

F. Brustat-Naval
Ali Cremer:
U 333

Lizenzangabe für den NSB Buch + Phono-Club

© 1982 by Verlag Ullstein GmbH – Berlin – Frankfurt/M – Wien
Alle Rechte vorbehalten

Satz: Süddeutsche Verlagsanstalt GmbH, Ludwigshafen
Druck und Einband: May & Co, Darmstadt

- 4345 -

Eingescannt mit ABBYY Fine Reader

Inhalt

Der «schwarze Mai» – «Was geht da draussen vor?» – Gefecht mit der Korvette «Crocus» – Ein prächtiger Gegner – Beim BdU – Dönitz beim Führer – Was verstand Hitler vom Seekrieg? – «Der Atlantik ist mein westliches Vorfeld»

2

23

Internationale Verwandtschaft – Student und Seekadett – Zerstörer «Theodor Riedel» – Der Krieg bricht aus – Die getäuschte Marineführung – Gegen England – «Nehmen Sie ihn ernst, er wird sehr lange dauern»

3

33

Geleit und Minenlegen – Der missglückte Wikinger-Vorstoss – Unternehmen «Weserübung» – Den Engländern zuvorkommen – Mann über Bord! – «Glowworm» und die «Operation Wilfred» – In Drontheim – «Willst Du zur U-Boot-Waffe?»

4

45

Versäumnisse – Das Planspiel der 300 – Abwehr und Angriff – Das U-Boot «in der Schwebe» – Auf «U152» – «Rohr eins - los!» Torpedoversager – Fahren im Fjord

5

59

Neubau «U333» – Zwischen Werft und AGRZ-Front – Die Lage im Atlantik – Auslaufen zur ersten Feindfahrt – Ein verlorener Fächer – Winterlicher Orkan – Versenkte Dampfer – Die Schiffbrüchigen der «Ringstad» – Der vierte Frachter – Auf Heimatkurs: «Das Kriegsgericht wartet schon auf Sie»

6	77
<i>Die «Spreewald»-Affäre – Im U-Bootsbunker von La Pallice – Werkzeiten und Feindpropaganda – Landet der Gegner im Norwegenraum? – Klarmachen zum «Paukenschlag» — Ziel: die Floridaküste</i>	
7	89
<i>Von W.O.s und Konfirmanden – Auge in Auge – Bomben auf «U333» – Maschinenschaden – Treff mit der «Milchkuh» – Vom Tanker gerammt – Bedingt einsatzbereit — Was geht in den Köpfen der Jungen vor? — Florida im Lichtermeer</i>	
8	105
<i>Dreimal vierundzwanzig Stunden – Schiffe im Mondschein – Rauch und Brand – «Dallas» greift an – Entkommen um Haaresbreite – Die Coast Guard rettet – «Schickt die Rechnung an Roosevelt» – Die Lage – Das Ritterkreuz – Dem Siege näher</i>	
9	121
<i>Ruhiger Ausblick – Hagen und Urlaub – Gruppe «Blücher» – Die seltsamen Mastkörbe – Katz und Maus – Huff/Duff – Eine Geleitzugschlacht – Nach Westafrika – Sabotage? – Gefecht vor Freetown – U-Boot gegen U-Boot</i>	
10	139
<i>Im Lazarett – Das Unterseeboot «Graph» – Viel Lärm um nichts- Wieder mal als versenkt gemeldet – Die «U570»-Story – Top Secret der Admiralität – Biskaya Patrouille – Vom Admiral Submarines zum Commander in Chief – Western Approaches</i>	
11	155
<i>Beim BdU in Berlin – «U333»: ein Nachtangriff mit Folgen – Auch im Dunkeln nicht mehr sicher – Die Rudeltaktik – Der Feind formiert sich – «Giftküche Atlantik» – Sollen U-Bootsleute gerettet werden? – Schweigen ist Gold – Verratene Geheimnisse</i>	

12	173
<i>Auf des Messers Schneide – Der Gap ist geschlossen – Die Wende: «attack and kill» – Der U-Bootkrieg soll weiter gehen – Wie sicher ist der Schlüssel M? – «Cremer läuft am 2. Juni aus» – Die Zehnte Flotte schlägt zu – Mit Kanonen auf Spatzen – Ohne Öl und Proviant – Rückzug aus dem Mittelatlantik – Immer an der Wand lang – Mit leeren Händen</i>	
13	195
<i>«Ali ist so gut wie ne Lebensversicherung» – Bessere Waffen – Angriff! Ran! Versenken!!! – Mein erster Zerstörer – Schiffe, die sich nachts begegnen – Konvoi SL 139 MKS 30 – Zusammenprall mit der «Exe» – Im nassen Abgrund – Das Zaunkönig-Debakel – «Der Tag wird kommen»</i>	
14	213
<i>«Claridge» und «Sheherezade» – Kennt der Gegner Infra-Rot? – «Remy» und der Widerstand – Kurs Nordkanal – Über Kreuz mit Walkers 2. Support Group – Täuschungsmanöver – Der «Foxer» – Am Vorabend der Invasion</i>	
15	229
<i>Sie kommen! – Ein umstrittener Tagesbefehl – U-Boote zur Invasionsfront – Die Luftüberlegenheit – Ein Sturzflug – Duell mit einer Sunderland – «Cremer, Sie kriegen ein neues Boot» – Das Ende der «Drei kleinen Fische»</i>	
16	243
<i>U-Bootfahrer und Jagdflieger – Matuschkas Glück und Ende – Walter: Die Suche nach dem Boot von morgen – U-Boote vom Fliessband – Nr. 733 »U2519» – Der Krieg auf deutschem Boden – Panzervernichtungstrupp Cremer – Das zweigeteilte Reich – Erneute U-Bootsgefahr? – Nichts geht mehr</i>	

*Drei Funksprüche – Der Ring schliesst sich – Kapitulation – Stichwort «Regenbogen»
– Das Ende der U-Boot-Waffe – Bilanz hüben und drüben – Zur Person: Horton und
Dönitz – Der Tod von Lüth – Alles ist aus – «Haben Sie noch einen Wunsch?»*

Anhang

<i>Danksagung</i>	271
<i>Liste der Besatzungsmitglieder</i>	272
<i>Verlustliste der deutschen U-Boote</i>	273
<i>Auswahl-Bibliographie</i>	297
<i>Personenregister</i>	299
<i>Register der Schiffe</i>	302

1

Der «schwarze Mai» – «Was geht da draussen vor?» – Gefecht mit der Korvette «Crocus» – Ein prächtiger Gegner – Beim BdU – Dönitz beim Führer – Was verstand Hitler vom Seekrieg? – «Der Atlantik ist mein westliches Vorfeld».

Im Mai 1943 hatte sich das Blatt gewendet. Jeden Tag ging ein U-Boot verloren, manchmal traf es auch zwei. Am Monatsende waren es 41 geworden, und die Rede vom «schwarzen Mai» kam auf. Eben hatten sie noch über Funk von sich hören lassen, aus der Weite des Atlantiks, von Island bis Gibraltar, von der Biskaya bis zu den Bermudas, aber vor allem von den Western Approaches, den Wegen der alliierten Geleitzüge innerhalb von 43 Grad Nord und 43 Grad West. Plötzlich waren sie verstummt, von der Bildfläche verschwunden, und als nächstes hatte der Gegner ihre Vernichtung gemeldet – oder auch nicht. Und keiner wusste, wie es geschah. Die Toten konnten nicht mehr reden, und die noch einmal davongekommen waren, machten unbestimmte und widersprüchliche Aussagen. Wir konnten nur mutmassen, dass es dem Gegner gelungen war, nicht nur von Bord aus, sondern auch aus der Luft, durch noch unbekannte und technisch nicht für möglich gehaltene Methoden ein U-Boot überraschend aufzuspüren, ob über oder unter Wasser, ob im Tageslicht oder bei Nacht und Nebel. Hatte seine Abwehr-Taktik uns bereits so weit überholt, dass wir nahe daran waren, die Schlacht im Atlantik zu verlieren?

«Erfahrene Kommandanten müssen versuchen herauszufinden, was da draussen eigentlich vorgeht. Drei von euch fahren nochmal», entschied Grossadmiral Dönitz und fügte hinzu: «Freiwillige, bitte». Wir befanden uns im Lagezimmer des Befehlshabers der U-Boote in einer Villa neben dem «Hotel am Steinplatz» in Berlin, wo über grosse Entfernungen hinweg die Fäden zusammenliefen. Alle Offiziere des Stabes, die für die neue Aufgabe in Frage kamen, meldeten sich. Dönitz sah sich kurz um. «Du –, und du, und du!» Damit meinte er Herbert Kuppisch, Friedrich Guggenberger und mich, Peter Erich Cremer, unter Kameraden Ali genannt.

So ergab es sich, dass ich mich kurz darauf im D-Zug auf der Fahrt von Berlin über Paris zur Atlantikküste befand, um mit meinem Boot «U 333» am 2. Juni 1943 zu meiner fünften Feindfahrt als Kommandant auszulaufen. Auch ich gehörte

zu jenen, die noch einmal davongekommen waren. Obwohl das schon sieben Monate zurücklag, hatte ich eben erst den Krückstock weggestellt und hinkte noch, und das jetzt im bombensicheren U-Boot-Bunker von La Rochelle vertäute Boot war als halbes Wrack erst wieder instandgesetzt worden. So konnte ich mir unter der eingangs geschilderten Situation in etwa vorstellen, was uns blühen würde. Das damals, am 6. Oktober 1942, war schlimm genug gewesen und hatte damit geendet, dass der streng geheime «Monthly Anti-Submarin» Report (November) der britischen Admiralität mein Boot nach einem heftigen Überwassergefecht mit der Korvette «H. M. S. Crocus» als versenkt erwähnte...

Im Oktober 1942 standen laufend zwei U-Boot-Gruppen zur Geleitzugbekämpfung zur Verfügung; eine Gruppe in einem ausgedehnten Vorpostenstreifen im Osten und eine andere im Westteil des Atlantik. Ich war am 1. Oktober mit «U 333» der Gruppe «Iltis» zugeteilt, die von Süden über Freetown / Westafrika kommende Konvoys festzustellen und anzugreifen hatte. Um die Feindlage zu erkunden, ging ich mit meinem Boot näher an Freetown heran und hatte bereits die 100-Meter-Tiefenlinie vor der Küste überschritten, als ich selbst angegriffen wurde.

Mein Kriegstagebuch von «U 333», der Dönitzbericht und diesbezügliche Notizen sahen das so: 04.00 Uhr morgens, dunkle Nacht, schlechte Sicht, Regen und Wetterleuchten, böig, See leicht bewegt. Kurz vor 05.00 Uhr ging ich von der Brücke, um mich von der Navigation und der Lotung zu überzeugen. Minuten später kam der Ruf «Kommandant auf die Brücke!» Etwa 500 Meter achteraus lief eine Korvette mit Höchstfahrt wie ein Schatten auf uns zu. Die Sicht betrug etwa 2 Seemeilen, der Mond war durch Wolken verdeckt. Ein Weglaufen in dieser Situation war unmöglich, die Korvette hätte das Boot beim Tauchen gerammt.

Gleichzeitig, wie ich auf die Brücke hochkam, setzte ein Feuerüberfall mit Kanonen und Fla-MGs der Korvette ein. Ich drehte hart Steuerbord (nach rechts ab) und ging auf dreimal äusserste Kraft. Durch die nahe Entfernung war sofort die ganze Brückenwache einschliesslich Kommandant verwundet und fiel aus. Der Erste Wachoffizier und ich standen sofort wieder auf. Ich hatte mehrere Einschüsse im Arm, der IWO einen Schuss durch den Hals. Durch den Luftdruck von Granaten wurden wir beide in das Turmluk hineingeworfen, gingen aber beide wieder nach oben auf die Brücke. Nachdem der IWO nochmals am Arm und Bein verwundet war, befahl ich ihm, mich alleine oben zu lassen. Mit dem noch unverwundeten Arm reichte ich die auf der Brücke liegenden Verwundeten in den Turm hinunter...»

Ein Mann, der Bootsmaat Kurze, war offenbar aussenbords gerutscht und blieb spurlos verschwunden.

«... Die Korvette schoss indessen ununterbrochen weiter, und ich erhielt noch mehr Granatsplitter. Durch Hart Ruder-Manöver gelang es, ein Rammen zu verhindern. Ich versuchte mit allen Mitteln, in eine Torpedoschussposition zu kommen, während die Korvette immer wieder auf uns zudrehte und zum Rammen ansetzte. Wir kreisten so dicht umeinander, dass ihr Scheinwerfer von oben meinen Turm beleuchtete, und kamen einander immer näher, bis es krachte. Der Zusammenstoss hatte sich nur durch weitere Hart Ruder-Manöver mindern lassen, aber scheinbar unendlich lange Minuten waren wir ineinander verkeilt.

Als es nicht mehr abzusehen war, ob ich noch zum Schuss kommen und das Boot retten würde, gab ich den Befehl «Klar bei Schwimmwesten und Tauchrettern». Inzwischen wurde ich auch am Kopf verwundet und durch das Blut über dem linken Auge am Sehen behindert. Da die Granaten durch die kurze Entfernung von 50 Metern und darunter über das Boot hinwegschossen, warf mich ihr Luftdruck noch mehrmals um. Dann erhielt ich ein Geschoss, das im Brustbein steckenblieb. Ich versuchte immer wieder auszuweichen, aber die Korvette machte alle Bewegungen mit.

