

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

EDITION
NO 8
2012

deutsch-english

U-BOOT

IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

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



Foto/Photo 1

Foto 1

Während des Kriegsmarsches gab es auf U-Booten drei Seewachen. Sie bestanden aus je einem Wachoffizier bzw. dem Obersteuermann als Wachführer sowie drei Ausgucks und einem Rudergänger im Turm bzw. auf der Brücke. Tauchte das Boot, besetzten zwei der Ausgucks die Tiefenruderstände in der Zentrale, während der dritte Mann seine Station an der Bedienung zur Entlüftung der Tauchzelle fünf einnahm. In der Regel wurden 4stündige Wachen gegangen, denen eine Freiwache von 8 Stunden folgte. Unser Foto zeigt den Rudergänger im Turm eines VII C Bootes unterhalb des Turmluks. Da dieses bei Überwasserfahrt meist offen stand, war der Platz recht kalt und ungemütlich. Lediglich bei schwerer See wurde es geschlossen, um durch dauerndes Dichtwerfen nicht den Schnapper des Luks zu beschädigen. Im vorliegenden Fall deutet die Pelzmütze darauf hin, daß die Aufnahme im Nordmeer oder

Photo 1

While at sea, U-boats maintained three watches. Each consisted of a watch officer or the first mate as watch commander, plus three lookouts and a helmsman in the conning tower or on the bridge. When the submarine submerged, two of the lookouts manned the diving plane positions in the control room, while the third man took his position at the venting controls for ballast tank five. As a rule, watches were four hours long and were followed by an eight-hour watch below.

Our photo shows the helmsman in the conning tower of a Type VII C submarine beneath the conning tower hatch. As this was usually open when the U-boat was running surfaced, the position was extremely cold and uncomfortable. The conning tower hatch was only closed in heavy seas, to avoid the hatch lock from being damaged by the constant pounding. In this case, the fur cap suggests that

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
Michael Rey, Bodolz
Walter Storbeck, Hamburg
Lars Wilhelmj, Erfurt
Dave Williams, Hanover/USA

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Übersetzung:

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

Druck:

Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2012

ISBN 978-3-941437-11-1

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.

INHALT Content

Seite/page

Innenaufnahmen / Interior Shots

Unbekanntes Boot U II

Editorial

2

Leserforum / Readersforum

U-575, Emblem 2/3
„Black Watch“, Dokument Untergang 3
U-454, Angaben zum Kommandanten Hackländer 4

Typ II D Boote / Type II D Boats

U-143, 1941 5

Typ VII A Boote / Type VII A Boats

U-30, 1941 6/7

Typ VII C Boote / Type VII C Boats

U-376, 1942 8
U-376, Gästebuch 9
U-223, 1943 10/11

Typ IX A Boote / Type IX A Boats

U-37, 1940 12

Elektroboote / Electric Boats

U-2502, U-3514, U-2511 und U-3008, 1945 13

Türme / Conning Towers

U-83 – mit Streifenartung im Atlantik und Mittelmeer 14-20

Ungewöhnliches / Unusual

Schildkrötenjagd trotz Luftbedrohung 21

Farbfotos / Color Photos

U-Krech kehrt von der 7. Feindfahrt zurück 22/23

Boot im Focus / Boat in Focus

U-141 – ein II D Boot im Nordatlantikeinsatz 24-36

Dokumente / Documents

Der Weihnachtsgruß der 3. ULD 37

Unbekannte Embleme / Unknown Emblems

Das „Marienkäfer“-Emblem von U-929 38/39

Szenerie / Scenery

Kommandantenfrühstück auf der Brücke! 40/41

Schicksal / Fate

Gesunken durch Mine vor Salamis – der tragische Untergang von U-133 42-48

Wimpel / Pennants

Die 1. Feindfahrt von Kptlt. Werner Henke UIII/UTV

Nordatlantik entstand, hier waren die Bedingungen besonders extrem. Der Rudergänger betätigte die vorderen und achteren Tiefenruder durch Drücken der Knöpfe unter beiden Handballen. Parallel dazu bediente er den Maschinentelegraphen. Der Backbord-Telegraph ist auf dem Foto direkt vor dem Kopf des Rudergängers zu sehen, schräg darüber eine Tabelle der Fahrstufen. Beim Fahren gegen die See mußte der Wachoffizier dem Rudergänger den Alarmskurs mitteilen, dies war der Kurs quer zur See, der das schnellste Wegtauchen ermöglichte. Für Befehle bestand über Sprachrohre, deren Öffnung hier links vom Kopf zu sehen sind, Verbindung zur Brücke und ins Boot. Während des Tages mußte im Turm die volle Beleuchtung brennen, damit für die Brückenwache keine Blendwirkung eintrat, wenn sie bei Alarm aus dem Sonnenlicht in den Turm kam. Umgekehrt war der Turm bei Nacht zu verdunkeln.

the photo was taken in the North Sea or North Atlantic, where conditions could be particularly extreme. The helmsman operated the fore and aft dive planes by pressing buttons under the balls of his thumbs. He simultaneously operated the engine-room telegraph. The portside telegraph may be seen directly in front of the helmsman's head, while directly above it is a table of speed settings. When sailing against the sea, the watch officer had to advise the helmsman of the alert heading, or beam sea heading, which enabled the fastest submersion. A speaking tube, whose opening can be seen to the left of the helmsman's head, was used for the transmission of orders and communications with the bridge and interior of the submarine. During the day the conning tower was fully lit to prevent the bridge watch from being blinded when emerging from the conning tower into sunlight during an alarm. Conversely the conning tower was blacked out at night.

Liebe Leser,

wie Sie sehen, war das Team von „U-Boot im Focus“ über den Jahreswechsel hinweg fleißig und hat die Edition 8 fertiggestellt. Erstmals können wir Ihnen diesmal einen Farbtitel präsentieren. Die Aufnahme entstand an Bord von U-558, Kptlt. Krech, und ging uns mit weiteren außergewöhnlichen Farbaufnahmen von einem Sammler zu, der die Publikationen unseres Verlages seit Jahren mit Bildmaterial unterstützt.

Danken möchte ich an dieser Stelle auch dem Deutschen U-Boot-Museum in Cuxhaven-Altenbruch. Der Stifter und Vorstandsvorsitzende des Freundeskreises Traditionsarchiv Unterseeboote (FTU), Horst Bredow, hat meine Arbeit an „U-Boot im Focus“ vom ersten Tag an tatkräftig unterstützt und immer außergewöhnlich gefördert. Diese Hilfe hat maßgeblich dazu beigetragen, daß wir die schwierige Anfangsphase des Hefes durchgestanden haben. Die Möglichkeit, ein solches Archiv wie jenes in Altenbruch zu Verfügung zu haben ist einmalig, gerade in Zeiten, da öffentliche Archive dem Zeitabschnitt des Zweiten Weltkrieges zunehmend weniger Bedeutung beimessen. Was Horst Bredow unter großem persönlichen Einsatz mit seinen Helfern über die Jahre aufgebaut hat verdient größte Anerkennung, zumal sich Museum und Archiv selber finanzieren müssen. Eine Aufgabe, die nicht immer einfach ist, und daher unser aller Unterstützung verdient. Sollte dieses Archiv, das bisher niemanden verpflichtet ist und keiner der sich stetig wechselnden politischen Strömungen unterliegt, die Tore schließen, würde die Welt von uns U-Bootenthusiasten sehr viel ärmer werden. Ich kann daher jeden U-Bootfreund nur dazu ermuntern, Fördermitglied des FTU zu werden und durch eine Spende zum Erhalt dieser einzigartigen Institution beizutragen. Anfragen sind per Post oder über die Homepage des Museums jederzeit möglich.

Ferner möchte ich an dieser Stelle ankündigen, daß die nächste Ausgabe von „U-Boot im Focus“ erst nach dem Sommer erscheinen wird, da wir zunächst das Buch über die deutschen U-Tanker veröffentlichen werden. In diesem Band werden wir im übrigen erstmals Farbfotos von der Versorgung eines Kampfbootes durch eine „Milchkuh“ publizieren.

Ich wünsche Ihnen allen weiterhin viel Freude an dem Thema „U-Boote“.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear Readers,

as you can see, the U-Boot im Focus team has been working hard during the turn of the year and has completed Edition 8. For the first time, we are able to present you with a color cover photo. It was taken on board Kptlt. Krech's U-558 and is one of a number of extraordinary color photos from a collector who has been a regular contributor of photos to our company's publications. I would also like to express my thanks to the German U-Boat Museum in Cuxhaven-Altenbruch. From the very beginning the founder and chairman of the Friends of the Horst Bredow Submarine Heritage Archive have strongly supported and promoted my work on U-Boot im Focus. It was thanks in part to this strong support that we were able to survive the publication's difficult beginning phase. Access to such a public archive is unique, especially in times when the value attached to public archives concerning the period of the Second World War is steadily declining. What Horst Bredow and his helpers have built up over the years through great personal dedication is deserving of the highest recognition, especially as the museum and archive must finance themselves. It is a task that is not always easy and therefore deserves our full support. If this archive, which heretofore has been obligated to no one and has survived the constantly changing political currents, is forced to close its doors, then the world of us U-boat enthusiasts will be much poorer. I can therefore only encourage everyone with an interest in U-boats to become a sustaining member of the foundation and help contribute to the survival of this unique institution by making a donation. Inquiries by mail or via the museum's home page are always welcome.

I would also like to announce that the next issue of U-Boot im Focus will not be published until after the summer, as we plan to release a book on German submarine tankers first. By the way, this book will include the first color photos of an operational U-boat being provisioned by a Milk Cow.

In closing, I wish you all continued enjoyment from the topic of U-boats.

Axel Urbanke
Editor

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 4

U-575 und das Wappen der Patenstadt, Seite 30

Zu diesem Artikel veröffentlichten wir ein Foto, auf dem zu sehen ist, daß U-575 auf der 1. Feindfahrt an der Stirnseite des Turms das Wappen der Patenstadt Dornbirn und an der Steuerbordseite eine rote Piratenflagge führte. Wir stellten in dem Bericht fest, daß es nicht belegbar ist, ob U-575 Wappen und Emblem auch später auf weiteren Unternehmungen geführt hat. Dieses können wir nun anhand eines neu aufgetauchten Fotos für die Piratenflagge belegen. Das Wappen der Patenstadt wurde indes offenbar entfernt. Die Aufnahme zeigt U-575 beim Einlaufen in St. Nazaire mit der Piratenflagge an der Backbordseite des Turms. Damit ist gleichzeitig bewiesen, daß dieses Emblem auf beiden Seiten des Turms geführt wurde. Dieser ist ähnlich dunkel getarnt wie der in Edition 7 vorgestellte Turm von U-154. Wie in dem Artikel erwähnt, waren schwarzgrau getarnte Türme 1942 bei den U-Flottillen am Atlantik keine Seltenheit. Im Fall von U-575 weist der dunkle Turm allerdings auch einige hellere Flächen auf. Im Turm ist rechts Kptlt. Heydemann zu sehen. Die Kleidung der Männer deutet darauf hin, daß es sich nicht um ein Einlaufen im Februar handelt. Demnach dürfte das Foto entweder beim Einlaufen nach der 4. Feindfahrt am 14. Mai 1942 oder nach der 5. Feindfahrt am 7. August 1942 aufgenommen worden sein.

READER'S FORUM

Additions/Corrections to Edition 4

U-575 and the Coat of Arms of its Sponsor City, Page 30

This article was accompanied by a photo which showed that, while on its first patrol, U-575 wore the coat of arms of its sponsor city Dornbirn on the front of the conning tower and a red pirate flag on the starboard side. We stated in our account that we could not say with certainty whether U-575 retained the coat of arms and emblem on subsequent operations. Thanks to a recently-discovered photo, we can confirm this with respect to the pirate flag. The coat of arms, however, had obviously been removed. The photo shows U-575 sailing into St. Nazaire with the pirate flag on the port side of the conning tower. The photo thus also verifies that this emblem was present on both sides of the conning tower. The conning tower was finished in a dark camouflage finish similar to that on the conning tower of U-154 illustrated in Edition 7. As mentioned in the article, conning towers camouflaged in black-grey were not uncommon on U-boats of the Atlantic submarine flotillas in 1942. In the case of U-575, however, there are also several lighter patches on the dark conning tower. Standing in the conning tower on the right is Kptlt. Heydemann. The clothing being worn by the men suggests that the photo was not taken in February. It must therefore have originated during the U-boat's return from its fourth patrol on 14 May 1942 or after its fifth patrol on 7 August 1942.

L 1

U-575 beim Einlaufen in St. Nazaire im Sommer 1942. Am Kommandantenstand, der durch den Kommandanten Heydemann weitgehend verdeckt ist, sind schwach Versenkungswimpel sichtbar. Die Werbung an den Gebäuden, die sich an der Schleuse in St. Nazaire befanden, lassen eine schnelle Identifizierung des Aufnahmeortes zu.

L 1

U-575 sailing into St. Nazaire in the summer of 1942. Sinking pennants are just visible on the captain's standard, most of which is hidden by Captain Heydemann. The advertising on the buildings alongside the lock in St. Nazaire make it simple to identify where the photo was taken.



Foto/Photo L 1

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 5

Todesfälle „Black Watch“, Seite 48

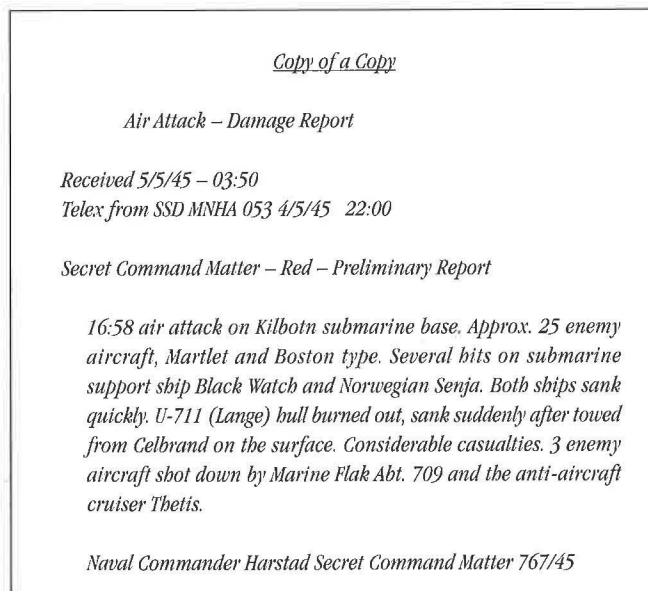
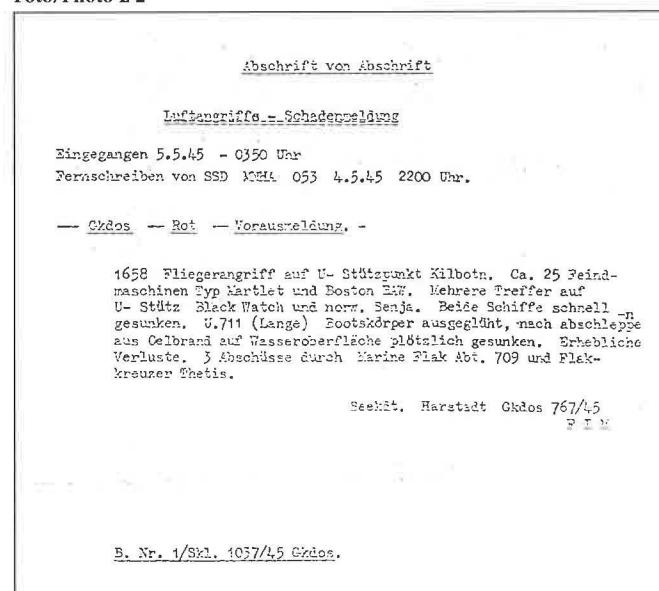
Zur Versenkung des Depotschiffes „Black Watch“ und von U-711 am 4. Mai 1945 vor Harstad/Norwegen ging uns ein Originaldokument zu. Es faßt die Ereignisse nochmals zusammen. Demnach wurde U-711 abgeschleppt und legte nicht aus eigener Kraft von der „Black Watch“ ab, wie von uns beschrieben.

Additions/Corrections to Edition 5

Death on the „Black Watch“, Page 48

We have obtained an original document concerning the sinking of the depot ship „Black Watch“ and of U-711 off Harstad, Norway on 4 May 1945. It summarizes the events once again. According to it, however, U-711 was towed away and did not cast off from the „Black Watch“ under its own power.

Foto/Photo L 2



Titelfoto

Zu dem Foto des am 3. Mai 1942 in Kiel einlaufenden U-454 von KpIt. Burckhard Hackländer möchten wir noch einen kurzen Nachtrag liefern. Auf der Aufnahme sieht man am linken Oberarm des Kommandanten deutlich den Narvikschild. Da dieser auf Fotos von U-Bootkommandanten selten zu sehen ist, möchten wir hierzu einige Details nachtragen.

Hackländer, geboren am 17.12.1914 in Lüneburg, war vor seiner U-Bootzeit Zerstörerführer. Als Oberleutnant zur See nahm er als 1. Wachoffizier und Technischer Offizier an Bord des Zerstörer Z 13 „Erich Koellner“ an der Unternehmung „Weserübung“, der Besetzung Dänemarks und Norwegens, teil. Dabei lief Hackländer mit Z 13 am 9. April 1940 in Narvik ein. Bei den nachfolgenden Gefechten mit britischen Zerstörern wurde „Erich Koellner“ am 13. April versenkt. Alle Besatzungsmitglieder, denen es gelungen war sich zu retten, wurden anschließend bei den Landkämpfen als Infanteristen eingesetzt. Dort geriet Hackländer in norwegische Gefangenschaft, aus der er nach Abschluß der Kämpfe aber wieder freikam. Als Teilnehmer der Kämpfe um Narvik wurde er im Frühjahr 1941 mit dem Narvikschild ausgezeichnet.

L 3

Ein weiteres Foto von U-454, das wie die Aufnahme auf dem Titel von „U-Boot im Focus Edition 7“ am 3. Mai 1942 beim Einlaufen in Kiel aufgenommen wurde. Es zeigt den 1. WO Oblt.z.S. Helmut Dauter. Im Hintergrund ist nochmals gut das „Eisbären“-Emblem an der Stirnseite des Bootes zu sehen. Dauter stieg im Mai 1942 auf U-454 aus und übernahm im August 1942 U-448 als Kommandant. So blieb ihm die Versenkung mit U-454 am 1. August 1943 erspart, bei der Kommandant Hackländer lediglich mit 13 seiner Männer gerettet wurde und in Kriegsgefangenschaft ging. Dauter traf das gleiche Schicksal dann aber acht Monate später. Am 14. April 1944 wurde U-448 durch Wasserbomben der kanadischen Fregatte „HMCS Swansea“ und der britischen Sloop „HMS Pelican“ nordöstlich der Azoren zum Auftauchen gezwungen. Dauter konnte sich mit 42 seiner Männer aus dem sinkenden Boot retten und geriet in Gefangenschaft. Neun Mann fielen.

Cover Photo

We would like to add a brief addendum to the photo of KpIt. Burckhard Hackländer's U-454 sailing into Kiel on 3 May 1942. The Narvik Shield is clearly visible on the captain's upper left sleeve. As this is rarely seen in photos of U-boat commanders, we would like to add several details.

Born on 17/12/1914 in Lüneburg, Hackländer served on destroyers before moving on to submarines. He served as First Watch Officer and technical officer aboard the destroyer Z 13 „Erich Koellner“ during „Operation Weserübung“, the occupation of Denmark and Norway. Hackländer sailed into Narvik on the Z 13 on 9 April 1940. The „Erich Koellner“ was sunk in the ensuing engagement with British destroyers on 13 April. All members of the crew who were able to save themselves were subsequently pressed into service as infantrymen. Hackländer was captured by the Norwegians but was released after the cessation of hostilities. As a participant in the Battle of Narvik, he was awarded the Narvik Shield in the spring of 1941.

L 3

Another photo of U-454 which, like the cover photo of U-Boot im Focus Edition 7, was taken on 3 May 1942 as the submarine sailed into Kiel. It shows the First Watch Officer, Oblt.z.S. Helmut Dauter. The Polar Bear emblem on the front of the conning tower is once again clearly visible in the background. Dauter left U-454 in May 1942 and in August of the same year took over as captain of U-448. He thus avoided the sinking of U-454 on 1 August 1943, which was survived by Captain Hackländer and just 13 members of his crew, all of whom became prisoners of war. Dauter suffered a similar fate eight months later, however. On 14 April 1944, northeast of the Azores, U-448 was depth-charged by the Canadian frigate „HMCS Swansea“ and the British sloop „HMS Pelican“ and forced to surface. Dauter and 42 of his men escaped the doomed U-boat and were taken prisoner. Nine men lost their lives.



Foto/Photo L 3



Foto/Photo 2

Foto 2

U-143, ein Boot vom Typ II, läuft am 19. April 1941 bei naßkaltem Wetter von Kiel zur 1. Feindfahrt aus. Kommandant des Bootes ist zu diesem Zeitpunkt Oblt.z.S. Harald Gelhaus, der erst am 31. März auf dem Boot eingestiegen ist. Die Unternehmung führt das Boot bis vor die isländische Südküste. Nachdem die ersten zwei Wochen der Feindfahrt völlig ereignislos bleiben, sichtet U-143 am 3. Mai um 20.50 Uhr im Planquadrat AM 3137 einen Geleitzug. Gelhaus hält Fühlung. Der BdU Dönitz ist überrascht, seiner Ansicht nach ist die Sichtung eines Geleitzuges in diesem Planquadrat äußerst unwahrscheinlich. Das Boot wird daher nochmals um Bestätigung gebeten, die aber umgehend erfolgt. Wenig später erteilt Dönitz U-141 (siehe Artikel Seite 24-36) und U-147 den Befehl, ebenfalls auf diesen Geleitzug zu operieren. Gegen 1.00 Uhr meldet U-143 dann jedoch, daß es die Fühlung verloren hat. U-141 und U-147 sind nicht mehr an den Geleitzug herangekommen. Eine bei Tagesanbruch durchgeführte Luftaufklärung hat keinen Erfolg, es werden nur einzelne Schiffe gesichtet. Am 13. Mai läuft U-143 nach 25 Tagen auf See ohne Erfolge in Bergen/Norwegen ein.

Oblt.z.S. Gelhaus führt mit U-143 in der Folge noch drei weitere Feindfahrten durch. Erst auf der vierten und für ihn letzten Unternehmung (17.8.-12.9.1941) mit U-143 gelingt ihm kurz vor Mitternacht des 23. August der erste Versenkungserfolg. Es ist der 1.409 BRT große und durch zwei bewaffnete Trawler gesicherte norwegische Frachtdampfer „Inger“, der 30 Seemeilen nordwestlich des schottischen Hafens Butt of Lewis durch zwei von Gelhaus geschossene Torpedos sinkt. Von der 23köpfigen Besatzung können sich 14 Mann mit einem Rettungsboot in Sicherheit bringen. Die Sicherungsschiffe laufen aus ungeklärten Gründen weiter und überlassen das untergehende Schiff seinem Schicksal. Erst im Laufe des folgenden Tages wird das Rettungsboot von einem Flugzeug gesichtet. Am Abend werden die Überlebenden der „Inger“ dann von dem Fischdampfer „Ladylove“ aufgenommen.

Harald Gelhaus übergibt U-143 am 19. November 1941 an KpIt. Manseck. Wenige Tage später, am 1. Dezember 1941, übernimmt er das erfolgreiche IX B Boot U-107 als Nachfolger von Korv.Kpt. Hessler, dem Schwiegersohn von Dönitz. Mit diesem Boot versenkt Gelhaus auf sechs Feindfahrten 19 Schiffe mit über 100.000 BRT. Am 26. März 1943 wird KpIt. Harald Gelhaus für seine Erfolge mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Photo 2

U-143, a Type II D submarine, departed Kiel in cold, wet weather on its first patrol on 19 April 1941. In command was Oblt.z.S. Harald Gelhaus, who first came aboard on 31 March. The operation took the submarine off the south coast of Iceland. The first two weeks of the patrol were completely uneventful, but then at 20:50 on 3 May a convoy was sighted in grid square AM 3137. Gelhaus shadowed the convoy. BdU Dönitz was skeptical about the sighting of a convoy in that quadrant. The submarine was therefore requested to confirm its report and did so immediately. Soon afterwards Dönitz ordered U-141 (see article on Pages 24-36) and U-147 to move towards the convoy. At about 01:00, however, U-143 reported that it had lost contact. U-141 and U-147 did not reach the convoy. Reconnaissance aircraft were dispatched at dawn but located only single ships. On 13 May, after 25 days at sea, U-143 sailed into Bergen, Norway having sunk no enemy ships.

U-143 completed three more patrols under Oblt.z.S. Gelhaus. On his fourth and for him final patrol as captain of U-143 (17/8 – 12/9/1941), Gelhaus sank his first enemy vessel shortly before midnight on 23 August. It was the Norwegian freighter „Inger“ (1,409 GRT), which was escorted by two armed trawlers. Gelhaus fired two torpedoes which sank the ship 30 nautical miles northwest of the Scottish port of Butt of Lewis. Fourteen of the ship's crew of 23 made it into a lifeboat. For unexplained reasons the escort vessels sailed on and left the sinking ship to its fate. Not until the following day was the lifeboat sighted by an aircraft. In the evening the survivors of the „Inger“ were rescued by the trawler „Ladylove“.

On 1 December 1941 Harald Gelhaus handed U-143 over to KpIt. Manseck. A few days later he assumed command of the successful Type IX B submarine U-107, succeeding Korv.Kpt. Hessler, Dönitz's son-in-law. In the course of six patrols as captain of U-107, Gelhaus sank 19 ships with a combined tonnage in excess of 100,000 GRT. In recognition of his success, he was awarded the Knight's Cross on 26 March 1943.



