

EDITION
No 7
2011

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

U-BOOT

IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

U-BOOT-HISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
SUBMARINE HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS



Foto/Photo 1

Foto 1

Schnelles Alarmtauchen wurde für die deutschen U-Boote ab 1942 im Atlantik, angesichts der zunehmenden Bedrohung durch alliierte Flugzeuge, zu einer Überlebensfrage. Immer wieder ließen Kommandanten und Leitende Ingenieure daher ihre Besatzungen völlig überraschend diesen Vorgang üben. Unser Foto zeigt ein solches Übungsalarmtauchen auf U-108, einem Boot vom Typ IX B. Der Blick in die Zentrale zeigt den LI Kptlt. Ing. Hermann Schmidt, der mit der Stoppuhr in der Hand den Tiefenmesser vor den Tiefenrudergängern beobachtet, um die Zeit bis zum Erreichen der erforderlichen Tiefe zu stoppen. In der Regel brauchten Typ IX Boote etwa 40 Sekunden für ein Alarmtauchen. LI Schmidt wollte U-108 indes in 25 Sekunden auf einer Tiefe von 30 m sehen. Bei dieser Tiefe war das Boot komplett von der Wasseroberfläche verschwunden. Schmidt steht unter dem Aufstieg zum Turm. Daß er in Unterhemd und kurzer Hose im Boot unterwegs ist, deutet darauf hin, daß diese Aufnahme bei einer Unternehmung in den Südatlantik oder die Karibik entstand. Somit kann das Foto eigentlich nur während der 3., 7. oder 8. Feindfahrt gemacht worden sein, denn nur diese Unternehmungen führten Ende 1941 bzw. zwischen März und September 1942 in die besagten Operationsräume.

Zum Alarmtauchen ist festzuhalten, daß die Tauchgeschwindigkeit maßgeblich von der Überwassergeschwindigkeit des Bootes im Moment des Alarmtauchens abhing. Die Diesel mußten zum Alarmtauchen auf volle Geschwindigkeit gebracht werden. Durch Betätigung der Tiefenruder ging das Boot dann steil nach unten weg. Gleichzeitig wurde die Schnellentlüftung der Tauchtanks geöffnet, um diese schnellstmöglich zu fluten und der Antrieb unmittelbar vor Unterschneiden der Lufteinlässe der Dieselmotoren auf E-Maschine umgeschaltet. Um den Gesamtauchvorgang noch zu beschleunigen, gab in der Regel der Bootsmann den lautstarken Befehl: „Alle Mann voraus!“ Jedes Besatzungsmitglied, das entbehrlich war, rannte daraufhin in den Bugraum, um durch das größere Gewicht im Vorschiff ein steileres und damit schnelleres Abtauchen zu gewährleisten. Doch es war dabei Vorsicht geboten. Die Schrauben des Bootes durften unter keinen Umständen aus dem Wasser kommen, da das Boot sonst seinen Vortrieb für das Abtauchen verlor.

Sammlung Ockert

Photo 1

In 1942, faced with the growing threat from Allied aircraft, crash-dives became a matter of survival for German submarines in the Atlantic. To keep their crews sharp, captains and leading engineers frequently carried out surprise crash-dive drills. Our photo shows one such practice crash-dive by U-108, a Type IX B boat. The view of the control room shows the LI, Kptlt. Ing. Hermann Schmidt, watching the depth gauge in front of the diving planes steersman, stopwatch at the ready to measure the time required to reach the necessary depths. As a rule a Type IX B took about 40 seconds to crash dive. LI Schmidt, however, wanted to see U-108 at a depth of 30 m in 25 seconds. This was the depth at which the submarine was completely beneath the surface of the water: Schmidt is standing beneath the ladder to the conning tower. He is wearing an undershirt and short pants, suggesting that the photo was taken during an operation in the South Atlantic or the Caribbean. It must therefore have been taken on the boat's 3rd, 7th or 8th patrols, as these were the only ones in those areas of operations in late 1941 and between March and September 1942.

With respect to crash-diving, it should be noted that the time to dive was significantly impacted by the boat's speed on the surface at the moment of the crash-dive. The diesels had to be brought to full power. The diving planes were used to put the boat into a steep descent. At the same time, the rapid ventilation valves of the diving tanks were opened in order to flood them as quickly as possible, and just before the diesel intakes were closed propulsion was switched to the electric motors. In order to further speed the entire diving process, the boatswain would normally shout out the order: "All men forward!" Every non-essential member of the crew then ran to the bow compartment, increasing the weight in the front of the submarine and thus ensuring a steeper and therefore faster descent. Caution was required, however. Under no circumstances were the submarine's screws to be allowed to come out of the water, as the boat would lose its propulsion for the descent.

Ockert Collection

IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:

Axel Urbanke
Heckenkamp 24
26160 Bad Zwischenahn
Fax: 04403/63396
E-mail: Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de

1. Redaktionsassistent: Olaf Krabbenhöft, Hamburg
2. Redaktionsassistent: Markus Richter, Cloppenburg

Fachmitarbeiter:

Manfred Dörr, Grassellenbach
Thomas Huss, Kiel
Wolfgang Ockert
Walter Storbeck, Hamburg
Lars Wilhelmj, Erfurt

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Übersetzung:

David Johnston, New Brunswick/Kanada (Englisch)
Jean-Noël Dusouliez, Brüssel/Belgien (Französisch)

Druck:

Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke

ISBN 978-3-941437-10-4

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung – auch auszugsweise – sowie Verbreitung durch Film, Funk und Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe und Datenverarbeitungssysteme jeder Art bzw. die Nutzung der Fotos für Erstellung von Decals, nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Herausgebers bzw. der vermerkten Bildeigentümer.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, electrical, chemical, mechanical, optical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher. This includes using the pictures for the production of decals. All enquiries should be addressed to the publisher.

Umschlagsfoto

Am 3. Mai 1942 läuft U-454 in Kiel ein, nachdem es zuvor von norwegischen Stützpunkten aus fünf Feindfahrten im Eismeer absolviert hatte. Das Boot von Kptlt. Burckhard Hackländer führt an der Stirnseite des Turms das Bootseblem, einen auf der Nordhalbkugel stehenden Eisbären. Auch das an der Backbordseite des Turmes sichtbare Wagenrad auf einem Schild war ein Bootseblem. Die am Seerohr hängenden fünf Versenkungswimpel sind die Erfolge der 1. Feindfahrt des Bootes. Während dieser Unternehmung versenkte U-454 am 17. Januar 1942 vor Murmansk zunächst den sowjetischen Fischdampfer „RT-68 Enisej“ (557 BRT) bevor es am Abend am Konvoi PQ-8 zwei weitere Erfolge verbuchen konnte. Zunächst wurde um 18.46 Uhr der britische Frachter „Harmatris“ (5.395 BRT) mit einem Torpedo beschädigt bevor das Boot um 22.21 Uhr beim dritten Angriff den britischen Zerstörer „HMS Matabele“ (1.870 BRT) versenkte. Von der 200köpfigen Besatzung kamen 198 Mann durch das schnelle Sinken des Schiffs, die Explosion der Wasserbomben und das eisige Wasser ums Leben. Nur zwei Mann konnten gerettet werden. Die Zerstörerversenkung ist bei den Versenkungswimpeln durch den oberen, roten, kenntlich gemacht. Mit den Versenkungswimpeln vier und fünf beanspruchte U-454 zwei weitere Erfolge, jedoch lassen sich diese nicht bestätigen.

Sammlung Wilhelmj

INHALT Content

Seite/page

Innenaufnahmen / Interior Shots

U-108, 1941/42 U II

Editorial

2

Leserforum / Reader's Forum

U-302 – Eismeerboot 3-4
U-404 – Das Boot mit der Unterwasserkamera 5

Typ II B Boote / Type II B Boats

U-121, 1942/43 6

Typ II C Boote / Type II C Boats

U-57, 1939 8

Typ VII B Boote / Type VII B Boats

U-51, 1940 9
U-101, 1942 10

Typ VII C Boote / Type VII C Boats

U-278, 1945 11
U-285, 1943 12
U-763, 1944 13

Typ IX Boote / Type IX Boats

U-65, 1940 14
U-66, 1942 15

Türme / Conning Towers

U-154 – das IX C Boot mit der „torpedospeienden Kuh“ am Turm 6-19

Farbfotos / Color Photos

Aufgelaufen im Oslofjord – U-128 in einer schwierigen Situation 20-23

Boot im Focus / Boat in Focus

U-375 – Mittelmeeroperation mit außergewöhnlichem Tarnanstrich 24-33

Dokumente / Documents

Die Torpedotreffer-Urkunde von U-351 34

Unbekannte Embleme / Unknown Emblems

Die bekannten und unbekannten Abzeichen von U-59 38

Hintergrund / Background Information

Sicht- und Erkennungszeichen der Typ XXI und XXIII Boote beim Unterseebootsabnahmekommando (UAK) 1944/1945 39-41

Porträt / Portrait

Kapitänleutnant Hermann Schrenk 42-48

Ungewöhnliches / Unusual

Die getarnten Seerohre von U-66 49

Szenerie / Scenery

Gruppe Landwirt als Invasionsreserve! 50-U IV

Coverphoto

U-454 sails into Kiel on 3 May 1942 after having completed five patrols in the Arctic Ocean from bases in Norway. On the front of its conning tower, Kptlt. Burckhard Hackländer's submarine bears the ship's emblem, a polar bear standing on the northern hemisphere of the globe. Another emblem, a wagon wheel on a shield, may be seen on the port side of the conning tower. The five sinking pennants on the submarine's periscope represent the results of its first operational patrol. During this operation U-454 first sank the Soviet fishing steamer "RT-68 Enisej" (557 GRT) off Murmansk on 17 January 1942 before achieving two more successes against convoy PQ-8 that evening. At 18:46 the British freighter "Harmatris" (5,395 GRT) was damaged by a torpedo, then in its third attack the boat sank the British destroyer "HMS Matabele" (1,870 GRT). The warship sank quickly, taking 198 of its 200-man crew to the bottom. Just two men were saved. The red pennant at the top represents the sunken destroyer. The fourth and fifth pennants represent other sinkings claimed by U-454, however these cannot be confirmed.

Wilhelmj Collection

Liebe Leser,

in den vergangenen Monaten sind derart viele Anrufe und E-Mails mit demselben Inhalt eingegangen, daß wir recht erstaunt waren. Immer wieder wurde an uns die Frage gerichtet, ob es denn mit „U-Boot im Focus“ weitergeht oder ob die Reihe eingestellt ist. Wir können Sie beruhigen, mit diesem Heft beginnen wir einen neuen Abo-Block, der die Editionen 7-9 umfaßt und weitere Ausgaben werden folgen. Grund für die Unterbrechung waren einige Buchprojekte, die wir nach Abschluß des letzten Abos zunächst zwischenschalten mußten, bevor wir uns nun wieder den U-Booten zuwenden konnten. Die Heftreihen „U-Boot im Focus“ und „Luftwaffe im Focus“ reichen alleine bedauerlicherweise nicht aus, einen Verlag, der wie wir Wert auf Qualität legt, wirtschaftlich über Wasser zu halten. Produktions- und Versandkosten sowie die für den Zwischenhandel erforderlichen Rabatte lassen die Gewinnmargen sehr klein werden. Ein zeitgeschichtlicher Verlag wie der unserige muß daher breit aufgestellt sein und verschiedene Marktsegmente bedienen. Ich hoffe, Sie haben dafür Verständnis.

Da wir für die Leser von „U-Boot im Focus“ ständig interessantes Fotomaterial sowie Fakten und Geschichten zusammentragen, nehmen wir natürlich auch fortwährend die bereits vorhandene Literatur zur Hand. Dabei stellten wir Anfang des Jahres zum wiederholten Male fest, daß die Publikationen über die deutschen U-Tanker, sprich „Milchkühe“, bzw. die Minenleger-U-Boote äußerst dürftig ist. Eigentlich laufen diese Boote in allen Büchern nur am Rande mit, sieht man einmal von dem Buch von John F. White ab. Hierbei handelt es sich aber um einen fast reinen Textband. Wir machten uns daher mit unserem Team auf die Suche nach Unterlagen und vor allem nach unbekanntem Bildmaterial dieser Boote. Es war ein Suche, die sich schwieriger gestaltete als erwartet. Dennoch konnten wir erstaunlich viele Fotos ausfindig machen. Das Ergebnis dieser Recherchen werden wir Ende dieses Jahres in einem Hardcover Großformat-Bildband vorlegen. In dem Buch werden alle „Milchkühe“ und Minenleger separat behandelt, indem ihre Geschichte geschildert und das vorhandene Bildmaterial großformatig veröffentlicht wird. Farbgrafiken und Karten werden das Bild abrunden. Soweit diese Vorankündigung.

Ich würde mich freuen, wenn Sie uns als Leser erhalten bleiben und wir Ihnen mit dieser Edition wieder interessanten Lesestoff liefern.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear reader,

in the past months we have received an incredible number of calls and emails with the same message – is the “U-Boot im Focus” series going to continue or has it been abandoned. We can reassure you that this edition is the start of a new subscription block which will comprise Editions 7 to 9, and that further issues will follow. The cause of the interruption was several book projects, which we had to insert after the conclusion of the last subscription block before we could proceed with the next. Regrettably the “U-Boot im Focus” and “Luftwaffe im Focus” series alone are not enough to maintain the economic viability of a publishing company that places value on quality as we do. Production and postage costs and the discounts demanded by distributors result in a very narrow profit margin. A contemporary publisher like ours must therefore be diversified and serve various market segments. I hope for your understanding.

In order to regularly assemble interesting photos plus facts and history for the readers of “U-Boot im Focus”, we naturally take note of the literature already available. At the beginning of the year we repeatedly found that publications about German submarine tankers, or “Milk Cows”, and mine-laying U-boats, were extremely scarce. These submarines are virtually ignored in every book except the one by John F. White, and it is essentially a text book. We and our team therefore set out to uncover documents and especially unpublished photos of these boats. It was a search that proved more difficult than anticipated. Nevertheless, we were able to find an astonishing number of photos. The results of our research will be published in a hardcover, large format picture book at the end of this year. In it, all of the “milk cows” and minelayers will be dealt with separately, their histories described and illustrated with large-format photographs. Color graphics and maps will round out the presentation.

I would be pleased if you remain with us as readers, and hopefully you will again find interesting reading in this edition.

Axel Urbanke
Editor-in-Chief

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 5

READER'S FORUM

Additions/Corrections to Edition 5



Foto/Photo L 1

Foto 11 + 12

Unsere Angabe, daß der BdU Dönitz auf diesem Foto vom 23. Juni 1941 selber Hand anlegt, um die Stelling zwischen U-38 und der Kaimauer in Position zu bringen, ist nicht richtig. Vielmehr tritt Dönitz gerade auf das Sitzbrett des Wintergartens, um dann auf die Stelling treten zu können, die bereits festliegt. Auf diesen Fehler machte uns Timo Marquardt aufmerksam. Foto L 1 entstand ebenfalls beim Einlaufen von U-38 am 23. Juni 1941.

Photos 11 + 12

Our claim that this photo, taken on 23 June 1941, shows Commander of Submarines Dönitz pitching in to help position the gangway between U-38 and the quay is incorrect. In fact Dönitz had just stepped onto the Wintergarten platform in order to then step onto the gangway, which was already in position. This error was brought to our attention by Timo Marquardt. Photo L 1 was also taken on U-38's arrival on 23 June 1941.

Foto 6

Zu dieser Aufnahme des Einlaufenden U-302 erhielten wir von Lars Wilhelmsen eine ganze Reihe weiterer Fotos, die bei derselben Gelegenheit entstanden. Sie belegen, daß U-302 für die Film- und Bildberichterstattung einer Propagandakompanie ein Art „Schaulaufen“ absolvierte, um gute Aufnahmen zu liefern. Die Fotos L 2 – L 5 zeigen das weiß getarnte Boot mit hoher Fahrt dicht an dem Schiff der Kriegsberichter vorbeilaufen. Am Turm ist das Emblem der 11. U-Flottille erkennbar, der auf einem U-Boot fahrende Eisbär.

Photo 6

From Lars Wilhelmsen we have received a series of photos taken on the same occasion as our photo depicting U-302's arrival. It verifies that U-302 made a sort of "exhibition run" for the movie and still photographers of a propaganda company to allow them to get some good shots. Photos L 2 – L 5 show the white-camouflaged boat passing the war reporters' vessel at high speed. The emblem of the 11th Submarine Flotilla, a polar bear astride a submarine, is visible on the conning tower.



Foto/Photo L 2

Foto/Photo L 3





Foto/Photo L 4

Foto/Photo L 5



Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 6

Additions/Corrections to Edition 6

Foto 27

Bei dem Text zu dieser Aufnahme ist uns ein ärgerlicher Flüchtigkeitsfehler unterlaufen, auf den uns gleich drei Leser hinwiesen. Auf dem Foto hat sich Kriegsberichterstatter Gerhard Garms natürlich nicht am Sehrohr, sondern an der Stabantenne hochziehen lassen (L 6). Die Antenne wurde in der Anfangsphase des Krieges auch als Sehrohrantenne bezeichnet. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Schreiben von Admiral von Friedeburg vom 29. April 1942 an alle U-Flottillen, in dem jegliche Art von Leinenbefestigungen an der Stabantenne grundsätzlich verboten werden. Das Originaldokument geben wir hier wegen des detaillierten Inhaltes wieder. Es wurde uns im übrigen von Timo Marquardt zur Verfügung gestellt.

Photo 27

An annoying careless mistake was made in the writing of this caption, which was immediately pointed out to us by three readers. In the photo, war reporter Garms is of course sitting atop the mast antenna, not the periscope (L 6). Early in the war this antenna was also called a periscope antenna. Of interest with regard to this is a letter from Admiral von Friedeburg to all submarine flotillas dated 29 April 1942, in which the attaching of any sort of line to the mast antenna was expressly forbidden. Because of its detailed contents, we have reproduced the original document. It was made available to us by Timo Marquardt.



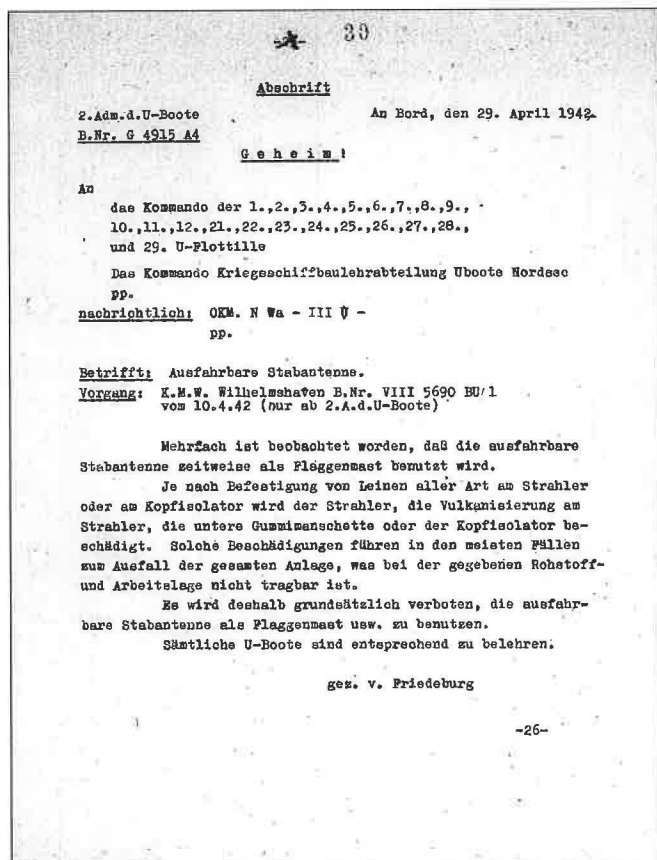
Foto/Photo L 6

Foto L 6

Kriegsberichterstatter Garms im September 1942 bei einer seiner befehlswidrigen „Fahrstuhltouren“ an der Stabantenne von U-404.

Photo L 6

War reporter Garms in September 1942 during one of his contrary-to-orders „elevator tours“ on the mast antenna of U-404.



Foto/Photo L 7

Copy

2nd Admiral of Submarines

On Board, 29 April 1942

Secret!

To

the commanders of the 1st, 2nd, 3rd, 4th, 5th, 6th, 7th, 8th, 9th, 10th, 11th, 12th, 21st, 22nd, 23rd, 24th, 25th, 26th, 27th, 28th and 29th Submarine Flotillas.

CC:

the command of Warship Construction Training Department (Submarine) North Sea.

Subject:

Extendable mast antenna.

On a number of occasions it has been observed that the extendable mast antenna is sometimes being used as a flagpole.

The attachment of any kind of line to the emitter or the head isolator can result in damage to the emitter, the vulcanization on the emitter, the lower rubber sleeve or the head isolator. In most cases such damage results in failure of the entire system, which is unacceptable given the current materials and labor situation.

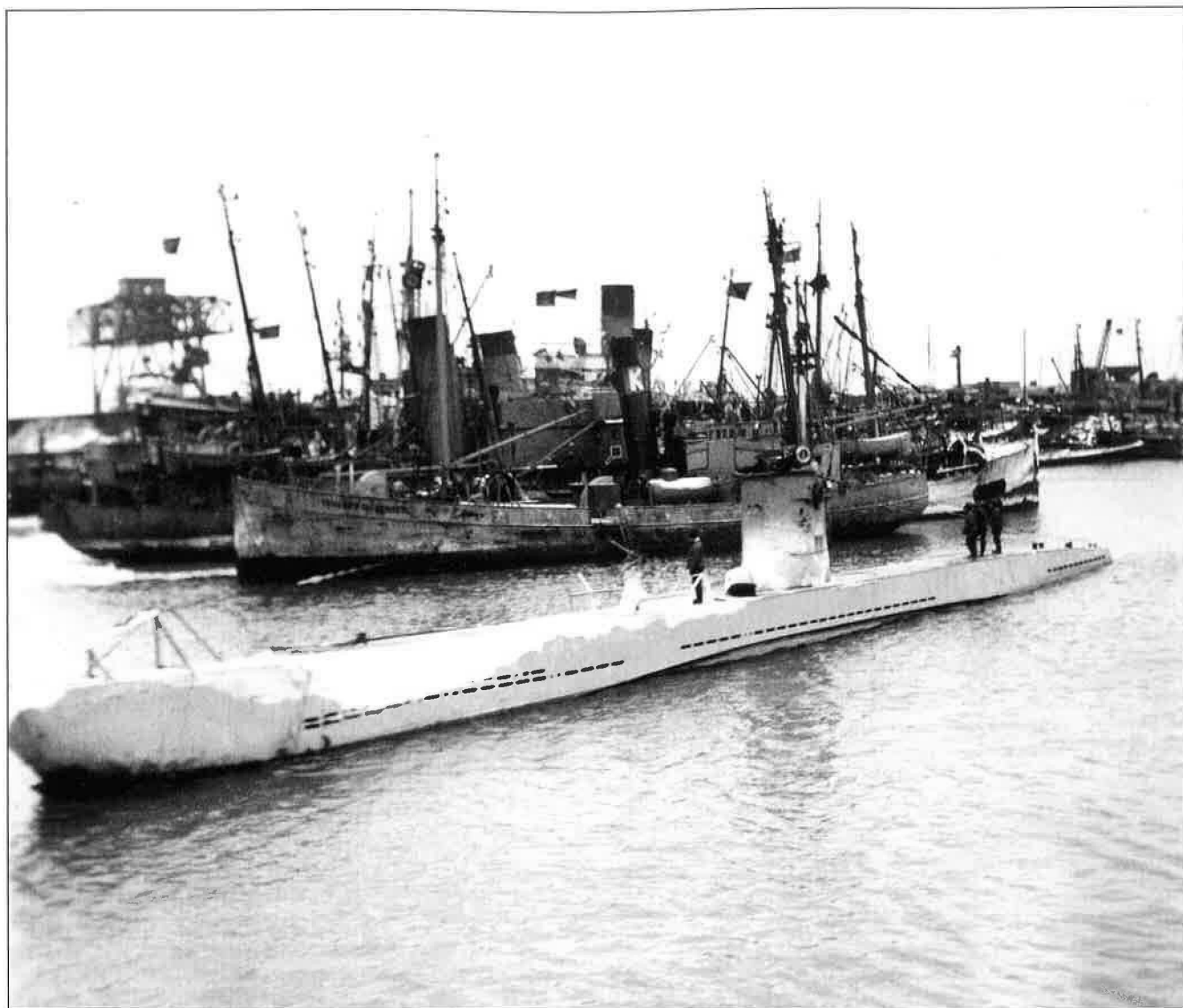
It is therefore expressly forbidden to use the extendable mast antenna as a flagpole or the like.

All submarines are to be informed accordingly.

Signed v. Friedeburg



Foto/Photo 2



Foto/Photo 3

Foto 3

Dieses im Winter 1940/41 im Minenhafen von Cuxhaven fotografierte Typ II C Boot weist nicht etwa einen besonderen Tarnanstrich auf, sondern ist lediglich partiell vereist. Die im Hintergrund liegenden Schiffe erlauben einen guten Größenvergleich mit dem 43,9 m langen Typ II C Boot. Eine genaue Identifizierung des Bootes ist uns nicht gelungen.

Sammlung Klementa

Photo 3

Cuxhaven, winter of 1940-41: at first glance this Type II C boat appears to be wearing a special camouflage scheme. On closer examination, however, one can see that parts of the boat are simply covered in ice. The ships in the background provide a good size comparison with the 43.9-meter-long Type II C boat. So far we have been unable to positively identify the submarine.

Klementa Collection

Foto 2

Diese Aufnahme aus dem Juli 1942 zeigt das Typ II B Ausbildungsboot U-121 in der Ostsee. Das am 28. Mai 1940 in Dienst gestellte Boot gehörte vom 1. Juli 1940 bis zum 16. März 1945 der 21. U-Flottille in Neustadt Holstein bzw. Pillau/Ostpreußen an. Lediglich vom 26. März bis zum 30. Mai 1942 gehörte U-121 kurzzeitig der 24. U-Flottille an, wo es für die Kommandantenausbildung genutzt wurde.

Auf unserer Aufnahme ist die breite gelbe Ausbildungs-Turmbinde zu sehen sowie an der Stirnseite des Turms das Emblem der 21. U-Flottille. Es war in den Farben schwarz und weiß gehalten mit einem blauen „G“ in der Mitte. Seitlich am Turm ist das taktische Zeichen zu sehen, das U-121 zeitweilig als Schulboot führte, Kommandant des Bootes war zum Zeitpunkt des Fotos Lt.z.S. Otto Westphalen, der spätere Ritterkreuzträger und Kommandant von U-968 (siehe Edition 1, Seite 38-40). Er führte U-121 vom 16. Mai 1942 bis 8. Februar 1943. Anschließend stellte er am 18. März 1943 bei Blohm & Voss in Hamburg U-968 in Dienst.

U-121 blieb bis Kriegsende Schulboot, zuletzt unter dem Kommando von Oblt.z.S. Friedrich Horst. Er ließ das Boot im Rahmen der Operation „Regenbogen“ am 2. Mai 1945 vor den näher rückenden britischen Truppen in Bremerhaven versenken. 1950 hob man das Boot und wrackte es ab.

Sammlung Huss

Photo 2

Taken in July 1942, this photo shows the Type II B training submarine U-121 in the Baltic Sea. Commissioned on 28 May 1940, the boat was attached to the 21st Submarine Flotilla in Neustadt, Holstein and Pillau, East Prussia from 1 July 1940 until 16 March 1945. From 26 March to 30 May 1942, U 121 was briefly attached to the 24th Submarine Flotilla, where it was used for commander training.