Durch den Blutverlust geschwächt, mit blutverklebtem linkem Auge, entschloss ich mich zu dem Gewaltmittel, das Boot durch Tauchen zu retten. Ich legte mich auf Parallelkurs und fuhr langsam vor der Korvette her. Mein Boot hatte starke Schlagseite, so dass der Gegner annehmen musste, dass wir kentern würden, und nochmal zum Rammen ansetzte. Jetzt drehte ich mit äusserster Kraft hart Steuerbord ab, so dass der Gegner nur noch unser Heck überfuhr. Ich ging mit starker Neigung nach vorne unter Wasser. Die Korvette konnte wegen eigener Schäden nicht mehr so schnell nachdrehen.

Mit durchlöcherter Brücke, einem verbeulten Bug, einem 2,5 Meter weit abgefahrenen Heck und starker Schlagseite machten wir wohl den Eindruck des Sinkens. Ich gab Befehl auf 20 Meter Tiefe zu gehen und wurde vorübergehend ohnmächtig. Das Boot sackte auf Grund. Durch den Rammstoss der Korvette war die äussere Klappe abgerissen und das Heck-Torpedorohr undicht geworden, in der E-Maschine zeigte sich stärkerer Wassereintrich, der durch Lenzpumpen alleine nicht mehr behoben werden konnte. Wir mussten das Boot wieder vom Grund lösen. Inzwischen warf die Korvette Wasserbomben. Um dieser Gefahr zu entgehen, entschloss ich mich, die noch andauernde Dunkelheit auszunutzen, aufzutauchen und über Wasser abzulaufen. Die Korvette schoss Leuchtgranaten, bemerkte mich aber nicht mehr. Die Schäden von «U 333» waren noch nicht zu übersehen, das

Boot blieb aber tauchklar. Nur ich war durch den Blutverlust nicht mehr ganz bei Sinnen, und der Zweite Wachoffizier bat den BdU um ein Arztboot».

Die Darstellung des «Crocus»-Kommandanten, des neuseeländischen Kapitänleutnants J. F. Holm, die ich Jahre danach in einem Brief zu sehen bekam, stimmt im Wesentlichen mit meiner überein und rundet das Bild ab. Danach war er am Nachmittag des 6. Oktober 1942 von einer langen Geleitschutzfahrt nach Südamerika und in die Karibik in den Hafen von Freetown zurückgekehrt, froh, eine ruhige Nacht vor sich zu haben, als er einen Funkspruch seines Flottenchefs erhielt: «Auslaufen, mehrere U-Boote vor Freetown, wahrscheinlich sieben». Etwa um 22.00 Uhr gingen sie in See. Gegen 04.00 Uhr morgens meldete der Funkoffizier ein Objekt auf dem Radarschirm. Er war sicher, dass es sich um den Turm eines U-Boots handelte.

«Meine Absicht war, schnellstens auf das Boot zuzulaufen und zu rammen, bevor es wegtauchen konnte. Alle Geschütze waren besetzt; doch wollte ich keinesfalls zu früh schießen, um unseren Anlauf nicht zu verraten. Zehn Minuten später sahen wir auf einmal das Boot. Was dann passierte, ging blitzschnell. Die Oerlikon-Geschütze auf beiden Seiten der Brücke eröffneten gleichzeitig das Feuer. Sie lagen im Ziel, wie ich durch die Leuchtspurmunition ersehen konnte. Ich liess Dauerfeuer geben, um zu verhindern, dass Ihre Mannschaft aus dem Turm herauskäme und die 8,8 cm Kanone besetzen würde. Ich hatte die ganze Zeit nichts anders im Kopf, als Sie so schnell und hart wie möglich zu rammen, bevor Sie in Torpedoschuss-Position kommen würden. Wie mir Ihre Ausweichmanöver bewiesen, ahnten Sie das. Wäre mein Obersteuermann mit seinen 30 Dienstjahren in der Royal Navy nicht so reaktionsschnell beim Ausführen meiner Befehle gewesen, hätten wir Sie beim ersten Versuch nicht einmal berührt. So kam es wenigstens zu einem leichten Zusammenstoss».

Immerhin riss dieser flüchtige Anprall, bei dem das U-Boot nach zwei Minuten an der Seite der Korvette entlangrutschte, die Bordwand der «Crocus» unter der Wasserlinie in einer Länge von fast zwei Metern auf. Das Vorschiff lief schnell voll, und alle Pumpen mussten eingesetzt werden, um die Korvette über Wasser zu halten.

«Derweil versuchte ich alles, um Sie noch einmal und diesmal richtig zu erwischen. Aber Sie drehten und wendeten sich. Der Drehkreis unseres Schiffes war immer grösser als der Ihres Bootes, und so tanzten wir im Kreise umeinander herum. Jeder suchte den anderen auszumanövrieren. Schliesslich gelang es mir, Sie ein zweites Mal zu rammen. Sie legten sich hart über und tauchten plötzlich. Meine Männer auf der Brücke glaubten, dass Sie gekentert und gesunken seien».

Der vorerwähnte «Monthly Anti-Submarine Report», nur für den König, das britische Kabinett und einige Admiräle bestimmt, beschreibt dieses Duell — denn

ein Duell auf Leben und Tod war es – noch plastischer. «Ein U-Boot wurde in 2‘800 Yards Entfernung ausgemacht. Zehn Minuten später sichtete «Crocus» den Gegner. Sie rammte und traf ihn an der Steuerbord-Seite zwischen Turm und Heck. Ungefähr zwei Minuten lang hing das U-Boot auf dem Bug der Korvette und rutschte dann an Steuerbord entlang. Durch Scheinwerfer beleuchtet, lag es unter dem Dauerfeuer der Oerlikon. Der Turm wurde mehrmals getroffen. Nach einer Explosion flogen grosse Stücke Metall durch die Luft... und in dem Lichtkegel der Scheinwerfer erschien der beschädigte Turm wie ein Stück angeknabberter Käse.

Das Boot versuchte durch Tauchen zu entweichen, kam jedoch bald wieder an die Oberfläche. Nach einer Jagd von nahezu einer Viertelstunde überholte «Crocus» das U-Boot und rammte es mit Hart Ruder erneut, diesmal sehr nahe am Heck. Das Boot passierte an Steuerbord-Seite unter dem laufenden Feuer der Oerlikon, Pom-Pom und Hotchkiss. Als es querab lag, wurden beide Wasserbombenwerfer an Steuerbord abgefeuert. Das U-Boot hatte schwere Schlagseite, geriet unter dem Wasserschwall der Explosionen ausser Sicht und wurde nicht mehr gesehen... Bis 04.19 Uhr wurden neun weitere Wasserbomben geworfen, eingestellt auf 50 bis 100 Meter. Nach mehreren Attacken brach die Fühlung um 04.27 Uhr ab. «Crocus» verbrachte die nächsten fünf Stunden mit eingehender Suche...»

Der «Crocus»-Kommandant beendete seinen Brief an mich: «... «Crocus» war in ständiger Funkverbindung mit Freetown und forderte beim Morgengrauen ein Flugzeug an. Es sollte nach Beweisstücken der Versenkung suchen, aber es wurden lediglich Ölflecke festgestellt. Unsere Suchgeräte funktionierten sehr schlecht, sie waren durch das Aufschlitzen des Vorschiffes beschädigt worden. Jedenfalls haben Sie mich durch Ihr Verhalten ausgetrickst».

Gefechtsberichte sind keine Literatur und ermangeln der wohlgesetzten Worte. Inmitten einer grausamen Wirklichkeit aus Leuchtspuren und pfeifenden Splittern, im Krachen der metallenen Einschläge, im Pulverdampf und Scheinwerferlicht wie auf einer Bühne stehend, den Boden unter den Füßen verlierend, ungeachtet der eigenen Schmerzen, hat man Mühe, seine fünf Sinne beisammen zu halten.

Jedenfalls hatte man «U 333» nicht versenken können, wie man nach allen Wahrnehmungen annehmen musste. Wir erreichten Frankreich, wenn auch unter Begleitumständen, auf die ich noch zu sprechen komme. Am Tage nach dem Gefecht wurden unsere Gefallenen nach Seemannsweise im Meer beigesetzt: der IWO, Oberleutnant z. S. Bernhard, die Matrosenobergefreiten Levermann und Thiel.

Mir selbst steckte ein fingerlanger Granatsplitter in der Brust, scharf wie ein Ra-

siermesser. Jeder Atemzug schmerzte. Das Ding musste sofort raus, aber wie? An Bord eines U-Bootes, das keinen Arzt mitführt, stand mir und einem der Funker ein medizinisches Handbuch zur Verfügung, in dem man vom Zahnweh bis zur Blinddarmreizung alles nachschlagen konnte. Das Versorgungs-U-Boot mit dem Arzt hatten wir noch nicht getroffen, und der Funker wagte sich an eine Operation nicht heran. Ihm zitterten die Hände, sagte er. Ich war noch völlig blutverkrustet, und mein Körper durch eine Dieselöllache, in die ich stürzte, schwarzverschmiert. Mir wurde die Uniform aufgeschnitten, und mein Leitender Ingenieur, Oberleutnant (Ing) Georg Hoffmann, übernahm die Chirurgie. Er desinfizierte sich die Hände, soweit man das auf einem U-Boot kann, und kam mit einer grossen Zange aus einem Handwerkskasten zurück.

Wenige Tage vor dem Auslaufen hatte ich noch mit anderen Kommandanten in der Pariser «Sheherezade» gefeiert, und der Wirt hatte mir eine Flasche vom besten französischen Rum aus Martinique, Marke Saint James, geschenkt. Diese musste jetzt dran glauben. Ich goss zwei volle Becher hinunter. Von diesem Augenblick an weiss ich nur noch, dass mich drei Mann festhielten. Hoffmann setzte die Zange an und drehte das Geschoss heraus...

Erst zweiundsiebzig Stunden später trafen wir uns, wie verabredet, in der Dämmerung mit «U 459» unter Korvettenkapitän v. Wilamowitz-Moellendorff. Es war eines jener grossen Versorgungs-U-Boote, die Treibstoff, Proviant, Ersatzteile und auch ärztliche Hilfe nach draussen brachten. Oberassistentzarzt Joachim Kirmse kam herüber und rettete mir wohl das Leben. Sein Krankenbericht sagt klipp und klar:

«Am 6. 10. 1942, morgens 05.45 MEZ, wurde «U 333» über Wasser von einer feindlichen Korvette mit 8,8 cm-Geschütz, 2 cm-Flak und MG-Feuer angegriffen. Drei Mann der Besatzung starben kurze Zeit nach dem Angriff an ihren schweren Verletzungen. Ein Mann wird vermisst. Obwohl Kapitänleutnant Cremer stark aus allen Wunden blutete, speziell aus der Kopfwunde, hat er die Toten und Verwundeten in den Turm hinabgereicht. Er liess sich erst nach zwanzig Minuten verbinden, nachdem Boot und Besatzung gerettet waren. Dies erklärt den starken Blutverlust und Schwächezustand. Befund am 9. 10. 42:

Starke Herzschwäche durch langen Blutverlust (kleiner, kaum fühlbarer und unregelmässiger Puls).

Prellung der Brust- und Lendenwirbelsäule mit Steifigkeit.

Prellung des Bauches.

Anschwellung und Bluterguss des linken Ober- und Unterarms, totale Bewegungslosigkeit der ganzen linken Extremität.

Steckschuss linker Oberarm.

Splitterverletzung linke Schläfe und linkes Stirnbein.

7. Splitterverletzung Brust.
8. Splitterverletzung rechte Hüfte.
9. Splitterverletzung linkes Kniegelenk.
10. Splitterverletzung linker Unterschenkel.
11. Splitterverletzung rechte Schulter.
12. Splitterverletzung linker Oberarm, Ellbogen und Unterarm.
13. Streifschuss und Prellung linker Wange mit Parotitis (Ohrenentzündung).
14. Streifschuss Wirbelsäule.

gez. J. Kirmse

Das war's. Am 23. Oktober 1942 liefen wir in La Rochelle ein. Es folgten für mich lange Monate im Lazarett und als Rekonvaleszent beim Stabe des BdU in Berlin. Nein viel schlimmer als damals konnte es nicht mehr kommen.