Foto 3 + 4

Für eine Reihe erfolgreicher Frontboote führte der Weg später in Schulflottillen, so auch für U-30. Mit diesem Boot vom Typ VII A hatte Kptlt. Lemp zwischen dem 22. August 1939 und dem 30. August 1940 insgesamt acht Feindfahrten absolviert und 14 Schiffe versenkt. Während Lemp auf den Feindfahrten das bekannte „Schnurzel“-Emblem als Bootsabzeichen geführt hatte (siehe Edition 4, S. 8/9), erhielt U-30 im Dezember 1940 als Schulboot bei der 24. U-Flottille in Memel ein neues Emblem. Es war das Reedereizeichen des am 14. September 1939 von U-30 versenkten britischen Frachters „Fanad Head“. Dieses war von dem Handelsschiff am Schornstein geführt worden. Es zeigte eine rote Hand mit drei Blutstropfen in einem weißen Feld. Das Abzeichen soll aus der Zeit der Segelschiffahrt stammen, und an eine Wettfahrt erinnern, bei der es um die Gunst der Reederstochter ging. Sieger sollte jener Kapitän sein, der seine Hand als erster auf englischen Boden legte. Der Geschichte nach liefen die Schiffe Bug an Bug ein. In dieser Situation soll sich einer der Kapitäne eine Hand abgeschlagen und sie an Land geworfen haben, um die Tochter zu erhalten.

Unsere Fotos zeigen U-30 mit dem „Rote Hand“ Emblem am Turm bei der 24. U-Flottille in Memel. Darüber hinaus führt das Boot auf den Aufnahmen das Schulbootabzeichen am Turm. Beide Fotos entstanden nacheinander bei derselben Gelegenheit im Frühjahr 1941, als das Boot rumänische Offiziere zur Kommandantenausbildung an Bord hatte. Bei der 24. U-Flottille fanden für jeweils 10 bis 12 Kommandanten Schießlehrgänge (KSL) statt, die jeweils etwa vier Wochen dauerten. Auf Foto 3 sieht man, wie U-30 zur Torpedoübernahme an ein Torpedofangboot heranläuft. Das Leinenkommando steht bereits mit Fendern bereit, um anzulegen. Kommandant von U-30 war zu diesem Zeitpunkt der 37jährige Korv.Kpt. Robert Prützmann, ein gebürtiger Ostpreuße.

Sammlung Renz (Foto 3), U-Boot Museum Cuxhaven (Foto 4)



Steuerbord: Rote Hand mit grünem Kreis
Backbord: Rote Hand mit rotem Kreis

Starboard side: red hand with green disc
Port side: red hand with red disc.

Photos 3 + 4

A number of successful operational boats later became training vessels, one such being U-30. Under Kptlt. Lemp, the submarine completed a total of eight patrols between 22 August 1939 and 30 August 1940 and sank 14 ships. During these operations Lemp's boat bore the well-known Schnurzel emblem (see Edition 4, pp. 8-9), but in December 1940, after it was assigned to the 24th Submarine Flotilla in Memel, U-30 was given a new emblem. It was the shipping company emblem from the British freighter "Fanad Head", which U-30 had sunk on 14 September 1939. The freighter had worn the emblem on its smokestack. It consisted of a red hand with three drops of blood on a white field. The emblem was supposed to have originated from the days of sailing ships and recalled a race for the favor of a ship owner's daughter. The first captain to place his hand on English soil would be the winner. According to the story, the ships were running neck and neck. One of the captains then supposedly cut off a hand and threw it onshore to win the daughter.

Our photos show U-30 with the "Red Hand" emblem on its conning tower while with the 24th Submarine Flotilla in Memel. The submarine also wears the training submarine emblem on its conning tower. Both photos were taken on the same occasion in the spring of 1941, when the boat was being used to train future Rumanian submarine commanders. The 24th Submarine Flotilla conducted torpedo-firing courses (KSL) for 10 to 12 commanders at a time, each lasting about four weeks. In Photo 3 U-30 is seen sailing up to a torpedo recovery boat to take on torpedoes. The line party is standing by with fenders in preparation for docking. At that time U-30 was under the command of 37-year-old Korv.Kpt. Robert Prützmann, a native of East Prussia.

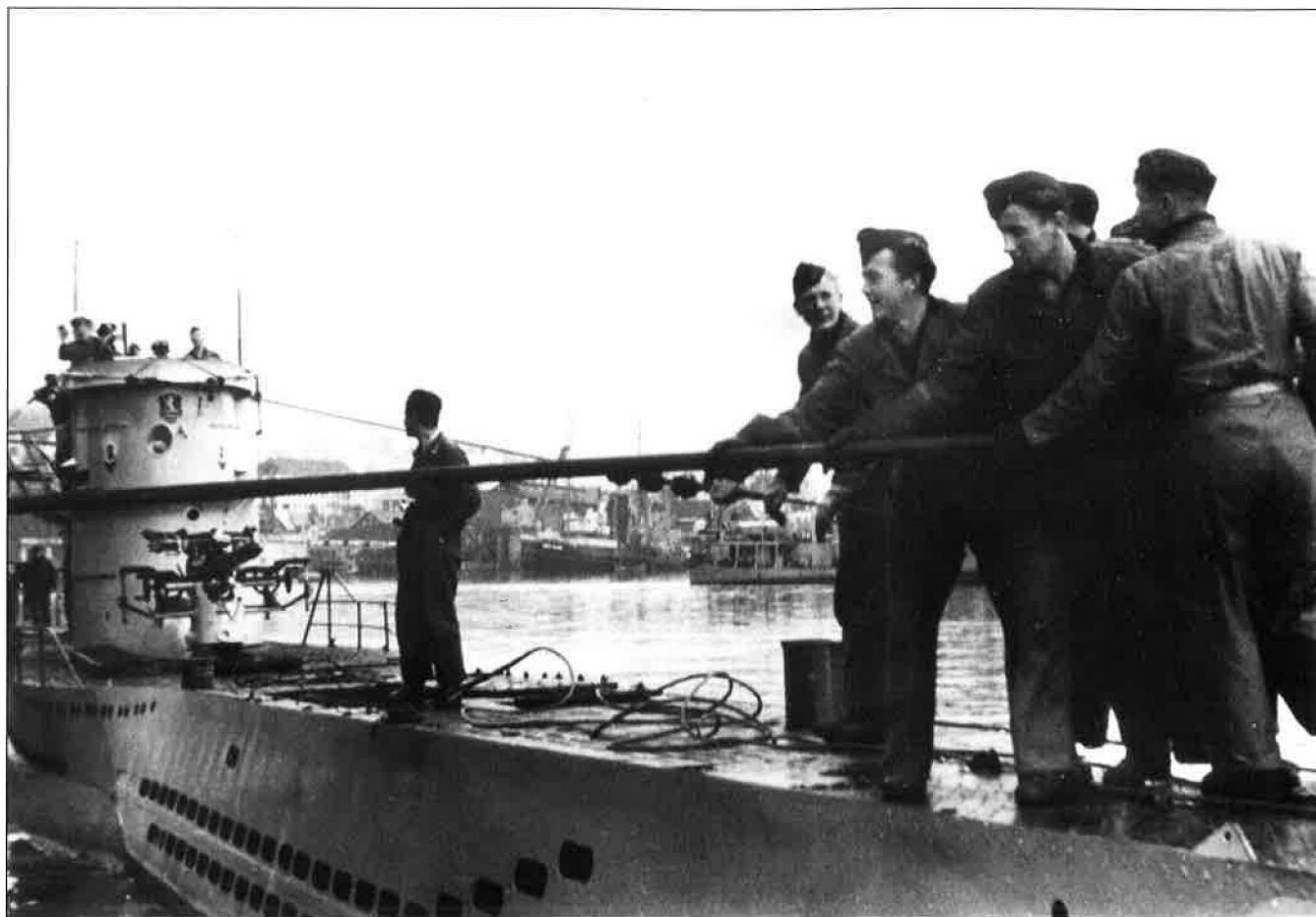
Renz Collection (Photo 3), U-Boat Museum Cuxhaven (Photo 4)



Foto/Photo 3



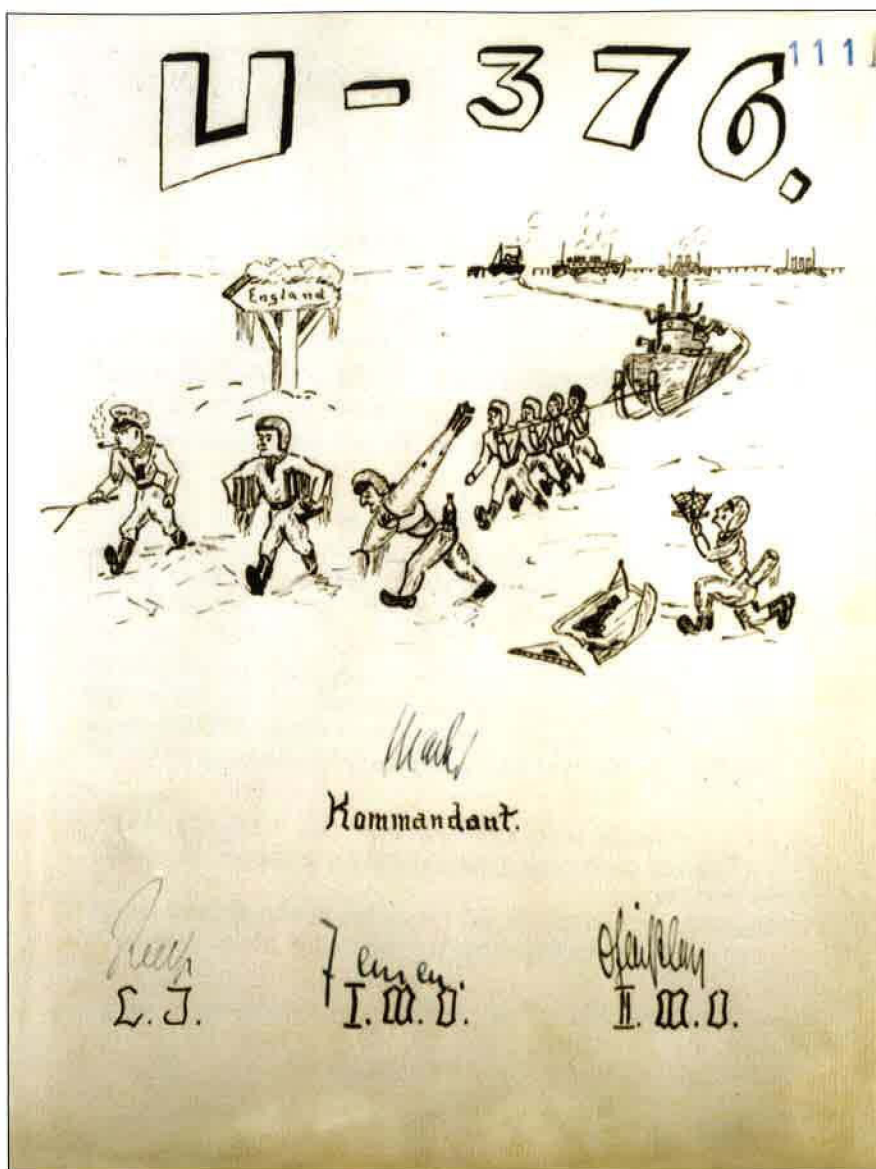
Foto/Photo 4



Foto/Photo 5

Foto/Photo 6





Foto/Photo 7

Foto 5-7

Auf dieser Doppelseite zeigen wir Fotos von U-376. Das am 21. August 1941 von Oblt.z.S. Marks in Dienst gestellte Boot gehörte während seiner Frontzeit zunächst der 6. und ab 1. Juli 1942 der 11. Flottille in Bergen/Norwegen an. Von Norwegen aus führte es sechs Feindfahrten ins Eismeer durch, auf denen es zwei Schiffe mit 10.146 BRT versenken konnte. Den zweiten und letzten Versenkungserfolg erzielte U-376 bei der Operation gegen den Konvoi PQ 17. In den frühen Morgenstunden des 10. Juli sichtete Oblt.z.S. Marks das brennende und verlassene Wrack des 5.060 BRT großen Frachtdampfers „Hoosier“. Das Schiff war am Vortag bei einem Angriff von Ju 88 Bombern des Kampfgeschwaders 30 auf einen Teil des Konvois schwer beschädigt worden. Daraufhin hatte die Besatzung der „Hoosier“ das Schiff verlassen und war durch die Korvette „HMS Poppy“ aufgenommen worden. Wenig später entschied der Kommandant der Korvette „HMS La Malouine“, die „Hoosier“ auf den Haken zu nehmen, um sie nach Murmansk einzuschleppen. Es blieb bei einem Versuch, denn als vier Seemeilen hinter dem Konvoi U-255 gesichtet wurde, ließ der Kommandant der „HMS La Malouine“ die Leinen kappen. Vergeblich versuchte die Korvette anschließend die „Hoosier“ durch Geschützfeuer zu versenken, das Schiff geriet lediglich in Brand. Die endgültige Versenkung erledigte erst U-376 am 10. Juli von 2.56-3.02 Uhr mit drei Torpedos.

Die Fotos 5 + 6 zeigen das Boot am 31. Oktober 1942 beim Auslaufen in Bergen/Norwegen. Am Turm ist beidseitig das Emblem der 11. U-Flottille und an der Stirnseite das Wappen der Patenstadt Karlsbad zu sehen. Foto 7 ist eine Seite aus dem Gästebuch der 6. U-Flottille und bezieht sich auf den strengen Winter 1941/42, als das Boot während der Ausbildung lange eingefroren in Danzig festlag. Einen Angriff auf England hielt die Besatzung seinerzeit nur durch die Verladung von U-376 auf einen Schlitten für möglich.

Sammlung Wilhelmj (Foto 5), U-Boot Museum Cuxhaven (Foto 6 + 7)

Photos 5-7

On this two-page spread we present photos of U-376. Commissioned by Oblt.z.S. Marks on 21 August 1941, during its operational career the boat was attached to the 6th Submarine Flotilla until 1 July 1942 and then the 11th Submarine Flotilla in Bergen, Norway. From Norway U-376 carried out six patrols into the Polar Sea, sinking two ships with a combined tonnage of 10,146 GRT. Its last success came during the German operation against convoy PQ 17. Early on 10 July, Oblt.z.S. Marks sighted the burning and abandoned wreck of the cargo steamer „Hoosier“ (5,060 GRT). The previous day the ship had been heavily damaged in attacks on part of the convoy by Ju 88s of Kampfgeschwader 30. The vessel's crew then abandoned ship and were picked up by the corvette „HMS Poppy“. Soon afterwards the captain of the corvette „HMS La Malouine“ decided to attach a line to the „Hoosier“ and tow her to Murmansk. The attempt did not get far, for when U-255 was sighted four nautical miles behind the convoy, the captain of the „HMS La Malouine“ ordered the line cut. The corvette subsequently tried in vain to sink the „Hoosier“ with gunfire, but the ship only caught fire. „Hoosier“ finally went to the bottom after U-376 put three torpedoes into her between 02:56 and 03:02.

Photos 5 and 6 show the boat sailing from Bergen, Norway on 31 October 1942. On both sides of the conning tower is the emblem of the 11th Submarine Flotilla while on the front is the coat of arms of Karlsbad, U-376's sponsor city. Photo 7 is a page from the 6th Submarine Flotilla's guest book and refers to the tough winter of 1941-42, when the training boat was trapped in the ice in Danzig for a long time. In the opinion of the crew the only possible way to attack England was to place U-376 on a sleigh.

Wilhelmj Collection (Photo 5), U-Boot Museum Cuxhaven (Photo 6 + 7)



Foto/Photo 8

Foto 8 + 9

U-223 von Kptlt. Karl-Jürg Wächter am 16. Oktober 1943 nach dem Einlaufen in Toulon. Das Boot, das bis dahin der 6. U-Flottille in St. Nazaire angehört hatte, war zuvor der Durchbruch ins Mittelmeer gelungen, wo es die 29. U-Flottille beim Kampf gegen die alliierten Landungen in Italien und den Konvoinachschub verstärken sollte. Bereits kurz nach dem Durchbruch durch die Meerenge von Gibraltar griff U-223 am 2. Oktober vor der algerischen Küste den Konvoi KMS-27 an. Dabei kamen im Mittelmeer erstmals „T 5“-Torpedos zum Einsatz. Zwischen 1.01 und 1.05 Uhr feuerte Kptlt. Wächter fünf Torpedos auf Frachter und Bewacher. Da das Boot sich nach den Schüssen sofort absetzte, blieb eine direkte Beobachtung von Treffern aus. Es wurden jedoch vier Detonationen gehorcht, woraufhin Wächter zwei Dampfer und zwei Zerstörer als beschädigt meldete. Tatsächlich war durch die Torpedos aber nur der Frachtdampfer „Stanmore“ (4.970 BRT) getroffen und schwer beschädigt worden. Das Schiff sank aber nicht. Nachdem die 59köpfige Besatzung von dem bewaffneten Trawler „HMS Filla“ übernommen worden war, wurde die „Stanmore“ von diesem Schiff ins Schlepp genommen. Später am Tag übernahmen die Rettungsschiffe „HMS Charon“ und „HMS Salvonia“ das Schleppen und setzten die „Stanmore“ am 3. Oktober

Photos 8 + 9

Kptlt. Karl-Jürg Wächter's U-223 after sailing into Toulon on 16 October 1943. The boat, previously part of the 6th Submarine Flotilla in St. Nazaire, had completed the passage into the Mediterranean, where it was supposed to bolster the 29th Submarine Flotilla in its campaign against the Allied landings in Italy and the convoys bringing in supplies. On 2 October, soon after passing the Straits of Gibraltar, U-223 attacked convoy KMS-27 off the coast of Algeria. This saw the first use of T 5 torpedoes in the Mediterranean. Between 01:01 and 01:05 Kptlt. Wächter fired five torpedoes at freighters and escorts. As the submarine withdrew immediately after firing its torpedoes, there was no opportunity to observe the effects. Four detonations were heard, however, and Wächter claimed two steamers and two destroyers damaged. In fact, the only vessel hit by the torpedoes was the freight steamer "Stanmore" (4,970 GRT), which was seriously damaged. The ship did not sink, however. The armed trawler "HMS Filla" took off the ship's 59-man crew and then took the "Stanmore" in tow. Later in the day the rescue ships "HMS Charon" and "HMS Salvonia" took over and on 3 October put the "Stanmore" aground near Cape Tenes off the Algerian coast. After its cargo of mail was taken off, the ship broke up.



Foto/Photo 9

vor der algerischen Küste bei Kap Tenes auf Grund. Nachdem die Postladung gerettet worden war brach das Schiff auseinander.

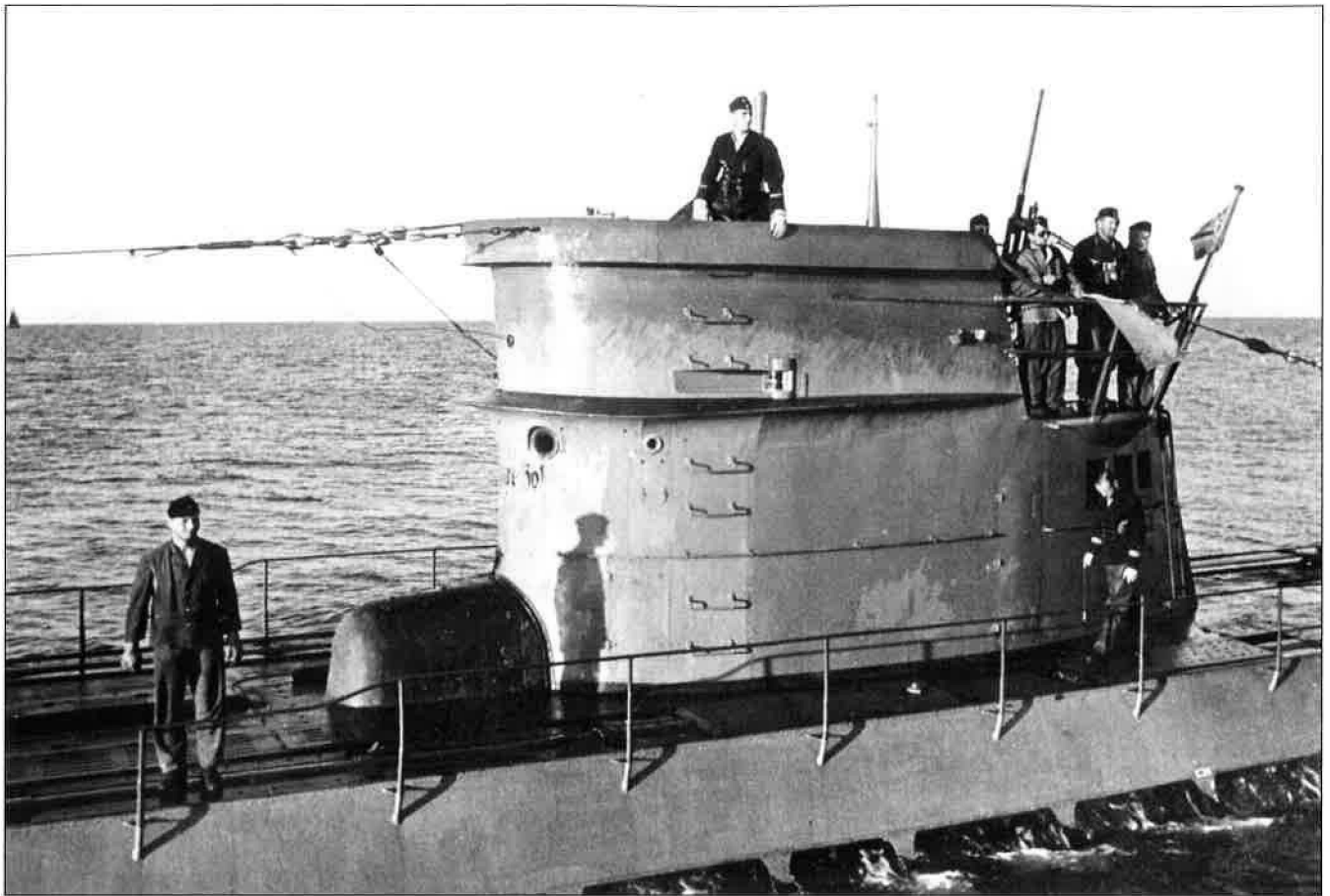
Foto 8 zeigt den Turm von U-223 nach dem Festmachen in Toulon. Am Sehrohr sind sieben Versenkungswimpel gehißt, was zu den von Wächter bis dahin beanspruchten Versenkungen bzw. Beschädigungen passen würde. Merkwürdig ist indes das Emblem der Crew XII/39 am Turm auf dem Blech des ehemaligen FuMO-29 Seetaktgerätes. Wächter gehörte nämlich der Crew 36 an und erst sein Nachfolger als Kommandant, Oblt.z.S. Peter Gerlach, zählte zur Crew XII/39. Gerlach lief aber vor der Versenkung des Bootes am 30. März 1944 nur einmal am 12. Februar 1944 ein, ohne Versenkungserfolge. Weshalb sollte er dabei die Wimpel gehißt haben. Das Foto wirft also Fragen auf. Foto 9 entstand anlässlich desselben Einlaufens. Der Blick von achtern auf die beiden Wintergärten mit den beiden zwei 20 mm LM43U Zwillingslafetten und dem 2 cm Flak-Vierlingsgeschütz ist interessant. Beachte das auf Backbord angeklappte Schutzschild der Vierlingsflak sowie die Wasserstoffflasche mit Halterung auf dem unteren Wintergarten, die zum Füllen der „Aphrodite“-Täuschkörper diente.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 8 shows U-223's conning tower after the submarine tied up in Toulon. Seven sinking pennants fly from the periscope mast, which would match the ships claimed sunk or damaged by Wächter to that date. Curious, however, is the emblem of Crew XII/39 on the shield where the FuMO-29 Seetakt radar had previously been mounted on the conning tower. Wächter was from Crew 36 and it was his successor, Oblt.z.S. Peter Gerlach, who was part of Crew XII/39. Gerlach completed just one patrol prior to the sinking of the boat on 30 March 1944. That was on 12 February 1944 and he returned without sinking any enemy ships. Why, then, did he fly the pennants? The photo certainly raises questions.