The broad yellow training band around the conning tower and the emblem of the 21st Submarine Flotilla on the front of the conning tower may be seen in our photo. The emblem was black and white with a blue "G" in the center. On the side of the conning tower is the tactical symbol that U-121 wore temporarily as a training boat. In command of the boat when the photo was taken was Lt.z.S. Otto Westphalen, who later won the Knight's Cross as commander of U-968 (see Edition 1, pp. 38-40). He commanded U-121 from 16 May 1942 until 8 February 1943. Westphalen subsequently commissioned U-968 at the Blohm & Voss shipyards in Hamburg on 18 March 1943.

U-121 remained a training submarine until the end of the war, finally under the command of Oblt.z.S. Friedrich Horst. On 2 May 1945, with British troops approaching, he scuttled the submarine in Bremerhaven as part of "Operation Rainbow". The boat was raised in 1950 and scrapped.

Huss Collection



Foto/Photo 4

Foto 4

Unter Oblt.z.S. bzw. später Kptlt. Claus Korth sowie Oblt.z.S. Erich Topp absolvierte das Typ II C Boot U-57 insgesamt 11 Feindfahrten. Dabei führte es durchgehend jenen „Teufel“ als Emblem seitlich am Turm, den Topp später als Kommandant auf sein erfolgreiches VII C Boot U-552 „mitnahm“. Interessant ist, das Emblem war gar nicht Topp's Idee, sondern wurde in jener Zeit auf U-57 entworfen, als Kptlt. Korth das Boot führte. Der Entwurf stammte von dem Masch.Gefr. Walter Sattler, dem einzigen malbegabten Besatzungsmitglied. Sein Talent war allerdings einseitig, so daß Korth am Ende nur zwischen „Mädchenköpfen“ und „Teufeln“ wählen konnte.

Auf der 5. Feindfahrt wurde U-57 am 3. September 1940 kurz nach Mitternacht vor Brunsbüttel von dem aus der Schleuse kommenden norwegischen Dampfer „Rona“ gerammt. Der starke Tidenstrom hatte den Dampfer auf das U-Boot gedrückt. Topp hatte das Unglück kommen sehen und alle Mann von Bord befohlen. Trotzdem kamen sechs Besatzungsmitglieder ums Leben. Bei der Hebung des Bootes sechs Tage später stellte sich heraus, dass zwei Mann durch das Rammen im Turm eingeklemmt worden waren und den Kameraden den Weg nach oben versperrt hatten. U-57 wurde nach Reparatur ab 11.1.1941 als Schulboot eingesetzt. Unser Foto zeigt es Ende 1939 im Scheerhafen in Wilhelmshaven.

Sammlung Huss

Photo 4

U-57, a Type VII C submarine, completed a total of 11 patrols under Oblt.z.S. (later Kptlt.) Claus Korth and Oblt.z.S. Erich Topp. During that time it wore the "Devil" emblem on its conning tower. Later, when Topp took over the Type VII C boat U-552, he took the emblem with him. Interestingly, the emblem was anything but Topp's idea, instead its origins date from the period when Kptlt. Korth was in command of U-57. The emblem was designed by Masch.Gefr. Walter Sattler, the only member of the crew with any artistic talent. His skills were limited, however, and in the end Korth's only choices were girl's heads or devils.

Shortly after midnight on 3 September 1940, while on its 5th patrol, U-57 was rammed off Brunsbüttel by the Norwegian steamer "Rona", which was leaving the lock. The powerful tidal current had carried the steamer toward the U-boat. Topp saw what was happening and ordered the crew to abandon ship. Nevertheless, six men lost their lives. When the boat was raised six days later, it was discovered that the collision had trapped two men in the conning tower and blocked the way out for the others. After undergoing repairs, on 11/1/1941 U-57 began a career as a training submarine. Our photo shows U-57 in the harbor in Wilhelmshaven at the end of 1939.

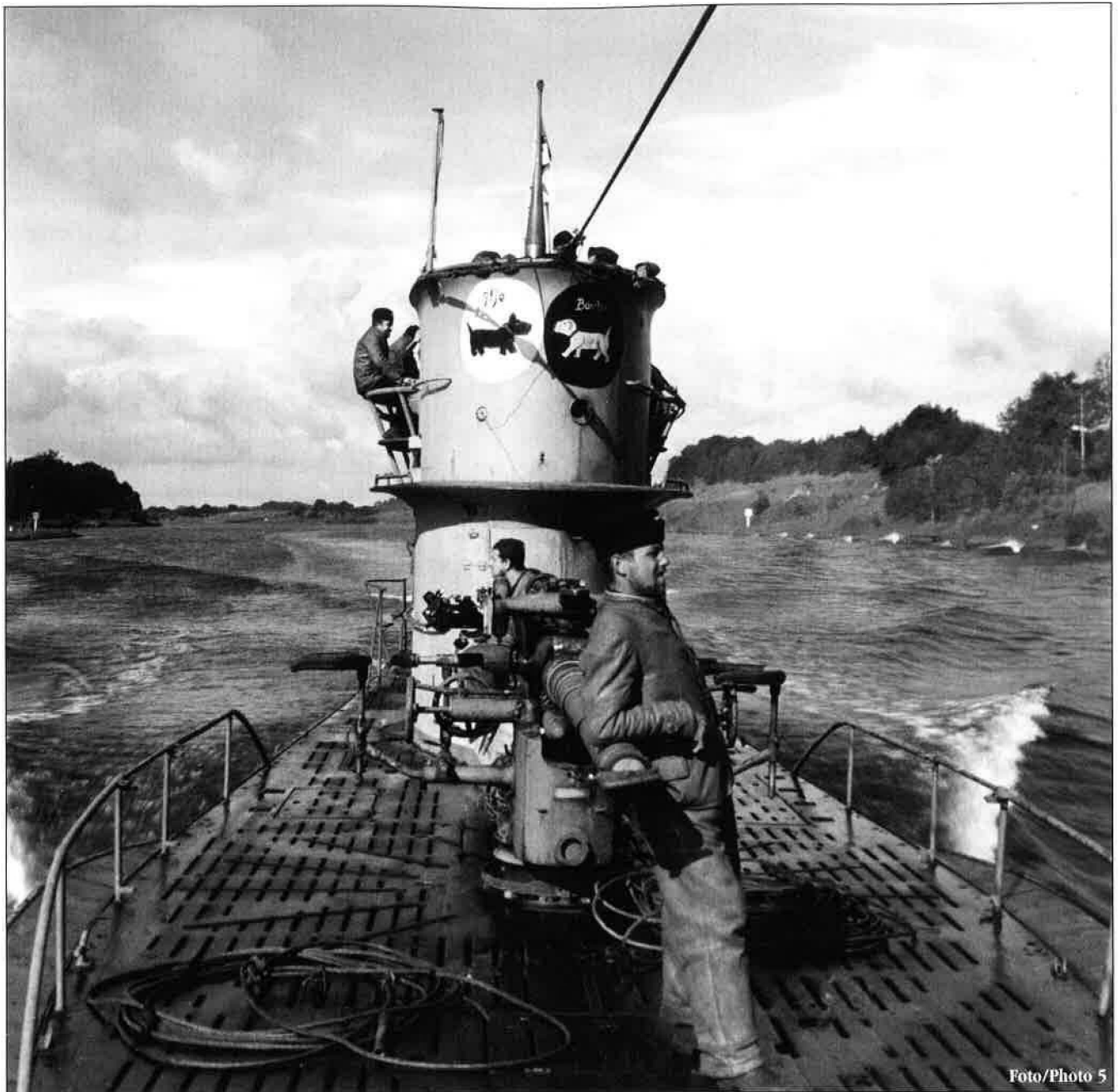
Huss Collection

Foto 5

Eine brillante Aufnahme von U-51, aufgenommen bei der Rückkehr von der 3. Feindfahrt. Die Unternehmung dauerte vom 6. Juni bis 5. Juli 1940 und führte das Boot beim An- und Abmarsch um England herum in den östlichen Nordatlantik bis vor den Eingang zum Ärmelkanal. Kptlt. Knorr gelang es, im Operationsgebiet drei Schiffe zu versenken. Am 25. Juni 1940 griff U-51 den südläufigen Konvoi OA-172 an. Am Nachmittag um 15.43 Uhr torpedierte Knorr zunächst den Frachter „Windsorwood“ (5.395 BRT) mit einem Einzeltorpedo aus dem Heckrohr. Das britische Schiff wurde mittschiffs getroffen. Ein Fangschuß um 16.19 Uhr besiegelte das Schicksal des Frachters. Er sank innerhalb von drei Minuten. Vor diesem Schuß hatte Knorr aber bereits um 15.51 Uhr den Tanker „Saranac“ (12.049 BRT) torpediert. Auch dieses Schiff wurde getroffen. Die Besatzung verließ den Tanker umgehend und wurde durch Begleitschiffe aufgenommen. Doch wider Erwarten sank die „Saranac“ nicht. Nachdem der Konvoi außer Sicht gekommen war, tauchte Kptlt. Knorr um 17.37 Uhr neben dem Tanker auf, und versuchte das Schiff durch Artilleriebeschuß zu versenken. Ohne Erfolg. Erst ein weiterer Torpedo um 19.15 Uhr ließ die „Saranac“ sinken. Vier Tage später konnte U-51 einen weiteren Erfolg verbuchen. Der 29. Juni hatte gerade erst begonnen, es war 00.12 Uhr, als U-51 im Schutz der Dunkelheit die U-Bootfalle „HMS Edgehill“ torpedierte. Der Torpedo schlug mittschiffs ein, brachte das britische Schiff aufgrund seiner schwimmfähigen Ladung aber nicht zum Sinken.

Photo 5

A brilliant photo of U-51 taken on its return from its third patrol. The operation lasted from 6 June to 5 July 1940 and its start and finish took it around England into the eastern North Atlantic to off the entrance to the English Channel. Kptlt. Knorr sank three ships in the U-boat's zone of operations. On 25 June 1940 U-51 attacked the southbound convoy OA-172. At 15:43 in the afternoon Knorr torpedoed the freighter "Windsorwood" (5,395 GRT) with a single torpedo from the stern tube. The torpedo struck the British vessel amidships. A finishing shot at 16:19 sealed the freighter's fate, and it sank within three minutes. Prior to this finishing shot, at 15:51 Knorr had torpedoed the tanker "Saranac" (12,049 GRT). The crew immediately abandoned ship and were picked up by escort vessels. The "Saranac" did not sink as expected, however. After the convoy had disappeared from sight, at 17:37 Kptlt. Knorr surfaced beside the tanker and unsuccessfully tried to sink it with gunfire. At 19:15 he put another torpedo into the "Saranac", which finally went down. Four days later U-51 recorded another success. The 29th of June had just begun – the time was 00:12 – when, under cover of darkness, U-51 torpedoed the special service vessel "HMS Edgehill". The torpedo struck amidships, but because of its buoyant cargo the British ship did not sink. Knorr subsequently brought U-51 to the surface to finish off "HMS Edgehill". This proved no simple undertaking, as two finishing shots, at 01:06 and 01:24, were required to send the ship to the bottom.



Foto/Photo 5

Knorr tauchte daraufhin mit U-51 auf, um die „HMS Edgehill“ endgültig zu versenken. Kein einfaches Unterfangen. Erst nach zwei Fangschüssen um 1.06 Uhr und 1.24 Uhr ging das Schiff in die Tiefe.

Unser Foto zeigt U-51 am 5. Juli 1940 mit den drei Versenkungswimpeln am Sehrohr beim Durchlaufen des Kaiser-Wilhelm-Kanals in Richtung Kiel. Dort machte es wenig später fest. Beachte am Turm das Emblem mit den Hunden „Atje“ und „Bambu“*. Bereits auf der nächsten Feindfahrt, zu der U-51 am 9. August auslief, wurde es versenkt. Nachdem am 15. August der Tanker „Sylvafield“ (5.709 BRT), ein Nachzügler des Konvois HX-62, den Torpedos von U-51 in der Irischen See zum Opfer gefallen war, wurde das Boot am nächsten Tag von einer Sunderland der 210. Squadron des Coastal Commands überrascht. Die vier Wasserbomben des Flugbootes beschädigten U-51 schwer. Ein Brennstoffbunker wurde beschädigt, so daß das Boot eine Ölspur zog. Der BdU befahl Knorr daraufhin, Lorient anzulaufen. Unglücklicherweise hörte die britische Funkaufklärung diesen Funkverkehr ab. Die Royal Navy postierte daraufhin das Minen-U-Boot „HMS Cachalot“ westlich Nantes so, daß U-51 es passieren mußte. Tatsächlich, am 20. August um 1.11 Uhr sichtete die verdoppelte Brückenwache der Briten das im hellen Mondlicht aufgetaucht laufende U-51. Wenig später feuerte die „HMS Cachalot“ in kurzer Folge auf ca. 1.400 m Entfernung sechs Torpedos auf das deutsche Boot ab. U-51 wurde sofort getroffen und sank schlagartig. Kein Besatzungsmitglied überlebte den Untergang.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Our photo shows U-51 on 5 July 1940 with three sinking pennants flying from its periscope as it passes through the Kaiser Wilhelm Canal on its way into Kiel. Note the emblem on the conning tower with the dogs „Atje“ and „Bambu“. U-51 was sunk on its very next patrol, which began on 9 August. The tanker „Sylvafield“ (5,709 GRT), a straggler from convoy HX-62, fell victim to U-51's torpedoes in the Irish Sea on 15 August, but the next day the submarine was surprised by a Sunderland of No. 210 Squadron, Coastal Command. The flying boat dropped four depth charges which badly damaged the U-boat. A fuel tank was damaged, causing the boat to leave an oil trail. The BdU ordered Knorr to make for Lorient. Unfortunately British signals intelligence intercepted these transmissions. The Royal Navy positioned the minelayer submarine „HMS Cachalot“ west of Nantes, where U-51 would have to pass by. On 20 August the doubled bridge watch on the British submarine sighted U-51 in the bright moonlight. A short time later „HMS Cachalot“ fired six torpedoes at the German submarine in rapid succession from a range of 1400 meters. U-51 was hit and went down quickly. None of its crew survived the sinking.*

Library for Contemporary History

* Georg Högel gibt den Namen des Hundes in seinem Buch „Embleme, Wappen, Malings“ fälschlicherweise als „Bambo“ an.

**In his book „Embleme, Wappen, Malings“, Georg Högel incorrectly gives the name as „Bambo“.*



Foto/Photo 6

Foto 6

Wie stark die von deutscher Seite angegebenen versenkten Tonnagemengen vielfach von den tatsächlichen abweichen, läßt sich am Beispiel von U-101 belegen. Nach 10 Feindfahrten unter den Kommandanten Kpilt. Frauenheim und Kpilt. Mengersen beanspruchte das Boot versenkte Schiffe mit einer Tonnage von 190.572 BRT. Stolz wurde die Versenkungsziffer am Turm unterhalb des Emblems der Crew 37/b* aufgemalt, nach dem das Boot ab März 1942 als Schulboot in der Ostsee Verwendung fand. Tatsächlich war es aber über 30% weniger Tonnage, nämlich nur 122.921 BRT, wie sich heute nachweisen läßt. Daß sich Versenkungen mit zunehmender Kriegsdauer durch die ständige Bedrohung schwieriger beobachten ließen ist bekannt, in der Anfangsphase des Krieges überrascht diese Abweichung jedoch. Die auf dem Foto zu sehende Elchschaufel war als Emblem das Erkennungszeichen der 24. U-Flottille (Ausbildung) in Memel, bei der U-101 ab September 1942 Verwendung fand. Offenbar sollte die echte Elchschaufel eine originelle Abwandlung sein.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 6

The tonnages claimed sunk by the German side often deviated sharply from the facts, as may be shown by the example of U-101. After ten patrols under the command of Kpilt. Frauenheim and Kpilt. Mengersen, the boat claimed a total of 190,572 GRT of enemy shipping sunk. After the submarine became a training boat in the Baltic in March 1942, the tonnage figure was proudly painted on the conning tower beneath the emblem of Crew 37/b*. It is now known, however, that the total tonnage sunk was 122,921 GRT, or more than 30% less than claimed. As the war went on the submarines were under constant threat, making it more difficult to observe the fate of attacked ships, but this deviation during the early part of the war is surprising. A moose antlers emblem was the recognition symbol of the 24th Submarine Flotilla (Training) in Memel, to which the U-101 was attached after September 1942. Obviously the real moose antlers seen in the photo were an original modification.

U-Boot Museum Cuxhaven

Foto 7

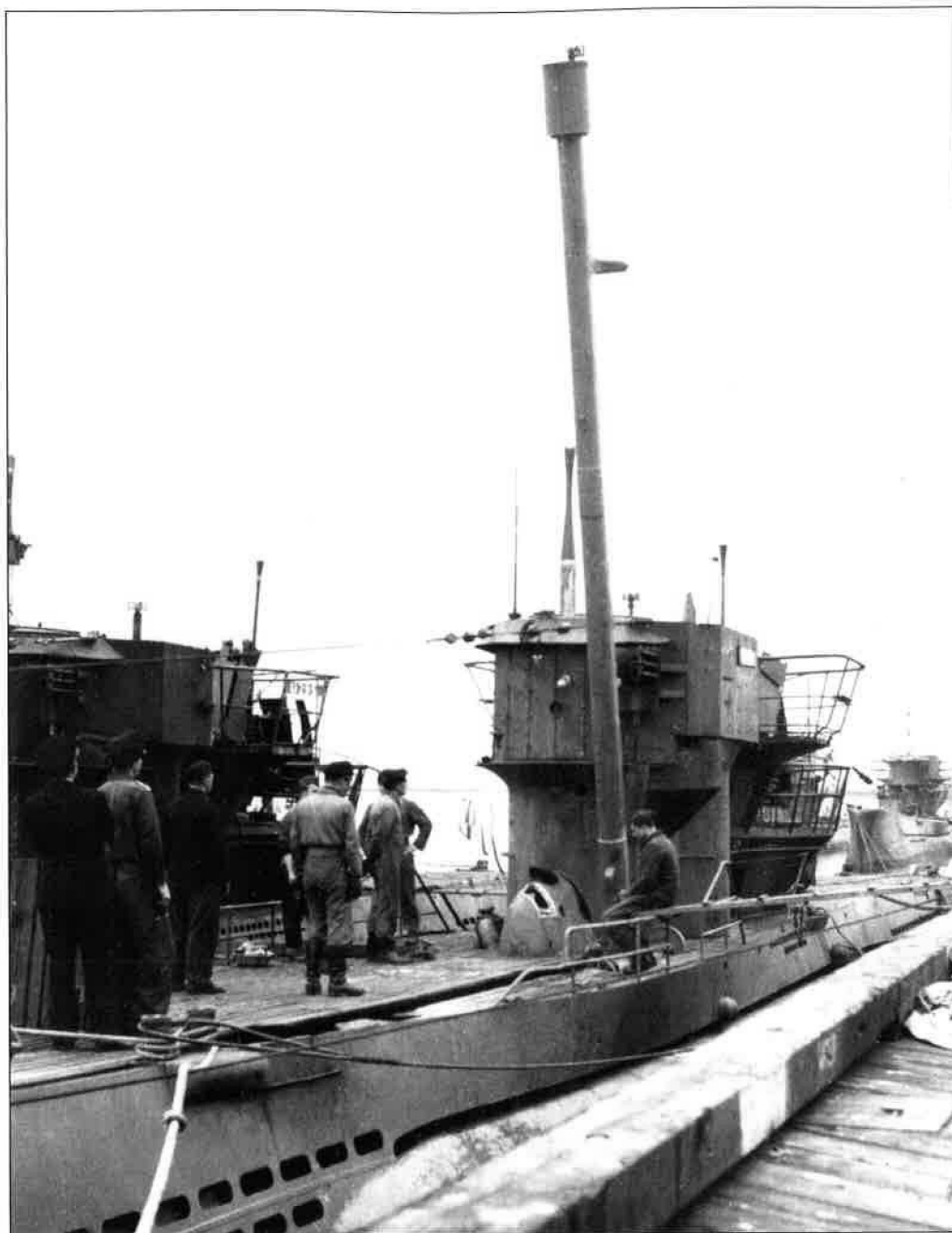
Eine gute Aufnahme, die U-278 mit hochgestelltem Klappschnorchel zeigt. Dieser lag bei den VII C Booten auf der Backbordseite des Decks in einer Bettung. Das im Januar 1943 in Dienst gestellte U-278 wurde erst im Oktober 1944 mit dem Schnor-

Photo 7

A good photo showing U-278 with raised folding snorkel. On Type VII C submarines this rested in a recess in the port side of the deck when retracted. Commissioned in January 1943, U-278 was not fitted with a snorkel until

* Oblt.z.S. Helmut Münster führte das Emblem seiner Crew 37/b ein, als er U-101 am 15. September 1942 in Memel übernahm.

* Oblt.z.S. Helmut Münster introduced the emblem of his Crew 37/b when he took over U-101 in Memel on 15 September 1942.



Foto/Photo 7

chel nachgerüstet. Entgegen den im Frühjahr 1944 nachträglich mit dem Schnorchel ausgestatteten Booten, ist bei U-278 keine Rohrleitung mehr an der Backbordseite des Turms vorhanden (siehe Fotos Seite 50 sowie U III/U IV). Aus dem Turm ragen v.l.n.r. hoch: die Antennen auf dem eingefahrenen Peilring, das Nachtluftzielsehrohr, eine Naxosantenne zur Flugzeugortung sowie der Lauf einer 37 mm Flak M42U. Die zwei 20 mm LM43U Zwillingslafetten auf dem oberen Wintergarten scheinen zu fehlen. Gleiches ist bei dem links von U-278 liegenden Typ VII C/41 Boot U-295 zu beobachten. Das Holzschild mit der Bezeichnung „U 295“ an der Brüstung des Wintergartens von U-295 sowie ein ebensolches Schild mit der Beschriftung „U-278“ an der Backbordseite des Turms von U-278 deuten darauf hin, daß die Aufnahme nach der Kapitulation in England gemacht wurde.

U-278 wurde am 31. Dezember 1946 im Rahmen der Operation „Deadlight“ versenkt. Seitens der Alliierten war beschlossen worden, im Winter 1945/46 die Versenkung von 116 erbeuteten und nicht benötigten deutschen U-Booten durchzuführen. Die Boote wurden in Loch Ryan/Schottland und in Lisahally/Irland gesammelt. Als Versenkungsgebiet wurde die Irische See ausgewählt. Um nicht in schwerer See U-Bootbesatzungen abbergen zu müssen, wurden alle U-Boote in die Versenkungsgebiete geschleppt. Dies führte dazu, daß nur 58 U-Boote die beiden Versenkungsräume erreichten, alle anderen Boote sanken bereits vorher in stürmischer See.

Sammlung Benson

October 1944. Unlike the boats that were retrofitted with a snorkel in the spring of 1944, U-278 had no trunking on the port side of the conning tower (see Photos Page 50 plus U III / U IV). Projecting from the conning tower are, from left to right: the antennas on the retracted DF loop, the night sky periscope, a Naxos antenna for aircraft detection and the barrel of a 37-mm Flak M42U. The two 20-mm LM43U twin mounts on the upper Wintergarten seem to be missing. The same can be observed on U-295, a Type VII C/41 U-boat lying to the left of U-278. The wooden shield with the script “U-295” the balustrade of U-295’s Wintergarten and a similar shield with the script “U-278” on the port side of U-278’s conning tower suggest that this photo was taken in England after the surrender.

U-278 was sunk on 31 December 1946 as part of “Operation Deadlight”. It had been decided by the Allies to sink 116 captured and unneeded German submarines in the winter of 1945-46. The boats were gathered in Loch Ryan, Scotland and Lisahally, Ireland. It was decided that they should be sunk in the Irish Sea. To avoid having to recover submarine crews in heavy seas, all of the U-boats were towed to where they would be sunk. As a result, just 58 U-boats reached the two sinking locations. The rest sank in stormy seas before reaching their destinations.

Benson Collection



Foto/Photo 8



Foto/Photo 9

Foto 9

Ein nicht alltäglicher VII C Turm ist auf dieser Aufnahme zu sehen. Es ist jener von U-763, aufgenommen am 7. Februar 1944 in La Pallice nach der Rückkehr von der 1. Feindfahrt. Die nach links und rechts zeigenden Rohrstützen sind für uns unerklärlich. Die Kreidebeschriftung am Turm lautet: „Im Boot man Magazine füllt, derweil die ganze Brücke brüllt, der Alte mit, ganz unverdrossen, der „Vogel“ ist schon abgeschossen“. Sie bezieht sich auf die Tatsache, daß U-763 auf dem Rückmarsch nach La Pallice am 4. bzw. 5. Februar bei Dunkelheit innerhalb von 24 Stunden dreimal von alliierten Flugzeugen angegriffen wurde. Hierbei war es bei der jungen Besatzung offenbar zu hektischen Momenten gekommen, die sich letztlich jedoch nicht in Fehlern niederschlug. Vielmehr konnte die Besatzung unter Kptlt. Cordes die Angriffe überaus erfolgreich abwehren und sowohl am 4.2. als auch am 5.2. je ein Flugzeug abschießen. Die Erfolge wurden in Form von Flugzeugsilhouetten und Abschußdatum auf dem Schutzschild der Flakwaffe festgehalten.

Das am Turm zu sehende „Einhorn“-Wappen war das Bootsemlen von U-763. Es handelte sich dabei um das Wappen der Partnerstadt Bludenz in Österreich, aus welcher der LI Kptlt. Ing. Tschanett stammte. Dessen Vater wiederum arbeitete in der Bludener Stadtverwaltung, wodurch die Patenschaft zustande kam. Die Olympiaringe deuten darauf hin, daß der Kommandant Kptlt. Cordes der Crew 36 angehörte und nicht, wie mehrfach publiziert, der Crew 34. Es sieht so aus, als seien die Olympiaringe zeitweise schwarz übermalt und das „Einhorn“-Emblem als Blechschild erst vor dem Einlaufen aufgeschraubt worden.

Während U-763 den Krieg überstand, fiel Kptlt. Ernst Cordes noch am 7. April 1945 als Kommandant des VII C Bootes U-1195. Das Boot wurde durch den britischen Zerstörer „HMS Watchman“ im Ärmelkanal durch Wasserbomben versenkt. 32 Mann der Besatzung fielen, 18 Mann konnten gerettet werden.

Sammlung Wilhelmj

Foto 8

Fotos von Schul-U-Booten, die sich durch Rammen anderer Boote, Schiffe oder Hafenanlagen den Bug mehr oder weniger stark umknickten, sind nicht selten. Meistens entstanden die Aufnahmen nach dem Anlegen am Kai. Ungewöhnlich ist indes ein Blick vom Turm auf ein derart beschädigtes Boot in Fahrt. Unser Foto wurde im Mai/Juni 1943 auf U-285 aufgenommen, als sich das Boot zur Ausbildung bei der 8.-U-Flottille in Danzig befand. Wie der Unfall zustande kam, ließ sich von uns nicht klären. Der krumme Bug dürfte aber beim Einlaufen in dem schmalen Fahrwasser vor dem Hafen erhöhte Anforderungen an den Obersteuermann gestellt haben.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 9

A non-standard Type VII C conning tower can be seen in this photo. It belongs to U-763, which was photographed at La Pallice on 7 February 1944 after returning from its first patrol. We are unable to explain the pipe brackets pointing to the left and right. The script in chalk on the conning tower reads: "Inside the boat they're filling magazines, while the whole bridge, including the old man, assiduously shouts that the "bird" has already been shot down." This refers to the fact that, while returning to La Pallice, U-763 was three times attacked by enemy aircraft in darkness on 4 and 5 February. This obviously caused some hectic moments for the young crew, which in the end made no mistakes, however. Indeed, the crew under Kptlt. Cordes fought off the attacks most successfully, shooting down one enemy aircraft on the 4th of February and another on the 5th. These successes were recorded in the form of aircraft silhouettes with dates on the anti-aircraft weapon's gun shield.

