© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Salzburger U-Boot-Patenschaften im Zweiten Weltkrieg

Von Reinhard Rudolf Heinisch

Dass im zivilen Bereich der Seefahrt, von der Handelsmarine bis zu den luxuriösen Kreuzfahrtschiffen, die Namengebung der Schiffe mit Taufe und Patenschaft eine besondere Rolle spielt, ist allgemein bekannt. Auch im militärischen Bereich ist in den meisten Ländern dieser Brauch übernommen worden: bei der Deutschen Kriegsmarine des Zweiten Weltkrieges etwa die Benennung nach Persönlichkeiten der Geschichte wie „Bismarck", „Scharnhorst", „Gneisenau" oder „Prinz Eugen", aber auch nach Städten und Landschaften wie „Emden", „Leipzig", „Nürnberg" oder „Schleswig-Holstein"[1]. Dass derartige namengebende Patenschaften aber auch bei der deutschen U-Boot-Waffe üblich gewesen sind, ist sicher nicht allgemein bekannt. Der Verfasser wurde auf diesen Umstand erstaunlicherweise durch eine österreichische Tageszeitung im ausgehenden 20. Jahrhundert aufmerksam gemacht. Hier war von U 116 die Rede, das auf den Namen „Villach" getauft worden war[2]. Weiters erfuhr man, dass in der damaligen Ostmark insgesamt 14 Orte Patenschaft für deutsche Unterseeboote übernommen hätten, davon in Kärnten neben Villach auch Klagenfurt und Pörtschach.

Aus dem Zeitungsartikel ging aber auch der Name des Mannes hervor, der sich schon seit Jahren mit derartigen Patenschaften beschäftigt hat: Franz J. Fröwis aus Bludenz, der darüber auch in wissenschaftlich renommierten Zeitschriften publiziert hat[3]. Nicht nur für die österreichischen Patenschaften kam Fröwis zu einem allgemein gültigen Fazit von Sinn und Bedeutung: Diese Patenschaften waren von der Marine erwünscht und sollten — im Sprachgebrauch der Zeit — die Verbindung zwischen Front und Heimat stärken. Sie sind im Allgemeinen nach einem bestimmten Schema verlaufen: Nachdem eine Stadt für die Patenschaft geworben worden war, wurde der Kontakt zwischen Kommandant und Besatzung und den politischen Funktionären — meistens dem Bürgermeister — hergestellt. Das Paten-U-Boot trug als äußeres Zeichen der Verbundenheit in der Regel, zumindest in den ersten Kriegsjahren oder beim Einlaufen in den Heimathafen, das Wappen der Patenstadt am Turm, die Uniformen erhielten die entsprechenden Embleme. Bei der feierlichen Indienststellung wurden die höchsten politischen Repräsentanten eingeladen und Geschenke ausgetauscht. Der Patenstadt lieferte der U-Boot-Kommandant zumeist Berichte von seinen Feindfahrten und über das Schicksal seines Bootes, die Beziehungen zwischen der Besatzung und der Bevölkerung der Patenstädte waren recht unterschiedlich intensiv: sie reichten von Brieffreundschaften, gemeinsamen Veranstaltungen und Ausflügen bis zu Verehelichungen. Die Paten-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

schaften bedeuteten für die Besatzung aber auch Einladungen in die Patenstädte, oft, aber nicht immer, als Belohnung für besondere Leistungen vor dem Feind. Durch die relativ ruhige Lage in den Donau- und Alpenreichsgauen waren die Patenschaften aus diesen Gebieten wegen des höheren Erholungswertes und vielleicht auch wegen eines gewissen Reizes des Fremden für die seefahrenden Küstenbewohner besonders beliebt[4].

In Linz setzte sich ein ehemaliger städtischer Fürsorgebeamter namens Mörkelsberger, der nun als Sanitätsobermaat auf einem U-Boot stationiert war, beim Stadtrat für eine solche Patenschaft ein, in Klagenfurt fühlte man sich geehrt, die Patenschaft für das Boot des in der Lindwurm-Stadt aufgewachsenen U-Boot-Helden Hartwig Trojer zu übernehmen, in Bregenz führte die Marine-Begeisterung des Bürgermeisters zu einem derartigen Schritt. Für Waidhofen an der Ybbs war die aus dieser Gegend stammende Gattin des Kommandanten von U 533 ausschlaggebend, für Wien ist die Genesis der Patenschaft aktenmäßig nicht belegbar, sicher ist hier wie in vielen Fällen Stolz und auch eine menschlich verständliche Eitelkeit ausschlaggebend gewesen, wie sie von Patenboot und Patenort gleicherweise gezeigt wurden. Naturgemäß spielte in der damaligen Zeit auch der Begriff der „Ehre" eine große Rolle: Anlässlich der Indienststellung von U 573 „Landeck" im Juni 1941 gelobte der Kommandant Heinrich Heinssohn, „feierlichst alles einzusetzen im Kampfe gegen das Britenreich, es anzugreifen auf und unter dem Wasser, zu vernichten was Albion gehört und sich Großdeutschland entgegenstellt. Dies ist das höchste Ziel und Streben unseres Einsatzes zu Ehren unserer Patenstadt, zum Wohle und zur Sicherung unserer Heimat."[5]

Für alle diese Städte, zu denen auch noch Innsbruck und Kitzbühel zählen sollten, waren aber nicht nur Ruhm und Ehre, der Kriegsalltag, die Verlustmeldungen und die offiziellen Reden ausschlaggebend, von ihnen wurde von den Bootsbesatzungen auch anderes erwartet; Materielles, das bei den feierlichen Indienststellungen und bei den Heimatbesuchen naturgemäß wichtiger war. Da gab es reiche Geschenke in Form von Lebensmitteln und natürlich Alkoholika, aber auch Musikinstrumente und Schallplatten mit heimatlichen Liedern, Bücher und die üblichen Souvenirs, die alle die Patengemeinde repräsentieren sollten. Die Patenschaften, die auch beim Wechsel der Kommandanten beim Boot blieben, hielten sich bis Mitte 1944, danach durften keine neuen mehr angebahnt werden. Ein Bregenzer Bemühen um ein neues Patenboot erhielt vom kommandierenden Admiral der Unterseeboote den abschlägigen Bescheid vom 15. Juli 1944: „Die Verbundenheit der Heimat mit der U-Bootswaffe, die durch die Patenschaft der Städte zum Ausdruck kam, ist bei der U-Bootswaffe immer sehr begrüßt worden. Die Erfahrung hat jedoch leider gezeigt, dass an Hand der Besuche von Bootsbesatzungen in den Städten und der damit verbundenen Artikel in den örtlichen Zeitungen dem Gegner Anhaltspunkte über die U-Bootswaffe gegeben wurden. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (Großadmiral Karl Dönitz) hat daher befohlen, dass aus militärischen und Geheimhaltungs-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

gründen Patenschaften von U-Booten nicht mehr übernommen werden dürfen."[6]

In seinem Artikel über die „Bludenz" getauften U-Boote[7] hat Fröwis auch auf die beiden Salzburger Patenschaften aufmerksam gemacht: für U 205 „Salzburg" und für U 118 „Badgastein"[8]. Diese beiden U-Boote, die am Turm das Salzburger Stadtwappen bzw. den Gasteiner Silberkrug trugen[9], sind im großen Zusammenhang des tragischen U-Boot-Krieges sicher nur Marginalien geblieben, ebenso ist der Umstand der Salzburger Patenschaften für die Regionalgeschichte nur als Episode anzusehen, sie wird aber als weitgehend unbekannt und fast „exotisch" doch das Interesse nicht nur der Kriegsgeneration finden. Für die Jüngeren lässt sich auch an Hand der Patenschaften ein Stimmungsbild der Zeit zeichnen, aus den verschiedenen Zitaten ist unschwer die Einbindung von Öffentlichkeit und Presse in die NS-Ideologie nachzuweisen.

U 205 „Salzburg" war ein Boot vom Typ VII C, von dem während des Zweiten Weltkriegs insgesamt 661 Stück zum Einsatz gelangten. Es war der Kampfboot-Typ der deutschen U-Boot-Waffe, der die Hauptlast trug und auch die größten Erfolge zu verzeichnen hatte; er wurde vor allem im Nordatlantik zu Geleitzugschlachten eingesetzt. Die zuletzt gebauten und in Dienst gestellten Boote zeigen gegenüber früheren Ausführungen geringe Verbesserungen sowohl in der Form als auch in der Bewaffnung, besonders für die Flugzeugabwehr. Es existieren Turmformen mit erheblichen Abweichungen, z. B. vermehrten und vergrößerten Flak-Plattformen, Schnorcheleinbauten usw. Der Typ VII C wurde in den Jahren 1939 bis 1944 zumeist in der Germaniawerft in Kiel gebaut, auch das Salzburger U-Boot. Kurz zu den technischen Daten:[10]

Größe (Wasserverdrängung): 769 Kubikmeter über bzw. 1070 unter Wasser
Länge über alles: 66,5 Meter
Größte Breite: 6,2 Meter
Tiefgang: 4,8 Meter
Antriebsart: 2 Dieselmotoren, 2 Elektromotoren, 2 Schrauben
Maschinenleistung: 3200 PS über bzw. 750 PS unter Wasser
Geschwindigkeit: 17 Knoten über bzw. 7,6 Knoten unter Wasser
Fahrstrecke: 6100–6500 Seemeilen bei 12 Knoten über bzw. 80 Seemeilen bei 4 Knoten unter Wasser
Treibstoffvorrat: 114 Tonnen Öl
Bewaffnung: 5 Torpedorohre mit 53,3 cm Durchmesser (4 Bug, 1 Heck, alle unter Wasser); 14 Torpedos oder 26 Minen; 1 Maschinenkanone zu 3,7 cm, 2 × 2-cm-Flak, 4 × 2-cm-Flak in Doppellafetten oder Vierling oder (die ersten Boote noch 1 Flak 8,8 cm) 1 × 3,7-cm-Flak
Besatzung: 45–51 Mann (nur Freiwillige, wenigstens in der ersten Hälfte des Krieges)

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Beide Geleitzüge zerschlagen

Starker Anteil der deutschen See- und Luftstreitkräfte — Insgesamt etwa 19 Kriegs- und 22 Transportschiffe versenkt — Mittelmeer bleibt gesperrt

lz. Salzburg, 17. Juni. Der Kampf gegen die beiden englischen Geleitzüge, die sich am 13. Juni gleichzeitig von Gibraltar und Alexandrien aus in Bewegung setzten, um unter stärkster Sicherung Malta mit für die weitere Kampfführung der Inselfestung lebenswichtigem Material zu versorgen, ist siegreich beendet. Er hat eindeutig bewiesen, daß das Mittelmeer keine Straße für Englands Versorgungsschiffahrt mehr ist. An dem Erfolg haben deutsche See- und Luftstreitkräfte starken Anteil, vor allem an der Vernichtung des von Alexandrien kommenden Geleitzuges. Eine Sondermeldung darüber, die gestern um 18 Uhr über den Großdeutschen Rundfunk verbreitet wurde, lautete:

Aus dem Führerhauptquartier, 16. Juni. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: Im Mittelmeer haben Verbände der deutschen Luftwaffe und Einheiten der deutschen Kriegsmarine im Zusammenwirken mit italienischen Luft- und Seestreitkräften der britischen Flotte und der feindlichen Versorgungsschiffahrt schwere Schläge versetzt. — Außer den bereits gemeldeten italienischen großen Erfolgen gegen den vom Atlantik kommenden Geleitzug wurde ein von Alexandrien kommendes und von starken Flottenkräften gesichertes britisches Geleit zerschlagen. — In der Zeit vom 13. bis 15. Juni wurden hierbei durch deutsche Luft- und Seestreitkräfte 4 Kreuzer und Zerstörer, 2 Bewachungsfahrzeuge und 6 Handelsschiffe mit zusammen 56.000 BRT. versenkt. — Außerdem wurden 1 Zerstörer und 8 Handelsschiffe durch Torpedos getroffen, in Brand geworfen oder so schwer beschädigt, daß mit ihrem Verlust zu rechnen ist. — Weitere 8 Kriegs- und Handelsschiffe erhielten Bomben- und Torpedotreffer. — Von den zur Sicherung des Geleitzuges eingesetzten feindlichen Jägern wurden 33 im Luftkampf abgeschossen, 10 deutsche Flugzeuge gingen verloren. Die Reste des Geleitzuges wurden zur Umkehr gezwungen. — An dem Erfolg ist das Unterseeboot des Kapitänleutnant Reschke durch die Versenkung eines britischen Kreuzers beteiligt.