Photo 9 was taken on the same occasion. The view from the stern towards the two Wintergarten platforms, each with two 20-mm LM43U twin mounts and a 20-mm quad-barrel anti-aircraft gun is interesting. Note the gun shield of the Vierlingsflak folded to port and the hydrogen bottle with rack on the lower Wintergarten platform. This was used to inflate the "Aphrodite" radar decoy.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 10

Foto 10

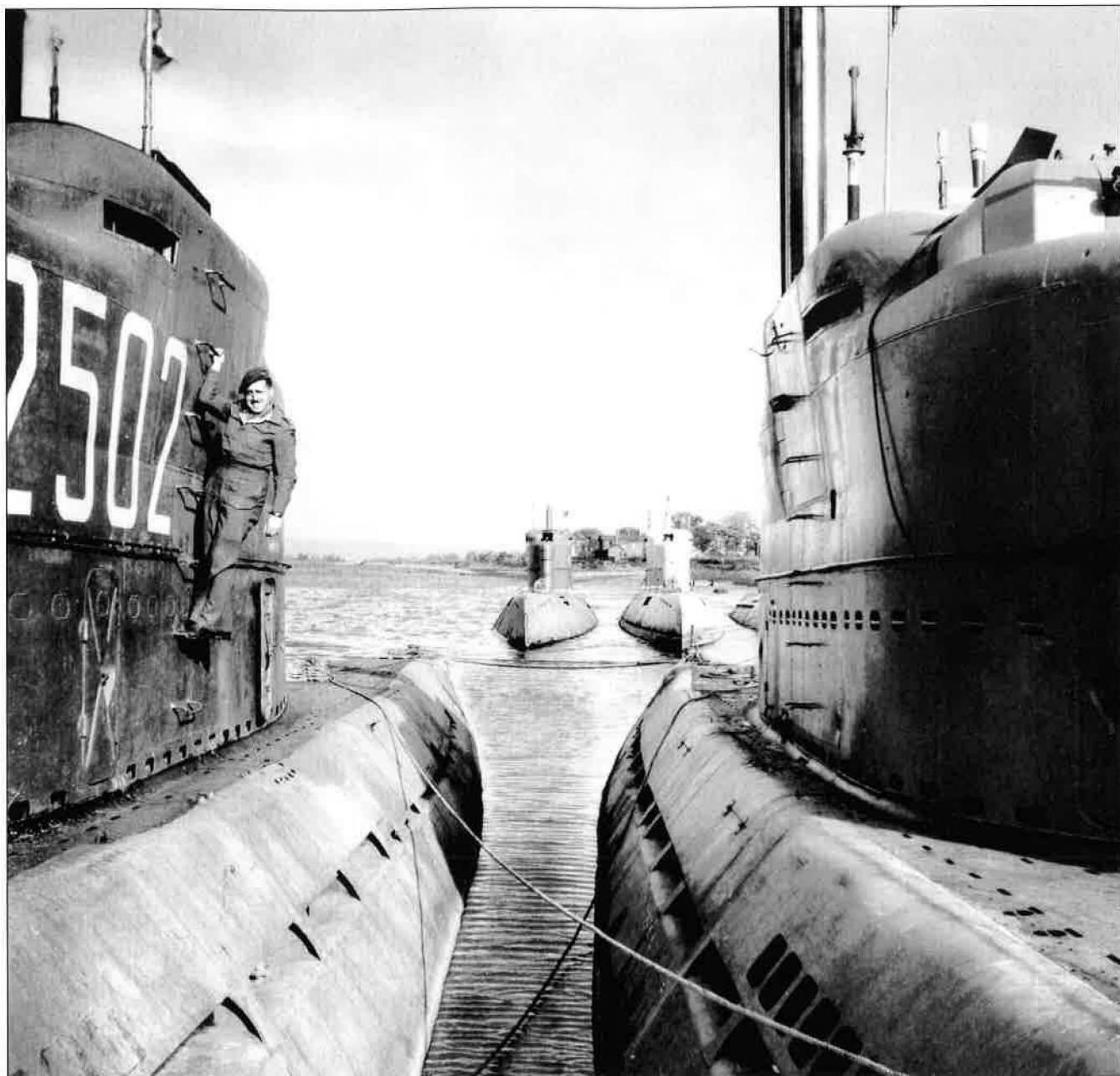
Eine Aufnahme des erfolgreichen IX A Bootes U-37, aufgenommen im Herbst 1940. Vor dem Turm mit Mütze unter dem Arm Kommandant Oblt.z.S. Clausen. Der Turm scheint einen Tarnanstrich ähnlich dem von U-558 auf Seite 22 zu tragen. An der Stirnseite des Turms ist der Wikingeruff „Westward-Ho“ zu sehen, den das Boot als Insigna trug. Vater dieses Satzes war Korv.Kpt. Werner Hartmann, der das Boot vom September 1939 bis Mai 1940 auf drei Feindfahrten kommandierte (siehe Edition 2, S. 11). Sein Nachfolger Kptlt. Victor Oehrle behielt den Spruch zwischen Mai und Oktober 1940 genauso bei, wie Oblt.z.S. Nicolai Clausen, der das Boot anschließend übernahm. Diese drei Kommandanten versenkten mit U-37 auf 10 Feindfahrten 55 Schiffe mit 202.528 BRT. Alle drei wurden während ihrer Zeit als Kommandant von U-37 (Oehrle) oder kurz darauf (Hartmann und Clausen) mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hartmann kam nach seiner Kommandantentätigkeit als I. Asto in den Stab des BdU, übernahm dann im Herbst 1941 die 2. ULD bevor er von Dezember 1941 bis Oktober 1942 die 27. U-Flottille als Chef führte. Obgleich für ihn damit nicht mehr die Notwendigkeit eines Fronteinsatzes bestanden hätte, übernahm er im November 1942 das neue IX D2 Boot U-198. Mit diesem führte er vom 9.3. bis 24.9.1943 eine 200tägige Feindfahrt durch, auf der er sieben Schiffe versenkte und seine Qualität als Kommandant nochmals bewies. Diese Feindfahrt war die drittlängste Unternehmung eines deutschen U-Bootes überhaupt. Anschließend wurde Hartmann FdU Mittelmeer. Bei Kriegsende war er Kdr. des Marine-Grenadier-Rgt. 6. Viktor Oehrle kam nach seiner U-37 Zeit als Asto in die Operationsabt. des BdU, bevor er zum FdU Italien versetzt wurde. Dort geriet er im Juli 1942 in Nordafrika als Verbindungsoffizier beim OB Süd nach schwerer Verwundung bei El Alamein in britische Gefangenschaft. Ein ungewöhnliches Schicksal für einen U-Bootfahrer. Im Oktober 1943 ausgetauscht, übernahm er wieder Stabstätigkeiten. Weniger Glück als Hartmann und Oehrle hatte Nicolai Clausen. Er übernahm nach U-37 zunächst U-129 und führte mit ihm von Mai 1941 bis Mai 1942 vier weitere Feindfahrten durch. Im Juni 1942 erhielt er das Kommando über das neue IX D2 Boot U-182. Mit diesem wurde er auf der ersten Unternehmung am 16. Mai 1943 nordwestlich Madeira durch den US-Zerstörer „USS MacKenzie“ versenkt. Es gab keine Überlebenden. Und U-37? Es wurde nach einer mehrjährigen Schulbootzeit am 8. Mai 1945 vor Sonderburg/Dänemark von der eigenen Besatzung versenkt.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 10

A photo of the successful Type IX A submarine U-37, taken in autumn 1940. In front of the conning tower with cap under arm is the U-boat's captain, Oblt. z.S. Clausen. The conning tower appears to have a camouflage scheme similar to that of U-558 on Page 22. On the front of the conning tower is the Viking cry "Westward Ho", which was the ship's emblem. The phrase was the idea of Korv. Kpt. Werner Hartmann, who captained the submarine on three patrols between September 1939 and May 1940 (see Edition 2, p. 11). His successor, Kptlt. Victor Oehrle, retained the phrase between May and October 1940, as did Oblt.z.S. Nicolai Clausen, who subsequently took over the boat. In the course of ten patrols under these three captains, U-37 sank 55 ships with a combined tonnage of 202,528 GRT. These three officers were all awarded the Knight's Cross while they were captain of U-37 (Oehrle) or shortly thereafter (Hartmann and Clausen). After serving as a submarine commander, Hartmann joined the staff of the Commander of Submarines as 1st Admiral Staff Officer, then in autumn 1941 he took over the 2nd U-Boat Training Division before serving as commander of the 27th Submarine Flotilla from December 1941 to October 1942. Although there was no requirement for him to return to operational duty, in November 1942 he took over the new Type IX D2 boat U-198. He captained the boat on a 200-day sortie lasting from 9 March to 24 September 1943, sinking seven ships and again demonstrating his abilities as a commander. This patrol was the third longest ever by a German submarine. Hartmann subsequently became Commander of Submarines Mediterranean. When the war ended he was commanding officer of Navy Grenadier Regiment 6. After his time as captain of U-37, Victor Oehrle also served as admiral staff officer in the operations section of the BdU. He was then transferred to the Commander of Submarines Italy. While serving in North Africa as liaison officer to the Commander-in-Chief South, in July 1942 he was badly wounded and was captured by the British near El Alamein. Nicolai Clausen was less fortunate than Hartmann and Oehrle. After U-37 he took over U-129, completing four more patrols between May 1941 and May 1942. Then in June 1942 he took over the new Type IX D2 boat U-182. During the new boat's first patrol, it was sunk by the American destroyer "USS MacKenzie" northwest of Madeira on 16 May 1943. There were no survivors. And U-37? After serving as a training boat for several years, on 8 May 1945 it was scuttled by its crew off Sonderburg, Denmark.

Library for Contemporary History



Foto/Photo 11

Foto 11

Ein Blick zwischen den beiden Typ XXI Booten U-2502 (links) und U-3514 hindurch auf zwei andere Boote desselben Typs (links U-3008 und rechts U-2511, das bekannte helle Boot von Korv.Kpt. Schnee). Die Aufnahme entstand im Spätsommer 1945 in dem irischen Hafen Lisahally, nördlich Londonderry. Hier wurde ein Großteil der erbeuteten deutschen U-Boote zusammengezogen. Auf einer Konferenz am 5. November 1945 beschlossen die Briten, die Mehrzahl dieser Boote in der Operation „Deadlight“ zu versenken.

U-2502 hatte am 19. Mai 1945 von Horten/Norwegen nach Oslo und von dort am 3. Juni nach Scapa Flow, dem britischen Flottenstützpunkt an der Ostküste Englands verlegt. Dort traf das Boot unter seinem Kommandanten Kptlt. Heinz Franke (RK am 30.11.1943) mit einigen wenigen Männern der Stammbesatzung am 6. Juni ein. Bereits am Folgetag verlegte U-2502 nach Lisahally. Am 2. Januar 1946 um 10.30 Uhr wurde das Boot 15 Seemeilen nördlich Lisahally auf der Position 56°06' N/09°00' W versenkt. U-2502 war während der letzten Kriegswochen nicht mehr zum Einsatz gekommen. Das rechts liegende U-3514 kam ebenfalls nicht mehr an die Front. Es hatte zuletzt als Schulboot bei der 5. U-Flottille Verwendung gefunden und verlegte in den letzten Kriegstagen nach Bergen/Norwegen und von dort am 6. Juni unter Kptlt. Willeke direkt nach Lisahally, wo es zwei Tage später einlief. Dort wartete es dann mit 11 weiteren Typ XXI Booten auf sein Schicksal. U-3514 wurde über die Operation „Deadlight“ hinaus für die Sowjets bereitgehalten, entging aber ebenfalls nicht seinem Schicksal. Am 11. Februar 1946 versenkten die Briten es auf 56°00' N/10°05' W.

Sammlung Wilhelmj

Photo 11

A look between the two Type XXI boats U-2502 (left) and U-3514 towards two other submarines (left U-3008, right U-2511, the well-known pale boat of Korv. Kpt. Schnee). The photo was taken in the late summer of 1945 in the Irish port of Lisahally north of Londonderry, where the majority of captured German submarines were assembled. At a conference on 5 November 1945 the British decided to sink the majority of these boats in "Operation Deadlight".

On 19 May 1945 U-2502 had moved from Horten, Norway to Oslo and from there on 3 June to Scapa Flow, the British fleet base on the east coast of England. The submarine arrived there under its captain Kptlt. Heinz Franke (Knight's Cross on 30/11/1943) with several of its original crew on 6 June. U-2502 sailed on to Lisahally the next day. At 10:30 on 2 January 1946 the boat was sunk 15 nautical miles north of Lisahally at position 56°06' N/09°00' W. U-2502 saw no action in the final days of the war. The submarine to its right, U-3514, also saw no action. It lastly served as a training boat with the 5th Submarine Flotilla and in the final days of the war sailed to Bergen in Norway. From there, on 6 June it sailed direct to Lisahally under Kptlt. Willeke, arriving two days later. There it and eleven other Type XXI submarines awaited their fate. U-3514 was not sunk in "Operation Deadlight", as it was preserved for the Russians, however it did not escape its fate. On 11 February 1946 the British sunk her at 56°00' N/10°05' W.

Wilhelmj Collection



U-83 – mit Streifentarnung im Atlantik und Mittelmeer

U-83 – Striped Camouflage in the Atlantic and Mediterranean

von Axel Urbanke

Als wir den Titel für die Edition 2 auswählten, verfügten wir lediglich über jenes einzelne Foto von U-83 mit der interessanten Streifentarnung. Die Aufnahme stammte aus dem Nachlaß des Kriegsberichters Garms und wurde im Herbst 1941 im Atlantik aufgenommen, wahrscheinlich während der 2. Feindfahrt. Darüber hinaus lag uns seinerzeit bereits eine Aufnahme aus La Spezia vor, die belegte, daß die Streifentarnung von U-83 in abgewandelter Form auch noch während dessen Mittelmeereinsatz geführt wurde. Eine genaue zeitliche Einordnung des Bildes fiel uns aber zunächst schwer, da das Boot La Spezia diverse Male anlief.

Die in diesem Artikel nun veröffentlichten Fotos von U-83, die uns kürzlich zugehen, klären einiges auf. Sie wurden am 21. März 1942 bei der Rückkehr des Bootes von der 5. Feindfahrt in Salamis/Griechenland aufgenommen. Deutlich zu sehen ist die identische Streifentarnung, wie wir sie vom Titel von Edition 2 kennen. Es ist somit zweifelsfrei nachzuweisen, daß U-83 zumindest auf den Feindfahrten 2 bis 5 diese interessante Tarnung führte.

When we selected the cover photo for Edition 2, we had just a single photo of U-83 in its interesting striped camouflage scheme. The photo came from the estate of war reporter Garms and was taken in the Atlantic in autumn 1941, probably during the boat's second patrol. At the time we also had a photo taken in La Spezia that proved that U-83 retained a modified form of its striped camouflage during its service in the Mediterranean. We initially found it difficult to date the photograph, because the boat sailed into La Spezia a number of times. We recently received the photos which accompany this article on U-83, and they clear up a number of things. The photos were taken in Salamis, Greece on 21 March 1942 on the submarine's return from its fifth patrol. In them the submarine is clearly wearing the same striped camouflage seen in the cover photo of Edition 2. We can thus state with certainty that U-83 wore this interesting camouflage scheme at least during the period encompassing its second to fifth patrols.



Foto/Photo 12

Wie konnten wir die Fotos nun zuordnen! Viele Fachleute werden sicherlich von den zwei Versenkungswimpeln am Turm irritiert sein, da U-83 auf der 5. Feindfahrt nachweislich nur eine Versenkung gelang. Lassen wir daher diese Unternehmung nochmals Revue passieren.

Kptlt. Kraus ist beim Auslaufen zur 5. Feindfahrt am 10. März 1942 in Salamis alles andere als zufrieden. Im KTB hält er später fest: „Durch Krankheit und Abkommandierung lief ich mit rund 50% neuen Seeleuten aus. Es war mir nicht möglich, diese Leute während des Anmarsches ins Operationsgebiet noch auszubilden, da es praktisch keinen Anmarsch gibt im Mittelmeer, wie im Atlantik. Ausbildung am Pier im Stützpunkt genügt nicht. Es muß angestrebt werden, zu den Mittelmeerflottillen den besten und hochwertigsten Personalersatz zu kommandieren, da es eben ein langsames Einspielen und Einleben, wie im allgemeinen in den ersten 8-10 Tagen eines Atlantikunternehmens möglich ist, hier nicht gibt.“ Die Sätze machen deutlich,

Foto 12

Salamis/Griechenland, 21. März 1942, 10.35 Uhr: U-83 kehrt von seiner 5. Feindfahrt zurück. Das Leinenkommando macht sich zum Anlegen bereit. Beachte die Segmenttarnung des Überwasserschiffs von U-83. Rechts im Bild der Flottilleningenieur der 23. U-Flottille, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn, der am 23.4.1941 als LI von U-48 (Kptlt. Schultze) mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden war.

Sammlung Wilhelmj

Photo 12

Salamis, Greece, 21 March 1942, 10:35. U-83 returns from its fifth patrol. The line party prepares for docking. Note the segment camouflage on U-83's top-deck. On the right in the photo is the flotilla engineer of the 23rd Submarine Flotilla, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn. He had been awarded the Knight's Cross on 23 April 1941 while serving as leading engineer on U-48 (Kptlt. Schultze).

Wilhelmj Collection

Now we could classify the photos. Many experts will no doubt be irritated by the two sinking pennants on the conning tower, as U-83 is known to have sunk just one ship during its fifth patrol. Let us therefore review this operation once again.

Kptlt. Kraus was anything but satisfied when he left Salamis to begin the submarine's fifth patrol on 10 March 1942. He later wrote in the boat's war diary: "Due to illness and transfers, I sailed with about 50% new seamen. I had no opportunity to train these people in transit to the area of operations, for in the Mediterranean there is almost no transit time as in the Atlantic. Training on the pier in the submarine base was not enough. An effort must be made to transfer the best and highest grade replacement personnel to the Mediterranean flotillas, for there simply isn't time for the long settling-down and settling-in process that is usually possible during the first eight to ten days of an Atlantic patrol." These sentences show that Kraus felt that putting to sea with new inexperienced men posed a great risk. But he had to make the best of the situation. Kraus was also unhappy because he had to cover the first stage of the voyage in the Gulf of Piraeus without an escort on account of a submarine warning. The escort had allegedly been diverted to hunt for the enemy submarine. When U-83 sailed through the area in question, however, there were no ships to be seen anywhere. "Given the submarine threat, the escort ship probably chose not to put to sea at all. I don't see this as the job of a submarine escort", he wrote in the war diary. In calm seas and good visibility, the U-boat headed south through the Aegean and past Crete. From that point on, numerous Allied aircraft were sighted patrolling the sea. Kraus had on board spare parts for U-559 (Kptlt. Heidtmann) and during the night 11-12 March he made contact with the boat to arrange a transfer. The two submarines were supposed to rendezvous in grid square 6711 at four in the morning, but U-559 did not show up. During the day contact was reestablished and that night the spare parts and mail were transferred in grid square 5695. The entire process took twenty minutes. U-83 then set course for Point "Z" east of Tobruk to begin operations. The 13th of March was quiet except for a hydrophone homing, and at three in the morning, close to the coast near Ras Assaz, Kraus ordered a diesel test at high-speed cruise and maximum power. The dockyard in Salamis had refused to accept responsibility for the test.

The night of 13-14 March was bright. The visible horizon was hazy and the bridge watch scanned it constantly with binoculars. Suddenly, at 03:30 the call suddenly was made: "Captain to the bridge!" A small shadow, either a small steamer or an escort, had been sighted ahead. The shadow was already so close that Kraus ordered a course change. No time to take risks. Immediately afterwards the shadow zigzagged and quickly disappeared into the haze. Kraus immediately submerged the boat to listen. At first there was quiet, obviously the ship had stopped immediately in order to avoid being discovered. Thirty minutes later an S-Gerät (active sound location device) pulse was received. Kraus gave the order to surface and head toward the location. A short time later the eastbound shadow appeared again. At 04:50 U-83 was in firing position and at 04:59 Kraus fired a spread of three torpedoes from a range of about 2500 meters. Only as he fired did Kraus see that there were two ships with the

Foto 13

U-83 beim Anlegen. Links im Turm der Kommandant Kptlt. Hans-Werner Kraus. Hinter ihm ist das teilweise ausgefahrene Sehrohr mit den beiden Versenkungswimpeln zu sehen. Das Foto zeigt gut den Tarnanstrich des Turms. Neben den per Pinsel aufgemalten weißen Streifen sind unterhalb des Wellenbrechers auch die Felder dazwischen leicht mit heller Farbe „übergeschmiert“.

Sammlung Wilhelmj

Photo 13

U-83 while docking. In the conning tower on the left is the captain, Kptlt. Hans-Werner Kraus. Behind him is the partially-extended periscope with the two sinking pennants. The photo provides a good view of the conning tower camouflage. Beneath the wave deflector a lighter color has been smeared over the spaces between the brush-painted white stripes.

Wilhelmj Collection

daß Kraus das Auslaufen mit neuen uneingefahrenen Männern für ein hohes Risiko hält. Doch er muß sich mit der Situation abfinden. Unmut macht sich bei ihm auch breit, weil er den ersten Teil der Strecke im Golf von Piräus wegen einer U-Bootwarnung ohne Geleitschiff zurücklegen muß, da dieses angeblich zur U-Bootjagd herangezogen ist. Als U-83 das fragliche Seegebiet durchläuft ist aber weit und breit kein Fahrzeug zu sehen. „Wahrscheinlich hatte das Geleitboot in Anbetracht der U-Bootgefahr es vorgezogen, überhaupt nicht auszulassen. Ich sehe hierin nicht die Aufgabe eines U-Bootgeleites.“, schreibt Kraus im KTB.

Mit Kurs Süd geht es dann bei ruhiger See und guter Sicht durch die Ägäis und an Kreta vorbei. Ab dort ist eine starke alliierte Luftraumüberwachung festzustellen. Kraus hat Ersatzteile für U-559 (Kptlt. Heidtmann) an Bord, mit dem er noch in der Nacht 11./12. März Kontakt zwecks Übergabe aufnimmt. Eine Übergabe um 4.00 Uhr morgens im Pl.Q. 6711 schlägt jedoch fehl, da U-559 nicht am Treffpunkt erscheint. Nach erneuter Kontaktaufnahme im Tagesverlauf klappt die Übergabe von Ersatzteilen und Post dann am Abend im Pl.Q. 5695. In 20 Minuten ist alles erledigt. Anschließend steuert U-83 den Punkt „Z“ östlich Tobruk an, um hier zu operieren. Am 13. März bleibt es bis auf eine Horchpeilung ruhig, so daß Kraus gegen 3 Uhr morgens küstennah bei Ras Assaz eine Dieselerprobung bei großer Fahrt und AK durchführt. Die Werft in Salamis hatte die Verantwortung dafür abgelehnt.

Die Nacht vom 13. auf den 14. März ist hell. Die Kimm ist dunstig und wird unablässig von der Brückenwache mit dem Glas abgesucht. Um 3.30 Uhr heiß es plötzlich „Kommandant auf die Brücke“. Ein kleiner Schatten, ein Dampfer oder Bewacher ist voraus gesichtet worden. Der Schatten ist aber bereits so nah, daß Kraus abdrehen läßt. Kein Risiko. Unmittelbar darauf zackt der Schatten und kommt schnell in der dunstigen Kimm außer Sicht. Kraus läßt sofort zum Horchen tauchen. Zunächst herrscht Ruhe, offenbar hat das Schiff sofort gestoppt, um nicht entdeckt zu werden. 30 Minuten später - ein S-Gerät-Impuls* wird empfangen. Kraus befiehlt aufzutauchen und auf die Ortung zuzulaufen. Wenig später kommt der ostlaufende Schatten tatsächlich wieder in Sicht. Um 4.50 Uhr ist U-83 in Schußposition und um 4.59 Uhr schießt Kraus auf ca. 2.500 Meter einen Dreierfächer. Erst beim Losmachen des Fächers sieht er, daß vorne und achtern des Dampfers je ein S- oder T-Boot laufen. Kurz darauf blitzt es am Dampfer auf und eine Detonation ist zu hören. Das von Kraus auf 1.200 – 1.500 BRT geschätzte Schiff bekommt unmittelbar Schlagseite. Während ein Begleitboot bereits Wabos wirft, versucht Kraus noch einen Fangschuß anzubringen, doch dieser geht fehl. Aufgrund der zunehmenden Helligkeit setzt sich U-83 anschließend mit Höchstfahrt Richtung See ab. Das Sinken des Dampfers kann nicht mehr beobachtet werden.

In der Folge operiert das Boot vor der Küste der Cyrenaika im Bereich der Bucht von Sollum. Am 15. und 16.3. kommen lediglich hell beleuchtete Lazarettships in Sicht. Am Tage muß wegen des starken Blendens der Sonne immer wieder getaucht werden, da Kraus den unerfahrenen Brückenwachen nicht zutraut, Flugzeuge rechtzeitig zu melden.

Am 17. März steht U-83 im Seegebiet nordöstlich Ras Assaz. Nach mehreren Horchpeilungen und einer kurzen Sichtung kommt um 21.29 Uhr ein Geleitzug im Pl.Q. 6779 in Sicht. Es handelt sich um den alliierten Konvoi AT-34 auf dem Weg von Alexandria nach Tobruk. Kraus hält aufgetaucht Fühlung und setzt dann im Schutze der Dunkel-



steamer, either high-speed patrol or torpedo boats, one fore and one aft. Shortly thereafter there was a flash from the tanker and an explosion was heard. The ship, which Kraus estimated to be of 1,200 to 1,500 tons, immediately began to list. While one of the escorts dropped depth charges, Kraus tried to deliver a finishing shot but missed. Because of the brightness, Kraus then headed out to sea at maximum speed and was thus unable to see the steamer sink.

The boat subsequently operated off the coast of Cyrenaika in the area of the Bay of Sollum. On 15 and 16 March only well-lit hospital ships were seen. Because of the brilliance of the sun, Kraus chose to remain submerged most of the day, as he didn't trust the inexperienced bridge lookouts to report enemy aircraft in time. On 17 March U-83 was northeast of Ras Assaz. After several hydrophone bombings and a brief sighting, at 21:29 a convoy appeared in grid square 6779. It was the Allied convoy AT-34 en route from Alexandria to Tobruk. Kraus stayed on the

* Sondergerät für aktive Schallortung



Foto/Photo 13

heit zum Angriff auf einen als Kreuzer angesprochenen großen Schatten an. Um 23.03 Uhr feuert er einen Dreierfächer auf 1.500 m ab, der aber wegen zu hoher Fahrt des Geleits fehl geht. Beim Abdrehen kommt U-83 der Geleitsicherung gefährlich nah, wird aber in der Dunkelheit nicht entdeckt. Um seinen vierten Aal auch noch loszumachen, läuft U-83 erneut an. Um 23.17 Uhr schießt Kraus aus ca. 1.500 Meter den vierten Torpedo auf einen 6.000 – 8.000 BRT großen Tanker, der tief im Wasser liegend in der Mitte der Dwarlinie läuft. Sofort nach dem Schuß muß U-83 Alarmtauchen, um nicht von dem außen laufenden Dampfer gerammt zu werden. Es gelingt dem Boot gerade noch, das Schiff zu untertauchen. 68 Sekunden später werden eine Detonation und Sinkgeräusche gehört.

Nachdem die letzten beiden Torpedos nachgeladen worden sind, taucht U-83 um Mitternacht auf. Der südliche Nachthimmel ist gespenstisch erhellt vom brennenden Benzin des nach Kraus Ansicht auseinandergebrochenen Tankers.

surface and shadowed the convoy, then under cover of darkness he prepared to attack an unusually large shadow, which he took to be a cruiser. At 23:03 he fired a spread of three torpedoes from 1500 meters, however they missed on account of the convoy's high speed. While turning, U-83 came dangerously close to the convoy escort but was not discovered. U-83 moved in again to fire its fourth "eel". At 23:17 Kraus fired the torpedo at a 6,000-8,000 ton tanker which, sitting low in the water, was sailing in the middle of the line-abreast formation. U-83 had to crash dive as soon as it had fired the torpedo to avoid being rammed by a steamer sailing on the outside of the convoy. The submarine just managed to dive under the ship. 68 seconds later an explosion and sinking noises were heard. At midnight, after the last two torpedoes had been loaded, U-83 resurfaced. Burning fuel from what Kraus assumed was a broken-up tanker eerily lit the southern night sky.



Foto/Photo 14

Foto 14

Kptlt. Kraus (links) beim Festmachen in Salamis am 21. März 1942. Neben ihm dürften der I. WO Lt.z.S. Rahn und der LI Lt.z.S (Ing.) Halbey zu sehen sein. Beachte die beiden Versenkungswimpel. Bei dem oberen 8.000er hat man mit dem Schreiben der Zahl in der Spitze des Wimpels begonnen, bei dem unteren 1.500er Wimpel seitenverkehrt.