The "Unicorn" emblem on the conning tower was U-763's ship's badge. It was the emblem of the submarine's sponsor city of Bludenz, Austria, the home town of the LI, Kptlt. Ing. Tschanett. His father worked for the civil administration of Bludenz, hence the sponsorship. The Olympic rings indicate that Kptlt. Cordes was a member of Crew 36 and not Crew 34 as sometimes claimed. It looks as if the Olympic rings were temporarily overpainted black and that the "Unicorn" emblem on a metal shield had only been affixed prior to the submarine's arrival in port. While U-763 survived the war, Kptlt. Ernst Cordes was killed on 7 April 1945 as commander of the Type VII C boat U-1195. The boat was depth charged and sunk in the English Channel by the British destroyer "HMS Watchman". 32 members of the crew were killed, while 18 others were rescued.

Wilhelmj Collection

Photo 8

Pictures of training submarines with damaged bows resulting from collisions with other boats, ships or harbor installations are not rare. Most photos of this kind were taken after the submarine had tied up at the quay. A shot taken from the conning tower of a damaged boat while under way is unusual, however. Our photo was taken on U-285 in May-June 1943, when the boat was being used for training by the 8th Submarine Flotilla in Danzig. We have been unable to determine how the accident happened, however the crooked bow must have made the Obersteuermann's task more difficult when negotiating the narrow channel outside the port.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 10

Foto 10

Bereits im Juni 1940, in der Endphase des Westfeldzuges, nahm die Kriegsmarine die eroberten französischen Atlantikhäfen unter Beschlag, um sie als U-Boot Basen zu nutzen. Für die U-Boote entfiel damit der lange Anmarsch um England herum in den Atlantik. Nun hatte man seine Stützpunkte praktisch in Sichtweite des Kampffeldes und konnte seitens des BdU schnell reagieren. Auch alle erforderlichen Reparaturen waren in den Häfen durchführbar. Unsere Aufnahme zeigt U-65, ein Boot vom Typ IX B, im August 1940 während eines Dockaufenthalts in Brest. Das Boot lief von Lorient kommend am 22.8. in Brest ein und verließ den Hafen nach ausgeführten Arbeiten bereits 6 Tage später wieder. Auf dem Foto sieht man auf beiden Seiten des Bootes die angeleiteten Abstützbalken im Wasser des gefluteten Trockendocks schwimmen. Beachte ferner die Ölschlieren im Wasser des Docks.

Sammlung Menzel

Photo 10

The Kriegsmarine began evaluating the French Atlantic ports as potential submarine bases in June 1940, during the final phase of the Western Campaign. Use of French bases would eliminate the long voyage around Great Britain to reach the Atlantic. The Kriegsmarine now had bases practically within sight of the battlefield, enabling the BdU to react quickly. All needed repairs could also be carried out in the ports. Our photo shows U-65, a Type IX B submarine, in dock in Brest in August 1940. The boat arrived in Brest from Lorient on 22/8. It sailed again just six days later, after the work had been completed. In the photo one can see the bracing beams on leads floating in the flooded dry-dock. Also note the oil streaks in the dock water.

Menzel Collection

Foto 11

Vom 2. Januar 1941 bis zum 21. Juni 1942 führte Korv.Kpt. Richard Zapp (RK 23.4.1942) das IX C Boot U-66. In dieser Zeit absolvierte er mit dem Boot fünf Feindfahrten, auf denen er 17 Schiffe mit 118.702 BRT versenkte. U-66 operierte unter Zapp im Südatlantik, im Rahmen der ersten Welle der Operation „Paukenschlag“ vor der amerikanischen Ostküste und in der Karibik. Unser Foto zeigt ihn am 5. August 1941 beim Einlaufen in Lorient nach der 2. Feindfahrt. Während dieser Unternehmung versenkte U-66 die ersten vier Schiffe, davon alleine drei aus dem Konvoi SL-78. Der Geleitzug war zuvor von dem rückmarschierenden U-69 (Kpilt. Metzler) gesichtet worden und hatte sich nach Angriffen von U-69 und U-123 (Kpilt. Hardegen), die zur Versenkung von fünf Schiffen führten, weitgehend aufgelöst. Drei der versprengten Schiffe fielen dann U-66 zum Opfer. Interessant an diesem Foto ist das am Schanzkleid aufgemalte Kriegsverdienstkreuz.

U-Bootmuseum Cuxhaven

Photo 11

Korv.Kpt. Richard Zapp commanded U-66, a Type IX C boat, from 2 January 1941 to 21 June 1942 (Knight's Cross 23/4/1942). During that time he completed five patrols and sank 17 ships with a combined tonnage of 118,702 GRT. Under Zapp, U-66 operated in the South Atlantic, off the east coast of the USA as part of the first wave of "Operation Drumbeat", and in the Caribbean. Our photo shows the U-boat on 5 August 1941 as it sails into Lorient after its second patrol. U-66 sank its first four ships during this patrol, including three from convoy SL-78. The convoy had been sighted previously by the returning U-69 (Kpilt. Metzler), and after attacks by U-69 and U-123 (Kpilt. Hardegen) which sank five ships, it had become largely dispersed. Three of the dispersed vessels then fell victim to U-66. Interesting in this photo is the War Merit Cross painted on the bulwark.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 11



U-154 – das IX C Boot mit der „torpedospeienden Kuh“ am Turm

U-154 – The Type IX C Boat with the “Torpedo-spewing Cow” on the Conning Tower

von Axel Urbanke

Zu den bekanntesten Emblemen deutscher U-Boote im Zweiten Weltkrieg zählt jenes von U-154. Es ist die im Wasser schwimmende „torpedospeiende Kuh“, die in der Vergangenheit bei der Bebilderung von Büchern und Heften immer wieder das Interesse von Autoren fand. Allerdings wurde dabei fast ausschließlich auf Fotos einer einzigen Bildreihe zurückgegriffen, die 1942 von einem Kriegsbericht in der Karibik aufgenommen und heute im Bundesarchiv Koblenz verwahrt werden. Auf den Fotos ist jeweils der Turm von vorne zu sehen, wobei die Brückenwache Sonnenhüte trägt.

Doch zunächst zur Entstehungsgeschichte dieses ungewöhnlichen Emblems. Es wurde bereits bei der Indienstellung des Bootes bei der AG Weser Werft in Bremen am 2. August 1941 vom Kommandanten Korv.Kpt. Walther Kölle an den Turm gemalt. Kölle, zu diesem Zeitpunkt bereits 35 Jahre alt, hatte erst im Herbst 1940 von einer Funktion an der Marineschule Flensburg-Mürwik zur U-Bootwaffe gewechselt. Woher Kölles Idee für die „schwimmende Kuh“ rührte, ist nicht überliefert. Das Emblem war rot mit einer weißen Einfassung. Mit diesem Abzeichen am Turm lief U-154 am 7. Februar 1942 von Kiel zur 1. Feindfahrt in den Nordatlantik aus. Ohne Versenkungserfolge machte es dann 23 Tage später in Lorient, dem Stützpunkt der 2. U-Flottille fest. Es folgten zwei außerordentlich erfolgreiche Feindfahrten unter Kölle, bei der das Boot jeweils in der Karibik operierte. Auf der ersten dieser Unternehmungen, der 2. Feindfahrt, gelang es in der Karibik und vor Kuba fünf Schiffe mit 28.715 BRT zu versenken. Nach 60 Tagen auf See kehrte das Boot am 9. Mai 1942 wohlbehalten nach Lorient zurück. Die 3. Feindfahrt endete mit der Versenkung eines Frachtdampfers und eines kleinen Fischerbootes im Golf von Mexiko. Erneut brachte Kölle U-154 sicher nach Lorient zurück, wo das Boot am 23. August einlief. Etwa sechs Wochen nach Ende dieser 81tägigen Unternehmung übergab Korv.Kpt. Kölle am 7. Oktober 1942 das

U-154's emblem is one of the most familiar of any German submarine in the Second World War. Depicting a “torpedo-spewing cow” swimming in the water, it has been used by many authors to illustrate their books and magazines. In almost every case, they fell back on a single series of photos taken by a war reporter in the Caribbean in 1942 and now held by the Bundesarchiv Koblenz. The photos show the conning tower from the front, with the bridge watch wearing sun hats.

But first to the history of this emblem. It was painted on the conning tower by the boat's captain, Korv.Kpt. Walther Kölle, at the submarine's commissioning at the AG Weser shipyard in Bremen on 2 August 1941. Kölle, then already 35 years old, had only transferred to the submarine arm from a post at the Flensburg-Mürwik Naval Academy in the autumn of 1940. Where Kölle got the inspiration for the “swimming cow” is not known. The emblem was red with a white surround. With this emblem on its conning tower, U-154 sailed from Kiel on its North Atlantic first patrol on 7 February 1942. It arrived in Lorient, base of the 2nd Submarine Flotilla, 23 days later, having failed to sink any enemy ships. There followed two extremely successful patrols under Kölle, both in the Caribbean. In the first of these operations, the boat's second patrol, five ships with a combined tonnage of 28,715 GRT were sunk in the Caribbean and off Cuba. After sixty days at sea, the boat returned safely to Lorient on 9 May 1942. The third patrol ended with the sinking of a freight steamer and a small fishing boat in the Gulf of Mexico. Once again Kölle brought U-154 back to Lorient safely, arriving on 23 August. On 7 October 1942, about six weeks after the end of this 81-day patrol, Korv.Kpt. Kölle handed command

Foto 12

1. März 1942, U-154 läuft nach seiner 1. Feindfahrt im neuen Stützpunkt Lorient ein. Beachte den in einem dunklen schwarzgrau getarnten Turm des IX C Bootes.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 12

1 March 1942: after its first patrol, U-154 sails into the new base in Lorient. Note the conning tower of the Type IX C boat, which is camouflaged dark gray.

Library for Contemporary History

Kommando Korv.Kpt. Heinrich Schuch. Damit endete die Zeit, in der das Boot die „torpedospeienden Kuh“ am Turm führte, denn Korv.Kpt. Schuch brachte sein eigenes Emblem mit. Der wie Kölle mit 35 Jahren für einen Kommandanten ebenfalls schon betagtere Schuch hatte zuvor bereits U-37, U-38 und U-105 geführt und insgesamt sechs Feindfahrten absolviert. Von U-105 bracht Schuch nun das neue Emblem von U-154 mit, das die Kuh ersetzte. Es war der sogenannte „Stern von Rio“, ein vierzackiger, auf der Spitze stehender blauer Stern, der weiß gerahmt war.

Am 12. Oktober 1942 lief Schuch zu seiner ersten Feindfahrt mit U-154 aus. Die Unternehmung führte das Boot in den Raum vor Puerto Rico und von dort Richtung Süden vor die südamerikanische Küste bei Französisch Guyana. Am 7. Januar 1943 kehrte U-154 nach 88 Tagen auf See mit drei Versenkungswimpeln am Turm wieder nach Lorient zurück. Das Boot hatte auf dieser 4. Feindfahrt Schiffe mit 17.936 BRT versenkt.

Das Emblem der schwimmenden und „torpedospeienden Kuh“ wurde somit ein gutes Jahr vom 2. August 1941 bis zum 7. Oktober 1942 als Emblem von U-154 geführt. Das Boot absolvierte in diesem Zeitraum drei Feindfahrten, nach denen es jeweils in Lorient einlief. Die bekannten, in der Karibik aufgenommenen Fotos (**Foto 14**) des Turms mit sonnenhuttragender Brückenwache, sind somit auf der 2. oder 3. Feindfahrt aufgenommen worden.

Das von uns auf Seite 16 veröffentlichte Foto des Bootes mit schwarzgrauem Turm und hellgrauem Windschutzabweiser entstand am 1. März 1942 beim Einlaufen in Lorient nach der 1. Feindfahrt. Es ist die einzige der drei Feindfahrten, nach der das Boot ohne Versenkungswimpel einlief. Dunkel getarnte Türme waren 1942 bei vielen Booten der Flottillen an der Atlantikküste zu beobachten.

Kommandant Schuch stieg nach der Feindfahrt aus und übergab das Boot am 7. Februar 1943 an Oblt.z.S. Oskar-Heinz Kusch. Ob auch unter Kusch der „Stern von Rio“ weitergeführt wurde, ist bisher nicht zu klären gewesen. Oblt.z.S. Kusch führte das Boot auf zwei Feindfahrten, auf deren erster er vor Südamerika drei Handelsschiffe

of the submarine to Korv.Kpt. Heinrich Schuch. This ended the days of the „torpedo-spewing cow“ on the conning tower, for Korv.Kpt. Schuch brought his own emblem with him. Schuch, who like Kölle was a little old for a submarine commander at 35 years of age, had previously commanded U-37, U-38 and U-105, completing six patrols. U-154's new emblem had been brought by Schuch from U-105. It was the so-called „Star of Rio“, an upright four-pointed blue star outlined in white.

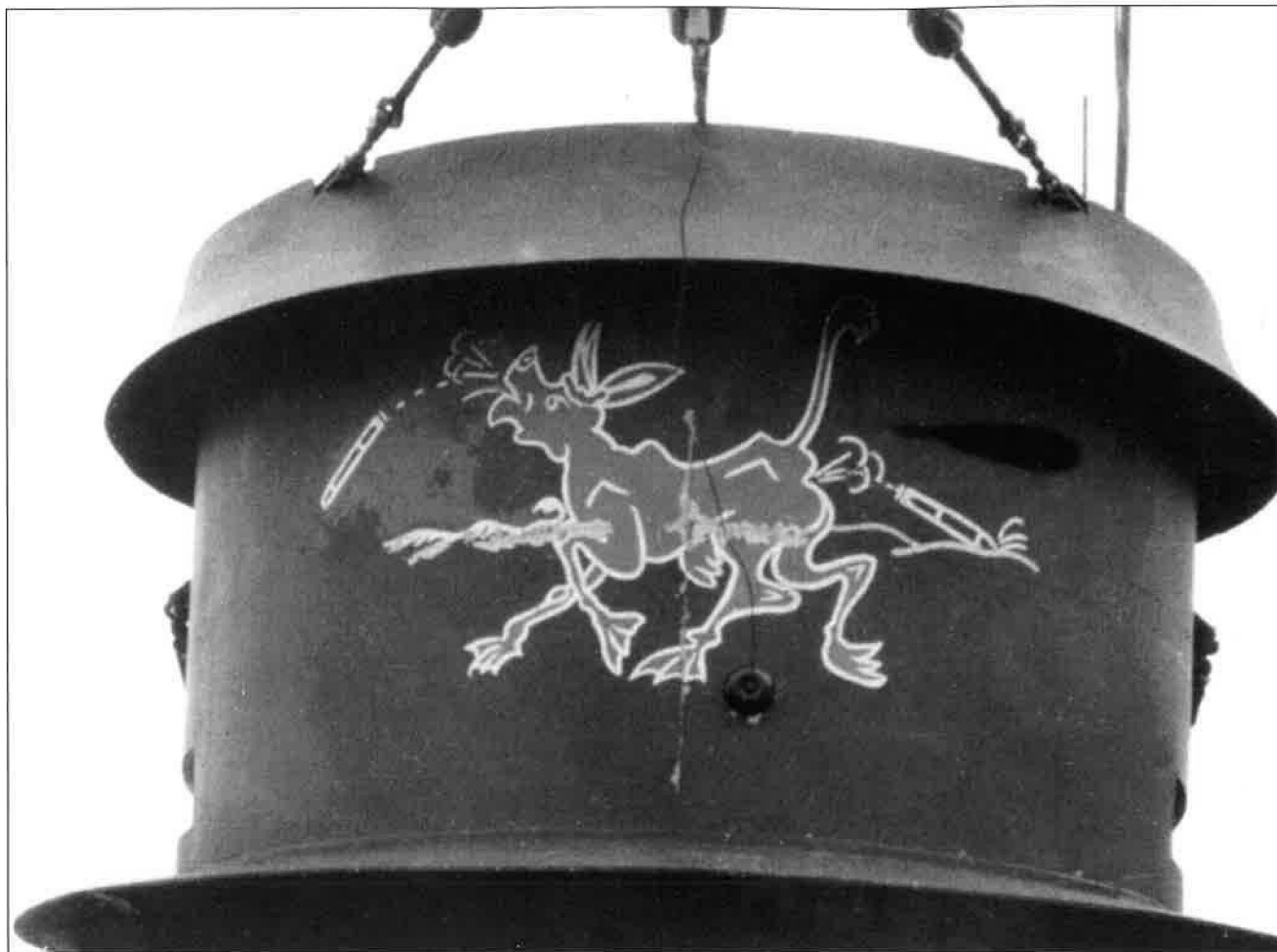
Schuch sailed on his first patrol in U-154 on 12 October 1942. The operation took the boat into the waters off Puerto Rico and from there south off the coast of South America to French Guyana. After 88 days at sea, on 7 January 1943 the boat returned to Lorient flying three sinking pennants from its conning tower. On its fourth patrol the U-boat had sunk 17,936 GRT of shipping.

The swimming, „torpedo-spewing cow“ emblem was worn by U-154 as the ship's emblem for more than a year, from 2 August 1941 to 7 October 1942. The boat completed three patrols during this period, returning to Lorient in each case. The well-known photos of the conning tower taken in the Caribbean (**Photo 14**) with the bridge watch in sun hats, were taken on either the boat's second or third patrols. Our photo of the boat on Page 16 with a black-gray conning tower and pale gray wind deflector, was taken on 1 March 1942 as the submarine sailed into Lorient after its first patrol with no sinking pennants. Dark-camouflaged conning towers were seen on many boats of the Atlantic Coast flotillas in 1942.

After this patrol captain Schuch banded the submarine over to Oblt.z.S. Oskar-Heinz Kusch on 7 February 1943. So far we have been unable to ascertain if the „Star of Rio“ was retained under Kusch. Oblt.z.S. Kusch commanded the boat on two patrols, damaging three merchant ships with torpedoes off South America during the first. Despite 80 days at sea, the next operations, U-154's sixth patrol, was unsuccessful. The submarine sailed into Lorient on



© by Juanita Franzi



Foto/Photo 13

Foto 13

Diese Aufnahme entstand wahrscheinlich vor dem Auslaufen von U-154 zur 1. Feindfahrt oder noch während der Ausbildungsphase in der Ostsee. Abweichend von Foto 12 ist der Windschutzabweiser ebenfalls schwarzgrau gestrichen und die Torpedos der „torpedospeienden Kuh“ sind nicht rot ausgemalt.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 13

This photo was probably taken as U-154 left port on its first patrol or during training in the Baltic. Unlike in Photo 12, the wind deflector is also painted dark gray and the torpedo-spewing cow's torpedoes are not painted red.

Library for Contemporary History

durch Torpedo beschädigen konnte. Die nächste Unternehmung, die 6. Feindfahrt von U-154, blieb trotz 80tägiger Operationsdauer erfolglos. Am 20. Dezember 1943 lief das Boot in Lorient ein. Doch auf beiden Fahrten war es zu Vorfällen gekommen, die für Kusch Konsequenzen ungeahnten Ausmaßes haben sollten. An Bord gab es nämlich während beider Unternehmungen erhebliche Auseinandersetzungen zwischen Kusch und den übrigen Offizieren. Der junge Kommandant machte kein Hehl daraus, Gegner des Regimes zu sein. Es kam deshalb mehrfach zu Konfliktsituationen zwischen Kusch und seinem I. WO Oblt.z.S. Abel, der überzeugter Nationalsozialist war. Das von Kusch befohlene Abhängen eines Bildes von Hitler in der Offiziersmesse, das häufige Hören von „Feindsendern“ und verschiedene andere Punkte führten schließlich dazu, daß Oblt.z.S. Abel seinen Kommandanten nach der Rückkehr von der 6. Feindfahrt des Bootes, am 12. Januar 1944 wegen „Feigheit vor dem Feinde“ denunzierte. Es würde zu weit führen, die gesamten Geschehnisse an dieser Stelle darzulegen, aber als Ergebnis der Meldung kam es in Kiel zu einem Kriegsverfahrensverfahren, in dem Oblt.z.S. Kusch am 26. Januar 1944 zum Tode verurteilt wurde. Am 12. Mai erfolgte in Kiel seine Hinrichtung durch Erschießung.

Wie sah letztlich das Schicksal von U-154 aus. Auf seiner 8. Feindfahrt, inzwischen unter Oblt.z.S. Gerth Gemeiner, wurde der Funkverkehr von U-154 durch die US Task Group 22.5 eingepöbelt, was am 2. Juli 1944 westlich Madeira zur Erfassung des Bootes durch den Zerstörer „USS Inch“ führte. Kurz darauf gelang es dem Zerstörer nur mit Glück, zwei von U-154 abgefeuerten akustischen „Zaunkönig“-Torpedos auszuweichen. Den dabei verlorengegangenen Kontakt konnten die „USS Inch“ und „USS Frost“ aber am nächsten Tag wieder aufnehmen. Wenig später versenkten die Zerstörer U-154 auf 34°00' N / 19°30' W schließlich mit Wasserbomben. Es entstand Totalverlust.

20 December 1943. On both patrols, however, there had been incidents that would have unforeseen consequences for Kusch. During both operations there were serious disagreements between Kusch and the other officers. Kusch made no effort to conceal the fact that he was an opponent of National-Socialism. On several occasions there were conflicts between Kusch and his 1st Watch Officer Oblt.z.S. Abel, who was a dedicated National-Socialist. Kusch ordered a picture of Adolf Hitler removed from the officer's mess and frequently listened to "hostile radio stations". On 12 January 1944, as the submarine was returning from its sixth patrol, this and other acts culminated in Oblt.z.S. Abel's denunciation of Kusch for "cowardice in the face of the enemy". There is not space here to relate the entire story, but the report resulted in an Oblt.z.S. Kusch being court-martialed in Kiel on 26 January 1944 and sentenced to death. He was executed by firing squad in Kiel on 12 May.

And what of the fate of U-154? While on its eighth patrol, by then under the command of Oblt.z.S. Gerth Gemeiner, US Task Group 22.5 homed in on the submarine's radio transmissions. On 2 July 1944 the destroyer "USS Inch" caught the U-boat off Madeira. U-154 fired two acoustically-guided "Zaunkönig" torpedoes, but the destroyer was lucky and evaded both. Contact was lost, but the next day the "USS Inch" and "USS Frost" regained contact. A short time later the destroyers sank U-154 with depth charges at position 34°00' N / 19°30' W. All hands were lost.



Foto/Photo 14

Foto 14

Ein Foto aus der bekannten Aufnahmeserie, die während der 2. oder 3. Feindfahrt von einem Kriegsberichterstatter in der Karibik aufgenommen wurde. Turm und Überwasserschiff waren bei vielen der in der Karibik operierenden U-Boote deutlich heller getarnt als normal, wie hier zu sehen ist.

Sammlung Ockert

Photo 14

A photo from the well-known series taken by a war reporter in the Caribbean during the submarine's second or third patrol. As on many U-boats operating in the Caribbean, the conning tower and the top deck are camouflaged much lighter than normal, as seen here.

Ockert Collection

Foto/Photo 15



Foto 15

U-154 während der 4. Feindfahrt unter Korv.Kpt. Schuch. An beiden Seiten der Stirnfront des Turmes ist der blaue „Stern von Rio“ zu sehen. Das Emblem wurde vor Beginn der Unternehmung von dem neuen Kommandanten eingeführt. Unten am Turm das Runen-Emblem der 2. U-Flottille, das im Herbst 1942 unter Korv.Kpt. Viktor Schütze bei der Flottille eingeführt wurde. Schütze hatte die Rune zuvor als Emblem von U-103 geführt.

Sammlung Lasseck

Photo 15

U-154 while on its fourth patrol under Korv.Kpt. Schuch. The blue "Star of Rio" may be seen on both sides of the forward conning tower. The new emblem was introduced by the new commander prior to the start of the operation. Below it on the conning tower is the Rune emblem of the 2nd Submarine Flotilla, which was introduced under Korv.Kpt. Viktor Schütze in the autumn of 1942. The Rune had previously been the emblem of U-103 under Schütze.

Lasseck Collection



Foto/Photo 16

Foto 16

U-128, aufgenommen während der Ausbildung im Sommer 1941. Beachte an der Steuerbordseite des Turms die Spielkartenfarbe Kreuz, das UAK Abzeichen des Bootes. Im Vordergrund das ins Deck eingelassene halbkreisförmige Fliegersichtzeichen, das aufklappbar war und dann einen weißen Kreis zeigte.

Sammlung Ockert

Photo 16

U-128, photographed during training in the summer of 1941. Note the club playing card symbol, the boat's UAK emblem, on the starboard side of the conning tower. In the foreground, recessed in the deck, is the semicircular air identification panel. When raised, it revealed a white disc.

Ockert Collection



Foto/Photo 17

Aufgelaufen im Oslofjord – U-128 in einer schwierigen Situation

Run Aground in Oslo Fiord – U-128 in a Difficult Situation

Daß einem U-Boot nicht nur die gegnerische Abwehr und die Gewalten der Meere gefährlich werden konnten, bekommt U-128 im Juli 1941 zu spüren.

Das IX C Boot ist am 12. Mai 1941 von Kptlt. Heyse in Dienst gestellt und anschließend der 2. U-Flottille (Ausbildung) zugewiesen worden. Nach abgeschlossener UAK Erprobung, die vom 18. Mai bis 6. Juni stattfindet, läuft das Boot am 6. Juni nach Rønne auf Bornholm. Dort wird es bis zum 7. Juni auf Geräuscentwicklung bei der Unterwasserfahrt abgehört. Es folgen einige Tage bei der TEK in Warnemünde sowie eine Werftliegezeit in den Oderwerken in Stettin, bevor vom 13. bis 25. Juli in der Flensburger Förde Einzelausbildung auf dem Lehrplan steht.

Am 26. Juli legt U-128 bereits um 5.00 Uhr morgens zusammen mit U-85 (Oblt.z.S. Greger) in Kiel ab, um für eine Übung nach Horten im Oslofjord zu laufen. Kurz nach Mittag erreichen die Boote gegen 13.50 Uhr den norwegischen Stützpunkt. Drei Tage später wirft U-128 um 10.33 Uhr in Horten die Leinen los, um gemeinsam mit U-85 sowie mit U-83 und U-146 eine Übung durchzuführen. Die beiden letzteren Boote kommen dafür aus Kristiansand/Norwegen bzw. Helsingör/Dänemark. U-128 läuft aufgetaucht eine knappe Stunde nach dem Auslaufen gerade im Pl.Q. AO 1656, als um 11.27 Uhr eine schwere Erschütterung durch das Boot geht, die einige der Männer von den Füßen reißt. Im selben Moment macht das Boot keine Fahrt mehr: Kommandant Heyse ist sofort klar, sein Boot ist auf Grund gelaufen. Aller Maschineneinsatz und auch ein Umtrimmen des Bootes führen in der Folge nicht zum Erfolg, es kommt nicht frei. Offensichtlich hat sich U-128 auf dem felsigen Untergrund regelrecht verhakt. Heyse bleibt letztlich nichts anderes übrig, als über Funk Hilfe zu rufen.

Am nächsten Tag treffen die Schlepper „Oliwar“ und „Donar“ bei dem Boot ein und versuchen es freizuschleppen. Doch die anfängliche Euphorie der U-Bootmänner

In July 1941 the crew of U-128 came to realize that enemy defenses and the power of the sea were not the only threats faced by a U-boat.

The IX C boat had been commissioned on 12 May 1941 by Kptlt. Heyse and subsequently assigned to the 2nd Submarine Flotilla (Training). After the completion of UAK trials (18 May to 6 June), the boat sailed to Rønne on Bornholm. There it underwent underwater sound trials until 7 June. It then spent several days at the TEK in Warnemünde and a layover in shipyard at the Oderwerken in Stettin before individual training in the Flensburger Förde from 13-25 July.

