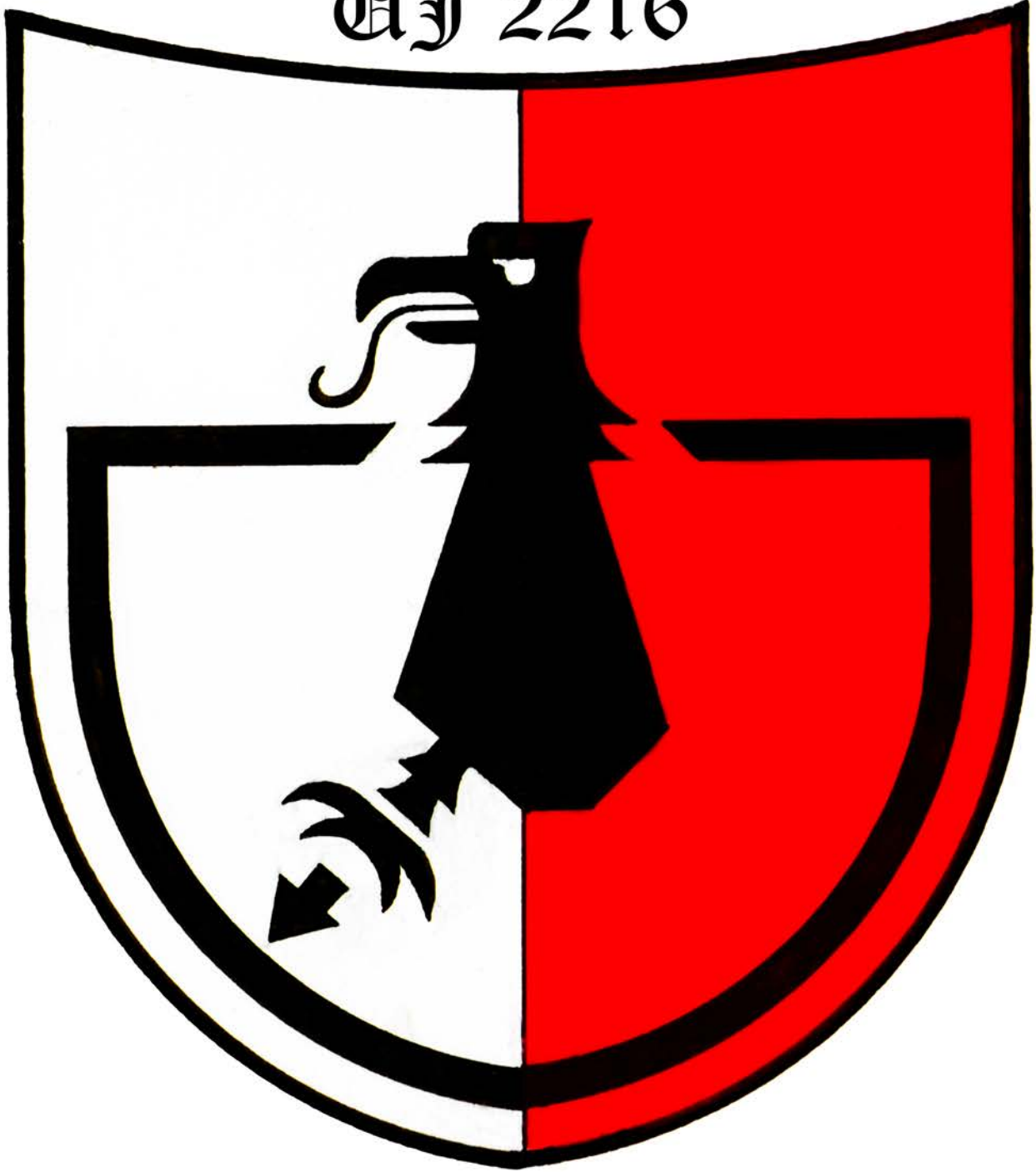


U-Boot-Jäger
UJ 2216



22. U-Jagdflottille

Von der Rothschild-Yacht zum U-Boot-Jäger - die Geschichte von UJ 2216 -

Vorwort des Verfassers:

Als ein an der deutschen Marinegeschichte interessierter „junger“ Mann kontaktierte ich im Jahr 1998 den in Italien lebenden Herrn Andrea Ghisotti. Andrea (1951-2010) zählte zu den besten Unterwasserfotografen des Landes und hatte bereits viele Artikel in nationalen und internationalen Magazinen veröffentlicht. Zu der Tauchliteratur, die er verfasste, zählt auch das Buch „Wracks im Mittelmeer“ (Jahr Verlag Hamburg, 1995). Unter Mitwirkung von Kurt Amsler war dieses Werk entstanden und einer der Käufer war meine Frau, die mich mit diesem Buch an einem Heiligabend beglückte.

Mich faszinierten die schönen Unterwasserfotos und die beschriebenen Tauchgänge zu einigen der vielen Wracks, die im Mittelmeer liegen. Da ich mich bereits mit der Historie der deutschen Kriegsmarine näher befasst hatte (mein Großvater Karl-Heinz Waack ist im Oktober 1943 auf dem Minenschiff JUMINDA unweit Porto Santo Stefano gefallen) und Zugriff hatte auf Kriegstagebücher von deutschen Einheiten, die in diesem Raum eingesetzt waren, konnte ich erkennen, dass es sich bei zwei der gezeigten Wracks um ehemalige U-Boot-Jäger der 22. U-Jagdflottille handelt. Andrea Ghisotti war über die „Informationen“, die er von mir erhielt, sehr erstaunt. Dankbar nahm er auch die Fotos an, die ich ihm von den Fahrzeugen gab und welche ich zuvor von ehemaligen Besatzungsangehörigen erhalten hatte. Im Gegenzug überließ er mir viele von ihm selbst gefertigte Wrackbilder und erzählte ausgiebig von seinen zahlreichen Tauchgängen - auch zu jenem Boot, das im Fokus der vorliegenden Dokumentation steht: U-Boot-Jäger (UJ) 2216.

Wir beschlossen, ein gemeinsames „Projekt“ zu machen und die Geschichte der „KT“, wie das Wrack genannt wurde (bzw. häufig noch wird), den tatsächlichen Geschehnissen entsprechend „neu“ zu schreiben.

Leider haben wir es nicht geschafft, dieses Vorhaben zu realisieren. Berufliche Verpflichtungen und meine in der knappen Freizeit geführten Arbeiten am Buch „U-Boot-Jagd im Mittelmeer – Der Einsatz der 22. U-Jagdflottille“ (Mittler Verlag, 2003) ließen es zu dieser Zeit nicht zu, mich intensiver um das geplante Werk zu kümmern. Und als ich dann viel später „neuen Anlauf“ nahm und Andrea anschrrieb, erhielt ich von seiner Gattin die traurige Nachricht, dass er nicht mehr lebt und von dieser Welt gegangen ist.

Dass ich die hier gezeigten Fotos vom Wrack des U-Jägers 2216 veröffentlichen darf, habe ich Elisabetta zu verdanken. „Betti“, wie Andrea seine Frau zu Lebzeiten nannte, hat nicht vergessen, was Andrea und ich verwirklichen wollten und erteilte mir freundliche Genehmigung. Doch wie viel „lebendiger“ und wertvoller wäre diese Publikation geworden, wenn er noch die „Feder schwingen“ und uns allen hier berichten könnte, was er in all den vielen Jahren seines Wirkens als professioneller Taucher und Unterwasserfotograf erleben durfte – in der Tiefe jenen Meeres, wo auch UJ 2216 seine letzte Liegestätte fand.

Die vorliegende Zusammenstellung aus Fotos und Kriegstagebuchauszügen bzw. Gefechtsberichten, welche als ergänzender Beitrag zu bereits veröffentlichten Büchern/Fachartikeln verstanden werden möchte, widme ich Andrea Ghisotti. An ihn, aber auch an die vielen Menschen zu erinnern, die in den Weltkriegen auf See geblieben sind, ist mir Ehre und Verpflichtung zugleich.

Stockelsdorf, im Juli 2016

Manfred Krellenberg

Vor der Küste von Sestri Levante, einer italienischen Hafenstadt zwischen Genua und La Spezia, liegt eines der interessantesten Wracks des Mittelmeeres. Längst ist „KT“, wie das im Jahr 1944 gesunkene Schiff in Taucherkreisen immer noch genannt wird, kein Geheimtipp mehr; relativ groß ist die Anzahl jener Menschen, die das in rund 60 Meter Tiefe befindliche Fahrzeug bereits in Augenschein genommen haben.

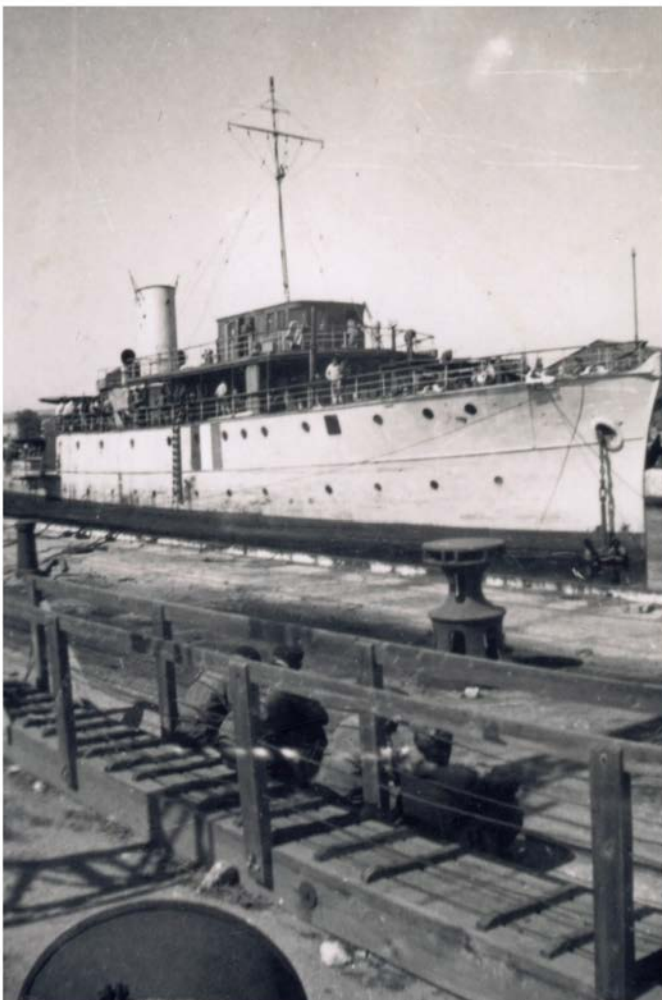
Es lässt sich darüber streiten, ob das, was dort auf dem Meeresgrund ruht, lediglich eine alte und rostende Hülle ist, oder ob der Körper nicht vielmehr etwas Magisches und Mysteriöses darstellt - etwas ist, das vor langer Zeit sein Ende fand und scheinbar wieder zum Leben erwacht, wenn man sich in dessen Nähe begibt. Wer jedoch behauptet, dass „KT“ ein Kriegstransporter war, verlässt zwangsläufig den Weg der Wahrheit, denn das aus einem Geflecht von Kabeln, Leinen und Netzen umgebene Schiff streifte einst als deutscher U-Boot-Jäger (UJ) 2216 durch mediterrane Gewässer!



Taucher am Wrack von UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)

Im Jahre 1926 auf der Werft von Ramage & Ferguson in Leith/Großbritannien gebaut und auf den Namen EROS getauft, stellte die 65,10 m lange und 9,78 m breite Yacht ein imposantes Fahrzeug dar. Aufgrund der Krise in der Tschechoslowakei wurde das Schiff am 17.04.1939 von der französischen Marine requiriert und in Ajaccio / Korsika mit der Bezeichnung AD 227 in Dienst gestellt. Am 04.05.1939 an den Eigner - Baron Henri de Rothschild - zurückgegeben, wurde das Boot kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zum wiederholten Mal beschlagnahmt. Es erhielt die Bezeichnung AD 196 und wurde zunächst dem französischen Flottenkommando in Marokko für repräsentative Aufgaben zur Verfügung gestellt. Neu klassifiziert und als P 140 bezeichnet, leistete es weitere Dienste, u.a. fungierte es als Begleitboot für die französischen U-Boote ARIANE und ESPADON. Im Juni 1942 nach Toulon verlegt, erhielt es den Namen L'INCOMPRISE II und zählte hier Ende November 1942 zu den noch schwimmenden französischen Einheiten, die von der Wehrmacht sichergestellt und in den Bestand der deutschen Kriegsmarine eingereiht werden konnten.

Alliierte Truppenverbände waren zuvor in Nordafrika gelandet (Operation „Torch“) und Hitler hatte aufgrund seiner Furcht vor einer alliierten Invasion in Frankreich der Deutschen Wehrmacht den Befehl erteilt, den bisher nicht okkupierten südlichen Teil des Landes handstreichartig zu besetzen. Auch Toulon wurde „genommen“. Im französischen Kriegshafen fand man jedoch nur noch sehr wenige fahrbereite Schiffe vor; das Gros der französischen Heimatflotte lag auf dem Grund der Hafenbecken. Drei Schlachtschiffe, sieben Kreuzer, achtundzwanzig Zerstörer und zahlreiche Kleinkampfschiffe (insgesamt ca. 225.000 Tonnen) hatten sich selbstversenkt oder selbstzerstört – L'INCOMPRISE II war dieser „Aktion“ entgangen.



L'INCOMPRISE II in Toulon



Im Hafen von Toulon (Foto: Willi Debrich)

Das Schicksal der im Hafen von Toulon selbstversenkten französischen Flotte blieb L'INCOMPRISE II erspart

Nach Besetzung der französischen Mittelmeerküste durch deutsche und italienische Truppen erhielt der Befehlshaber der Sicherung West (BSW), Konteradmiral Ruge, die Aufgabe übertragen, die Häfen sowie das Küstenvorfeld Südfrankreichs durch Minensuch-, Minenräum-, Hafenschutz-, Geleit-, U-Boot-Jagd- und Vorpostenkräfte zu sichern sowie schnellstmöglich einen einsatzfähigen U-Jagd- und Geleitverband für das Deutsche Marinekommando Italien aufzustellen.

Da die Besetzung der französischen Mittelmeerküste sehr schnell erfolgte und eigene Seefahrzeuge nicht binnen kurzer Zeit in das Mittelmeer überführt werden konnten, musste auf den vorhandenen Schiffsraum zurückgegriffen werden.

Am 04.12.1942 wurde die Hafenschutzflottille Süd, deren Name zunächst aus Tarnungsgründen gewählt worden war, aufgestellt. Dem BSW taktisch sowie truppendienstlich unterstellt und am 16.12.1942 in „6. Sicherungsflottille“ umbenannt, fungierte sie zugleich als Auffangorganisation für die erfassten, aber noch nicht besetzten Einheiten.

Korvettenkapitän Josephi, der Chef der 6. Sicherungsflottille, musste dafür sorgen, dass diese Fahrzeuge schnellstmöglich hergerichtet und ihrer Bestimmung zugeführt wurden. Zu ihnen gehörte die mit 915 BRT vermessene Yacht L'INCOMPRISE II. In der vorläufigen taktischen Gliederung der 6. Sicherungsflottille wurde sie zunächst als „Wohnschiff“ vorgesehen. Dass dies nicht realisiert wurde, lag vor allem in den Bemühungen des Oberbefehlshabers Süd (Generalfeldmarschall Kesselring) und des Befehlshabers des Deutschen Marinekommandos Italien (Vizeadmiral Weichold) begründet, die beim Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) ihre Ansprüche an sämtlichen in deutscher Hand übergehenden und für die Sicherung des Afrika-Nachschubs geeigneten Fahrzeugen erfolgreich geltend machten.

Da das auch jene 15 erfassten französischen Fischereifahrzeuge von 916 bis 1374 BRT betraf, die sich als U-Jäger zur Sicherung der Wege zwischen Italien, Sizilien und Afrika prädestinierten (und die dann die Bezeichnungen UJ 2201 bis 2215 erhielten), stand der Aufstellung der 22. U-Jagdflottille nichts mehr im Wege; sie wurde am 12.12.1942 realisiert. Ihr Chef, Korvettenkapitän Grossmann, war darauf bedacht, den eigenen Fahrzeugbestand zu vergrößern, u.a. durch Zuteilung der Yacht L'INCOMPRISE II. Seine Zeilen an das OKM (siehe den nachfolgenden Auszug aus dem Kriegstagebuch der 22. U-Jagdflottille) hatten Erfolg: im Februar 1943 erhielt die 22. U-Jagdflottille das Boot unter der Bezeichnung UJ 2216 zugewiesen.