Was nun das Kriegstagebuch von «U 333» angeht, so wurde es wie alle KTBs dreifach ausgefertigt und nach jeder Feindfahrt dem Flottillenchef im Atlantikstützpunkt sowie dem Befehlshaber der U-Boote übergeben. In ganz besonderen Fällen wurde es auch Hitler vorgelegt. So erging es auch einige Wochen später meinem KTB. Es trägt den Stempel «Geheime Kommandosache – Zur Vorlage beim Führer». Dass es tatsächlich gezeigt wurde, beweist die Unterschrift des Marineadjutanten beim Führer, des Kapitäns zur See Karl Jesco von Puttkamer. Nach Kriegsende ist es, wie fast alle KTBs der deutschen U-Bootkommandanten, den Engländern als Beute in die Hände gefallen. Sie haben es erst 1978 zusammen mit vielen anderen Geheimdokumenten den deutschen Militärarchiven ausgehändigt. Als ich es einsehen konnte, las ich zum ersten Mal die Wertung meiner Feindfahrt durch den ObdM, Grossadmiral Dönitz. Dieses Vorgesetztenurteil wurde während des Krieges den Betreffenden natürlich nicht bekanntgegeben. Dönitz schrieb damals in seiner Stellungnahme: «Der Kommandant hat auch auf dieser Unternehmung sein in jeder Lage entschlossenes und umsichtiges Handeln, sowie höchste Einsatzbereitschaft bewiesen. Die am 6.10.42 ergriffenen Massnahmen verdienen volle Anerkennung und haben den Verlust des Bootes verhindert. Mit ihrem Kommandanten hat sich die ganze Besatzung im Augenblick grösster Gefahr ausgezeichnet bewährt». *gez. Dönitz*

Wie sich die Dinge gleichen! So wie mein Kriegstagebuch Adolf Hitler vorgelegt wurde, hat man auch Winston Churchill von dem Überwassergefecht einer seiner Korvetten mit einem deutschen U-Boot informiert. Deren Kommandant hatte mich nach Lage der Dinge als versenkt gemeldet. Die britische Admiralität erkannte diesen «Kill» eines U-Bootes an, und König George VI. verlieh dem Kommandanten von «H. M. S. Crocus» das Distinguished Service Cross, eine

hohe Auszeichnung. Wenn auch nicht aus diesem Anlass alleine, «da waren noch andere Sachen». Mein Kontrahent wollte später gerne wissen, ob auch ich ausgezeichnet wurde. Aber was mich betraf, so besass ich bereits das Ritterkreuz.

Erst nach dem Kriege erfuhr ich alles über meinen ehemaligen Gegner, den ich nur als harten Burschen kennengelernt hatte. Es war der neuseeländische Kapitänleutnant der Reserve J. F. Holm, der sich als ein prächtiger Mensch entpuppte, als er sich unverhofft bei meiner Mutter meldete. Er hatte von den schweren Zeiten in Deutschland gehört und wollte ihr mit Lebensmittelpaketen ein wenig helfen. Sein Erstaunen war gross, mich noch unter den Lebenden zu finden, und er schrieb mir spontan:

«Sehr geehrter Herr, ich hoffe, Sie lesen besser Englisch als ich Deutsch. Ihre Anschrift erhielt ich nach vielen Bemühungen durch die britische Admiralität in London. Ich war mehr als überrascht zu erfahren, dass ich «U 333» gar nicht versenkt habe, und ich freue mich, dass es Ihnen gelungen ist, Ihr schwer angeschlagenes Boot in den französischen Stützpunkt zurückzubringen».

Zwei Männer, die sich sozusagen bis aufs Messer bekämpft hatten, ohne sich überhaupt zu Gesicht zu bekommen, wurden Freunde. Er war Handelsschiffskapitän und stammte aus einer schiffahrtstreibenden Familie am anderen Ende der Welt, nämlich aus Wellington/Neuseeland. Er schrieb mir weiter: «Bis Kriegsende war ich Kommandant der Korvette «Crocus» mit dem Rang eines Kapitänleutnants der Reserve. Jetzt sitze ich an Land und leite die von meinem Grossvater gegründete Reederei, die ich von meinem Vater übernahm, als er sich kürzlich zurückzog. Ich bin gerne Reeder, habe aber keine Lust mehr, zur See zu fahren. Ich bin verheiratet und habe vier Kinder. Ich stimme mit Ihnen überein: Krieg ist eine verdammt üble Sache. Es scheint in der Tat doch vollkommen unsinnig gewesen zu sein, dass Sie und ich damals keinen anderen Wunsch hatten, als uns gegenseitig umzubringen. Ich halte Sie für das, wofür Sie mich auch halten, für einen feinen Kerl. Es läuft einfach darauf hinaus, dass wir beide für unser Vaterland unsere Pflicht getan haben».

Aus dem Lazarett entlassen und auf dem Wege der Genesung wurde ich als 2. Admiralstabsoffizier zum BdU kommandiert. Chef des Stabes war der damalige Kapitän zur See und spätere Konteradmiral Eberhard Godt. Bei vielen von uns galt dieser als das Hirn von Dönitz. Ich arbeitete neben dem Schwiegersohn des Grossadmirals, Fregattenkapitän Günter Hessler, und anderen Front-UBoot-Kommandanten wie Adalbert Schnee, Friedrich Guggenberger, Herbert Schultze, Fregatkapitän Hans Meckel, Korvettenkapitän Werner Hartmann, Kapitänleutnant

(Ing) Gerd Suhren, sowie meinem alten Freund Kapitänleutnant Herbert Kuppisch, der als 3. Admiralstabsoffizier Dienst tat.

Wenn einer von uns in der Lagekonferenz zu lange und nicht diszipliniert genug sprach, sagte Dönitz stets: «Nehmt euch ein Beispiel an dem exakten und knappen Vortrag von Waiden. So müsst ihr auch reden». Der Chefmeteorologe Dr. Waiden hielt nämlich zweimal am Tage Vortrag über das Wetter in den verschiedenen Einsatzgebieten der U-Boote. Er sprach so klar, dass es auch der Dümme von uns verstand. Dabei waren die ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen für mittelfristige Voraussagen äusserst beschränkt.

Dort, in Berlin, in der Operations-Abteilung, erlebte ich die Schlacht im Atlantik am grünen Tisch. Es ist ein beklemmendes Gefühl, wenn man das Boot eines Kameraden, dem man gut kennt, mit dem man vielleicht sogar ausgebildet wurde, auf den grossen Lagekarten verfolgt. Das kleine Fähnchen, Symbol für sein Boot, wird hin und her gesteckt. Man liest und ordnet die Funksprüche des Freundes auf See. Dann kommt der Moment, wo er sich auf einmal nicht mehr meldet. Er wird aufgefordert, seine Position mitzuteilen – einmal, zweimal. Aber er schweigt. Dann weiss man, er ist weg. Sein Fähnchen auf der Karte wird entfernt. Man kann nur hoffen, dass er dem Gegner als Gefangener in die Hände gefallen ist. Der 5. Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitän Dr. Gottfried Teufer, verantwortlich für die Liste der Vermissten, setzt erst einen Stern und nach einigen Tagen zwei weitere hinter den Namen des Kameraden. Danach kommt er «zu den Akten».

In den ersten 44 Monaten des Krieges, vom 3. September 1939 bis zum 1. Mai 1943, wurden im Durchschnitt monatlich 4,9 U-Boote vermisst. Oft waren es nur zwei. Dann wiederum stieg ihre Zahl auf acht, einmal sogar auf 16. Doch was jetzt im Mai während meiner Zeit im «Hotel am Steinplatz» draussen geschah, war einfach unfassbar. Es sollten, wie ich bald erfuhr, zusammengenommen 41 Boote werden, die von Feindfahrt nicht mehr heimkehrten. In diesem schwarzen Monat ging Dönitz, wenn er zu uns kam, im Lagezimmer meist schweigend auf und ab.

Nach dem Rücktritt des Grossadmirals Erich Raeder am 30. Januar 1943 war Dönitz Oberbefehlshaber der Kriegsmarine geworden und hatte seinen Amtssitz im Oberkommando der Kriegsmarine am Berliner Tirpitzufer. Aber allmorgendlich Schlag 9.00 Uhr kam er zu uns und war dann ganz einfach unser BdU. Mit jedem Maitag wurde er verschlossener. Weder er noch sein Stabschef oder wir wussten, was da draussen vor sich ging. Wir konnten es nur vermuten. Dönitz sprach von dem «Unheimlichen» und glaubte lange an Verrat. Alle Offiziere im Hauptquartier wurden daher «durchgeleuchtet». Nachdem unser Privatleben eingehend untersucht und unbeanstandet geblieben war, sagte Dönitz sarkastisch zu

Godt: «Nun bleiben nur noch wir beide übrig. Einer von uns muss auf Urlaub gehen, nur so können wir erfahren, wer der Verräter ist». Um die Zahl der Geheimnisträger zu verringern, wurde der Stab des BdU in Berlin halbiert. Schliesslich waren es nur noch 20 Mann.

In diesem «schwarzen Mai gab es Anzeichen dafür, dass unser Achsenpartner Italien nach der Niederlage von Rommels Afrikakorps bald abspringen würde. Hitler schickte deshalb Dönitz am 12. Mai nach Rom. Er sollte beim König und im italienischen Hauptquartier die Lage sondieren und versuchen, die sich immer mehr von uns lösende italienische Kriegsmarine (Marina Navale) bei der Stange zu halten. Nach seiner Rückkehr musste der Grossadmiral zur Berichterstattung ins Führerhauptquartier bei Rastenburg in Ostpreussen. Wie er uns wissen liess, informierte er bei dieser Gelegenheit Adolf Hitler über unsere enormen U-Boot-Verluste.

Im Protokoll der «Besprechung mit dem Führer» am 14.5.1943, um 17.30 Uhr, heisst es: «Der Führer fragt den ObdM, ob er den Eindruck habe, dass der Duce zum Durchhalten fest entschlossen sei. Der ObdM antwortete hierauf, dass er dies als sicher annehme, es aber natürlich nicht wisse... Der Führer äussert, dass er der italienischen Oberschicht nicht traue. Er glaube, dass die Italiener glücklich wären, wenn Italien heute englisches Dominium werden könne.

Der ObdM meldet als Gesamteindruck nach seiner Rückkehr aus Rom, dass die Absicht, die italienischen Inseln zu halten, zu einer rein defensiven Unternehmung führe, in die viele Kräfte hineingesteckt werden müssten, ohne dass die Achse aus ihrer defensiven Gesamtlage herauskomme. Es müsse bedacht werden, dass die Angelsachsen durch das nunmehr freie Mittelmeer zwei Millionen Brutto-Registertonnen Schiffsraum gewinnen.

Der Führer unterbricht hier: «-die die braven U-Boote jetzt wieder versenken müssen».

Der ObdM: «Dabei stehen wir zurzeit in der grössten Krise des U-Boot-Krieges, weil der Gegner durch neue Ortungsmittel das Kämpfen unmöglich macht und uns grosse Verluste zufügt, 15 bis 17 U-Boote im Monat».

Der Führer wirft ein: «Die Verluste sind zu hoch, so geht das nicht weiter».

Der ObdM fährt fort: «Dabei ist heute die Biskaya das alleinige Ausfalltor für den U-Boot-Krieg, ein schmaler Streifen mit grössten Schwierigkeiten für die U-Boote, dessen Überwindung schon jetzt zehn Tage beansprucht».

Abschliessend meldet der ObdM Adolf Hitler, dass er in Zusammenarbeit mit Reichsminister Speer alle in der Ortungsfrage möglichen Massnahmen voran trei-

be. Dies sei nach seiner Ansicht die im Augenblick wichtigste Entwicklungsphase».

Schon hier mag die Frage angebracht sein: Was verstand Adolf Hitler, gedienter Infanterist und aus Österreich kommend, eigentlich vom Seekrieg? Immerhin einiges. Er hatte sich unter anderem 1931 von Konteradmiral a. D. von Levetzow Nachhilfeunterricht in Seekriegsführung geben lassen und alles Lesenswerte über den Seekrieg 1914/18 studiert. Von Levetzow war Träger des höchsten kaiserlichen Ordens «Pour le mérite» und 1918 Stabschef der Obersten Seekriegsleitung im Grossen Hauptquartier gewesen. Er wurde noch in die republikanische Reichsmarine übernommen, dann aber wegen Beteiligung am Kapp-Putsch 1920 verabschiedet. Schon früh trat er der NSDAP bei und lernte Hitler kennen.

Grossadmiral Erich Raeder, der Mitbegründer der Reichsmarine schreibt: «...Jedenfalls hatte Hitler noch vor 1933 zu erkennen gegeben, dass er einen Wiederaufbau der Flotte nach Kräften unterstützen wolle. Er hatte sich – wie sich klar herausstellte, als er Reichskanzler geworden war – durch eigenes Studium sehr eingehende Kenntnisse über fast alle Gebiete der Marine und des Schiffbaues verschafft».

«Ich erinnere mich», fährt Raeder fort, «dass in dieser Zeit das Buch des britischen Admirals Harper, «The Riddle of Jutland», über die Skagerrak-Schlacht vielfach in Marinekreisen besprochen wurde. Hitlers Stellvertreter Hess hatte es wegen seines ausserordentlich interessanten Inhaltes für Hitler, der kein Englisch sprach, übersetzen lassen. Hitler hat das Buch dann... vom Nachmittag eines Tages bis zum nächsten Morgen durchgelesen. Er hatte, wie ich selber bei einem Gespräch mit ihm an Bord des Avisos «Grille» im Sommer 1938 feststellen konnte, das deutsche «Taschenbuch der Kriegsflotten» und das englische «Jane's Fighting Ships» jederzeit griffbereit liegen. Da er überhaupt viel las und das Gelesene dank seines vorzüglichen Gedächtnisses behielt, in Einzelheiten sogar den Fachmann manchmal übertraf, verfügte er über gute Grundkenntnisse, um sich ein selbstständiges Urteil zu bilden. Ich fand ihn daher für Fragen aufgeschlossen, die ich an ihn heranbrachte, zumal er es vor allem in den ersten Jahren verstand, zuzuhören und das Vorgetragene in sich aufzunehmen und zu verarbeiten».