At five in the morning on 26 July, U-128 and U-85 (Oblt.z.S. Greger) set sail from Kiel for Horten to take part in an exercise in Oslo Fiord. The submarines arrived at the Norwegian base shortly after noon at about 13:50. Three days later U-128 cast off from Horten at 10:33 to carry out a training exercise with U-85, U-83 and U-146. The latter two boats were coming from Kristiansand, Norway and Helsingör, Denmark respectively. About an hour after setting sail, U-128 had just run emergence into grid square AO 1656, when at 11:27 a heavy jolt shook the boat, knocking several men off their feet. The submarine immediately came to a stop. Commander Heyse at once realized that the boat had run aground. Use of the engines and retrimming were unsuccessful and the boat remained stuck. U-128 had obviously become caught on the rocky bottom. In the end Heyse had no choice but to radio for help.

The next day the tugs „Oliwar“ and „Donar“ arrived over the submarine and tried to tow it free. The U-boat crew's initial euphoria over the arrival of help soon turned into long faces. No matter how the tug captains tried, U-128

Foto 17

Mit hoher Fahrt „durchpflügt“ der Bug von U-128 im Sommer 1941 das ruhige Ostseewasser.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 17

Summer 1941: moving at high speed, the bow of the U-128 plows through the calm waters of the Baltic Sea.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 18



Foto/Photo 19

Foto 19

Im Trockendock der Deutschen Werft in Kiel. Auch diese Aufnahme zeigt die starken Schäden am Boot, deren Reparatur vom 8. August bis 10. Oktober 1941 dauerte.

U-Boot Museum Cuxhaven

Foto 18

U-128 nach dem Einlaufen in Horten am 31. Juli 1941. Das Boot ist hecklastig getrimmt, so daß der beschädigte Bug aus dem Wasser ragt. Deutlich ist die starke Beschädigung an Kiel und Vorderbug erkennbar, durch den auch die vier Torpedorohre deformiert worden sind.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 19

In dry dock at the Deutschen Werft in Kiel. This photo also shows the heavy damage, which took from 8 August until 10 October to repair.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 18

U-128 after sailing into Horten on 31 July 1941. The boat is trimmed stern-heavy, causing the damaged bow to protrude from the water. The heavy damage to the keel and forward bow, which even deformed the four torpedo tubes, is clearly visible.

U-Boot Museum Cuxhaven

über das Eintreffen der Hilfskräfte schlägt schnell in Enttäuschung um. So sehr sich die Schlepperkapitäne auch mühen, U-128 rührt sich nicht von der Stelle. Gemeinsam mit dem Kommandanten Heyse kommt man zu der Entscheidung, daß nur durch ein Leichtern des Bootes eine Chance besteht, U-128 freischleppen zu können. Das heißt im Klartext, aus dem Boot muß Dieselöl abgepumpt werden. Am nächsten Tag trifft der Tanker „Freistein“ an der Havariestelle ein. Schlauchverbindungen werden angeschlagen und dann beginnt der Tanker mit dem Abpumpen von Dieselöl. Die Arbeiten dauern bis in die späten Abendstunden. Glücklicherweise erlaubt die helle skandinavische Sommernacht auch in den Abendstunden ein problemloses Weiterarbeiten. Nachdem U-128 bis auf einen Rest sein gesamtes Dieselöl abgeben hat, ist zu sehen, daß das Boot deutlich aufgeschwommen ist. Daraufhin unternimmt der Schlepper „Donar“ einen erneuten Freischleppversuch. Und tatsächlich, das Boot fängt an, sich zu bewegen. Mit zusätzlichem Einsatz der Dieselmotoren kommt es um 22.07 Uhr am 30. Juli dann endlich frei. Mit langsamer Fahrt läuft U-128 anschließend nach Horten zurück, wo es um 00.50 Uhr längsseits von U-129 festmacht.

Nach Überprüfung der Schäden, wobei festgestellt wird, daß der Kiel beschädigt und der Bug einschließlich der Torpedorohröffnungen eingedrückt ist, wird entschieden, U-128 nach Kiel zurücklaufen zu lassen. Dort macht es am 3. August 1941 fest. Vom 8. August bis 10. Oktober wird der Schaden im Dock der Deutschen Werft behoben und einige Tage später setzt U-128 seine Ausbildung in der Ostsee fort (siehe auch Edition 2, Seite 20/21).

refused to move. After consultation with Commander Heyse, they decided that they would only have a chance of towing U-128 free was to lighten the submarine. In plain language this meant pumping out some of the diesel fuel. The next day the tanker "Freistein" arrived at the scene of the accident. Hoses were connected and the tanker began pumping out the diesel fuel. The work lasted until the late evening. Fortunately the bright Scandinavian summer night made it possible to work into the evening hours without difficulty. After most of U-128's fuel had been pumped out it could be seen that the boat was clearly floating higher. The tug "Donar" then made another attempt, and the submarine began to move. With the additional use of the submarine's diesel engines, it finally broke free at 22:07 on 30 July. U-128 subsequently sailed at low speed back to Horten, where it tied up alongside U-129 at 00:50. A damage check revealed that the keel had been damaged and the bow, including the torpedo openings, pushed in. It was subsequently decided to send U-128 back to Kiel. It arrived there on 3 August 1941. The damage was repaired in the Deutschen Werft shipyard from 8 August to 10 October and several days later U-128 resumed training in the Baltic Sea (also see Edition 2, Pages 20-21).



Foto/Photo 20

U-375 – Mittelmeeroperation mit außergewöhnlichem Tarnanstrich

U-375 – Mediterranean Operations with an Unusual Camouflage Scheme

von Axel Urbanke

Die deutschen Frontboote wiesen eine Reihe interessanter Tarnanstriche auf, die je nach Operationsraum variierten. Insgesamt orientieren sie sich aber dabei meist an gewissen Schemen, die für bestimmte Operationsräume benutzt wurden. Krasse Abweichungen waren somit die absolute Ausnahme, aber es gab sie. Eines der Boote, die zeitweilig einen außergewöhnlichen Tarnanstrich aufwies, der wahrscheinlich kein zweites Mal anzutreffen ist, war U-375. Doch schildern wir zunächst die Geschichte des Bootes

Frontline German submarines bore a series of interesting camouflage schemes which varied according to their areas of operation. Most, however, were based on specific schemes used for certain areas of operations. Blatant deviations were thus the exception, but there were some. One of the boats that for a time wore a camouflage scheme that was probably unique was U-375. First, however, we will examine the boat's history.

Foto 20

U-375 mit seinem außergewöhnlichen Tarnanstrich an der Mole in La Spezia im Januar oder Februar 1942. Am Turmkragen befindet sich noch kein Windabweiser. Sammlung Huss

Photo 20

U-375 in its unusual camouflage scheme at the jetty in La Spezia in January or February 1942. There is as yet no wind deflector on the conning tower mantle. Huss Collection

Foto 21

Der I. WO von U-375, Oblt.z.S. Looks nimmt während der 1. oder 2. Feindfahrt mit dem Sextanten Besteck, um die Position des Bootes zu ermitteln. Auffällig ist die Kleidung von Looks. Er trägt eine Fliegerjacke der Luftwaffe aus Stoff mit Pelzkragen sowie eine lederne Fliegerhaube.

Photo 21

U-375's I WO, Oblt.z.S. Looks, calculates the submarine's position with a sextant during the first or second patrol. Looks is unusually dressed, wearing a fabric Luftwaffe flight jacket with fur collar and a leather flying helmet.



Foto/Photo 21

Das VII C Boot U-375 befindet sich seit 12. November 1941 unter Kptlt. Jürgen Koenenkamp auf seiner 1. Feindfahrt. Ohne einen Zwischenstop in einem Atlantikstützpunkt einzulegen, verlegt U-375 dabei direkt von Kiel ins Mittelmeer. Am 9. Dezember passiert das Boot ohne Zwischenfälle getaucht die Straße von Gibraltar. Am 2. Weihnachtsfeiertag läuft es dann bei der 29. U-Flottille in La Spezia ein.

On 12 November 1941 U-375, a Type VII C boat, was on its first operational patrol under Kptlt. Jürgen Koenenkamp. Without stopping at an Atlantic base, U-375 sailed directly from Kiel to the Mediterranean. On 9 December the submarine passed submerged through the Strait of Gibraltar without incident. It sailed into the 29th Submarine Flotilla's base in La Spezia on the second day of Christmas.

Am 17. Januar 1942 legt das Boot zu seiner 2. Feindfahrt ab, die 24 Tage dauert. Nachdem kurz nach dem Auslaufen ein Leck an der Antennendurchführung festgestellt wird, fällt zwei Tage darauf der Ob.Masch. Schwarz aus. Koenenkamp sieht sich daher gezwungen, Messina anzulaufen. Dort wird der Schaden behoben und der Ob.Masch. ausgeschifft und gegen einen neuen Mann ersetzt. Am 25. Januar kann Koenenkamp endlich Messina verlassen, doch die Unternehmung läuft einfach nicht glatt. Nach mehreren Flugzeugangriffen trägt das Boot am 5. Februar bei

On 17 January 1942 the boat set sail on its second patrol, which lasted 24 days. Shortly after the boat set sail, a leak in the aerial feed-through was discovered and two days later Ob.Masch. Schwarz became ill. Koenenkamp therefore saw no choice to head for Messina. There the defect was repaired and Ob.Masch. Schwarz was replaced by another man. Koenenkamp finally left Messina on 25 January, however the operation went anything but smoothly. After being

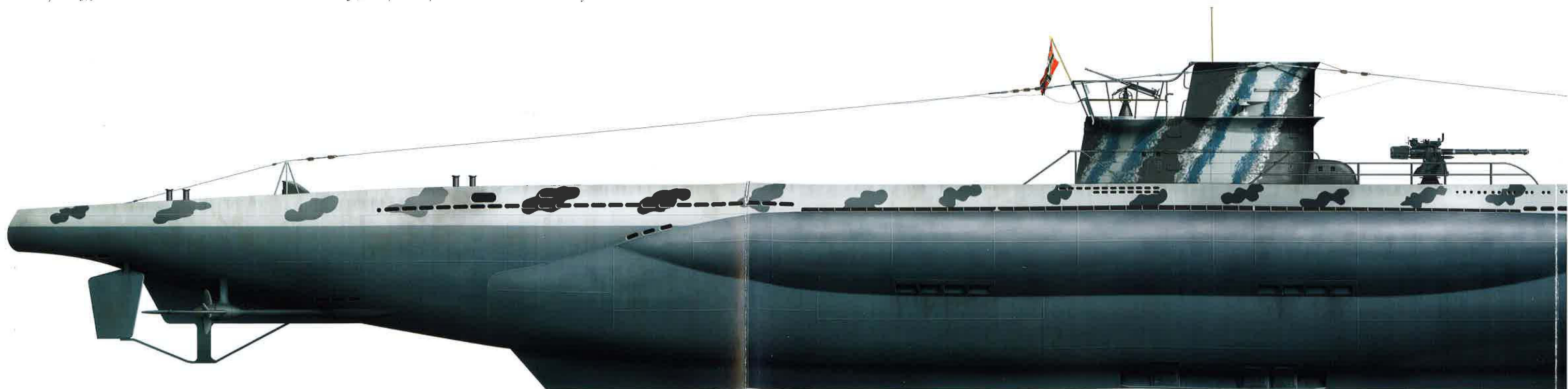


Foto 22

Kptlt. Jürgen Koenenkamp auf der Brücke seines Bootes beim Absuchen des Horizonts mit dem Fernglas.

Photo 22

Kptlt. Jürgen Koenenkamp on the bridge of his submarine, scanning the horizon with binoculars.



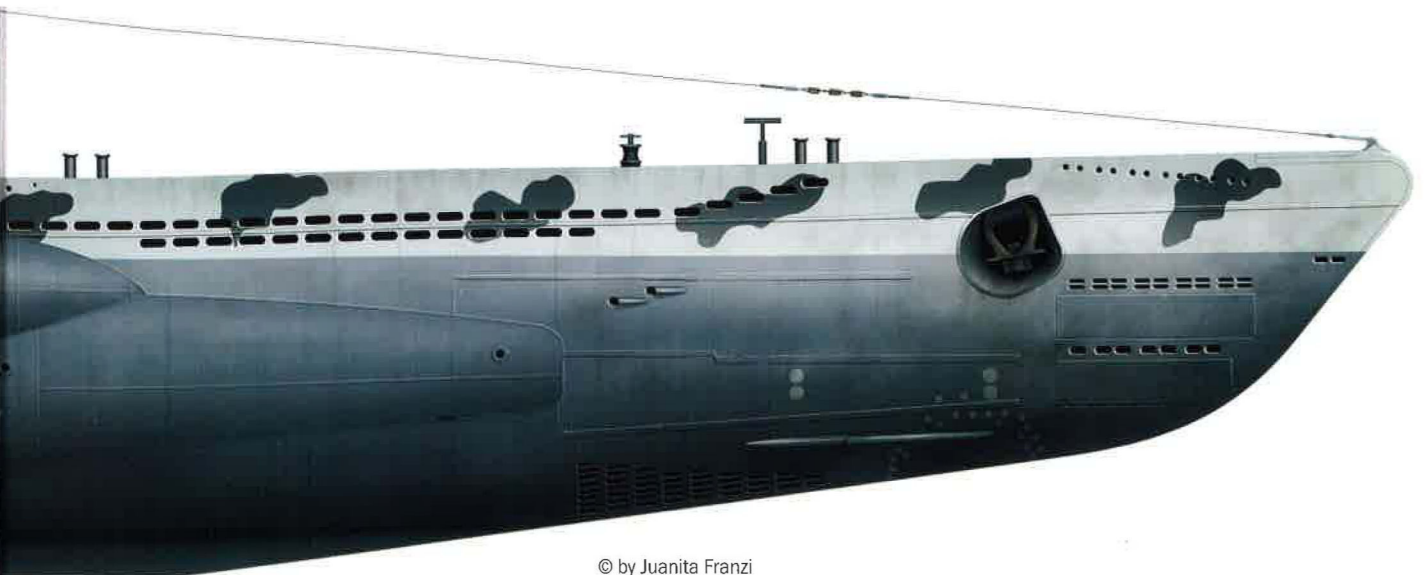
Foto/Photo 22

einer Wabo-Verfolgung durch einen alliierten Zerstörer im Pl.Q. CO 9133 diverse Schäden davon. Es liegt danach so tief im Wasser, daß die Tauchzellen stündlich nachgeblasen werden müssen. U-375 ist somit nur noch eingeschränkt klar. Angesichts dieser Situation macht sich Kptlt. Koenenkamp auf den Weg zurück nach La Spezia, wo er am 10. Februar wieder mit U-375 festmacht.

Vom 27. April bis 6. Mai erfolgt die 3. Feindfahrt. Auf dieser fängt das Boot am dritten Tag der Unternehmung einen Funkspruch von U-573 (Kptlt. Heinsohn) auf: „8555 Fliegerbombe. Tauch- und manövrierunfähig“. Koenenkamp nimmt darauf mit AK Kurs auf Heinsohns Position, nichtsahnend, daß sich U-573 aus eigener Kraft von der Position entfernt hat und auf Befehl des BdU am nächsten Tag in Cartagena/Spain einlaufen wird, wo die Spanier die Besatzung internieren. Die Brückenwache von U-375 kann um 23.40 Uhr das Kameradenboot also gar nicht mehr sichten, als es dessen gemeldete Position erreicht. Wegen technischer Probleme nimmt Koenenkamp noch am selben Tag Kurs auf La Spezia, wo U-375 am 6. Mai einläuft.

attacked several times by enemy aircraft, on 5 February the U-boat was depth-charged by an Allied destroyer in grid square CO 9133 and sustained a variety of damage. This caused it to sit so low in the water that the ballast tanks had to be repeatedly blown. U-375 was thus less than fully operational. Faced with this situation, Kptlt. Koenenkamp set course for La Spezia, where U-375 tied up on 10 February.

The third patrol lasted from 27 April to 6 May. On the third day of the operations, the boat received a radio message from U-573 (Kptlt. Heinsohn): “8555 aerial bomb. Unable to dive or maneuver.” Koenenkamp subsequently set course for Heinsohn’s position at maximum speed, unaware that U-573 had already moved off under its own power. The next day, on orders from the BdU, it sailed into Cartagena, Spain, where the crew was interned. Thus when U-375 reached its fellow boat’s reported position at 23:40 hours, the bridge watch could not locate it. Because of technical problems, that same day Koenenkamp set course for La Spezia, where U-375 tied up on 6 May.



© by Juanita Franzi

Nach einer fast zweimonatigen Werfliegezeit beginnt am 29. Juni 1942 die 4. Feindfahrt. Auf dieser gelingt Koenenkamp am 6. Juli der erste Versenkungserfolg mit U-375, als er im Morgengrauen vor Palästina den durch drei Sicherungsfahrzeuge bewachten norwegischen Frachter „Hero“ (1.376 BRT) mit zwei Torpedos trifft. Das Schiff wird innerhalb von 30 Sekunden praktisch zerrissen. Dadurch kommen 30 der 43 Besatzungsmitglieder ums Leben. Der anschließenden Wasserbombenverfolgung kann sich U-375 innerhalb von zwei Stunden entziehen.

Am 29. Juli tritt Kptlt. Koenenkamp dann den Rückmarsch an, nachdem die Torpedierung eines Dampfers zwei Tage zuvor wegen zweier Torpedo-Fehlschüsse gescheitert ist. Am Folgetag kommen im Pl.Q. CP 5752 kurz nach Mittag zwei ägyptische Segler in Sicht. Der erste wird auf 70 m Entfernung durch drei Schuß der 8,8 cm Deckskanone zum Vieren des Vorsegels veranlaßt. Dann verläßt die Besatzung das Schiff, bevor U-375 die „Amina“ (87 BRT) mit 48 Schuß der 8,8 versenkt. Die Besatzung überläßt man ihrem Schicksal. Die Männer des zweiten Seglers, „Ibkal“ (176 BRT), beobachten das Schicksal der „Amina“. Als U-375 dem Segler nachläuft und zwei Schüsse abfeuert, geht die Besatzung sofort von Bord. 28 Schuß der 8,8 Kanone besiegeln das Schicksal des Schiffes. Koenenkamp hat seiner Besatzung somit endlich zwei Artillerieversenkungen demonstrieren können, einen Wunsch, den er neun Tage zuvor im KTB niedergeschrieben hat. Nach der Versenkung der „Ibkal“ läuft U-375 zu dem Richtung Süden pullenden Rettungsboot. Die elf Besatzungsmitglieder reißen bei Annäherung des Bootes die Hände hoch, wohl in der Angst, umgebracht zu werden, so jedenfalls vermutet es Koenenkamp im KTB. Weiter schreibt er: „Ich winke ihnen zu und lasse eine Konserve hochhalten. Will ihnen Proviant geben, weil sie anscheinend kein Segel haben. Sie kommen achtern ans Heck und bekommen Dosenfleisch, Dosenwurst, Dosen- und Hartbrot und 10 Flaschen Mineralwasser. Sie erzählen, daß sie aus Beirut kommen, mehr ist nicht zu verstehen. Beim Ablegen schütteln alle der Nr. 1 die Hand. Als wir weiterfahren, klatschen sie und rufen schreiend laut „Heil Hitler“, setzen dann auch ihr Segel und kommen nach Süden

After two months in shipyard, on 29 June 1942 U-375 began its fourth patrol. At dawn on 6 July Koenenkamp registered U-375's first success, hitting the Norwegian freighter "Hero" (1,376 GRT), which was sailing with three escorts, with two torpedoes off Palestine. In matter of 30 seconds the ship was literally torn apart and 30 of its 43 crewmen were killed. U-375 was subsequently depth-charged by the escorts but escaped within two hours. On 29 July Kptlt. Koenenkamp headed for home. Two days earlier he had fired two torpedoes at a steamer but missed. Shortly after noon the next day, two Egyptian sailing ships were sighted in grid square CP 5752. Three shots from the 88-mm deck gun from a distance of 70 meters caused the first to strike its fore sails. The crew then abandoned ship before U-375 sank the "Amina" with 48 rounds from its 88-mm gun. The crew was left to its fate. The men on the second sailing ship, the "Ibkal" (176 GRT), watched the fate of the "Amina". When U-375 approached the vessel and fired two shots, the crew immediately abandoned ship. 28 rounds from the 88-mm gun sealed the ship's fate. At last Koenenkamp had been able to demonstrate to his crew two sinkings by gunfire, a desire he had recorded in the war diary nine days earlier. After sinking the "Ibkal", U-375 headed toward the lifeboat, which was being rowed south. When the U-boat came near, the eleven crewmen put up their hands, probably fearing they would be shot, or at least that is what Koenenkamp surmised in his war diary. He wrote: "I waved to them and had one of the men hold up a can of food. I wanted to give them some provisions, because it appeared they had no sail. They came onto the after deck and were given canned meat, tinned sausage, canned and hard bread and ten bottles of mineral water. They told us they were from Beirut, that was all we could understand. Before casting off they all shook the Number One's hand. When we moved away, they all clapped and loudly shouted "Heil Hitler". They then set their sail and headed off to the south." U-375 then went over to the burn-



Foto/Photo 23

Foto 23

Dieses Foto läßt sich zeitlich nicht genau einordnen. Aufgrund der Kleidung der Personen dürfte das Bild aber im Sommer aufgenommen worden sein, wobei nur 1942 oder 1943 in Frage kommen. Es zeigt, wie Kptlt. Koenenkamp einen Talisman, ein Tier auf Rädern, über die Stelling an Bord von U-375 zieht. Dem Tier wird von einer Frau Futter angeboten, damit es willig folgt, worüber sich die anwesenden U-Bootoffiziere amüsieren.

Photo 23

It is impossible to determine exactly when this photo was taken, however the clothing being worn suggests that it was in summer, which would mean either 1942 or 1943. It shows Kptlt. Koenenkamp pulling a good luck charm, an animal on wheels, up the gangway on board U-375. Submarine officers look on in amusement as a woman pretends to offer the animal food so that it will follow willingly.



Foto/Photo 24

gut voran.“ Anschließend geht U-375 nochmals an den brennenden Segler heran und bringt ihn durch leichtes Rammen zum Untergang. Drei Tage später macht Koenenkamp in Salamis fest.

Die 5. Feindfahrt dauert vom 22.8. bis 22.9.1942, also 31 Seetage. Erneut ist U-375 erfolgreich. Zunächst kann Koenenkamp am 26.8. im Operationsgebiet östliches Mittelmeer vor Syrien, dem Libanon und Palästina den britischen Frachter „Empire Kumari“ (6.288 BRT)* aus dem Konvoi LW-38 versenken. In der Folge gelingt U-375 am 3.9. auch noch die Versenkung eines kleinen Frachtdampfers, der mit drei Seglern zusammen läuft. Für die Segler setzt Koenenkamp Artillerie und für den Frachter einen Torpedo ein. Am 6.9. fällt U-375 ein weiterer Segler zum Opfer.

Die Ereignisse der 6. Feindfahrt haben wir eingehend in der Edition 2 beschrieben. Während dieser vom 14. November bis 23. Dezember 1942 währenden Unternehmung torpediert U-375 den britischen Kreuzer „HMS Manxman“. Das Royal Navy Schiff wird getroffen, entkommt in der Folge aber, da Koenenkamp vor Eintreffen der Luftsicherung keinen Fangschuß anbringen kann. Einen Tag vor Heilig Abend kehrt das Boot nach La Spezia zurück. Nach der Fahrt stellt der Kommandant im KTB fest, daß sich das neu eingebaute Fu.M.B. zur Flugzeugortung auf der Fahrt voll bewährt hat, Ansonsten wäre Koenenkamps Ansicht nach ein Aufenthalt im Operationsraum nicht möglich gewesen.

Vom 4. Februar bis 2. März findet die 7. Feindfahrt von U-375 im Mittelmeer statt. Es ist eine Unternehmung, bei der es zu mehreren ungewöhnlichen Zwischenfällen kommt. Zunächst tritt kurz nach dem Auslaufen eine Leckage am Seerohr auf, die am 6.2. in Messina behoben werden soll. Dort sind die Werftarbeiter trotz schneller Feststellung des Fehlers aber nicht dazu zu bewegen, länger als 15 Uhr zu arbeiten. Kpilt. Koenenkamp muß mit ansehen, wie die Arbeiter pünktlich Feierabend machen und U-375 hinter sich lassen. Am nächsten Vormittag ist der Schaden dann zügig behoben und U-375 kann auslaufen. Zwei Tage später, am 8. Februar, läßt sich dann nach einem Alarmtauchen beim Wiederauftauchen das Turmluk nicht öffnen. Der I.W.O steigt daraufhin durchs Kombüsenluk aus und öffnet das Luk von außen. Ein Grätting (begehbare Gitterrost) hat sich unglücklich über dem Turmluk verhakt.

ing sailing ship again and gently rammed it, causing the vessel to sink. Three days later Koenenkamp tied up in Salamis.

The fifth patrol lasted from 22 August to 22 September 1942, or 31 days at sea. U-375 was again successful. On 26 August in the Eastern Mediterranean area of operations off Syria, Lebanon and Palestine, Koenenkamp sank the British freighter "Empire Kumari" (6,288 GRT) from convoy LW-38. Then on 3 September U-375 also sank a small steam freighter sailing with three sailing ships. Koenenkamp used gunfire to dispatch the sailing ships and a torpedo for the freighter. On 6 September another sailing ship fell victim to U-375.*

The events of the sixth patrol were described in detail in Edition 2. During this operation, which lasted from 14 November to 23 December 1942, U-375 torpedoed the British cruiser "HMS Manxman". The Royal Navy vessel was hit but subsequently escaped because air cover arrived and prevented Koenenkamp from administering a finishing shot. The boat returned to La Spezia a day before Christmas Eve. After the patrol the commander recorded in the war diary that while at sea the radar detector had successfully detected enemy aircraft. In Koenenkamp's view, without it operations in the Mediterranean would not have been possible.

U-375 carried out its seventh patrol in the Mediterranean from 4 February to 2 March. It was an operation that saw several unusual incidents take place. Soon after putting to sea, a leak developed on the periscope. This was supposed to be repaired in Messina on 6 February. The shipyard workers quickly identified the problem, but they could not be convinced to work past 15:00 hours. Kpilt. Koenenkamp had to watch as the workers punctually clocked out and walked away from U-375. The next morning the damage was quickly repaired and U-375 was able to depart. Two days later, on 8 February, the conning tower hatch could not be opened following a practice crash-dive. The 1st Watch Officer subsequently climbed out the after hatch and opened the conning tower hatch from the outside. A grating had become stuck over the conning tower hatch. But that was not the end to the incidents during this operation. On 16 February U-375 was in the operations area off Tripoli

* bei der „Empire Kumari“ handelte es sich um die ehemalige deutsche „Sturmfels“. Das Schiff war am 28. August 1939 in dem iranischen Hafen Bandar Shapur interniert worden. Ein Jahr später, am 25. August 1941 setzte die Besatzung das Schiff in Brand, aber die Briten konnten das Feuer löschen. Die „Sturmfels“ wurde daraufhin repariert und in „Empire Kumari“ umbenannt. Fortan fuhr sie unter britischer Flagge.

"The "Empire Kumari" was the former German "Sturmfels", which had been interned in the Iranian port of Bandar Shapur on 28 August 1939. One year later, on 25 August 1941, the crew set the ship on fire, but the British were able to put it out. The "Sturmfels" was repaired and renamed "Empire Kumari". It subsequently sailed under the British flag.