Sammlung Gottschalk

Photo 14

Kptlt. Kraus (left) during docking in Salamis on 21 March 1942. Beside him would appear to be the 1st Watch Officer Lt.z.S. Rahn and the Leading Engineer Lt.z.S. (Ing.) Halbey. Note the two sinking pennants. On the upper 8,000-tonner the writing of the number begins at the tip of the pennant, while on the lower 1,500-ton pennant it is the other way around.

Gottschalk Collection



© by Juanita Franzi



Foto/Photo 15

Foto 15

Auf der Pier begrüßen der Chef der 23. U-Flottille, Kptlt. Frauenheim (im Vordergrund zweiter v.l.) und der Flottilleningenieur der 23. U-Flottille, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn (links neben Frauenheim) U-83.

Photo 15

On the pier, U-83 is welcomed by Kptlt. Frauenheim, commander of the 23rd Submarine Flotilla (2nd from left in foreground), and Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn, the 23rd Submarine Flotilla's flotilla engineer (left, next to Frauenheim).

Ab dem Nachmittag des 18. März operiert das Boot auf einen von der deutschen Luftaufklärung gemeldeten britischen Geleitzug von fünf Schiffen, der Tobruk verlassen hat. Um 16.02 Uhr gibt es Fliegeralarm. Kraus entert sofort zur Brücke hinauf. Im KTB berichtet er: „[...] Als ich auf die Brücke kam drehte die Maschine an Stb. querab in 1.000 m gerade auf zum Anflug. Kein Brückenposten hatte sie gesehen, obwohl nur zuverlässige Männer oben standen. Die dauernde erhöhte Beanspruchung der wenigen alten Männer macht sich bemerkbar. [...]“ Durch Alarmtauchen entgeht U-83 dem Angriff in letzter Sekunde. Gegen Mitternacht steht das Boot nördlich Sollum. Es herrscht Seegang 4 und die Nacht ist hell und klar. Kurz nach 00.00 Uhr des anbrechenden 19. März kommen im Süden die Schatten eines Geleits



in Sicht. Im KTB schreibt Kraus: „[...] Ich versuche zwischen einem Zerstörer backbord vorn und einer Korvette etwas achterlicher als querab, durchzubrechen. Durch die achterliche See ist um das Boot herum ein breites, helles Schaumfeld. Zerstörer macht plötzlich kehrt und kommt mit Lage 0 auf mich zu. Im Glauben an meine Unsichtbarkeit drehe ich ihm nur den Bug zu. Etwa 300 m vorm Bug mache ich Alarm, es war keine Sekunde zu spät. Ich habe eben geflutet, als er über uns wegbraust und der erste Wabosegen knallt auf 40m Tiefe. [...]“ Es bleibt eine kurze Waboverfolgung, die keine Schäden

On the afternoon of 18 March the boat began heading towards a British convoy of five ships which German reconnaissance aircraft had observed leaving Tobruk. At 16:02 there was an aircraft warning. Kraus immediately rushed to the bridge. He later wrote in the ship's war diary: “[...] When I reached the bridge the machine was 1000 meters abeam to starboard, just turning towards us. None of the lookouts had seen it, even though there were only reliable men topside. The continuous increased stress level of the few experienced men was making itself felt. [...]” U-83 crash-dove and avoided the attack at the last second. At midnight the boat was north of Sollum. Seas were moderate (Sea State 4) and the night was bright and clear. Shortly after midnight on 19 March the shadow of a convoy appeared. Kraus wrote in the war diary: “[...] I tried to slip through between a destroyer on the forward starboard side and a corvette somewhat farther to the rear. Because of the trailing sea the submarine was surrounded by a broad patch of bright foam. The destroyer suddenly reversed course and came straight towards me. Believing I was invisible, I merely turned the bow towards it. When it was 300 meters off the bow I sounded the alarm; it wasn't a second too late. I had just flooded when he raced over us and the first depth charges exploded 40 meters aft [...]” There followed a brief depth charge pursuit that caused no damage. Soon afterwards Kraus resurfaced and gave chase. The convoy was sighted again at 02:27. He had to hurry as the eastern horizon was already light. As U-83 closed in for the attack another German submarine (U-568, Kptlt. Joachim Preuss) suddenly appeared alongside. When it saw Kraus' submarine, it turned away and disappeared. U-83 reached firing position at 03:57. From 2500 meters Kraus fired two torpedoes at an escort but missed. He wrote in the war diary: “[...] Torpedoes exhausted. I withdrew some distance and then radioed: 'Convoy

verursacht. Kurz darauf taucht Kraus bereits wieder auf und stößt nach. Um 2.27 Uhr kommt das Geleit wieder in Sicht. Im Osten wird der Horizont bereits leicht hell, es ist also Eile geboten. Beim Anlaufen zum Angriff ist neben U-83 plötzlich ein anderes deutsches U-Boot (U-568 Kptlt. Joachim Preuss). Als es das Boot von Kraus ausmacht, dreht es ab und verschwindet. Um 3.57 Uhr ist U-83 in Schußposition. Auf 2.500 m macht Kraus einen Zweierfächer auf einen Bewacher los, doch dieser geht fehl. Im KTB vermerkt er: „[...] Verschossen. Ich setze mich etwas ab und gebe FT ab: „Geleit Qu. 9219, 100 Grad, 8 sm, Durchbruch durch Sicherung kaum möglich. 2er Fächer auf Zerstörer, abgezackt, Oberflächenläufer. Gesamterfolg: 1 Dampfer, 1 Tanker. Frage Rückmarsch.“ [...]“ Um 7.00 Uhr verliert U-83 den Kontakt zum Geleit. Wegen völliger Erschöpfung der Besatzung setzt sich Kraus anschließend ab.

Am Nachmittag kommt für U-83 und U-559 der Rückmarschbefehl nach Salamis, wo die beiden Boote am 21. März 1942 einlaufen. Am Turm von U-83 flattern dabei ein 1.500er und ein 8.000er BRT-Wimpel. Tatsächlich läßt sich die Versenkung des kleineren Schiffes am 14. März aber aus heutiger Sicht durch keine alliierte Quelle belegen, so glaubhaft Kraus Schilderung auch klingt. Auch die Versenkung des „Tankers“ am 17. März 45 sm nordöstlich Tobruk kann nicht komplett bestätigt werden. Kraus beobachtet richtig, daß das Schiff, bei dem es sich um den nur 2.950 BRT großen britischen Frachter „Christa“ handelt*, von einem Torpedo getroffen wird und das geladene Benzin in Brand gerät. Es bricht aber nicht auseinander, sondern wird ausgeglimmt am nächsten Tag auf Grund vgeschleppt. 10 Tage später schleppen die Briten die „Christa“ nach Alexandria, wo sie nach der Reparatur im August 1943 wieder in Dienst geht.

* Auf deutscher Seite nahm man bereits im März 1942 an, daß Kraus die „Christa“ versenkt habe. Grund hierfür war der Fund eines Rettungsbootes der „Christa“ durch U-652 (Oblt.z.S. Fraatz) am 19. März, etwa 15 sm südwestlich der Torpedierungsstelle des ersten Schiffes am 14. März 1942. Der FdU Italien ordnete die „Christa“ daher fälschlicherweise der ersten Versenkungsmeldung von Kraus zu. Außerdem wird in der Stellungnahme des FdU durch einen Tippfehler fälschlicherweise U-562 als Finder des Rettungsbootes angegeben, korrekt ist aber U-652.

grid square 9219, 100 degrees, 8 nautical miles, little chance of getting through the escort. Spread of two at a destroyer, veered off track, surface runner. Total success: 1 steamer, 1 tanker. Request permission to return to base. ' [...] ' U-83 lost contact with the convoy at 07:00. With his crew completely exhausted, Kraus subsequently withdrew.

In the afternoon U-83 and U-559 received orders to return to Salamis, where both boats arrived on 21 March 1942. As it sailed into port, two pennants fluttered from U-83's conning tower, a 1,500-tonner and an 8,000-tonner. As believable as Kraus' description sounds, the sinking of the smaller ship on the 14th of March is not confirmed by Allied records. The sinking of the "tanker" 45 nautical miles northeast of Tobruk on 17 March also cannot be completely confirmed. Kraus correctly observed that the ship, which was in fact the British freighter "Christa" (2,950 GRT), was struck by a torpedo and its cargo of gasoline set alight. It did not break up however, instead its burned-out hulk was beached the next day. Ten days later the British towed the "Christa" to Alexandria, where, after repairs, it was put back in service in August 1943.*

* In March 1942 the Germans believed that Kraus had sunk the "Christa". The reason for this was the discovery by U-652 (Oblt.z.S. Fraatz) of a lifeboat on 19 March, about 15 NM southwest of where the first ship had been torpedoed on 14 March 1942. The Italian submarine command therefore wrongly associated the "Christa" with Kraus' first sinking claim. As well, in the BdU's report a typing error resulted in U-652 being wrongly identified as U-562.



Foto/Photo 16

Foto 16

Dieses Foto entstand beim Einlaufen von U-83 in La Spezia, wahrscheinlich am 28. März 1942. Alternativ käme noch das Einlaufen am 5. September 1942 in Frage. Für den 28. März als Einlauftermin spricht, daß U-83 keine Versenkungswimpel gehißt hat und noch über die ursprüngliche Turmform verfügt. Wie deutlich zu sehen ist, wurde der Anstrich am Turm abgewandelt. Statt der Streifen hatte man weiße Segmente aufgemalt.

Photo 16

This photo was taken on U-83's arrival in La Spezia, probably on 28 March 1942. The date might also have been 5 September 1942. The former is supported by the absence of sinking pennants and the original conning tower configuration. The finish on the conning tower has obviously been modified. White segments have replaced the earlier stripes.



Foto/Photo 17

Schildkrötenjagd trotz Luftbedrohung

Turtle Hunting Despite Threat from the Air

Es gibt immer wieder Fotos in Alben, über die man geneigt ist, hinwegzublättern. Eine Beschriftung läßt den Blick dann doch auf der Aufnahme verharren und macht sie plötzlich außergewöhnlich interessant. Ein solches Foto zeigen wir hier unter „Ungewöhnliches“.

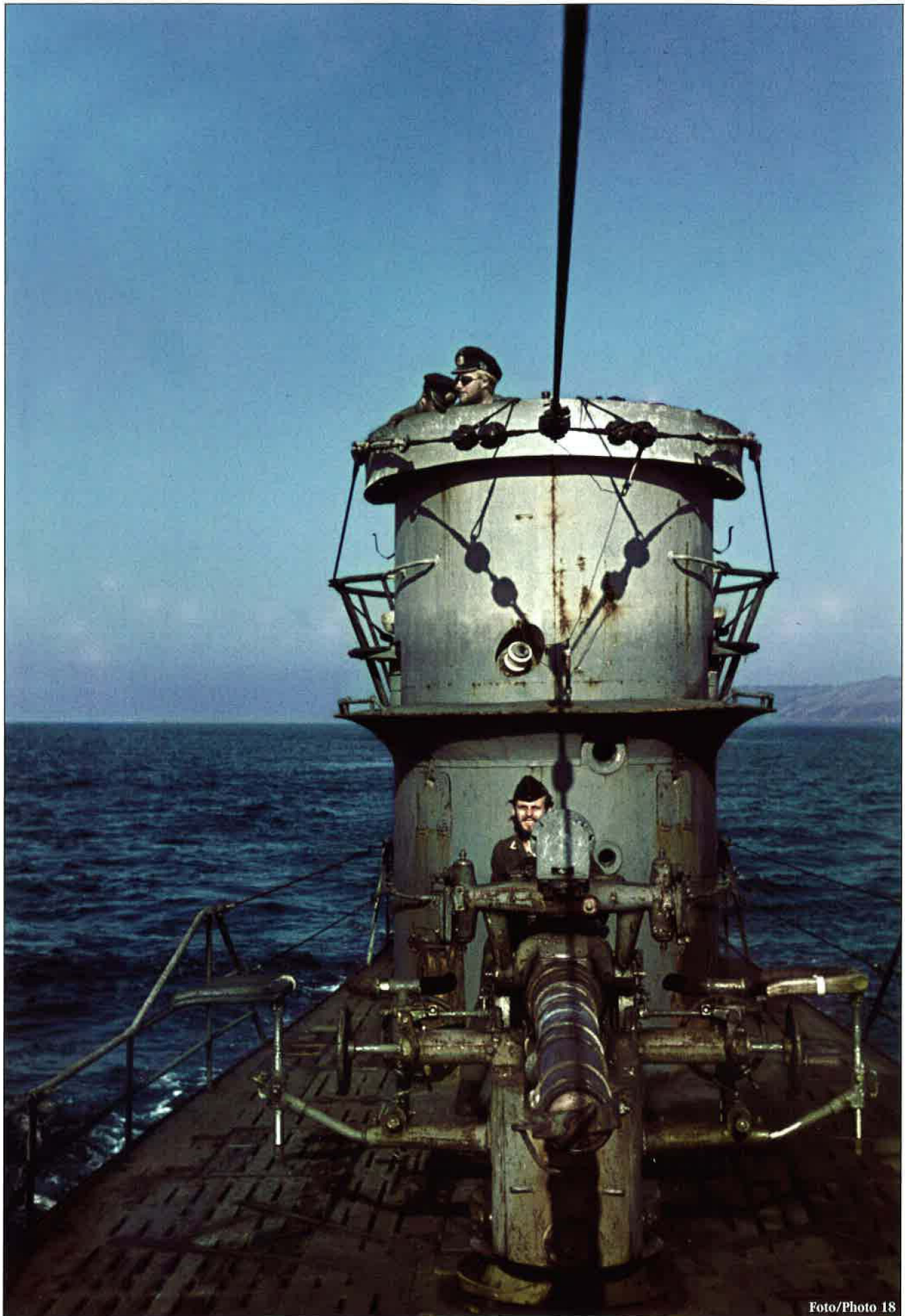
Die alliierte Luftüberwachung über dem Mittelmeer hatte Ende 1942 eine derartige Intensität angenommen, daß die deutschen U-Boote jederzeit mit Angriffen rechnen mußten. Entsprechend gefährlich war somit das Auftauchen bzw. die Überwasserfahrt bei gutem Wetter. In diesem Zeitraum befand sich U-431 unter Kptlt. Dommes auf seiner 9. Feindfahrt. Dazu war das Boot am 29. September von La Spezia ausgelaufen. Die Unternehmung führte das Boot ins westlich Mittelmeer, in den Raum südlich der Balearen und vor die algerische Küste. Mitte Oktober sichtete die Brückenwache plötzlich im Raum südlich Mallorca große Mittelmeerschildkröten. Trotz der Luftbedrohung ließ es sich Kommandant Dommes daraufhin nicht nehmen, vom Bug des Bootes aus mit Handgranaten auf „Beutezug“ zu gehen. Unsere Aufnahme zeigt ihn bei der Explosion einer geworfenen Handgranate. Die Panzer der Schildkröten stellten ein begehrtes Souvenir dar und so mancher U-Bootsmutje wußte aus dem Fleisch der Tiere eine schmackhafte Suppe zu kochen. Das Foto vermittelt mehr den Eindruck einer Friedens- denn den einer Feindfahrt.

Wie gefährlich ein solches Auftauchen bei gutem Wetter war, mußten die Männer von U-431 wenig später feststellen. Am Nachmittag des 3. November wurde das Boot bei blauem Himmel und glatter See von einem gesichteten Flugzeug aus größerer Höhe mit zwei Bomben belegt. U-431 war zwar mit Alarm getaucht, befand sich aber erst auf 25 m Tiefe, als die Bomben dicht am Boot explodierten. Die dadurch verursachten Schäden waren entsprechend groß. Für kurze Zeit fielen alle elektrisch gespeisten Geräte aus. Der schwerwiegendste Schaden war jedoch ein undichtes und blindes Angriffssehrohr. Kptlt. Dommes mußte daraufhin die Unternehmung abbrechen und mit dem Boot nach La Spezia zurücklaufen. Dort machte es am 4. November 1942 fest.

Often when looking through albums one comes upon a seemingly uninteresting photo and one's tendency is to turn the page. But then a caption causes one to pause and suddenly the photo becomes interesting. We offer one such photo under the heading "Unusual".

By the end of 1942 Allied anti-submarine aircraft had become so active over the Mediterranean that German submarines had to expect attacks at any time. Surfacing or running surfaced in good weather was particularly dangerous. At that time U-431 under Kptlt. Dommes was on its ninth patrol, having sailed from La Spezia on 29 September. The operations took the submarine to the western Mediterranean, into the area south of the Balearic Islands and off the coast of Algeria. One day in mid-October, in the area south of Mallorca, the bridge lookouts suddenly spotted large Mediterranean sea turtles. Despite the aerial threat, Captain Dommes did not hesitate to go after the creatures with hand grenades from the bow of the submarine. He is seen in our photo as a hand grenade explodes. The shells of the turtles were prized souvenirs and many submarine cooks knew how to make a tasty soup from the flesh of the animals. The photo gives the impression of a peacetime voyage rather than a wartime U-boat patrol.

Not long afterwards the men of U-431 learned firsthand just how dangerous surfacing in good weather could be. On the afternoon of 3 November, with a blue sky and calm seas, the submarine was spotted by an enemy aircraft which dropped two bombs from high altitude. U-431 crash-dove, but it was only at a depth of 25 meters when the bombs exploded close to the boat. The resulting damage was correspondingly severe. For a short time all electrically-operated equipment was knocked out. The worst damage, however, was to the attack periscope, which was left leaking and blind. Kptlt. Dommes was forced to abort the operation and sail back to La Spezia. It docked there on 4 November 1942.



Foto/Photo 18



Foto/Photo 19

U-Krech kehrt von der 7. Feindfahrt zurück

U-Krech Returns from Its 7th Patrol

Als wir in „U-Boot im Focus“ Edition 1 das Porträt von Kptlt. Günther Krech veröffentlichten, waren wir froh, einige gute Schwarz/weiß-Aufnahmen von U-558 für den Artikel zur Verfügung zu haben. Nicht im Traum hätten wir seinerzeit geglaubt, einmal wunderbare Farbdias des Bootes in Händen zu halten, doch so kann man sich täuschen.

Das von uns hier nun gezeigte farbige Einlauffoto sowie die Aufnahme von Besatzungsangehörigen auf der Pier entstanden bei der Rückkehr von der 7. Feindfahrt von U-558 am 21. Juni 1942 in Brest. Diese Aussage läßt sich anhand weiterer Farbdias treffen, die während der Unternehmung aufgenommen wurden und sich klar zeitlich zuordnen lassen. U-558 hatte während der 71tägigen Feindfahrt, die das Boot vor die amerikanische Ostküste und in die Karibik geführt hatte, insgesamt sieben gegnerische Schiffe mit einer Gesamttonnage von 19.304 BRT versenkt.

Auf Foto 18 läßt sich ein interessantes Detail erkennen, und zwar ist der Turm in zwei Grautönen lackiert. Eine ähnliche Farbverlaufbemalung kann man heute in Deutschland häufig bei Windkrafttradmasten beobachten. Damit wird bezweckt, die Kontur des über den Horizont hinausragenden Turmes bzw. Mastes aufzulösen. In Edition 1 veröffentlichten wir auf Seite 45 eine Schwarz/weiß-Aufnahme, die ebenfalls anlässlich des Einlaufens am 21. Juni 1942 gemacht wurde. Bemerkenswert ist, daß die Tarnung des Turms in zwei Grautönen auf dem Schwarz/weiß-Foto kaum auffällt. Erst die Betrachtung der Farbaufnahme öffnet einem die Augen und läßt auch auf dem Foto in Edition 1 die Tarnung erkennen.

Die zweite Farbaufnahme zeigt Männer von U-558, die nach dem Einlaufen mit Genuß frische Erdbeeren verzehren. Nach 10 Wochen auf See war frisches Obst eines jener Dinge, auf welche sich die Männer am meisten freuten. An den Schiffchen ist gut das „Holzaug sei wach“-Emblem von U-558 als Mützenabzeichen zu sehen. Alle drei Besatzungsangehörigen tragen das sogenannte U-Bootpäckchen, einen Dienstanzug aus graugrünem Drillich, der hier bereits mächtig verschlissen und speckig präsentiert.

When we published the biography of Kptlt. Günther Krech in U-Boot im Focus Edition 1, we were pleased to have several good black-and-white photographs of U-558 to accompany the article. Back then we could never have dreamt that we would someday hold several wonderful color slides of the submarine in our hands, but sometimes one can deceive oneself.

The color photo of the submarine arriving in port and the one of members of the crew on the pier were taken in Brest on U-558's return from its 7th patrol on 21 June 1942. This statement is based on other color slides which were taken during the operations and can easily be ordered chronologically. In the course of the 71-day patrol, which took the boat off the American east coast and into the Caribbean, U-558 sank a total of seven ships with a combined tonnage of 19,304 GRT.

The photo on Page 22 reveals an interesting detail, namely that the conning tower is painted in two shades of grey. A similar paint scheme can frequently be seen in Germany today on wind turbine masts. The purpose is to break up the contours of the tower or mast above the horizon. Incidentally, in Edition 1 we published a black-and-white photo also taken on U-558's arrival on 21 June 1942. It is noteworthy that the conning tower camouflage in two shades of grey is hardly noticeable in the black-and-white photo. Only after examining the color photo are one's eyes opened and able to recognize the camouflage scheme in the photo in Edition 1.

The second color photo shows men of U-558 enjoying fresh strawberries after docking. After ten weeks at sea, fresh fruit was one of the things the men enjoyed most. U-558's "Holzaug sei wach" emblem was worn as a cap badge and is plainly visible on the men's forage caps. All three crewmen are wearing the so-called "U-Boat package", a service uniform of grey-green denim. Here they are already very worn and greasy.



Foto/Photo 20

Foto 20

Am Abend des 31. Mai 1941 läuft U-141 von Lorient zu seiner 2. Feindfahrt aus. Im Turm mit weißer Mütze Oblt.z.S. Philipp Schüler. Das Boot führt zu diesem Zeitpunkt bereits eine Streifenentarnung, wie am Turm und Überwasserschiff sichtbar ist.

Bundesarchiv 10111-MW-4258-33A/Fotograf: Kramer

Photo 20

U-141 sails from Lorient at the beginning of its second patrol on the evening of 31 May 1941. In the conning tower wearing the white cap is Oblt.z.S. Philipp Schüler. At that time the boat was already wearing a striped camouflage finish, which may be seen on the conning tower and top-deck.

Bundesarchiv 10111-MW-4258-33A/Photographer: Kramer

U-141 – ein II D Boot im Nordatlantikeinsatz

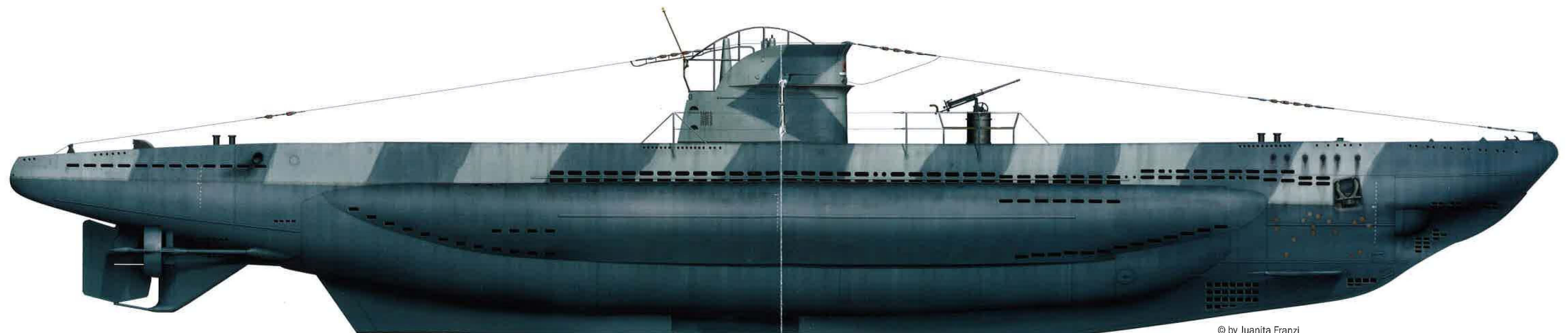
U-141 – A Type II D Boat in Action in the North Atlantic

Wenn über den Einsatz deutscher U-Boote im Nordatlantik gesprochen wird, denkt jeder zwangsläufig an Typ VII C Boote. Es ist zwar richtig, daß sie das Bild der U-Boot-Operationen in diesem Operationsgebiet bestimmten, aber all zu leicht wird außer Acht gelassen, daß hier 1940/41 auch eine Reihe der kleinen Typ II C und II D Boote eingesetzt waren. Eine Reihe von Kommandanten, die später auf größeren Booten hoch dekoriert wurden, erzielten dort mit den kleinen Booten ihre ersten Versenkungserfolge. Dazu zählten u.a. Lüth, Hardegen, Topp, Schnee, Oesten, Iles, Schonder und Wohlfahrt.

Von den 16 Typ II D Booten, bei denen es sich um U-137 bis U-152 handelte, führten mit U-137, U-138, U-140, U-141, U-143, U-146 und U-147 immerhin sieben Unternehmungen im Atlantik durch. In der Regel liefen die Boote von Kiel bzw.

When discussing German submarine operations in the North Atlantic, one automatically thinks of Type VII C boats. It is true that they characterized U-boat actions in that area of operations, but it is too easy to overlook the fact that a number of smaller Type II C and II D submarines were also employed there in 1940-41. A number of officers who were later highly decorated as commanders of larger boats achieved their first successes in these smaller submarines. Their number included Lüth, Hardegen, Topp, Schnee, Oesten, Iles, Schonder and Wohlfahrt.

Of the sixteen Type II D submarines, U-137 to U-152, U-137, U-138, U-140, U-141, U-143, U-146 and U-147 carried out seven operations in the Atlantic. As a rule



© by Juanita Franzi



Foto/Photo 21

Foto 21

Ein weiteres Foto vom Auslaufen zur 2. Feindfahrt am 31. Mai 1941. Mit geringer Fahrt verläßt das Boot den Hafen von Lorient.

Bundesarchiv 10111-MW-4258-36A/Fotograf: Kramer

Photo 21

Another photo taken during U-141's departure from Lorient on 31 May 1941. Here the submarine sails out of port at low speed.