U-Boot-Kommandant Kapitänleutnant Reschke, der erst kürzlich in Salzburg weilte und nun zum zweitenmale im OKW-Bericht genannt wurde. (Aufnahme: Madner)

Damit ergibt sich folgende Endbilanz: die Briten verloren aus beiden Geleitzügen 4, wahrscheinlich aber 5 Kreuzer, 6, wahrscheinlich aber 7 Zerstörer, 2 Bewachungsfahrzeuge und 14, wahrscheinlich aber 22 Dampfer, die versenkt wurden; beschädigt, bzw. von Bomben oder Torpedos getroffen wurden außerdem: 1 Schlachtschiff, 1 Flugzeugträger, 3 Kreuzer, 4 Zerstörer, 8 weitere Kriegseinheiten, und 11 Dampfer. Dazu kommen 80 Flugzeuge, denen 34 Flugzeugverluste der Achse gegenüberstehen. Die Italiener verloren außerdem einen schweren Kreuzer; ein italienischer Zerstörer wurde schwer beschädigt.

Entscheidend ist: den Briten ist es trotz eines Aufwandes von 2 Schlachtschiffen (darunter vermutlich ein nordamerikanisches), 2 Flugzeugträgern, 13 Kreuzern und 20 Zerstörern neben zahlreichen anderen Kriegsfahrzeugen nicht gelungen, zwei Geleitzüge — gleichzeitig von Osten und Westen angesetzt — nach Malta zu bringen. Nur einige wenige Einheiten des westlichen Geleitzuges dürften Malta erreicht haben. „Im Rahmen dieses Krieges, der sich nunmehr über Ozeane und Kontinente erstreckt, gleichen alle Schlachten den Gliedern einer Kette, und wohin immer man blickt, gewahrt man, wie die britische Macht ihrer allmählichen Liquidierung entgegengeht", schreibt „Corriere della Sera". Der Londoner „Evening Standard" bestätigt dies mit anderen Worten, obwohl die britische Admiralität sich in gewohnter Weise über die schwere Niederlage im Mittelmeer ausschweigt: „Ein britischer Geleitzug hat nach italienischen Berichten zum ersten Mal wieder seit vier Monaten die Durchfahrt des Mittelmeerraumes von West nach Ost gewagt. Diese Tatsache verdient festgehalten zu werden, da sie die Lage zur See richtig beleuchtet" — vor allem dadurch, daß der Versuch gescheitert ist. Das Londoner Blatt aber deutet die größeren Zusammenhänge an, wenn es fortsetzt: „Rommel besitzt im Kampf in der Libyschen Wüste den großen Vorteil, daß seine Versorgungsroute bedeutend kürzer ist als die britische. Die Alliierten müssen nämlich 14.000 Meilen um das Kap der Guten Hoffnung zurücklegen, bevor sie ihren Kriegsschauplatz erreichen können. Es stellt sich nun für die britische Admiralität die Frage, ob der riskante Weg durchs Mittelmeer befahren werden solle, oder ob der Weg ums Kap vorzuziehen sei. Solange die britischen Einheiten Tripolis nicht erreicht haben, kann von einem Siege nicht gesprochen werden. Diese Hoffnungen scheinen aber im Schwinden begriffen zu sein." Sie sind geschwunden!

Abb. 1 Korvettenkapitän Franz-Georg Reschke, erster Kommandant von U 205 „Salzburg" (SLZ v. 17. Juni 1942, S. 1; Foto: SLA).

Kommandanten des Salzburger Patenbootes waren von Mai 1941 bis Oktober 1942 der am 26. Mai 1908 in Schnittken geborene Korvettenkapitän Franz-Georg Reschke (Abb. 1) der vorher auf U 94 Wachoffizier und Kommandanten-Schüler gewesen war, und von August 1942 (wohl nur auf dem Papier) bis zur Gefangenschaft im Februar 1943 der am 24. Oktober 1916 in Düsseldorf geborene Kapitänleutnant Friedrich Bürgel, der vor diesem Kommando 1. Wachoffizier auf U 565 und Kommandant von U 97 gewesen war[11]. An sonstigen Offizieren befanden sich an Bord von U 205 „Salzburg" als 1. Wachoffizier Oberleutnant zur See Rolf Struckmeier, als Leitender Ingenieur Oberleutnant (Ing.) Friedrich Kaufmann (Abb. 2), von dem später noch in einem nichtmilitärischen Zusammenhang die Rede sein wird, und als 2. Wachoffizier Leutnant zur See Friedrich Wilhelm Marienfeld[12]. Der 1. Wachoffizier Struckmeier ist übrigens später durch Oberleutnant z. S. Schöneboom ersetzt worden[13].

Wie es zur Übernahme der Patenschaft von U 205 durch die Gauhauptstadt Salzburg bzw. durch ihre politischen Funktionäre gekommen ist,

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 2 Oberleutnant (Ing.) zur See Friedrich Kaufmann, Leitender Ingenieur von U 205 „Salzburg" (Foto aus dem Besitz seiner Witwe Charlotte Saitz-Kaufmann-Lettner).

bleibt nach wie vor im Dunklen. Unterlagen dazu befinden sich weder im Archiv der Stadt Salzburg noch in den Protokollen der Ratsherrensitzungen bzw. der Beigeordneten-Sitzungen der Stadt Salzburg[14]. Tatsache ist eine Art Urkunde, die am 3. Mai 1941 in Salzburg bzw. Kiel vom damaligen Salzburger Oberbürgermeister Ing. Anton Giger ausgestellt wurde: „Die Gauhauptstadt Salzburg übernimmt hiermit die Patenschaft über das U-Boot U 205 und rechnet es sich zur besonderen Ehre und Freude an, auf diese Art mit den tapferen Männern dieses U-Bootes dauernd in besonderem Maße verbunden sein zu dürfen. Möge das Boot stets ein glückhaft Schiff sein und weiterhin als Kämpfer des Meeres für Deutschlands Größe ruhmvoll streiten."[15] Zwei Tage später berichtete die Salzburger Presse in einer kurzen Notiz, dass der Oberbürgermeister für Salzburg die Patenschaft über ein U-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

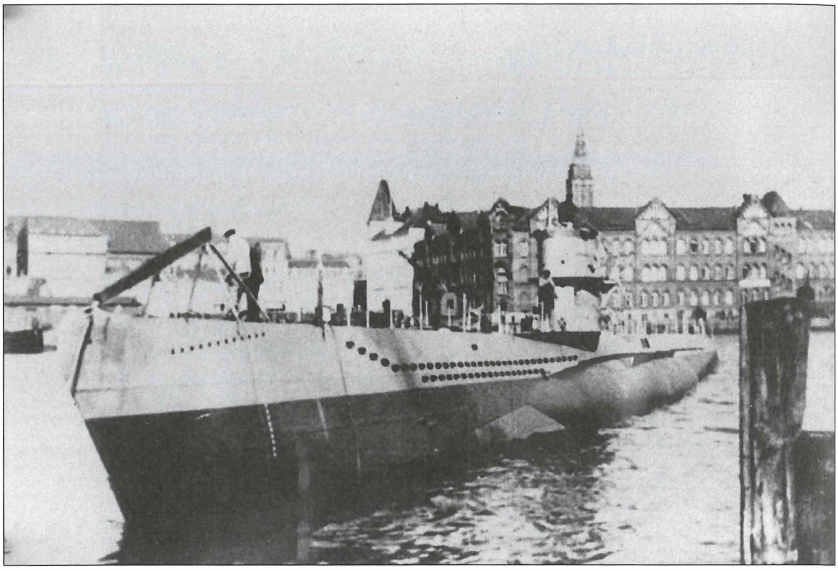

Abb. 3 U 205 „Salzburg" im Hafen von Kiel (?)
(Foto: U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch).

Boot — wegen der militärischen Geheimhaltung wurde die taktische Nummer nie angegeben — übernommen habe. Zur Feier waren mit Anton Giger auch Stadtrat Dipl.-Ing. Franz Feichtner, ein SA-Obersturmführer[16], und der Gaugeschäftsführer und frühere Gaupropagandaleiter Karl Feßmann mitgefahren. Ein Kameradschaftsabend habe die Salzburger mit dem Kommandanten und der Besatzung des neuen Bootes vereint[17].

Ausführlicher werden über den Patenschaftsakt und die Indienststellung von U 205 (nach dem Stapellauf vom 20. März 1941) in einer maschinenschriftlichen „Chronik des Bootes U 205" berichtet, die der damalige Kommandant Reschke im Jahr 1948 verfasst hat[18]. Nach einem kurzen Überblick über Ausbildung und Ausrüstung der Besatzungsmitglieder kommt der Verfasser auf den feierlichen Augenblick zu sprechen: „Am 3. Mai 1941 war es dann soweit. U 205 wurde unser Boot. Blitzblank und technisch vollkommen war das Boot am Abend zuvor an die Scharnhorstbrücke[19] überführt worden (Abb. 3). Angekleidet mit der besten blauen Garnitur tritt die Besatzung (Abb. 4) am 3. Mai um 10.00 Uhr auf dem Oberdeck an. Der Kommandant begrüßt die auf dem Pier versammelten Ehrengäste unserer Patenstadt Salzburg, schreitet einmal kurz die Front seiner Männer auf dem Boot ab und macht dann Meldung an den Flottillenchef[20], Herrn Korvettenkapitän Rösing. Dieser erteilt den Auftrag zur Indienststellung des Bootes. Der Kommandant besteigt den Turm des Bootes, spricht in wenigen Sätzen zu seiner Besatzung und gibt den Befehl zum Setzen von Flagge und Kommandantenwimpel. Unter Abspielen der Nationalhymne erfolgt die

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

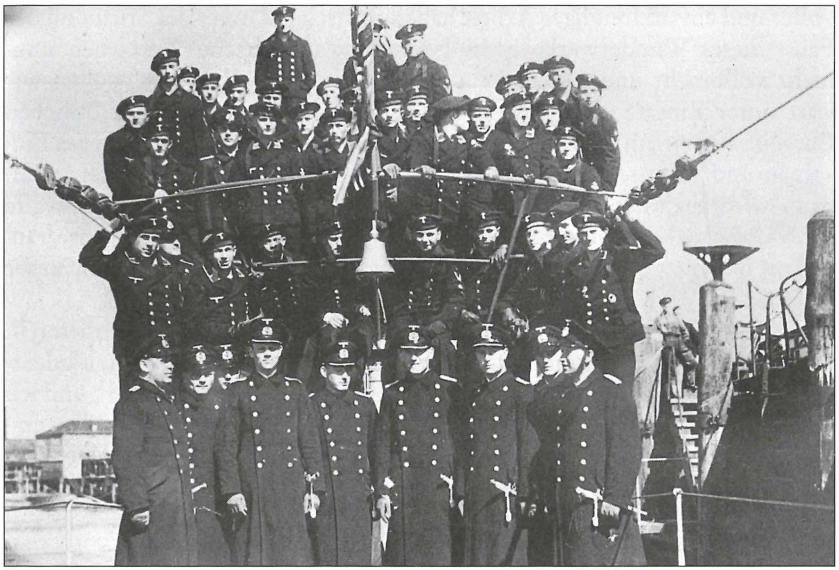

Abb. 4 Offiziere und Mannschaft von U 205 „Salzburg" vor und am Turm (Foto: U-Boot-Archiv).