Foto 24 + 25

Kptlt. Jürgen Koenenkamp (rechts) und sein I. WO Oblt.z.S. Hartwig Looks nach dem Ende der 1. Feindfahrt in La Spezia am 26. Dezember 1941. Koenenkamp trägt am Kragen ein Sträußchen aus Edelweiß, von dem ein Teil den Weg in das Fotoalbum von Looks fanden und bis heute erhalten ist (**Foto 25**). Oblt.z.S. Looks übernahm im Mai 1942 als Kommandant U-264. Das Boot wurde auf seiner 5. Feindfahrt am 19. Februar 1944 im Atlantik vernichtet, wobei Looks mit seiner gesamten Besatzung gerettet wurde.

Photos 24 + 25

Kptlt. Jürgen Koenenkamp (right) and his I. WO Oblt.z.S. Hartwig Looks in La Spezia on 26 December 1941 after completion of the first patrol. Koenenkamp wears a small posy of edelweiss on his collar. A piece of this found its way into Looks' photo album and survives to this day (**Photo 25**). In May 1942 Looks took over as commander of U-264. The submarine was destroyed in the Atlantic on 19 February 1944 while on its fifth patrol. Looks and his entire crew were rescued.



Foto/Photo 25

Aber damit nicht genug der Zwischenfälle während dieser Unternehmung, Am 16. Februar befindet sich U-375 im Operationsgebiet vor Tripolis und kann einen von der Luftaufklärung gemeldeten Konvoi partout nicht finden. In dieser Situation stellt der Kommandant etwas fest, was er im KTB wie folgt beschreibt: „Durch ein grobes Versagen des wachhabenden Funkmaaten Schilling wurden mir FTs nicht vorgelegt. Schilling wurde wegen Nachlässigkeit im Dienst bestraft.“ Als dann durch einen Wabo-Angriff auch noch das Angriffsrohr unbrauchbar wird, bricht Koenenkamp die Feindfahrt ab und läuft erfolglos den Stützpunkt Salamis an.

Auch die 8. Feindfahrt bringt für U-375 keine Versenkungserfolge. Während der 33tägigen Operation vom 17. März bis 19. April 1943 bekommt das Boot erneut die starke alliierte Luftüberwachung zu spüren. Koenenkamp ist es kaum möglich, aufzutauchen und die Batterien zu laden, da sofort Flugzeuge geortet werden. Immer wieder müssen die Männer über Kalipatronen atmen, weil der Sauerstoff im Boot knapp ist. Der Umstand, daß am 17. April, zwei Tage vor Ende der Unternehmung, alle Kalipatronen aufgebraucht waren, sagt alles.

Nach einer über zweimonatigen Feindfahrtpause legt U-375 am 27. Juni 1943 um 16.00 Uhr in Toulon zu seiner 9. Feindfahrt ab. Aber der Beginn der Unternehmung steht erneut unter keinem guten Stern. Beim Prüfltauchen, 25 Minuten nach dem Auslaufen, lecken das Zentralsehrohr und die Stevenrohrbuchse stark. Das Boot muß daher wohl oder übel zu Reparatur der Schäden wieder einlaufen. Erst am 29. Juni ist U-375 wieder auslaufklar. Gemeinsam mit U-409 (Oblt.z.S. Maßmann) verläßt es am Morgen den Hafen von Toulon. Es ist ein Abschied ohne Wiederkehr, denn beiden Booten wird diese Feindfahrt zum Verhängnis*.

Noch am selben Tag werden die U-375 und U-409 ins Planquadrat CH 21297 befohlen, um dort die Besatzung eines notgewässerten deutschen Flugzeuges zu retten. Doch wie sich später herausstellt, ist diese bereits von einer Seenotmaschine geborgen worden.

and unable to locate anywhere a convoy reported by aerial reconnaissance. In this situation the commander discovered something that he recorded in the war diary as follows: "Because of a serious failure on the part of Funkmaat Schilling, who was on watch, I did not receive several radio messages. Schilling was punished while on duty for negligence." Then the attack periscope was rendered unusable in a depth charge attack and Koenenkamp decided to abort the patrol. He sailed into the base at Salamis empty handed.

U-375 also failed to sink any ships on its eighth patrol. During the 33-day operation, which lasted from 17 March to 19 April, the submarine once again felt the affects of Allied air power. Koenenkamp was scarcely able to surface long enough to recharge the batteries, as each time enemy aircraft were detected. The men were forced to breathe through soda-lime cartridges because there was not enough oxygen in the boat. All of the cartridges had been used up by 17 April, two days before the end of the operation, which says a great deal.

After a two-month break in patrols, at 16:00 on 27 June 1943 U-375 put to sea from Toulon on its ninth patrol. Once again, however, the operation began under a bad omen. During a test dive 25 minutes after sailing, the central periscope and stern tube socket began leaking heavily. For better or worse, the submarine had to return to port to have the problem fixed. Not until 29 June was U-375 clear to depart. That morning it left Toulon harbor with U-409 (Oblt.z.S. Maßmann). It was a departure with no return, for both submarines came to grief on this patrol*.

That same day U-375 and U-409 were ordered into grid square CH 21297 to rescue the crew of a ditched German aircraft. It later turned out that the crew had already been picked up by an air-sea rescue machine. U-375



Foto/Photo 26

Foto 26

Ein weiteres Foto von U-375 mit seinem außergewöhnlichen Tarnanstrich an der Kaimauer in La Spezia. Diese Aufnahme zeigt den kompletten Turm des Bootes.

Photo 26

U-375 in its unusual camouflage scheme once again, this time quayside in La Spezia. This photo shows the entire conning tower.

Daraufhin nimmt U-375 Kurs auf die algerische Küste, wo seit dem 22. Juni alle verfügbaren deutschen U-Boote zur Bekämpfung des alliierten Nachschubverkehrs eingesetzt sind. In der Nacht des 4. Juli kann U-375 dort aus dem Zubringer-Konvoi KMS-18B zwei Schiffe versenken. Um 21.40 Uhr trifft Koenenkamp mit einem Viererfächer zeitgleich den britischen Frachter „St. Essylt“ (5.634 BRT) und das Passagierschiff „City of Venice“ (8.762 BRT). An Bord der „St. Essylt“ befinden sich neben der 79köpfigen Besatzung 320 Soldaten. Das Schiff brennt zwar sofort, sinkt aber nicht. So gelingt es den Begleitschiffen bis auf zwei, alle an Bord befindlichen Männer zu retten. Erst am nächsten Morgen explodiert das Schiff. Auf der „City of Venice“ befinden sich im Moment der Treffer sogar 482 Männer, darunter 292 eingeschifft Soldaten. Die zur Hilfe eilenden Schiffe können trotz der Dunkelheit 461 Mann retten. Drei Tage nach diesen Versenkungen muß U-375 die Feindfahrt unterbrechen und Toulon anlaufen, da das GHG (Gruppenhorchgerät) defekt ist. Nach Beseitigung des Schadens läuft das Boot am 10. Juli sofort wieder aus. Im Geleit mit U-561 geht es am 11.7. durch die Straße von Bonifatus zwischen Sardinien und Korsika. Als Operationsgebiet ist den Booten das Gebiet östlich Siziliens zugewiesen worden, nachdem am Vortag die Landung der Alliierten an der Süd- und Südostküste Siziliens erfolgt ist. Als die beiden Boote am 12. Juli nach Einbruch der Dunkelheit von Norden kommend die Straße von Messina durchlaufen wollen, werden sie um 22.14 Uhr von drei britischen MTB angegriffen. U-561 erhält dabei einen Torpedotreffer von MTB 82, durch den das

then set course for the Algerian coast, where since 22 June every available German submarine had been committed to attack Allied supply traffic. On the night of 4 July U-375 was able to sink two ships from the shuttle convoy KMS-18B. Koenenkamp fired a spread of four torpedoes which struck the British freighter „St. Essylt“ (5,634 GRT) and the passenger ship „City of Venice“ (8,762 GRT) simultaneously. Aboard the „St. Essylt“ was a crew of 79 and 320 troops. The ship immediately caught fire but did not sink. The escorts were therefore able to save all aboard except for two. The next morning the ship blew up. When it was hit, the „City of Venice“ had 482 men on board, including 292 troops. Despite the darkness, the ships that rushed to the scene were able to rescue 461 men. Three days after this sinking, U-375 was forced to break off the operation and head for Toulon, as the GHG (sound locator system) had malfunctioned. After it was repaired the boat immediately put to sea again (10 July). In convoy with U-561, on 11 July it passed through the Strait of Bonifatus between Sardinia and Corsica. The boats' assigned area of operations was the area east of Sicily, the Allies having landed on the island's southern and southeastern coasts the day before. After darkness fell on 12 July the two boats approached the Strait of Messina from the north, and at 22:14 they were attacked by three British motor torpedo boats. U-561 was hit by a torpedo from MTB 82 and



* U-409 wurde am 12. Juli 1943 nordöstlich Algier nach schweren Beschädigungen durch Wasserbomben des britischen Zerstörers „HMS Inconstant“ zum Auftauchen gezwungen. 37 Mann der Besatzung, unter ihnen der Kommandant, konnten sich aus dem Boot retten. 11 Männer kamen ums Leben.

*On 12 July 1943 northeast of Algiers, U-409 was seriously damaged by depth charges dropped by the British destroyer „HMS Inconstant“ and forced to surface. 37 members of the crew, including the commander, were able to save themselves. Eleven members of the crew lost their lives.

Boot blitzartig sinkt. Nur dem auf der Brücke befindlichen Kommandanten Oblt.z.S. Henning und vier Mann der Brückenwache gelang es sich zu retten. U-375 läuft nach dem Angriff weiter. Am 18. Juli greift es ein Ostgeleit an, aber Koenenkamps Torpedos gehen fehl. Eine Woche später, am 25. Juli, meldet sich das Boot ein letztes Mal aus 36°40' N / 16°00' E. Danach wartet man beim BdU vergeblich auf weitere Lebenszeichen des Bootes. Erst nach dem Krieg wird sich klären lassen, das U-375 am 30. Juli 1943 westlich der Mittelmeerinsel Pantelleria auf 36°40' N / 12°28' E von dem amerikanischen U-Jäger „USS PV-624“ versenkt worden ist. Es nimmt die gesamte Besatzung mit in die Tiefe.

Was läßt sich nun über die auf den Fotos zu sehende seltene Tarnbemalung von U-375 sagen. Fest steht, daß die Boote der 29. U-Flottille mit allerhand Tarnanstrichen aufzuwarten hatten, wobei Tupfentarnungen am häufigsten zu beobachten waren. Der Tarnanstrich, den U-375 führte, scheint jedoch einmalig nur an diesem Boot verwendet worden zu sein. Die fraglichen Fotos stammen aus dem Album des I. WO Oblt.z.S. Looks und entstanden in La Spezia. Da Looks von La Spezia aus nur noch die 2. Feindfahrt des Bootes mitmachte, bevor er im März 1942 zum Kommandantenlehrgang abkommandiert wurde, müssen die Aufnahmen vor bzw. nach der 2. Feindfahrt aufgenommen worden sein. Die 1. Feindfahrt scheidet indes aus, da U-375 ohne Tarnanstrich von Kiel nach La Spezia lief. Das Bild stammt also aus dem Zeitraum Januar/Februar 1942. Ob das Boot den Anstrich auch anschließend beibehielt, ist unklar. Die Tarnung bestand aus einer Tupfentarnung am gesamten Überwasserschiff mit Ausnahme des Turms. Dieser war mit schräg verlaufenden, getupften und gemalten Streifen versehen. Die Farben der Streifen dürften hellgrau und blau gewesen sein, während die Grundfarbe des Turms zweifelsfrei dunkelgrau war.

Quellen:

KTB U-375
Fotoalbum Looks
Unterlagen U-Boot Museum Cuxhaven

went down in seconds. Ship's captain Oblt.z.S. Henning, who was on the bridge, and four members of the bridge watch were the only members of the crew able to save themselves. U-375 sailed on after the attack. On 18 July the boat attacked an eastbound convoy but Koenenkamp's torpedoes missed. On 25 July the U-boat sent a final position report from 36°40'N / 16°00'E. After that the BdU waited in vain for further signs of life from the boat. Not until after the war was it learned that U-375 had been sunk by the American sub-chaser USS PV-624 west of the Mediterranean island of Pantelleria at position 36°40'N / 12°28'E on 30 July 1943. The entire crew went down with the submarine.

What can be said about U-375's unusual camouflage scheme seen in the photographs? It is known that the boats of the 29th Submarine Flotilla had all sorts of camouflage schemes, with spotted camouflaged being the most commonly seen. U-375's camouflaged scheme, however, appears to have been unique to this submarine. The photos in question are from the album of 1st Watch Officer Oblt.z.S. Looks and were taken in La Spezia. Looks only took part in the boat's second patrol from La Spezia before leaving in March 1942 to take part in a submarine commander's course, thus the photos must have been taken before or after the second patrol. The first patrol is eliminated because U-375 sailed from Kiel to La Spezia without camouflage, therefore the photos must have been taken sometime in January-February 1942. It is not known if the boat subsequently retained this camouflage scheme. The entire top deck was camouflaged with blotches of color with the exception of the conning tower. It was given diagonal daubed and painted stripes. The color of the stripes may have been pale gray and blue, while the base color of the conning tower was undoubtedly dark gray.

Sources:

U-375 War Diary
Look photo album
Records at the U-Boot Museum in Cuxhaven



© by Juanita Franzi



Foto/Photo 27

Foto 27

Ein weiteres Foto vom 26. Dezember 1941. Es zeigt die Besatzung von U-375 auf dem Turm und Achterdeck. In der Bildmitte vorne Kptlt. Koenenkamp und rechts neben ihm sein I. WO Oblt.z.S. Looks. Die Aufnahme zeigt gut, wie groß die beiden Offiziere waren, denn sie überragen die Masse der Besatzung.

Photo 27

Another photo taken on 26 December 1941. It shows the crew of U-375 on the conning tower and after deck. Front and center is Kptlt. Koenenkamp and to his right his First Watch Officer Oblt.z.S. Looks. The photo shows just how tall these two officers were, as they tower above the rest of the men.

Foto 28

La Spezia, 23. Dezember 1942. Kptlt. Jürgen Könenkamp nach dem Einlaufen auf dem Turm von U-375 mit dem Wimpel der seiner Ansicht nach versenkten „HMS Manxman“ im Hintergrund. In der oberen Ecke des Wimpels ist die Seekriegsflagge der Royal Navy dargestellt.

Sammlung Huss

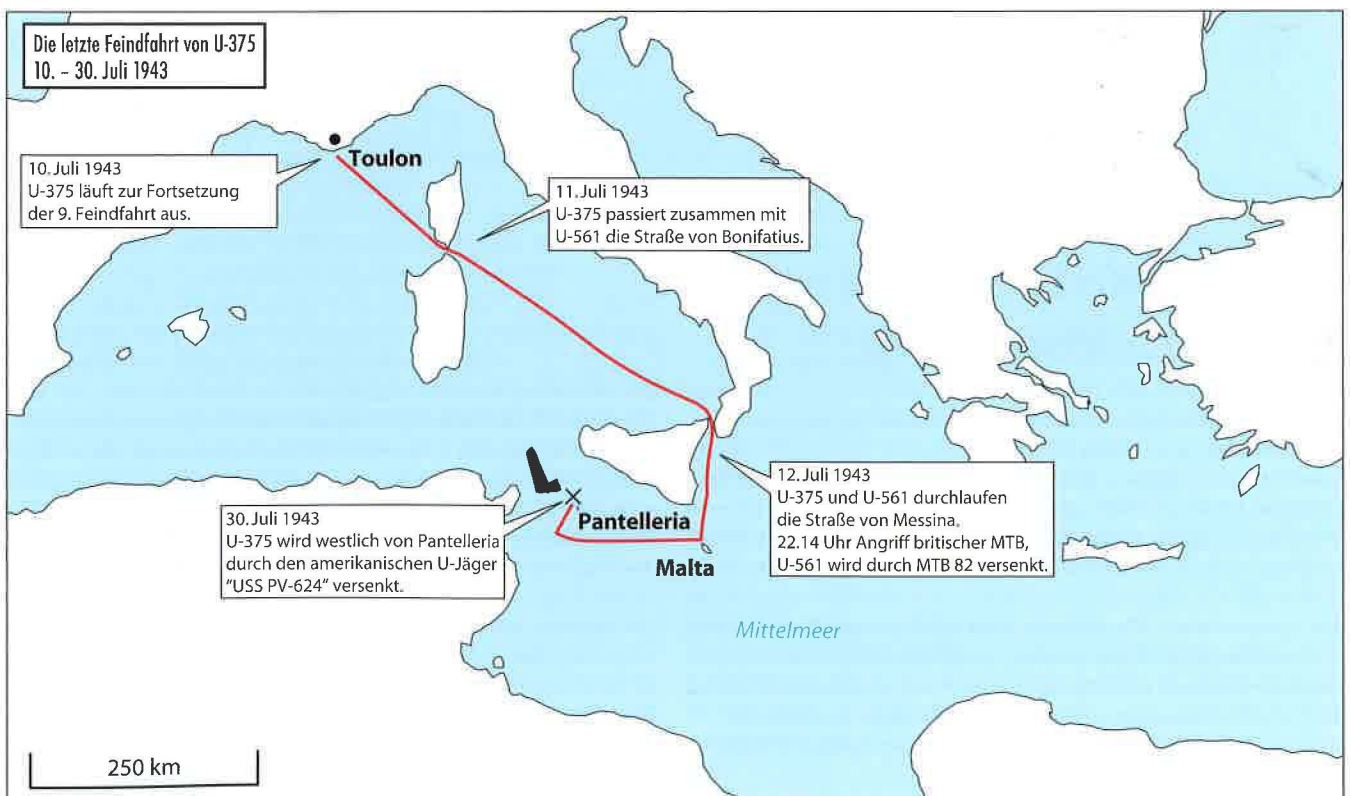
Photo 28

23 December 1942. Kptlt. Jürgen Könenkamp in U-375's conning tower after its return to La Spezia. In the background is the pennant bearing the likeness of HMS Manxman, which he believed he sent to the bottom. In the top corner of the pennant is the Royal Navy's White Ensign.

Huss Collection



Foto/Photo 28





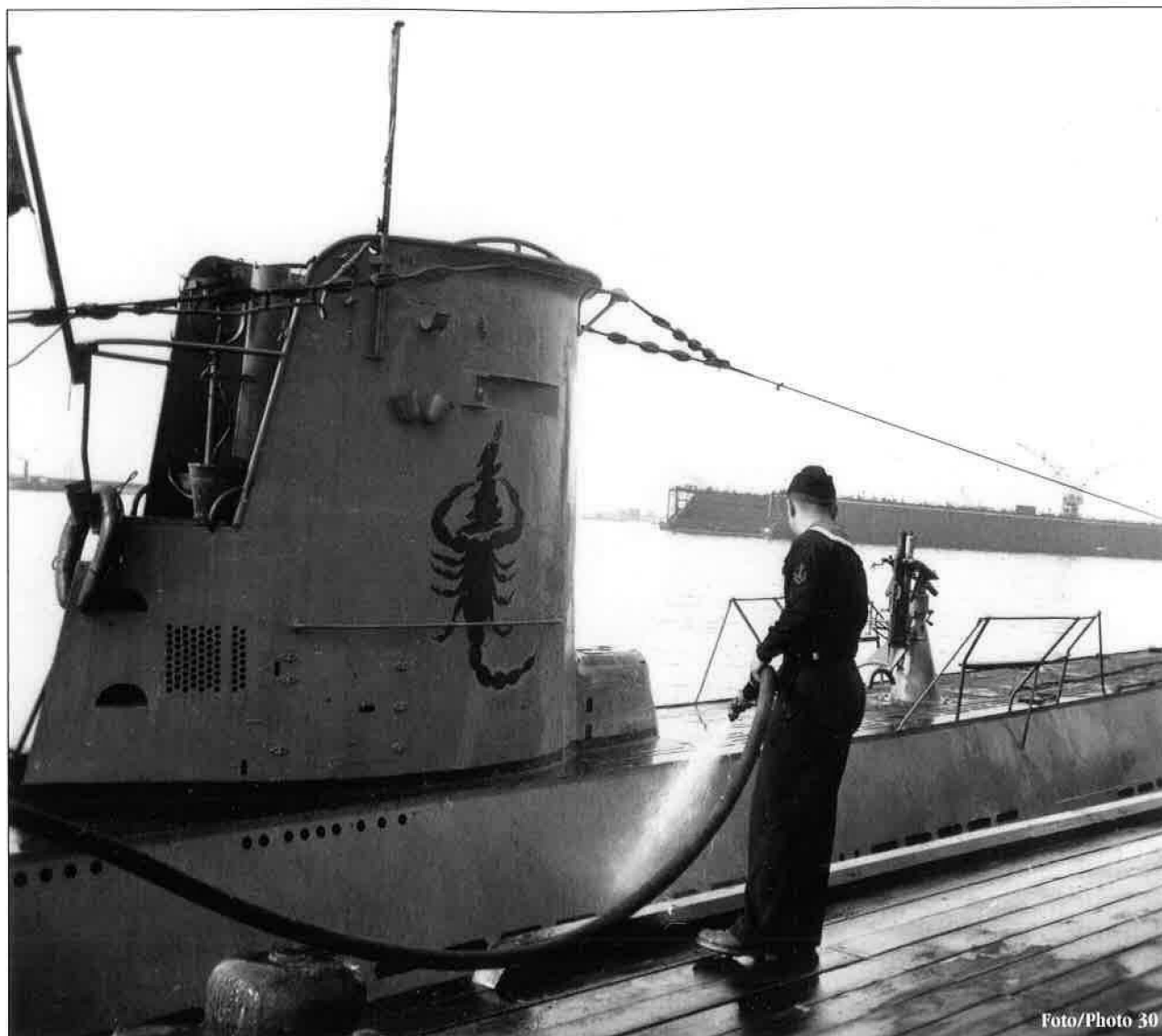
Foto/Photo 29

Die Torpedotreffer-Urkunde von U-351

A Torpedo Hit Certificate from U-351

Das am 20. Juni 1941 in Dienst gestellte U-351 war den gesamten Krieg über ein reines Ausbildungsboot. Bis 26. Juni 1942 gehörte es der 26. U-Flottille in Pillau, bis 30. Juni 1944 der 24. U-Flottille in Memel und im letzten Kriegsjahr der 22. U-Flottille in Gotenhafen und der 4. U-Flottille in Stettin an. Die hier gezeigte Urkunde wurde am 6. Juli 1943 ausgestellt. Zu diesem Zeitpunkt wurde U-351 bei der 24. U-Flottille eingesetzt, wo die Kommandantenschießlehrgänge (KSL) stattfanden. Für erzielte Treffer wurden an Bord von U-351 Urkunden wie die abgebildete ausgehändigt. Das Exemplar ist vom Kommandanten Oblt.z.S. Götz Roth und dem L.I. Karsch (+ 30.3.1945 auf U-965) unterschrieben. An den KSL, die vier Wochen dauerten, nahmen jeweils ca. 12 zukünftige Kommandanten kurz vor ihrer Frontversetzung teil. Der auf der Urkunde genannte Lt.z.S. Wolf-Harald Schüler, ehemaliger I. WO auf U-123 bei Hardegen, übernahm im September 1943 als Kommandant das Schulboot U-720 und später U-2325.

Commissioned on 20 June 1941, U-351 served as a training ship for the entire war. Until 26 June 1942 it was part of the 26th Submarine Flotilla in Pillau, until 30 June 1944 the 24th Submarine Flotilla in Memel, and in the final year of the war the 22nd Submarine Flotilla in Gotenhafen and the 4th Submarine Flotilla in Stettin. The document shown here was issued on 6 July 1943. At that time U-351 was attached to the 24th Submarine Flotilla, where the commander's torpedo firing courses (KSL) took place. On board U-351 certificates like the one illustrated were presented for hits achieved. This example is signed by commander Oblt.z.S. Götz Roth and first watch officer Karsch (KLA 30/3/1945 on U-965). Twelve future commanders took part in each KSL, which lasted four weeks, just before they were transferred to a frontline U-boat. The officer whose name appears on the certificate, Lt.z.S. Wolf-Harald Schüler, former first watch officer on U-123 with Hardegen, took over as commander of the training boat U-720 in September 1943 and later commanded U-2325.



Die bekannten und unbekannten Abzeichen von U-59

The Known and Unknown Emblems of U-59

Während die meisten deutschen U-Boote während ihrer Existenz nur ein oder maximal zwei Embleme führten, gab es einzelne, auf denen die Besatzungen offensichtlich „malfreudig“ waren und mehrere Abzeichen nacheinander für ihr Boot entwarfen. Dies fand vor allem im ersten Kriegsjahr statt und es fällt mitunter schwer, zwischen Bootsblem und zeitlich begrenztem Maling zu unterscheiden. Mitunter hing der mehrfache Emblemwechsel aber auch einfach nur mit dem Kommandantenwechsel zusammen, weil die „Neuen“ ihr eigenes Abzeichen mitbrachten.

U-59 zählt zwar zu den Booten mit einem häufigen Wechsel bei der Bootsführung, immerhin führten zwischen 1939 und 1945 nicht weniger als acht Kommandanten das Boot, aber die vier unterschiedlichen Embleme bzw. Malings entfallen nur auf zwei von ihnen. U-59 führte die Embleme/Malings ausschließlich in der Vorkriegszeit und während des Fronteinsatzes bis Ende Dezember 1940. Kommandanten waren zu dieser Zeit Kptlt. Harald Jüerst (4. März 1939 – 17. Juli 1940) und Kptlt. Joachim Matz (18. Juli 1940 – 10. November 1940). Welche Embleme sind nun bekannt und auf welchen Zeitraum lassen sie sich datieren:

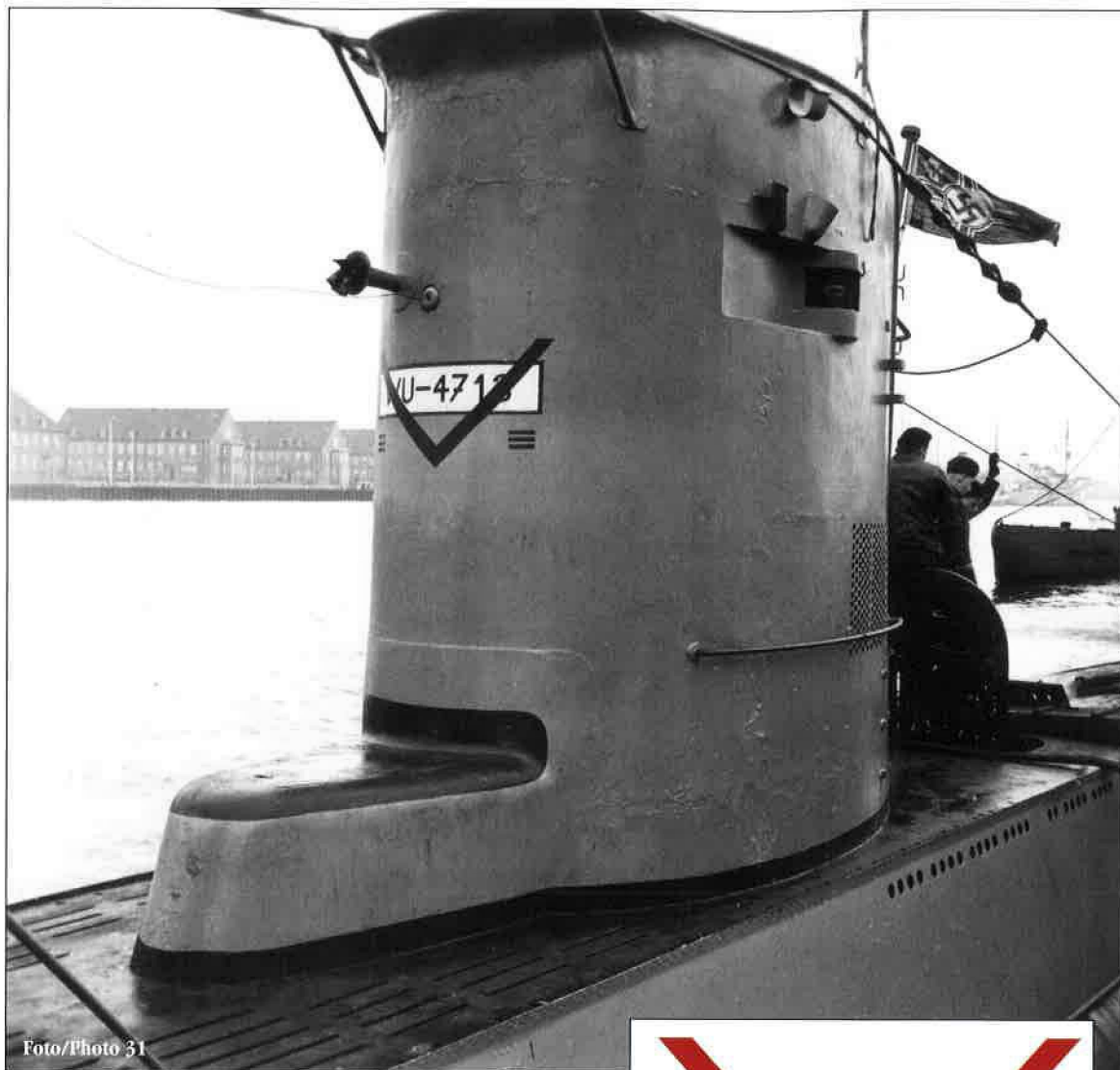
Skorpion, der England in der Zange hat

Hierbei handelt es sich wahrscheinlich um das erste Emblem von U-59, da sowohl Fotos aus dem Sommer 1939 (**Foto 30**), als auch aus dem Winter 1939-40 bekannt sind. Es wurde demnach unter dem Kommandanten Kptlt. Jüerst geführt. Die Farben des Emblems sind nicht gesichert. Wahrscheinlich ist, daß der Skorpion rot oder braun und die britische Insel grün war.