Bundesarchiv 10111-MW-4258-36A/Photographer: Kramer

dem norwegischen Stützpunkt Bergen aus und operierten vorwiegend nördlich der britischen Inseln im Seegebiet zwischen den Hebriden, den Faröer und den Shetlands. Eine Reihe von Feindfahrten führte aber auch in das Seegebiet nördlich Irland. Daneben gab es einzelne Boote, die weiter in den Nordatlantik vorstießen, wie U-143 (Oblt.z.S. Gelhaus) das im April/Mai 1941 südlich Island operierte oder U-146 (Oblt.z.S. Iles), das im Juni/Juli 1941 in das Seegebiet westlich Irland vorstieß. Drei der oben genannten Boote, nämlich U-137 (Kpitt. Wohlfahrt), U-138 (Oblt.z.S. Lüth bzw. Oblt.z.S. Lohmeyer) und U-141 (Oblt.z.S. Schüler) liefen sogar westlich um Irland herum, um dann in dem französischen Atlantikstützpunkt Lorient festzumachen. Doch wenden wir uns nun U-141 zu. Es ist von den Typ II D Booten das einzige, das von Lorient aus zwei Feindfahrten durchführte, bevor es nach Kiel zurückkehrte.

the boats sailed from Kiel or the submarine base in Bergen, Norway, and mainly operated north of the British Isles in the waters between the Hebrides, the Faroe and the Shetlands, although a number of patrols were made in the seas north of Ireland. There were also some boats that operated farther out into the Atlantic, such as U-143 (Oblt.z.S. Gelhaus), which operated south of Ireland in April-May 1941, and U-146 (Oblt.z.S. Iles), which patrolled the waters west of Ireland in June-July 1941. Three of the above named boats, namely U-137 (Kpitt. Wohlfahrt), U-138 (Oblt.z.S. Lüth and Oblt.z.S. Lohmeyer) and U-141 (Oblt.z.S. Schüler) even sailed west around Ireland to the submarine base in Lorient, France. But let us now turn to U-141. Of the Type II D boats, it was the only one to complete two patrols from Lorient before returning to Kiel.



Foto/Photo 23

Foto 22 + 23

26. Juni 1941, U-141 kehrt von seiner 2. Feindfahrt zurück. Das Boot läuft bereits dicht unter Land. Am Kommandantenstander weht ein 4.000 BRT Wimpel für einen am 22. Juni versenkten Dampfer. Schüler ahnte nicht, daß es sich bei dem von ihm versenkten Frachter um die schwedische „Calabria“ gehandelt hatte, die nur 1.277 BRT groß war. Foto 23 zeigt den I. WO Oblt.z.S. Heydemann vor der Achterseite des Turms. Heydemann übernahm im Sommer 1942 U-268, mit dem er auf seiner 2. Feindfahrt am 19. Februar 1943 versenkt wurde und fiel.

Photos 22 + 23

26 June 1941: U-141 returns from its second patrol. The submarine is already sailing close to shore. A 4,000 GRT pennant waves from the captain's standard, representing a steamer sunk on 22 June. Schüler had no idea that the ship was the „Calabria“, a Swedish vessel of just 1,277 GRT. Photo 23 shows Oblt.z.S. Heydemann, the first watch officer, at the rear of the conning tower. In the summer of 1942 Heydemann took command of U-268. The U-boat was sunk during its second patrol under his command and he was killed.

Das Boot wird am 21. August 1940 von Oblt.z.S. Heinz Otto Schultze in Dienst gestellt. Dieser gibt U-141 nach der Ausbildungsphase am 31. März 1941 an Oblt.z.S. Philipp Schüler ab, der zuvor vier Monate 1. Wachoffizier bei Kptlt. Schepke auf U-100 gewesen ist. Dort hat Schüler drei sehr erfolgreiche Feindfahrten absolviert und reichlich Erfahrungen gesammelt bevor er Anfang Januar 1941 aussteigt, um den Kommandantenlehrgang zu absolvieren. Glück für Schüler, denn bereits auf der nächsten Feindfahrt wird U-100 am 17. März 1941 südöstlich Irland durch den Rammstoß eines alliierten Zerstörers versenkt.

Bereits vier Wochen nach der Übernahme von U-141 läuft Oblt.z.S. Schüler am 13. April von Kiel zur 1. Feindfahrt aus. Kaum ausgelaufen, kommt es bereits in der Schleuse Holtenau zu einem Zwischenfall, als U-553 beim Ablegen U-141 rammt. Schüler muß daraufhin nach Passieren des Kaiser-Wilhelm-Kanals Brunsbüttel anlaufen, wo ein Taucher das Tiefenruder von U-141 auf Schäden überprüft. Dieser kann jedoch keine Schäden ausmachen, die gegen eine Fortsetzung der Unternehmung sprechen. Daraufhin legt Schüler am nächsten Tag um 12.43 Uhr in Brunsbüttel wieder ab. Gemeinsam mit U-553 geht es im Geleit eines Sperrbrechers Richtung Norden, um zunächst Bergen/Norwegen anzulaufen. Am 16. April muß U-141 um 15.00 Uhr vor einem Flugzeug Alarmtauchen, das vier Bomben wirft. Am nächsten

The submarine was commissioned by Oblt.z.S. Heinz Otto Schultze on 21 August 1940. After completing the training phase, on 31 March 1941 he handed the boat over to Oblt.z.S. Philipp Schüler, who had previously served for four months as first watch officer on U-100 under Kptlt. Schepke. Schüler took part in three very successful patrols as part of U-100's crew and gained a great deal of experience. He left the boat at the beginning of January 1941 to attend a commander's course. This was lucky for him, for on 17 March 1941 U-100 was rammed and sunk by an Allied destroyer south of Ireland.

Four weeks after taking command of U-141, on 13 April Oblt.z.S. Schüler sailed on his first patrol as captain. He had scarcely set sail when there was an incident in the lock near Holtenau, when U-553 collided with U-141 while casting off. After passing through the Kaiser Wilhelm Canal, Schüler had to put into Brunsbüttel, where a diver checked U-141's diving planes for damage. He was unable to find any damage that would prevent U-141 from continuing on its mission, and the next day Schüler left Brunsbüttel at 12:43. Together with U-553 and a coastal escort vessel, U-141 headed north for Bergen in Norway. At 15:00 on 16 April U-141 was forced to crash dive when an aircraft appeared and dropped four bombs. The Norwegian coast came



Foto/Photo 24

Foto 24

Ein weiteres Foto vom Einlaufen am 26. Juni 1941. Dicht gedrängt stehen Männer der Besatzung in dem engen Turm des Typ II Bootes. Stolz wird der Versenkungswimpel gezeigt. Rechts mit weißer Mütze Oblt.z.S. Schüler.

Photo 24

Another photo taken during U-141's return to port on 26 June 1941. The men stand close together in the narrow confines of the Type II boat's conning tower. The sinking pennant is proudly displayed. On the right wearing the white cap is Oblt.z.S. Schüler.

Morgen kommt die norwegische Küste in Sicht und am späten Nachmittag erfolgt die Geleitaufnahme durch die „Seeteufel“. Um 18.18 Uhr ereignet sich dann beim Anlaufen von Bergen der nächste Zwischenfall für das Boot. Es kommt zur Havarie mit dem deutschen Dampfer „Ammerland“. Diesmal geht es für U-141 nicht ohne Schäden ab. Zwischen dem 20. und 25. April erfolgt daraufhin im Dock in Bergen die Reparatur des Bootes.

Am 29. April kann U-141 die Unternehmung endlich fortsetzen. Mit Kurs Nordwest läuft das Boot nördlich um die Faröer herum und nimmt dann Südwestkurs. Beim Anmarsch ins Operationsgebiet „westlicher Nordkanal“ stellt das Boot am 1. Mai im Gebiet nordwestlich der Hebriden starke Luft- und Seeüberwachung fest. Der genannte Operationsraum ist dem Boot zugewiesen worden, da es hier zu einer Bündelung des Schiffsverkehrs kommt. Am nächsten Tag meldet die Brückenwache um 12.36 Uhr eine Rauchfahne voraus. Schüler gelingt es in der Folge U-141 vorzusetzen, doch eine Stunde später macht das ausgemachte Schiff kehrt und läuft mit AK ab. Was sich nun entwickelt, ist ein Katz- und Maus-Spiel. Zunächst kommt das gegnerische Kriegsschiff wieder in Sicht, dann um 20.05 Uhr wieder außer Sicht. Dann tauchen in der Dunkelheit plötzlich drei Zerstörer auf und verschwinden. Am nächsten Nachmittag wird die nächste Rauchwolke in Pl.Q. AM 2562 gesichtet. Als eine Korvette in Sicht kommt, erfolgt ein Alarmtauchen. Auf 800 Meter Entfernung versucht Schüler einen Angriff, aber kurz vor dem Schuß zackt die Korvette weg. Stattdessen wird U-141 mit 13 Wasserbomben belegt, die jedoch keine Schäden verursachen. In der darauffolgenden Nacht 3./4. Mai muß um 1.00 Uhr erneut vor einem Bewacher getaucht werden. In der nächsten Nacht wird ein Funkspruch von U-96 empfangen, das einen Geleitzug in Pl.Q. AE 8457 meldet. U-141 operiert unmittelbar auf diesen Konvoi, sichtet gegen Mittag des 5. Mai auch kurz dessen Rauchfahnen, kann dann aber wegen Dieselmotorenproblemen nicht nachsetzen. Wie nah es am Geleitzug steht, wird am Nachmittag klar, als es gleich zweimal von britischen „Wellington“-Bombern angegriffen wird. Beim zweiten Angriff um 17.37 Uhr schlagen eine Minute nach dem Alarmtauchen zwei Bomben 20 Meter steuerbord

into view the next morning and late in the afternoon the small convoy was picked up by the „Seeteufel“ (Sea Devil). At 18:18 there was another incident as the boat sailed into Bergen. It was involved in a collision with the German steamer „Ammerland“. This time U-141 did not escape damage and it entered dock for repairs which lasted from 20 to 25 April.

On 29 April U-141 was finally able to resume its operation. The submarine set a northwest course, sailed around the Faroe Islands and then headed south-west. While approaching the area of operations „western Northern Channel“, on 1 May in the area northwest of the Hebrides the boat's crew detected strong enemy activity in the air and on the sea. This area of operations had been assigned to the boat because it was choke point for shipping. The next day at 12:36 the bridge watch reported a smoke trail ahead. Schüler subsequently succeeded in placing U-141 ahead of the enemy vessel, but an hour later the ship reversed course and sailed off at high speed. What followed was a game of cat and mouse. The enemy warship again came into sight but then disappeared again at 20:05. Then, in the darkness, three enemy destroyers suddenly appeared and then vanished. The next afternoon another smoke trail was sighted in grid square AM 2562. A corvette was sighted and the submarine crash-dove. Schüler attempted an attack from 800 meters, but the corvette turned away sharply before he could fire. Instead the enemy dropped 13 depth charges, but U-141 was not damaged. During the night of 3-4 May, at about 01:00, U-141 again had to dive when an escort was sighted. The next night a radio transmission was received from U-96, reporting a convoy in grid square AE 8457. U-141 headed towards the convoy and at about noon on 5 May briefly sighted its smoke, but it was unable to give chase because of problems with its diesels. That afternoon it found out just how close it was to the convoy, when it was twice attacked by Wellington bombers. During the second attack, which took place at 17:37, two bombs landed 20 meters to starboard of U-141 two minutes after it crash-dived, when the submarine's depth was just 12 meters.



Foto/Photo 25



Foto/Photo 26

Foto 25 + 26

Vor dem Auslaufen zur 3. Feindfahrt ist die Mannschaft von U-141 am Abend des 14. Juli 1941 an Deck angetreten. Vor der Front steht der Kommandant Oblt.z.S. Schüler. Beachte im Vergleich zur 2. Feindfahrt den veränderten Tarnanstrich am Turm sowie die Streifenfärbung am Überwasserschiff. Foto 26 zeigt ein interessantes Detail. Die Besatzungsangehörigen tragen am Schiffchen unterschiedliche Embleme.

Photo 25 + 26

U-141's crew assembled on deck prior to sailing on the boat's third patrol on the evening of 14 July 1941. Facing the men is Oblt.z.S. Schüler. Note the modified camouflage finish compared to the one present on the second patrol and the striped camouflage on the top-deck. Photo 25 shows an interesting detail, namely the different emblems being worn by members of the crew on their forage caps.

von U-141 ein, als sich dieses erst auf 12 Meter Tiefe befindet. Durch den Druck reißt die Schweißnaht des Tauchbunkers 1 innen. Stinkendes Treiböl dringt ins Boot ein. Gleichzeitig platzen die Kühlwasserleitung und Wasserstandsgläser, außerdem schlagen die Sicherungen durch. U-141 hat großes Glück, daß ihm dieser Angriff nicht zum Verhängnis wird. Erst nach Durchführung der Kühlwasserleitungsreparatur taucht das Boot am 5. Mai um 5.00 Uhr morgens wieder auf. U-141 fährt nun nur noch mit einem Diesel. Die Marschfahrt beträgt max. 10 sm. Schüler bleibt nichts anderes übrig, als die Operation abubrechen und Lorient anzusteuern. Dem KTB vertraut er an: „[...] Hoffe, daß der Diesel bis Einlaufhafen durchhält. [...]“ Und die Männer haben Glück, der Diesel hält durch. Nach einem weiteren Flugzeugangriff am 6. Mai kommt am 11. Mai Lorient in Sicht, wo das angeschlagene Boot wenig

The shock wave cracked an inside weld seam on Ballast Tank 1. Foul-smelling diesel fuel entered the boat. At the same time the cooling water line and the water gauges burst, and the fuses blew out. U-141 was extremely fortunate to survive this attack. Not until after the cooling line had been repaired did the submarine surface again, at 05:00 on the morning of 5 May. From then on U-141 had just one working diesel engine and its maximum speed was limited to about 10 knots. Schüler had no option but to abort the operation and return to Lorient. In the war diary he wrote: „[...] Hope that the diesel will hold out until we reach port. [...]“ The men were lucky and the diesel held out. After another air attack on 6 May, on the 11th Lorient came in sight. The battered boat tied up there soon afterwards.



Foto/Photo 27

Foto 27

Auch diese Aufnahme entstand am 14. Juli 1941. Um 21.00 Uhr wirft das Boot die Leinen in Lorient los. Auf der Brücke der Kommandant Oblt.z.S. Schüler. Der ältere Offizier vor ihm dürfte ein Lotse sein.

Photo 27

This photo was also taken on 14 July 1941. U-141 cast off from Lorient at 21:00. On the bridge is the captain, Oblt.z.S. Schüler. The older officer in front of him was most likely a pilot.

später festmacht. Zwei Tage später ist Schüler zur Berichterstattung bei Dönitz. Dieser vermerkt anschließend in seinem KTB: „Boot und Kommandant haben die erste selbständige Unternehmung gemacht. Das Boot hat in dem sehr stark überwachten Gebiet westl. Nordkanal wichtige Erfahrungen gesammelt, [...]“

Gut drei Wochen später ist das Boot bereits wieder klar und läuft am 31. Mai zur 2. Feindfahrt aus. Zunächst nimmt Schüler Kurs auf das Gebiet der Scilly-Inseln am Eingang zum Ärmelkanal. Dort hat die Luftaufklärung einen laufenden Verkehr unter der Küste festgestellt. Am 4. Juni steht U-141 im Operationsgebiet vor Lizard auf und ab. Am nächsten Morgen muß das aufgetauchte marschierende Boot um 5.25 Uhr vor einem plötzlich gemeldeten Zerstörer im Pl.Q. BF 2514 Alarmtauchen. Schüler bleibt getaucht, denn er befürchtet weitere Bewacher. Wie recht der Kommandant hat, zeigt sich gegen 16.30 Uhr. Der Horcher meldet ein schnelles Schraubengeräusch, woraufhin der Kommandant auf Sehrohrtiefe gehen läßt. Schüler kann vor sich deutlich den Zerstörer „I 96“ erkennen, eine Schußgelegenheit bietet sich aber in den folgenden Stunden nicht. In der Dunkelheit läuft der Zerstörer gegen 23 Uhr Richtung Westen ab, so daß U-141 nach über 16 Stunden unter Wasser endlich auftauchen kann. Nach zwei weiteren Tagen ohne Sichtungen bricht Schüler die Unternehmung in diesem Gebiet ab und U-141 läuft westlich an Irland vorbei ins Pl.Q. AM nördlich der Insel. Mehrfach muß das Boot in den nächsten Tagen vor Flugzeugen Alarmtauchen. Am Morgen des 12. Juni werden in großer Entfernung Torpedodetonationen und anschließend Wabos gehorcht. Nach weiteren Flugzeugangriffen sichtet das Boot am 13. Juni eine Korvette, vor der Alarmtauchen erfolgt. Am 16. Juni wird dann endlich ein großer Dampfer ausgemacht. Bei schlechtestem Wetter greift Schüler mit U-141 um 8.06 Uhr an. Doch der Einzelschuß endet mit

A good three weeks later the submarine was serviceable again and on 31 May it sailed on its second patrol. Schüler first headed for the area of the Scilly Isles at the entrance to the English Channel. Aerial reconnaissance had detected active coastal traffic there. On 4 June U-141 sailed back and forth in the operations area. At 05:25 the next morning, while running surfaced, the submarine was forced to crash-dive in grid square BF 2514 when a destroyer was suddenly reported. Schüler remained submerged as the area appeared to be teeming with escorts. Just how right the commander was, was revealed at about 16:30. The hydrophone operator reported high-speed screw noises, whereupon the commander ordered the boat to periscope depth. Schüler saw the destroyer "I 96" directly in front of them, but in the hours that followed no opportunity to fire presented itself. In the darkness, at about 23:00 the destroyer sailed away to the west and U-141 was able to surface after 16 hours under water. After two days with no more sightings, Schüler broke off the operation in this area and sailed U-141 west past Ireland into grid square AM north of the island. In the days that followed, the submarine was several times forced to crash-dive to avoid enemy aircraft. On the morning of 12 June torpedoes were heard in the distance followed by exploding depth charges. After further air attacks, a corvette was sighted on 13 June, resulting in another crash dive. Finally, on 16 June, a large freighter was sighted. At 08:06, in extremely poor weather, Schüler attacked. He fired a single torpedo but all that was heard was a metallic clang – pistol failure. There was no second chance to fire. On 19 June the boat began moving towards a convoy reported by U-552 (Topp) but failed to locate it. Just after midnight on 21 June, however, a lookout sighted a steamer ahead. At 00:27 on 22 June



Foto/Photo 28

Foto 28 + 29

Am 1. August 1941 kehrt U-141 mit drei Versenkungswimpeln am Sehrohr von der 3. Feindfahrt zurück. Auf einem anderen, bereits in Lorient liegenden Boot, drängt sich das „Empfangskomitee“. Beachte, auf U-141 sind bereits drei Fender geworfen worden, um anzulegen. Das Boot trägt noch kein Emblem am Turm. Von den drei auf dieser Unternehmung angeblich versenkten Schiffen wurde tatsächlich nur eines versenkt und ein zweites beschädigt.

einem metallischen Aufschlag, - Pistolenversager. Eine zweite Chance zum Schuß gibt es nicht mehr. Ab 19. Juni operiert das Boot auf einen von U-552 (Topp) gemeldeten Geleitzug, die Suche bleibt allerdings erfolglos. Doch kurz vor Mitternacht des 21. Juni sieht die Brückenwache voraus einen Dampfer. Um 00.27 Uhr des 22. Juni feuert Schüler den ersten Torpedo auf das Ziel, - Fehlschuß! Um 2.13 Uhr der nächste Anlauf, erneut ein Fehlschuß. Erst beim dritten Anlauf, diesmal über Wasser, trifft der Torpedo um 3.19 Uhr das Schiff, bei dem es sich um den schwedischen Frachter „Calabria“ (1.277 BRT) handelt. Zur gleichen Zeit, da die Besatzung von U-141 den Untergang des Dampfers beobachtet*, beginnt weit im Osten der Angriff der Wehrmacht auf die Sowjetunion. Am Vormittag des Tages bietet sich Schüler dann noch eine weitere Chance zur Versenkung eines Dampfers, doch auch dieser Angriff endet mit einem Fehlschuß. Gut zu verstehen, daß der Kommandant mit dem Verlauf

* Oblt.z.S. Schüler meldete an den BdU in dieser Nacht per Funkspruch die Versenkung eines 4.000 BRT Dampfers. Damit nahm er eine krasse Fehleinschätzung der Tonnagezahl vor.



Photo 28 + 29

On 1 August 1941 U-141 returned from its third patrol flying three sinking pennants from its periscope mast. The "reception committee" has already gathered on another submarine tied up in Lorient. Note that U-141 has already been tossed three fenders in preparation for docking. As yet there is no emblem on the boat's conning tower. Although three ships were claimed sunk on this patrol, in fact only one was sunk and another damaged.

Schüler fired the first torpedo at the target – a miss! Schüler moved in again and at 02:13 fired another single torpedo. Another miss. He then surfaced, moved into firing position and fired a third torpedo. At 03:19 it struck the target, which turned out to be the Swedish freighter "Calabria" (1,277 GRT). As U-141's crew was watching the sinking of the freighter*, far to the east the Wehrmacht was launching its attack on the Soviet Union. Later in the morning Schüler had a chance to sink a second freighter, but this attack ended with a missed shot. It is understandable that the commander was less than satisfied with the results of the operations. Having expended all its torpedoes, U-141 sailed back to Lorient, where it tied up on 26 June. After this patrol there was no lengthy rest break. On 14 July the boat cast off from Lorient and sailed on its next operation. Once again it set course for

*That night Oblt.z.S. Schüler reported to the BdU that he had sunk a 4,000 GRT steamer, seriously overestimating the tonnage of his victim.



Foto/Photo 29

der Unternehmung nicht zufrieden ist. Nachdem sich U-141 verschossen hat, läuft es nach Lorient zurück, wo es am 26. Juni festmacht.

Auch nach dieser Feindfahrt gibt es keine lange Ruhephase. Bereits am 14. Juli wirft das Boot in Lorient die Leinen zur nächsten Unternehmung los. Wieder geht es Richtung Kanal. Um 3.45 Uhr am 18. Juli kommt in der Morgendämmerung die Blinkfeuertonne von Lizard in Sicht. Das Einsatzgebiet am Westeingang des Ärmelkanals ist erreicht. Bereits einige Stunden später werden ein Dampfer mit Sperrballon und ein sichernder Zerstörer in zwei Kilometer Entfernung ausgemacht. Schüler nimmt wegen zu hoher Fahrt der gegnerischen Fahrzeuge die Verfolgung gar nicht erst auf. Um Mittag muß das Boot dann vor einem stark gesicherten Geleitzug Alarmitauchen. Ein Angriff ist sinnlos. Ähnlich sieht es zwei Tage später aus. Erneut kommt am späten Vormittag um 11.00 Uhr ein Geleitzug in Sicht. Doch beim Unterwasseranlauf muß Schüler plötzlich über seinem Sehrohr ein Flugzeug feststellen, das ihn beschattet. Wenig später meldet der Horchner schnell näherkommende Zerstörerschraubengeräusche. Der Horchverfolgung kann sich U-141 jedoch kurz darauf entziehen.

Nachdem bis zum 23. Juli keine weiteren Schiffe oder Geleite gesichtet werden, verlegt Schüler wie bereits bei der vorherigen Unternehmung ins P.L.Q. AM nördlich Irland. Dort machte das Boot bereits drei Tage später, am 26. Juli um 0.10 Uhr, eine Rauchfahne aus. Um 3.00 Uhr kommt ein Geleitzug mit 40 Schiffen und starker Sicherung in Sicht. Schüler setzt das Boot im Schutz der Dunkelheit vor und greift über Wasser an. Um 3.28 Uhr macht der Kommandant aus Rohr II einen ersten Torpedo auf ein als 6.000er Dampfer angesprochenes Schiff los, der trifft. Es handelt sich um den 5.106 BRT großen britischen Dampfer „Botwey“. Sein Sinken kann Schüler von der Brücke aus wegen Verdeckung durch andere Schiffe zwar nicht beobachten, nimmt

the Channel. At 03:45 on 18 July the Lizard flashing light buoy was sighted in the morning twilight. The submarine had reached its area of operations at the western entrance to the English Channel. Several hours later a steamer with barrage balloon and an escorting destroyer was sighted about two kilometers away. Initially Schüler did not pursue because the enemy ships were sailing at high speed. Then at noon the boat was forced to crash dive before a heavily-escorted convoy. An attack was pointless. The situation was similar two days later. Another convoy was sighted at eleven in the morning. While approaching submerged, through his periscope Schüler sighted an enemy aircraft that was tracking them. Soon afterwards the hydrophone operator reported destroyer screws approaching rapidly. U-141 was able to evade the subsequent ASDIC search.