Flaggung. Damit ist U 205 ein Kriegsfahrzeug. Die Visite des Bootes durch unsere Gäste schließt an und danach wird ein einfaches und gutes Mittagessen für Besatzung, Abgeordnete der Bauwerft und die Gäste aus Salzburg auf dem Wohnschiff der U-Flottille gereicht. Am Nachmittag machen wir mit unseren Gästen eine Beibootsfahrt nach Laboe und zeigen das erhabene Marine-Ehrenmal; danach trinken wir Kaffee am Fördeufer. Abends steigt dann das eigentliche Fest an Bord der ‚Ubena', dem Wohnschiff. Der Oberbürgermeister hält seine Patenschaftsrede und übergibt Gastgeschenke der Patenstadt, unter anderen und mit großem Hallo begrüßt 15 Fässer Bier, die, sofern nicht am Abend ausgetrunken, unter Oberdeck unseres Bootes verstaut werden, für bestimmte Gelegenheiten. Der Abend verläuft äußerst harmonisch und verbindet uns freundschaftlich mit unseren Salzburger Patengästen."[21] (Abb. 5)

Einige Szenen dieser Patenschaftsfeierlichkeiten sind auf einem Video festgehalten[22]. Hier wird unter anderem berichtet, dass das vom Kommandanten Reschke erwähnte Bier aus der Brauerei Kaltenhausen stammte und dass die Mannschaft ein metallenes Edelweiß wie die Gebirgsjäger auf ihren Marine-Schiffchen stecken hatte. Die Aufnahmen zeigen die handelnden Personen, wenn auch nicht übermäßig deutlich, in ihren blauen Marine- bzw. braunen Parteiuniformen. In den Salzburger Archivbeständen findet sich auch noch die von Kapitänleutnant Reschke anlässlich der Indienststellung von U 205 gehaltene Ansprache: „... Freude und Stolz erfüllen uns in dieser Stunde, wo uns unser schönes Boot übergeben wird. In langer, mühe-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

voller und einsatzfreudiger Arbeit haben deutsche Männer der Stirn und der Faust dieses Wunderwerk geschaffen, und was deutsche Wertarbeit nunmehr vollbracht und uns als Waffe an die Hand gegeben hat, wollen wir jetzt unter Einsatz aller unserer Kräfte und unseres ganzen persönlichen Ehrgeizes zu einem scharfen Schwerte schmieden. Letzte Hingabe jedes Einzelnen und der eiserne Wille zum Sieg sollen hinfort unser Leitstern sein; dann wird auch der Erfolg nicht ausbleiben. Die Toten der U-Bootswaffe des Weltkrieges und unsere Kameraden, die jetzt schon lange vor uns draußen an der Front stehen, sind uns Verpflichtung und werden allezeit unser leuchtendes Vorbild sein."[23]

Auch die Patenschaftsrede von Oberbürgermeister Giger ist überliefert[24]. Giger sprach von der „wahrhaft ehrlichen Freude, als Sie, Herr Kapitänleutnant, der Stadt Salzburg die Patenschaft über Ihr U-Boot antrugen[25], und ich kann Sie im Voraus versichern, dass diese Freude auf die ganze Bevölkerung der Stadt überspringen wird". Gleichzeitig bedankte sich das Salzburger Stadtoberhaupt dafür, „dass die Stadt Salzburg nun mit einem der heldenhaften U-Boote in so engen Kontakt gekommen ist und sozusagen in Zukunft von „ihrem" U-Boot sprechen darf. Wenn wir Bergbewohner der südlichen Alpengaue wenig Kenntnis von Seefahrt und allem, was damit zusammenhängt, haben, so haben wir vielleicht gerade deshalb den gehörigen Respekt vor den Leistungen der U-Boot-Waffe ..." Und weiter sprach Giger in der damals gebräuchlichen Diktion: „Schon einmal, im heroischen Kampf um Narvik[26], wurden Alpenlandsöhne und Waterkantmänner, Gebirgsjäger der Ostmark und Marine zur härtesten Kampfgemeinschaft zusammengeschweißt und setzten so dem Zusammenschluss aller deutschen Stämme im Reich Adolf Hitlers ein Denkmal dauernder als Erz. Auf derselben Linie bewegt sich die Übernahme der Patenschaft Ihres U-Bootes durch die Stadt Salzburg: Auch sie soll das unlösbare Zusammenhalten von Süd und Nord dartun und Anker und Edelweiß zu einem Symbol vereinen. Diese Zusammengehörigkeit zwischen meiner Heimatstadt und Ihrem U-Boot werden Ihnen ... meine Mitbürger durch echt ostmärkische Herzlichkeit beweisen, wenn Sie einmal nach siegreicher Heimkehr zu uns in die Alpen auf Urlaub kommen. Und wenn meine Salzburger im Radio die Meldung von irgendeiner U-Boot-Heldentat hören oder im Kino ein U-Boot sehen, dann kann ich Sie versichern, dass ihre Gedanken immer bei Ihnen verweilen werden und heiße Wünsche auf glückhaften Sieg aus unseren Bergen zu Ihrem U-Boot auf hoher See fliegen werden; ... und im Namen meiner Salzburger Mitbürger spreche ich den einen heißen Wunsch aus: U-Boot Salzburg sei glückhaft, sei sieghaft im Kampfe für Deutschlands Größe und Zukunft!" Äußeres Zeichen dieser Verbindung wurde ab jetzt das Salzburger Stadtwappen am Turm von U 205 (Abb. 6 u. 7).

Es sollte allerdings noch einige Zeit dauern, bis sich die Erwartungen von Oberbürgermeister Giger bezüglich der „siegreichen Heimkehr" und des versprochenen Urlaubs in Salzburg erfüllen sollten. Anfang Dezember 1941 erfuhren die Salzburger aus der Tagespresse, dass die „Besatzung des deut-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

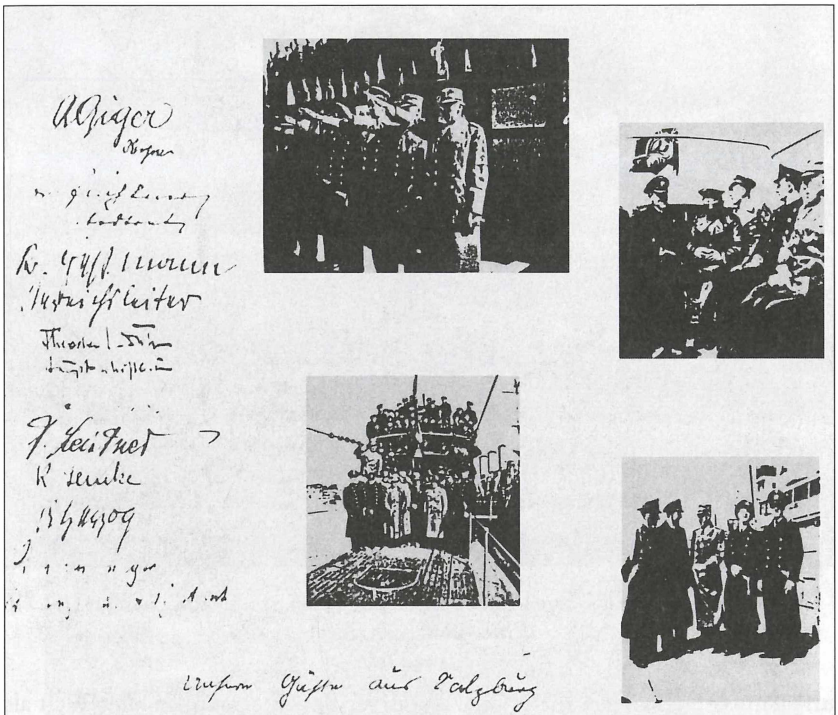

Abb. 5 Aus dem Gästebuch von U 205 „Salzburg" mit Bildern und Unterschriften anlässlich der Patenschaftsfeier in Kiel (AStS, Nr. 010.356; Foto: AStS).

schen Unterseebootes, das an der Vernichtung des britischen Flugzeugträgers ‚Ark Royal' im Mittelmeer beteiligt war", in einem italienischen Hafen angekommen sei. „Salzburg wird noch Gelegenheit haben, die tapferen Männer kennen zu lernen."[27] Diese nicht ganz zutreffende Meldung — in Wahrheit ist der britische Flugzeugträger von U 81 versenkt worden — bezog sich tatsächlich auf U 205 „Salzburg" und sollte im Frühjahr 1942 Früchte tragen. Anfang März lasen die Salzburger in der Zeitung, dass eine U-Boot-Mannschaft, Salzburg und den Salzburgern „schon seit längerem durch Bande der Freundschaft verbunden", von der Stadtverwaltung eingeladen worden sei, mit ihrem Kommandanten einige der Entspannung und Erholung gewidmete Tage in Salzburg zu verbringen. Die Mannschaft habe mehrere erfolgreiche Feindfahrten hinter sich und werde am morgigen Freitag zu Mittag hier eintreffen. Der Abend wäre einem kameradschaftlichen Beisammensein im „Österreichischen Hof" [!][28] gewidmet, sie würden von den drei bereits in Kiel bei der Patenschaftsfeier engagierten Repräsentanten Giger, Feßmann und Feichtner begrüßt werden. Die Stadt hätte allerlei kleine Überraschungen geplant, um den Gästen den Aufenthalt recht angenehm

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

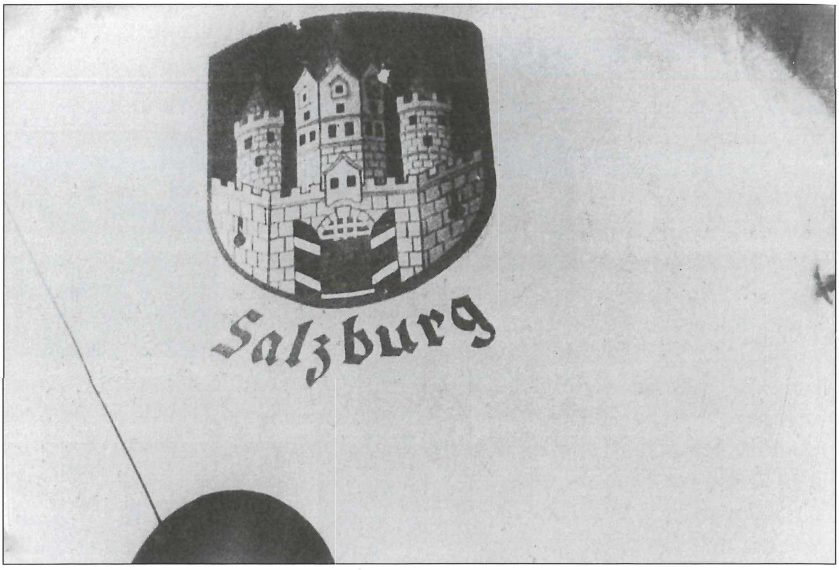

Abb. 6 Das Salzburger Stadtwappen am Turm von U 205 „Salzburg" (Foto: U-Boot-Archiv).

und genussreich zu gestalten. Die Salzburger Bevölkerung, „in aller Welt als besonders gastlich bekannt", wird die Mannschaft und ihren Kommandanten mit besonderer Freude und Herzlichkeit begrüßen und beherbergen[29].