While most U-boats wore one or at most two emblems during their lives, there were some boats whose crews were obviously “art lovers” and designed several emblems in succession for their boat. This took place mainly in the first year of the war, and it is often difficult to distinguish between boat emblems and short-lived artwork. In some cases a change of emblems was simply the result of a change of command, because the “newcomer” brought his own emblem with him. U-59 was one submarine that experienced frequent changes of command, having no less than eight commanders between 1939 and 1945. The four different emblems or paintings, however, can be attributed to just two of them. U-59 only wore the emblems/artwork during the prewar period and on operations until December 1940. Its commanders during that time were Kptlt. Harald Jüerst (4 March 1939 – 17 July 1940) and Kptlt. Joachim Matz (18 July 1940 – 10 November 1940). The following emblems are known to have been worn by the boat:

Scorpion with England in Its Pincers

*This is probably U-59's first emblem, as photos of it are known from the summer of 1939 (**Photo 30**) and the winter of 1939 – 40. It was therefore worn during the command of Kptlt. Jüerst. The emblem's colors are uncertain. The scorpion was probably red or brown and the British Isles green.*



Foto/Photo 31



Nummernschild mit Fahrgenehmigung

Dieses bisher unbekannte Emblem muß U-59 irgendwann zwischen Mitte Dezember 1939 und Ende März 1940 geführt haben. Belegen läßt sich die Aussage durch ein Foto, das zweifelsfrei im Scheerhafen in Wilhelmshaven entstanden ist (**Foto 31**). Dort lag U-59 nur in dem oben genannten Zeitraum. Das Kennzeichen des Nummernschildes lautet „WU – 4713“. Es ist nicht schwer zu erraten, daß „WU“ für „Wehrmacht U-Boote“ steht. Die Zahl könnte das Geburtsdatum des Malers sein. Es ist in jedem Fall nicht jenes des seinerzeitigen Kommandanten Kptlt. Jüerst. Über dem Nummernschild liegt ein großer roter Winkel. Ein solcher Winkel wurde bei Kriegbeginn auf die Nummernschilder von PKWs aufgestempelt, um die erteilte Fahrgenehmigung äußerlich gut sichtbar zu machen. Mit diesem Emblem erteilte sich die Mannschaft von U-59 also „eigenmächtig ihre Fahrgenehmigung“.

License Plate with Driving Permit

U-59 must have worn this previously unknown emblem between the middle of December 1939 and the end of March 1940. This is confirmed by a photo which was undoubtedly taken in the harbor in Wilhelmshaven (**Photo 31**). U-59 was only there during the above-named period. The code on the license plate reads “WU – 4713”. It is not difficult to figure out that “WU” stands for “Wehrmacht U-Boats”. The number might be the painter's birthday. In any case it is not that of then commander Kptlt. Jüerst. Above the license plate is a large red chevron. After the war broke out such chevrons were stamped on the license plates of cars to clearly display that a driving permit had been issued. With this emblem, therefore, the crew of U-59 “issued their own driving permit”.

Foto 31

U-59 im Winter 1939/40 im Scheerhafen in Wilhelmshaven. Im Hintergrund die Banter Kaserne, die von den U-Bootmännern belegt war. Am Turm das Nummernschild-Emblem mit dem roten „V“, das bisher unbekannt war.

Photo 31

U-59 in Wilhelmshaven's harbor in the winter of 1939-40. In the background are the Banter Barracks, where submariners were quartered. On the conning tower is the previously unknown license plate emblem with the red “V”.



Foto/Photo 32



Foto/Photo 33

Foto 32 + 33

U-59 beim Einlaufen von der 13. Feindfahrt am 15. Oktober 1941 bzw. wenig später nach dem Festmachen in Bergen/Norwegen. Am Kommandantenstand flattern die Versenkungswimpel sämtlicher 1939/40 von U-59 versenkter Schiffe. Auf den Fotos sind sowohl das im Text beschriebene Emblem, als auch die Malings erkennbar.

Sammlung Huss

Photos 32 + 33

U-59 sailing into harbor from its 13th patrol on 15 October 1941 and a short time later after tying up in Bergen, Norway. Flying from the commander's standard are pennants representing all the ships sunk by U-59 in 1939-40. The emblem and artwork described in the text may be seen in these photos.

Huss Collection

Die „Eiserne Faust“ mit Schriftzug „Götz von Berlichingen“

Es kann als sicher gelten, daß die „Eiserne Faust“ erst unter Kptlt. Matz ab Sommer 1940 am Turm von U-59 geführt wurde. Neben einer Reihe von Fotos aus dem Sommer/Herbst 1940 gibt es auch Aufnahmen, die nach Rückkehr des Bootes von der 13. und letzten Feindfahrt am 15. Oktober 1940 in Bergen aufgenommen wurden (Foto 32 + 33). Auf diesen Bildern trägt das Boot neben der „Eisernen Faust“ an der Stirnseite des Turms zusätzlich die versenkte Tonnagezahl von „55800 BRT“ sowie an der Steuerbordseite des Turms den Spruch „Ja, ja! Die kleinen Boote.“ Auch die Backbordseite wurde anlässlich des Einlaufens in Bergen bemalt. Auf den bisher bekannten Fotos ist allerdings nur die Abbildung eines Frachters erkennbar, nicht jedoch der darunter befindliche Spruch „R.....“.

The „Mailed Fist“ with „Götz von Berlichingen“ Script

It can be deemed certain that the „Mailed Fist“ first appeared on U-59's conning tower under Kptlt. Matz in the summer of 1940. In addition to a series of photos taken in summer and autumn of 1940, there also pictures shot in Bergen on 15 October 1940 after the boat's 13th and last patrol (Photos 32 + 33). In these the U-Boat is wearing the „Mailed Fist“ emblem, together with „55800 BRT“, for the total tonnage sunk, on the front of the conning tower, and the saying „Ja, ja! Die kleinen Boote“ on the conning tower's starboard side. Something was also painted on the port side of the conning tower to mark the submarine's arrival in Bergen. All that can be seen in the available photos, however, is a picture of a freighter and the first letter of something written beneath it (R.....).



Foto/Photo 34

Taktische Zeichen als Schulboot

Nach seinem Fronteinsatz befand sich U-59 ab 1. Januar 1941 als Schulboot bei der in diesem Monat neu aufgestellten 22. U-Flottille in Gotenhafen. Dort erhielt es ein taktisches Zeichen, das in dem ansonsten sehr guten Buch von Georg Högel falsch dargestellt ist. Abweichend von der Zeichnung Högels führte U-59 ein auf der Spitze stehendes Dreieck in einem schwarzen viereckigen Feld (Foto 34).

Training Submarine Tactical Emblem

After serving as an operational submarine, on 1 January 1941 U-59 was assigned to the 22nd Submarine Flotilla, formed that month in Gotenhafen, to serve as a training boat. There it was given a tactical emblem which is portrayed inaccurately in Georg Högel's otherwise excellent book. Unlike the drawing in Högel's book, U-59 wore an emblem consisting of a triangle standing on its tip inside a black rectangular field (Photo 34).

Foto 34 + 35

Ein Foto, das U-59 im Januar 1941 eingefroren bei der 22. U-Flottille in Gotenhafen zeigt. Am Turm das taktische Zeichen, welches das Boot dort als Ausbildungsboot erhielt. Links im Bild der Kommandant Kptlt. Siegfried Freiherr von Forstner, der das Boot im November 1940 übernommen hatte. Foto 35 zeigt nochmals den Kommandanten.

Sammlung Huss

Photo 34 + 35

Taken in January 1941, this photo shows U-59 frozen in the ice while serving with the 22nd Submarine Flotilla in Gotenhafen. On the conning tower is the tactical emblem given the boat as a training submarine. On the left of the photo and on photo 35 is Kptlt. Siegfried Baron von Forstner, who took over the boat in November 1940.

Huss Collection



Foto/Photo 35



Foto/Photo 36

Sicht- und Erkennungszeichen der Typ XXI und XXIII Boote beim Unterseebootsabnahmekommando (UAK) 1944/1945

Visibility and Recognition Markings Worn by Type XXI and XXIII U-Boats with Submarine Acceptance Command (UAK) in 1944-45

von Andreas Hoffmann

Besondere Sicht- und Erkennungszeichen für die beim Unterseebootsabnahmekommando (UAK) im Erprobungsverhältnis befindlichen U-Boote wurden, wahrscheinlich im Zuge einer Organisationsverfügung des OKM/SkL U vom 24.07.40, im Sommer 1940 eingeführt. Verwendet wurden hierbei Zeichenketten in einheitlicher Reihenfolge, die aus vier jeweils wiederkehrenden Symbolen bestanden. Im Hinblick auf die dem UAK bei den Abnahmeerprobungen u.a. obliegenden Vergleiche der Bauausführung einzelner Boote einer Baureihe, orientierte sich die für die Unterscheidung notwendige Anzahl der Symbole an dem seinerzeit üblichen (Mindest-)Umfang eines vom OKM/K-Amt (K I U) an die jeweiligen Werften vergebenen Bauauftrages (4 Boote).

Die einzelnen Symbole der Zeichenkette entsprachen beim U-Boottyp IX den Spielkartenfarben Kreuz, Pik, Herz, Karo und bei den anderen U-Boottypen den nautischen Signal- bzw. Toppzeichen Ball (Kreis), Kegel (Dreieck), Zylinder (Rechteck) und Doppelkegel (Stundenglas). Als Unterscheidungsmerkmal zwischen den einzelnen Bauwerften dienten entweder verschiedene Farbgebungen der Symbole

Special visibility and recognition markings for U-boats undergoing trials with the Submarine Acceptance Command (UAK) were probably introduced in the summer of 1940 in accordance with an operations directive from the OKM/SkL U dated 24/07/1940. A standardized sequence of character strings was used, with each consisting of four recurring symbols. Part of the UAK acceptance program was comparing the construction of individual boats within a series. The number of symbols needed to differentiate U-boats was based on the then normal (minimum) size of the orders issued to the shipyards by the OKM/K-Amt (K I U), namely four boats.

For Type IX submarines, the individual symbols of the character strings were the playing card symbols club, spade, heart and diamond, while for other U-boat types the marine safety symbols Ball (circle), Cone (triangle), Cylinder (rectangle) and Double Cone (hourglass) were used. To distinguish between the various shipyards, the symbols were either different colors (white, black and

Foto 36

Indienststellung von U-4709 am 3. März 1945 bei der Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel. Gut ist an dem Typ XXIII Boot das weiße UAK Abzeichen zu sehen, das zum Teil von einer aufgeschraubten Platte mit dem Bootsemlen überdeckt wird. Letzteres zeigt drei Affen, die nichts sehen, nichts sagen und nichts hören wollen. Links im Turm der Kommandant Oblt.z.S. Paul Berkemann. U-4709 wurde am 4. Mai 1945 auf der Germaniawerft in Kiel versenkt.

Sammlung Ockert

Photo 36

The commissioning of U-4709, a Type XXIII U-boat, at the Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel on 3 March 1945. Clearly visible is the white UAK emblem, which is partly covered by the metal plate bearing the ship's emblem. The latter consists of the three wise monkeys embodying the proverbial principle of "see no evil, hear no evil, speak no evil". On the left in the conning tower is Oblt.z.S. Paul Berkemann, the submarine's commander. U-4709 was sunk at the Germaniawerft in Kiel on 4 May 1945.

Ockert Collection

(weiß, schwarz und rot) oder die den Symbolen ggf. zugeordneten horizontalen bzw. vertikalen „Werftbalken“. Die beidseitig an der Turmverkleidung oberhalb des Wellenabweisers aufgetragenen UAK-Zeichen wurden grundsätzlich von der Indienststellung bis zur Entlassung aus dem UAK-Verhältnis, also der endgültigen Abnahme, geführt. Anschließend wurden diese Abzeichen wieder entfernt bzw. übermalt.

Wegen des gegenüber den bisherigen Auftragsreihen erheblich vergrößerten Bau- serienumfanges ergab sich 1944 für die zulaufenden neuen U-Boottypen XXI und XXIII das Erfordernis einer Umstellung der Kennzeichnungssystematik. Für diese Boote wurden deshalb vom herkömmlichen Muster abweichende, dem Deutschen Winkeralphabet entlehnte UAK-Zeichen eingeführt. Die dabei jeweils wiederkehrende Zeichenkette bestand aus zehn Symbolen, welche die Winkerstellungen für die Buchstaben A-K bzw. die Zahlen 1-9 und 0 darstellten. Jedes Symbol der Zeichenkette entsprach somit der Endziffer der jeweiligen Bootnummer. Die neuen UAK-Zeichen galten unabhängig vom Bootstyp einheitlich für alle fünf abliefernden Bauwerften. Als Unterscheidungsmerkmal wiesen die Symbole für Blohm & Voss und die Germania-Werft jeweils einen zugeordneten „Werftbalken“ und diejenigen der Schichau-Boote eine rote Farbgebung auf. Die UAK-Zeichen für Deschimag (Typ XXI) und die Deutsche Werft (Typ XXIII) waren indes identisch.

Mit den für UAK-Zwecke geführten Sicht- und Erkennungszeichen nicht zu verwechseln sind die (individuellen) Boots-Unterscheidungszeichen der jeweiligen Schul- und Ausbildungsflottillen.

Die nachfolgende Zusammenstellung ist eine überarbeitete Darstellung auf Basis der bisherigen Angaben von Karl Grützemacher (†), Lennart Lindberg und Dr. Axel Niestlé.

UAK-Abzeichen der Typ XXI Boote

Deschimag AG Weser¹



U-3001	U-3002	U-3003	U-3004	U-3005	U-3006	U-3007	U-3008	U-3009	U-3010
U-3011	U-3012	U-3013	U-3014	U-3015	U-3016	U-3017	U-3018	U-3019	U-3020
U-3021	U-3022	U-3023	U-3024	U-3025	U-3026	U-3027	U-3028	U-3029	U-3030
U-3031	U-3032	U-3033	U-3034	U-3035	-	U-3037	U-3038	U-3039	U-3040
U-3041	-	-	U-3044						

Blohm & Voss¹



U-2501	U-2502	U-2503	U-2504	U-2505	U-2506	U-2507	U-2508	U-2509	U-2510
U-2511	U-2512	U-2513	U-2514	U-2515	U-2516	U-2517	U-2518	U-2519	U-2520
U-2521	U-2522	U-2523	U-2524	U-2525	U-2526	U-2527	U-2528	U-2529	U-2530
U-2531	U-2532	U-2533	U-2534	U-2535	U-2536	-	U-2538	U-2539	U-2540
U-2541	U-2542	U-2543	U-2544	U-2545	U-2546	-	U-2548	-	-
U-2551	U-2552								

F. Schichau GmbH¹



U-3501	U-3502	U-3503	U-3504	U-3505	U-3506	U-3507	U-3508	U-3509	U-3510
U-3511	U-3512	U-3513	U-3514	U-3515	U-3516	U-3517	U-3518	U-3519	U-3520
U-3521	U-3522	U-3523	U-3524	U-3525	U-3526	U-3527	U-3528	U-3529	U-3530

red) or; in some cases, were accompanied by horizontal or vertical "shipyard bars". The UAK markings, applied on both sides of the conning tower fairing above the wave deflector, were basically worn from the time the boat was commissioned until it was released from UAK status, meaning its final acceptance. The emblem was subsequently removed or overpainted.

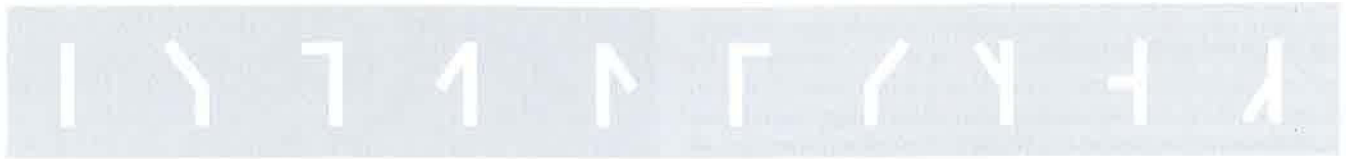
Because of a substantial expansion in series construction compared to the earlier order lines, in 1944 the markings system was revised for the new Type XXI and XXIII submarines coming on line. New UAK markings based on German semaphore were introduced for these U-boats. Each recurring character string consisted of ten symbols representing the semaphore positions for the letters A-K or the numbers 1-9 plus 0. Each symbol in the character string thus corresponded to the last number in the boat number. The new UAK markings applied uniformly to all five producing shipyards regardless of the type of submarine. As a distinguishing marking, the symbols for the Blohm & Voss and Germania shipyards were each assigned a "shipyard bar" and those of the Schichau boats a red coloration. The UAK markings for Deschimag (Type XXI) and the Deutsche Werft (Type XXIII) were identical, however.

Not to be confused with the visibility and recognition markings applied for acceptance trials are the (individual) boat recognition markings used by the training flotillas.

The following summary is a revised presentation based on the earlier work of Karl Grützemacher (+), Lennart Lindberg and Dr. Axel Niestlé.

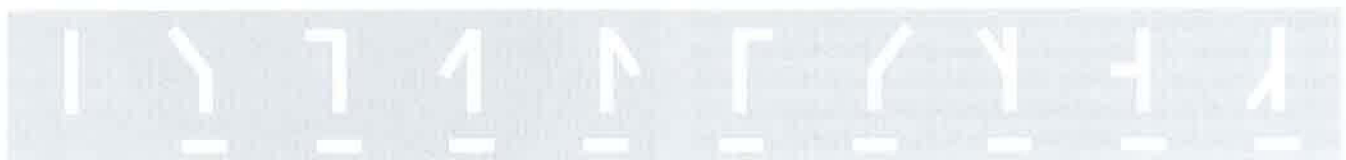
UAK-Abzeichen der Typ XXIII Boote

Deutsche Werft AG^{1,2}



U-2321	U-2322	U-2323	U-2324	U-2325	U-2326	U-2327	U-2328	U-2329	U-2330
U-2331	U-2332	-	U-2334	U-2335	U-2336	U-2337	U-2338	U-2339	U-2340
U-2341	U-2342	U-2343	U-2344	U-2345	U-2346	U-2347	U-2348	U-2349	U-2350
U-2351	U-2352	U-2353	U-2354	U-2355	U-2356	U-2357	U-2358	U-2359	U-2360
U-2361	U-2362	U-2363	U-2364	U-2365	U-2366	U-2367	U-2368	U-2369	U-2370
U-2371									

Germaniawerft AG^{1,3}



-	-	U-2333	U-4701						
-	U-4702	U-4703	U-4704	U-4705	U-4706	U-4707	U-4708	U-4709	U-4710
U-4711	U-4712								

Hinweis: U-Nummern fett blau = Boote abgeliefert, aber nicht i.D. gestellt

Note: U-boat numbers in blue bold characters = submarine delivered but not commissioned.

¹ Die Zuordnung der UAK-Zeichen für die Boote vom Typ XXI und XXIII erfolgte unabhängig vom jeweiligen Indienststellungsdatum ausschließlich nach der Reihenfolge der U-Nummern der abgelieferten Boote (siehe Vorbemerkung).

¹ The assignment of UAK markings for Type XXI and XXIII U-boats will be made without respect to the commissioning date and solely according to the sequence of U-numbers of the delivered boats (see introductory note).

² Das aus Sektionen der Deutschen Werft zusammengebaute und bei der Germaniawerft als erstes Vorlaufboot fertiggestellte U-2332 behält das ursprünglich zugeordnete UAK-Zeichen der Deutschen Werft.

² U-2332, assembled from sections from the Deutsche Werft and completed by the Germaniawerft as the first pre-production boat, will retain the originally assigned UAK marking of the Deutsche Werft.

³ Das durch Indienststellungsphoto belegte abweichende UAK-Zeichen von U-4701 beruhte offenbar auf einem Zuordnungsfehler der Bauwerft.

³ The deviant UAK markings on U-4701 visible in the commissioning photo are obviously the result of an allocation error by the shipyard.

Foto 37

18. Dezember 1944, Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel. Feierliche Indienststellung des Typ XXIII Bootes U-2333 unter Oblt.z.S. Heinz Baumann. Das Boot gehörte ab diesem Tag der 5. U-Flottille (Ausbildung) in Kiel an. Neben den gelben Schulbootbinden ist gut das weiße UAK Abzeichen mit Werftbalken zu sehen. U-2333 wurde am 5. Mai 1945 im Zuge der Teilkapitulation für Nordwestdeutschland, Dänemark sowie die Niederlande in der Geltinger Bucht durch die Besatzung versenkt.

Sammlung Ockert

Photo 37

18 December 1944, Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel. Commissioning ceremony of the U-2333, a Type XXIII boat commanded by Oblt.z.S. Heinz Baumann. From that day onwards the U-boat was attached to the 5th Submarine Flotilla (Training) in Kiel. Clearly seen are the yellow training band and the white UAK marking with shipyard bar. U-2333 was scuttled by her crew in Geltinger Bay on 5 May 1945 when the German forces in the west surrendered.

Ockert Collection



Foto/Photo 37

Kapitänleutnant Hermann Schrenk

Hermann Schrenk

von Axel Urbanke und Wolfgang Ockert

Wie schon in anderen Editionen angesprochen, stehen bei der Vorstellung von Persönlichkeiten der U-Bootwaffe nicht vorrangig hochausgezeichnete Männer im Vordergrund. Vielmehr ist ein besonderer Lebenslauf das Kriterium für die Auswahl. Ein U-Bootoffizier, der einen solchen außergewöhnlichen militärischen Werdegang vorzuweisen hat, ist Hermann Schrenk. Nachfolgend porträtieren wir diesen Offizier.

Schrenk wurde am 19.6.1918 in Niedermeilingen/Hessen geboren. Nach dem Abitur entschied er sich für eine Laufbahn als Marineoffizier und meldete sich freiwillig zur Kriegsmarine. Nach seiner Ausbildungszeit wurde er, am 1. August 1939 zum Leutnant zur See befördert, im Dezember 1939 zur 7. Minensuchflottille versetzt. Die Einheit war zur Minensuche und U-Bootjagd in der Nordsee eingesetzt. Schrenk fuhr dort als Wachoffizier. Einige Monate später wechselte er zur 1. Minensuchflottille, wo er Wachoffizier auf dem erst im Januar 1940 in Dienst gestellten M 17 wurde. Wenig später wurde das Boot an die 3. Minensuchflottille abgegeben. Auf M 17 nahm Schrenk dann an der Operation „Weserübung“, der Besetzung Dänemarks und Norwegens teil. Anschließend war das Boot zu Sicherungsaufgaben in der Nordsee eingesetzt.

Schrenk ging in seiner Aufgabe als Minensucher voll auf und hoffte auf ein eigenes Boot. Diese Pläne wurden jedoch während einer Werftliegezeit von M 17 im Juli 1941 in Königsberg/Ostpreußen durchkreuzt, als ein Fernschreiben mit folgendem Inhalt einging: „LEUTNANT SCHRENK KOMMANDIERT AUF SPERRBRECHER RÖHMISCH ZWOZEHN – HAMBURG – DIENSTANTRITT FÜNFZEHNTER JULI NEUNZEHNHUNDERT-EINUNDVIERZIG“. Schrenk war außer sich und versuchte alles, die Kommandierung auf den müden Sperrbrecher* abzuwenden. Doch weder sein Kommandant, Kptlt. Klünder, noch sein Flottillenchef konnten ihm helfen. So machte sich der junge Offizier recht widerwillig auf den Weg nach Hamburg. Dort traf er zufällig einen Crewkameraden und schilderte ihm sein Schicksal. Das Gespräch stellte die Situation auf den Kopf, denn Schrenk erfuhr von seinem Kameraden, daß der vermeintliche Sperrbrecher „Zwozahn“ in Wirklichkeit ein Hilfskreuzer war. Er war an Bord der „Thor“ kommandiert worden, dem ehemaligen Kühlschiff „Santa Cruz“ (3.862 BRT). Das nach dem germanischen Donnergott benannte turbinengetriebene Schiff war der zweitkleinste deutsche Hilfskreuzer. HSK (Handelsstörkreuzer) 4 war jedoch mit einer Geschwindigkeit von 18 Knoten ein schnelles Schiff, ein nicht unwichtiger Punkt für seine Aufgabe. Ständig seine Silhouette und seinen Anstrich in andere Handelsschiffe verändernd, sollte die „Thor“ mit sechs unter Deck oder Decksaufbauten getarnten Geschützen ab Herbst 1941 gegen die alliierte Handelsschiffahrt im Südatlantik operieren. Als Schrenk am 15. Juli 1941 als Adjutant des Kommandanten Kapitän zur See Gumplich an Bord kam, hatte die „Thor“ bereits eine erfolgreiche Unternehmung hinter sich. Unter Kapitän zur See Kühler war das Schiff zwischen dem 6. Juni 1940 und dem 30. April 1941 gegen die alliierte Handelsschiffahrt im Nord- und Südatlantik im Einsatz gewesen. Während der 329 Tage auf See hatte sich das Schiff vorwiegend aus aufgebrachten gegnerischen Handelsschiffen und eigenen Versorgern bestückt. 11 Handelsschiffe versenkte die „Thor“, eines wurde als Prise in einen deutschen Hafen gebracht. Darüber hinaus geriet die „Thor“ in drei Gefechte mit britischen Hilfskreuzern. Am 28. Juli 1940 konnte sie den an Größe und Bewaffnung überlegenen Hilfskreuzer „Alcantara“ (22.209 BRT) manövrierunfähig schießen und sich dann absetzen. Am 5. Dezember 1940 war der Gegner dann der britische Hilfskreuzer „HMS Carnarvon Castle“. „Thor“ lieferte sich mit dem Briten ein schweres Gefecht, bei dem die „HMS Carnarvon Castle“ nach mehreren Treffern die Flucht ergriff. Vier Monate später kam der Hilfskreuzer „Voltaire“ dann nicht so glimpflich davon. Die „Thor“ versenkte den Gegner.