After no further ships or convoys were sighted, on 23 June Schüler moved to grid square AM north of Ireland, as he had done on the previous patrol. Three days later on 26 July, a smoke trail was sighted at 00:10. At 03:00 a convoy of 40 ships with a powerful escort was sighted. Under cover of darkness Schüler moved in for a surface attack. At 03:28 the commander fired his first torpedo from Tube II at a ship thought to be a 6,000-ton freighter. It turned out to be the British steamer „Botwey“ of 5,106 GRT. Other vessels blocked Schüler's view and he was unable to see the „Botwey“ sink, however he assumed that it did. Seven minutes later at 03:35, with the boat still undetected and close to the convoy protected by the morning twilight, Schüler fired the next torpedo, this time from Tube I. It, too, scored a hit. Schüler entered the ship in the war diary as a „10,000 tonner“. In fact it was the British steamer „Atlantic City“, which at 5,133 tons was only



Foto/Photo 30

Foto/Photo 31



aber die Versenkung an. Sieben Minuten später, die Uhren zeigen inzwischen 3.35 Uhr und das Boot steht immer noch unentdeckt und geschützt durch die Dämmerung dicht am Geleit, feuert Schüler den nächsten Torpedo ab, diesmal aus Rohr I. Auch er trifft. Schüler gibt das Schiff im KTB als „10.000er“ an. Tatsächlich ist es der halb so große britische Dampfer „Atlantic City“ (5.133 BRT). Auch das Sinken dieses Schiffes kann von U-141 nicht beobachtet werden. So bleibt unbemerkt, daß die Briten das Schiff nach Glasgow einschleppen können und wieder instand setzen. Philipp Schüler hat in dieser Angriffsphase ohnehin kaum die Möglichkeit Beobachtungen zu machen, denn er versucht in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit einfach jede Schußgelegenheit zu nutzen. Nur eine Minute nach dem Torpedo aus Rohr I macht er den aus Rohr III auf einen von ihm als „5.000er“ eingestuft Dampfer los. Ohne den Torpedo weiter zu beobachten, dreht das Boot dann hart nach Steuerbord ab, da der achtere Zerstörer der Seitensicherung bereits sehr nahe zum Boot steht. Beim Ablaufen wird eine Detonation gehorcht, die Schüler als Treffer wertet, doch in Wirklichkeit ist der Torpedo am Ziel vorbeigelaufen. Wahrscheinlich ist eine Wasserbombendetonation gehorcht worden, denn nun sind die Sicherungszerstörer „aufgewacht“. Um 3.50 Uhr muß U-141 vor einem anlaufenden Zerstörer mit Alarm auf Tiefe gehen. Das Boot befindet sich gerade auf 75 m, als die ersten acht Wasserbomben über dem Boot detonieren und U-141 schwer erschüttern. Alle Tiefenmesser fallen aus, aber es erfolgt kein Wassereintritt. Jeder im Boot hört die starke Sonarortung. Zwischendurch sind die Explosionen kleiner Sprengladungen zu hören, welche die Briten zur Vertikalortung einsetzen. In den folgenden sechs Stunden läßt der Zerstörer nicht vom Boot ab. Immer wieder detonieren Wasserbomben in unmittelbarer Nähe. Zwischen den einzelnen Anläufen liegen in der Regel 30 bis 60 Minuten. Oblt.z.S. Schüler versucht, durch immer neue Ausweichmanöver in 70 bis 100 Meter Tiefe den gefährlichen Gegner abzuschütteln. Inzwischen werden auch Wassereintritte gemeldet und der Maschinentelegraf ist ausgefallen. Um das Wasser aus dem Boot zu lenzen, muß U-141 auf eine Tiefe von über 65 Meter steigen, weil das Lenzen darunter nicht möglich ist. Unterdessen meldet der Horcher, dessen Gruppenhorchgerät zwischenzeitlich mehrfach ausfällt und jeweils von der Funkmannschaft repariert werden muß, immer wieder neue Zerstöreranläufe. Es herrscht eine angespannte Stimmung im Boot. Einige Spanten sind bereits verbogen, aber das Boot hält dicht. Doch die E-Batterie macht dem Kommandanten Sorgen, da sie nach Stunden unter Wasser immer mehr entlädt. Um nicht „ausgehungert“ zu werden, entscheidet Kommandant Schüler, das Boot auf Grund zu legen. Was den Kommandanten jedoch quält, hält er im KTB so fest: „[...] Die Frage, erreichen wir noch rechtzeitig Grund oder müssen wir anblasen und aussteigen, war zermürbender als alle Waboangriffe. [...]“ um 12.05 Uhr rückt es im Boot, man liegt in 95 Meter Tiefe im Pl.Q. AM 5521 auf Grund. Um 10.30 Uhr sind die letzten Wabos gefallen, aber die Ortung ist weiter zu hören. Schüler wartet über 12 Stunden, inzwischen ist die Ortung verschwunden, bis er um 0.35 Uhr des 27. Juli zum Auftauchen anblasen läßt. Das Boot löst sich vom Grund und durchbricht 10 Minuten später die Wasseroberfläche. Ein Blick durchs Sehrohr hat zuvor ergeben, daß der Gegner verschwunden ist. Auf der Brücke empfängt die Männer neben frischer Luft erneut Dunkelheit. Es ist nun fast 24 Stunden her, daß U-141 den Geleitzug angegriffen hat.

Eine Schadensaufnahme ergibt, daß das Boot eine Ölspur zieht, da ein Dieselloxbunker undicht ist. Im Überwassermarsch wird dann die Batterie geladen. Um 8.00 Uhr ist U-141 wieder tauchklar. Gerade rechtzeitig, denn um 8.25 Uhr muß es vor einem Flugzeug Alarmtauchen. Um 10.41 Uhr wiederholt sich das Spiel. Um 22.00 Uhr tritt das Boot wegen der Ölspur den Rückmarsch an. 18 Tage nach dem Auslaufen kehrt es am 1. August 1941 nach Lorient zurück. Am Sehrohr flattern drei Versenkungswimpeln, tatsächlich ist aber nur eines dieser Schiffe gesunken.

Foto 30

Drei Offiziere von U-141 während des Festmachens am 1. August 1941 auf der Brücke. Von links nach rechts sind zu sehen: Oblt.z.S. Heydemann (I. WO.), Oblt.z.S. Schüler (Kommandant) und Lt.z.S. Jürgen Krüger (II. WO.), Letzterer wurde später Kommandant von U-631 und mit diesem am 17. Oktober 1943 im Nordatlantik versenkt, wobei er fiel.

Foto 31

Von Kameraden umringt, der Kommandant Oblt.z.S. Schüler bei der Begrüßung auf dem Kai. Rechts neben ihm mit Ritterkreuz Kptlt. Wolfgang Lüth, zu diesem Zeitpunkt Kommandant von U-43. Am nächsten Tag lief Lüth mit seinem Boot zu seiner 8. Feindfahrt aus.

half as large as he had estimated. U-141 was also unable to see this ship sink. In fact it did not go down and was towed back to Glasgow, where the damage was repaired. During this phase of the attack Philipp Schüler had little time for observations, for he simply tried to exploit every firing opportunity in the little time available. Just one minute after launching a torpedo from Tube 1, he fired another from Tube 3 at what he believed was a "5,000-ton" steamer. Without waiting to observe the results of this shot, he turned the U-boat hard to starboard, for one of the escorting destroyers at the rear of the convoy was nearby. As U-141 withdrew, a torpedo detonation was heard, which Schüler assumed to be a hit. In reality his last torpedo had run past its target. What he heard was probably a depth charge detonation, for by then the escorting destroyers had woken up. At 03:50 U-141 had to crash-dive to avoid an approaching destroyer. The submarine was at 75 meters when the first eight depth charges exploded above it, severely shaking U-141. All of the depth gauges were knocked out but there were no leaks. Everyone in the boat could hear the loud SONAR pings. Meanwhile they could also hear the explosions of small charges which the British used for estimating the depth of an enemy submarine. The destroyer kept hunting the U-boat for six hours. Again and again depth charges detonated very close to the boat. As a rule the interval between passes was 30 to 60 minutes. Oblt.z.S. Schüler tried to shake off their pursuer through evasive maneuvers at depths between 70 and 100 meters. Meanwhile water leaks were reported and the engine room telegraph was knocked out. In order to pump out the water, U-141 had to rise to above 65 meters, as pumping was impossible below that depth. Meanwhile the hydrophone operator, whose equipment had been knocked out several times and repaired by the radio crew, reported another destroyer closing. The atmosphere in the boat was tense. Several bulkheads had already bent out of shape, but the boat held firm. The commander was concerned about the batteries, however, as they tended to discharge when the boat was submerged for a long time. To avoid being starved out, Captain Schüler decided to put the boat on the bottom. The captain recorded in the war diary what was tormenting him: "[...] The question of whether we would reach bottom in time or would have to blow ballast and surface was more grueling than all the depth charge attacks. [...]" At 12:05 there was a jolt, they were on the bottom at 95 meters in grid square AM 5521. The last depth charges had fallen at 10:30 but the enemy SONAR could still be heard. Schüler waited more than twelve hours, the SONAR having disappeared, before giving the order to surface at 00:35 on 27 July. The boat rose from the bottom and ten minutes later broke the surface. A look through the periscope had previously revealed that the enemy was gone. On the bridge the men were welcomed by fresh air and darkness. It had been almost 24 hours since U-141 had attacked the convoy.

A damage survey revealed that the submarine was leaving an oil trail, as one of the diesel fuel bunkers was leaking. At 08:00 U-141 was clear to dive again. Just in time, for at 08:25 the U-boat had to crash dive when an aircraft was sighted. The game was repeated at 10:41. At 22:00 the submarine set course for home because of the oil trail. Eighteen days after sailing it returned to Lorient on 1 August 1941. Three sinking pennants fluttered from its periscope, but in fact just one of the ships had been sunk.

On 2 August Captain Schüler reported to the commander of submarines, Großadmiral Dönitz. The latter praised him for the "circumspection and sureness" with which he had conducted the operations and praised him for his "correct and determined behavior" during the twenty-hour depth-charge pursuit.

Photo 30

Three of U-141's officers on the bridge as the submarine docks on 1 August 1941. From left to right are: Oblt.z.S. Heydemann (1st W.O.), Oblt.z.S. Schüler (captain) and Lt.z.S. Jürgen Krüger (2nd W.O.). The latter went on to command U-631, which was sunk in the North Atlantic on 17 October 1943. Krüger did not survive.

Photo 31

Surrounded by comrades, captain Oblt.z.S. Schüler during the welcoming ceremony on the quay. Beside him on his right, wearing the Knight's Cross, is Kptlt. Wolfgang Lüth, then commander of U-43. The next day Lüth took his U-boat to sea on his eighth patrol.



Foto/Photo 32

Foto 32

„Der Torpedoteufel“, das Emblem von U-141, eingeführt vor der 4. und letzten Feindfahrt. Es befand sich an der Stirnseite des Turms.

Photo 32

The „Torpedo Devil“, the emblem of U-141, adopted prior to its fourth and last patrol. It was located on the front of the conning tower.

Foto 33

Diese Aufnahme ist der bisher einzige Beleg, daß U-141 das „Torpedoteufel-Emblem“ zusammen mit der Streifenarnung führte. Das Foto muß beim Einlaufen in Bergen am 12. September oder in Kiel am 18. September entstanden sein.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 33

This photo confirms that U-141 wore the „Torpedo Devil“ emblem in combination with the striped camouflaged scheme. The photo must have been taken when the boat sailed into Bergen on 12 September or Kiel on 18 September.

U-Boot Museum Cuxhaven

Am 2. August befindet sich Kommandant Schüler erneut zur Berichterstattung beim BdU Großadmiral Dönitz. Dieser lobt ihn für die „mit Umsicht und Sicherheit“ durchgeführte Unternehmung sowie sein „richtiges und entschlossenes Verhalten“ bei der 20stündigen Waboverfolgung.

Nach Instandsetzung des Bootes legt U-141 am 21. August erneut in Lorient ab, es wird das letzte Mal sein. Im Geleit geht es zum Punkt 2, wo das Boot entlassen wird. Vier Tage später empfängt es den BdU-Funkspruch: „U-141 und U-83 keine Beschränkung der Angriffsräume westlicher Nordatlantik. U-141 nach dieser Unternehmung Rückmarsch Heimat, dabei, wenn erforderlich, Brennstoffergänzung in Bergen.“ Es gibt für die Männer also kein Zurück nach Frankreich. Um die Mittagszeit des nächsten Tages, es ist der 26. August, wird in 5-6 km Entfernung ein Geleitzug gesichtet, doch der starke Seegang macht eine Verfolgung aussichtslos. Außerdem ist die gegnerische Luftüberwachung stark. Im Laufe der nächsten Stunden muß das Boot dreimal vor Flugzeugen Alarmtauchen, zweimal fallen Bomben. Am nächsten Tag meldet die Brückenwache wiederum Rauchfahnen und Flugzeuge. Doch die Sicherungskräfte drängen U-141 sowohl am 29. August als auch in den nächsten zwei Tagen immer wieder ab. Im Laufe des 31. August muß Schüler sogar vor einer U-Jagdgruppe ablaufen und sich vom Geleit absetzen. Damit geht die Fühlung verloren.

Fünf Tage später, am 5. September, kommt um 20.25 Uhr nordwestlich der Hebriden ein Dampfer in Sicht. Schüler setzt das Boot vor und wartet bis es dunkel ist. Dann, um 23.37 Uhr, macht er einen Torpedo aus Rohr I los, der das Schiff mitschiffs trifft. Unmittelbar darauf explodiert dieses. Schüler gibt im KTB an, daß am Heck Wasserbomben detoniert sein. Tatsächlich ist das Schiff aber der unbewaffnete isländische

Following repairs, on 21 August U-141 cast off again from Lorient. It was to be the last time. It sailed in convoy to Point 2, where the boat went its own way. Four days later U-141 received the following transmission from the BdU: „U-141 and U-83 cleared to operate unrestricted in the western North Atlantic. After this operation U-141 is to return home, refueling in Bergen if necessary.“ The men would not be returning to France. At noon on the following day, the 26th of August, a convoy was sighted five to six kilometers away, but heavy seas made pursuit pointless. As well the area was heavily patrolled by enemy aircraft. In the hours that followed, enemy aircraft forced the submarine to crash-dive three times, and twice bombs were dropped. The next day the lookouts on the bridge again reported smoke trails and aircraft. On the 29th of August and the two days that followed, however, the escorts kept U-141 away from the convoy. On the 31st Schüler was even forced to sail away from a sub-hunter group and move away from the convoy. As a result contact was lost.

Five days later, on 5 September, a steamer was sighted northwest of the Hebrides at 20:25. Schüler took up position ahead of the vessel and waited until it was dark. Then, at 23:37, he fired a torpedo from Tube I, which struck the vessel amidships. Seconds later it blew up. In the war diary Schüler wrote that depth charges on the ship's stern had exploded. In fact, however, the vessel was the unarmed Icelandic fishing trawler „Jarlinn“ (190 GRT). It went down with its eleven-man crew. Another trawler sighted the next day met a similar fate. Following the proven procedure, Schüler initially followed the ship and then,



Foto/Photo 33

Fischtrawler „Jarlinn“ (190 BRT). Er geht mit seiner 11köpfigen Besatzung unter. Nicht besser ergeht es einem Trawler, der am nächsten Tag gesichtet wird. Nach bewährtem Muster verfolgt Schüler auch dieses Schiff zunächst und versenkt es dann in der Dunkelheit um 23.30 Uhr mit einem Einzelschuß. Es ist der britische Trawler „King Erik“ (228 BRT). Bei dieser Versenkung gibt es ebenfalls keine Überlebenden. Nachdem U-141 am 8., 9. und 10. September vor Bewachern ablaufen muß, nimmt es wegen hohen Schmierstoffverbrauchs Kurs auf Bergen. Zwei Tage darauf macht es in dem norwegischen Stützpunkt fest. Nach Ergänzung von Brenn- und Schmierstoff läuft Schüler am 15.9. Richtung Kiel aus, wo das Boot am 18. September um 10.00 Uhr an der Tirpitzmole festmacht.

Damit enden die Feindfahrtaktivitäten von U-141. Auf vier Unternehmungen hat es vier Schiffe versenkt und eines beschädigt, mit einer Gesamttonnage von 11.934 BRT.

Von November 1941 bis 28. Februar 1945 dient U-141 anschließend bei der 21. U-Flottille. Mit Auflösung der Schule wechselt es zur 31. U-Flottille. Kurz vor Kriegsende sollen die II D Boote der Flottille eigentlich noch einen Schnorchel erhalten, um als Frontboote eingesetzt zu werden. Der Einbau wird bei U-141 aber nicht mehr beendet. Am 5. Mai 1945 sprengt die Besatzung das Boot nach Empfang des Stichworts „Regenbogen“ in der Westkammer der IV. Einfahrt des Kriegshafens Wilhelmshaven.



© by Juanita Franzi

after dark, sank it with a single torpedo at 23:30. It was the British trawler „King Erik“ (228 GRT). Once again there were no survivors. After being forced to evade escort vessels on the 8th, 9th and 10th of September, high oil consumption forced Schüler to set course for Bergen. U-141 tied up at the Norwegian base two days later. After taking on fuel and oil, on 15 September U-141 sailed for Kiel, where the submarine tied up at the Tirpitz Mole at 10:00 on 18 September.

This ended U-141's combat career. During the course of four patrols the submarine had sunk four ships and damaged another, with a combined tonnage of 11,934 GRT.

U-141 subsequently served with the 21st Submarine Flotilla from November 1941 until 28 February 1945. When the training flotilla was disbanded it was transferred to the 31st Submarine Flotilla. Just before war's end the flotilla's Type II D boats were supposed to be fitted with snorkels in preparation for use as combat boats again. The installation was not completed on U-141. On 5 May 1945, after receiving the codeword Rainbow, the ship's crew blew up the submarine in the west chamber of the fourth entrance to the naval port of Wilhelmshaven.



Foto/Photo 34

Foto 34

U-141 mit den Versenkungswimpeln aller vier Feindfahrten, aufgenommen nach dem Einlaufen in Bergen/Norwegen am 12. September 1941. Von den sechs angenommenen Schiffen wurden vier tatsächlich versenkt und eines beschädigt. Die beiden oben am Sehrrohr wehenden roten Wimpel markieren die nach Ansicht von Kommandant Schüler bewaffneten Dampfer, die auf der letzten Unternehmung versenkt wurden. In Wirklichkeit handelte es sich aber nur um kleine unbewaffnete Trawler, die wesentlich kleiner waren, als von Schüler angenommen. Gut sichtbar auch der „10.000er“ Wimpel, der den tatsächlich nur 5.133 BRT großen britischen Dampfer „Atlantic City“ markiert, welcher nur beschädigt wurde.

Foto 35

Dieses Foto belegt, daß U-141 den „Torpedoteufel“ auch noch während seiner Zeit als Schulboot führte. Die Aufnahme entstand im Winter 1941/42 in Pillau. Inmitten anderer Kommandanten steht Oblt. z.S. Jürgen Krüger (dritter v.l.), der das Boot zu dieser Zeit führte.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photos 34

U-141 with the sinking pennants from all four of its patrols, photographed on its arrival in Bergen, Norway on 12 September 1941. Of the six ships represented, just four were in fact sunk and one damaged. The two red pennants waving from the top of the periscope mast represent the two vessels sunk on the last patrol, which Captain Schüler believed were armed steamers. In fact, however, they were only small unarmed trawlers, much smaller than Schüler believed. Also clearly visible is the "10.000er" pennant representing the British steamer "Atlantic City". The vessel was in fact just 5,133 gross registered tons and, though damaged, survived the attack.

Photo 35

This photo confirms that U-141 also wore the "Torpedo Devil" emblem during its time as a training boat. The photo was taken in Pillau in the winter of 1941-42. Amidst other captains is Oblt.z.S. Jürgen Krüger (3rd from left) who commanded the U-boat during that time.

U-Boot Museum Cuxhaven

Foto/Photo 35



Ich möchte mich an dieser Stelle bei Herrn Sascha Ulderup bedanken, der durch das zur Verfügungstellen eines Albums von U-141 den Bericht erst möglich machte. Sofern nicht anders vermerkt, stammen die Fotos des Artikels aus diesem Album.

I would like to express my gratitude to Mr. Sascha Ulderup for making available a U-141 photo album, without which this article would not have been possible. Unless stated otherwise, all of the photos accompanying this article are from this album.



Foto/Photo 36

Der Weihnachtsgruß der 3. ULD

The 3rd Submarine Training Division's Christmas

Während farbige Weihnachtsgrußkarten in den ersten Kriegsjahren bei allen Einheiten der Wehrmacht die Regel waren, nahm diese Gepflogenheit mit dem Weihnachtsfest 1943 deutlich ab. An allen Fronten stand die Wehrmacht nun in schweren Abwehrkämpfen und es blieb für Nebensächlichkeiten dieser Art kaum noch Zeit. Lediglich Schulverbände waren hiervon nicht betroffen, so daß bei ihnen sogar Weihnachten 1944 noch aufwendige Grußkarten angefertigt wurden. Ein Beispiel hierfür ist die Karte der 3. Unterseebootslehrdivision, die wir hier zeigen. Die Karte an sich wurde zwar mit der Unterschrift des Kommandeurs vervielfältigt, aber das Emblem der 3. ULD mußte auf jedem Exemplar handkoloriert werden. Interessant ist, daß sich für diese Einheit bisher kein Emblem nachweisen ließ, was sich mit der vorliegenden Karte nun ändert.

Die 3. ULD wurde im September 1943 in Neustadt/Holstein aufgestellt. Von der Aufstellung bis zum Kriegsende führte Freg.Kpt. (Ing.) Heinrich Schmidt den Verband als Divisions-Kommandeur. An dieser Schule, die über zwei Abteilungen verfügte, fanden technische Geräte-Lehrgänge statt. Wie alle Unterseebootslehrdivisionen und Unterseebootsausbildungsabteilungen unterstand die 3. ULD dem am 15. Januar 1943 gebildeten Höheren Kommando der Unterseebootsausbildung (H.K.U.).

While color Christmas greeting cards were the rule in all Wehrmacht units in the early years of the war, by Christmas 1943 the practice had become much less common. The Wehrmacht was on the defensive on every front and there was little time for such diversions. The training units were the only ones not affected and they even created elaborate color greeting cards for Christmas 1944. A typical example is shown here, a card from the 3rd Submarine Training Division. While the card was produced with the signature of the commander, the emblem of the 3. ULD had to be colored by hand on each card. Interestingly, no emblem was previously associated with this unit, which this card now changes.

The 3rd Submarine Training Division was formed in Neustadt, Holstein in September 1943. From the time of its formation until the end of the war, Freg.Kpt. (Ing.) Heinrich Schmidt led the unit as division commander. The school, which had two departments, gave technical equipment courses. Like all submarine training divisions and submarine training battalions, the 3. ULD was attached to the Submarine Training High Command (H.K.U.) formed on 15 January 1943.



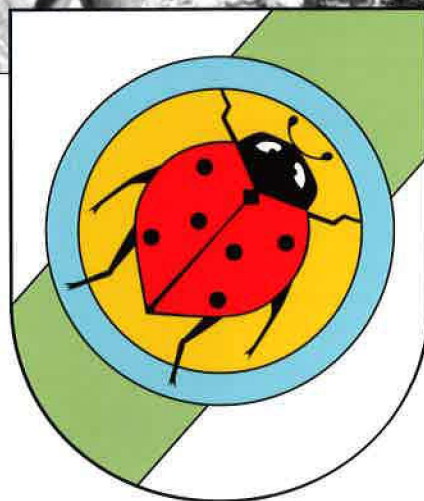
Das „Marienkäfer“-Emblem von U-929

U-929's "Ladybug" Emblem

In dem ausgezeichneten Buch von Georg Högel „Embleme, Wappen, Malings“ gibt es nur wenige Boots-Embleme, die der Autor nicht belegen konnte. Die größten Lücken scheinen bei den spät in Dienst gestellten Booten zu klaffen, die nicht mehr in den Fronteinsatz gingen. Eines dieser Boote wollen wir an dieser Stelle etwas näher beleuchten und sein bisher unbekanntes Emblem vorstellen.

Bei U-929 handelte es sich um ein VII C/41 Boot, daß bei der Neptun Werft AG in Rostock gebaut wurde. Am 6. September 1944 wurde das Schnorchelboot von Oblt.z.S. Werner Schulz in Dienst gestellt. Anschließend ging es für U-929 zur 4. U-Flottille nach Stettin. Angesichts der Tatsache, daß russische Truppen die in Ostpreußen und dem Memelland gelegenen Standorte der U-Boot-Ausbildungsflottilen im Herbst 1944 bereits stark bedrohten, gewann der Stützpunkt Stettin an Bedeutung.

U-929 führte sein „Marienkäfer“-Bootsemlen bereits in Stettin, dieses läßt sich durch eine qualitativ zwar schlechte, aber trotzdem aussagekräftige Aufnahme des Turms belegen. Darüber hinaus gibt es ein Foto der Besatzung, auf dem fast alle Männer das Bootsemlen als Mützenabzeichen tragen. Deutlich ist auf einer hellen Scheibe ein dunkler Punkt, der Marienkäfer, zu sehen. Doch weder das Foto des Turms noch die Mützenabzeichen-Aufnahme lieferten ein klares Bild des Emblems. Dieses fanden wir schließlich im Fotoalbum des 1. Wachoffiziers des Bootes, Lt.z.S. Joachim Hardam. Dort war eine farbige Zeichnung des Emblems aus der Kriegszeit eingeklebt, die es leicht



In his excellent book "Embleme, Wappen, Malings", there are only a few submarine emblems that author Georg Högel was unable to identify. The biggest gap appears to be among the boats commissioned late in the war. We would like to shed some light on one of these boats and its previously unknown emblem.

U-929 was a Type VII C/41 submarine built by the Neptun Werft AG in Rostock. The snorkel boat was commissioned by Oblt.z.S. Werner Schulz on 6 September 1944. U-929 was subsequently assigned to the 4th Submarine Flotilla in Stettin. In autumn 1944 the base in Stettin gained importance as the submarine train-

Foto 37

U-929 während der UAK-Erprobung in der Ostsee im Herbst 1944. Am Turm ist neben dem gelben Ausbildungs-Turmband das in rot gehaltene UAK-Abzeichen zu sehen. Letzteres ist in dem Buch von Georg Högel „Embleme, Wappen, Malings“ nicht enthalten. Auf dem Oberdeck des Vorschiffs ist links ein Teil der Bettung für den Klappschnorchel erkennbar.

Sammlung Hardam

Photo 37

U-929 during UAK trials in the Baltic in autumn 1944. In addition to the yellow training band around the conning tower, the boat's red UAK emblem may also be seen. The latter does not appear in Georg Högel's book "Embleme, Wappen, Malings". The recess for the folding snorkel may be seen on the upper deck of the forecastle.

Hardam Collection



Foto/Photo 38

Foto 38 + 39

Dieses Foto entstand während der Zeit von U-929 bei der Agru-Front. Das UAK-Abzeichen ist daher entfernt worden und das Boot führt nur noch das gelbe Turmband. An der Stirnseite des Turms ist, wenn auch schlecht sichtbar, das „Marienkäfer“-Emblem des Bootes zu erkennen. Ferner ist die Halterung für den Klappschnorchel zu sehen. Beachte außerdem den doppelten Wintergarten.

Sammlung Hardam

Photo 38 + 39

These photos were taken while U-929 was with the Agru-Front. The UAK emblem has been removed, but the yellow band around the conning tower remains. Just visible on the front of the conning tower is the boat's "Ladybug" emblem. Also visible on the conning tower is the mount for the folding snorkel. Note also the twin Wintergarten platforms.