An

S OKM SKL/U Drei

nachrichtl.:

S OKM SKL Qu A 1 SR

S Dt Markmdo Ital

S Gr West Obwst

S BSW

S 6 Sich Flott

mit A Ü

Geheim Nachmeldung zu hies F G 211 v 30/1

Termin f "Hardi", "Heureux", "Clairvoyant", "Pescagel",
"Volontaire" vorläufig Ende März, Beschleunigung wird
angestrebt.

Chef 22 Ujfl G 211 II Ang."

Die Yacht "Incomprise" ist als Ujäger sehr gut geeignet und es wäre zweckmäßig, sie meinem Verband zuzuteilen. Ebenso die beiden französischen Neubauten (Avisos) in Porte de Bouc sind bereits von der französischen Marine als Ujäger vorgesehen und würden daher auch sehr gut in meine Ujagdflottille passen.

Es wurde eine Umbauzeit von etwa vier Wochen veranschlagt. Als Bewaffnung für diesen zukünftigen U-Boot-Jäger wurde nun eine 8,8 cm-Flak, eine 3,7 cm-Doppelflak, drei 2 cm-Einzelgeschütze und ein 2 cm-Vierlingsgeschütz vorgesehen. Dass UJ 2216 aber erst am 21.08.1943 in den Dienst gestellt werden bzw. erst ab Frühjahr 1944 zum Einsatz gebracht werden konnte, lag zu dieser Zeit noch außerhalb jeglicher Vorstellungskraft.

Das Zweischraubenschiff mit zwei Burmeister & Wain-Dieselmotoren (6 Zylinder Viertakt), die je etwa 900 PS leisteten, benötigte lange Zeit, um kriegsbereit zu werden: Zum Zeitpunkt der Übernahme des Bootes in die deutsche Kriegsmarine befanden sich die Maschinen teilweise in demontiertem sowie ungepflegtem Zustand. Ersatzmaterialien mussten mühsam „zusammengesucht“ und – sofern vor Ort nicht auffindbar oder vorhanden – auch aus Kopenhagen beschafft werden.

Die Hauptmaschinen stellten veraltete Konstruktionen dar, die seit Inbetriebnahme laufend Störungen an den Brennstoff-, Anlass- und Ausblasventilen zeigten und somit viel Ärger verursachten. Während der Überführungsfahrt nach Marseille, die am 28.09.1943 erfolgte, „bewährte sich UJ 2216 in jeder Weise“, wie schriftlich zu Protokoll gegeben wurde.

Zwei Tage später erhielt der Kommandant des Schiffes, Oberleutnant z.S. Hanekamp, Befehl zum ersten U-Jagdeinsatz. „Nach Loswerfen der Leinen wurde das Kommando **Backbordmaschine langsam voraus, Steuerbordmaschine langsam rückwärts** gegeben“, hielt Flottilleningenieur Seyer schriftlich fest, „doch trotz verzweifelter Bemühungen des Maschinenpersonals sprang keine der beiden Maschinen an.“

Nach Untersuchung des Zustandes der Maschinen wurden starke Undichtigkeiten in den Luftanlassventilen und zu großes Spiel der Kolben in den Zylindern als Ursache vermutet. „Die günstigste, durchgreifendste und schnellste Herrichtung des Bootes ist sicherlich gegeben durch beschleunigten Einbau zweier neuer Haupt- und evtl. Hilfsmotoren-Aggregate; eine Lösung, die bei dem sonstigen Zustand des Bootes und seinem hohen Wert als Kriegsfahrzeug unbedingt vertretbar ist und eher eine Beschleunigung der Fertigstellung des Bootes als eine Verzögerung bedeuten würde“, schrieb Seyer am 05.10.1943.

Bei der Suche nach entsprechenden Austausch-Aggregaten wurde die Werft Toulon kurz darauf bei der MEDITERRANE LE HAVRE fündig. Und so machte man sich nun in den nächsten Wochen daran, die „neuen“ 800 PSE kompressorlosen Diesel auf UJ 2216 einzubauen. Trotz aller Bemühungen, den U-Jäger schnellstmöglich zum Einsatz zu bringen, sollte die Kriegsbereitschafts-Meldung aber erst Anfang April 1944 erfolgen.

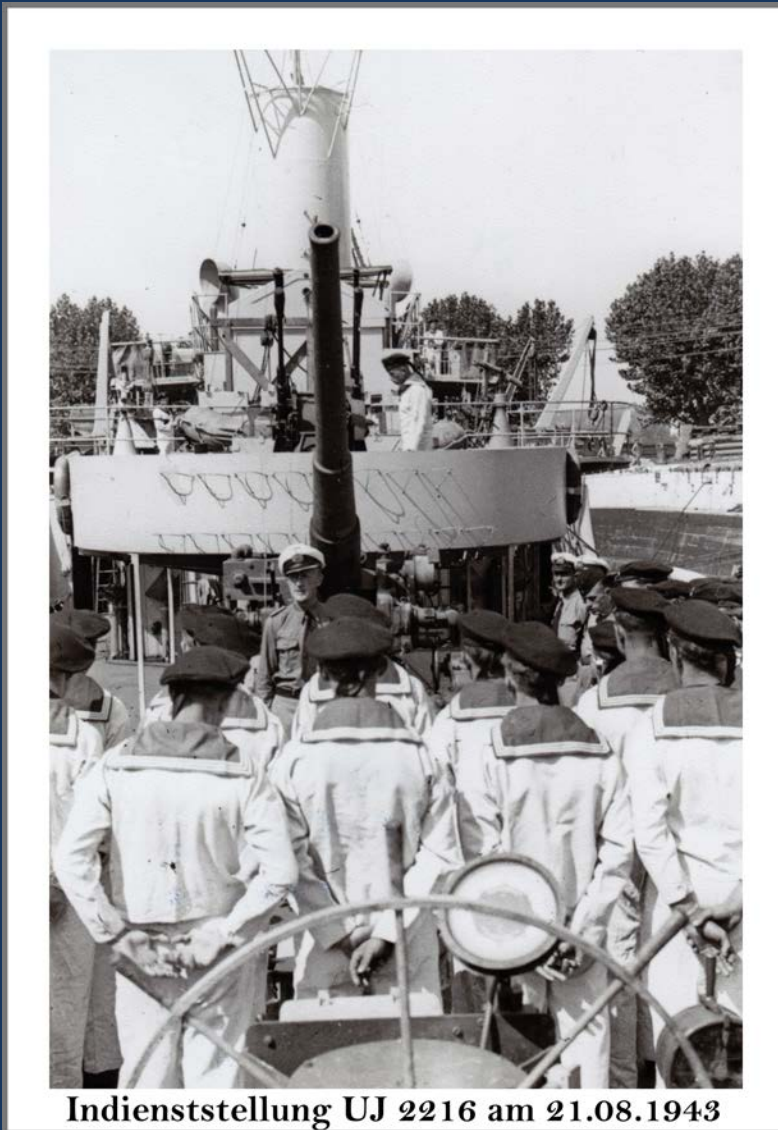


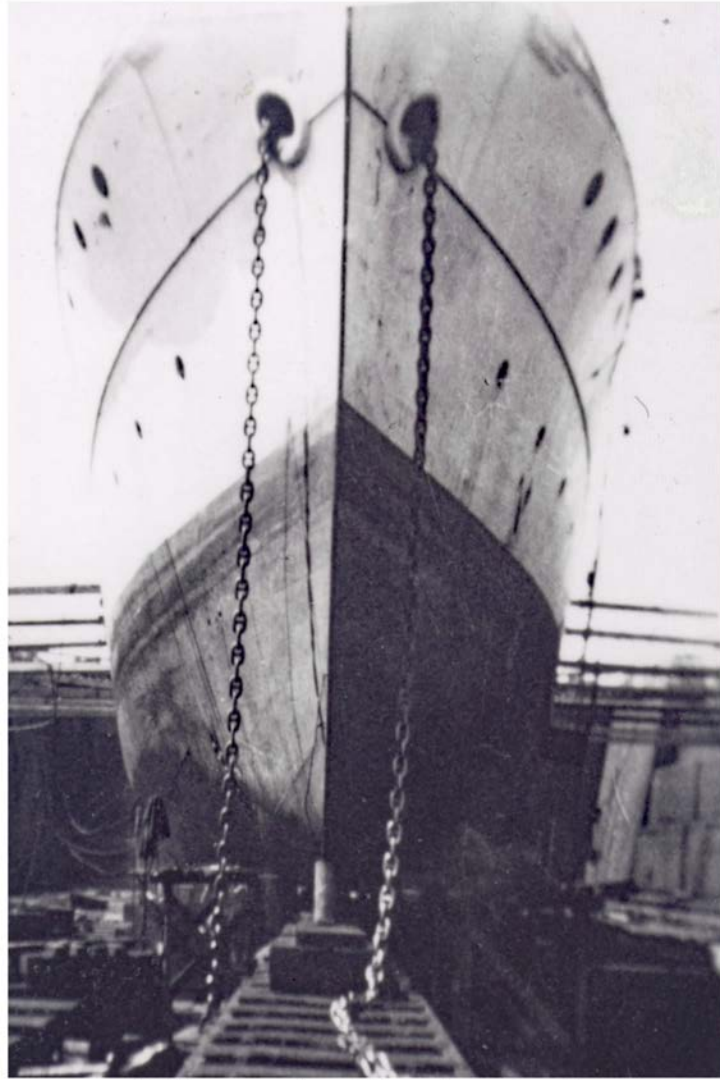


UJ 2216 in Marseille. Im Hintergrund: die Schwebefähre

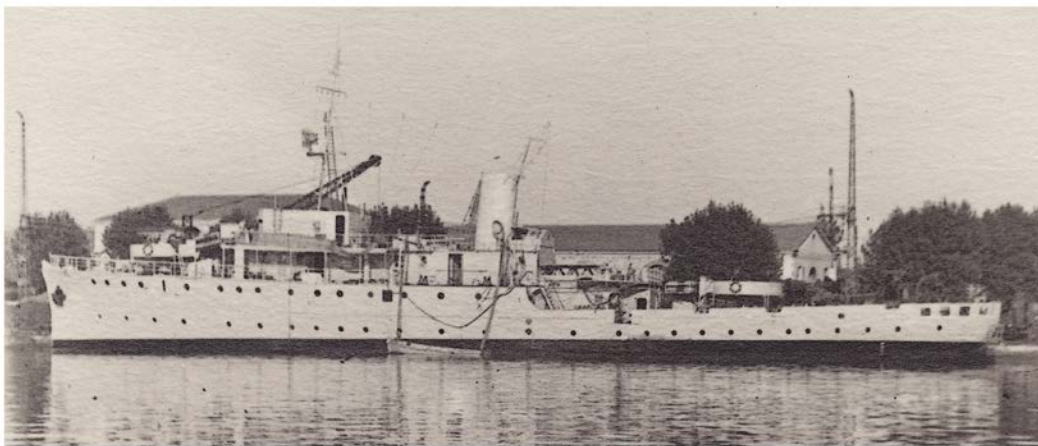


UJ 2216





UJ 2216 im Trockendock



UJ 2216



UJ 2216



UJ 2216



I.WO (Erster Wachoffizier)



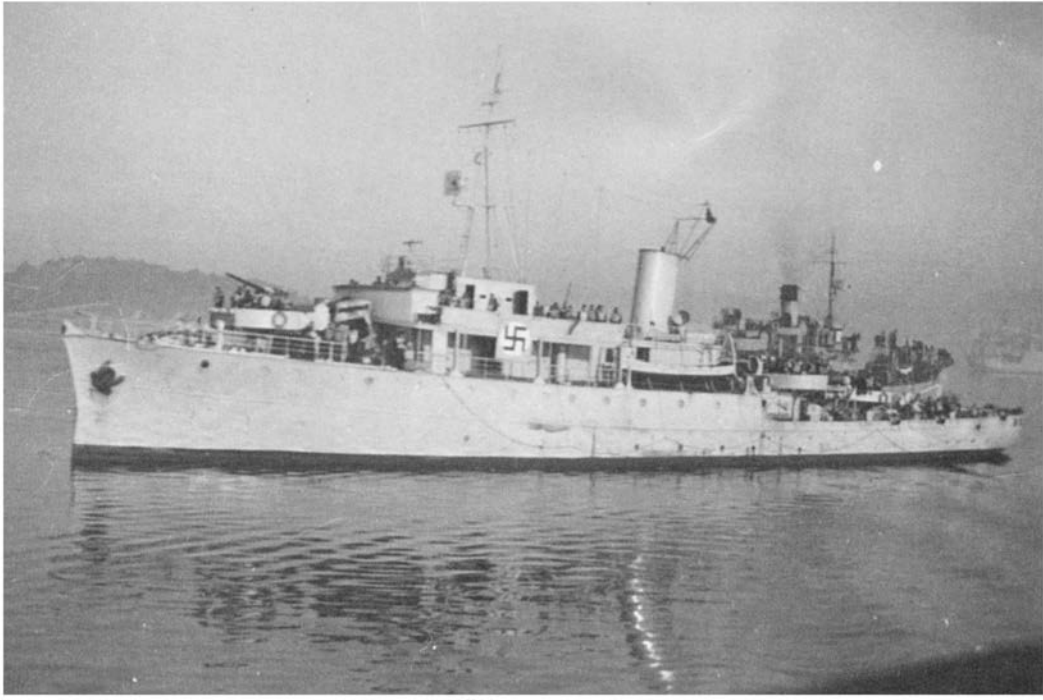
Seemännische Nummer 1



Wache vor UJ 2216



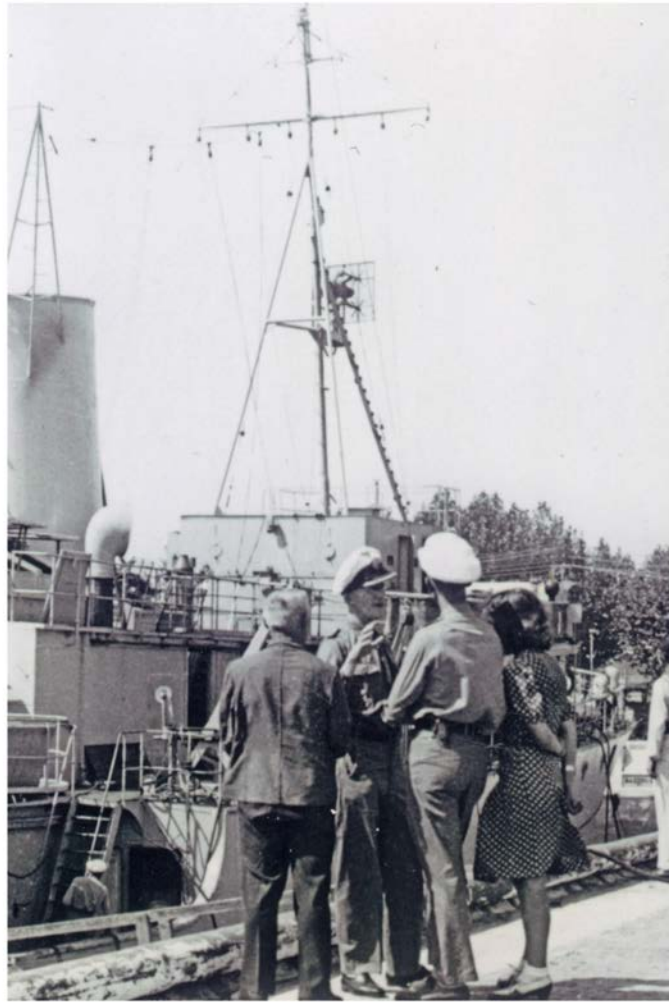
Maate von UJ 2216



UJ 2216



Oberleutnant zur See Hanekamp, Kommandant UJ 2216



Oberleutnant zur See Hanekamp (Mitte) vor UJ 2216



Besatzungsangehörige UJ 2216 mit Bordhund BILLY



UJ 2216



Das 8,8 cm-Geschütz auf dem Achterdeck



Wasserbomben (links) und 8,8 cm-Geschütz



Besatzungsangehörige auf dem Achterdeck von UJ 2216

Zunächst vor der südfranzösischen Küste in der U-Boot-Überwachung tätig, wurde das Einsatzgebiet schon bald darauf in Richtung Italien erweitert. Probefahrten der deutschen Torpedoboote TA 25 und TA 30 wurden gesichert, Aufklärungstreifen gefahren, Handels- und Minenschiffen Geleitschutz gegeben. Im Seeraum vor Genua, La Spezia und Livorno hielt man auf UJ 2216 Ausschau nach gegnerischen Kräften, die nicht nur aus U-Booten und Flugzeugen, sondern zunehmend auch aus Einheiten der alliierten Küstenstreitkräfte bestanden. Britische und amerikanische Schnellboote hatten bereits für schmerzliche Verluste gesorgt und schickten sich an, ihre Erfolge auszuweiten. Die Beherrschung des See- und Luftraums durch die Alliierten ließ es immer unwahrscheinlicher werden, „ungeschoren“ davonzukommen. Zwar gelang der Besatzung von UJ 2216 am 20.06.1944 der Abschuss eines Flugzeuges und war am 08.08.1944 an der Vernichtung eines weiteren feindlichen Fliegers beteiligt, doch waren die Tage bis zum kommenden Unglück gezählt.