Zum Empfang am Salzburger Hauptbahnhof hatten sich neben dem Oberbürgermeister auch der Marine-Bund und die Marine-HJ eingefunden, die HJ machte den „Lotsendienst". Beim abendlichen Kameradschaftsabend im „Österreichischen Hof" nahmen zahlreiche Vertreter von Partei, Wehrmacht und Stadt teil. In seiner Begrüßung verwies das Stadtoberhaupt auf das von Anfang an herzliche Einvernehmen zwischen der Stadt Salzburg und den U-Boot-Männern, auch im bisherigen Briefwechsel habe ein so herzlicher und freundlicher Ton geherrscht, „dass deutlich zu fühlen war, hier spricht Deutscher zu Deutschen". Die Reise der Salzburger zu einem Stützpunkt des U-Bootes im Mai des Vorjahres werde allen unvergesslich bleiben. Seither habe das Boot schon einige erfolgreiche Feindfahrten hinter sich, es habe mehrfache Beförderungen und Auszeichnungen der Besatzung gegeben. Man freue sich über die Besucher, die man mit den baulichen Schönheiten der Stadt und der winterlichen Bergwelt bekannt machen will. Man sollte auch später noch recht oft und immer wieder nach Salzburg zurückkehren. Der Kommandant bedankte sich darauf für den freundlichen Empfang, die Einladung sei im Vorjahr beim Salzburger Besuch ausgesprochen worden: dem Oberbürgermeister sei damals geantwortet worden, „die Mannschaft würde erst dann kommen, wenn sie sich die Berechtigung dazu erworben hätte". Dieser Zeitpunkt sei nun gekommen, jeder aus der Mann-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

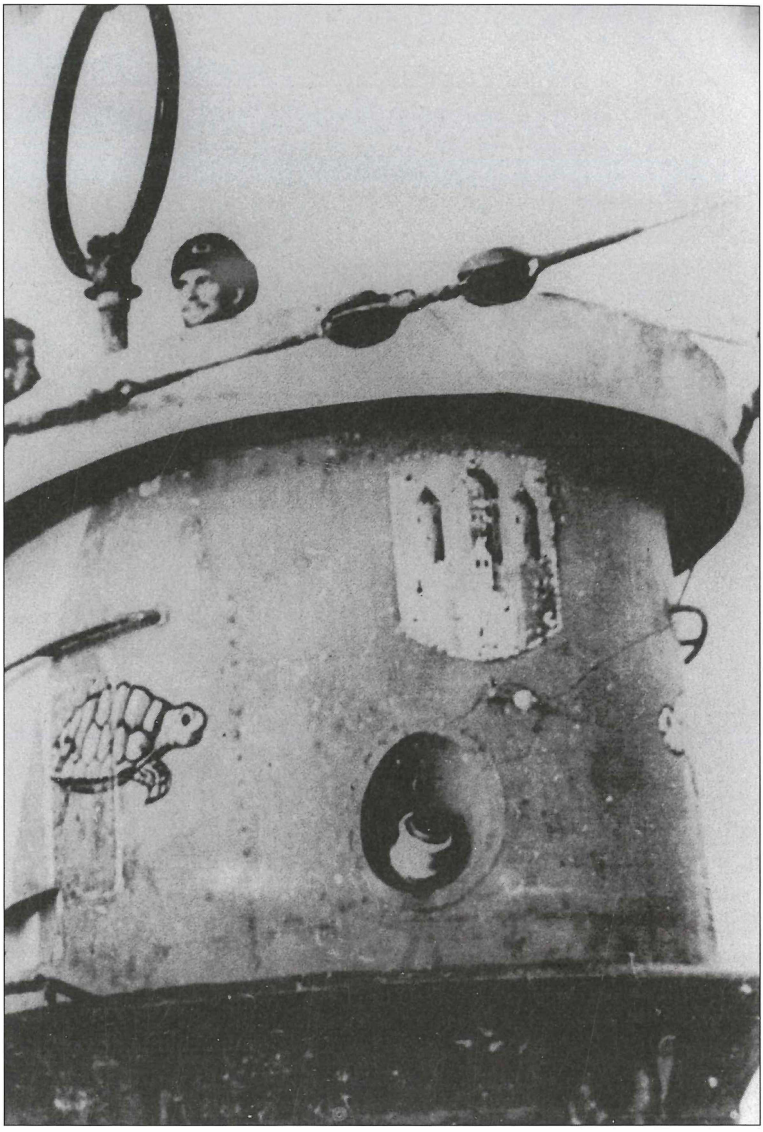

Abb. 7 Das Salzburger Stadtwappen und das Schildkröten-Emblem am Turm von U 205 „Salzburg" (Foto: U-Boot-Archiv).

schaft „hänge mit ganzem Herzen an Salzburg", diese Tage würden das Band noch enger knüpfen![30]

Mögen uns Heutigen auch manche dieser Äußerungen übertrieben und pathetisch vorkommen, die Beteiligten werden es genossen haben. Der Kommandant überreichte dem Oberbürgermeister einen von der Mann-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

schaft in ihrer Freizeit aus Schiffstau geknüpften Wandteppich und eine Darstellung des Bootes in Fahrt vor einer südlichen Küste. Nach dem Pressebericht habe sich der kameradschaftliche Abend überaus herzlich und freundschaftlich gestaltet, auch einige Ehefrauen von U-Boot-Männern und die Mutter des Leitenden Ingenieurs Kaufmann[31] seien anwesend gewesen. Es gab einen Vortrag von „stimmungsvollen Heimatliedern" durch die Sing- und Spielgruppe der „Reichsmusikschule Mozarteum", die U-Boot-Männer bedankten sich mit Matrosenliedern und heiteren Vorträgen[32].

Am 7. März fuhren die Gäste zu einem Schiausflug auf den Predigtstuhl, um möglichst viel an Höhensonne und Höhenluft zu bekommen. Die Wehrmacht stellte der Mannschaft aus ihren Beständen leihweise Schi und Ausrüstung zur Verfügung[33]. Deutsche U-Boot-Männer aus dem Norden des Reiches in Uniformen der Gebirgsjäger (Abb. 8) müssen komisch gewirkt haben[34]. Die Leitung des Schiausflugs hatten Oberbürgermeister Giger, Stadtkämmerer SA-Sturmbannführer Josef Girlinger[35] und Stadtrat Feichtner, das Mittagessen und das anschließende gemütliche Beisammensein fanden im Berghotel Predigtstuhl statt. Am Abend schließlich wurde ins Salzburger Landestheater eingeladen: aufgeführt wurde Karl Zellers Operette „Der Vogelhändler". Berichtete die eine Salzburger Tageszeitung, dass es „nach wochenlangen Fahrten in feindlichen Meeren ... für sie ein besonderer Genuss" sei, „wieder einmal gute deutsche Operettenmusik zu hören"[36], so schrieb eine andere, dass einer der Sänger, Baron Weps-Olmül, zu Ehren der Gäste ein humorvolles Sonder-Gstanzl eingelegt habe[37].

Nach dem sonntäglichen Ruhetag brachte der 9. März für die Gäste einen Besuch des Halleiner Salzbergwerks und des Dürrnbergs. Begrüßt wurden sie von Ortsgruppenleiter Viertbauer, der ihnen als Oberwerkmeister der Saline eine geschichtliche Einführung gab[38]. Begeisterung herrschte vor allem wegen der „Schleichfahrt" über den Salzsee und dann natürlich über den von Direktor Schäcke organisierten „Gefolgschaftsabend" in der Brauerei Kaltenhausen. Selbstverständlich musste die Presse auf die anwesenden Honoratioren geziemend verweisen: Neben dem von Anbeginn der Patenschaft involvierten Gauorganisationsleiter Feßmann waren Kreisleiter Spitz, Stadtdirektor Dr. Jenal, Stadtrat Ing. Feichtner, Oberbaurat Ing. Riedl und Dr. Oede von der Marinekameradschaft anwesend. Nach dem Abendessen gab es Darbietungen des Männergesangsvereins Hallein, heitere Vorträge, eine ausgezeichnete Wiener Schrammelmusik — also eine Betonung der speziellen österreichischen Note —, die aus Wehrmachtsangehörigen zusammengestellt war und die von den U-Boot-Leuten mit stürmischem Beifall und mit eigenen Liedern und Späßen bedankt wurden[39]. In einem Fußmarsch mit Oberbürgermeister Giger an der Spitze ging es zurück nach Hallein und von dort mit der Bahn nach Salzburg.

Höhepunkt war selbstverständlich ein Empfang bei Gauleiter Dr. Gustav Adolf Scheel, der zum Abschluss des Besuches am 10. März 1942 in der Salzburger Residenz stattfand. „Der Gauleiter erinnerte an die kulturelle Stellung der Stadt Salzburg, die als Geburtsstadt Mozarts Bedeutung für das

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 8 Männer von U 205 „Salzburg" in Gebirgsjägerausrüstung beim Schiausflug auf dem Predigtstuhl (Foto: U-Boot-Archiv).

ganze Reich gewonnen habe, aber auch an die echt nationalsozialistische Überzeugungstreue und den heldenmütigen Kampfgeist, den die Salzburger Nationalsozialisten in der Systemzeit in hohem Maße bewiesen hätten." Salzburg solle den U-Boot-Fahrern für alle Zukunft zu einer zweiten Heimat werden, die Salzburger würden ihren weiteren Einsatz mitverfolgen. Scheel überreichte schließlich dem Kommandanten einen eigens für diesen Zweck von der bekannten Salzburger Keramikerin Luise Spannring verfertigten Krug und jedem der Männer „ein zeitgemäßes Geschenk". Natürlich hatte es auch eine Besichtigung der Residenz gegeben mit einem anschließenden Mittagessen im Festungs-Restaurant[40]. Am Nachmittag führte Gauorganisationsleiter Feßmann den Kommandanten Reschke noch auf die Gauschulungsburg Hohenwerfen, während die Besatzungsmitglieder die Stadt besuchten. Der letzte Tag des Salzburg-Aufenthalts wurde mit einem

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Kameradschaftsabend im „Gablerbräu" abgeschlossen, bei dem Feßmann den U-Boot-Männern eine Buchspende — „wertvollste ernste und heitere Bücher" — übergab[41]. Zur Verabschiedung am Bahnhof gab es noch ein „stilvolles Fresspaket"[42].

Bei diesem ersten Salzburg-Urlaub der Männer von U 205 „Salzburg" wurden nicht nur Kontakte in der Männerwelt des Krieges geschlossen, nicht nur Unterhaltung, Ausflüge und Sehenswürdigkeiten geboten, am Rande des Geschehens blieb auch Zeit für die Anbahnung zarter Bande, die allerdings später durch das Grauen des Krieges jäh unterbrochen wurden. Fräulein Charlotte Saitz, Sekretärin bei der 1941 in Salzburg abgehaltenen Paracelsus-Feier als Mitarbeiterin von Reichsgesundheitsführer Dr. Conti und danach bis Kriegsende als Leiterin der Kanzlei von Oberbürgermeister Giger beschäftigt, lernte im Frühjahr 1942 die Männer von U 205 kennen. Bei einer der geselligen Zusammenkünfte war der Leitende Ingenieur des Bootes, Oberleutnant zur See Friedrich Kaufmann, ihr Tischherr; schon am 20. Dezember 1942 fand die Hochzeit statt (Abb. 9). Die Ehe mit dem evangelischen Schwaben währte freilich nicht lange, er verließ U 205 und stieg auf ein anderes Boot um. Seine Frau traf ihn noch ein einziges und letztes Mal, seit 1943 galt er als verschollen, vermisst ...[43]

Nachdem im März 1942 nur ein Teil der 46 Besatzungsmitglieder von U 205 „Salzburg" in der Gauhauptstadt einen Erholungsurlaub verbringen konnte[44], kamen die restlichen Männer „eines U-Bootes" am 17. Juli 1942 nach Salzburg. Wie üblich wurden sie am Bahnhof feierlich empfangen, diesmal von Bürgermeister Dr. Franz Lorenz, Stadtkämmerer Girlinger, Stadtrat Feichtner sowie von Vertretern der Marinekameradschaft und der Marine-HJ. Nach dem Bezug der Quartiere stand den Gästen der Nachmittag zur freien Verfügung. Am Abend waren die U-Boot-Männer, die sich unter der Führung von Leutnant zur See Wichert[45] befanden, zu einem fröhlichen Kameradschaftsabend im Mozartzimmer des „Stieglkeller" eingeladen, wo sie von Girlinger begrüßt wurden. Er brachte den Stolz Salzburgs auf das schon zweimal im OKW-Bericht rühmend genannte U-Boot zum Ausdruck und überbrachte die besten Wünsche für die künftigen Feindfahrten. „Diese Zusammengehörigkeit als Ausdruck der Volksgemeinschaft im Sinne unseres Führers" galt für ihn als Parole des Abends. Leutnant Wichert bedankte sich für das Kennenlernen Salzburgs, „von dessen Schönheit und Gastfreundlichkeit die Kameraden schon so viel erzählt haben". Als Zeichen des Dankes überreichte er ein U-Boot-Modell, das von einem Besatzungsmitglied geschnitzt worden war (Abb. 10). Es befindet sich heute in der „Kuriositäten-"Sammlung des Salzburger Museums Carolino Augusteum.