Nach Übungsschießen in der Ostsee verließ Schrenk Ende November 1941 an Bord der „Thor“, die jetzt unter der Tarnbezeichnung „Sperrbrecher XXXXII“ lief, unter strengster Geheimhaltung Kiel mit Ziel Le Verdon, einem Hafen an der Atlantikküste. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde im dichtesten Nebel trotz Fahrverbots und fortlaufender Strafandrohungen der Kanaldienststellen passiert, denn die Tarnung



Foto/Photo 38

Foto 38

Oblt.z.S. Hermann Schrenk im Sommer 1944 mit Kriegsabzeichen für Hilfskreuzer und U-Bootskriegsabzeichen.

Foto Familie Schrenk

Photo 38

Oblt.z.S. Hermann Schrenk in the summer of 1944 wearing the War Badge for Auxiliary Cruisers and the Submarine War Badge.

Schrenk Collection

As stated in previous editions, in selecting personalities from the German submarine arm to profile, our choice does not always fall on highly-decorated men. Instead a varied and interesting career is the criterion for selection. One submarine officer with such an extraordinary military career is Hermann Schrenk, who is the subject of the following profile.

Schrenk was born in Niedermeilingen, Hesse on 19/6/1918. After graduating from school he decided on a career as a naval officer and joined the Kriegsmarine as a volunteer. After completing his training, on 1 August 1939 he was promoted to Leutnant zur See and in December 1939 was transferred to the 7th Mine Sweeper Flotilla. With the unit, which was assigned to mine-sweeping and anti-submarine duties in the North Sea, Schrenk served as a watch officer. Several months later he moved to the 1st Mine Sweeper Flotilla, where he served as watch officer aboard the M 17, which had just entered service in January 1940. A short time later the boat was transferred to the 3rd Minesweeper Flotilla. Schrenk then took part in "Operation Weserübung", the occupation of Denmark and Norway, on M17. The ship was subsequently employed on patrol duties in the North Sea. Schrenk was extremely successful in his role of mine sweeper and hoped to get his own ship. These plans were negated, however, by a telex that arrived while M 17 was on layover in shipyard in Königsberg, East Prussia in July 1941: "Leutnant Schrenk

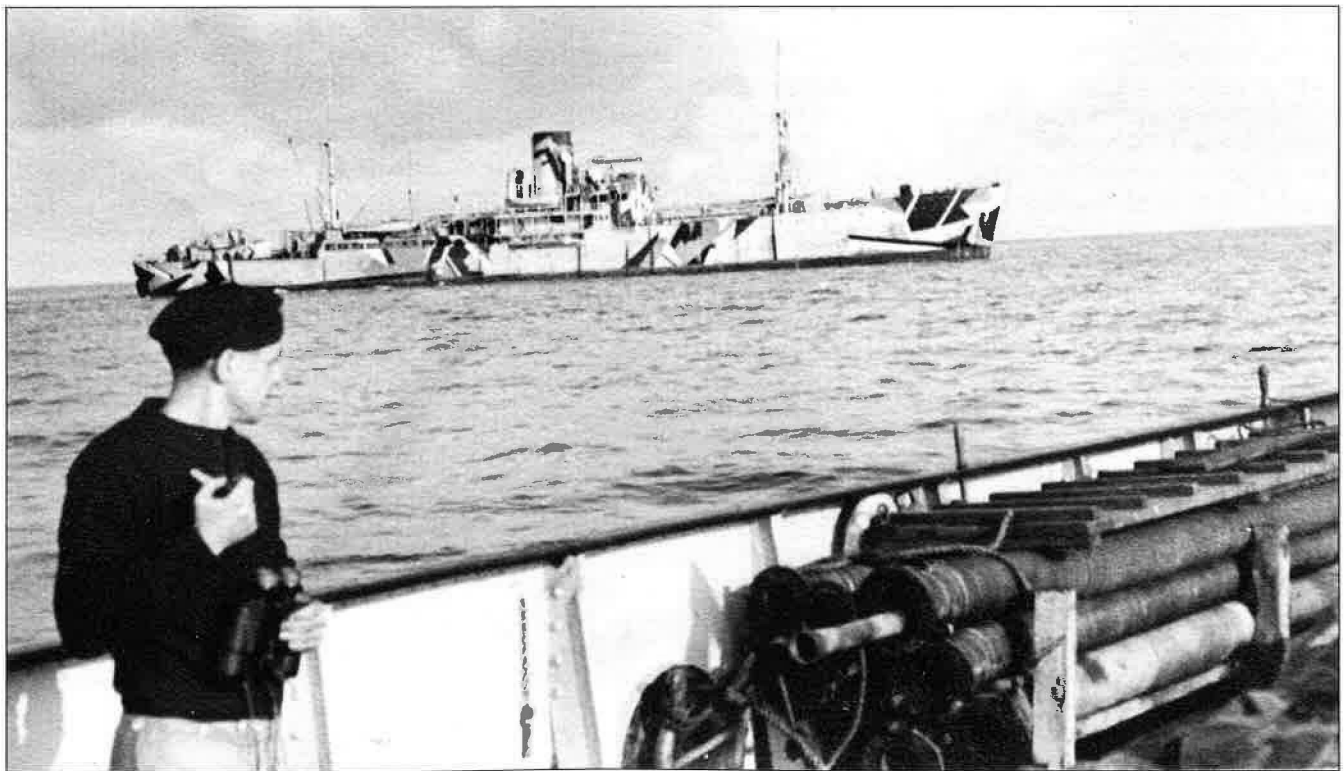
* bei der Kriegsmarine wurde der Begriff „müde Sperrbrecher“ gerne verwendet, da diese Schiffe in der Regel ausschließlich mit Reservisten besetzt waren. Hinzu kam, daß die Sperrbrecher vorwiegend in küstennahen Gewässern operierten. Junge, aufstrebende Seeoffiziere fühlten sich daher bei einer Kommandierung auf solche Schiffe regelrecht „degradiert“.

sollte unter allen Umständen gewahrt bleiben. Kurz nach der Schleuse in Brunsbüttelkoog bekam das Unternehmen aber einen Dämpfer, als die „Thor“ in der Nacht im Nebel der Elbe den vor Anker liegenden schwedischen Erzfrachter „Bothnia“ rammt. Außerplanmäßig mußte dessen Besatzung von dem sinkenden Schiff gerettet werden. Kurz darauf wurden die Schweden zwar von einem Minensucher übernommen, aber damit war das Kollisionsloch im Steven der „Thor“ noch nicht behoben. Also Rückmarsch nach Kiel. Nach schneller Beseitigung des Schadens lief die „Thor“ am 30. November erneut aus. Diesmal klappte alles, wenn man davon absieht, daß das Schiff in der Scheldemündung von Agenten fotografiert wurde, vor Boulogne beinahe die Hafenmole rammt, vor der Bretagne aus Versehen eine Leuchtgranate abfeuert und man knapp einem Bombentreffer entging. Von Le Verdon gelang beim dritten Versuch der Ausbruch in den Atlantik. Mit Kurs Süd ging es in den Südatlantik. Das Einsatzgebiet sollte unbemerkt erreicht werden. Es war eine einsame Fahrt und so verwundert es nicht, daß ein Ausguck schlafend angetroffen wurde. Es gab ein Kriegsgerichtsverfahren an Bord unter Vorsitz des Artillerieoffiziers Korv.Kpt. Kandler. Als Verteidiger wurde Schrenk bestimmt. Während der Verhandlung versuchte Schrenk alles, den Mann vor einer Strafe zu bewahren, aber letztlich hieß es: „Drei Monate Gefängnis.“ Erst das Gnadengesuch mit der „Bitte um Feindbewährung“ hatte dann Erfolg.

Es folgte eine Feindfahrt, bei der „Schiff 10“ in der Weddellsee südlich der Falklandinseln, in die Antarktis und dem Gebiet südlich Australien operierte. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, die lange Fahrt im einzelnen zu schildern. Insgesamt versenkte die „Thor“ während der Unternehmung aber 10 Schiffe mit 52.037 BRT. Erst am 19. September 1942 kam aus der Mastspitze der Ruf: „Land in Sicht!“. Es war Indonesien. An Batavia vorbei ging es nach Borneo, wo man vor Balikpapan als erstes deutsches Schiff in japanischen Hoheitsgewässern vor Anker ging. Auf Schrenk kam nun eine Aufgabe zu, die wesentlich schwieriger war als all jene, die er während der Feindfahrt zu meistern gehabt hatte. Er war es nämlich, der nun für den Empfang der an Bord kommenden japanischen Delegationen zuständig war. Das Prozedere unterschied sich derart von dem bei der Kriegsmarine, daß Schrenk immer wieder die an Bord befindlichen Ratgeberbücher heranziehen mußte. Als der erste japanische Begrüßungsoffizier aber nicht wie im Buch beschrieben und von den deutschen Offizieren erwartet nach kurzer Zeit wieder von Bord ging, sondern nach Kommandantenbegrüßung, Portwein und Schiffsrundgang weiter verweilen

commanded to the pathfinder Roman numeral two-ten – Hamburg – report for duty fifteenth of July, nineteen hundred forty one.” Schrenk was beside himself and tried everything to avoid transfer to the “tired pathfinder”. But neither his captain Kptlt. Klünder nor his flotilla commander could help him. And so the young officer reluctantly set off for Hamburg. There he chanced to meet a fellow crew member and told him of his fate. The conversation turned the situation upside down, for Schrenk learned from his companion that the supposed pathfinder “Two Ten” was in fact an auxiliary cruiser. He had been assigned to the “Thor”, formerly the reefer vessel “Santa Cruz” (3,862 GRT). The turbine-powered vessel, named after the Germanic god of thunder, was the second-smallest German auxiliary cruiser. With a top speed of 18 knots, however, the HSK 4 (HSK = commerce raider) was a fast ship, a not unimportant asset for its mission. In the autumn of 1941 the “Thor” began operating against Allied merchant shipping in the South Atlantic, frequently changing its outline and paint finish to resemble other commercial vessels and using its six guns concealed beneath its deck or deck superstructures. By the time Schrenk came aboard as adjutant to ship’s commander Kapitän zur See Gumprich on 15 July 1941, the “Thor” already had one successful operation behind it. Under Kapitän zur See Käbler, the ship had operated against Allied merchant shipping in the North and South Atlantic from 6 June 1940 until 30 April 1941. During its 329 days at sea the ship had primarily supplied itself from intercepted enemy merchant vessels and German supply ships. The “Thor” sank eleven merchant ships and brought one back to a German port as a prize. The “Thor” also had three fights with British auxiliary cruisers. On 28 June 1940 it engaged the “Alcantara” (22,209 GRT), which was larger and better armed. The enemy vessel was left unable to maneuver and the “Thor” made its escape. On 5 December 1940 the opponent was the British auxiliary cruiser “HMS Carnarvon Castle”. The two ships engaged each other in a fierce fight that ended when the “Carnarvon Castle” was put to flight after taking a number of hits. Four months later the “Voltaire” did not get off so easily. She was sunk by the “Thor”.*

**A “pathfinder” was a minesweeper, by sailing ahead of other vessels through minefields, intending to detonate any mines in their path. The expression “tired pathfinder” was common in the Kriegsmarine, as these ships were as a rule crewed by reservists. As well, the pathfinders normally operated in coastal waters. Consequently, young, ambitious officers regarded a transfer to such a ship as a demotion.*



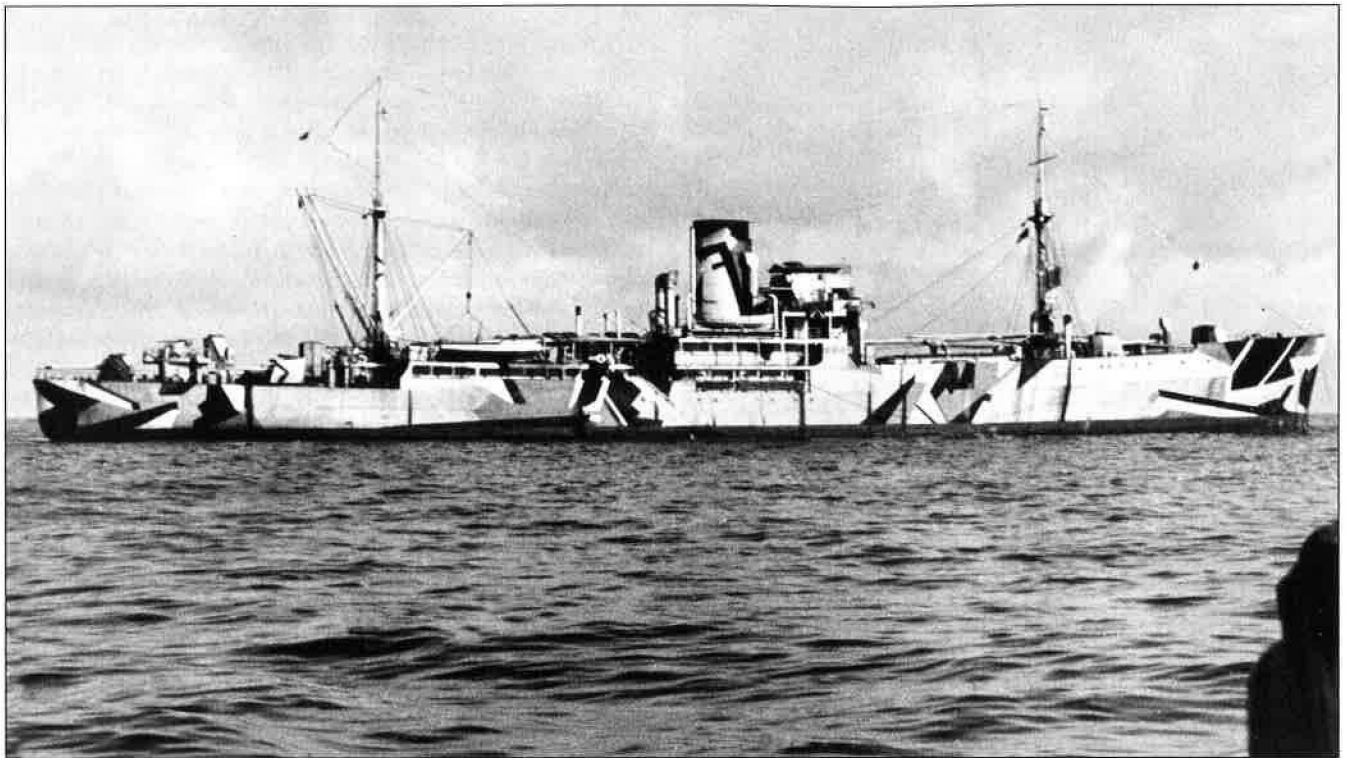
Foto/Photo 39

Foto 39

Die „Thor“ kurz nach dem Auslaufen zur 2. Unternehmung Ende November 1941. Sie trägt den Tarnanstrich eines Sperrbrechers, da sie als „Sperrbrecher XXXXII“ getarnt von Kiel auslief, den es in Wirklichkeit aber gar nicht gab.

Photo 39

The “Thor” at the end of November 1941, shortly after leaving port on its second operation. It is camouflaged as a pathfinder, as it left Kiel disguised as “Pathfinder XXXXII”. In reality there was no such ship.



Foto/Photo 40

Foto 40

Ein weiteres Foto, das die „Thor“ Ende 1941 in der Tarnung eines Sperrbrechers zeigt.

Photo 40

Another photo showing the „Thor“ at the end of 1941 wearing the camouflage of a pathfinder.

wollte, drängte ihn Schrenk im Verlaufe der Konversation sanft immer weiter in Richtung Fallreep ab. Schließlich verließ der Japaner das Schiff, aber nur um bereits wenige Minuten später wieder an Bord zu kommen. Er hatte sein Samuraischwert auf der Brücke vergessen.

Von Borneo ging es weiter nach Yokohama in Japan, wo „Schiff 10“ am 10. Oktober 1942 um 10 Uhr an der Boje 10 festmachte. Hier mußte die Besatzung eine Begrüßungszeremonie über sich ergehen lassen, die ihresgleichen sucht. Japanische Honoratioren und deutsche Gäste wie der Generalkonsul, der Marineattaché usw. gaben sich die Ehre. Schrenk war somit voll gefordert. Es folgte ein 30tägiges Besuchs- und Empfangsprogramm für die Besatzung. Ein Kontrast zu dem eintönigen Seemannsleben, das die Männer in den vergangenen Monaten erlebt hatten.

Für eine Offiziersabordnung unter Kapitän zur See Gumprecht stand auch ein Besuch des Yasukuni-Zinzya-Schreins auf dem Programm. Dieser Schrein liegt auf dem Kudan-Hügel in Tokio und ist seit 1868 dem Andenken der Gefallenen gewidmet. Er birgt die Asche von über 100.000 Gefallenen und ersetzt in Japan das Grab des unbekannten Soldaten. Gumprecht besuchte diesen Schrein anlässlich des Festes der Totenseelen am 23. Oktober mit dem Marineattaché Vizeadmiral Wennecker, dem Ersten Offizier und dem Adjutanten Oblt.z.S. Schrenk. Die Säbel für den Besuch mußten erst beschafft werden, da sie an Bord nicht vorhanden waren. Gerade einer dieser Säbel wurde Schrenk dann zum Verhängnis. Von einem Shinto-Priester geführt, bekamen die deutschen Offiziere vor dem Betreten des Schreins einen reinigenden Trunk mit geweihtem Wasser gereicht. Dafür mußte die Mütze abgesetzt und mit dem Säbel zusammen unter einen Arm geklemmt werden. Die Handschuhe waren ebenfalls abzulegen, um dann beidhändig die Schale zu greifen. Als Schrenk die Schale fassen wollte, rutschte ihm der Säbel unter dem Arm weg. Der Griff nach dem fallenden Säbel ließ ihm jedoch auch noch die Schale aus der Hand gleiten, so daß beides mit einem lauten Knall zu Boden fiel. Gumprecht zischte seinen Adjutanten an: „Man kann sie nirgends mit hinnehmen!“ Würdevoll und still wurde Schrenk von dem Priester eine neue Schale gereicht. Als Gumprecht dann aber wenig später beim Eintrag in das Goldene Buch einen so großen Tintenklecks auf die Seite machte, daß diese entfernt werden mußte, konnte Schrenk sich eine innere Genugtuung nicht verkneifen.

Nach Wochen der Erholung begann für die Männer der „Thor“ Ende November wieder der Alltag, als ihr Schiff nach 48tägiger Überholung aus der Mitsubishi-Werft in Yokohama kam. Am 30. November 1942 lag die „Thor“ im Hafenbecken II längsseits

Following gunnery practice in the Baltic Sea, the „Thor“, sailing under the codename „Pathfinder XXXXII“, set sail from Kiel under the strictest secrecy. Its destination was Le Verdon, a port on the Atlantic Coast. Despite a sailing ban and threats of punishment from the canal services, the ship passed through the Kaiser-Wilhelm Canal in thick fog, as its cover had to be maintained at all costs. Soon after clearing the locks in Brunsbüttelkoog, however, the operation suffered a setback when, in the darkness and Elbe fog, the „Thor“ rammed the Swedish ore carrier „Bothnia“, which was lying at anchor. An unplanned rescue of its crew had to be carried out. The Swedes were taken off the ship by a mine sweeper soon afterwards, but the „Thor“ also had a hole in its stern and was forced to return to Kiel. The damage was quickly repaired, and on 30 November the „Thor“ cast off again. This time everything worked, except that the ship was photographed by enemy agents in the Scheldt Estuary, nearly rammed the harbor mole off Boulogne, mistakenly fired a flare off Brittany and just avoided being hit by a bomb. From Le Verdon the ship was successful in its third attempt to break out into the Atlantic. The „Thor“ then headed south into the South Atlantic and was supposed to reach its area of operations without being detected. It was a lonely voyage and it is no surprise that a lookout was caught sleeping. A court martial was held on board chaired by the artillery officer Korv.Kpt. Kandler. Schrenk was chosen to defend the accused. During the proceedings Schrenk tired everything to save the man from punishment, but in the end he was sentenced to „three months imprisonment“. Ultimately Schrenk made a successful plea for mercy, asking that the man be given the chance to prove himself in the face of the enemy. The subsequent voyage took Ship 10 into the Weddell Sea south of the Falkland Islands, the Antarctic and the area south of Australia. There is no space here for details of the voyage, however when it was over the „Thor“ had sunk ten ships with a combined tonnage of 52,037 GRT.

Not until 19 September 1942 did the call come from the masthead: „Land in sight!“ It was Indonesia. The ship sailed past Batavia to Borneo, where off Balikpapan it became the first German vessel to anchor in Japanese territorial waters. Schrenk was then given a task that was much more difficult than any he had had to master during the voyage. It was he who was responsible for receiving the Japanese delegations that came aboard the ship. The procedure so differed from that of the Kriegsmarine that he frequently had to refer to the guide books

„Adler Nippons“ auf deutschen Planken

Es ist gar nicht selten, daß deutsche Hilfskriegsschiffe in den Häfen des verbündeten Japan erscheinen, wo sie mit besonders fürsorglicher Kameradschaft aufgenommen werden. Unsere Bilder berichten von dem erfolgreichen Handelsstörer unter Befehl des Ritterkreuzträgers Kapitän z. S. Gumprich.



Zwei „Adler Nippons“ besuchen das deutsche Schiff. Sie werden an Bord von einem Dolmetscher empfangen. — Unten: Der Handelsstörer hatte mit einem seiner Bordflugzeuge Pech gehabt, aber die japanische Marine half kameradschaftlich mit einer Maschine aus.

Der berühmte Ozeanflieger General von Gronau, Luftattaché in Tokio, kommt an Bord. Hinter ihm der Kommandant des Hilfskreuzers PK- (Aufnahmen: Kriegsbildner Tischer (H.H.).

Foto/Photo 41

des deutschen Versorgers „Uckermark“ und übernahm Öl, Munition und Proviant. Die „Uckermark“ war von den Japanern am Tag zuvor noch zum Transport von minderwertigem Benzin von Singapur nach Tokio herangezogen worden. Am Vorabend war das Benzin in Tokio gelöscht und die Tanks durchgedampft worden. Anschließend lief das Schiff nach Yokohama. Dort befand sich in der Mittagszeit des 30. November die Versorgung für die „Thor“ in vollem Gang. In den „Uckermark“-Tanks klopften unterdessen 30-50 Chinesen Rost. Gegen 13.45 Uhr brachte Schrenk als Wachoffizier seinen Kommandanten Gumprich zu einem Fallreep an der Steuerbordseite, wo dieser mit einem Verkehrsboot ablegte. Kaum, daß sich das Boot entfernt hatte, kam es zu einer gewaltigen Explosion mit einer ungeheuren Druckwelle. Auf der „Uckermark“ war Benzingas in den leeren Tanks explodiert. Ein zweite, noch stärkere Explosion, ausgelöst durch 23 verladebereite Torpedoköpfe, zerriß die Aufbauten. Männer wurden wie „Blätter“ von der Druckwelle weggefedt, riesige Eisenteile flogen durch die Luft. Weitere Explosionen, die bis Tokio zu hören waren, folgten. Benzin und Öl entzündete sich im Hafenbecken. Ein Inferno ungeheuren Ausmaßes. Neben der „Thor“ und der „Uckermark“ wurden der japanische Munitionstransporter „Unkai Maru III“ und die Prisen „Leuthen“ (ex. „Nankin“) zerstört. Erst 16 Tage nach dem Unglück

Foto 41

Ein Zeitungsartikel, der 1943 in einer deutschen Illustrierten erschien. Es zeigt den deutschen Luftwaffenattaché in Tokio General von Gronau (zweiter v.r.) bei seinem Antrittsbesuch auf der „Thor“ kurz nach deren Einlaufen in Tokio am 10. Oktober 1942. Ganz rechts Kapitän zur See Gumprich und links neben Gronau, Oblt.z.S. Schrenk. Gronau war durch seinen Flug Sylt-New York 1930 und seinen 60.000 km langen Weltflug 1934 mit einem Flugboot bekannt geworden.

Photo 41

An article that appeared in a German illustrated newspaper in 1943. It shows General von Gronau (2nd from left), the German air attaché in Tokyo, during his first visit aboard the „Thor“ soon after its arrival in Tokyo on 10 October 1942. On the far right is Kapitän zur See Gumprich and left beside Gronau is Oblt.z.S. Schrenk. Gronau was famous for his flight from Sylt to New York in 1930 and his 60,000-km round the world flight in 1934.

on board. The first Japanese officer to come aboard did not leave the ship again after a short time, as described in the books and expected by the German officers. Instead, after meeting the commander, a glass of port and a tour of the ship, he gave every indication of wanting to stay longer. In the course of their conversation, Schrenk steered him in the direction of the gangway. Finally the Japanese officer left the ship but returned a few minutes later. He had left his samurai sword on the bridge.

From Borneo the „Thor“ sailed to Yokohama, where it tied up at buoy 10 on 10 October 1942 at 10:00. There the crew had to endure an unprecedented welcoming ceremony. Japanese honoraries and German guests like the consul-general, the naval attaché, etc., paid their respects. Schrenk had his hands full. There followed a thirty-day visit and reception program for the crew. It was in stark contrast to the monotonous seaman's life the men had experienced for the previous months. Kapitän zur See Gumprich and a delegation of officers visited the Yasukuni Zinzya shrine. Located on Kudan Hill in Tokyo, since 1868 the shrine had been dedicated to the memory of the fallen. It contained the ashes of more than 100,000 fallen and in Japan took the place of the grave of the unknown soldier. Gumprich visited the shrine on the Festival of the Souls of the Dead on 23 October with naval attaché Vizeadmiral Wennecker, the first officer and adjutant Oberleutnant zur See Schrenk. Sabers had to be procured for the visit, as there were none on board. One of these sabers became Schrenk's downfall. Led by a Shinto priest, before entering the shrine the German officers were given a purifying drink of blessed water. The officers had to remove their caps and hold them beneath one arm together with the saber. Their gloves also had to be removed, before gripping the bowl in both hands. When Schrenk went to take the bowl, the saber slipped from under his arm. Reaching for the falling saber caused the bowl to slip from his hand, and both fell loudly to the floor. Gumprich hissed to his adjutant: „One can't take you anywhere!“ With dignity

Foto 42

Die Abordnung der „Thor“ auf ihrem Weg zum Yasukuni Schrein am 23. Oktober 1942. Links der deutsche Marineattaché in Tokio, Vizeadmiral Wennecker, in der Mitte Kpt.z.S. Gumprich und rechts dessen Adjutant Oblt.z.S. Schrenk.

Photo 42

The shore party from the „Thor“ on its way to the Yasukuni Shrine on 23 October 1942. On the left is the German naval attaché in Tokyo, Vizeadmiral Wennecker, in the center Kpt.z.S. Gumprich and right his adjutant Oblt.z.S. Schrenk.



Foto/Photo 42



Foto/Photo 43

Foto 43

Die Explosion des neben der „Thor“ liegenden Versorgers „Uckermark“ am 30. November 1942 an der Pier in Yokohama. Das Gemälde fertigte der Marinemaler Franz Richter-Johnsen nach Angaben des Kriegsberichters Heinz Tischer an, der das Unglück als Besatzungsmitglied der „Thor“ miterlebte.

Photo 43

The explosion of the supply ship "Uckermark", which was tied up next to the "Thor", on 30 November 1942 at the pier in Yokohama. The painting was done by marine painter Franz Richter-Johnsen from information provided by war reporter Heinz Tischer, who experienced the disaster as a member of the Thor's crew.

hörten die Munitionsexplosionen auf und die Brände auf den Wracks erloschen. Und Lt. Schrenk, – er überlebte das Unglück wie durch ein Wunder. Bereits die erste Druckwelle fegte ihn über Bord. Nachdem er sich in ein stark beschädigtes Rettungsboot retten konnte, übernahm ihn ein Boot der „Nankin“. Anschließend beteiligte sich Schrenk an der Rettung der im brennenden Hafenbecken schwimmenden Besatzungsangehörigen. 13 seiner Kameraden kamen ums Leben, 22 trugen schwere Verwundungen davon.