U-Jagdflottille
U-Jäger 2216
Nr. -G 298-

An Bord, den 21. Juni 1944

B e r i c h t
über
Beschuß von Jabos durch U.-Jäger 2216 am 20.6.44.

Wetter: Gute Sicht, geringe Bewölkung.
Standort: Genua, Ansaldowerft.

20. Juni 1944
15.50 Uhr

Die Werftarbeiter verließen ihre Arbeitsstätten und liefen zum Bunker. Gleichzeitig wurden Flugzeuggeräusche in ostwärtiger Richtung gehört. Öffentlicher Luftalarm war nicht gegeben worden, daher Annahme Jabos, wie am Vortage und vormittags, wo öffentlicher Luftalarm auch nicht gegeben wurde.

Aus diesem Grunde wurden die leichten Fla-Waffen besetzt, die übrige Besatzung ging zum Bunker. Fast gleichzeitig wurden zwei Jabos in ostwärtiger Richtung aus einer Wolke stürzend gesehen. Als sie im Schußbereich der 2 cm Waffen lagen erfolgte Beschuß. L'spuren lagen am Ziel. Etwas später flog im Sturzflug aus etwa gleicher Richtung ein weiterer Jabo aus der Wolke, klinkte aus, kam in den Schußbereich der Fla-Waffen des U.-Jägers 2216 zunächst von B.B.-Seite, dann vor dem Bug, zuletzt St.B.-Seite. Nächste Schußentfernung etwa 1200 m. Die L'spuren lagen am Ziel. Der Masch.Ob.Gefr. Schöne, der als einziger der Besatzung nach dem südlichen Bunker abging und von dort aus den Abflug gut übersehen konnte, meldet, daß ein Jabo rauchend abflog.

Munitionsverbrauch: 3,7 cm : 17 Schuß
2 cm : 270 Schuß.

Wohlfahrt

Gefechtsbericht über die Bekämpfung eines Flugzeuges am 20.06.1944

A b s c h r i f t !

**Kommando
22.Ujagdflottille
B.Nr. G 1755**

O.U., den 23. Juni 1944

**An
7. Sicherungsdivision.**

**Anliegende Meldung des Kommandanten U-Jäger 2216 in
doppelter Ausfertigung vorgelegt.**

gez. Wunderlich.

**7. Sicherungsdivision
B.Nr. G 5202/44 A 3**

O.U., den 10. Juli 1944

**An
Deutsches Marinekommando Italien,
nachrichtlich
22. U-Jagdflottille.**

Betr.: Flugzeugabschuß über Genua am 20.6.1944.

Vorg.: 22. U-Jagdflottille G 1755 vom 23.6.44

**Der Absturz einer Maschine in See wurde von hier be-
obachtet. Der Abschuß ist also sicher.**

Um Anerkennung wird gebeten.

gez. R e h m.

Welche Leistungen Boot und Besatzung UJ 2216 erbrachten, kann aufgrund der Vielzahl der Einsätze nur in Kurzform dargestellt werden. Die nachfolgende Auflistung (ursprünglich lediglich als Arbeitshilfe zum Schreiben des Buches „U-Boot-Jagd im Mittelmeer – Der Einsatz der 22. U-Jagdflottille“ erstellt und deshalb nicht akkurat angelegt) zeigt, an welchen Tagen der U-Boot-Jäger im Einsatz war und welche Aufgaben es zu bewältigen galt. Die Schrecken des Krieges vermag sie leider nicht darzustellen. All das Leid, das erfahren wurde und ertragen werden musste, steht zwischen den Zeilen „geschrieben“.

U-Boot-Jäger 2216

- Einsätze gemäß Auswertung der Kriegstagebücher - (gemeldete U-Boot- und Flugzeug-Vernichtungen sind fett markiert)

21.08.1943	Toulon	<i>Indienststellung UJ 2216</i>
28.09.1943	Toulon	UJ 2216 läuft nach Marseille aus
29.03.1944	vor Marseille	UJ 2216 Rollenmanöver
31.03.1944	Marseille	UJ 2216 läuft nach Toulon aus
01.04.1944	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
02.04.1944	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
04.04.1944	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
05.04.1944	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
06.04.1944	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
	in See	Fliegerabwehr („Boston“) durch UJ 2216 und UJ 6073
08.04.1944	CH 3384	UJ 2216 Feuer im Schiff durch Kurzschluss. Brand wird schnell gelöscht
	Toulon	UJ 2216 und UJ 6073 laufen zur U-Überwachung aus
	CH 3385	Fliegerabwehr („Boston“) durch UJ 2216
	Toulon	UJ 2216 und 6073 sichern Minenschiffsverband
18.04.1944	Toulon	UJ 2216 und 2221 U-Jagd bis Cap Camarat
19.04.1944	Cannes	UJ 2216 und 2221 laufen aus, UJ 2222 schließt an
20.04.1944	Genua	UJ 2207, 2210, 2216, 2221 und 2222 laufen ein
21.04.1944		UJ 2216 sichert Probefahrt TA 25
	Genua	UJ 2211, 2216, 2220, 2221 und 2222 laufen zur U-Überwachung aus
22.04.1944	Genua	UJ 2216, 2220, 2221 und 2222 laufen ein
23.04.1944	Genua	UJ 2216, 2220, 2221 und 2222 laufen wegen gemeldetem gegnerischen U-Boot Richtung Imperia aus
24.04.1944	vor Imperia	Fliegerabwehr durch UJ 2216 und 2220
	Imperia	UJ 2216 läuft nach Porto Maurizio aus
	in See	Fliegerabwehr durch UJ 2216
25.04.1944	Imperia	UJ 2216 und 2220 laufen zur U-Jagd Raum Cap Cervo aus
	Nizza	UJ 2221 und 2222 laufen zur Unterstützung UJ 2216 / 2220 aus
26.04.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen ein (Ansaldo-Werft)
09.05.1944	Genua	UJ 2216 sichert Probefahrt TA 30
11.05.1944	Genua	UJ 2210 und 2216 laufen zur S- und U-Überwachung aus
12.05.1944	Genua	UJ 2210 und 2216 laufen zum Aufklärungstreifen aus
13.05.1944	Genua	UJ 2210 und 2216 laufen mit TARN nach Nizza aus
14.05.1944	Nizza	UJ 2216 und 2220 laufen zur U-Jagd (Weg Leopard) aus
15.05.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen ein
16.05.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit ALMA nach La Spezia aus
17.05.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen zum Aufklärungstreifen aus
18.05.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen ein
	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen zum Aufklärungstreifen aus
19.05.1944	vor Vada	UJ 2216 und 2220 nehmen MTB und MGB unter Beschuss
	Livorno	UJ 2216 und 2220 laufen ein
	Livorno	UJ 2216 und 2220 laufen zur S-Bootsjagd und zum Aufklärungstreifen
20.05.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen zur Aufnahme U-Boot aus, dann Rückmarsch
21.05.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit U-Boot ein
23.05.1944	La Spezia	UJ 2216, 2220 und RA 257 laufen mit R 212 u. KT 14 nach Genua aus
24.05.1944	Genua	UJ 2216, 2220, RA 257, R 212 und KT 14 laufen ein
	Genua	UJ 2216 und 2224 laufen mit PASCAOLI nach Nizza aus
25.05.1944	Nizza	UJ 2216 und 2224 laufen nach La Spezia aus
26.05.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2224 laufen nach Livorno aus
	Livorno	UJ 2216 und 2224 laufen ein
	Livorno	UJ 2216 und RA 257 laufen mit KT 14 nach Genua aus
29.05.1944	Genua	UJ 2216 und RA 257 laufen mit KT 14 ein
20.06.1944	Genua	Flugzeugabschuss durch UJ 2216
25.06.1944	Genua	UJ 2216 und 2224 laufen zum Aufklärungstreifen Weg Leopard aus
26.06.1944	Genua	UJ 2216 und 2224 laufen ein
29.06.1944	Genua	UJ 2216 läuft mit R 189 nach La Spezia aus
30.06.1944	La Spezia	UJ 2216 läuft mit KT 16 nach Genua aus
02.07.1944	Genua	UJ 2216 und RA 254 laufen mit RD 109 und MFP aus
03.07.1944	Savona	UJ 2216 und RA 254 laufen mit Minen-MFP ein
	Savona	UJ 2216 und RA 254 laufen mit Minen-MFP aus
04.07.1944	Savona	UJ 2216 und RA 254 laufen mit MFP ein
05.07.1944	Savona	UJ 2216 und RA 254 laufen mit Minen-MFP nach Genua aus
09.07.1944	Genua	UJ 2216, RA 255 und 259 laufen nach Nizza aus
10.07.1944	Nizza	UJ 2216, RA 255 und 259 laufen ein
15.07.1944	vor Imperia	UJ 2216, RA 255, 259 übernehmen Geleit PASCAOLI

	vor Savona	UJ 2216 entlässt RA 259
	Genua	UJ 2216 und RA 255 laufen mit PASCAOLI ein
	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen nach La Spezia aus
16.07.1944	CJ 1359	UJ 2216, 2220, RA 255 und 257 im Gefecht mit gegnerischen S-Booten
	La Spezia	UJ 2216, 2220, RA 255 und 257 laufen ein
18.07.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit U-Bootsschleppgeleit nach Genua aus
	vor La Spezia	U-Boot gerät in Netzsperre, Geleit läuft wieder zurück
19.07.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit DIETRICH VON BERN, MF 2819, 2865, 2922, Schleppern mit U-Boot und F 2709 nach Genua aus
20.07.1944	CJ 1355	UJ 2216 und 2220 im Gefecht mit gegnerischen S-Booten
	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit Geleit ein
23.07.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit KT 14 nach La Spezia aus
24.07.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit KT 14 ein
	La Spezia	Fliegerabwehr durch UJ 2216 und 2216
25.07.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit KF, Schleppern und BATAILLEUSE nach Genua aus
26.07.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit Schleppgeleit ein
27.07.1944	Genua	UJ 2216, 2220 und RA 253 laufen mit R 200 und 212 zur S-Bootsjagd
28.07.1944	La Spezia	UJ 2216, 2220 und RA 253 laufen mit U-Bootsschleppgeleit nach Genua
29.07.1944	Genua	UJ 2216, 2220 und RA 253 laufen mit R-Booten und Schleppgeleit ein
	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit R-Booten zur U-Überwachung aus
30.07.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen mit R-Booten ein
31.07.1944	La Spezia	UJ 2220 und 2216 laufen mit M-Booten und U-Bootsschleppgeleit nach Genua
01.08.1944	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit U-Bootsschleppgeleit ein
03.08.1944	La Spezia	UJ 2216, 2220 und RA 255 laufen mit KF, Schlepper POLIFEMO und U-Boot nach Genua aus
	vor Portovenere	Geleit macht kehrt. Kommandant UJ 2216 lässt Kapitän und Maschinist der POLIFEMO wegen Sabotageverdacht festnehmen und setzt einen deutschen Offizier auf dem Schlepper ein
	La Spezia	UJ 2216, 2220 und RA 255 laufen mit Schleppgeleit wieder ein
07.08.1944	La Spezia	UJ 2216, 2220, RA 253, 254, KF 4523, 4596, drei Schlepper mit U-Boot und Kümo im Schlepp laufen nach Genua aus
08.08.1944	CJ 1355	Flugzeugabschuss durch UJ 2216 und 2220
	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen mit U-Bootsschleppgeleit ein
09.08.1944	Genua	UJ 2216 läuft mit R 162, 200, 212 und KT 36 nach La Spezia aus
10.08.1944	La Spezia	UJ 2216 läuft mit Geleit ein
11.08.1944	La Spezia	UJ 2216 läuft mit R 212, KF 2352 und Schlepper nach Genua aus
12.08.1944	CJ 1359	Fliegerangriff auf UJ 2216 und Geleit
	Genua	UJ 2216 läuft mit Geleit ein
17.08.1944	Genua	Stoßtrupp UJ 2216 entwaffnet italienische Besatzung RA 253, Besatzungen UJ 2220 und 2221 besetzen Werften und setzen Besatzungen italienischer U-Boote bzw. U-Jäger fest
19.08.1944	Genua	UJ 2216 und 2226 laufen nach Savona aus, nehmen RAVELLO auf und treten Rückmarsch an
20.08.1944	Genua	UJ 2216 und 2226 laufen mit KT 36 nach La Spezia aus
21.08.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2226 laufen mit KT 36 ein
23.08.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2226 laufen mit KT 36 nach Genua aus
24.08.1944	Genua	UJ 2216 und 2226 laufen mit KT 36 ein
26.08.1944	Genua	UJ 2216 und 2226 laufen mit KT 36 nach La Spezia aus
	In See	UJ 2216 und KT 36 erhalten Raketentreffer, KT 36 rammt UJ 2226
29.08.1944	La Spezia	UJ 2216, MFP, DOMINANTE und Penichen laufen nach Genua aus
30.08.1944	Genua	UJ 2216 läuft mit Geleit ein
02.09.1944	Genua	UJ 2216 und RA 254 laufen über Savona nach San Remo
	San Remo	UJ 2216 und RA 254 laufen ein
	Genua	UJ 2216 und RA 254 laufen ein
04.09.1944	San Remo	UJ 2216 läuft mit Schlepper nach Imperia aus
	Imperia	UJ 2216 und UJ 2220 laufen zum Aufklärungsstreifen aus
05.09.1944	CJ 1382	Fliegerabwehr durch UJ 2216 und 2220
	Genua	UJ 2216 und 2220 laufen als Fernsicherung für Minenunternehmen aus
06.09.1944	bei Tino	UJ 2216 entlässt UJ 2220 nach La Spezia und übernimmt Sicherung für Minenunternehmen bei Carrara
	La Spezia	UJ 2216 läuft ein
07.09.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen zur Fernsicherung für Minenunternehmen aus
08.09.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen ein
09.09.1944	La Spezia	UJ 2216 und 2220 laufen nach Genua aus
10.09.1944	vor Genua	UJ 2216 entlässt UJ 2220, nimmt UJ 2229 auf und tritt Marsch nach La Spezia an
	vor La Spezia	Fliegerabwehr durch UJ 2216 und 2229

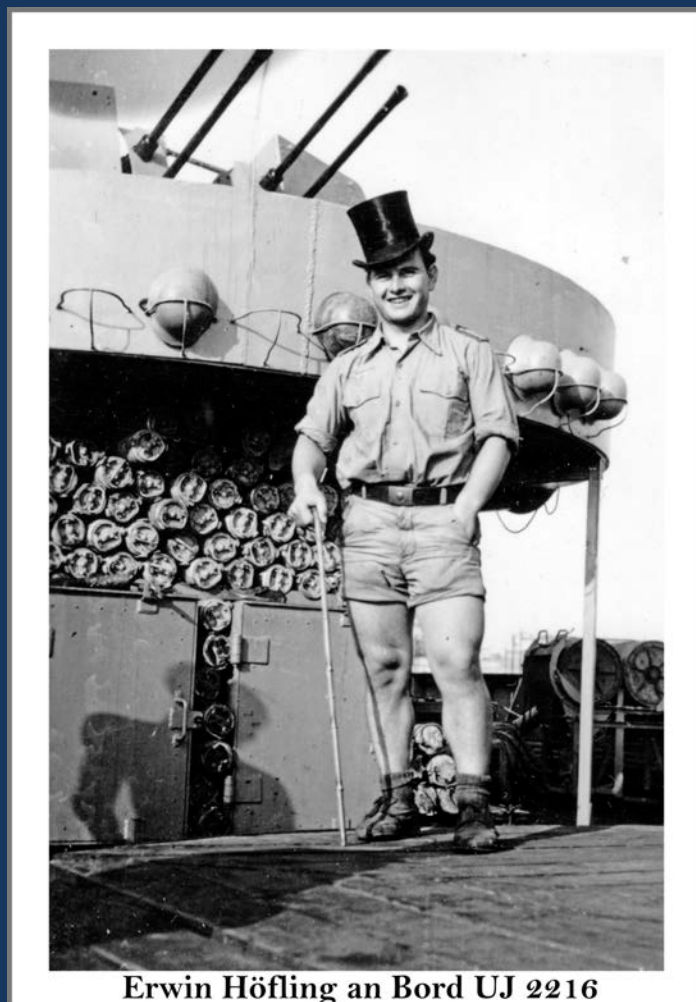
13.09.1944	La Spezia La Spezia	UJ 2216 und 2229 laufen ein UJ 2216 läuft zur Aufnahme eines MFP-Geleits aus
14.09.1944	vor La Spezia CJ 1354	UJ 2216 nimmt die Minen-MFP auf und läuft mit ihnen Richtung Genua Fliegerabwehr durch UJ 2216 und Minen-MFP <u>UJ 2216 sinkt nach S-Bootstorpodotreffer</u>

Der Untergang:

Die dunklen Neumondnächte und die Dunstschicht über dem Wasser machten es dem Gegner jetzt, im September 1944, noch leichter, mit seinen Schnellbooten in die Nähe deutscher Seefahrzeuge zu kommen. So auch am frühen Morgen des 14.09.1944, als es Einheiten der Allied Coastal Forces (dem amerikanischen Schnellboot PT 559 und den britischen Motortorpedobooten MTB 422 und 376) gelang, sich dem U-Jäger 2216 und den im Geleit befindlichen Minen-Fährprähmen 2865 und 2922 bis auf günstige Torpedoschussentfernung zu nähern.