Der Abendveranstaltung im „Stieglkeller" wohnten selbstverständlich auch Vertreter des öffentlichen Lebens bei, aber eben doch nicht wie bei der ersten Einladung auch die erste Garnitur; überhaupt war das Besuchsprogramm diesmal weniger repräsentativ — vielleicht doch eine Konzession an die sich zunehmend verschärfende Kriegslage. Immerhin waren anwesend

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 9 Das Hochzeitspaar Charlotte Saitz und Oberleutnant (Ing.) zur See Friedrich Kaufmann, Leitender Ingenieur auf U 205 „Salzburg" (AStS, Nr. 16.540; Foto: A. Madner).

Dr. Ing. Oedl, Gaureferent des Bundes für Deutsche Seegeltung, ein Herr Franke in Vertretung der Marinekameradschaft, Dr. Knittl als Vertreter des SA-Marinesturms, Sekretär Schubert als Vertreter von Korvettenkapitän Ludwig und Dr. Dornhofer für die Wirtschaftsgruppe des Gastgewerbes. Es

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

gab Gesangsvorträge der NS-Frauenschaft unter Frl. Führer und von Frau Dornhofer, Vorträge von Besatzungsmitgliedern und „flotte Weisen" der Schrammelmusik „Salzburger Herzen" ...[46]

Nach einem sonntäglichen Ruhetag wurden die „tapferen U-Boot-Männer", deren Aufenthalt in Salzburg sich wieder „zu einer Quelle der Freude und Erholung" gestaltete, am Montag Nachmittag nach Hallein und auf den Dürrnberg und am Abend zum Essen in die Brauerei Kaltenhausen eingeladen. Am Dienstag, dem 21. Juli, wurde dann trotz unfreundlicher Witterung eine Fahrt auf die Schmittenhöhe angetreten. Tags darauf ging es auf die Festung und zu den sonstigen Sehenswürdigkeiten Salzburgs, um den Tag mit dem üblichen Abschiedsabend im Großgasthof „Sternbräu" zu beenden, zu dem neben den Gästen auch die Einheimischen eingeladen waren. Es gab Vorträge der Jugendgruppe der NS-Frauenschaft unter der Leitung von Frl. Claus, der Musikgruppe Huemer und von Frau Dornhofer. Mit besonderem Jubel wurde laut Pressebericht die Trachtenpuppe „Mariechen" begrüßt, die die NS-Frauenschaft Leutnant Wichert als Andenken überreichte, um nun die Seeleute als Maskottchen bei ihren Fahrten zu begleiten. Die Gäste versicherten ihre Freude an und in Salzburg — wie schon ihre Kameraden im März — und dass ihnen der Abschied schwer falle, „ganz besonders schwer aber, wie deutlich zu erkennen war, von den Salzburgerinnen", wie eine Zeitung versicherte[47]. Nun gehe es „zu neuer, sieghafter Feindfahrt".

Von „sieghafter Feindfahrt" war noch viel die Rede, vom U-Boot-Krieg im Allgemeinen und von U 205 „Salzburg" im Besonderen, noch hatte sich das Blatt der Schlacht im Atlantik, im Mittelmeer oder sonstwo nicht zu Ungunsten der Achsenmächte gewendet. Noch wurden die Siege auf den Weltmeeren auch in Salzburg besonders herausgestrichen. Auf der Titelseite einer Salzburger Tageszeitung vom 17. Juni 1942 (siehe Abb. 1) prangte das Bild von Kapitänleutnant Reschke, des Kommandanten von U 205, mit dem Begleittext: „... Reschke, der erst kürzlich in der Gauhauptstadt weilte und nun schon zum zweitenmal im OKW-Bericht genannt wurde."[48] Hatte es dort in einem Bericht vom selben 17. Juni 1942 geheißen: „An dem Erfolg (im Mittelmeer) ist ferner das Unterseeboot des Kapitänleutnants Reschke, mit der Versenkung eines feindlichen Kreuzers beteiligt", so wurde in Salzburg „stolze Freude" über diesen Erfolg des Patenbootes geäußert. Man kam auch noch einmal auf die Versenkung des englischen Flugzeugträgers „Ark Royal" zu sprechen und betonte die eigentliche Vernichtung dieses Schiffes durch Kapitänleutnant Guggenberger. Nach einer Sondermeldung im Rundfunk sandte Oberbürgermeister Giger an Reschke ein Glückwunschtelegramm mit den Worten „Wir sind hocherfreut und unbändig stolz". Nach dem Wortlaut der Presse seien Reschke und seine Männer nach ihrem Besuch vor einiger Zeit allen Salzburgern wirklich ans Herz gewachsen[49].

Diese militärische Leistung Reschkes war immerhin so bemerkenswert, dass sie sogar Eingang in die Erinnerungen des damaligen Befehlshabers der U-Boote, späteren Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und letzten Staats-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

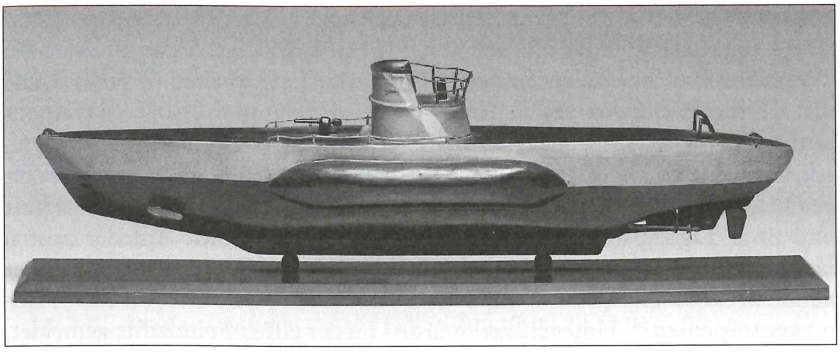

Abb. 10 Modell von U 205 „Salzburg" im Salzburger Museum C. A. (Foto: SMCA).

oberhaupts des Deutschen Reiches, Großadmiral Karl Dönitz, gefunden hat. Dönitz meinte 1958, dass die U-Boote im Mittelmeer wegen der guten Wetterverhältnisse und glatter See sowie guter Flugzeugüberwachung auf engem Raum von Anfang an mit starker feindlicher Abwehr zu rechnen gehabt hätten. 1942 wären die deutschen U-Boote hauptsächlich im östlichen Mittelmeer gegen den Nachschub der britischen 8. Armee für den afrikanischen Kriegsschauplatz eingesetzt gewesen. In den ersten sechs Monaten wäre u. a. die Versenkung des englischen Kreuzers „Hermione" durch U 205 unter Kapitänleutnant Reschke ein großer Erfolg gewesen[50]. Auch der populäre Oberbefehlshaber des Afrika-Korps, der mit den Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnete Generalfeldmarschall Erwin Rommel, wusste Reschkes Leistung für seine Armee zu schätzen: „Lieber Reschke! Gerne erfülle ich Ihren und Ihrer Besatzung Wunsch und übersende anliegend mein Bild als äußeres Zeichen der Verbundenheit unserer Waffen. Dankbar empfinden wir den Einsatz unserer U-Boote im Mittelmeer. Sie haben zu der erfolgreichen Kriegführung auf dem nordafrikanischen Festland in erheblichem Maße beigetragen. Ihrer Besatzung und Ihnen meine besten Wünsche für weitere Erfolge. Heil dem Führer!"[51]

U 205 „Salzburg" hat seit dem Auslaufen aus Kiel am 20. Juli 1941 bis zum bitteren Ende am 17. Februar 1943 insgesamt 12 Feindfahrten absolviert. Unter dem Salzburger Stadtwappen am Turm, neben dem seit August 1941 noch eine auf die erste Feindfahrt bezogene Schildkröte angebracht war[52], kämpfte die Mannschaft bei acht Einsätzen unter Kapitänleutnant Reschke, bei den restlichen vier unter Oberleutnant zur See Bürgel. Nach den ersten beiden Feindfahrten im Nordatlantik und im Operationsgebiet vor dem französischen U-Boot-Stützpunkt Lorient wurden die restlichen zehn zumeist im östlichen Mittelmeer durchgeführt. Die Einsätze dauerten unterschiedlich lang, sie reichten von 7 Tagen bei der elften Feindfahrt bis zu 40 Tagen bei der achten Unternehmung; die letzte dauerte nur 6 Tage[53]. An Erfolgen waren unter dem Kommando von Reschke folgende zu ver-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

zeichnen: auf der dritten Feindfahrt wurde am 13. November 1941 ein Zerstörer versenkt, auf dem Flugzeugträger „Ark Royal" gab es angeblich zwei Torpedotreffer, am 3. Dezember 1941 wurde ein Zerstörer torpediert, auf der vierten Feindfahrt am 7. Jänner 1942 ein Dampfer (Tanker) versenkt und ein Zerstörer torpediert, der später gesunken ist. Auf der fünften Feindfahrt wurden am 26. März 1942 ein Tanker versenkt und ein Zerstörer torpediert, auf der siebten Feindfahrt am 13. Juni 1942 ein Dampfer torpediert und zwei Tage später der Kreuzer „Hermione" versenkt. Auf der achten Feindfahrt wurde am 4. September 1942 ein Zerstörer torpediert und auf der neunten Feindfahrt (bereits unter dem Kommando von Bürgel) ein Transporter torpediert[54]. Unter Bürgel wurde von der elften Feindfahrt gemeldet, aus einem Konvoi einen Frachter mit geschätzten 5000 BRT versenkt und zwei mit ca. 8000 BRT torpediert zu haben[55]. Einige Erfolge sind allerdings fraglich bzw. wurden nicht bestätigt.

Die letzte Feindfahrt begann am 11. Februar 1943 nach dem Auslaufen aus Salamis. Am 17. Februar wurde das Boot vor der Nordspitze der Cyrenaika von einem „Bisley"-Flugboot der südafrikanischen Luftwaffe, das für einen Konvoi Sicherheit flog, mit Bomben angegriffen und schwer beschädigt. Der herbeigerufene britische Zerstörer „Paladin" versenkte anschließend die U 205 „Salzburg" mit Wasserbomben. Die gesamte Mannschaft konnte sich aus dem Boot zwar retten — als letzter verließ der Obermaschinenmaat Hans Pohlmann das Wrack —, von der schiffbrüchigen Besatzung sind allerdings acht im Wasser schwimmende Männer durch MG-Beschuss des Zerstörers getötet worden! Kriegsverbrechen also auch auf der anderen Seite! Das schwer beschädigte Boot wurde von den Engländern geentert und Geheimmaterial erbeutet. Zu den Verlusten der acht Mann war ein Fähnrich zur See zu zählen, der schon am 30. September 1941 Selbstmord durch Erschießen begangen hatte. Die 42 Überlebenden gingen einschließlich des Kommandanten Bürgel in Gefangenschaft, die sie in Ägypten und dann drei Jahre in Kanada verbrachten[56]. Nach einer anderen Quelle sollen einige Besatzungsmitglieder beim Luftangriff und durch den Artillerie-Beschuss des Zerstörers gefallen sein. Das schwer beschädigte Boot wurde angeblich in Schlepptau genommen, sank aber eine Seemeile vor der Küste auf 30 Meter Tiefe[57].