Man weiss, dass Hitler in jenen ersten Jahren seiner Regierung dem väterlich wirkenden Raeder Achtung und Respekt entgegenbrachte. Später fühlte er sich auch diesem Fachmann überlegen. Raeder, der kluge Warner, wurde ihm lästig. Schliesslich kam es nach dem nicht erfolgreichen «Unternehmen Regenbogen»

Ende 1942 zu einem Zusammenstoss zwischen beiden Männern, der dazu führte, dass Grossadmiral Raeder als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zurücktrat und Dönitz sein Nachfolger wurde. Es ging dabei nicht zuletzt um das Problem der Grosskampfschiffe überhaupt, die in der Ära Raeder gebaut, nach anfänglichen Erfolgen teils verlorengegangen, teils umständebedingt in Häfen und Fjorden zum Stillhalten verurteilt und feindlichen Luftangriffen ausgesetzt waren. Nach einem Onidit drohte der aufgebrachte Hitler sie zu verschrotten und mit ihren schweren Geschützen die Bewaffnung des Atlantikwalls zu verstärken; eine wohl mehr rhetorische Warnung.

Am letzten Tag im Mai war Dönitz noch einmal bei Hitler. Im Beisein von Generalfeldmarschall Keitel, Generalleutnant Warlimont und Kapitän zur See von Puttkamer trug der ObdM vor:

«Die Verluste sind jetzt auf rund 30 Prozent der in See befindlichen U-Boote angestiegen. Es kommt darauf an, Kräfte zu sparen. Ich habe mich aus dem Nordatlantik in den Raum westlich der Azoren abgesetzt. Waffenmässig kommt es darauf an, den U-Booten zwecks Vermeidung unerwarteter Luftangriffe ein Gerät zu geben, mit dem die Frequenz des zu ortenden Flugzeuges erfasst werden kann. Wir besitzen nichts auf diesem Gebiet. Wir wissen noch nicht einmal, mit welcher Wellenlänge der Gegner uns ortet. Wir wissen überhaupt nicht, ob es Hochfrequenzen oder andere Ortungsmittel sind. Wir sind jetzt an einer technischen Waffenfrage gescheitert, gegen die es ein Gegenmittel geben muss. Die Abwehr des Gegners auf dem Wasser und in der Luft wird zunehmen. Es liegen darin grosse Unbekannte und Unsicherheiten. Ich bin aber trotzdem der Ansicht, dass der U-Boot-Krieg geführt werden muss, auch wenn er sein Ziel, grössere Versenkungserfolge zu erringen, nicht mehr erreicht; denn die Kräfte des Gegners, die er bindet, sind ausserordentlich gross».

Der Führer unterbricht: «Es kommt gar nicht in Frage, dass im U-Boot-Krieg etwa nachzulassen sei. Der Atlantik ist mein westliches Vorfeld; und wenn ich dort auch in der Defensive kämpfen muss, so ist das besser, als wenn ich mich erst an den Küsten Europas verteidige».

ObdM: «Ich bin daher der Ansicht, dass es bei dem seinerzeit gemeldeten Hochziehen des U-Boot-Baues bleiben muss und glaube sogar, dass die Zahl von (monatlich) 30 U-Booten nicht ausreicht. Ich halte es für richtig, auf die Zahl von 40 Booten zu gehen und bitte, anliegenden Führerbefehl zu vollziehen».

Der Führer stimmt zu, ändert die Zahl von 30 U-Booten im Befehl auf 40 U-Boote pro Monat und unterschreibt.

Auch Hitler ist von der Notwendigkeit überzeugt, dass es gegen den augenblicklichen Vorsprung der technischen Mittel des Feindes ein Gegenmittel geben müsse. Die Krise müsse überwunden werden. Das Protokoll dieser Besprechung wurde von Dönitz unterschrieben und von Fregattenkapitän Pfeiffer gegengezeichnet.

Und um den Vorsprung der gegnerischen U-Boot-Abwehr und ihrer technischen Mittel zu testen, wurden Guggenberger, Kuppisch und ich nach draussen geschickt.

Es war die Zeit, in der die deutsche Presse um die Vernichtung zweier britischer Schnellboote im Kanal Aufhebens machte, in der sich ein ganzer Leitartikel mit dem Dank der japanischen Admiräle Shimada und Nagano für eine Glückwunschartikel beschäftigte. Meldungen wie «Sowjets am Kuban im Gegenstoss geworfen» machten Schlagzeilen, und man las zwischen den Zeilen, dass sich der Krieg in Russland festlief. Von den Riesenmengen amerikanischen Rüstungsmaterials, das sowjetische Frachter als Einzelfahrer in die UdSSR holten und dabei von unseren Achsenpartnern und Waffenbrüdern im Fernen Osten geflissentlich übersehen wurden, las man nichts. Die Japaner suchten einen Krieg mit Russland zu vermeiden.

2

Internationale Verwandtschaft – Student und Seekadett – Zerstörer «Theodor Riedel» – Der Krieg bricht aus – Die getäuschte Marineführung – Gegen England – «Nehmen Sie ihn ernst, er wird sehr lange dauern».

Mein Vater, Peter Canut Cremer, war Oberlandesgerichtsrat in Naumburg an der Saale, wo ich einige Jahre aufwuchs und meine Schulzeit beendete. Ober meinem Bett im Elternhaus am Bismarckplatz hing einer der damals üblichen patriotischen Sprüche: «Vergiss nie, dass Du ein Deutscher bist!»

Bei mir hing er aus gutem Grund; denn meine Familiengeschichte spiegelt einen Teil gesamteuropäischer Entwicklungen wider, und zu meinen Vorfahren zählen auch Engländer, Franzosen und Holländer. Zwar war mein Vater deutscher Beamter, und einer meiner Vorfahren hatte als Kornett schon Friedrich dem Grossen gedient, aber die Familie Cremer stammt eigentlich aus Alkmaar in den Niederlanden.

Meine Mutter war eine geborene Amelie Louise Houle, eine Lothringerin, und ich selbst bin als echter Lothringer in Montigny les Metz geboren. Die Familie kam aus dem Interieur, wie meine Mutter sich auszudrücken pflegte, und ihre Mitglieder waren besonders national empfindende Franzosen. Ein Houle war Schatzmeister und Berater Ludwig XIV., und die nachfolgenden Generationen waren französische Beamte und Bankiers. So bin auch ich zweisprachig aufgewachsen.

Den nachhaltigsten Einfluss auf meine Neigungen und mein Verhalten hat jedoch der englische Zweig meiner Familie ausgeübt. Die Mutter meines Vaters war eine geborene Lucy Thursby, Tochter eines Offiziers in der Royal Navy. Die Familie wohnte in Abington-North Hampshire, heute ein Museum, und in Ormerod House, Burnley-Lancashire. Was jedoch nicht ausschloss, dass einer dieser englischen Vorfahren im 18. Jahrhundert von den Schweizern des Landes verwiesen wurde, weil er im Kanton Basel Soldaten für die britische Krone geworben hatte, die damals vom Hause Hannover getragen wurde.

Meine englische Grossmutter hütete die Familientradition mit ihrem Motto «In Silentio Fortitude» (Im Schweigen liegt Mut) und mit Begriffen von Fairness und Toleranz. Die Engländer haben uns ihre Tradition vererbt und mir persönlich einen

Hang zum Wasser und ins Weite. Ein Thursby, Sir Cecil Fiennes, war britischer Admiral und im Ersten Weltkrieg Flottenchef im Mittelmeer. Am 1. Januar 1915, das Jahr fing für ihn nicht gut an, wurde sein Flaggschiff, «H. M. S. Formidable», von «U 24» versenkt. Er selbst kam davon und wechselte nur sein Schiff. Wir aber wechseln das Thema; denn nun sind wir schon bei der Marine und beim U-Boot-Krieg angelangt.

So ganz einfach war mein Weg dorthin indessen nicht. Trotz meiner maritimen Neigungen, und obwohl der mit uns befreundete damalige Chef der deutschen Marineleitung, Admiral Hans Paul Zenker, mir gelegentlich einmal versichert hatte «Du kommst zu uns», durfte ich nur davon träumen, einmal zur Marine zu gehen. Mein Grossvater in Metz und meine Eltern unterliessen nichts, mich zu einem friedliebenden Akademiker zu erziehen.

Als ich mit 17 Jahren das Abitur machte, begann ich Jura zu studieren und sollte, wie mein Vater, Jurist werden. Meine Mutter veranlasste, dass ich nach Grenoble ging und das Studium an der dortigen Universität aufnahm. Das alles zusammengekommen, wozu wohl auch das Studium an einer französischen Universität beitrug, war wohl der Grund, dass Admiral Raeder bei meiner schliesslichen Bewerbung um Aufnahme in die Reichsmarine hinter meinen Namen ein Fragezeichen setzte: internationale Verwandtschaft, englischer und französischer Einfluss. So entsprach nicht gerade den Vorstellungen, die man sich von einem deutschen Seeoffiziers-Anwärter machte. Dass ich mich überhaupt zu dieser Bewerbung entschloss, dazu bedurfte es eines Anstosses von aussen. Im Sommer des Jahres 1932, Admiral Zenker war längst verabschiedet und durch Admiral Raeder ersetzt worden, geschah etwas Schreckliches, das in mehr als nur einem Sinne Wellen schlug und auch meine Lage völlig veränderte: Das Segelschulschiff «Niobe» der Reichsmarine ging unter...

Die Marinestation der Ostsee gab bekannt: «Segelschulschiff «Niobe» passierte am 26. Juli um 14.00 Uhr Fehmarnbelt Feuerschiff auf südöstlichem Kurs im Abstand von einer halben Seemeile, Windstärke 2-3. Da im Süden von Fehmarn Gewitterwolken hochzogen, liess der Kommandant von der einen Wache die Obersegel bergen, während die andere Wache unter Deck Unterricht hatte. Um 14.25 Uhr setzte plötzlich eine Bö ein, in der sich das Schiff hart über und in kürzester Zeit ganz auf die Seite legte und in wenigen Minuten unterging. Bei dem unverhofft stark überliegenden Schiff war es der unter Deck befindlichen Besatzung nicht mehr möglich, nach oben zu kommen. Das Schiff nahm sie mit in die Tiefe. Der Unfall ist zum Glück vom Feuerschiff und von dem gerade passierenden deut-

schen Dampfer «Therese Russ» beobachtet worden, die sich beide in vorbildlicher Weise um die Rettung bemühten.

Die Überlebenden trieben im Umkreis von hundert Metern zum Teil mit, zum Teil ohne Schwimmwesten. Andere hielten sich an Schiffsinventarien über Wasser. Alle wurden von Rettungsbooten aufgenommen. Es waren 40 Mann. Dagegen verloren 69 Besatzungsmitglieder ihr Leben. Der Untergang des Segelschulschiffes «Niobe» erschütterte ganz Deutschland. Fast ein voller Jahrgang des aus allen Gauen des Reiches stammenden Nachwuchses des Seeoffiziers-, Sanitätsoffiziers-, Marinebaubeamten- und des seemännischen Unteroffizierskorps hatte den Tod gefunden.

Ich verbrachte gerade meine Semesterferien zu Hause. Und ganz unverhofft meldete sich auch Admiral Zenker wieder. Er sagte nicht viel am Telefon, aber eines machte er mir klar: Der Untergang der «Niobe» hatte eine fühlbare Lücke in den Personalbestand der Reichsmarine gerissen. Man brauche neue Offiziersanwärter, und das möglichst bald. Diesmal folgte ich seinem Hinweis und meldete mich gegen alle Einwände meiner Mutter als Freiwilliger, wurde in der Infanterieschule Dresden einem Ausleseverfahren unterzogen und bald darauf angenommen. Nahezu 4'000 Freiwillige hatten sich beworben, aber nur 54 wurden einberufen.

Es ging alles sehr schnell. Schon am 15. August rückten wir zur militärischen Grundausbildung auf dem Dänholm bei Stralsund ein. In meinem Jahrgang, oder wie es bei der Marine heisst, der Crew 32, war wie üblich der Ersatz aller Laufbahnen vertreten, also auch der Ersatz für die ertrunkenen zukünftigen Marineärzte und Bauräte der Marinewerften.

Es kann nicht Gegenstand dieses Buches sein, eine Offiziersausbildung in voller Breite zu schildern, sondern eher meine persönlichen Eindrücke. Ich hatte vorher die akademischen Freiheiten kennengelernt: Freiheit der Lehre, Freiheit des Lernens und des Ortes. Damit war es vorbei, und in der republikanischen Reichsmarine wohl noch mehr als in den Marinen vorher und nachher. Statt namhafter Professoren gab es bullige Ausbilder. Der Exerzierdienst, der Unterricht und der Sport waren zusammengenommen so anstrengend, dass man abends todmüde auf die eiserne Bettstelle fiel. Das Rekrutendasein war wirklich weltweit entfernt von meinem früheren Dasein. Alleine schon unser Äusseres -: die geflickten Drillichanzüge schienen sich von einer Kadettengeneration auf die andere vererbt zu haben. Aber ich wollte auf jeden Fall Marineoffizier werden, musste wohl oder übel alle Widerwärtigkeiten in Kauf nehmen, und machte verbissen weiter. Schliesslich ging es uns allen so, mehr oder weniger. Mehrmals wurde ich gerügt. Immer handelte es sich um Kleinigkeiten, von denen ich glaubte, dass man sie ausser Acht lassen könne. Weit gefehlt! Gerade die Kleinigkeiten sind es, die eine grosse Rolle spie-

len, wie ich es bei meinen späteren LJ-Boot-Fahrten oft erfuhr, und zuweilen zwischen Leben und Tod, Sein oder Nichtsein entscheiden. Der Teufel steckt im Detail.