Für die ehemalige Rothschild-Yacht wurde es die letzte Fahrt!

Der damalige Maschinenmaat Erwin Höfling erinnert sich: „Wir lagen am 13.09.1944 im Hafen von La Spezia. Bevor wir Richtung Genua aufbrachen, hatten wir uns noch den Film „Der weiße Traum“ in einem Felsenbunker angeschaut. Bald nach dem Auslaufen wurden wir von einem Flugzeug angegriffen. Obwohl ich in der Maschine Dienst verrichtete, bekam ich das mit, da es immer Kameraden gab, die uns „da unten“ mit entsprechenden Informationen versorgten.“



Erwin Höfling an Bord UJ 2216

Erwin Höfling gehörte zu den Menschen, die den Untergang des U-Jägers 2216 überlebten. Den Zylinder, den er spaßeshalber aufgesetzt hat, hatte er nach einem Bombenangriff in Livorno gefunden.

Der Großteil der Fotos, welche UJ 2216 zu Kriegsmarine-Zeiten zeigen, stammt von ihm bzw. aus seiner Sammlung und wurde mir von ihm dankenswerterweise zur Verfügung gestellt.

„Nach meiner Wache ging ich mit Kamerad Schneider normalerweise immer auf das Achterdeck, um dort auszuruhen, doch in dieser Nacht zog es mich in Richtung Funkraum, um das aktuelle Geschehen in Erfahrung zu bringen. Als das Boot in Höhe von Sestri Levante von einem Torpedo getroffen wurde, spürte ich sofort eine starke Prellung in meinen Beinen. Dann sah ich Kameraden von der Brücke springen und hörte, wie die Motoren aufheulten. Schon rief unser Smarting¹: „Flöße ´raus!“ Wir wollten eines von diesen Dingern über Bord werfen. Als das Boot sank, hing ich plötzlich irgendwo fest, konnte mich aber zum Glück befreien.“ Höflings Kamerad Schneider, der auf dem Achterdeck geblieben war, gehörte zu den Vermissten, die es zu beklagen gab.

Der Kommandant, Oberleutnant z.S. Hanekamp, hielt betreffend des Verlustes von UJ 2216 (Torpedotreffer durch das US-PT-Boot 559) u.a. die nachstehenden Zeilen fest: „UJ 2216 fährt voraus, da er mit den besten navigatorischen Mitteln ausgerüstet ist, mit S-Gerät² und GHG³ fährt und bei allen drei Fahrzeugen die 8,8 cm Kanone achtern steht. Gleich hinter Tino wird Geleit von einem Flugzeug mit Leuchtbomben angegriffen. Flugzeug arbeitet mit hellem Scheinwerfer, der senkrecht nach unten leuchtet und wird von allen Fahrzeugen unter gutliegendes Feuer genommen. Sechs Bomben fallen achteraus. Flugzeug wird durch FuMB⁴ laufend in der Nähe festgestellt, greift jedoch nicht mehr an.

Von etwa 01.00 Uhr ab meldet der Funkobergefreite Harmeier, der das Gerät der B-Gruppe⁵ besetzt hat, die selbst nicht an Bord war, mehrmals Sprechverkehr zwischen S-Booten mit Lautstärke 3 bis 4. Gebe sofort an MFP⁶ mit Klappbuchse „Sofi Sofi“.

Meldung an Horchraum: „Gut aufpassen, S-Boote in der Nähe!“ Etwa kurz nach 03.00 Uhr meldet der Funker, dass sich die Boote mit größter Lautstärke darüber unterhalten, dass sie einmal angegriffen haben und noch mal angreifen wollen. Ferner wird durch Ortungssignal ein feindliches Fahrzeug vor der Rapallobucht mit 25 sm⁷ Fahrt gemeldet. 03.30 Uhr ist Sestri Levante querab. 03.35 Uhr kommt die Spitze des gemeldeten Geleites, bestehend aus drei Fahrzeugen, an Steuerbord voraus in Sicht. Mit dem Spitzenboot wird ES⁸-Austausch richtig durchgeführt. Danach gibt das Boot „Sofi Sofi“.

Voraus werden noch zwei Schatten gesehen und einige Soldaten wollen noch zwei weitere Schatten dahinter gesehen haben. Der Horchraum meldet S-Gerätsgeräuschpeilung voraus. Das S-Gerät arbeitete abwechselnd mit Impuls- und Geräuschpeilung. Da der Abstand zwischen allen Fahrzeugen nicht sehr groß war, etwa 800 bis 1000 m, halte ich zuerst alle Schatten für das Geleit, das ja aus sieben Fahrzeugen bestehen soll. Da der Funker weiterhin S-Boote in nächster Nähe meldet und das Geleit mich ebenfalls gewarnt hat, befehle ich der 8,8 cm Kanone einen LG⁹-Fächer von fünf Schuss, 70 hm, nach Backbord zu schießen. Dazu drehe ich 30 Grad nach Steuerbord, um die gesamte Seeseite der Rapallobucht zu beleuchten.

¹ Smarting (auch Schmadding, Schmarting) = inoffizielle Bezeichnung des dienstältesten, für seemännische Arbeiten (Tauwerk, Schiffspflege usw.) verantwortlichen Unteroffiziers

² S-Gerät = Sondergerät für aktive Schallortung

³ GHG = Gruppenhorchgerät

⁴ FuMB = Funkmessbeobachtungsgerät

⁵ Funkbeobachtungsdienst

⁶ MFP = Marinefahrprähme

⁷ Sm = Seemeile (=1,852 km). Bei Geschwindigkeitsangaben spricht man von „Knoten“ (1,852 km pro Stunde)

⁸ ES = Erkennungssignal

⁹ LG = Leuchtgranaten

Auf Feuererlaubnis und dem ersten Schuss gehen die beiden Schatten voraus mit sehr hoher Fahrt an, werden dadurch als Schnellboote erkannt. Ich drehe sofort hart Backbord auf die Boote zu und gebe Feuererlaubnis für die vorderen Waffen. Die 3,7 cm-Doppel und die beiden vorderen 2 cm-Doppel eröffnen sofort das Feuer, das gut liegt. Gleichzeitig schießen die Boote fünf Torpedos (Aufklatschen auf das Wasser beobachtet) genau in Lage Null. Die Torpedos laufen parallel zu U-Jäger 2216, zwei an Steuerbord und drei an Backbord mit ganz geringem Querabstand (3 bis 20 m). Das S-Gerät meldet „Torpedos voraus!“ GHG bringt nichts. Auf der Brücke hatten alle den Eindruck, dass die Torpedos vorbeigingen.

03.40 Uhr Treffer Backbord achtern etwa in Höhe des Vierlings. Gewaltige Detonationen. Nehme an, dass Munitionslast oder WB¹⁰-Last oder beide Lasten hochgegangen sind.

Das Boot schlingert sehr stark. Befehle an alle Stellen: „Nicht aussteigen, Feuererlaubnis!“

Geheimsachen werden versenkt. Boot liegt dann fast wieder normal, und das vordere Steuerbord Zweizentimeter-Doppelgeschütz schießt noch bis zum letzten Augenblick auf eines der feindlichen Boote, das eben an Steuerbord voraus steht. Die Feindboote werden als P-Boote angesprochen, da sie mindestens doppelt so groß wie normale S-Boote sind.

U-Jäger 2216 sinkt dann schnell über das Heck. Von den beiden MFP, die laufend LG schießen, wurden 57 Mann, darunter 13 Verwundete und ein Toter aufgenommen. Das Führerboot des Gegengeleites nimmt 9 Mann und einen Toten auf. Sechs Mann erreichen schwimmend Sestri Levante. Ferner werden von Fischerbooten, die aus Sestri Levante ausgelaufen waren, noch drei Tote geborgen, ein weiterer treibt an, 17 werden vermisst.

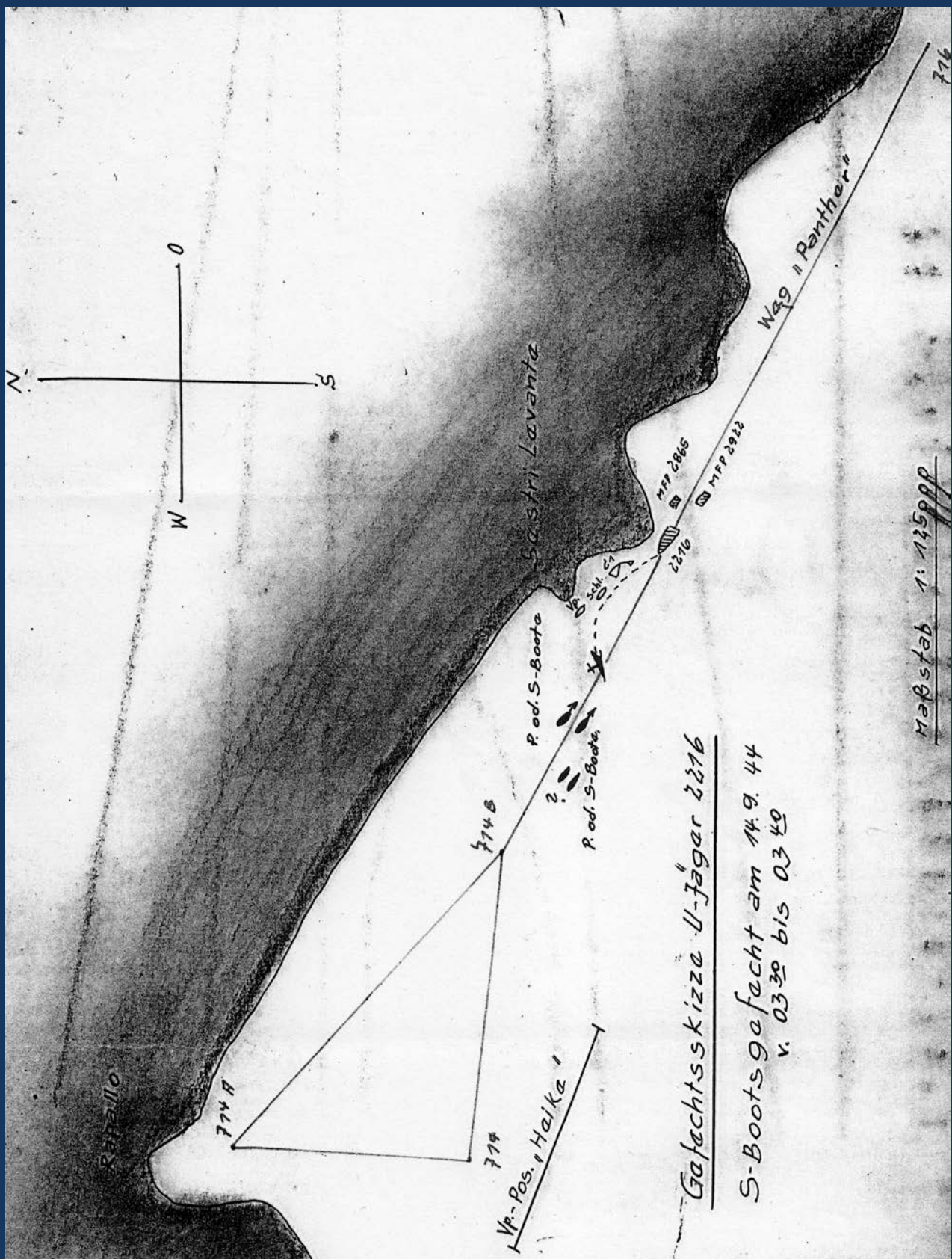
Die hohe Verlustzahl führe ich darauf zurück, dass durch den Treffer wahrscheinlich die beiden Lasten¹¹ zur Detonation gebracht worden sind. Die 8,8 cm-Kanone ist umgefallen und die beiden Breda-Stände sind vollkommen zusammen gebrochen. Etwa 90 % der Verluste sind auf dem Achterdeck entstanden.“



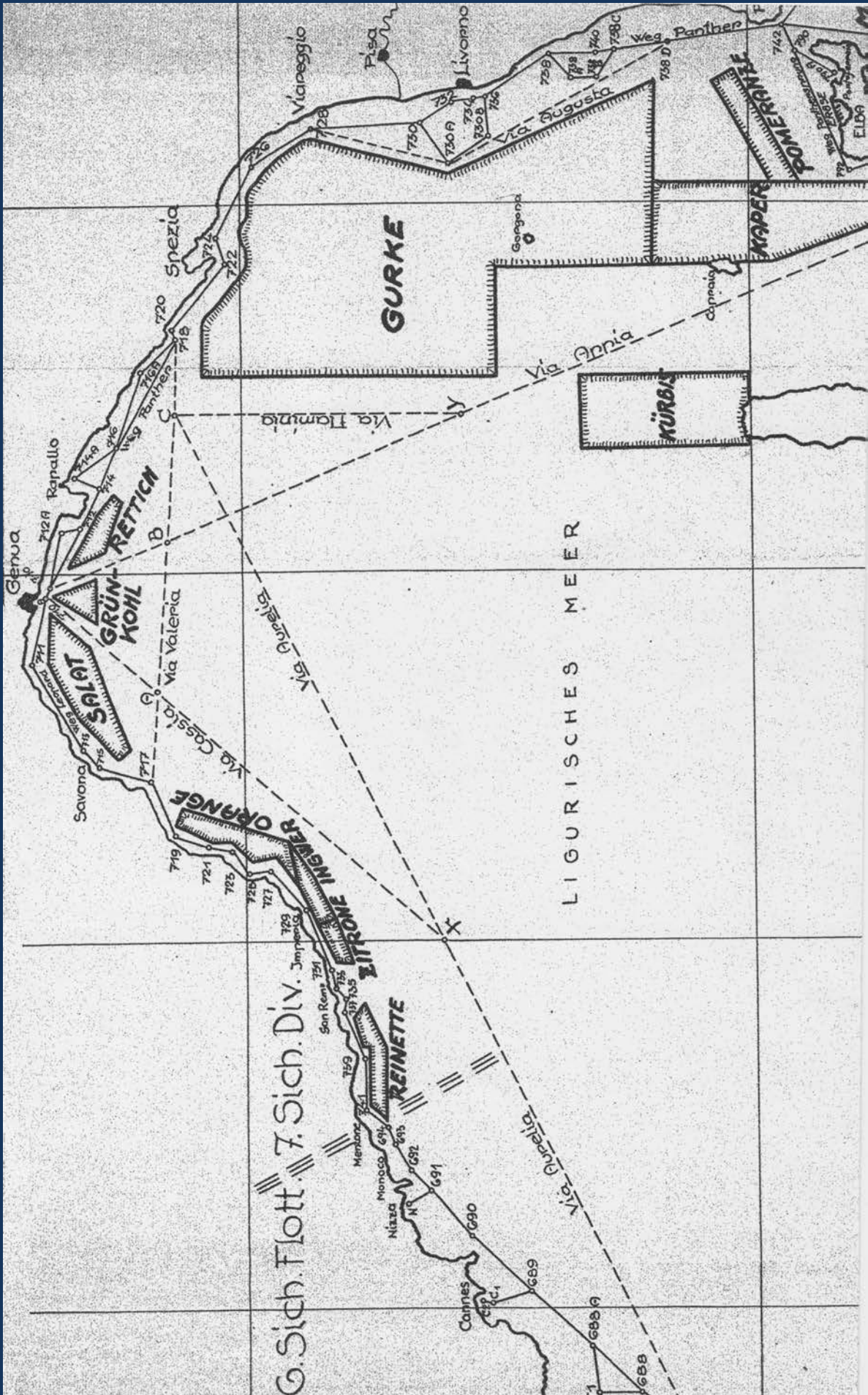
Das Achterschiff von UJ 2216

¹⁰ WB = Wasserbomben

¹¹ Räume für Munition / Wasserbomben



Gefechtsskizze UJ 2216 betreffend Gefecht mit S-Booten am 14.09.1944



Das Einsatzgebiet des U-Jägers 2216. Auf der Karte sind Minensperren eingezeichnet