Im Dezember 1942 wurde Schrenk, da ohne Schiff, Adjutant beim Schiffsstamm-Regiment Japan bevor er im Februar 1943 die Aufgabe des Transportführers auf dem Blockadebrecher „Rio Grande“ übernahm. Das Schiff war erst am 28. Januar 1943 von Bordeaux kommend in Yokohama eingelaufen. Ab April 1943 übernahm Oblt.z.S. Schrenk die Funktion des Adjutanten beim Marineattaché in Tokio, eine sehr abwechslungsreiche Aufgabe. Im Juli wechselte er dann als Wachoffizier auf das Troßschiff „Brake“. Im Oktober 1943 wurde Schrenk auf das ehemals italienische U-Boot „Reginaldo Giuliani“ versetzt, das nach dem Abfall Italiens vom Bündnis, am 10. September 1943, in Singapur von den Deutschen übernommen worden war. Das Boot hieß nun UIT-23. Hier sammelte Schrenk seine ersten U-Booterfahrungen. Im Monat darauf wurde er dann als 2. Wachoffizier auf U-178 kommandiert. Dieses Monsun-Boot war im August 1943 aus Bordeaux kommend in Penang eingelaufen und bereitete sich nun im November 1943 auf seine Rückfahrt vor. Kommandant war Kptlt. Wilhelm Spahr. Er war auf der Hinfahrt noch I. WO auf dem Boot gewesen, ersetzte dann aber den Kommandanten Korv.Kpt. Wilhelm Dommers, der in Japan ausstieg. Das führte dazu, daß ein Offizier an Bord gebraucht wurde, wobei die Wahl auf Schrenk fiel. Am 27. November legt U-178 ab und ließ Penang hinter sich. Es war Schrenks Abschied von Japan.

and silence the priest gave Schrenk another bowl. A short time later, when Gumprich wrote in the Golden Book, he made such a large ink blot on the page that it had to be removed. Schrenk could not restrain his inner satisfaction.

After weeks of relaxation, at the end of November the men of the "Thor" returned to their regular routine when their ship left the Mitsubishi shipyard in Yokohama after a 48-day overhaul. On 30 November 1942 the "Thor" was in Harbor Basin II alongside the German supply ship "Uckermark", taking on fuel, ammunition and provisions. The day before the Japanese had used the "Uckermark" to transport contaminated gasoline from Singapore to Tokyo. The evening before the gasoline had been removed and the tanks steamed out. The ship then sailed for Yokohama. There, during the afternoon of 30 November, the transfer of supplies to the "Thor" was in full swing. In the Uckermark's tanks, meanwhile, 30 to 50 Chinese workers were scraping rust. At about 13:45 Schrenk, as watch officer, brought his commander Gumprich to a rope ladder on the starboard side, where he went aboard a shuttle boat. No sooner had the boat moved away when there was a powerful explosion with a tremendous shock wave. On the "Uckermark", gasoline fumes in the empty tanks had exploded. A second, more powerful explosion, caused by 23 torpedo warheads waiting to be loaded, tore apart the superstructure. The blast wave swept men away like leaves, and huge pieces of iron flew into the air. Other explosions, which could be heard as far away as Tokyo, followed. It was an inferno on an unprecedented scale. The "Thor" and the "Uckermark" were destroyed, along with the Japanese ammunition transport the "Unkai Maru III" and the prize ship "Leutben" (ex "Nankin"). It was not until 16 days after the accident that the ammunition explosions stopped and the fires on the wrecks were finally put out. Miraculously, Lt. Schrenk survived the accident, swept overboard by the first blast wave. He pulled himself onto a



Foto/Photo 44

In einer 181tägigen Operation gelang es U-178 unter der ausgezeichneten Führung von Kptlt. Spahr tatsächlich nach Bordeaux zurückzukehren. Am 25. Mai 1944 lief es dort ein. Vor der indischen Küste hatte das Boot während der Unternehmung sogar noch den amerikanischen Frachter „Jose Navarro“ (7.244 BRT) versenken können.

Schrenk versah seine Aufgabe auf U-178 so gut, daß er anschließend von Juli 1944 bis Januar 1945 zu Lehrgängen an der Torpedoschule der 3. ULD und bei der 23. U-Flottille in Danzig kommandiert wurde. Bei letzterer absolvierte er, inzwischen seit 1.9.1944 Kapitänleutnant, auch einen Kommandantenlehrgang. Nach dessen Abschluß war Schrenk Mitte/Ende Januar 1945 noch kurzzeitig Wachoffizier auf einem Boot der 8. U-Flottille (Ausbildungsflottille) in Danzig, die aufgrund des russischen Vorstoßes auf die Stadt Mitte Februar aufgelöst wurde.

Wie positiv die Beurteilung von Schrenk seitens seiner Vorgesetzten und während der Ausbildung gewesen sein muß, belegt die Tatsache, daß er am 29. Januar 1945 bei der 8. U-Flottille das Typ XXI Boot U-3511 von Kptlt. Ketels übernahm. Das Boot gehörte noch kurz der 8. U-Flottille an, bevor es nach deren Auflösung ab 15. Februar 1945 der 5. U-Flottille unterstand.

Foto 45

Bordeaux, 25. Mai 1944. Nach 181 Tagen auf See läuft U-178 von Penang kommend in den französischen Atlantikstützpunkt ein. Zur Begrüßung durch den Flotillenchef ist die Besatzung an Oberdeck angetreten. V.l.n.r.: Kriegsberichterstatter, Oberassistentenarzt Dr. Wüstenberg, Oblt.z.S. Petran (1. WO), Oblt. z.S. Schrenk (II. WO), Kriegsberichterstatter Oblt. (M.A.) Schöppe, Ob.Strm. Kunz, Fhr.z.S. Stobbe und Obfhr.z.S. Lange.

U-Boot-Museum Cuxhaven

Photo 45

Bordeaux, 25 May 1944. After 181 days at sea U-178 sails into the French Atlantic base. The crew has assembled on the upper deck to receive the flotilla commander's welcome. From left to right: war reporter; Oberassistentenarzt Dr. Wüstenberg, Oblt.z.S. Petran (1st WO), Oblt.z.S. Schrenk (2nd WO), war reporter Oblt. (M.A.) Schöppe, Ob.Strm. Kunz, Fhr.z.S. Stobbe and Obfhr.z.S. Lange.

U-Boot-Museum Cuxhaven



Foto/Photo 45

Foto 44

Schrenk im Frühjahr 1944 als II. WO auf der Brücke von U-178 im Indischen Ozean.

Foto Familie Schrenk

Photo 44

Schrenk in the spring of 1944 while serving as 2nd Watch Officer, on the bridge of the U-178 in the Indian Ocean.

Schrenk Collection

damaged lifeboat and was then picked up by a boat from the "Nankin". Schrenk then helped rescue members of the crew swimming in the burning harbor basin. Thirteen of his shipmates were killed and 22 seriously injured.

With no ship, in December 1942 Schrenk became adjutant of the Ship's Crew Regiment Japan before becoming transport officer on the blockade runner "Rio Grande" in February 1943. The ship had only arrived in Yokohama from Bordeaux on 28 January 1943. In April 1943 Oblt.z.S. Schrenk took over the function of adjutant to the naval attaché in Tokyo, a position with extremely diversified duties. Then in July he moved to the supply ship "Brake" as watch officer. In October 1943 Schrenk was transferred to the former Italian submarine "Reginaldo Giuliani", which had been taken over by the Germans in Singapore on 10 September after Italy ceased to be an ally. The boat was renamed UIT-23. It was there that Schrenk gained his first submarine experience. In the months that followed, he was then ordered onto U-178 as second watch officer. In August 1943 this Monsoon boat had arrived in Penang from Bordeaux and in November was preparing for its return voyage. In command was Kptlt. Wilhelm Spahr. He had been First Watch Officer during the voyage from France, but now was in command, having replaced Korv.Kpt. Wilhelm Dommers, who left the boat in Japan. As a result an officer was needed on board and the choice fell on Schrenk. On 27 November U-178 cast off and left Penang behind it. It was Schrenk's farewell to Japan.

In a 181-day operation under the outstanding command of Kptlt. Spahr, U-178 returned to Bordeaux, sailing into port on 25 May 1944. During the operation the submarine had even been able to sink the American freighter "Jose Navarro" (7,244 GRT).

Schrenk performed his duties aboard U-178 so well that he was ordered to attend courses at the Submarine Training Division's torpedo school and the 23rd Submarine Flotilla in Danzig from July 1944 to January 1945. At the latter Schrenk, a Kapitänleutnant since 1/9/1944, also completed a submarine commander's course. After its conclusion, in the second half of January 1945 he served briefly as watch officer on a boat of the Danzig-based 8th Submarine Flotilla (Training Flotilla), which was disbanded in mid-February because of the Russian advance toward the city.

Schrenk must have received a positive evaluation from his superiors while in training, for on 29 January 1945 he was given Kptlt. Ketel's Type XXI boat U-3511 of the 8th Submarine Flotilla. The submarine was only part of the 8th Flotilla for



Foto/Photo 46

Foto 46

Auch diese Aufnahme entstand am 25. Mai 1944 in Bordeaux. Sie zeigt Oblt.z.S. Schrenk (links), Oberassistentenarzt Dr. Wüstenberg (Mitte) und Kriegsberichter Oblt. (M.A.) Schöppe bei einem entspannten Gespräch nach dem Einlaufen.

Photo 46

This photo was also taken in Bordeaux on 25 May 1944. It shows Oblt.z.S. Schrenk (left), Oberassistentenarzt Dr. Wüstenberg (center) and war reporter Oblt. (M.A.) Schöppe having a casual conversation after entering port.

Am 2. Mai 1945 lag U-3511 mit 27 weiteren Typ XXI Booten vor Travemünde im Päckchen. Gegen 14 Uhr wurde bei der 25. U-Flottille in Travemünde der Funkspruch empfangen, das britische Truppen bald die Stadt erreichen würden. Daraufhin begann auf Befehl des Flottillenchefts die Selbstversenkung der Boote gemäß des bereits früher ausgegebenen Befehls „Regenbogen“. Kptlt. Schrenk ließ U-3511 erst am 3. Mai 1945 durch seine Besatzung versenken. Damit endete für ihn der Zweite Weltkrieg.

Nach dem Krieg trat Schrenk wieder in die Bundesmarine ein. Er wurde dort noch bis zum Fregattenkapitän befördert und führte als erster Kommandeur von Juli 1962 bis März 1964 das Minengeschwader. Zum 30.9.1974 erfolgte seine Versetzung in den Ruhestand. Am 19. Januar 1985 verstarb Hermann Schrenk im Alter von 67 Jahren.

a short time, and after its disbandment on 15 February it was attached to the 15th Submarine Flotilla.

On 2 May 1945 U-3511 and 27 other Type XXI boats were lying in packet off Travemünde. At about 14:00 the 25th Submarine Flotilla in Travemünde received a radio message that British troops were nearing the city, whereupon the flotilla commander issued the order for the submarines to scuttle themselves as per the previously-issued order "Rainbow". The next day Kptlt. Schrenk had his crew scuttle U-3511. For him the Second World War was over.

After the war Schrenk joined the Federal German Navy. He was promoted to Fregattenkapitän and from July 1962 to March 1964 served as the mine sweeper squadron's first commander. He retired from service on 30/9/1974. Hermann Schrenk died on 19 January 1985 at the age of 67.

Beförderungen

Offiziersanwärter	03.04.1937
Fähnrich zur See	01.05.1938
Oberfähnrich zur See	01.07.1939
Leutnant zur See	01.08.1939
Oberleutnant zur See	01.09.1941
Kapitänleutnant	01.09.1944
Korvettenkapitän (BM)	14.08.1958
Fregattenkapitän (BM)	09.02.1965

Auszeichnungen

Minensucherabzeichen	15.10.1940
Eisernes Kreuz 2. Klasse	1940
Eisernes Kreuz 1. Klasse	15.05.1941
Kriegsabzeichen für Hilfskreuzer	06.01.1943
U-Bootskriegsabzeichen	24.05.1944
U-Boots-Frontspange in Bronze	05.10.1944

Promotions

Officer Candidate	03/04/1937
Fähnrich zur See	01/05/1938
Oberfähnrich zur See	01/07/1939
Leutnant zur See	01/08/1939
Oberleutnant zur See	01/09/1941
Kapitänleutnant	01/09/1944
Korvettenkapitän (BM)	14/08/1958
Fregattenkapitän (BM)	09/02/1965

Decorations

Mine Sweeper Badge	15/10/1940
Iron Cross, Second Class	1940
Iron Cross, First Class	15/05/1941
War Badge for Auxiliary Cruisers	06/01/1943
Submarine War Badge	24/05/1944
Submarine Operational Clasp in Bronze	05/10/1944



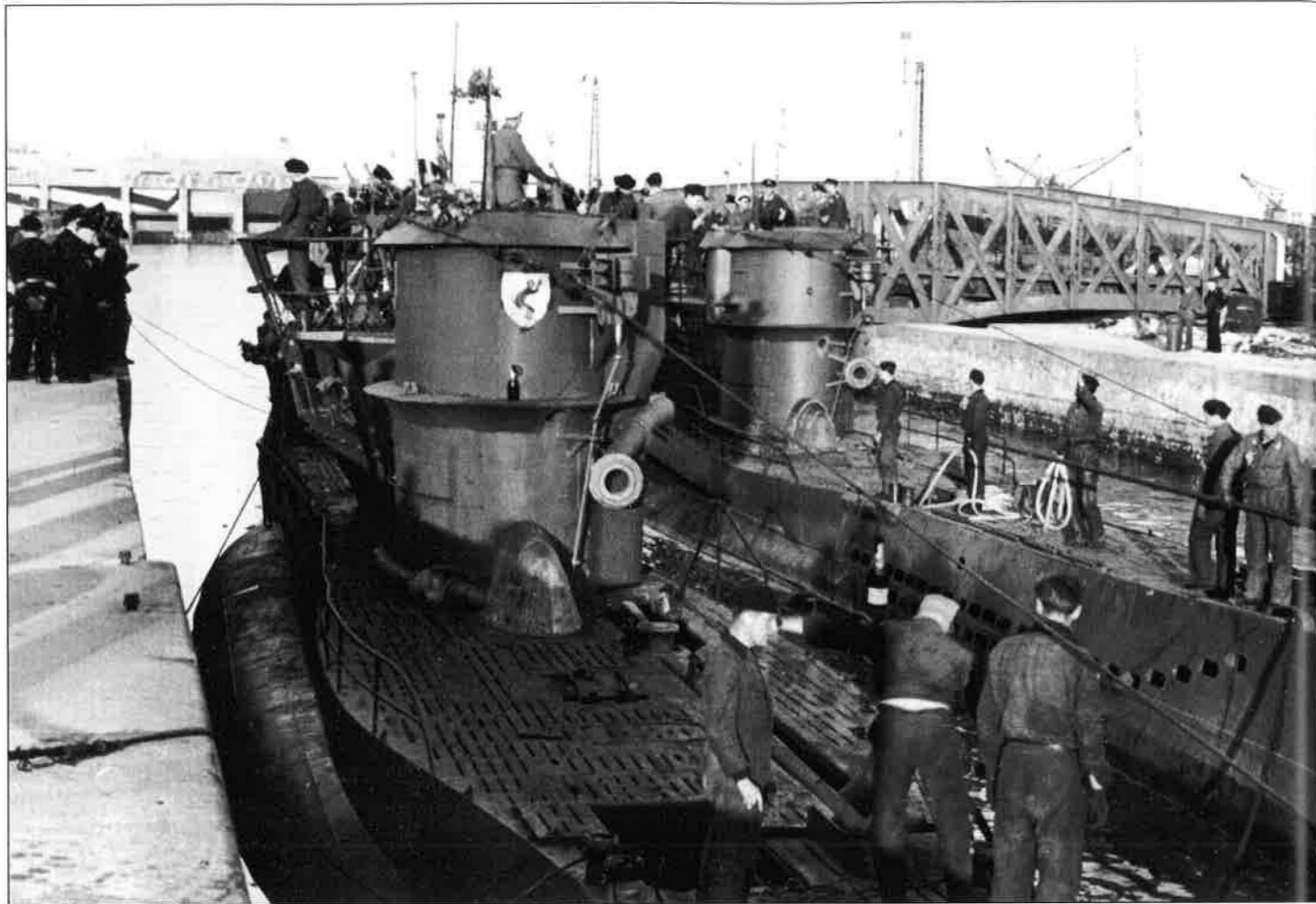
Die getarnten Sehrohre von U-66

U-66's Camouflaged Periscope

Über Tarnanstriche von Türmen und dem Überwasserschiff deutscher U-Boote haben wir in den zurückliegenden Editionen regelmäßig berichtet, nicht aber über den von Sehrohren. Ein solcher Anstrich ist nur durch wenige Aufnahmen belegt und scheint somit recht selten gewesen zu sein. Daß es ihn aber gegeben hat, belegt unser Foto. Es entstand während der 1. Feindfahrt von U-66, die vom 13. Mai bis 11. Juni 1941 stattfand. Das Typ XI Boot lief dabei unter der Führung von Korv.Kpt. Zapp von Kiel aus durch die Nordsee, die Dänemark-Straße zwischen Island und Färöerinseln und den Nordatlantik nach Lorient.

Die Aufnahme zeigt die z.T. mit Pelzkappen ausgestattete Brückenwache neben den getarnten Sehrohren. Links ist das Nachtluftzielsehrohr zu sehen, das bei Nacht benutzt wurde und mit dem außerdem durch eine nach oben kippbare Optik der Luftraum beobachtet werden konnte. Rechts im Bild das ebenfalls getarnte Angriffsehrohr. Für diese Sehrohre gab es auf Typ XI Booten einen freistehenden Doppelsehrohrbock, zentral in der Brückenmitte. Bei den kleineren Typ VII Türmen war der Sehrohrbock für das Nachtluftzielsehrohr dicht hinter dem Schanzkleid positioniert. Die an den oberen, sich verjüngenden Teilen der Sehrohre aufgeschweißten Stahlseilstücke dienten übrigens nicht wie immer wieder behauptet der Verminderung der Schaumbildung. Vielmehr sollten sie das Sehrohr in voll ausgefahrenem Zustand durch Aufbrechen des Kielwassers in normale Wirbel stabilisieren, um Vibrationen der Optik zu reduzieren.

In previous editions we have regularly reported on camouflage finishes on conning towers and top decks of German submarines, but not of periscopes. There are only a few photographs documenting such a finish and thus they appear to have been rather rare. That such finishes did exist, however, is proved by our photo. It was taken during the first patrol by U-66, which took place between 13 May and 11 June 1941. Under the command of Korv.Kpt. Zapp, the U-boat sailed from Kiel, passed through the North Sea, the Denmark Strait between Iceland and the Faroe Islands and the North Atlantic to Lorient. The photo shows the bridge watch, one of whom is wearing a fur cap, next to the camouflaged periscopes. The night sky periscope, which had an upwards-tilting lens that was used to observe the sky at night, may be seen on the left. On the right is the attack periscope, which is also camouflaged. The Type XI submarine had a free-standing twin periscope pedestal in the center of the bridge. On smaller Type VII conning towers the night sky periscope was positioned just behind the bulwark. The purpose of the section of steel cable welded to the upper, tapered part of the periscope was not to reduce foam buildup, as has been claimed. Instead it was intended to stabilize the periscope in the fully-extended position by breaking up the wake's normal vortices, thus reducing vibration in the lens.



Gruppe „Landwirt“ als Invasionsreserve!

Gruppe „Landwirt“ (Group Farmer) as Invasion Reserve

Um die Jahreswende 1943/44 wurde dem OKW immer klarer, daß eine Landung der Alliierten in Nordfrankreich im Bereich des Möglichen lag. Dönitz als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und gleichzeitiger BdU veranlaßte daraufhin, daß ab März 1944 auslaufklare U-Boote in den Atlantikstützpunkten zurückgehalten wurden, um gegebenenfalls gegen eine Invasion eingesetzt werden zu können. Die für diesen Fall in Brest zusammengezogenen VII C Boote befanden sich als Gruppe „Landwirt“ in einer 6- bzw. 4-Stunden Auslaufbereitschaft. Ihre operative Führung oblag dem FdU West. Ab Ende März gab es für VII C Boote in den Atlantikstützpunkten sogar ein Auslaufverbot, um die Gruppe auf eine Stärke von 15 Booten zu bringen. Mitte April umfaßte die Gruppe „Landwirt“ 19 U-Boote, wogegen im Nordatlantik nur noch acht Boote standen. Da die mangelnde Präsenz dort Sicherungskräfte freisetzte, wurde Mitte Mai entschieden, wieder mehr Boote im Atlantik zum Einsatz zu bringen.

Unsere Fotos zeigen die beiden Schnorchelboote U-953, auch als „U-Kater“ bekannt, und U-275 am 23. April 1944 in La Pallice beim Auslaufen zur Überführungsfahrt nach Brest, um dort zur Gruppe „Landwirt“ zu stoßen. Beide VII C Boote waren im März mit dem Schnorchel nachgerüstet worden, was an der am Turm längsgeführten Schnorchelleitung erkennbar ist. Am 26. April erreichten sie ohne besondere Vorkommnisse Brest.

Die **Fotos 48** und **49** zeigen U-953 (links) und U-275 auf dem Weg in die Schleuse. Im Hintergrund ist der U-Bootbunker von La Pallice zu sehen. Beachte, daß U-953 am Turm ungewöhnlicherweise keine eingestreckten Positionslichter hat. Bemerkenswert ist ferner die auf dem Wellenbrecher von U-953 stehende bzw. am Netzabweiser baumelnde Sektflasche. Auf beiden Aufnahmen sieht man im Turm von U-953 den Kommandanten Oblt.z.S. Karl-Heinz Marbach. Auf **Foto 49** ist auch der Kommandant von U-275 Oblt.z.S. Helmut Bork erkennbar. Gut sichtbar sind auf beiden Aufnahmen die Schnorchelleitungen mit der Anschlußstelle für den Schnorchelmast. Die Klapp-schnorchel lagen bei den VII C Booten auf der Backbordseite des Decks in einer Bettung, wie bei U-953 gut zu erkennen ist.

At the turn of the year 1943-44, it was becoming increasingly obvious to the OKW that an Allied landing in Northern France was within the realm of possibility. Commander-in-Chief of the Kriegsmarine and Commander of Submarines (BdU), Dönitz ordered that, as of March 1944, serviceable U-boats were to be held back in their Atlantic bases for possible use against an invasion. The Type VII C boats gathered in Brest for this eventuality were held at four- or six-hour readiness to sail. Known as Group "Farmer", they were under the operational command of the Commander of Submarines West (FdU West). At the end of March 1944 a sailing ban was even imposed on VII C boats in the Atlantic bases, in order to bring the group's strength up to 15 boats. By mid-April, Group "Farmer" consisted of 19 submarines, whereas there were just eight U-boats left in the North Atlantic. This limited presence resulted in a weakening of escort forces, and in mid-May it was decided to send more submarine back into the Atlantic.

Our photos show two snorkel boats, U-953, also called U-Tomcat, and U-275 leaving La Pallice on 23 April 1944 bound for Brest to join Group "Farmer". Both VII C boats had been retrofitted with a snorkel in March, which may be seen by the horizontal snorkel tube on the conning tower. The two boats reached Brest without incident on 26 April.

***Photos 48 and 49** show U-953 (left) and U-275 on their way into the lock. In the background is the submarine pen at La Pallice. Note that, unusually, U-953 has no recessed position lights on its conning tower. Also noteworthy are the champagne bottles sitting on U-953's wave deflector and dangling from its net cutter. U-953's commander, Oblt.z.S. Karl-Heinz Marbach, may be seen in the boat's conning tower in both photos. Oblt.z.S. Helmut Bork, commander of U-275, can be seen in **Photo 49**. The snorkel trunking, with coupling for the snorkel mast, are clearly visible in both photos. On Type VII C submarines the folding snorkel rested in a recess on the port side of the deck, as may be seen on U-953.*



Foto/Photo 49



Foto/Photo 50

Foto 50

Trotz der friedlichen Auslaufstimmung sind die Flak-Waffen auf den Wintergärten der Boote voll aufmunitioniert, da im Frühjahr 1944 in den Atlantikstützpunkten jederzeit mit Fliegerangriffen gerechnet werden mußte. U-953 führt wie U-275 auf dem oberen Wintergarten zwei 20 mm LM43U Zwillinglafetten und auf dem unteren eine 37 mm Flak M42U.

Foto 51

Auf dieser Aufnahme ist gut das Emblem von U-953 erkennbar. Es zeigt einen Kater mit Kommandantenmütze und einem roten linken und rechten grünen Stiefel auf dem Bug eines U-Bootes sitzend, der mit einer Pistole nach oben feuert. In der Hand hält er eine Whiskyflasche. Diese Abbildung soll die Bedeutung gehabt haben, daß nur ein Betruckener mit einer solch unzureichenden Flak-Bewaffnung wie U-953 sie aufwies, auf gegnerische Flugzeuge zu schießen wagte. Beachte ferner die Halterung zum Fixieren des Klappschnorchels. Im Turm v.l.n.r.: Mtr.Ogefr. Schlüter, Mtr.Ogefr. Ahrendholz, Mtr.Ogefr. Kühn, Mtr.Ogefr. Drews sowie Masch.Mt. Kniepkamp.

Foto 52

Die Offiziere von U-953 beim Auslaufen im Turm des Bootes. Am Kasten für die „Matratzenantenne“ FuMO-30 sieht man das Emblem der Crew 37 a, welcher der Kommandant Oblt.z.S. Marbach angehörte. V.l.n.r.: Oblt.z.S. Reimann (I.WO), Kommandant Oblt.z.S. Marbach, Oblt.z.S. Werner Müller-Feldhammer (II. WO), Lt.z.S. Siegfried Twardokus (III. WO) sowie Mtr.Ogefr. Drews. Zwischen den Männern ist die Naxos-Antenne zur Flugzeugortung sichtbar.

Alle Fotos U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 50

Despite the peaceful departure setting, the anti-aircraft weapons on the Wintergarten platforms of both boats are loaded, as the Atlantic bases were subject to air attack at any time in the spring of 1944. Both U-953 and U-275 carry two 20-mm LM43U twin mounts on the upper anti-aircraft platform and a single 37-mm Flak M42U on the lower.

Photo 51

U-953's emblem is clearly seen in this photo. It consists of a tomcat wearing a commander's cap, with a red left boot and a green right boot, sitting on the bow of a U-boat while firing a pistol into the air. In its hand it is holding a whiskey bottle. It is said that the picture's intended message was that only someone who was drunk would dare to shoot at enemy aircraft with such inadequate anti-aircraft armament as U-953 possessed. Also note the mount for securing the folding snorkel. In the conning tower from left to right: Mtr.Ogefr. Schlüter, Mtr.Ogefr. Ahrendholz, Mtr.Ogefr. Kühn, Mtr.Ogefr. Drews and Masch.Mt. Kniepkamp.

Photo 52

U-953's officers in the conning tower as their submarine leaves port. On the box for the FuMO-30 "mattress antenna" may be seen the emblem of Crew 37 a, of which commander Oblt.z.S. Marbach was a member. From l. to r.: Oblt.z.S. Reimann (1st WO), commander Oblt.z.S. Marbach, Oblt.z.S. Werner Müller-Feldhammer (2nd WO), Lt.z.S. Siegfried Twardokus (3rd WO) and Mtr.Ogefr. Drews. Visible between the men is the Naxos aircraft detection antenna.

All Photos U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 51

Foto/Photo 52