Nach der verkürzten militärischen Grundausbildung kamen wir auf ein Segelschulschiff. Die meisten von uns, darunter auch ich, waren aber bereits vorher zur sportlichen Segelausbildung auf der Hanseatischen Yachtschule gewesen, wo uns ehemalige Marineoffiziere unter dem Kapitän zur See von Nostitz unterrichteten.

Im November 1932 wurden wir zur Ausbildung auf den Kreuzer «Köln» kommandiert, der mit uns zu einer Australien- und Ostasienreise auslief. Diese Auslandsreisen, die über ein Jahr dauerten, waren von der Reichsmarine sehr sorgfältig geplant. Die deutsche Flagge sollte in der Welt gezeigt und das Ansehen der Nation durch einwandfreies, ja tadelloses Auftreten gefestigt werden. Bewährte Offiziere, wie unser Kommandant Fregattenkapitän Schniewind, setzten eine alte Tradition fort, und für uns Kadetten blies der Wind noch schärfer.

Die Ausbildung an Bord umfasste ein grosses Programm an Theorie und Praxis für den angehenden Seeoffizier. Alles was an seemännischer Ausrüstung vorhanden war, an Waffen und Systemen, an Navigations- und Nachrichtengeräten, an Elektrotechnik, an Antriebs- und Hilfsmaschinen und sonstigen Apparaturen, musste wenigstens in seinen Grundzügen beherrscht werden. Sogar eine Werkstatteausbildung war vorgesehen. Sprachen, Turnen und Segeln kamen auch nicht zu kurz, und alles zusammen war auf die Fähnrichsprüfung abgestimmt, die uns am Ende der Reise erwartete.

Ausserdem hatten wir Tagebuch zu führen, und am Wochenende zeichnete der Kadettenoffizier diese Bücher ab. Ich entsinne mich vage, dass meine Eintragungen ausser Wind und Wetter, Seegang, Standort, Anlaufen fremder Häfen keinerlei private Bemerkungen enthielten, im Gegensatz zu denen mancher Kameraden, die ganze Aufsätze über die Schönheit der Seefahrt hineinkritzelten.

Zu den Schönheiten der Seefahrt gehörte auch das Essen, an das man sich erst einmal gewöhnen musste. Freitags gab es stets süssen Reis mit Würstchen. In den Tropen, wenn die Butter zerfloss und ranzig wurde und das Fleisch bunt zu schillern begann, durften wir Kadetten das zwar bescheiden vermerken, wurden jedoch mit dem Hinweis auf die Zustände an Bord der alten Segelschiffe getröstet. Unsere blechernen Kaffeekannen waren Schwimmbecken der Kakerlaken. Aber wenn

man durstig war und im Dunkeln trank, liess man die Flüssigkeit durch die Zähne wie durch ein Sieb fließen und spuckte das übrige aus.

Hinsichtlich der Erziehung muss noch die sogenannte «siebente Korporalschaft» erwähnt werden. Sie gehörte zu allen Auslandsreisen. Es war dies eine Vereinigung schlechtgrüssender Kadetten, von solchen, die trotz intensivster Belehrung beim Messingputzen nicht den erstrebenswerten dekorativen Glanz hervorbrachten oder von unbotmässigen Wachgängern, die in der Tropenhitze von 2.00 bis 4.00 Uhr vor der Kommandantenkajüte auf Posten mit offenen Augen schliefen oder sich gar anlehnten. Ich war dort ein regelmässiger und gern gesehener Gast. Alle Drecksarbeit, besonders vor und nach den Bordfesten, das Säubern der Kartoffelkiste oder sonstiger stiller Orte, wurde denen von der «siebenten» bevorzugt zugeteilt.

Wer schleift die Kadetten bei Tag und bei Nacht, wer schäkert in Häfen so zart und so sacht, ein einziger nur hat es,

das ist der Leutnant Glattes!

Glattes war unser Kadettenoffizier, ein bei aller Strenge gerechter und darum beliebter Mann. Später kam er zur U-Boot-Waffe und war der erste Kommandant, der vor dem Feinde blieb. Sein Boot, «U 39», wurde am 14. September 1939 westlich der Hebriden bei einem Angriff auf den Flugzeugträger «Ark Royal» von drei Zerstörern zum Auftauchen gezwungen. Die meisten seiner Leute wurden durch die Briten gerettet.

Alles in allem war diese Reise auf der «Köln» doch ein eindrucksvolles Erlebnis. Wo immer in der Welt wir auch festmachten, wurde das blitzblanke Schiff gefeiert. Der Kreuzer war 1928 in Wilhelmshaven vom Stapel gelaufen, und die Taufrede hatte kein anderer als der damals 52jährige Kölner Oberbürgermeister, Dr. Konrad Adenauer, gehalten, dessen Name auch im Gästebuch stand.

Als wir am 11. Dezember 1933 nach über einjähriger Abwesenheit wieder in Wilhelmshaven eintrafen, berichtete die Presse dreispaltig über «Die Heimkehr des Kreuzers Köln ins neue Deutschland». Die Zeiten hatten sich geändert, das Dritte Reich hatte begonnen. Es empfingen uns der Reichskanzler Adolf Hitler, der Reichwehrminister General Werner von Blomberg und der Chef der Marineleitung Admiral Dr. h. c. Erich Raeder.

Wenn man heute die Begrüssungsrede Hitlers in den Zeitungen nachliest, so klingt sie ganz vernünftig und lässt noch nichts von seinen wahren Absichten ahnen. Ein gemeinsamer, gigantischer Volkskampf gegen die Not sei inzwischen in Deutschland entbrannt. «Mit Stolz können wir heute bekennen», rief er unter anderem aus, «dass dieser einjährige Krieg gegen die Arbeitslosigkeit nicht umsonst

gewesen ist». In all dem werde die Besatzung den Unterschied merken zwischen dem Deutschland, das sie verlassen habe und jenem, in das sie heute zurückgekehrt sei.

Wir Kadetten nahmen das alles gelassen zur Kenntnis. Es war fast selbstverständlich, dass Politik von uns abperlte wie Wasser von einer Ente. Künftige Marineoffiziere durften konservativ sein. Politische Gedanken hatte man sich nicht gross zu machen.

Die Angehörigen der Crew 32 wurden nun Fähnriche zur See. Ausserdem wurden in Anbetracht der verstärkten Aufrüstung unsere ursprünglich 54 Mann durch Handelsschiffsoffiziere (sogenannte HSOs) und ehemalige Oberfeldwebel aufgestockt. Der Anteil der alten Crew betrug jetzt 35 Prozent, die Handelsschiffer und die Oberfeldwebel waren mit jeweils 30 Prozent vertreten. Unter den Neuen befand sich auch ein HSO Günther Prien, der später als Kommandant von «U 47» in den britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow eindrang und das Schlachtschiff «Royal Oak» vernichtete.

Unser Leben verlief nach wie vor kriegerisch schlicht. Vor allem durften wir keine Autos besitzen, etwas was heutzutage jeder junge Mann für sich beansprucht. Admiral Raeder sprach sich dagegen aus, als zukünftige Offiziere hätten wir einen bescheidenen Lebensstil zu pflegen. So verfielen wir auf einen Ausweg und kauften uns Motorräder. Diese waren auch erschwinglicher.

In unserer Ausgehuniform sahen wir bei aller Bescheidenheit ausgesprochen schick aus. Wir waren der erste Jahrgang, der nach langer Pause wieder die offenen «Affenjacken» tragen durfte, mit vielen Knöpfen, steifer Hemdbrust, mit Eckenkragen und korrekt gebundener schwarzer Fliege.

So verging ein Jahr auf der Marineschule Flensburg-Mürwik mit intensivem Pauken der einzelnen Fächer, und am Ende stand wieder ein Examen: die Seeoffiziers-Hauptprüfung. Wer hierbei durchfiel, musste den Dienst bei der Marine quittieren. Anschliessend wurden wir auf die Flotte verteilt, und ich war stolz, auf das Panzerschiff «Deutschland» zu kommen. Die Waffenlehrgänge warteten schon: Artillerie und Torpedo, Minen, Funk und später auch Funk-Mess.

Mein erstes Kommando als Offizier führte mich auf den Zerstörer «Theodor Riedel», von uns «Tedje Riedel» genannt. Der Kommandant, Korvettenkapitän Gerhard Böhmig, konnte hervorragend manövrieren. Unter ihm lernte ich eine Menge. Als Wachoffizier musste ich oftmals im Flottillenverband als Nummer Zwei fahren. Das bedeutete bei Böhmig einen Abstand von nur 20 Metern im Kielwasser des Vordermannes –, und das bei einer Geschwindigkeit von 30 Seemeilen.

Meine Erfahrungen auf «Theodor Riedel» haben mir später als U-Boot-Kommandant mehrmals das Leben gerettet; denn ich wusste genau, wie ein Zerstörer läuft und dreht und konnte daher so manchen britischen Zerstörer ausmanövrieren. Als der Krieg ausbrach, war ich Artillerieoffizier an Bord.

Ich war in keiner Hochstimmung wie manche jungen Offiziere, die in einem Waffengang Ruhm und Beförderung sehen, und jubelte nicht. Als am 3. September 1939 mittags der Rundfunk die Nachricht vom Kriegsausbruch in England verbreitete, sass ich mit meiner Mutter bei Kaffee und Eis auf der Veranda der «Strandhalle» in Wilhelmshaven. Wir sprachen kein Wort, schauten nur über die weite Jade. Seit dem Tode meines Vaters im Jahre 1928 hatte ich meine Mutter nicht mehr so ernst gesehen. Für diese so friedliebende Frau war schon der seit zwei Tagen andauernde Krieg gegen Polen etwas Entsetzliches. Sie ahnte, dass Frankreich mit einer Kriegserklärung an Deutschland folgen würde. Natürlich dachte sie an ihren Vater in Lothringen und an all unsere französischen Verwandten. Am meisten aber lag ihr als Mutter mein Schicksal am Herzen. In dieser Stunde waren wir uns beide sehr nahe.

Ich versuchte kühl und sachlich zu bleiben, und war doch zutiefst bestürzt. Vergiss nicht, dass Du ein Deutscher bist! Jener Spruch aus meiner Kinderzeit schlich sich in meine Überlegungen. Aber ich dachte ebenfalls an meinen lieben Grossvater in Metz und an meine Verwandten in England. An eine Nation, gegen die ich nun zu kämpfen hatte. Was konnte dabei schon herauskommen? Als Marineoffizier kannte ich «Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten» zu genau, um mir was vorzumachen. Die Briten besaßen im Sommer 1939 insgesamt 255 Zerstörer, wir dagegen ganze 34. Gewiss, viele Einheiten der britischen Flotte waren über die Weltmeere verteilt. Aber dennoch blieb das Verhältnis in den heimischen Gewässern immer noch ungefähr 1:8. Das ist so, als ob man auf einem Fussballplatz mit 11 Spielern gegen 88 antreten müsste.

Der Abschied von meiner Mutter war kurz, und das war gut so. Bereits am Nachmittag sollten wir auslaufen.

Viele von uns erinnern sich wohl noch, wo sie waren und was sie taten, als im September 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach.

Mein höchster Vorgesetzter, Admiral Raeder, befand sich in einer Konferenz im Oberkommando der Kriegsmarine am Tirpitzufer in Berlin. In der sogenannten «Grossen Lage». Man besprach gerade den Einsatz der Flotte gegen Polen, nachdem man am 1. September die Feindseligkeiten eröffnet hatte. Plötzlich legte ein Offizier des Nachrichtendienstes dem Oberbefehlshaber einen aufgefangenen englischen Funkspruch vor. Er enthielt nur zwei Wörter: «Total Germany». Mit diesen

zwei Wörtern wurden die britischen Kriegsschiffe in aller Welt über den Kriegszustand mit Deutschland unterrichtet.

Raeder reichte den Funkspruch wortlos weiter, der im Kreise der anwesenden Offiziere von Hand zu Hand ging. Dann zog sich der Admiral in sein Arbeitszimmer zurück und blieb längere Zeit allein. Er war ein sehr religiöser Mensch, und man darf annehmen, dass er gebetet hat. Dann rief er seinen Stabschef zu sich, Kapitän zur See Erich Schulte-Mönting. Nach vielleicht anderthalb Stunden erschien Raeder erneut. Er hielt ein Blatt Papier in der Hand, auf dem er seine Gedanken zum Kriegsausbruch flüchtig skizziert hatte.

«Am heutigen Tage ist der Krieg gegen England ausgebrochen», sagte der Admiral zu seinen Offizieren... Im Laufe des Nachmittags wird uns auch Frankreich den Krieg erklären. Nach den bisherigen Äusserungen des Führers brauchen wir mit diesem Krieg nicht vor etwa 1944 zu rechnen».

Damit unterstrich Raeder, dass er die Verantwortung für die verhängnisvolle Entwicklung alleine bei Hitler sah. In den vergangenen Jahren hatte dieser ihm immer wieder versichert, dass es zu keinem Krieg mit England kommen würde. Der Admiral hatte ihm geglaubt.

Was Kommodore Dönitz betraf, den Führer der U-Boote, so hatte er es nicht unterlassen, immer wieder auf die geringe Stärke der U-Boot-Waffe hinzuweisen. Er hatte gebeten, Hitler davon zu unterrichten, dass sie nicht in der Lage sein würde, England wesentlichen Schaden zuzufügen. Noch etwa sechs Wochen vor Kriegsausbruch, am 22. Juli, überbrachte Admiral Raeder den höheren Offizieren der U-Boot-Waffe Hitlers Äusserung, dass Deutschland unter gar keinen Umständen gegen England Krieg führen würde. Vier Wochen später rief man Dönitz Hals über Kopf aus dem Urlaub zurück, damit er die Kriegsvorbereitungen gegen England persönlich leite.