Auszüge aus dem Kriegstagebuch der 22.U-Jagdflottille:

14.9.44	2216 03.34 Uhr	Boot erhält während des Gefechts mit Schnellboot Torpedotreffer und sinkt sofort. Dabei werden Maschinen - Personal vermisst: Masch.Ob.Mt. B e r n s t e i n , die Masch.Ob.Mt. S c h ö n e , S c h u l z und S c h n e i d e r die Masch.Gefr. P r e t z e l und R a d i e n
---------	-------------------	--

Personalverluste:	<p>4.9. 1 Offizier, 3 Unteroffiziere, 10 Mann bei Bombenangriff auf Genua.</p> <p>14.9. 1 Unteroffizier, 5 Mann bei Torpedierung U.-Jäger 2216.</p> <p>4.9. 1 Unteroffizier, 6 Mann bei Bombenangriff auf Genua.</p> <p>14.9. 2 Unteroffiziere, 15 Mann bei Torpedierung U.-Jäger 2216.</p>
Schiffsverluste:	<p>4.9. durch Bombenangriff im Hafen Genua U.-Jäger 2222 und die der Flottille zugeteilten noch nicht in Dienst gestellten U.-Jäger 2230, RA.262. U.-Jäger 2224 so schwer beschädigt, daß am 8.9. außer Dienst gestellt.</p> <p>14.9. U.-Jäger 2216 durch Torpedotreffer querab Sestri Levante.</p>
<u>vermisst:</u>	



Arbeitsdienst auf UJ 2216

Gefechtsbericht Kommandant U-Jäger 2216 (Oberleutnant zur See Hanekamp)

A b s c h r i f t .

Das Gefecht wird ebenfalls gemeldet O.U., den 17. September 1944.

Gefechtsbericht Kommandant U.-Jäger 2216.

Datum: 14.9.1944

Uhrzeit: 0330 bis 0340 Uhr

Quadrat: CJ, 1354

Wetter: N 1 - 2 See 1, leichte Dünung, 8/10, mässige Sicht,

Eigene Fahrzeuge: U.-Jäger 2216, MFP 2865, 2922.

Feindliche Fahrzeuge: 2 bzw. 4 P.-Boote.

An 3.9.44 erhielt Ujäger 2216 in Spezia folgenden Einsatzbefehl:

13.9.44 - 2330 Uhr - bei Tino stehen zur Aufnahme der MFP 2865 und 2922, (die vorher östlich Spezia eine Minenunternehmung durchführen sollten) dann Marsch nach Genua. Marschfahrt 7 bis 7,5 sm. Folgende Begegnungen wurden gemeldet: 0230 Uhr passiert Geleit, bestehend aus 7 kleinen Fahrzeugen bei Punkt 716.- VP-Positionen Heike, Kurt, Jageborg, Jragard, Ilse, Anton und Artur sind besetzt.

Uj.2216 steht 2330 Uhr bei Tino. Die beiden MFP treffen 00,00 Uhr bei Tino ein. Marschformation:

0 - Uj.2216

0 - MFP.2865

0 - MFP. 2922

Uj.2216 fährt voraus, da er mit den besten navigations Mitteln ausgerüstet ist, mit S-Gerät und G.H.G. fährt und bei allen 3 Fahrzeugen die 8,8 em Kanone achtern steht. Gleich hinter Tino wird Geleit von einem Flugzeug mit Leuchtbomben und Markierungsbejen beleuchtet und mit Bomben angegriffen. Flugzeug arbeitet mit hellen Scheinwerfer, der senkrecht nach unten leuchtet und wird von allen 3 Fahrzeugen unter gutliegendes Feuer genommen. 6 Bomben fallen achtersaus. Flugzeug wird durch Fu.M.B. laufend in der Nähe festgestellt, greift jedoch nicht mehr an.

Von etwa 0100 Uhr ab meldet der Pk.Ob.Gfr. Harmeier, der das Gerät der B.-Gruppe besetzt hat, die selbst nicht an Bord war, mehreremale Sprechverkehr zwischen S.-Booten mit Lautstärke 3 - 4. Geben sofort an MFP.'s mit Klappbuchse "Sefi, Sefi" Meldung an Horehraum: Gut aufpassen S-Boote in der Nähe. Ltwa kurz nach 0300 Uhr meldet der Funker, dass sich die Boote mit grösster Lautstärke darüber unterhalten, dass sie einmal angegriffen haben und nochmal angreifen wollen. Ferner wird durch Ortungssignal ein feindliches Fahrzeug vor der Rapallebucht mit 25 sm Fahrt gemeldet.

0330 Uhr ist Sestri Levante querab. 0335 Uhr kommt die Spitze des gemeldeten Geleites, bestehend aus 3 Fahrzeugen an Stb. voraus in Sicht. Mit dem Spitzenboot wird ES-Austausch richtig durchgeführt. Danach gibt das Boot "Sefi, Sefi" Vorwarnung werden noch zwei Schatten gesehen und einige Soldaten wollen noch 2 weitere Schatten dahinter gesehen haben. Der Horehraum meldet S-Gerät Geräuschpeilung voraus. Das S.-Gerät arbeitete abwechselnd mit Japuls und Geräuschpeilung. Da der Abstand zwischen all den Fahrzeugen nicht sehr gross war, etwa 800 - 1000 m, halte ich zuerst alle Schatten für das Geleit, da ja aus 7 Fahrzeugen bestehen soll.

Da der Funker weiterhin S-Boote in nächster Nähe meldet und das Geleit sich ebenfalls gewarnt hat, befehle ich der 8,8 cm Kanone, einen LG-Fächer von 5 Schuss, 70 Hm, nach Bb. zu schießen. Dazu drehe ich 30° nach Stb., um die gesamte Seeseite der Rapallo-bucht zu beleuchten. Auf Feuererlaubnis und dem ersten Schuss gehen die beiden Schatten voraus mit sehr hoher Fahrt an, werden dadurch als Schnellboote erkannt. Ich drehe sofort hart Bb. auf die Boote zu und gebe Feuererlaubnis für die verbleibenden Waffen. Die Deppel 3,7 cm und die beiden verbleibenden Deppel - 2 cm eröffnen sofort das Feuer, das gut liegt. Gleichzeitig schießen die Boote 5 Torpedos (Aufklatschen auf Wasser beobachtet) genau in Lage 0. Die Torpedos laufen parallel zu U.-Jäger 2216, 2 an Stb. und 3 an Bb. mit ganz geringem Querabstand (3 - 20 m). Das S.-Gerät meldet "Torpedos voraus", G.H.G. bringt nichts. Auf der Brücke hatten alle den Eindruck, dass die Torpedos vorbeigehen.

0340 Uhr Treffer BB. achtern etwa in Höhe des Vierlings. Gewaltige Detonationen. Nehme an, dass Munitionslast oder WB-Last oder beide Lasten hochgegangen sind. Das Boot schlingert sehr stark. Befehle an alle Stellen: "Nicht aussteigen! Feuererlaubnis." G.-Sachen werden versenkt. Boot liegt dann fast wieder normal und das Stb. vorne Deppel-2 cm, G.F.Mtr. Ob. Gfr. Czarny schießt noch bis zum letzten Augenblick auf einen der feindlichen Boote, das eben an Stb. voraus steht. Die Feindboote werden als P.-Boote angesprochen, da sie mindestens doppelt so gross wie normale S.-Boote sind. U.-Jäger 2216 sinkt dann schnell über das Heck. Die Zeitspanne zwischen Treffer und Untergang betrug etwa 15 Sek.

Von den beiden MFP. ls, die laufend LG. schießen und die Feindboote, die nebelnd mit Höchstfahrt ablaufen, unter Feuer nehmen, wurden 57 Mann, davon 13 Verwundete und 1 Toter aufgenommen. Das Führerboot des Gegengeleites nimmt 9 Mann und 1 Toten auf. 6 Mann erreichen schwimmend Sestri Levante. Ferner werden von Fischerbooten, die aus Sestri Levante ausgelaufen waren, noch 3 Tote geborgen, 1 weiterer treibt an, 17 werden vermisst.

Die hohe Verlustzahl führe ich darauf zurück, dass durch den Treffer wahrscheinlich die beiden Lasten zur Detonation gebracht worden sind. Die 8,8 cm Kanone ist umgefallen und die beiden Bredastände vollkommen zusammen gebrochen. Etwa 90% der Verluste sind auf dem Achterdeck entstanden.

Der Fk. Ob. Gfr. Harmeier, der an Bord als Funker kommandiert ist, und ziemlich gut englisch spricht, hat sich ausgezeichnet als B-Funker gezeigt und laufend der Brücke das gemeldet, was er gehört hat. Es unterhalten sich meistens nur 2 Boote. Kurz vor der Feindberührung unterhielten sich wahrscheinlich 4 Boote, wovon 2 weiter abstanden. Dieses wurde, nachdem die LG's leuchteten, nicht gesehen. Als Anrufnahmen der Boote wurden gehört: Tiger, Mystral, Tering und Daniel.

Da alle Laufbahnen parallel zu U.-Jäger 2216 in etwa 3 - 20 m Querabstand vorbeiliefen, bin ich der festen Überzeugung, daß der U.-Jäger 2216 von einem Magnet- oder Geräuschtorpedo getroffen wurde.

In N.H.G. wurde nichts gehört. Der Stb.-Empfänger war einige Tage vorher durch Bombentreffer in der Nähe ausgefallen.

gez.

H a n e k a m p

stand der U-Jäger
 2.) Durch den B-D...
 besonders un...
 der Kommandant...
 dass er die beiden...
 halt, ist verständlich...
 sich nur 3...
 er einen...
 Schatten mit...
 erkannt, die auf U-Jäger 2216...
 Der U-Jäger dreht in die...
 20 m auf beiden...
 Brückenpersonal...
 veriert sind. Dem...
 wir nur dadurch...
 des geschehen...
 der...
 denen...
 Explosions...
 die...
 der...
 fällt...
 f...



Lage des Bootes beim

Torpedotraffer

A b s c h r i f t .

Stellungnahme des Flottillenchefs.

- 1.) Die Aufstellung des Geleites war richtig. Da keines der Fahrzeuge ein Seezielgeschütz zum LG-Schießen auf der Back hatte, stand der U.-Jäger mit S-Gerät und GHG vern.
- 2.) Durch den B-Dienst - die Leistung des Fk.Ob.Gfr.Harnier ist besonders anzuerkennen - und die Warnung des Gegengeleites ist der Kommandant Uj.2216 auf einen S-Bootsangriff vorbereitet. Dass er die beiden Schatten voraus zunächst für Geleitfahrzeuge hält, ist verständlich, er wusste nicht, dass statt 7 tatsächlich nur 3 Fahrzeuge liefen. Um die Lage zu klären, schießt er einen LG-Fächer. Auf den ersten Schuss hin gehen die beiden Schatten mit hoher Fahrt an und werden jetzt sofort als S-Boote erkannt, die auf U-Jäger 2216 zulaufen und Torpedos schießen. Der U.-Jäger dreht in die Laufbahnen, die im Abstand von 3 bis 20 m auf beiden Seiten des Bootes vorbeilaufen. Das gesamte Brückenpersonal hat den Eindruck, dass die Torpedos ausmanövertiert sind. Dem dann doch erfolgten Treffer achtern kann ich mir nur dadurch erklären, dass der Gegner entweder Magnettorpedos geschossen hat - dann ist aber nicht einzusehen, weshalb der Treffer achtern erfolgt ist - oder Geräuschetorpedos, von denen einer auf das Schraubengeräusch angesprochen hat. Die Explosionswirkung war gewaltig, es ist daher anzunehmen, dass die Munition oder die W.B.'s in der Last hochgegangen sind. Ich bin der Überzeugung, dass der Angriff durch 2 P-Boote erfolgt ist, denn alle Aussagen stimmen darin überein, dass die Boote grösser als normale S-Boote waren. Dass einzelne Soldaten 4 Schatten gesehen haben wollen, halte ich für eine Fehlbeobachtung.
- 3.) Das S-Gerät hat sowohl die S-Boote wie die Torpedos erfasst, dagegen haben GHG und NHG vollkommen versagt. Beide Geräte waren besetzt, die Hercher ausdrücklich auf die Nähe von S-Booten hingewiesen.
- 4.) Die Feuerdisziplin des U.-Jägers war auch nach dem Treffer gut. Die verlorene 2 em Doppel schoss bis zum letzten Augenblick. Auch die Disziplin nach dem Untergang war gut, der Kommandant hat die Besatzung in der Hand. Die schweren Verluste sind offenbar gleich durch den Treffer entstanden.

gez. Wunderlich.

Aus dem Kriegstagebuch der 2. Landungsflottille

A b s c h r i f t !