Hardam Collection



Foto/Photo 39

machte, das Abzeichen graphisch sauber für diesen Artikel zu übernehmen. Die Hintergrundgeschichte, die zur Wahl des Emblems führte, ließ sich indes nicht klären.

Interessant ist, daß mehrere Fotos von U-929 zweifelsfrei belegen, daß das Boot über einen Schnorchel verfügte, obgleich dies nirgends in der Literatur vermerkt ist. Ebenso wenig findet sich das rote UAK-Abzeichen des Bootes in der einschlägigen Literatur. Es scheint so, als wären in dem Buch von Georg Högel die auf der Neptun-Werft in Rostock gebauten Boote bei der Darstellung der UAK-Abzeichen nicht berücksichtigt worden.

Bezüglich des Schicksals von U-929 ist zu vermerken, daß es nach Abschluß der Ausbildungsphase am 2. Mai 1945 von der eigenen Besatzung vor Warnemünde versenkt wurde.

ing flotillas in East Prussia and the Memelland came under serious threat from the advancing Red Army.

A relatively poor-quality but significant photo of U-929's conning tower shows that it wore its "Ladybug" emblem in Stettin. There is also a photo of the submarine's crew in which almost everyone is wearing the boat's emblem as a cap badge. A dark spot, the ladybug, is visible on a light disc. But neither the photo of the conning tower nor the cap badge photo provide a clear image of the emblem. We finally discovered one in the photo album of the 1st Watch Officer, Lt.z.S. Joachim Hardam. A wartime color drawing of the emblem was pasted in the album, which was easily cleaned up and reproduced for this article. The background story that led to the selection of the emblem remains a mystery, however.

Interestingly, several photos of U-929 clearly show that this U-boat had a snorkel, even though this is not noted in any of the literature. The boat's red UAK badge is also mentioned nowhere in the relevant literature. It seems as if the boats built by the Neptun Werft in Rostock were overlooked by Högel in his section on UAK badges.

After completing its training phase, on 2 May 1945 U-929 was scuttled by its crew off Warnemünde.



Kommandantenfrühstück auf der Brücke!

Captain's Breakfast on the Bridge

Die Überschrift dieses Artikels steht nur als „Platzhalter“, denn tatsächlich wissen wir bei den hier gezeigten Fotos nicht, ob es sich um Frühstück, Abendbrot oder ein Brot „zwischen durch“ handelt. Die Aufnahmen sollen vielmehr zeigen, daß der Kommandant im Zweifel jederzeit auf der Brücke zu erscheinen hatte, wenn dies erforderlich war und gegebenenfalls auch seine Mahlzeit dort einnehmen mußte.

In den Befehlen für den Dienstbetrieb auf U-Booten war festgelegt, daß er entweder mit dem Bereitschaftskommando „Kommandant auf die Brücke“ oder „Kommandant schnell auf die Brücke“ nach oben beordert werden konnte. Bei ersterer Meldung wurde noch die Sichtung ergänzt und er hatte die Zeit, sich den Wetterverhältnissen entsprechend klar zu machen, bei letzterer Meldung mußte der Kommandant unverzüglich ohne Rücksicht auf Wetter und Seegang auf die Brücke kommen. Darüber hinaus hatte er sich während der Morgen- und Abenddämmerung auf der Brücke zu befinden. In dieser Zeit war die Gefahr von Überraschungen am größten und das Boot mußte in erhöhter Bereitschaft sein. Meldungen der Brückenwache konnte der Kommandant somit sofort überprüfen und entsprechende Befehle geben. Auch nach dem Auftauchen war er der erste auf der Brücke, gefolgt von dem Wachoffizier. Während der Kommandant den vorderen Sektor ohne Glas mit einem Rundblick prüfte, machte der WO dies beim achteren Sektor. Anschließend erfolgt eine Prüfung mit Glas, erst dann kam die Wache auf die Brücke.

Unsere Fotos zeigen den Kommandanten von U-124, KpIt. Johann Mohr, bei einer „Mahlzeit“ auf der Brücke. An seinem Ölzeug sind die Dienstgradstreifen angebracht, um ihn jederzeit, auch beim Tragen des Südwesters, für die Besatzung kenntlich zu machen. An der Mütze trägt Mohr das „Edelweiß“-Emblem von U-124. Interessant ist, daß er das Glas auf das Schanzkleid auflegt, um einen ruhigeren Blick zu haben. Die Fotos entstanden auf der 8. Feindfahrt des Bootes, die vom 21. Februar bis 10. April 1942 dauerte. Während dieser wurde Mohr am 27. März mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, nachdem er innerhalb von 10 Tagen vor der amerikanischen Ostküste sieben Schiffe versenkt hatte.

Bundesarchiv 10111-MW-4372-28, 37, 38, 39/Fotograf: Wenig

The title of this article is nothing more than a „place holder“, for we have no way of knowing if the photos shown here depict breakfast, dinner or a between meals snack. Instead the photos are meant to show that, in case of doubt, the captain had to go to the bridge whenever it was necessary and if need be also had to take his meals there.

U-boat standing orders stated that the captain could be summoned topside by the commands „Captain to the bridge“ or „Captain quickly to the bridge“. In the first case he had time to obtain more information about the sighting and check the prevailing weather conditions, but in the second he had to proceed immediately to the bridge regardless of weather or sea state. He also had to be present on the bridge at dawn and dusk, when the danger of surprises was greatest and the boat was at a higher state of readiness. The captain was able to immediately assess reports by the bridge lookouts and issue the necessary orders. After surfacing he was the first on the bridge, followed by the watch officer. While the captain visually scanned the forward sector, the watch officer did the same for the aft sector. They then did a second scan with binoculars, and only then did the watch come onto the bridge. Our photos show the captain of U-124, KpIt. Johann Mohr, during mealtime on the bridge. His rank badges are present on his oilskin, so that the crew could immediately recognize him even when wearing his souwester. On his cap Mohr is wearing U-124's „Edelweiss“ emblem. Interestingly he is resting his binoculars on the conning tower mantle to steady them. These photos were taken during the boat's eighth patrol, which lasted from 21 February until 10 April 1942. During this patrol, on 27 March, Mohr was awarded the Knight's Cross after sinking seven ships in ten days off the American east coast.

Bundesarchiv 10111-MW-4372-28, 37, 38, 39/Photographer: Wenig



Foto/Photo 40



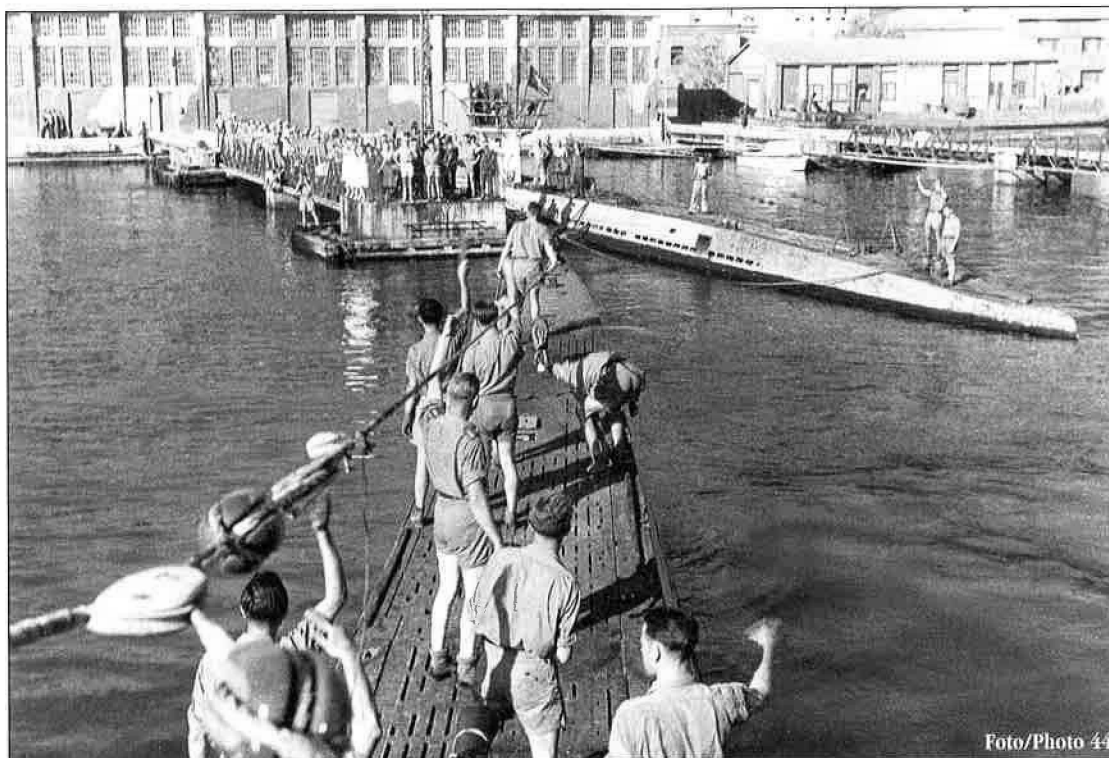
Foto/Photo 41



Foto/Photo 42



Foto/Photo 43



Foto/Photo 44

Gesunken durch Mine vor Salamis – der tragische Untergang von U-133

Sunk by a Mine off Salamis – The tragic sinking of U-133

Der Untergang der meisten deutschen U-Boote spielte sich irgendwo fernab der Heimat bzw. ihrer Stützpunkte in den Weiten der Ozeane ab. Hilfe konnte ihnen dort niemand leisten und die ganze Tragik des Untergangs wurde den Kameraden so kaum bewußt. Die Boote kehrten einfach nicht wieder zurück. Einige wenige ereilte das Schicksal jedoch in unmittelbarer Nähe ihrer Stützpunkte und hier nahm man seitens der Kameraden wesentlich stärker Anteil am Untergang und dem damit verbundenen Tod oder der Rettung der Besatzung bzw. einiger der Männer. Die allermeisten dieser heimatnahen Verluste traten durch Luftangriffe oder Minentreffer ein. Bei letzteren konnte es sich um gegnerische Minen handeln, die immer wieder von alliierten Flugzeugen vor den deutschen U-Boot-Stützpunkten abgeworfen wurden, oder, wenn das Unglück es wollte, auch um eine eigene Mine. Deutsche Minenfelder schützten nämlich sämtliche deutschen Hafenstützpunkte gegen Überraschungsangriffe gegnerischer Überwasserstreitkräfte von der Seeseite. Beim Auslaufen wurden die deutschen U-Boote deshalb oft von einem Geleit aus einem Sperrbrecher, Minensuchern, Vorpostenbooten o.ä. aufgenommen, welche die Boote auf „Zwangswegen“ bis ins freie Fahrwasser geleiteten. In Einzelfällen bzw. günstig gelegenen Stützpunkten liefen die U-Boote aber auch kurze Strecken ohne solche Geleite. Ein solches Auslaufen wurde am 14. März 1942 U-133 im Mittelmeer zum Verhängnis.

U-133 läuft am 22. Oktober 1941 in Kiel unter Kptlt. Hesse zu seiner 1. Feindfahrt aus, die am 26. November in St. Nazaire nach 39 Tagen auf See erfolglos endet. Am 16. Dezember legt das Boot in dem französischen Stützpunkt zur 2. Feindfahrt ab. Der Auftrag lautet, durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer zu laufen und die deutschen U-Bootkräfte zu verstärken. Der schwierige Durchbruch durch die von alliierten Überwasserkräften stark bewachte Meerenge gelingt Hesse am 22. Dezember ohne größere Zwischenfälle. Es ist damit zwischen dem 6. und 23. Dezember eines von 11 Booten, die ins Mittelmeer gelangen. Anschließend operiert U-133 direkt weiter, wobei es wegen eines Schadens an der Steuerbordma-

Most German submarines were sunk somewhere far from home or their bases in the vastness of the oceans. No one could come to their aid and the crews' comrades never learned the entire tragedy of their sinking. The boats simply failed to return. A few others, however, met their ends in close proximity to their bases, and in these cases their comrades played a much larger role in the sinking and resulting death or rescue of all or part of the crew. The majority of these losses were caused by air attack or mines. The latter could be enemy mines, which were dropped around submarine bases in large numbers by Allied aircraft, or, if misfortune would have it, by a German mine. Mine fields were laid around all German naval bases to defend against surprise attacks by enemy naval forces. When German submarines put to sea, therefore, they were often accompanied by coastal boats, minesweepers or picket boats, which escorted the boats through "safe lanes" to the open sea. In isolated cases, or when departing favorably-located bases, however, the U-boats sometimes sailed short distances without escort. The loss of the U-133 in the Mediterranean on 14 March 1942 was the result of such a departure.

On 22 October 1941, under Kptlt. Hesse, U-133 departed Kiel on its first patrol. The patrol produced no sinkings and ended in St. Nazaire on 26 November after 39 days at sea. On 16 December the boat cast off from the French base on its second patrol. Its orders were to pass through the Strait of Gibraltar into the Mediterranean to bolster the German submarine force there. The strait was heavily-patrolled by Allied surface vessels, but Hesse took his boat through without major incident on 22 December. It was one of eleven submarines that made the passage into the Mediterranean between the 6th and 23rd of December. U-133 immediately began operations, although there was a brief interruption when it had to put into Messina for repairs to its starboard diesel. The boat put to sea again on 1 January 1942 and headed for the

Foto 44

Begrüßt von Kameraden und Rote-Kreuz Schwestern läuft ein Boot in den Stützpunkt Salamis ein. Im Hintergrund die für Salamis typischen Hallen mit Tarnanstrich. Sammlung Gottschalk

Sammlung Gottschalk

Photo 44

A submarine is greeted by submariners and Red Cross nurses as it sails into the submarine base in Salamis. The camouflaged sheds in the background were typical of Salamis.

Gottschalk Collection

Foto 45

Das einzige sicher belegbare Foto von U-133. Seitlich am Turm, unter den Haltegriffen, ist beidseitig das Bootselement sichtbar. Wie der Hintergrund belegt, entstand die Aufnahme in Salamis. Die Tatsache, daß das Boot einen tadellosen Anstrich aufweist, die Männer frisch rasiert sind, Teile der Besatzung bereits Kakiuniformen tragen und lediglich der Kommandantenwimpel gesetzt ist, lassen den Schluß zu, daß hier Vorbereitungen zum Ablegen zu sehen sind, kurz vor dem Untergang am 14. März 1942. Würde es sich um ein Foto vom Einlaufen am 22. Januar 1942 handeln, wäre mit Sicherheit ein Wimpel für den versenkten Zerstörer zu sehen. Rechts im Turm ist übrigens der Flottilleningenieur der 23. U-Flottille, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn, zu sehen.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 45

The only verifiable photo of U-133. The ship's emblem is visible on the side of the conning tower beneath the hand holds and was present on both sides. The background reveals that the photo was taken in Salamis. The fact that the boat wears an immaculate finish, the men are clean-shaven, some of the crew are wearing khaki uniforms, and only the commander's pennant is set, lead to the conclusion that the photo was taken during preparations for putting to sea a short time before the sinking on 14 March 1942. If the photo had been taken during the boat's arrival on 22 January 1942, one would surely see a pennant for the sunken destroyer. On the right in the conning tower is the flotilla engineer of the 23rd Submarine Flotilla, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 45

schine eine Unterbrechung der Unternehmung zur Reparatur in Messina gibt. Am 1. Januar 1942 geht das Boot wieder in See und läuft das Seegebiet vor der nordafrikanischen Küste im Bereich der Cyrenaika und Ägypten an. Dort gelingt es Kptlt. Hesse am 16. Januar kurz nach Mitternacht aufgetaucht, auf einen plötzlich in Sicht kommenden Zerstörer einen Viererfächer zu schießen. Von den vier Torpedos explodieren aber zwei als „Frühdetonierer“ und die anderen beiden verfehlen ihr Ziel. Anschließend auf Alarm hin getaucht, wird das Boot von einem zweiten Bewacher überlaufen, aber merkwürdigerweise nicht mit Wabos belegt. Am Morgen des 17. Januar hat U-133 dann mehr Angriffsglück. Unter Wasser marschierend macht Hesse zwei Zerstörer aus, auf die er um 7.30 Uhr, wie am Vortag, einen Viererfächer schießt. Einer der Torpedos trifft den britischen Zerstörer „HMS Gurkha“, einen Bewacher des Konvois MW-8B*. Das Schiff gerät sofort vom Bug bis zum Heck in Brand. Die Masse der Besatzung kann nur gerettet werden, weil der niederländische Zerstörer „HMS Isaac Sweers“ die „HMS Gurkha“ aus dem rund um den Zerstörer brennenden Öl schleppt. Für U-133 folgt eine Wabo-Verfolgung durch den Zerstörer „HMS Maori“, der sich das Boot aber entziehen kann. Allerdings wird die Horchanlage durch die Wabos stark in Mitleidenschaft gezogen, die Kupplung der Maschine schleift anschließend und Muttern an den Außenbordverschlüssen fehlen. Hesse hält das Boot so nicht klar für ein Tiefsuchen und eine Waboverfolgung und tritt daher am 20. Januar den Rückmarsch nach Salamis an. Nach Aufnahme durch ein Geleit macht U-133 dort am 22. Januar um 10.45 Uhr fest.

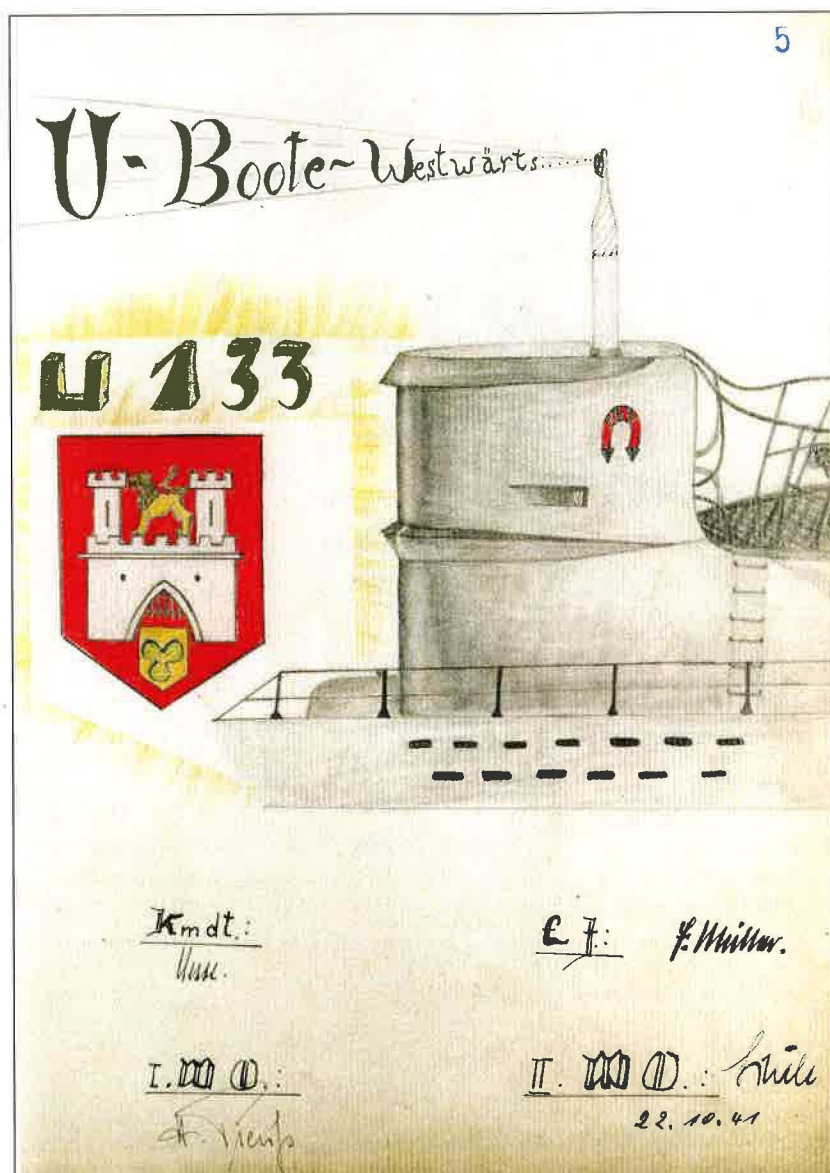
In Salamis geht das Boot zur Behebung der Schäden ins Dock. Für die Besatzung bricht damit eine ruhige Zeit an, in der viele der Männer auf Heimaturlaub gehen. Am 2. März übergibt der bisherige Kommandant Kptlt. Hesse die Bootsführung an

waters off the North Africa coast in the area of Cyrenaica and Egypt. Shortly after midnight on 16 January Kptlt. Hesse surfaced and was able to fire a spread of four torpedoes at a destroyer that appeared suddenly. Two of the four torpedoes exploded prematurely and the other two missed. After the ensuing crash-dive, a second escort passed over the submarine but strangely did not drop depth charges. U-133 had better luck on the morning of 17 January. Sailing submerged, Hesse spotted two destroyers, and at 07:30, as he had the day before, fired a spread of four torpedoes. One of the torpedoes struck the British destroyer „HMS Gurkha“, which was escorting convoy MW-8B*. Fire immediately engulfed the ship from bow to stern. The bulk of the crew was saved thanks to the efforts of the Dutch destroyer „HMS Isaac Sweers“, which towed the „HMS Gurkha“ out of the burning oil surrounding the warship. The destroyer „HMS Maori“ subsequently began a depth-charge pursuit, but U-133 was able to escape. The depth charges did, however, seriously damage the hydrophones. As well, after the attack the clutches of the diesels slipped and nuts were missing from the outer seals. Hesse decided that the submarine was unfit for deep diving and a depth charge pursuit, and on 20 January he set course for Salamis. An escort picked up the submarine, after which it docked in Salamis at 10:45 on 22 January.

In Salamis the submarine went into dock to have the damage repaired. As a result the crew enjoyed a quiet period and some went home on leave. On 2 March Kptlt. Hesse handed command of the submarine over to 26-year-old Eberhard Mobr, who had been promoted to Kapitänleutnant the day before. Mobr had pre-

* Hierbei handelte es sich um einen Geleitzug für Schnelllaufende Schiffe.

*A convoy of fast-moving ships.



Foto/Photo 46

den 26jährigen Eberhard Mohr ab, der am Vortag zum Kapitänleutnant befördert worden ist. Mohr hat zuvor mit U-148 ein Typ II D Schulboot bei der 24. U-Flottille in Memel kommandiert.

Mitte März ist U-133 wieder auslaufklar. Nach dem Erfolg der vorherigen Feindfahrt sehen die Männer der neuen Unternehmung zuversichtlich entgegen. Am späten Nachmittag des 14. März legt das Boot um 17 Uhr in Salamis ab. Langsam bewegt es sich aus dem Hafen. Im Seegebiet Kap Tourlos – Insel Poros warteten ab 18 Uhr die Vorpostenboote „12 V 9“ und „12 V 7“, um das Boot aufzunehmen, doch bis dahin hat U-133 fast 30 Seemeilen vor sich. So läuft es das erste Stück des Weges alleine. In der einsetzenden Dämmerung geht es um die Insel Salamis herum und dann zwischen Salamis und der Insel Ägina hindurch nach Südosten. Das Fahrwasser Richtung Athen und Piräus ist jetzt fast ohne Schiffe. Den ganzen Nachmittag über haben deutsche und italienische Minensuchboote die Achse Piräus-Poros nach Minen außerhalb der bekannten Sperren abgesucht, um jedes Risiko für ein- und auslaufende Schiffe und U-Boote auszuschließen. Doch es ist eine trügerische Sicherheit, wie sich kurz

viously commanded U-148, a Type II D training boat, with the 24th Submarine Flotilla in Memel.

By mid-March U-133 was again clear to sail. After the success of their previous patrol the men looked forward to the new operation with confidence. At 17:00 on the late afternoon of 14 March, the submarine cast off and began moving slowly out of the harbor. The picket boats „12 V 9“ and „12 V 7“ arrived in the waters of Cape Tourlos – Poros Island at 18:00 to rendezvous with U-133, but the submarine had to cover almost 30 nautical miles to get there. It therefore sailed alone on the first leg of its voyage. As darkness was falling, it sailed around the island of Salamis and then southeast between Salamis and the island of Aegina. The channel in the direction of Athens and Piraeus was now almost empty of ships. All afternoon German and Italian minesweepers had scoured the Piraeus-Poros axis for mines to eliminate any risk to incoming and outgoing ships and submarines. It was a deceptive safety, however, as would soon be demonstrated. The war diary of Naval Artillery Battalion 603 documented U-133's last minutes.

Foto 46

Eintrag von U-133 im Gästebuch der 7. U-Flottille, datiert mit „22.10.1941“. Es sind die Unterschriften des Kommandanten Hesse, des II F. Müller, des I. WO Oblt. z.S. Harald Preuss und des II. WO Lt.z.S. Hans-Joachim Schale zu sehen. Preuss und Schale kamen beim Untergang des Bootes am 14. März 1942 ums Leben. Das Wappen der Patenstadt ist bisher ungeklärt.

Sammlung Huss

Photo 46

Entry by U-133 in the 7th Submarine Flotilla's guestbook, dated "22/10/1941". The signatures of Captain Hesse, the leading engineer F. Müller, the 1st W.O. Oblt.z.S. Harald Preuss and the 2nd W.O. Lt.z.S. Hans-Joachim Schale may be seen. Preuss and Schale were killed in the sinking of the submarine on 14 March 1942. The coat of arms of the sponsor city is as yet unexplained.

Huss Collection

darauf zeigen wird. Das KTB der Marineartillerieabteilung 603 dokumentiert die letzten Minuten von U-133. Die Abteilung hat eine Batteriestellung bei Kap Tourlos auf der Insel Ägina mit Blick Richtung Norden auf Salamis:

18.10 h	U-Boot läuft von Piräus aus. – Kurs Süd. (Auslaufmeldung bei MSS* Ägina nicht eingegangen.)
18.55 h	Ausguck Tourlos I meldet ein Fahrzeug mit Kurs Süd. Fahrzeug wird als U-Boot ausgemacht.
18.57 h	Aus dem Boot schlägt eine weiße Stichflamme, darauf folgt eine dumpfe Detonation. Das U-Boot ist verschwunden.
19.02 h	Meldung an Seekommandanten: „Ein U-Boot aus Richtung Piräus wahrscheinlich auf eine Mine gelaufen und gesunken“.
19.10 h	Auf Rufzeichen MSS Ägina melden sich „12 V 9“ und „12 V 10“. Beide Boote werden mit Scheinwerfern zur Unfallstelle geleitet.