Dieser Mann sass an eben jenem 3. September 1939 in seinem Befehlsstand, einer Baracke am ominösen Toten Weg in der Nähe von Wilhelmshaven, als ihm der Nachrichten-Asto, Hans-Gerrit von Stockhausen, den gleichen Funkspruch überreichte: «Total Germany». Der 47jährige Dönitz sagte nur ein Wort: «Verdammt!» Dann setzte er, der bereits den Ersten Weltkrieg als U-Boot-Kommandant erlebt hatte, hinzu: «Dass mir das noch mal passieren muss» und verliess den Raum.

In seinen Memoiren schreibt Dönitz über die ersten Stunden des Zweiten Weltkrieges: «Nach der englischen Kriegserklärung am 3. 9. 1939 und dem um 13.30 Uhr eingegangenen Befehl der deutschen Seekriegsleitung «Beginn der Feindseligkeiten gegen England sofort», traten am gleichen Tage der Marinegruppenbefehlshaber West, Admiral Saalwächter, der Flottenchef, Admiral Böhm, und ich zu einer Besprechung in der Funkstation Neuende bei Wilhelmshaven zusammen.

Tiefer Ernst beherrschte unsere Aussprache. Wir wussten, was ein Krieg gegen England bedeutete. Am 4.9.1939 erfolgte der erste englische Luftangriff auf die Wilhelmshavener Schleusen und die im Hafen liegenden Kriegsschiffe. Mit grossem Schneid flogen die Engländer im Tiefflug an und opferten sich ohne nennenswerten Erfolg. Meine U-Boot-Offiziere waren durch den eigenen Abwehrerfolg optimistisch gestimmt. Ich nahm sie daraufhin zusammen und sagte ihnen meine Ansicht über den kommenden Krieg: «Nehmen Sie diesen Krieg sehr ernst! Seien Sie sich darüber klar, er wird sehr lange, vielleicht sieben Jahre dauern, und wir werden froh sein, wenn er dann mit einem Vergleich endet».

3

Geleit und Minenlegen – Der missglückte «Wikingen»-Vorstoß – Unternehmen «Weserübung» – Den Engländern zuvorzukommen – Mann über Bord! – «Glowworm» und die «Operation Wilfred» – In Drontheim – «Willst Du zur U-Boot- Waffe?»

Als ich an Bord kam, war der Name «Theodor Riedel», der bisher in blanken Messingbuchstaben auf blauem Grund beiderseits des Achterschiffs angebracht gewesen war, schon entfernt worden. Der gesamte Rumpf hatte einen dreifarbig gescheckten Tarnanstrich bekommen und sah aus wie ein Indianer auf dem Warpath. Aus Verschleierungsgründen hatte man auch die Mützenbänder der Unteroffiziere und Mannschaften ausgetauscht, und anstelle des Schiffsnamens zeigten sie nur noch das allgemein gehaltene «Kriegsmarine».

Das erst ein Jahr alte Kriegsschiff, jetzt schlicht «Z 6», trug an sich den Namen eines in der Skagerrak-Schlacht gefallenen Chefs einer Torpedoboots-Halbflottille, und gehörte der 2. Zerstörer-Flottille an. Ein schmucker «Dampfer» von 3'100 Tonnen Wasserverdrängung, mit zwei Hochdruck-Heissdampf-Turbinen, die nicht weniger als 70'000 PS leisteten. Damit konnten wir, wenn es sein musste, gut 38 Knoten laufen. Bei einer Marschfahrt von 19 Knoten hätten wir 3'400 Seemeilen zurücklegen können, ohne zu bunkern. Die Kriegsstärke der Besatzung betrug 315 Mann, davon 10 Offiziere.

Mittlerweile war ich Oberleutnant geworden. Als Artillerieoffizier an Bord unterstand mir die Bewaffnung. Wir hatten fünf 12,7-cm-Kanonen. Jedes dieser Geschütze konnte 15 bis 18 Schuss in der Minute feuern. Die Gefechtsgranaten, die wir seit der Mobilmachung an Bord hatten, wogen 56 Kilo das Stück. Neben der Seeziel-Artillerie waren wir noch mit den verschiedenen Kalibern der Flugzeugabwehr (Flak) sowie mit vier Wasserbombenwerfern gegen U-Boote bestückt. Und natürlich mit den Torpedorohrsätzen, Sache des Torpedo-Offiziers.

Unser erster Kriegseinsatz galt dem Schutz von drei Schiffen, die noch vor wenigen Tagen sorglose Urlauber zu den Nordseeinseln gebracht hatten, die ehemaligen Bäderdampfer «Cobra», «Kaiser» und «Roland». Man hatte sie in aller Eile grau gestrichen und zu Minenträgern umfunktioniert, die vor der Deutschen Bucht einen Minengürtel von sieben Einzelsperren legen sollten. «Kaiser» wurde von

dem seinerzeit sehr bekannten Kapitänleutnant d. R. Carl Kircheisz kommandiert, der im Ersten Weltkrieg zu Graf Luckners «Seeadler»-Besatzung gehört hatte, später mit dem Fischewer «Hamburg» die Welt umsegelte und Vorträge hielt.

Wir begleiteten die Minenleger, und schon am 4. September hatte ich meinen ersten Feind im Visier, einen der britischen Bristol-Blenheim-Bomber, deren Anflug Kommodore Dönitz in Wilhelmshaven miterlebt hatte. Das Flugzeug war noch ungefähr 3'000 Meter auf parallelem Kurs fliegend entfernt, als ich das Feuer eröffnete. Die Leuchtspurgeschosse lagen deckend. Direkte Treffer konnte ich nicht beobachten. Von den 24 Angreifern, die ihre Ziele erreichten, wurden sieben abgeschossen und 16 trugen schwere Schäden davon. Nach diesem Fehlschlag hielt sich der Gegner in der Luft monatelang zurück. Auch hier kam es zum sogenannten Sitzkrieg, der sich erst beim Überrollen Frankreichs in einen Blitzkrieg verwandelte.

Für unsere Zerstörer-Flottillen gab es dagegen keine Ruhe. Fast Nacht für Nacht fuhren wir Geleit oder legten selber Minen für einen «Westwall» in der Nordsee, zuweilen bis in den Kanal. In dunklen Nächten drangen wir, wie in einen Vorgarten, sogar in die Themse-Mündung ein und hinterliessen dort eine neuartige Waffe: die Magnet-Mine. Im Gegensatz zur Ankertau-Mine, die durch Berührung detonierte, lag sie auf dem Meeresboden und wurde durch die Eisenmasse des darüber hinwegfahrenden Schiffes ausgelöst. Ihre trickreiche Zündung liess sich manipulieren, etwa so, dass vier Schiffe in trügerischer Sicherheit passieren konnten, während das fünfte das Ding scharf machte und hochgehen liess. Es wurde ein Überraschungserfolg, und schliesslich beteiligte sich auch Görings Luftwaffe am Werfen dieser magnetischen Minen. Und nun geschah das, was die Marine befürchtet hatte. Am 23. November 1939 warf ein deutsches Flugzeug eine solche Mine in das schlammige Flachwasser der Themsebucht. Die Engländer fischten sie heraus und nahmen sie auseinander. Und wenn man einmal eine gegnerische Mine heil in die Hand bekommen hat, findet man auch ein Gegenmittel. Die Briten umgaben nun ihre Schiffe mit elektrischen Kabeln und erzeugten jeweils ein antimagnetisches Feld, das die Funktion der Magnet-Mine aufhob. Ein Verfahren, das wiederum auch wir übernahmen. Zusammengekommen kosteten unsere Minenunternehmen von Oktober 1939 bis März 1940 dem Gegner 68 Frachter und 3 Zerstörer.

Weniger glücklich, gelinde ausgedrückt, verlief ein Vorstoss, der britischen Fischdampfern auf der Doggerbank galt, die wir nach alter Art mit Enterkommandos zu kapern gedachten: das Unternehmen «Wikinger».

Es war am Abend des 22. Februar 1940 und ausserordentlich kalt, was die Dinge noch erschwerte. Wir fuhren mit sechs Zerstörern im Verband unter dem Führer

der Zerstörer (FdZ), dem Kommodore Bonte, der seine Flagge auf «Friedrich Eckoldt» gesetzt hatte. Ihm folgte «Richard Beitzen» und diesem im Kielwasser «Erich Koellner». Wir, auf «Tetje», hatten die taktische Nummer Vier, hinter uns befanden sich «Max Schultz» und «Leberecht Maass». Zum besseren Verständnis hier noch einmal die Friedensnamen.

Ich stand als Artillerie-Offizier auf der Brücke. Um 19.30 Uhr bemerkten wir ein offenbar feindliches Flugzeug. Tatsächlich handelte es sich um eine deutsche Maschine des Kampfgeschwaders 26 vom Typ «He 111». Der Flugzeugführer, ein Feldwebel, und sein Beobachter, ein Unteroffizier, hielten ihrerseits uns für englische Kriegsschiffe. Während wir die deutschen Hoheitsabzeichen rechtzeitig erkannten und unseren Irrtum noch korrigieren konnten, ging das Flugzeug zum Angriff über und traf um 19.44 Uhr das letzte Schiff, «Leberecht Maass», mit einer 50-Kilo-Bombe zwischen Brücke und vorderem Schornstein. Der Zerstörer schwenkte nach rechts, verliess die Kiellinie und geriet «vom Wege ab». Gemeint ist eine für uns minenfrei gehaltene geheime Durchfahrt.

«Leberecht Maass» konnte eben noch signalisieren «Habe Treffer, brauche Hilfe», dann wurde er von einer heftigen Detonation zerrissen. Einem grellen Blitz folgte eine grosse Qualmwolke, die den getroffenen Zerstörer verdeckte. Für kurze Zeit konnte man noch Bug und Heck eben über Wasser erkennen, dann war «Leberecht Maass» verschwunden. Minuten später flog mit Getöse unser Hintermann «Max Schultz» in die Luft.

Wir alle glaubten nun an einen Angriff feindlicher U-Boote, zumal der Horchraum derartige Unterwassergeräusche wahrzunehmen meinte. Als der Ausguck am vorderen Geschütz nun auch noch meldete «Schaumstreifen gesichtet» und damit Torpedolaufbahnen andeutete, befahl unser Kommandant, Korvettenkapitän Böhmig, «Wasserbomben klar» und Sekunden später «Feuererlaubnis!» Vier Wabos flogen in hohem Bogen aussenbords. Die Detonationen schüttelten uns durcheinander. Elektrische Sicherungen flogen heraus, und als unerwartete Nebenwirkung wurde die elektrische Ruderanlage vorübergehend blockiert. «Theodor Riedel» drehte sich im Kreise wie ein Zirkuspfund. Als der Kommandant vorsichtshalber noch «Klar bei Schwimmwesten» durchgab, war auch mir mulmig zumute.

Auch die anderen Zerstörer glaubten, es mit U-Booten zu tun zu haben. Schliesslich kam vom Führerboot «Friedrich Eckoldt» über Kurzwelle die Aufforderung des Flottillenchefs «Melden, wer klar ist!» Drei antworteten sofort: «Beitzen klar» – «Koellner klar» – «Riedel klar»! Der Rest war Schweigen. Von «Leberecht Maass» fanden in dieser eiskalten Winternacht 270 Mann den Tod. Von «Max Schultz» gab es keine Überlebenden. 308 Mann gingen mit ihrem Zerstörer unter...

«Theodor Riedel» lief zurück nach Wilhelmshaven. Als wir anderntags die Jade wieder verliessen, dampften wir durch Felder von Toten in blauer Uniform, auf denen Möwen hockten. Für viele Menschen sind diese silberweissen Vögel etwas Schönes, etwas, das zum Urlaub an der See gehört. Ich habe diese Tiere nie sonderlich gemocht und mag sie auch heute noch nicht.

Wie die spätere Untersuchung ergab, waren die Ursache des Missgeschicks nicht etwa britische U-Boote, sondern britische Minen gewesen, mit denen der Gegner – wie du mir, so ich dir – unsere Gewässer verseucht hatte. «Leberecht Maass» wäre durch den Bombenwurf der eigenen Luftwaffe nicht gesunken, wenn ihn das angreifende Flugzeug nicht zugleich vom Wege abgedrängt hätte. «Max Schultz» wollte ihm vermutlich zur Hilfe eilen und erlitt das gleiche Schicksal. Nur so ist es zu erklären, dass ausgerechnet die beiden letzten Schiffe verloren gingen und nicht die vorderen. Das deutsche Flugzeug wiederum hatte von der Anwesenheit eigener Zerstörer in diesem Seegebiet nichts gewusst. Admiral Raeder räumte in einem Schreiben vom 15. März 1940 an Adolf Hitler ein: «Die nicht rechtzeitige Unterrichtung des Fliegerkorps X durch das Marinegruppenkommando West über die beabsichtigte Zerstörer-Unternehmung hat zu der verhängnisvollen Entwicklung beigetragen...»

Die angeblichen Torpedolaufbahnen beruhten auf der nur geringen Erfahrung unserer Besatzungen. Solche irrtümlichen Wahrnehmungen kamen immer wieder vor. Später, als U-Boot-Kommandant, sind sie mir zuweilen von grossem Nutzen gewesen, besonders vor der Küste von Florida. Eine Zuversicht aber gewann ich aus dem Unternehmen «Wikinger»: Das Glück schient mit uns zu sein; denn ebenso gut hätte auch «Theodor Riedel» der Schlag treffen können.