Datum : 14.9.44

GEFECHTS BERICHT F₂ 865

Abzugeben bei Gruppenführer, Helfendienststelle L - Flottilien oder Hafenkapitän
Zur Weiterleitung an Kommando 2. L - Flottille

Geleit Minengruppe (MF 865,922) mit UJ 2216
 Auslaufhafen La Spezia Auslaufzeit 21.00 Uhr am 13.9.
 Zielhafen Sta. Margherita (Genua) Geleitführer Gruppenf. Obltn. Schliephack
 Standort querab Sestri Levante Zeit 03.50 - 05.10 Uhr
 Wind und Wetter NO 2, See 1; bedeckt, sehr dunkle Nacht.
 Angreifende Einheiten: Vermutlich 2 S-Boote.
 Art des Angriffes: Torpedoangriff.
 Abwehrerfolg ./.
 Beteiligung anderer Einheiten am Erfolg ./.
 Munitionsverbrauch je Waffe 8,8 cm 15 LG, 3.7 cm 8 Schuss, 2cm 70 Schuss.
 Als Anhang beifügen: 1) Besatzungsliste mit Wacheinteilung bei Gefecht
 2) Gefechtsskizze
 3) Zeugenaussagen
 Bei Gefechtsbeschreibung
 angeben: Formation vor und während Gefecht.
 Beobachtung Abschuss und Schäden bei Feind.
 Eigene Schäden und Verluste:

ZEIT	BESCHREIBUNG DES GEFECHTES
<u>14.9.44</u> 00.15	MF 865 und 922 kommen von einem Minenunternehmen und treffen bei Tino UJ 2216. Die Fahrt nach Genua wird aufgenommen. Marschformation: I 2216 I 865 I 922
03.30 03.35	Geleit steht querab Sestri Levante, etwa 1sm von Land. kommt Stb. voraus das gemeldete Geleit in Sicht; von UJ 2216 wird ES-Austausch durchgeführt. Als die Spitze des Geleits Stb. querab ist, kommen Bb. voraus zwei weitere Schatten in Sicht. Es besteht die Möglichkeit, dass diese Fahrzeuge noch zu dem Geleit gehören, da dieses nach Begegnungsmeldung aus mehr als 3 Fahrzeugen besehen sollte. Da aber S-Boote in der Rapallo-Bucht gemeldet waren, wird Alarm gegeben und kurz darauf schießen UJ 2216 und MF 865 gleichzeitig LG.
03.40	Nach wenigen Augenblicken erfolgt eine schwere Detonation am Heck von UJ 2216, der sofort in der Explosionswolke ausser Sicht kommt. Die beiden MF nehmen die nun als S-Boote erkannten Fahrzeuge unter Feuer. Diese nebeln sich sofort ein und drehen nach See ab. Beim Insichtkommen der Fahrzeuge hatte MF 865 etwas nach Stb. gedreht, um das 8,8 cm -Geschuetz besser einsetzen zu koennen. Nach der Torpedierung von UJ 2216 und nachdem die S-Boote ausser Sicht gekommen waren, dreht MF 865 ueber Bb. zu der Unfallstelle hin und nimmt mit MF 922 die

ZEIT	BESCHREIBUNG DES GEFECHTES
	Bergungsarbeiten auf, da der U-Jaeger in kurzer Zeit gesunken war. Um einen etwaigen Zweiten Angriff der S-Boote rechtzeitig zu erkennen, werden von den MF noch in kurzen Abstaenden LG geschossen. Auch das Fuehrerboot des anderen Geleits beteiligt sich an den Bergungsarbeiten.
04.30	werden von einem Flugzeug neben den Booten nach See zu einige Leuchtschirme geworfen. Das Flugzeug ist in ihrem Schein als zweimotorig zu erkennen, umfliegt in grosser Hoche die Boote und wird von Petsamo kurz beschossen.
05.10	sind von den MF 57 Ueberlebende, davon 15 Verwundete, und 1 Toter geborgen. Da auf See nichts mehr zu hoeren und zu sehen ist, wird die Fahrt nach S. Margherita aufgenommen.
06.00	S. Margherita ein. Die Verwundeten werden von der 4. L. Fl. aufgenommen und betreut. Die uebrigen Ueberlebenden werden in dem Hotel Miramare untergebracht.
	Von Petsamo wurden 9 Ueberlebende, davon 1 Verwundeter, und 1 Toter geborgen. 6 Ueberlebende sind in Sestri Levante an Land geschwommen. Von Sestri ausgelaufenen Fischkutter haben 6 Tote eingebracht.
	gez. Schliephacke Obltn. z. S. u. Grpf.
	<u>Stellungnahme des Flottillenchefs.</u>
1.	In den jetzt herrschenden Neumondnaechten und der durch die Jahreszeit ueber dem Wasser laegenden Dunstschrift ist es S-Booten jederzeit moeglich, soweit an die Geleite heranzukommen, dass die bei Sichtung der S-Boote sofort einsetzende Abwehr praktisch schon zu spaet kommt und den Torpedoschuss nicht mehr verhindern kann.
2.	Die vom Gruppenfuehrer veranlassten Rettungsmassnahmen, wobei immer noch mit weiteren Angriffen zu rechnen war, wurden umsichtig durchgefuehrt und sind anzuerkennen.
3.	Die Uebernahme der Schiffbruechigen gestaltete sich bei den Minenpraehmen schwierig, da durch den breiten Gangbord (Minenbahn), die Anbordnahme nur vorschiffs moeglich war.
4.	Um in Zukunft die Anbordnahme von Schiffbruechigen zu erleuchtern, werden XX XXXXXX die Minenpraehme ab sofort mit je 4 Eisenleitern ausgeruestet, die an der Aussenkante des Minenpraehms im Bedarfsfalle eingesetzt werden koennen.
E. O., 16. 9. 44	gez. Z a h e l
	Kapt. Ltn. u. Flo.-Chef.
	Fuer die Richtigkeit der Abschriften:
	Oberleutnant z. S.

in dreifacher Ausfertigung
vorlegen!

DER BOOTSKOMMANDANT

Auszug aus dem Kriegstagebuch der 1. Transportflottille

Anlage: 5

A b s c h r i f t !

Datum: 14.9.1944

13

GEFECHTS BERICHT F2 "Petsamo"

Abzugeben bei Gruppenführer, oder Helfenkapiten Zur Weiterleitung an Kommando 1. Transportflottille

Geleit "Petsamo", Schlepper Gysbert, VP 7004 und 7006
 Auslaufhafen Genua Auslaufzeit 13.9.44, 2200 Uhr
 Zielhafen La Spezia Geleitführer Oblt.z.S. Winkler
 Standort Rapallobucht Zeit 0300 Uhr
 Wind und Wetter diesig, bedeckt, 2 am Sicht, N 1-2
 Angreifende Einheiten: englische Schnellboote
 Art des Angriffes: Torpedoangriff
 Abwehrerfolg
 Beteiligung anderer Einheiten am Erfolg
 Munitionsverbrauch je Waffe 2-7,6 Zeitz., 6 LG, 96-3,7; 135-2cm; 290-13,2
 Als Anhang beifügen: 1) Besatzungsliste mit Wacheinteilung bei Gefecht
 2) Gefechtskizze
 3) Zeugenaussagen
 Bei Gefechtsbeschreibung angeben: Formation vor und während Gefecht.
 Beobachtung Abschuss und Schäden bei Feind.
 Eigene Schäden und Verluste:

ZEIT	BESCHREIBUNG DES GEFECHTES
	<p>Am 13.9.1944 um 2000 Uhr läuft "Petsamo" mit Geleit nach La Spezia aus. FP "Köln" läuft wegen Maschinenschäden wieder nach Genua ein. Schute wird in P.d. Chiapper von dortigen VP-Booten nicht abgeholt. Entlassen VP 7004 Portofino mit Schute 0205 Uhr. Weitermarsch Petsamo, Gysbert, VP 7006. 0225 Uhr Schatten St.B. voraus, querab und achteraus. LG's geschossen. Auf erkannte Schnellboote mit allen Waffen Feuer eröffnet. 0300 Uhr leichte Detonation mittschiffs, keine Schäden. Zwei Torpedolaufbahnen fern vom Heck beobachtet. Detonationen an Land beobachtet. Zwei Schnellboote zwischen Land und Geleit nach voraus abgelaufen. Schnellboote verschwunden. Feuer eingestellt.</p> <p>0330 Uhr ES-Austausch mit Gegengeleit. Schnellbootwarnung gegeben. Bei Passieren Geleitsspitzen schießt U-Jäger LG's, zwei Detonationen bei U-Jäger, sinkt. Flugzeuge werfen drei Leuchtbomben, anschließend drei Sprengbomben St.B. achteraus. Anfliegendes Flugzeug wird von Petsamo beschossen und dreht ab. Beschuß durch MFP bekommen, ES geschossen. VP 7006 mit Gysbert befohlen, in Sestri Levante einlaufen. Petsamo an Übergangsstelle gekreuzt. 1 Toter und 9 Ueberlebende geborgen. 0645 Uhr S. Margherita eingelaufen.</p>
	gez. Schulna, Lt.z.See und Kmdt.

Anl. Z zu 1/Skl. 38615/44 Geh.

w e n d e n !

Auszüge aus dem Kriegstagebuch der 1. Transportflottille:

14.9. 03,00	Rapallobücht	Gruppenführerboot "Petsamo", mit Geleit von Genua nach La Spèzia, im Gefecht mit feindl. S.-Booten. Leichte Detonation mitschiffs verspürt, keine Schäden. Zwei Torpedolauflinien frei vom Heck beobachtet. Torpedos detonierten an Land. Nach Einsatz aller Waffen verschwanden S.-Boote.
03,30		Beim Passieren eines Gegengeleits auf einem U.-Jäger, der LG.-schoss, zwei Detonationen beobachtet. Zu gleicher Zeit warfen Feindbomber drei Leucht- und drei Sprengbomben achteraus. Erneut angreifendes Flugzeug von "Petsamo" beschossen und abgedrängt.
03,30	Rapallobücht	Petsamo erhält Beschuss durch eigenen MFP und schießt E.S. An Untergangsstelle des U.-Jägers von Petsamo 1 Toter, 9 Überlebende geborgen. Bericht lt. Anlage: 5

ZEIT	BESCHREIBUNG DES GEFECHTES
	<p><u>Stellungnahme des Flottillenchefts:</u></p> <p>Die erste leichte Detonation wurde wahrscheinlich von einem Torpedogrundgänger verursacht, der in der Nähe der Petsamo versank, da keine Beschädigungen an dem Schiff festgestellt wurden.</p> <p>Das Verhalten und die Einsatzbereitschaft der Besatzung der Petsamo auf ihrer ersten Fahrt wird lobend anerkannt. Ganz besonders wird der Besatzung ein Lob ausgesprochen, daß sie dem torpedierten U.-Jäger sofort zu Hilfe kam und trotz erheblicher eigener Gefährdung längere Zeit an der Untergangsstelle kreuzte, die schiffbrüchigen Kameraden aufnahm und zur ärztlichen Versorgung an Land brachte.</p> <p style="text-align: right;">gez. S ö h n l e i n .</p> <p>F. d. R. :</p> <p style="text-align: center;"><i>Glorwig</i></p> <p>Lt.z.S.u.Adjutant.</p>



Das „Gruppenführerboot“ PETSAMO (Foto: Karl Faber) der 1. Transportflottille nahm einen Toten und neun Überlebende des U-Jägers 2216 auf.

Auch auf dieses ehemalige Fischereifahrzeug, 1924 gebaut, war am frühen Morgen des 14.09.1944 geschossen worden. Dem Buch *„At Close Quarters - PT Boats in the United States Navy“* (R.J. Bulkley) ist bezüglich der Geschehnisse in dieser Nacht zu entnehmen:

„On the night of September 13/14, the same three boats (MTB 422, MTB 376 und PT 559 – Anmerkung des Verfassers) each fired two torpedoes at a convoy of three F-Lighters and heard four explosions as they retired. Half an hour later the boats closed the same formation, the MTB’s following the 559, although the only torpedoes remaining in the group were two aboard the PT. This time there were only two F-lighters in the convoy. Just as Nagle (Kommandant PT 559 – Anmerkung des Verfassers) was about to take another shot at them, a lookout reported an enemy corvette (later established as UJ 2216) closing fast on the starboard bow. Nagle swung his boat toward the corvette and fired one torpedo at 400 yards range. It hit the corvette’s port side and a mass of flames shot up through the stern of the ship, blasting the stern gun clear of the deck and hurling a man high into the air. The corvette soon sank. Nagle turned the 559 back toward the F-lighters, fired his last torpedo at them and retired under fire from the corvettes and F-lighters.“

UJ 2216 ex französische Motoryacht EROS – 1926 in Leith bei Ramage & Ferguson gebaut – Eigner: Baron Henri de Rothschild - 915 BRT – 65,10 m Länge – 9,78 m Breite – 4,27 m Tiefgang – von der französischen Marine zunächst als AD 227, später dann als AD 196, P 140 und L’INCOMPRIS II eingesetzt – 27.11.1942 von deutscher Wehrmacht in Toulon sichergestellt – Februar 1943 der 22.U-Jagdflottille als UJ 2216 zugeteilt - 21.08.1943 Indienststellung – Kommandanten: Oberleutnant z.S. Hanekamp, Leutnant z.S. Groth (i.V.), Oberleutnant z.S. Günter Werner Schmidt (i.V.), Oberleutnant z.S. Dahl (i.V.), Oberleutnant z.S. Rother (i.V.) – 14.09.1944 unweit Sestri Levante versenkt (US-PT 559) – Wrackposition: N 44° 15’ 50 E 09°21’ 58

00 10/20

RACCOGLITORE "VERONA"

Chefsache! **1. Ausf.**
Nur durch Offizier^{TA} ✓

Kriegstagebuch

OGGETTO

Deutsches Markdo
Italien

Cominciato il _____ ☒ Terminato il _____

1-15.9.1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/45019/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
G O 119 THE U. G. A. D. NUMB.



Anl. 1 zu 1/Skl. 3104/44 g Kdos. Chefs P. 1

4) Minenoperationen:

Westküste: Aufgabe "Hornisse" (SO La Spezia) durch 2 Minen-MFP planmäßig durchgeführt. Auf Rückmarsch Angriff durch 2 feindliche S- oder Patrol-Boote. Der die beiden Minen-MFP begleitende U-Jäger 2216 wird torpediert und sinkt. 70 Überlebende werden geborgen. Feindliche Boote wurden durch Minen-MFP kurz ohne Wirkungsbeobachtung beschossen.

Auszug aus dem Kriegstagebuch des Deutschen Marinekommandos Italien

Mögen die Menschen, die beim Untergang von UJ 2216 ihr Leben verloren, nicht vergessen werden. Es ist sehr wahrscheinlich, dass manche der als „vermisst“ geltenden Besatzungsangehörigen ihre letzte Ruhestätte im Wrack gefunden haben. Auch an sie sollten jene Taucher, die sich zu den Überresten der ehemaligen Rothschild-Yacht begeben, denken und ihnen den nötigen Respekt erweisen. Dazu gehört, auf eine Mitnahme von „Souvenirs“ zu verzichten.

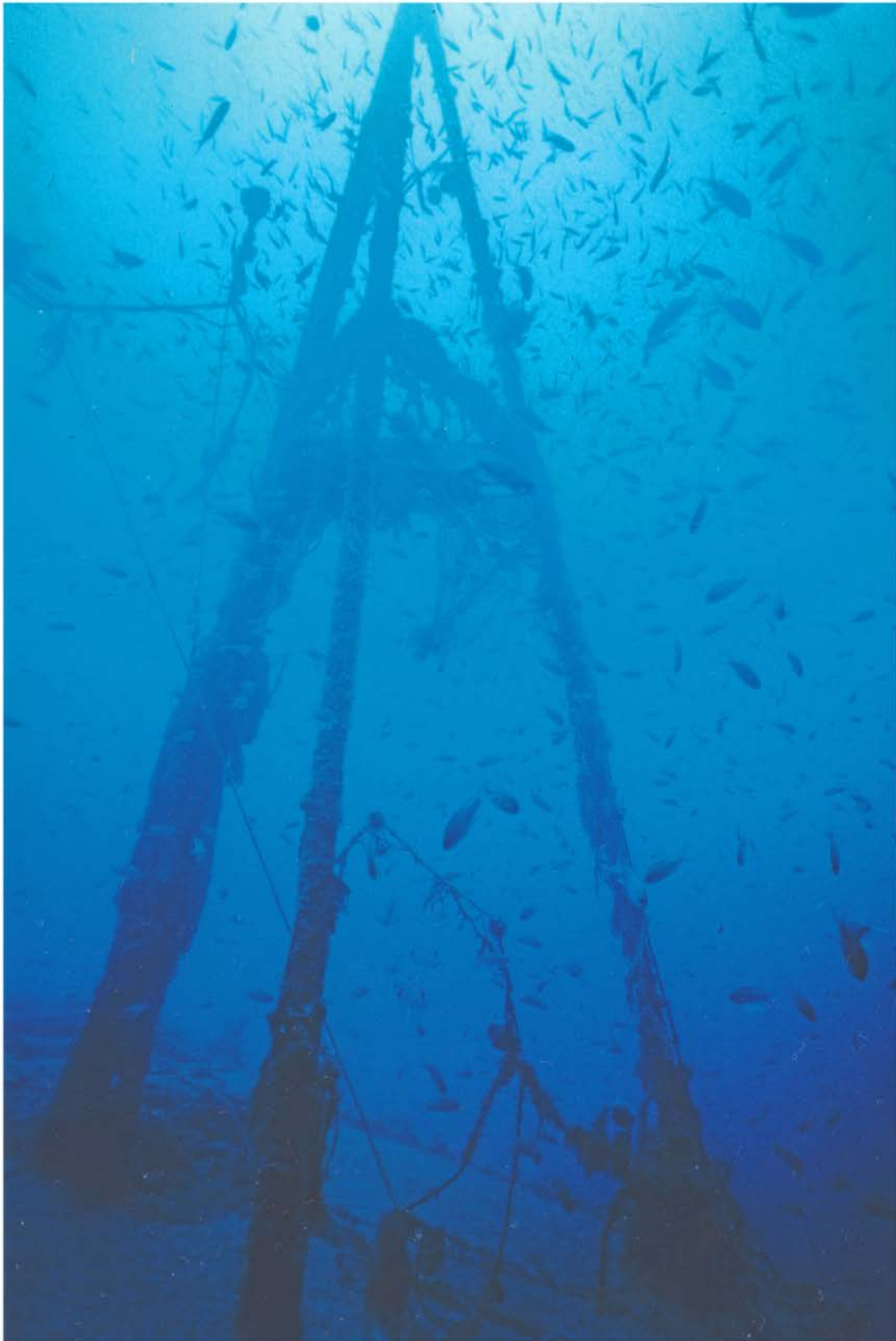
Aufgrund der relativ großen Tiefe, der zeitweise sehr eingeschränkten Sicht, der gelegentlich starken Strömung und nicht zuletzt wegen zahlreicher Netze und Leinen, in denen man sich leicht verfangen kann, sollte UJ 2216 ausschließlich von sehr erfahrenen Leuten betauft werden. Unvermögen, „Irrtümer“ und Leichtsinn haben bereits Opfer gefordert.