Über das zweite Salzburger Patenschaftsboot, U 118 „Badgastein", ist im Gegensatz zu U 205 „Salzburg" mehr bekannt. Schon vor Jahren sind auf privater Basis Nachforschungen angestellt worden, die dann maschinenschriftlich oder in der Presse veröffentlicht worden sind[58]. Patenschaft und Schicksal von U 118 sind von U 205 doch so verschieden und manches auch völlig unbekannt, so dass diese zweite Salzburger Patenschaft hier den gebührenden Platz finden soll.

Im Gegensatz zu U 205 gehörte U 118 dem Typ X B nach einem Vorentwurf von X A an; insgesamt wurden von diesem U-Boot-Typ nur 8 Boote fertiggestellt. Es handelte sich dabei um einen Minenleger, der auch als Ver-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

sorger auf weiten ozeanischen Strecken Verwendung finden konnte. Das Boot besaß vorne sechs Minenschächte mit je drei Minen und auf jeder Seite des Turms 12 Schächte mit je zwei Minen. Konstrukteur dieses größten U-Bootes der Deutschen Kriegsmarine war Kapitänleutnant Felix Miller, der vom Dezember 1941 bis Januar 1943 auf U 118 Dienst als leitender Ingenieur versah[59]. Millers Erfolg eines 1941 in Badgastein absolvierten Kuraufenthalts soll auch ausschlaggebend für die Patenschaft seines neuen Schiffes gewesen sein.

Der U-Boot-Typ X B wurde in den Jahren 1939 bis 1944 ebenfalls in der Germaniawerft in Kiel gebaut und wies folgende technische Daten auf:[60]

Größe (Wasserverdrängung): 1763 Kubikmeter über bzw. 2710 unter Wasser
Länge über alles: 89,8 Meter
Größte Breite: 9,2 Meter
Tiefgang: 4,7 Meter
Antriebsart: 2 Elektro-Dieselmotoren, 2 Doppelmaschinen, 2 Schrauben
Maschinenleistung: 4200 PS über bzw. 1100 unter Wasser
Geschwindigkeit: 16,4 Knoten über bzw. 7,0 unter Wasser
Fahrstrecke: 14.550 Seemeilen bei 12 Knoten über bzw. 93 Seemeilen bei 4 Knoten unter Wasser
Treibstoffvorrat: 368 Tonnen Öl
Bewaffnung: 2 Heck-Torpedorohre mit 53,3 cm Durchmesser, 15 Torpedos, 66 Minen, 1 × 10,5-cm-Schnellfeuergeschütz, 1 × 3,7-cm-Flak, 4 × 2-cm Flak in Doppellafetten
Besatzung: 52 Mann, später mehr.

Alles in allem ein weitaus größer dimensionierter U-Boot-Typ als U 205.

Das U-Boot, das ursprünglich der 4. und später der 10. bzw. 12. U-Boot-Flottille angehörte, stand von Anfang bis Ende unter dem Kommando von Korvettenkapitän Werner Czygan, geboren am 25. November 1904, mütterlicherseits Nachkomme einer Salzburger Emigrantenfamilie aus Ostpreußen[61]. Er war ein erfahrener Offizier, der sich schon beim Norwegen-Unternehmen im April 1940 auf dem Kreuzer „Blücher" durch Umsicht und Einsatzbereitschaft bei der Rettung der Besatzung des in Brand geschossenen Kriegsschiffes ausgezeichnet hatte[62]. Ihm zur Seite standen als Wachoffiziere die Oberleutnante bzw. Leutnante zur See Herbert Brammer, Hans Falke, Heinrich Schrödke, Fritz Holm und Fritz Walter, als Leitende Ingenieure der schon erwähnte Felix Miller und Oberleutnant (Ing.) Hermann Götze sowie als Bordarzt Marinestabsarzt Dr. Bernhard Winter[63] (Abb. 11 u. 12).

Wie schon erwähnt, ist die Patenschaft Badgasteins für U 118 durch dessen Leitenden Ingenieur Kapitänleutnant (Ing.) Miller zustande gekommen. Sein diesbezügliches Antragsschreiben gelangte am 25. Juni 1941 in die Hände des damaligen Badgasteiner Bürgermeisters Sepp Wörther, der sofort zusagte. In seinem Antwortschreiben hieß es: „... mag ihre Betätigung äußerlich noch so verschieden sein, so gibt ihnen doch der gemeinsame Kampf

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

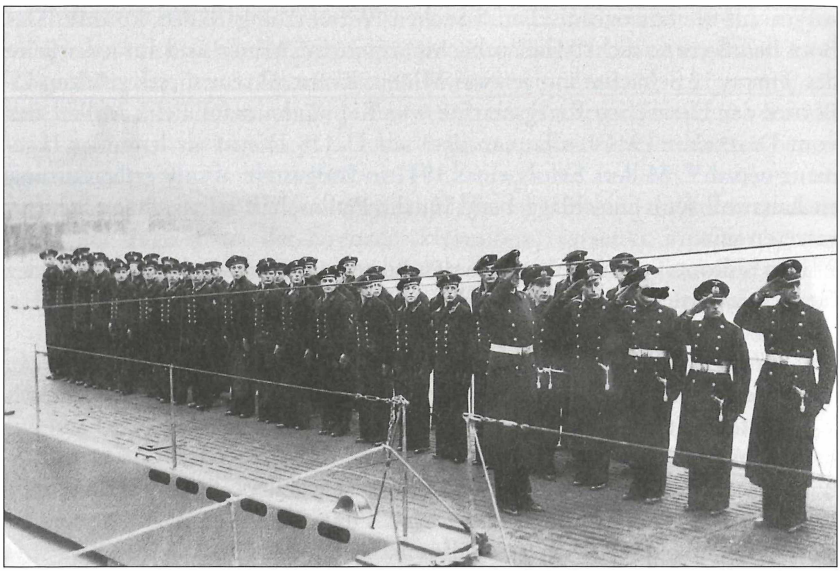

Abb. 11 Offiziere und Mannschaft von U 118 „Badgastein" an Deck zur Meldung angetreten (Foto: U-Boot-Archiv).

mit den Naturkräften ein gemeinsames Gepräge. Wie der Seefahrer im Wikingergeist gegen die sturmgepeitschten Wogen kämpft und immer neue Wege findet, diesen Gewalten zu trotzen, so hat auch der Bewohner der Berge der Natur ihre Geheimnisse abgelauscht und ist hart geworden im Ringen um seinen Boden."[64] Nach dem am 23. September 1941 erfolgten Stapellauf, der Indienststellung am 6. Dezember 1941 und der darauf folgenden Ausbildung fand am 24. Januar in Danzig bei klirrender Kälte von minus 30 Grad die offizielle Patenschaftsfeier für U 118 statt. Als Vertreter der Patengemeinde Badgastein waren Bürgermeister Wörther, Vizebürgermeister Andreas Kößler, Ortsgruppenleiter Sepp Lackner, Kurdirektor Heinrich von Zimburg und als Vertreter der Hotellerie Dr. Fritz Windischbauer nach Danzig gefahren, Bürgermeister Wörther und Kurdirektor von Zimburg fungierten als offizielle Taufpaten[65].

Als äußeres Zeichen der Patenschaft spendete die Gemeinde Badgastein ein in Kupfer getriebenes Wappenschild mit dem Silberkrug, dem Gemeindewappen, das von Spenglermeister Zarfred angefertigt worden war. Das Wappen wurde an der Vorderseite des Turmes von U 118 angebracht. Ein Abzeichen in dieser Form mit der Inschrift „Patenschaft Badgastein 1942" wurde ab nun von jedem Besatzungsmitglied an der Mütze getragen; jeder Mann bekam auch ein Speckbrett aus Holz mit Alpenblumen für eine „zünftige Brotzeit" zur Erinnerung. Heinrich von Zimburg berichtete am 27. November 1967 über die offiziellen Feierlichkeiten in Danzig:[66] Man wäre um 1 Uhr früh in der alten Stadt der Hanse und des deutschen Ordens

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 12 Offiziere und Mannschaft von U 118 „Badgastein" auf dem Turm des Kriegsschiffes (Foto: U-Boot-Archiv).

eingetroffen und dann zum Quartier im Wohnschiff „Iberia" gebracht worden, die Vorstellung und die Begrüßung durch die Offiziere von U 118 fand dann in der U-Boot-Messe statt. Am Morgen begab man sich zum Boot, es gab Ansprachen von Kommandant Czygan und Bürgermeister Wörther, danach ein Frühstück unter Deck. Anschließend lief U 118 aus, nachdem die völlig zugefrorene Weichselmündung von einem Eisbrecher freigemacht worden war. Während der Fahrt vollzogen Bürgermeister Wörther und Kurdirektor Zimburg mit Sekt die Taufe der beiden Dieselmotoren auf die Namen „Sepp" und „Heini" (nach den Vornamen der beiden Taufpaten), der Taufakt fand 10 Seemeilen außerhalb des Hafens in 25 Meter Tiefe statt. Dabei sollen sich die Seeleute mit den „Landratten" verschiedene „Späße" wie „Wasserbomben-" oder „Wassereinbruch-"Alarm erlaubt haben, was die Gebirgler unbeeindruckt ließ und den „Seebären" imponierte. Nach einer Führung durch das Boot wurde in der Messe das Mittagessen serviert, das aus gebackenen Schweine-Koteletts bestand — „eine Delikatesse, die wir kaum mehr kannten". Am Abend gaben die Gasteiner auf der „Iberia" einen Festabend, zu dem sie aus der Heimat 120 Flaschen Gumpoldskirchner mitgebracht hatten. Man lernte sich gegenseitig kennen, es gab Ansprachen von Bürgermeister und Kommandant und den Austausch der Patenschaftsurkunde. Am 26. Januar trat die Paten-Delegation die Rückfahrt nach Badgastein an.

Bei den Danziger Feierlichkeiten wurden von der Badgasteiner Delegation selbstverständlich die üblichen Einladungen in die Patengemeinde aus-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

gesprochen. Tatsächlich kamen im Sommer 1942 Gruppen von Offizieren mit ihren Männern von U 118 „Badgastein" ins Salzburger Land, wo die Kurzurlaube in „Wührers Parkhotel" verbracht wurden. Die Männer aus dem Norden waren natürlich von der imposanten Kulisse der Gasteiner Bergwelt begeistert. Es wurden einige Freundschaften zwischen den Besatzungsmitgliedern und den Einheimischen geknüpft und auch in diesem Fall ist es zu einer Eheschließung gekommen: ein Offizier lernte eine Schauspielerin vom Salzburger Städtischen Theater kennen und heiratete sie; auch diesmal dauerte die Ehe nicht lang, der Offizier fiel bald darauf als Kommandant eines Kampf-U-Bootes[67]. Es existieren verschiedene Foto-Dokumente von gemeinsamen Ausflügen der Matrosen mit Badgasteinerinnen, etwa zum Bockhartsee mit den Damen Rudie Höggerl, Helene Schernthaner und Louise Grutschnig. Leutnant Hans Falke, der 2. Wachoffizier, posierte mit seinen Besatzungsmitgliedern ebenfalls im Sommer 1942 vor dem Gasteiner Wasserfall[68] (Abb. 13). So hochoffizielle Festivitäten wie für U 205 „Salzburg" hat es aber für U 118 „Badgastein" anscheinend nicht gegeben.