Wenige Wochen später, Anfang April 1940, begann die unter dem Decknamen «Weserübung» ablaufende Invasion Norwegens. Der Anlass war einfach, nämlich unser Rohstoffmangel. Wir benötigten, vor allem für unsere Rüstung, das so wichtige schwedische Eisenerz. Es wird nahe am Polarkreis in den Gruben von Kiruna gewonnen und in den Sommermonaten vom Hafen Lulea aus über die Ostsee verschifft. Im Winter sind weite Teile der Ostsee durch Eis blockiert. Das schwedische Eisenerz wird dann über die «Erzbahn» zum eisfreien norwegischen Hafen Narvik umgeleitet, der zu allen Jahreszeiten angelaufen werden kann. Für die Frachter gibt es nun zwei Wege. Einmal den durch das offene Meer führenden «äusseren», zum anderen den innerhalb des norwegischen Schärenürtels verlaufenden «inneren» oder geschützten. Letzterer wurde schon im Frieden während der stürmischen Jahreszeit gerne benutzt. Im Kriege bietet der innere noch einen

besonderen Vorteil. Er liegt innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer, ist somit neutral und der britischen Kontrolle entzogen.

Durch die Blockade des äusseren Weges hatten die Briten bereits in den ersten Kriegsmonaten die deutschen Erzeinfuhren erheblich verringern können. Churchill, der damalige Erste Lord der Admiralität, war aber immer wieder darauf zurückgekommen, auch den geschützten inneren Weg durch Minen zu sperren, um die deutschen Frachter aus den neutralen Gewässern herauszudrücken. Bereits im Ersten Weltkrieg hatten die Briten ähnliches erwogen, es aber dann doch unterlassen, da man norwegischen Widerstand fürchtete und der kleinen neutralen Nation gegenüber keine Gewalt anwenden wollte.

Jetzt hatte man weniger Bedenken, die Neutralität zu verletzen. Unter anderem drang der britische Zerstörer «Cossack» im Februar 1940 in norwegische Hoheitsgewässer ein und stellte im Jössing-Fjord den deutschen Tanker «Altmark». Schliesslich war man nach langen Beratungen entschlossen, Ende März den für Deutschlands Rüstung und damit Kriegsführung so wichtigen inneren Weg zu verminen.

Grossadmiral Raeder, der als Seestrategie eine derartige Entwicklung kommen sah, schreibt in seinen Memoiren:

«... Da wir uns in der Marine mit einem bevorstehenden Seekrieg nicht näher beschäftigt hatten, waren auch keine Überlegungen darüber angestellt worden, wie weit die norwegische Neutralität in einem englisch-deutschen Konflikt die Sicherheit unserer (Handels)Schifffahrt nach Narvik gewährleisten würde. Auch die politische Führung und Hitler selbst, dem die Dinge schon von Natur aus fern lagen, hatte diese Frage nicht erwogen, wie ich bald merkte. Ende September 1939 unterrichtete mich Admiral Canaris, Chef des deutschen Abwehr-Dienstes, dass gewisse Anzeichen auf britische Absichten hindeuteten, in Norwegen Fuss zu fassen. Um dieser Gefahr zu begegnen, blieb nur der Weg, den englischen Absichten rechtzeitig zuvorzukommen».

Er hielt Hitler Vortrag über den ganzen Fragenkomplex und schreibt dann weiter: «Bei den Überlegungen über den Zeitpunkt der... Besetzung Norwegens, die den Namen «Weserübung» erhielt, musste in Betracht gezogen werden, dass für den weiteren Einmarsch, vor allem der Zerstörer, die die Gebirgstruppen des Generals Dietl nach Norwegen bringen sollten, lange und dunkle Nächte erforderlich wären... Ich schlug Hitler die nächste Neumondperiode vor und nannte den 7. April als Stichtag. Am 2. April befahl Hitler dann die Durchführung von «Weserübung» für den 9. April 1940».

Soviel zum besseren Verständnis eines Unternehmens, bei dem unseren Zerstörern ungewöhnliche Aufgaben zufielen, die ihr Ende vorbestimmten. Wir befanden

uns am 6. April 1940 mit «Theodor Riedel» und anderen Einheiten in Cuxhaven, als um 14.00 Uhr die Einschiffung der Gebirgsjäger anfang. 1. 200 Mann stiegen im Laufe des Nachmittags auf den Schweren Kreuzer «Admiral Hipper» und jeweils 200 auf «Theodor Riedel» und die anderen Zerstörer. Sie kamen mit Waffen, Munition, Ausrüstung und Krafrädern an Bord, Männer der 3. Gebirgsjäger-Division. Ihr Kommandeur, General Eduard Dietl, und sein Stab gingen zur gleichen Stunde in Bremerhaven an Bord des Zerstörers «Wilhelm Heidkamp». Die Sprache der Gebirgsjäger, meist Oberbayern, Steiermärker und Tiroler, war uns Norddeutschen kaum verständlich. Ich zeigte ihnen, wo sie schlafen sollten, unter Deck auf dem blanken Boden. Die Munitionskisten und das übrige wurden am Oberdeck mit Stahltrossen festgezurr. Niemand von ihnen wusste, wohin es gehen sollte. Die ausserordentlich geheimgehaltenen Entscheidungen der Obersten Führung waren selbst uns Offizieren unbekannt geblieben. Viele glaubten, dass es «gen Engelland» gehen würde. Auf zu einer Invasion der britischen Insel! An Norwegen dachte kaum einer. Um 22.00 Uhr legten «Admiral Hipper», die Zerstörer «Theodor Riedel», «Paul Jacobi», «Bruno Heinemann» und «Friedrich Eckoldt» ab.

Beim Feuerschiff vor der Weser-Mündung stiessen am 7. April die Schlachtschiffe «Scharnhorst» und «Gneisenau» und zehn Zerstörer zu uns, die an der Kolumbus-Kaje in Bremerhaven ebenfalls jeweils 200 Gebirgsjäger an Bord genommen hatten. Zu dieser Stunde kannte noch keiner ihren Bestimmungshafen, und niemand ahnte, dass sie nur noch ganze sechs Tage existieren sollten, bevor sie vernichtet wurden. Von jenen zehn Zerstörern blieb nichts als ihr Ruhm. Aber der Ruhm der Welt ist vergänglich, und heute kennt man nicht einmal mehr ihre Namen: «Wilhelm Heidkamp», «Hans Lüdemann», «Hermann Kühne», «Anton Schmitt», «Dieter von Roeder», «Georg Thiele», «Wolfgang Zenker», «Bernd von Arnim», «Erich Giese» und «Erich Koellner».

Dann ging's los! Dampf in allen Kesseln, der Manometerstand näherte sich dem roten Strich. Um 12.40 Uhr, am 7. April, Signal vom Flottenchef auf «Gneisenau» an alle: «Auf 27 Knoten gehen!» Auf allen Schiffen waren sie in Gefechtsbereitschaft; denn man rechnete damit, dass uns die britische Home Fleet auflauern würde. Der Wind war SSW 5, zunehmend, mittlere Sicht, Seegang 3, ebenfalls zunehmend. Im Laufe des Nachmittags verschlechterte sich das Wetter und entwickelte sich zum ausgewachsenen Sturm.

Der Seegang wurde so stark, dass die Zerstörer heftig jumpten. Es wurde buchstäblich zum Kotzen, und die armen Gebirgsjäger erbrachen sich über das ganze Schiff. Ein kräftig gebauter Leutnant stolperte in meine Nähe. «Lieber in den grössten Feuerhagel, jedes schlimme Gefecht ist mir recht, aber nie wieder Seefahren».

Die Zerstörer sprangen, Wasserschwälle kamen über. Wir versuchten immer wieder, die Munitionskisten mit weiteren Stahlseilen festzuzurren. Vergeblich, sie gaben nach, brachen, und die Brecher fegten die Kisten über Bord. Eine Kiste flog im hohen Bogen auf unser Wasserbombengestell achtern und traf die letzte Bombe. Diese rollte davon, detonierte, und der dicht hinter uns in Kiellinie laufende Zerstörer verschwand für Augenblicke in einer Wassersäule.

Auf «Bernd von Arnim», dem Zerstörer vor uns, stand ein Mann auf einer Geschützplattform. Ein Brecher riss ihn plötzlich hoch und warf ihn aussenbords. Mal war der Mann oben, mal riss ihn die See nach unten. Ich konnte das genau beobachten und hörte trotz des Sturmes seine gellenden Hilferufe. Gewiss, er trug eine Schwimmweste, aber das half ihm nicht viel. Im Nu war der Zerstörer an ihm vorbei.

Auch von «Erich Koellner» wurde ein Besatzungsmitglied über Bord gespült. Auf einigen anderen Einheiten trug die aufgewühlte See ahnungslose Gebirgsjäger auf Nimmerwiedersehen davon. «Bernd von Arnim» verlor sogar noch ein zweites Besatzungsmitglied vor meinen Augen. Sie alle blieben im Kielwasser zurück...

Im Kriegstagebuch des Schweren Kreuzers «Admiral Hipper» heisst es wörtlich: «Die Zerstörer haben bei der achterlichen See erhebliche Schwierigkeiten... Sie fallen nach jeder Seite vom Kurs, wodurch mehrfach Gefahrenlagen eintreten. Zwischen «Wilhelm Heidkamp» und «Anton Schmitt» konnte eine Kollision nur mit Mühe vermieden werden. Nachts haben nachlaufende achterliche Seen auf einigen Zerstörern Wasserbomben über Bord gerissen...»

Trotz der Sturmstärken drängten die Zerstörer ihrem Auftrag gemäss unablässig weiter nach Norden. Inzwischen war uns allen das Ziel der «Weserübung» klar geworden: Norwegen.

Was wir aber erst hinterher erfuhren: gleiche Absichten leiteten einen britischen Zerstörerverband, der sich zur gleichen Zeit durch die stürmische See wühlte. Wie vorausgesagt, hatten sich die Engländer nach langen Erwägungen nun doch entschlossen, in Norwegen zu landen und vorweg den nach Narvik führenden Westfjord zu verminen. Ihr Unternehmen trug wie das unserige einen Decknamen: «Operation Wilfred». Beide verfehlten sich nur um Stunden. Die Engländer befanden sich bereits wieder auf dem Rückmarsch, als beide Unternehmen auf merkwürdige Weise, und ohne den Umfang des anderen zu ahnen, tangierten.

Zur gleichen Zeit als verschiedene unserer Zerstörer Leute verloren, wurde auch auf dem britischen Zerstörer «Glowworm» ein Mann über Bord gewaschen. Der

Kommandant bat seinen Verbandsführer, den Mann suchen zu dürfen, verlor bei der Suche jedoch den Anschluss an die anderen Einheiten der «Operation Wilfred». Der Himmel war bedeckt, die Luft diesig, schlechte Sicht. Und so kam es, dass auf einmal ein britischer Zerstörer in unsere «Weserübung» hineinlief.

Es geschah völlig unerwartet, nichts deutete auf die Anwesenheit britischer Kriegsschiffe hin, als ich ihn blitzschnell mit meinem Richtgerät erfasste. Es war ganz einwandfrei, und an seinen Aufbauten erkennbar, ein feindliches Schiff: die «Glowworm». Der Gegner schwenkte auf Parallelkurs und gedachte sich bei dem schweren Seegang auf ein laufendes Gefecht einzulassen. Meine Bitte um Feuererlaubnis wurde durch einen Spruch von «Admiral Hipper» durchkreuzt: «Zerstörer keine Erlaubnis zum Feuern!» Der Schwere Kreuzer nahm selber «Glowworm» aufs Korn und eröffnete mit seinen vier 20,3 cm-Geschützen auf eine Entfernung von 8'400 Metern das Feuer.

Bereits nach der zweiten Salve wurde ein Brückentreffer erzielt. «Glowworm» versuchte, durch Kursänderung dem Feuer auszuweichen und sich hinter einem Rauchschleier zu verbergen, wurde aber in kurzer Zeit zusammengeschossen. Seine Fahrt liess nach. Ich sah seine Besatzung hin und herrennen und dachte: Der ist fertig, die werden jetzt in die Boote gehen. Weit gefehlt, sie dachten überhaupt nicht an ihre Rettung. Als der Schwere Kreuzer durch die Rauchschwaden vorsties, fand er unverhofft den britischen Zerstörer vor sich, der mit aller ihm verbliebenen Kraft auf ihn Zufuhr – bereit zum Rammen. «Hipper» hatte keine Zeit mehr, dem Zusammenstoss auszuweichen. Die «Glowworm» (Glühwürmchen!) rammte mit voller Fahrt ihren 10'000 Tonnen-Gegner und verpasste ihm einen 40 Meter langen Riss in der Flanke. Schwer angeschossen zog sich dann der britische Zerstörer zurück. Minuten später flog er in die Luft...

Der Kampf war vorbei. Ich hatte zum erstenmal erfahren, was Tapferkeit und Härte bedeuten. Das Verhalten des britischen Kommandanten war schwer zu übertreffen. «Admiral Hipper» hat schliesslich die 40 Überlebenden der «Glowworm» aufgefischt, ölverschmiert kletterten und hievten sich die Engländer an den ausgehängten Netzen und Jakobsleitern bei dem schweren Seegang an Bord. Es war das erste Mal, dass auch ich sie nicht mehr als Gegner empfand, sondern nur noch als Seeleute in Not, denen auf jeden Fall geholfen werden musste.