Wer sich den Risiken bewusst ist, die nötigen Qualifikationen mit sich bringt und sich für einen Tauchgang zu UJ 2216 entscheidet, findet bei regionalen Tauchbasen hilfreiche Unterstützung.



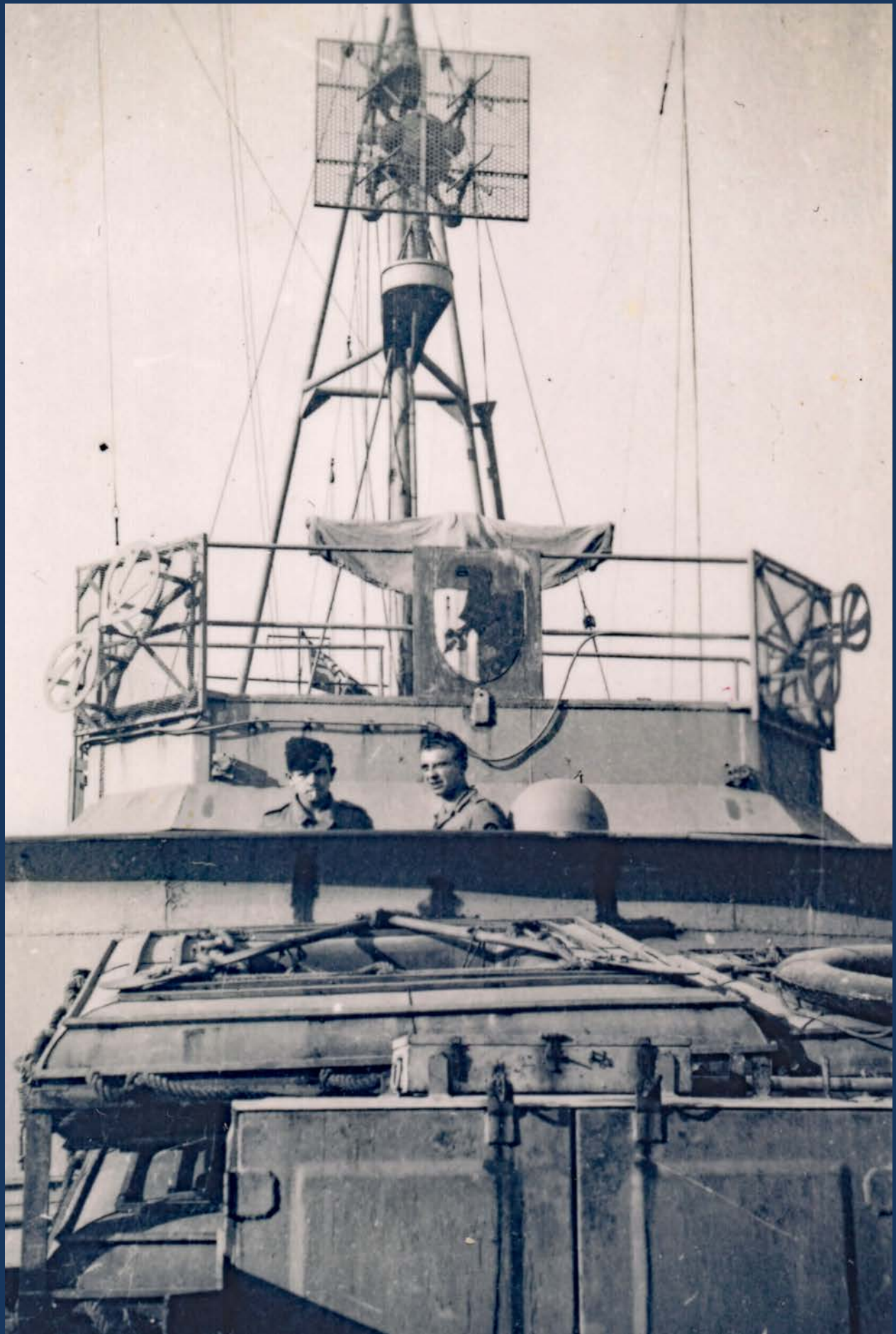
Tauchgang zu UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)

Man gleitet relativ lange in das Blau des Meeres hinab, bevor der dreibeinige Mast des Schiffes erreicht wird. Hier, rund 37 Meter unter der Wasseroberfläche, ist der richtige Ort, um sich einen ersten Überblick über das Wrack von UJ 2216 zu verschaffen.

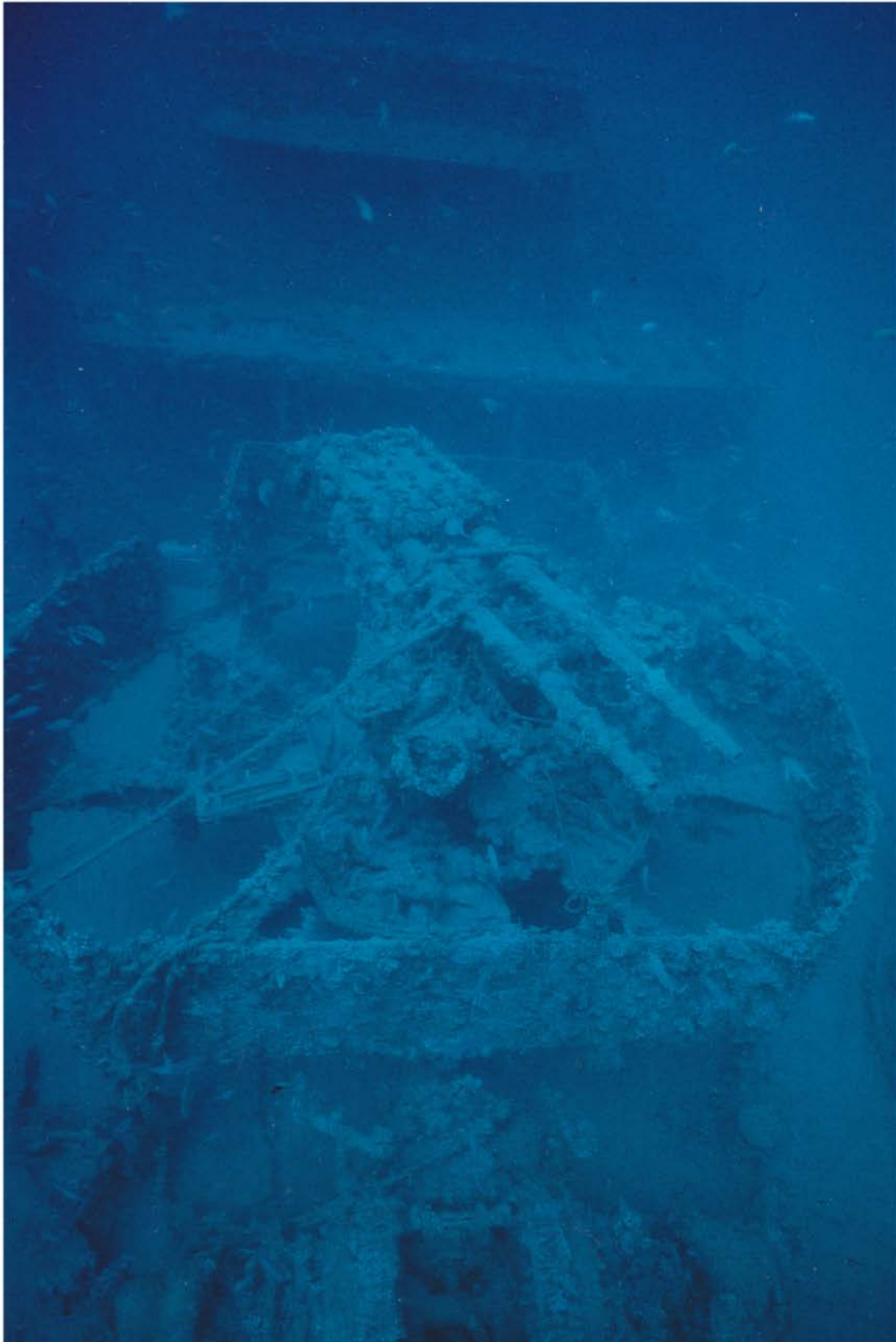


Mast UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)





Das auf dem Vorschiff befindliche 3,7 cm-Zwillingsgeschütz ist heute ein beliebtes Fotomotiv



3,7 cm-Zwillingsgeschütz (Foto: Andrea Ghisotti)



3,7 cm-Zwillingsgeschütz auf dem Vorschiff (Foto: Andrea Ghisotti)



Besatzungsangehörige des U-Jägers 2216 am 3,7 cm-Zwillingsgeschütz



Taucher am Bug von UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



**Von dem am Bug des U-Jägers 2216 angebrachten Wappen der 22.U-Jagdflottille
ist heute nichts mehr zu erkennen**



Steuerbord-Anker am Bug (Foto: Andrea Ghisotti)



Ankerwinde auf dem Vorschiff (Foto: Andrea Ghisotti)



Brückenhaus UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



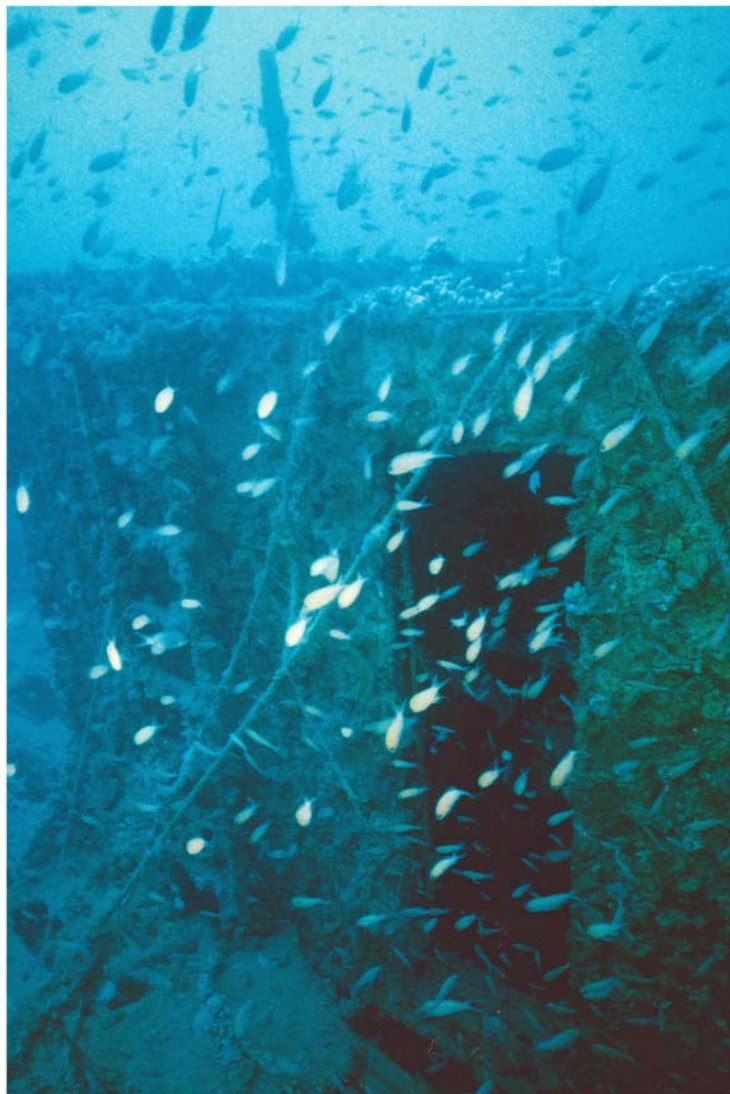
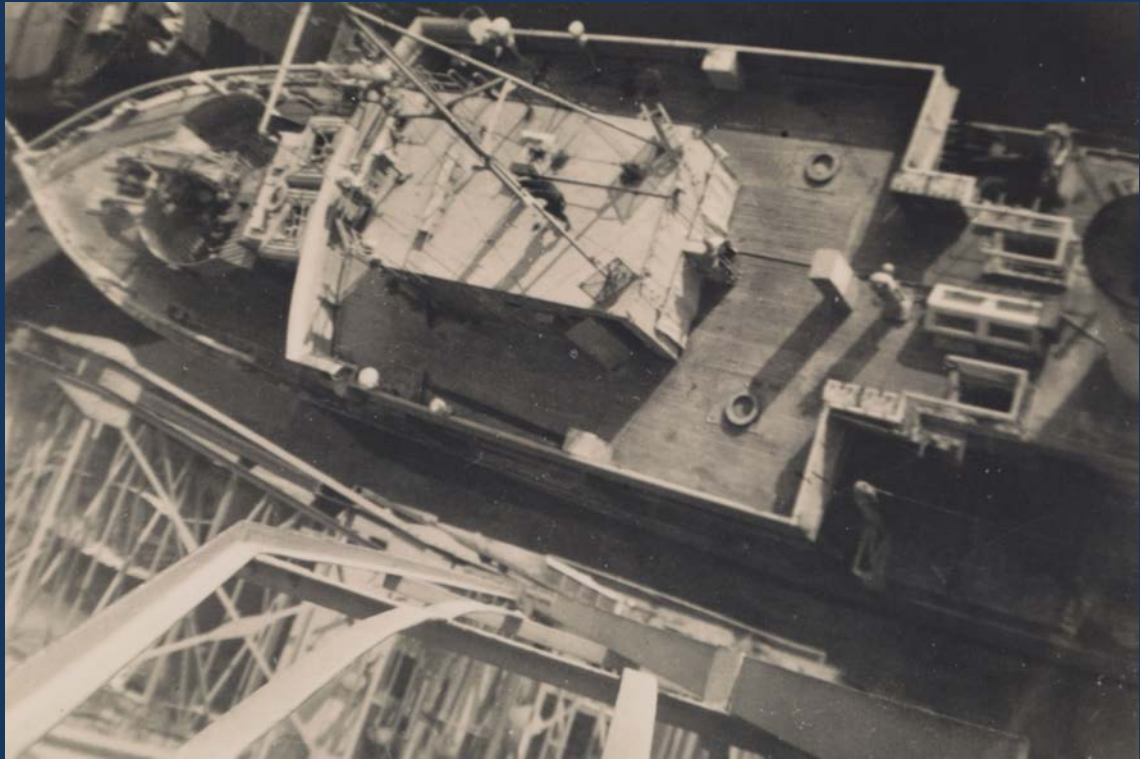
Brückenhaus UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



Taucher beim 3,7 cm-Zwillingsgeschütz (Foto: Andrea Ghisotti)