Die Einsätze und Unternehmungen von U 118 „Badgastein" sind naturgemäß anders und vor allem kürzer verlaufen als von U 205 „Salzburg"[69]. Nach dem Abschluss der Ausbildung und nach verschiedenen Überprüfungen war das Boot im Sommer 1942 frontreif. Beim ersten Einsatz vom 19. September bis zum 18. Oktober 1942 wurden von Kristiansand auslaufend im Gebiet östlich von Neufundland verschiedene andere U-Boote versorgt und dann der Stützpunkt Lorient angelaufen. Auch der zweite Einsatz vom 11. November bis 13. Dezember 1942 galt Reparatur- und Versorgungseinsätzen, ebenso der dritte von 25. Januar bis 26. Februar 1943, bei dem außerdem besonders erfolgreiche Minensperren in der Straße von Gibraltar gelegt wurden, die insgesamt sieben feindlichen Marineeinheiten zum Verhängnis geworden sind[70].

In diesem Jahr 1943, in dem sich die Schlacht im Atlantik und des U-Boot-Kriegs im Allgemeinen zugunsten der Alliierten entschied, war es den deutschen U-Booten fast schon unmöglich gemacht, ihre Einsätze unentdeckt durchzuführen. Den Engländern war es nämlich gelungen, mit der auf U 110 erbeuteten Verschlüsselungsmaschine „ENIGMA" die deutschen Funksprüche zu entschlüsseln und damit auch die Standorte der U-Boote der Deutschen Kriegsmarine festzustellen[71]. So war es den alliierten Seestreitkräften möglich geworden, von dem am 25. Mai 1943 beginnenden Einsatz, der das Minenlegen vor Halifax vorsah, das geplante Treffen von U 118 „Badgastein" mit einigen Front-U-Booten im Atlantik zu erfahren. U 118 war das erste deutsche U-Boot, das den vereinbarten Treffpunkt am 12. Juni 1943 westlich der Kanarischen Inseln erreichte. Die alliierten Seestreitkräfte legten sich mit dem amerikanischen Geleit-Flugzeugträger „Bogue" und drei Zerstörern auf die Lauer. Nach dem Aufkreuzen von U 118 „Badgastein" starteten vom Flugzeugträger acht Jagdbomber: fünf Wasserbomben genügten. Von den Amerikanern wurden 16 deutsche U-Boot-Leute, zum Teil schwer verwundet, aus dem Atlantik geborgen, der Rest der

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 13 Leutnant zur See Hans Falke mit einem Teil der Besatzung von U 118 „Badgastein" vor dem Gasteiner Wasserfall im Sommer 1942 (Aufnahme aus der „Gästezeitung Gasteinertal" Mai/Juni 1995, S. 18, freundlicherweise vom Verfasser des Artikels, Herrn Dr. Laurenz Krisch, zur Verfügung gestellt).

52-köpfigen Besatzung versank mit der „Badgastein"[72]. Auch Korvettenkapitän Czygan zählte zu den Gefallenen.

In der Fachliteratur findet sich eine andere, detailliertere Schilderung vom Ende von U 118 „Badgastein": Durch einen Angriff von Flugzeugen des Trägers „Bogue" wäre U 758 beschädigt worden, sei aber dank der neuen 20-mm-Vierlingsflak entkommen. Der BdU (= Befehlshaber der U-Boote) Dönitz befahl neben U 460 auch U 118, dem Boot zu Hilfe zu kommen. Dieser Funkspruch und der häufige Funkverkehr zwischen U 118 und U 460, die aber U 758 nicht finden konnten, wurden von den Funkern der 10. US-Flotte erfasst und entschlüsselt und die Position der Boote durch

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Funkpeilung bestimmt. Die deutschen Boote wurden der „Bogue" gemeldet, worauf ihre Flugzeuge die Suche aufnahmen. Diese Maschinen verpassten das Zusammentreffen der Boote am 9. Juni 1943, aber am 12. Juni um 11.45 Uhr sichteten sie das nur 30 Kilometer vor dem Flugzeugträger „gemächlich an der Oberfläche laufende" U 118. Als zwei „F4F-Avenger" anflogen, tauchte das Boot, kam aber rasch wieder hoch, um seine Flak wie das U 758 einzusetzen. Die Flak-Mannschaft rechnete mit nur zwei angreifenden Maschinen und war vom Angriff weiterer acht Flugzeuge überrascht. Nach einem konzentrierten Angriff dieser Maschinen, die das Boot mit Bordwaffen beschossen und Wasserbomben warfen, zerbarst U 118 nach einem von Leutnant Chamberlain geflogenen letzten Angriff; Öl und Bootstrümmer wurden 150 Meter hoch geschleudert. Die Überlebenden wurden später vom amerikanischen Zerstörer „Osmond Ingram" gerettet. Beobachtet wurde das Ereignis von U 172, das nur wenige Kilometer entfernt darauf wartete, von U 118 mit Nachschub und Treibstoff versorgt zu werden[73].

In Badgastein erhielt man erst am 15. Oktober 1943 die Nachricht, dass U 118 seit dem 12. Juni „vermisst sei". Mitte November erhielt Bürgermeister Wörther einen Brief des überlebenden Mech.-Obergefreiten Werner Drechsler, der sich mit seinen 15 geretteten Kameraden von in amerikanischer Kriegsgefangenschaft befand: „[haben] ... Sie es schon erfahren, dass Ihr Patenkind und viele seiner tapferen und braven Männer bei der großen Schlacht im Atlantik für ihr Vaterland den Seemannstod fanden. Wir sind 16 Männer, die sich jetzt in der amerikanischen Gefangenschaft befinden. Soweit sind wir alle gesund. Nur einige Kameraden waren schwer verwundet. Ich habe einen Schuss im rechten Knie, ist aber ziemlich geheilt. Leider wird es aber nicht wieder ganz gesund werden können. In den Gasteiner Bergen werde ich wohl nicht mehr herumkraxeln können. Wir Überlebenden haben es uns schon ausgemacht, nach dem Kriege unsere liebe Patenstadt zu besuchen. Wenn wir die letzte Reise alle überstanden hätten, wollten wir ja mit der ganzen Besatzung einen Besuch abstatten. Nun herzliche Grüße an alle Gasteiner und auf ein baldiges Wiedersehen." Laut einer Eintragung vom 17. November 1967 von Heinrich von Zimburg im Patenschaftsalbum ließ aber kein einziges Besatzungsmitglied etwas von sich hören. Lediglich die Witwe des gefallenen Kommandanten von U 118 „Badgastein", Korvettenkapitän Czygan, weilte im März 1944 als Gast der Kurverwaltung in Badgastein[74].

Ausgerechnet mit diesem schreibfreudigen und hoffnungsvoll in die Zukunft blickenden Obergefreiten Werner Drechsler gab es in der amerikanischen Gefangenschaft noch ein tragisches Nachspiel, das in der Literatur bisher noch keine Beachtung gefunden hat. In einer Verlustliste von U 118 „Badgastein", die allerdings 42 Namen aufweist, ist lakonisch und nüchtern vermerkt: „Einzelverlust: MechOGefr Drechsler Werner, geb. 17.1. 1923, ist am 12.3.1944 im Kriegsgefangenenlager Papago/USA von einigen Kameraden als Verräter erhängt worden."[75] Eine beiliegende Zeitungsnotiz bringt Licht in diese Affäre: der Gefangene Manfred Drechsler von U 118 „Bad-

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

gastein" soll ein so genannter „Informer" gewesen sein, der wichtige Informationen über die Funktion deutscher U-Boote an die CIA (Central Intelligence Agency) weitergegeben, d. h. verraten habe. Wegen seine Verwundung am rechten Knie und der damit bedingten Gehbehinderung sei er von seinen mitgefangenen Kameraden leicht zu identifizieren gewesen, nachdem sich Verdachtsmomente gegen ihn ergeben hätten. Diese Körperbehinderung sei ihm nach der Verlegung in ein anderes Kriegsgefangenenlager, ein POW-Camp nahe Phoenix in Arizona, zum Verhängnis geworden. Es habe sich bei den Kameraden bald herumgesprochen, dass sich ein Spion im Lager befand. Am 12. März 1944 um 10 Uhr abends wurde Drechsler zum Brausebad geschleppt und erhängt. Nach langen Untersu-chungen wurden sieben deutsche Kriegsgefangene eruiert, die am 14. August 1944 im Camp Florence in Arizona von einem „geheimnisvollen Gericht" nach einem angeblich schon vorher feststehenden Urteil zum Tod durch den Strang verurteilt wurden. Die Hinrichtungen der deutschen „Feme-Mörder", die sich mit dem Argument „Wir sind deutsche Soldaten und haben im Sinne eines deutschen Soldaten gehandelt, dem Verräter ein Ende zu machen" verteidigten, fanden erst am 25. August 1945 um Mitternacht statt[76].

Im Akt U 118 des U-Boot-Archivs in Cuxhaven-Altenbruch finden sich maschinschriftliche Notizen, die die späte Hinrichtung von Helmut Fischer, Fritz Franke, Günter Külsen, Bernhard Reyak, Otto Stengel, Heinrich Ludwig und Rolf Wizny, alle im Rang eines Obergefreiten und 21 bis 24 Jahre alt, damit erklären, dass man vor der Kapitulation der Deutschen Wehrmacht am 8. Mai 1945 Repressalien befürchtet hätte[77]. Eine damit im Zusammenhang stehende Darstellung aus der Feder eines Franz Grosemeyer spricht von einem durch Folter erpressten Geständnis des Otto Stengel, von einem nicht fairen Verfahren vor dem US-Gericht mit nicht juristisch ausgebildeten Artillerie-Offizieren als Verteidiger und von der Bemerkung des damaligen Dolmetschers Erwin Gruenebaum, dass „die ganze Verhandlung eine abgekartete Sache" gewesen sei und dass „Urteil und Strafmaß von Anfang an" festgestanden seien. Bezüglich der Beteiligung von juristisch nicht ausgebildeten Offizieren ist allerdings anzumerken, dass das bei Kriegsgerichtsprozessen fast ausnahmslos üblich war. Im selben Bericht wird auch behauptet, dass der 22-jährige Werner Drechsler den Krieg längst satt hatte und von den Nationalsozialisten nichts hielt. Sein Vater habe als politischer Oppositioneller bereits drei Jahre in einem Konzentrationslager verbracht und Drechsler selbst hätte vor den Amerikanern von einem Deutschland ohne Hitler geträumt. Er habe schließlich alles preisgegeben, was er über die „deutsche U-Boot-Strategie" gewusst habe, die aber einem U-Boot-Obergefreiten kaum bekannt gewesen sein konnte. Im Übrigen soll das Grab der sieben hingerichteten deutschen Kriegsgefangenen im Militärgefängnis von Fort Leavenworth in Kansas seit 1992 von einer gewissen Christel Denault, einer gebürtigen Gelsenkirchnerin, betreut werden: die sieben Grabsteine stünden für ein unrühmliches Kapitel amerikanischer Geschichte mit Hoffnung, Leid und Tod ...[78]

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Hoffnung, Leid und Tod stehen über allem Geschehen in Kriegen, nicht nur im Zweiten Weltkrieg und nicht nur für die Salzburger-Patenschafts-U-Boote U 205 „Salzburg" und U 118 „Badgastein", die beide gesunken und für viele zum „nassen Grab" geworden sind. Beide sind sicher nur von lokalhistorischer Bedeutung, man sollte darüber aber die persönlichen Schicksale nicht vergessen. Insgesamt sind die deutschen U-Boot-Verluste im Zweiten Weltkrieg dramatisch hoch gewesen: Von 1170 deutschen U-Booten, die bis 1945 gebaut wurden, waren 863 im Kriegseinsatz. Davon gingen 630 verloren. Weitere 123 wurden durch Bombenangriffe oder Unfälle vernichtet, 215 Boote versenkten sich selbst. Den Alliierten fielen bei Kriegsende 215 einsatzfähige U-Boote in die Hände. Von insgesamt 41.300 U-Boot-Männern kamen 25.870 nicht mehr zurück, ein prozentueller Blutzoll, wie ihn keine andere deutsche Waffengattung entrichten musste![79] Auch „Salzburger" sind dabei gewesen ...