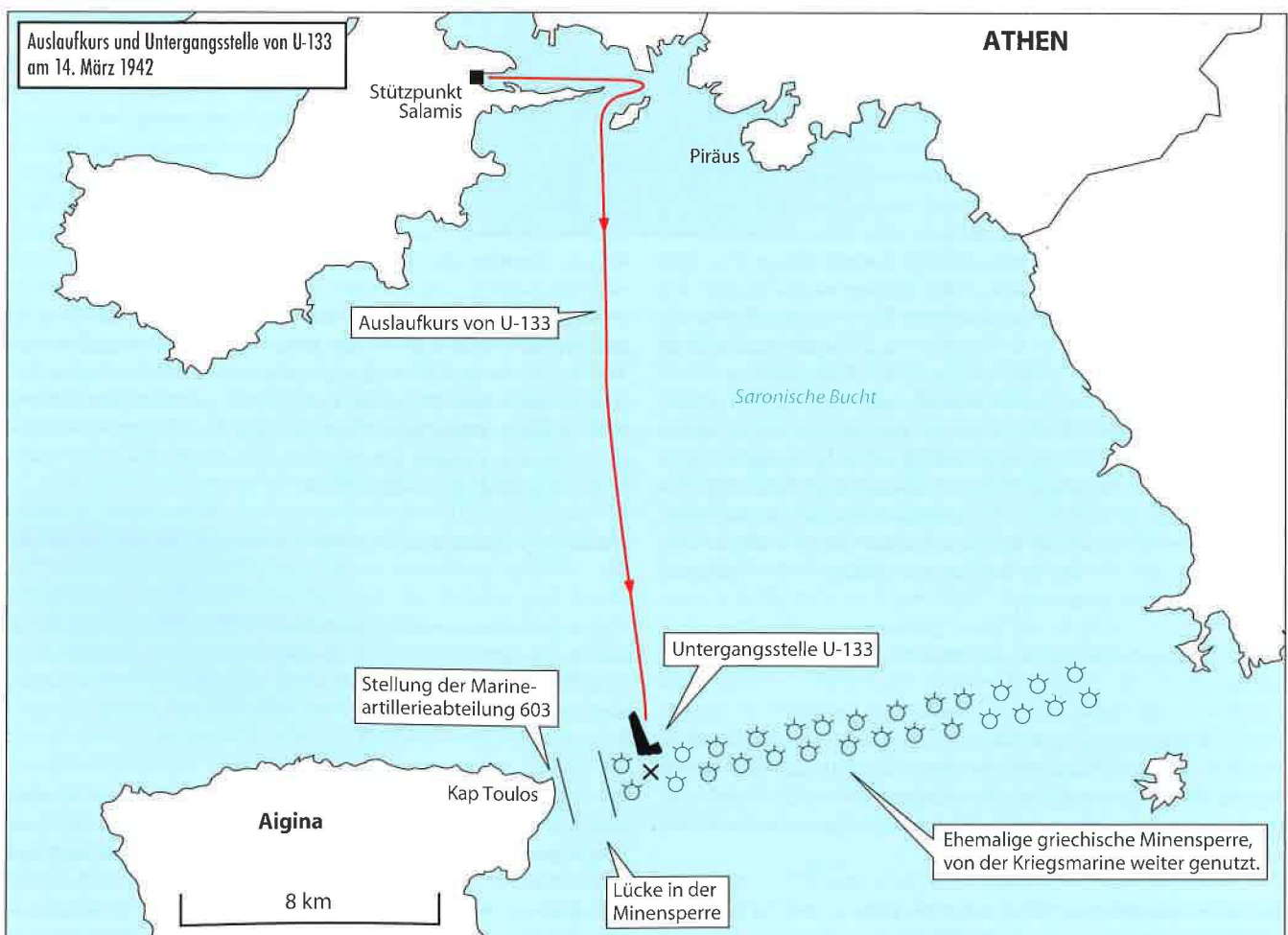
Was sich nun anschließt sind nicht koordinierte Such- und Rettungsmaßnahmen, sondern vielmehr planlose, nicht aufeinander abgestimmte Aktivitäten verschiedener Einheiten. Die beiden herbeigerufenen Vorpostenboote „12 V 9“ und „12 V 10“ (Zollkreuzer) haben im übrigen, obwohl sie sich um 19.00 Uhr nur 1,5 sm südlich der Unfallstelle bei Kap Tourlos befunden haben, nichts von dem Untergang und der Detonation mitbekommen. In der inzwischen hereingebrochenen Dunkelheit können die beiden Boote die Untergangsstelle nicht ausmachen. Der auffrischende Nordwind treibt die Ölspur des gesunkenen U-133 so auseinander, daß auf dem Wasser nichts zu sehen ist. Inzwischen, es ist etwa 20 Uhr, sind auch der Admiral Ägäis, die 23. U-Flottille, die Seenotstaffel und der Hafenkommandant benachrichtigt. Letzterer entsendet zwei Schlepper zur Untergangsstelle. Unterdessen muß die MSS Ägina um 20.15 Uhr das plötzlich nach Norden ablaufende „12 V 9“ mit dem Anruf „Hierbleiben! An der Suchaktion teilnehmen auf Befehl des Seekommandanten.“,

The battalion had a battery position near Cape Tourlos on the island of Aegina facing north toward Salamis:

18:10:	<i>U-boat departs Piraeus – heading south. (Departure report not received by MSS* Aegina.)</i>
18:55:	<i>Lookout I on Tourlos reports a ship heading south. Ship is identified as a submarine.</i>
18:57:	<i>From the submarine there is a white flash followed by a muffled explosion. The submarine has disappeared.</i>
19:02:	<i>Report to naval commander: “A submarine from the direction of Piraeus probably struck a mine and sank”.</i>
19:10:	<i>“12 V 9” and “12 V 10” responded to calls from MSS Aegina. The two boats were guided by searchlights to the accident site.</i>

Instead of a coordinated search and rescue effort, what followed was a series of unplanned, uncoordinated actions by various units. Although they were just 1.5 kilometers south of the accident site near Cape Tourlos at 19:00, the two picket boats that had been summoned, “12 V 9” and “12 V 10”, knew nothing of the explosion and the sinking. In the approaching darkness the two boats could not make out where the submarine had gone down. A freshening north wind so dispersed the oil slick left by the sunken U-133 that there was nothing to be seen on the surface. By about 20:00 the Admiral Aegean, the 23rd Submarine Flotilla, the air-sea rescue Staffel and the harbor commander had all been notified. The latter dispatched two tugs to the scene. At 20:15, “12 V 9” suddenly started to move off to the north and the MSS Aegina had to stop her by calling, “Remain here! Take part in the search by order of the naval commander!” The boat signaled “Understood” and turned around. Meanwhile searchlights of the naval artillery battery near Cape Tourlos illuminated the accident site. At 20:50

* Marinesignalstation





Foto/Photo 47

Foto 47

Anfang April 1942, auf dem italienischen Schlepper „Titan“ wird die Taucherglocke für eine Untersuchung des Wracks von U-133 vorbereitet. Interessant ist, wie klein und eng das Tieftauchgerät ist und wie gering die Sichtmöglichkeiten.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 47

The beginning of April 1942: on the Italian tug "Titan" the diving bell is readied for an inspection of the wreck of U-133. It is interesting how small and cramped the deep-diving apparatus was and how restricted the view from inside.

U-Boot Museum Cuxhaven

stoppen. Das Boot signalisiert „Verstanden!“ und kehrt um. Die Unfallstelle wird unterdessen von Scheinwerfern der Marineartilleriebatterie bei Kap Tourlos beleuchtet. Eine Aufforderung der Signalstation um 20.50 Uhr an das Vorpostenboot „12 V 10“, an der Unfallstelle eine Boje zu setzen wird mit „Keine Boje vorhanden.“ beantwortet. Nachdem um 21.15 Uhr bereits ein italienisches Schnellboot eingetroffen ist, treffen um 21.45, fast vier Stunden nach dem Untergang, auch endlich die Schlepper an der Unfallstelle ein. Einer der beiden, die „Kleopatra“, läuft bereits 25 Minuten später vor der Signalstelle auf Grund und sinkt schnell. Die Besatzung wird von dem zweiten Schlepper übernommen. Aufgrund der Sichtverhältnisse und des Löschens aller Leuchtfeuer in der Bucht, ist die Navigation für die drei vor Ort befindlichen Boote extrem erschwert. Der Befehl an die Vorpostenboote, die Unfallstelle dauernd mit einem Boot besetzt zu halten, erreicht diese nicht, so daß sie gemeinsam mit dem Schlepper nach Absuchen der vermeintlichen Untergangsstelle um 23 Uhr ablaufen und nach Piräus einlaufen. Als dies von der MSS Ägina gemeldet wird, erfolgt vom Seekommandanten der sofortige Wiederauslaufbefehl für den Schlepper und ein Vorpostenboot. Was folgt, paßt in das Bild der bisherigen Geschehnisse. Beim Auslaufen gerät „12 V 10“ in die äußere Netzsperrre des Hafens von Piräus und kommt zunächst nicht frei. Nachdem der Befehl zum Auslaufen vom Admiral Ägäis unterstrichen wird, befreit sich das Schiff dann aber und erreicht um 1.45 Uhr wieder die Untergangsstelle, wo es kreuzt.

Über die Planungen für den nächsten Tag hält das KTB der Marineartillerieabteilung 603 fest:

„[...] Da die Angaben der M.A.A. 603 über die Unfallstelle zwischen 800 und 2.000 m Entfernung von Land schwanken und demgemäß die Ursache der zum Untergang des U-Bootes führenden Detonation nicht klargestellt ist und das Vorhandensein feindlicher Minen möglich erscheint, wird Minensuchen bei Kap Tourlos für den 15.3. bei Tagesbeginn vorgesehen. [...]“

Am nächsten Morgen kommt endlich Licht in den zunächst unerklärlichen Unfall. U-133 hat die Sperrlinie in einer alten griechischen Minensperre, die weitergenutzt

the signal station radioed „12 V 10“ with a request to place a buoy at the sinking site, however the ship replied, „No buoys on board!“ After an Italian torpedo boat arrived at 21:15, at 21:45, almost four hours after the sinking, the tugs finally arrived at the scene of the accident. Twenty-five minutes later one of the two, the „Kleopatra“, ran aground off the signal station and sank. Its crew was picked up by the second tug. For the three boats on the scene, the prevailing visibility and the extinguishing of all the beacons in the bay made navigation extremely difficult. The picket boats did not receive the order for one of them to remain on station at all times, and at 23:00 they and the surviving tug left the suspected sinking site and sailed into Piraeus. When this was reported by MSS Aegina, the naval commander immediately issued orders for the tug and one of the picket boats to put to sea again immediately. What happened next followed the pattern of the previous events. After putting to sea, „12 V 10“ ran into Piraeus' outer net barrier and was initially unable to get clear. After the sailing order was reiterated by the Admiral Aegean, however, the ship freed itself and at 01:45 reached the accident site, where it began circling.

The war diary of Naval Artillery Battalion 603 recorded the plans for the next day:

„[...] As the information received from M.A.A. 603 about the accident site varies between 800 and 2000 meters from land and as the cause of the explosion that caused the sinking of the U-boat has not been determined and the presence of enemy mines appears possible, mine-sweeping of the area near Cape Tourlos is to begin at daybreak on 15/3. [...]“

The next morning light was finally shed on the initially inexplicable accident. U-133 had missed by a considerable margin the safe lane in an old Greek minefield that was still in use and struck a mine about 3000 meters off Cape Tourlos. The water depth where the submarine went down was 80 meters. The boat obviously went down so quickly that no one, not even the bridge look-outs, had survived the disaster. During the morning minesweepers cleared a

Foto 48

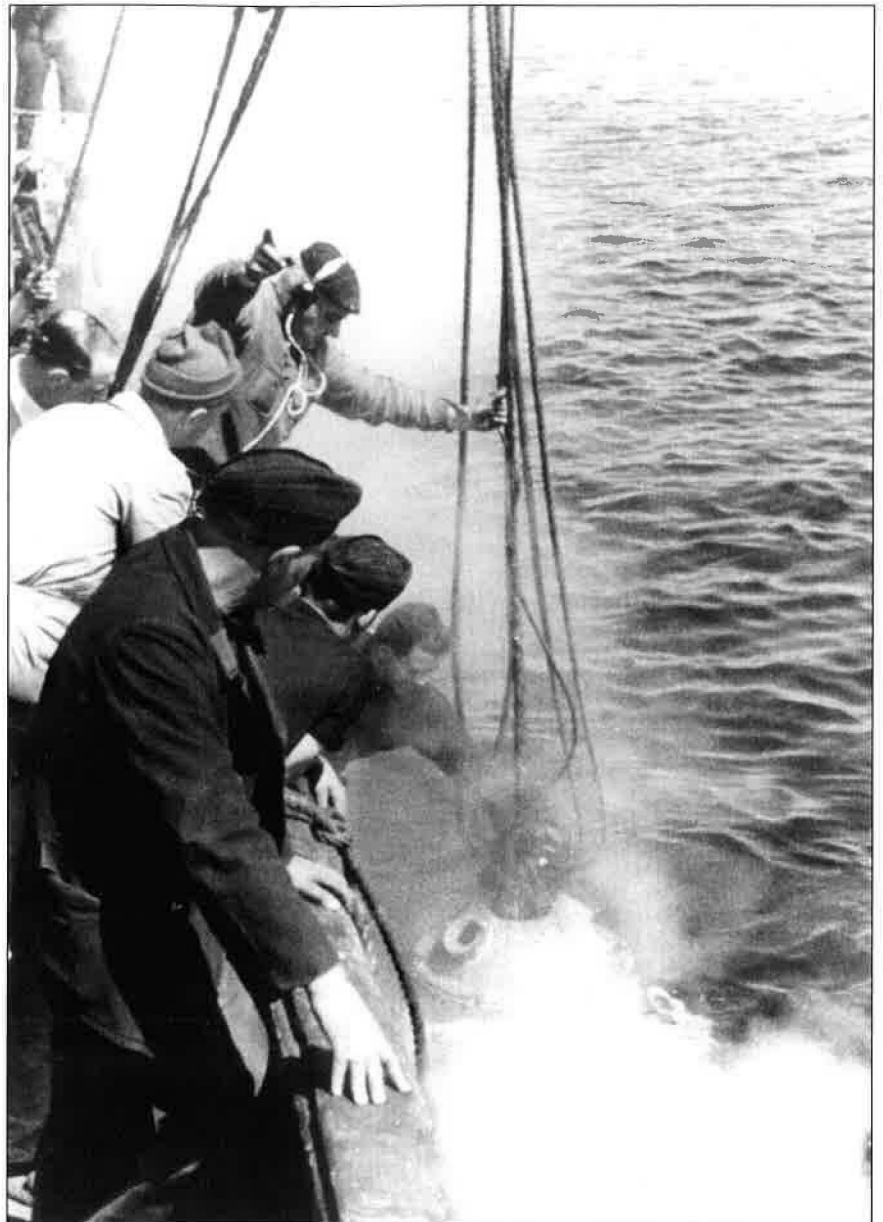
Über der Untergangsstelle von U-133 wird das Tief-Tauchgerät vorsichtig abgesenkt. Deutlich sichtbar sind Schlauchleitungen, über die u.a. die Sauerstoffversorgung erfolgte. Einer der Männer trägt Kopfhörer, was vermuten läßt, daß zu dem Mann in der Glocke eine Sprechfunkverbindung bestand.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 48

The deep-diving apparatus is carefully lowered over the spot where U-133 went down. The hoses that delivered oxygen to the diving bell are clearly visible. One of the men wears a headset, which suggests that there was radio communication with the man in the bell.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 48

wird, erheblich verfehlt und ist etwa 3.000 m von Kap Tourlos entfernt auf eine eigene Mine gelaufen. An der Untergangsstelle beträgt die Wassertiefe ca. 80 m. Offensichtlich ist das Boot so schlagartig gesunken, daß niemand, auch nicht die Brückenwache, das Unglück überlebt hat. Im Lauf des Vormittags schneiden Minensucher eine breitere, nun 1,5 m große Lücke in die Sperre und suchen das Gebiet nochmals großräumig ab.

Am 16. März laufen drei Minensucher aus Piräus aus, um das Wrack von U-133 zu lokalisieren. Zunächst machen die Boote nur einzelne kleine Ölflecken aus, aber um die Mittagszeit wird 3.000 m von Land entfernt in der Minensperre ein starker Ölausbruch beobachtet. Eine dicke Ölschicht treibt mit der Strömung nach Norden. Die genaue Lage der Minensperre ist dermaßen unklar, das die Minensucher zunächst einmal die Minen suchen und markieren sowie Fahrwasserbojen werfen müssen, bevor das Wrack gesucht werden kann. „Wir überliefen bei dieser Arbeit mehrere Minen, welche in ihrer hellgrauen Farbe deutlich zu erkennen waren.“, heißt es im KTB der 12. Küstenschutzflottille. Die Minen liegen 3-4 Meter unter der Oberfläche. Mehrere Minen werden geschnitten und durch Beschuß versenkt. Wegen der anhaltenden Minengefahr kann „12 V 10“ mit einem Horchgerät nicht über die Unfallstelle laufen. Erst am 17. März gelingt es, direkt an der Untergangsstelle, 2.700 Meter von Kap Tourlos, zwei Bojen zu setzen. Direkt über dem Wrack wird eine weitere Mine festgestellt. Am Nachmittag kommt der Chef der 23. U-Flottille, Kpdt. Frauenheim mit Freg.Kpt. Weiher zur Besichtigung der Wrackstelle. Es wird beschlossen ein Richtfeuer und ein Quermarkenfeuer aufzustellen, um ein sicheres Passieren des Kap Tourlos in 500 bis 1.000 m bei Nacht zu gewährleisten.

1.5-nautical-mile gap in the minefield and then widened their search to the surrounding area.

On 16 March three minesweepers sailed from Piraeus to locate the wreck of U-133. At first the ships found only isolated small oil patches, but at about midday a heavier eruption of oil was discovered in the minefield about 3000 meters from land. A thick layer of oil was drifting northwards with the current. The exact dimensions of the minefield were so unclear that the minesweepers first had to look for and mark the mines and drop channel buoys before they could search for the wreck. The war diary of the 12th Coastal Defense Flotilla contains the following entry: "During the course of our work we sailed over several mines, whose pale grey color made them clearly recognizable." The mines were three to four meters beneath the surface. Several were cut loose and sunk with gunfire. Because of the threat posed by mines, "12 V 10" was unable to pass over the accident site with hydrophones. Not until 17 March were two buoys placed directly over the sinking site, 2700 meters of Cape Tourlos. Another mine was discovered right over the wreck. In the afternoon, the commander of the 23rd Submarine Flotilla, Kpdt. Frauenheim, and Freg.Kpt. Weiher arrived to inspect the wreck site. It was decided to set up a leading light and a cross light to ensure a safe passage of Cape Tourlos at 500 to 1000 meters at night.

It would exceed the scope of this article to describe in detail the mine-clearing activities that followed. It is worth mentioning, however, that two minesweepers and the Italian tug "Titan" sailed from Piraeus to the sinking site on 4 April. On



Foto/Photo 49

Foto 49

Diese außergewöhnliche Aufnahme aus 72 Meter Wassertiefe stellte uns Dimitri Galon zur Verfügung. Sie wurde von ihm im August 2011 bei einem Tauchgang zum Wrack von U-133 aufgenommen. Der Taucher ist direkt über dem Turm des gesunkenen Bootes mit den beiden Sehrohren zu sehen. Sammlung Galon

Photo 49

This extraordinary photo taken from a depth of 72 meters was sent to us by Dimitri Galon. It was taken by him during a dive to the wreck of U-133 in August 2011. The diver may be seen directly above the sunken boat's conning tower with its two periscopes. Galon collection

Es würde zu weit führen, die in der Folge stattfindenden Minenräumaktivitäten im einzelnen zu schildern. Erwähnenswert ist aber, daß am 4. April von Piräus aus zwei Minensucher mit dem italienischen Schlepper „Titan“ zur Untergangsstelle laufen. An Bord des Schleppers befindet sich ein Tieftauchergerät in Form einer Taucherglocke, um das Wrack von U-133 zu begutachten. In den folgenden Tagen wird unter Leitung von Oblt.z.S. Oesterlin unter Einsatz der Glocke eine genaue Untersuchung des Wracks durchgeführt. Dabei stellen die Männer fest, daß U-133 auf 72 Meter Tiefe liegt und durch die Explosion mittig durchgebrochen ist. Der schnelle Wassereinbruch hat der Besatzung keine Chance gelassen, sich zu retten. So fällt die 45köpfige Besatzung von U-133 am 14. März 1942 praktisch in Sichtweite des Stützpunktes, weil das Boot den vorgeschriebenen Weg verlassen und in eine eigene Minensperre gelaufen ist.

Und wie sieht das Schicksal des vormalige Kommandant Kptlt. Hesse aus, dem das Aussteigen vor der 3. Feindfahrt das Leben gerettet hat? Hesse übernimmt nach einer Stabsaufgabe und einer Tätigkeit bei der 2. U.L.D., im Januar 1943 U-194 als Kommandant. Am 12. Juni 1943 läuft er mit seiner Besatzung zur 1. Feindfahrt aus. Bereits 13 Tage später wird das Boot am 24. Juni im Nordatlantik mit der kompletten Besatzung durch ein US Catalina-Flugboot versenkt.

board the tug was a deep-diving apparatus in the form of a diving bell, which was used to examine the wreck. Under the direction of Oblt.z.S. Oesterlin, in the days that followed the diving bell was used to make a detailed examination of the wreck. It found that U-133 was lying in 72 meters of water and had been broken in two amidships by the explosion. The submarine had filled with water quickly, giving the crew no chance to escape. And so, on 14 March 1942, U-133's 45-man crew died almost within sight of the submarine base, because the boat had deviated from its prescribed path and run into a German minefield.

And what happened to the U-boat's former captain, Kptlt. Hesse, whose departure prior to U-133's third patrol saved his life? After holding a staff position and serving with the 2nd Submarine Training Division, in January 1943 he took over U-194 as captain. He and his crew sailed on their first patrol on 12 June 1943. Just 13 days later, on 24 June, the U-boat was sunk by an American Catalina patrol aircraft and went down with its entire crew.



Foto/Photo 50

Die 1. Feindfahrt von Kptlt. Werner Henke

Kptlt. Werner Henke's First Patrol

Über die Versenkung von Werner Henkes U-515, seine Gefangennahme und seinen Tod in einem amerikanischen Gefangenenlager ist bereits viel berichtet worden. Durch Bildmaterial weniger beleuchtet ist indes die Anfangsphase seiner steilen Kommandantenkarriere. Wir möchten hier an dieser Stelle einige Fotos veröffentlichen, die während der Ausbildungsphase von U-515 im Sommer 1942 in der Ostsee und bei der Rückkehr von der 1. Feindfahrt am 14. Oktober 1942 entstanden.

Werner Henke hatte U-515, ein Boot vom Typ IX C am 21. Februar 1942 in Dienst gestellt. Foto 49 zeigt das Boot (links) während der Ausbildung in der Ostsee im Sommer 1942 bei der 4. U-Flottille in Stettin. Die gelbe Schulbinde fehlt, da diese erst im Juni des Jahres eingeführt wurde. Foto 50 zeigt Henke (rechts) zur selben Zeit, noch als Oberleutnant zur See, unbeschwert im Turm des Boots.

Am 15. August 1942 lief Henke mit seinem Boot zur ersten Feindfahrt aus. Wie viel er an taktischem Können und Umsicht als Wachoffizier bei vier Feindfahrten auf U-124 unter den hervorragenden Kommandanten Kptlt. Schulz und Kptlt. Mohr gelernt hatte, zeigt er in den folgenden 61 Tagen. Vor Trinidad an der südamerikanischen Küste versenkte er 9 Schiffe mit zusammen 52.816 BRT. Er bewahrte dabei trotz seines Draufgängertums immer die nötige Disziplin, um die ihm anvertraute Besatzung an erster Stelle zu sehen. Beeindruckend ist, daß die Wimpel beim Einlaufen am 14. Oktober 1942 in Lorient, exakt mit der Anzahl der tatsächlich versenkten Schiffe übereinstimmen, die Schiffsnamen mehrheitlich richtig angegeben sind und die Tonnage fast mit der wirklich versenkten Menge identisch ist (Fotos 52 + 53). All dies zeigt, um welch gewissenhaften und hervorragenden Kommandanten es sich bei Henke handelte. Es verwundert nicht, daß dieser Offizier bei seiner Besatzung hoch angesehen war.

Alle Fotos Sammlung Huss



Foto/Photo 51

Much has been written about Werner Henke's U-515, his capture and subsequent death in an American POW camp. There are few photos to document the early phase of his meteoric career as a submarine commander; however. We are therefore pleased to offer several photos taken during U-515's training phase in the Baltic in the summer of 1942 and its return from its first patrol on 14 October 1942.

Werner Henke commissioned U-515, a Type IX C boat, on 21 February 1942. Photo 49 shows the boat (left) during training in the Baltic with the 4th Submarine Flotilla in Stettin in the summer of 1942. The yellow training band is not present, as this marking was not introduced until June of that year. Photo 50 shows a carefree Henke (right) at the same time, when he was still an Oberleutnant zur See.

Henke took his submarine out on its first patrol on 15 August 1942. He had learned a great deal during four patrols on U-124 as watch officer under the capable commanders Kptlt. Schulz and Kptlt. Mohr; and in the following 61 days he would demonstrate this to the full. Off Trinidad on the coast of South America he sank nine ships with a combined tonnage of 52,816 GRT. He always tempered his aggressiveness with the discipline needed to put his crew first. The accuracy of the pennants flying from the submarine on its return to Lorient on 14 October 1942 is impressive. The number of pennants matched exactly the number of ships sunk, the ship's names were all given properly and the tonnage figures were almost exactly the same as the actual quantity sunk (Photos 52 + 53). All of this demonstrates what a conscientious and capable commander Henke was. It is no surprise that this officer was highly regarded by his crew.

All photos Huss Collection



Foto/Photo 52

Foto/Photo 53