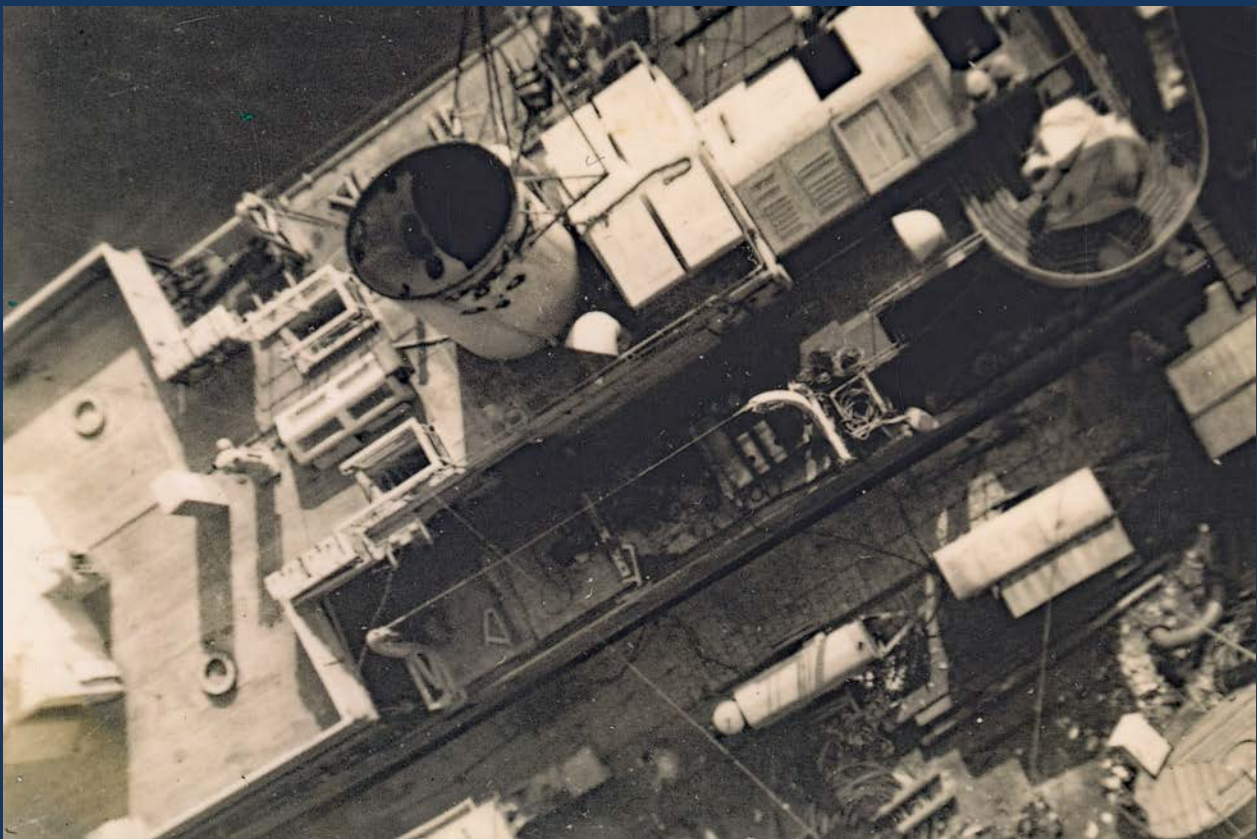
Bereich beim Brückenhaus (Foto: Andrea Ghisotti)



Eingang zum Brückenhaus (Foto: Andrea Ghisotti)

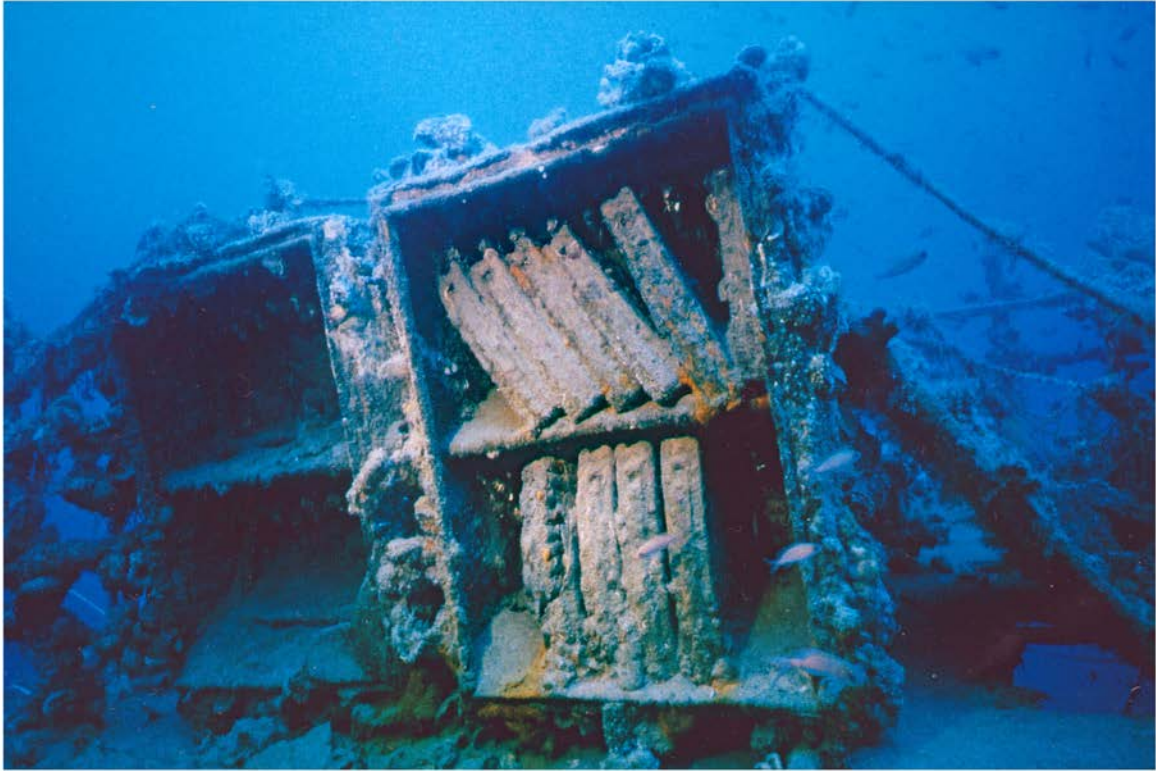


Schornstein UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)





Taucher am Schornstein von UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



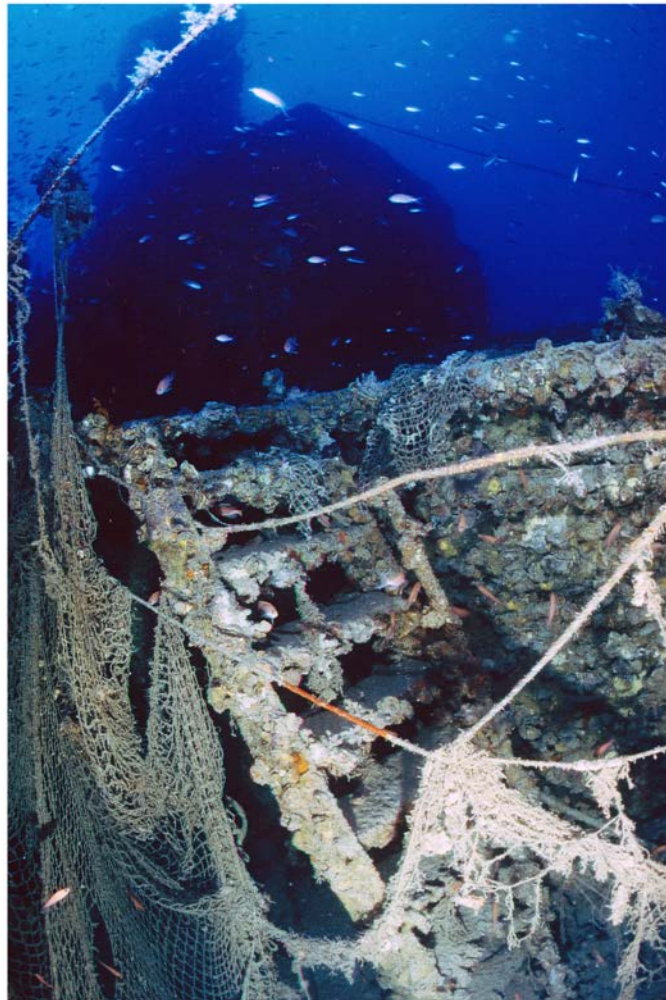
Gefüllte Munitionsmagazine (Foto: Andrea Ghisotti)



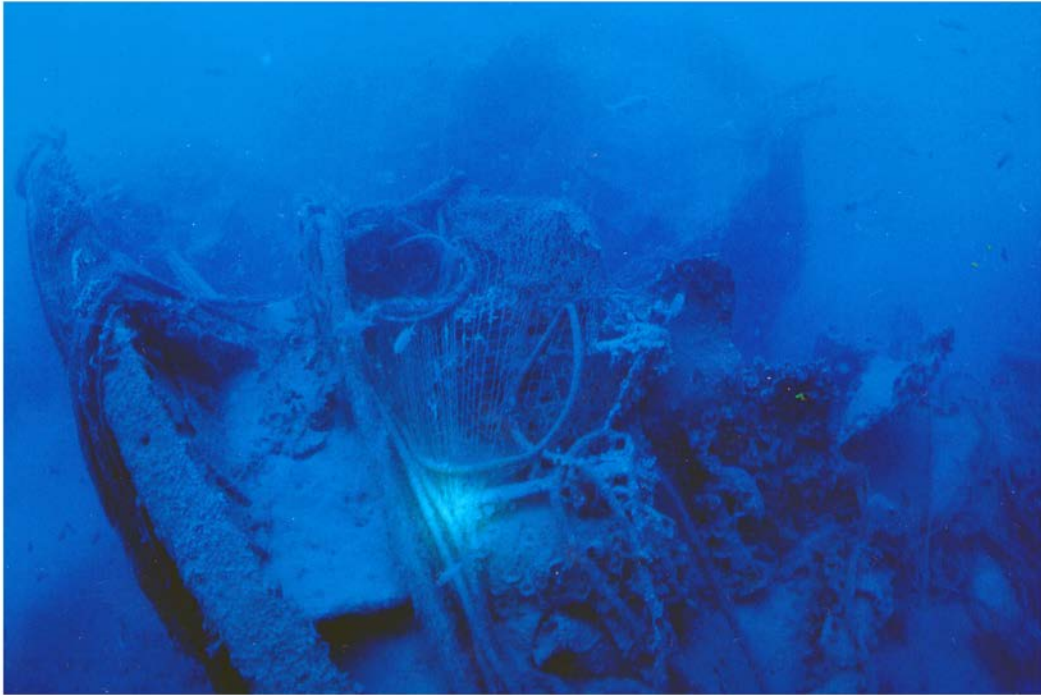
8,8 cm-Granate auf dem Meeresgrund (Foto: Andrea Ghisotti)



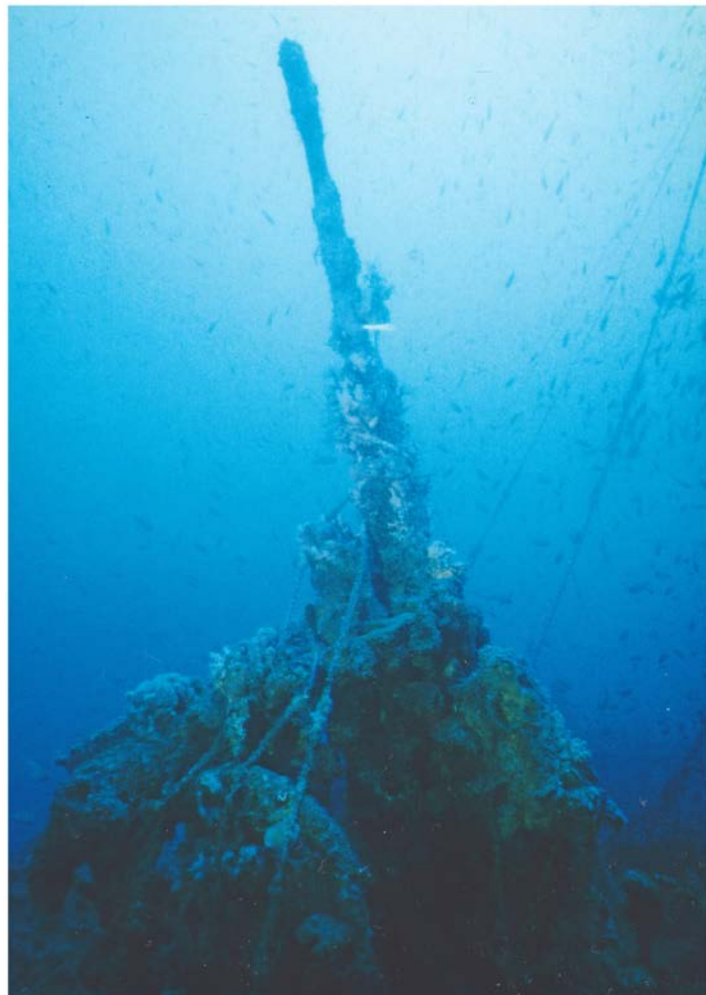
Mit Netzen behangenes Zwillingsgeschütz (Foto: Andrea Ghisotti)



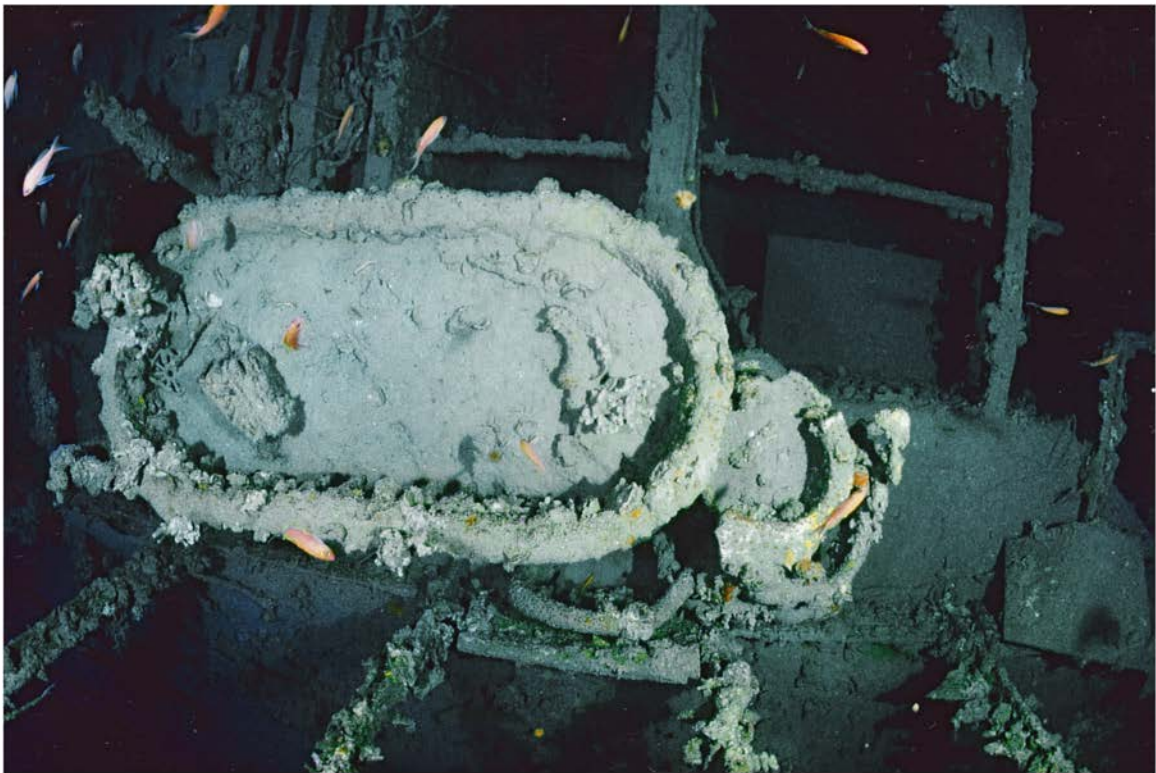
Ein Niedergang auf UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



Zerstörter Heckbereich des U-Jägers 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



2 cm-Geschütz (Foto: Andrea Ghisotti)



Im Schiffsinneren von UJ 2216 (Foto: Andrea Ghisotti)



Eine Badewanne im Schiffsinneren (Foto: Andrea Ghisotti)

Das Wrack des U-Boot-Jägers 2216

in vereinfachter grafischer Darstellung

Mittelmeer

Seeraum vor Sestri Levante

37 m Wassertiefe

Netze

zerstörtes
Heck

54 m

42 m

Zwillingsgeschütz
Kaliber 3,7 cm

60 m