Anmerkungen

1 Vgl. dazu etwa *Cajus Bekker,* Die Kriegsmarine. Das Schicksal der deutschen Kriegsmarine 1939 bis 1945 (Klagenfurt 1999).

2 „Kronen-Zeitung" v. 7. Okt. 1999; „Villach-Anzeigen", S. IV.

3 *Franz J. Fröwis,* „U 116 Villach" — von Feindfahrt nicht zurückgekehrt. Das Schicksal des Paten-U-Bootes der Stadt Villach, in: Neues aus Alt-Villach, 33. Jahrbuch (1996), S. 177 ff., und *Ders.,* „Mit dem Einhorn gegen Engelland ..." Deutsche Unterseeboote mit österreichischen Patenschaften. Eine Dokumentation anhand von U 763 „Bludenz I" und U 1195 „Bludenz II", in: „Bludenzer Geschichtsblätter", H. 46/47 (1999), S. 3 ff.

4 *Fröwis,* „U 116 Villach" (wie Anm. 3), S. 177.

5 Zit. nach *Fröwis,* „Mit dem Einhorn ..." (wie Anm. 3), S. 11.

6 Zit. ebda., S. 17.

7 Wie Anm. 3.

8 Ebda., S. 11, 13, 15 u. 17; Herrn Fröwis bin ich auch für sonstige telefonische Hinweise sehr zu Dank verpflichtet.

9 *Georg Högel,* Embleme, Wappen, Malings deutscher U-Boote 1939–1945 (Hamburg [4]2001), S. 58 bzw. 74. Für die Jüngeren lässt sich auch an Hand der Patenschaften ein Stimmungsbild der Zeit zeichnen, aus den verschiedenen Zitaten ist unschwer die Einbindung von Öffentlichkeit und Presse in die NS-Ideologie nachzuweisen.

10 *O. Mielke,* U-Boote 1939–1945. Typenbeschreibungen, Kommandanten und Schicksale aller deutschen Unterseeboote des II. Weltkrieges. — „Der Landser", Großband 792, S. 19 ff. Vgl. auch *J. P. Mallmann-Showell,* Das Buch der deutschen Kriegsmarine 1935–1945 (Stuttgart [9]2002), S. 154 u. 202, mit etwas abweichenden Angaben.

11 *R. Busch* u. *H. J. Röll,* Die deutschen U-Boot-Kommandanten. — „Der Landser", Großband 816, S. 73.

12 Akt U 205 „Salzburg" im U-Boot-Archiv, D-27478 Cuxhaven-Altenbruch, Bahnhofstraße 57. Dem Betreuer des Archivs, Herrn Horst Bredow, bin ich für seine Unterstützung und Hilfsbereitschaft bei meinen dortigen Arbeiten zu großem Dank verpflichtet. Alle wichtigen Angaben über die Salzburger Patenschaftsboote stammen aus diesem Archivbestand.

13 AStS, Akt 010.356 mit reichem Bildmaterial.

14 Ebda., Schreiben des früheren Archivleiters Dr. Erich Marx an Dr. Klaus Reisch in Kitzbühel v. 4. Aug. 1988.

15 U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch (wie Anm. 12).

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

16 Zur Salzburger Kommunalverwaltung sowie allgemein zur Geschichte Salzburgs im Dritten Reich vgl. das grundlegende Werk von *Ernst Hanisch,* Gau der guten Nerven. Die nationalsozialistische Herrschaft in Salzburg 1938–1945 (Salzburg—München 1997), hier S. 103.

17 SV v. 6. Mai 1941, S. 6.

18 *Reschkes* „Chronik" befindet sich im AStS.

19 In Kiel.

20 3. U-Flottille.

21 Wie Anm. 18, S. 2 f.

22 Im Besitz des Verfassers, er verdankt das Video Herrn Karl Polansky. Es handelt sich dabei um ein von Hans Mitter rekonstruiertes Bilddokument, wahrscheinlich basierend auf einem Amateurfilm.

23 *Reschke,* Chronik (wie Anm. 18).

24 Ebda.

25 Anscheinend ein Hinweis darauf, dass es sich bei der Salzburger Patenschaft tatsächlich um eine Initiative des Marineoffiziers Reschke gehandelt hat, also nicht um eine solche von Stadt oder Partei.

26 Frühjahr 1940.

27 „Salzburger Zeitung" v. 6. Dez. 1941, S. 3. In *Reschke,* Chronik (wie Anm. 18), S. 22, wird nach diesen Unternehmungen bemerkt: „Wir sind zufrieden und beschließen schon jetzt, unserer Patenstadt Salzburg einen Besuch abzustatten."

28 Der Name „Österreichischer Hof" hat also das Dritte Reich, nicht aber die wirtschaftlichen Umstrukturierungen am Ende des 20. Jh. überstanden!

29 SV v. 5. März 1942, S. 4. Auch die SLZ, das „Amtliche Blatt der NSDAP, Gau Salzburg, und der Staats- und Gemeindebehörden", S. 4, kündigte am selben Tag den Besuch der U-Boot-Männer an.

30 Artikel im SV v. 7. März 1942, S. 4, unter dem Titel „U-Boot-Mannschaft als Gäste der Stadt Salzburg".

31 Siehe unten S. 350.

32 Wie Anm. 30.

33 SV v. 5. März 1942, S. 4., ebda. v. 7. März, S. 4.

34 SLZ v. 9. März 1942, S. 4, unter dem Titel „Lachen am Predigtstuhl". Siehe auch das Interview mit einer Zeitzeugin, unten S. 350, die auch von ungewollten Disziplinarvergehen berichtet, da die Gebirgsjäger-Uniformen keine Dienstgradabzeichen trugen.

35 *Hanisch,* Gau (wie Anm. 16), S. 103.

36 SV v. 5. März 1942, S. 4.

37 SLZ v. 9. März 1942, S. 4.

38 SLZ v. 10. März 1942, S. 3.

39 SV v. 11. März 1942, S. 3.

40 Ebda.

41 SLZ v. 11. März 1942, S. 4.

42 *Reschke,* Chronik (wie Anm. 18), S. 27.

43 Für das mir am 20. August 2002 gewährte Interview bedanke ich mich bei Frau Charlotte Saitz-Kaufmann-Lettner (sie ist die Mutter des späteren Salzburger Bürgermeister Dr. Harald Lettner) ganz besonders herzlich. Frau Lettner hat die Ansicht vertreten, dass die Idee zur U-Boot-Patenschaft von außen — ihrer Meinung nach von einer der Städtetagungen — an Giger herangetragen worden wäre.

44 *Reschke,* Chronik (wie Anm. 18), berichtet S. 26, dass jeweils die Hälfte der Besatzung mit den Ehefrauen in den Genuss des Salzburg-Urlaubs kam.

45 Lt. Besatzungslisten erst im Juni 1942 zur Mannschaft gestoßen.

46 Bericht über diesen Tag in der SLZ v. 18. Juli 1942, S. 3, und fast textgleich im SV mit selbem Datum, S. 5.

47 SV v. 23. Juli 1942, S. 4.

48 Die Wehrmachtsberichte 1939–1945, Bd. 2 (1. Januar 1942 bis 31. Dezember 1943) (Köln 1989), S. 164.

49 SLZ v. 17. Juni 1942, S. 1 u. 3.

© Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

50 *Karl Dönitz,* Zehn Jahre und zwanzig Tage (Bonn 1958), S. 364.
51 AStS (wie Anm. 13).
52 *Högel,* Embleme (wie Anm. 9), S. 74.
53 Akt im U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch mit genauer maschinenschriftlicher Auflistung der Feindfahrten.
54 *Reschke,* Chronik (wie Anm. 18), S. 34.
55 U-Boot-Archiv.
56 Ebda.
57 Akt im Public Record Office, London, Aktenzeichen ADM 1/14342; vgl. dazu auch *Paul Kemp,* Die deutschen und österreichischen U-Boot-Verluste in beiden Weltkriegen (Gräfelfing bei München 1998), S. 106.
58 Ich verweise speziell auf die Arbeit von *Alfred H. Richter,* Das besondere U-Boot U 118 „Badgastein", masch. Manuskript von 1985, das mir freundlicherweise von Herrn Dr. Laurenz Krisch aus Bad Gastein zur Verfügung gestellt worden ist, wofür ich mich herzlich bedanke. *Hans-Roland Zitka* publizierte (mit zahlreichen Bildern) in „Gastein aktuell" vom August 1992 einen Artikel „Zeitgeschichte: Das Gasteinertal im Krieg", in dem auf S. 18 kurz auch U 118 gestreift wird. Die SN v. 20. Juni 1995, S. 17, veröffentlichten einen längeren Artikel („Gasteiner Silberkrug am Turm von U 118"), der sich aber vor allem auf die Arbeit von Laurenz Krisch in der Gästezeitung Gasteinertal vom Mai/Juni 1995, S. 18 f., stützte.
59 Akt im U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch; vgl. auch *Mielke,* U-Boote (wie Anm. 10), S. 81 f.
60 *Mielke,* U-Boote (wie Anm. 10), S. 81 f. — Englische Angaben im Internet: http://www.uboatarchive.net/U-118.htm; diese Angabe verdanke ich Herrn Dr. Laurenz Krisch.
61 *Högel,* Embleme (wie Anm. 9), S. 58.
62 *Richter,* U 118 (wie Anm. 58), S. 33.
63 U-Boot-Archiv; vgl. auch *Busch/Röll,* U-Boot-Kommandanten (wie Anm. 11), S. 24.
64 *Richter,* U 118 (wie Anm. 58), S. 17.
65 Ebda., S. 22 ff. Das offizielle Patenschaftsalbum mit den Unterschriften der Beteiligten und reiches Fotomaterial befinden sich im Archiv des Gasteiner Museums, Bad Gastein.
66 Ebda., S. 24 ff.
67 *Högel,* Embleme (wie Anm. 9), S. 58.
68 *Krisch,* Gästezeitung (wie Anm. 58), S. 18 f., und SN (wie Anm. 58), S. 17.
69 Eine Zusammenstellung wurde von *Richter,* U 118 (wie Anm. 58), S. 45 ff., versucht.
70 U-Boot-Archiv.
71 Zusammenfassend bei *Krisch,* Gästezeitung (wie Anm. 58), S. 19, und darauf basierend in den SN (wie Anm. 58), S. 17.
72 Ebda.
73 *Kemp,* U-Boot-Verluste (wie Anm. 57), S. 128 f.
74 *Richter,* U 118 (wie Anm. 58), S. 59 f.
75 Akt im U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch.
76 *Lore Warren* in: „California Staats-Zeitung", Los Angeles v. 2. Juli 1998 unter dem Titel: „1945: Deutsche U-Bootfahrer als POW's. Die Abrechnung mit dem Verräter kannte keine Gnade."
77 Etwa im Brief Horst Bredows an Kapitän zur See a. D. Kurt Diggins v. 5.7.1997, Akt im U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch.
78 Ebda.
79 *Ludwig Peters,* Volksbuch Drittes Reich (Tübingen 1994), S. 842.

Anschrift des Verfassers:
Univ.-Prof. Dr. Reinhard Rudolf Heinisch
Paris-Lodron-Universität Salzburg, Institut für Geschichte
Rudolfskai 42
A-5020 Salzburg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Mitt(h)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde

Jahr/Year: 2003

Band/Volume: 143_2

Autor(en)/Author(s): Heinisch Reinhard Rudolf

Artikel/Article: Salzburger U-Boot-Patenschaften im Zweiten Weltkrieg. 337-364