Der tapfere britische Kommandant, Kapitänleutnant Gerard Roope, wurde ebenfalls herausgezogen, verlor aber vor Erschöpfung den Halt und fiel zurück. Ihm wurde post mortem das Victoria-Kreuz verliehen, die höchste britische Kriegsauszeichnung. (1939-45 gab es sie nur 24mal in der Royal Navy).

Winston Churchill, damals noch Marineminister im Kabinett Chamberlain, schrieb zum Unternehmen «Wilfred»:

«Als das Kriegskabinett am Montagmorgen (8. 4. 1940) zusammentrat, berichtete ich, dass das Minenfeld im West-Fjord, südlich von Narvik, zwischen 4.30 Uhr und 5.00 Uhr morgens gelegt worden sei. Ich setzte auch eingehend auseinander, dass sich alle unsere Einheiten auf hoher See befänden. Inzwischen hatten wir die Gewissheit erlangt, dass sich der deutsche Hauptverband auf der Fahrt nach Narvik befand. Einer unserer Zerstörer, die «Glowworm», die zum Verband gehörte, welcher mit dem Legen des Minenfeldes «Wilfred» beauftragt war, hatte unterwegs angehalten, um einen Mann zu suchen, der nachts über Bord gespült worden war, und verlor so den Anschluss an unsere Flottille. Am 8.4., um 8.00 Uhr morgens, meldete die «Glowworm», dass sie etwa 150 Meilen südwestlich vom West-Fjord das Gefecht mit einem feindlichen Zerstörer aufgenommen hätte. Kurz danach funkte sie, dass sie voraus noch einen zweiten Zerstörer gesichtet hätte und später, dass sie von einer überlegenen Streitmacht angegriffen würde. Um 9.45 Uhr verstummte sie –, von da ab hörte man nichts mehr von ihr...»

Am gleichen Tage wurde unsere Kampfgruppe vom Flottenchef detachiert. «Admiral Hipper», die 2. Zerstörer-Flottille mit «Theodor Riedel» und drei weiteren Zerstörern sollten Drontheim erobern. In der Frühe des 9. April gingen wir auf Einlaufkurs. Um 4.12 Uhr eröffnete die norwegische Küstenbatterie von Hysnes das Abwehrfeuer. «Hipper» erwiderte mit den beiden hinteren Türmen. Wir selber nahmen diesen Schusswechsel mit der Küstenbatterie nicht sehr ernst, und sofort nach der Durchfahrt wurden die Gebirgsjäger gelandet, noch grün im Gesicht und weich in den Knien. Aber unsere «Kraxlhuber» erholten sich schnell und, kaum wieder festen Boden unter den Füßen verspürend, stürmten wie die Wilden von Bord und eroberten die Landgeschütze. Wie mir eine Stunde später jener Leutnant erzählte, der lieber ins Gefecht als noch einmal auf See wollte, wären die Norweger von uns völlig überrascht worden. Wir hätten sie beim Frühstück gestört. Ihr Kaffee wäre noch warm gewesen, und die Gebirgsjäger hätten bei Brot und Marmelade kräftig zugelangt.

Auf vier Zerstörern waren durch Sturm und Seegang der beiden Vortage zahlreiche Seeschäden aufgetreten. Hinzu kamen Ausfälle der Wellenlager. Und nicht genug damit, hatte «Theodor Riedel» beim Einlaufen ein Unterwasserriff gestreift und sich die Aussenhaut ein gehöriges Ende aufgerissen. Der Kommandant setzte das Schiff in der Strömmen-Bucht vorsichtig auf sandigen Grund. Dort sollte er im Falle eines britischen Eindringens in den Fjord mit seiner Artillerie und den

Scheinwerfern als Sperrbatterie dienen. Der grösste Teil der Besatzung musste aussteigen. An Bord blieben nur meine Geschützbedienungen, das Flak- und Torpedopersonal. Bei Niedrigwasser sass das Schiff hoch und trocken. Zehn Tage ging das so, aber es gibt Schlimmeres. Zum Glück erschienen keine feindlichen Schiffe.

Dafür griffen Swordfish-Torpedoflieger an. Sie waren vom Flugzeugträger «Furious» aufgestiegen und flogen direkt auf uns zu. Ich sah mit gemischten Gefühlen ihre Torpedos herangleiten. Sie verfehlten uns, knallten gegen die Felsen, und das einzige, was uns traf, waren die Wassersäulen. Einer der Torpedos rutschte auf eine vorgelagerte Sandbank und blieb dort liegen. Natürlich wurde er von uns geborgen. Es war – welche Überraschung – der erste britische Torpedo mit einem Magnetzündungs-Gefechtskopf, den wir in die Hände bekamen. Aber die Engländer kehrten mit 20 Flugzeugen zurück und fielen wie die Hornissen im Sturzflug über uns her. Wir schossen aus allen Rohren «auf Teufel komm raus». Eines von ihnen konnte ich abschiessen. Für diesen Abschuss, und für einiges andere mehr, bekam ich meine erste Auszeichnung: das Eiserne Kreuz.

Fast zwei Monate später, am 8. Juni 1940, konnte «Theodor Riedel» Drontheim wieder verlassen, Kurs Heimat. Unser I. O., Kapitänleutnant Rudolf Menge, und der L. I., Kapitänleutnant (Ing) Ernst Taubert, hatten alles getan, den Zerstörer abzudichten und wieder flott zu machen.

Das Unternehmen «Weserübung» war schon Erinnerung. Die Alliierten waren an drei Stellen in Norwegen gelandet, aber wieder zurückgegangen. Der Kampf um Narvik war zu unseren Gunsten entschieden. Norwegische Streitkräfte hatten bei Drontheim kapituliert. Alles in allem hat die Marine schwer draufzahlen müssen. Zuerst verlor sie den Schweren Kreuzer «Blücher» im Oslo-Fjord, dann wurden die Leichten Kreuzer «Karlsruhe» und «Königsberg» versenkt, und nur wenige Tage nach der Landung in Narvik wurden dort die zehn deutschen Zerstörer durch britische Streitkräfte, allen voran das Schlachtschiff «Warspite», vernichtet. Und «Admiral Hipper» war einen Monat ausser Gefecht gesetzt worden.

Kaum wieder in Wilhelmshaven, erhielt ich den Befehl, mich umgehend im nahen Sengwarden bei Dönitz zu melden. Er war in seinem Zimmer von einer Anzahl von Offizieren umgeben, die mich alle eingehend musterten. Der damalige Kapitän zur See und Kommodore Dönitz – Führer der U-Boote – beeindruckte mich sofort. «Oberleutnant zur See Cremer gehorsamst zur Stelle!»

Da er stets alle untergebenen Offiziere duzte, sagte er zu mir, kaum dass ich vor ihm stand: «Willst Du zur U-Boot-Waffe?» Bei einer solchen Frage darf man nicht

lange nachdenken oder sich gar Bedenkzeit erbitten. Der Fragesteller beobachtete jede Reaktion, und im Rücken spürte ich die Blicke der anderen, die mich unter die Lupe nahmen. Von diesem Treffen erinnere ich mich heute nur noch genau an die Augen von Dönitz.

Und an meine Antwort. «Jawoll, Herr Kap'tän!»

4

Versäumnisse – Das Planspiel der 300-Abwehr und Angriff – Das U-Boot «in der Schwebe» – «Auf U152» – «Rohr eins - los!» – Torpedoversager – Fahren im Fjord.

Es war Juni 1940. Die U-Boot-Waffe bemühte sich, die Versäumnisse früherer Jahre aufzuholen und brauchte Personal. Jeden Monat wurden etwa 12 neue Boote in Dienst gestellt. Im deutsch-englischen Flottenabkommen von 1935 hatte sich Deutschland freiwillig verpflichtet, seine Rüstung zur See auf 35 Prozent der britischen Kriegsschiffstonnage zu begrenzen, um ein friedliches Nebeneinander der beiden Mächte zu gewährleisten. Die U-Boot-Tonnage sollte ausnahmsweise 45 Prozent der britischen betragen. 1938 wurde dies auf 100 Prozent der britischen U-Boot-Tonnage erweitert. Das im sogenannten Z-Plan niedergelegte friedensmässige deutsche Flottenbauprogramm sah für den Zeitraum von 1938 bis 1948 den Bau von 249 U-Booten vor.

Im Rahmen des Gesamtbauprogramms mit seinen eindrucksvollen Schlacht- und Panzerschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und Zerstörern, besass der U-Boot-Bau naturgemäss nur einen kleinen Anteil, noch dazu gestaffelt und über die kommenden Jahre verteilt. Die Werften waren in der Hauptsache durch Grossschiffsbauten ausgelastet, die auch den grössten Teil der zur Verfügung stehenden Geldmittel beanspruchten. Anfang 1939 erhielt der Z-Plan die höchste Dringlichkeitsstufe, im April kündigte Hitler den deutsch-britischen Flottenvertrag, im September brach der Zweite Weltkrieg aus. Nach den Erfahrungen der ersten Monate kam es zu einem Wandel im seestrategischen Denken: Der Z-Plan wurde aufgehoben. Fast fertige Überwasserschiffe wurden zu Ende gebaut, die im Anfangsstadium befindlichen gestrichen und ab Mitte 1941 alle Energie auf den Bau von U-Booten und Flugzeugen verlegt. Die Zugänge betrug etwa ein Dutzend neue Boote monatlich, als ich zur U-Boot-Waffe kam, und stiegen bis Ende des Jahres 1941 auf 20 Boote im Monat an.

All das ändert aber nichts an der Tatsache, dass die deutsche U-Boot-Waffe mit ganzen 57 U-Booten in den Krieg zog. Noch dazu sehr unterschiedlicher Klassen (IA bis IXB) und Grössen (vom 250 Tonnen über Wasser grossen Küsten-U-Boot bis zum 740-Tonnen-Fernfahrt-Typ). Von diesen 57 U-Booten waren nur 46 ein-

satzbereit, und noch weniger – nämlich 22 – atlantikfähig. So erklärt es sich, dass entgegen allen landläufigen Vorstellungen zu Beginn des Krieges lediglich fünf bis sieben U-Boote im Atlantik am Gegner waren.

Nach Clausewitz ist der Krieg die Fortführung der Politik unter Hinzuziehung anderer Mittel. Selten jedoch ist eine Waffe mit derart geringen Mitteln in einen Kampf gezogen; ein Umstand, für den die damalige politische Führung die Verantwortung trug.

Im Winter 1938/39 veranstaltete der Führer der U-Boote, Kapitän zur See Dönitz, mit den Offizieren seiner U-Flotten ein strategisches Planspiel, Seekrieg auf dem Papier: U-Boote im Atlantik. Daraus ergab sich, dass ein erfolgversprechender Handelskrieg gegen England mindestens 300 deutsche Front-U-Boote voraussetzte. Nämlich 100 U-Boote am Feind, 100 U-Boote zur Überholung in der Werft und 100 U-Boote auf dem Marsch zum und vom Operationsgebiet. Ausserdem wurde gefordert, leistungsfähige Nachrichtenmittel zu entwickeln, um ohne Situationskenntnis über grosse Entfernungen hinweg ein Rudel von U-Booten führen zu können. Diese Erkenntnisse wurden in einem Schreiben dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zugeleitet (-FDU Chefsache GKdos 172 vom 28.8.39 an ObdM und Flottenchef – Gedanken über den Aufbau der U-Boot-Waffe -).

Während der Flottenchef, Admiral Boehm, die Forderung unterstützte, antwortete der ObdM nicht. Ein von ihm gebildeter Planungsausschuss wollte die lebenswichtigen britischen Zufahrtswege im Atlantik in erster Linie durch Kampfgruppen starker Überwasserstreitkräfte angreifen lassen, gegebenenfalls im Zusammenwirken mit riesigen U-Kreuzern als Aufklärer und Geschützträger. Man gab dem konventionellen U-Boot und seiner Torpedowaffe kaum eine Chance. Sein Wert war in der Seekriegsleitung umstritten. Adolf Hitler, den ständigen Hinweisen Görings auf die entscheidende Bedeutung einer Luftkriegsführung ausgesetzt, liess sich eher von imposanten Schlachtschiffen beeindrucken. Angesichts dieser unterschiedlichen Auffassungen ist es nicht weiter verwunderlich, dass der von Dönitz immer wieder geforderte beschleunigte U-Boot-Bau bis in den Krieg hinein nicht erfüllt wurde.

Der Seekriegshistoriker Prof. Dr. Jürgen Rohwer ist dem U-Boot-Bau und seinen vermeintlichen Verzögerungen nachgegangen. Er kommt zu dem Ergebnis, dass zwar anfänglich (1936) durch schleppende Auftragsvergabe ein halbes Jahr verschenkt wurde, dass aber bei Ausschöpfung aller vertraglich festgelegten Tonnageziffern, der Werftkapazitäten und der Geldmittel nur wenig mehr als die vorhandenen 57 Boote hätten produziert werden können, nämlich 72 Boote der verschiedenen Typen (darunter allerdings über 40 Boote der grösseren Typen VII und I/IX). «Damit wäre es möglich gewesen, im ersten halben Jahr des Krieges west-

lich Englands und der Biskaya etwa ständig 15 U-Boote im Operationsgebiet zu halten. Tatsächlich beläuft sich die Durchschnittszahl der im Atlantik-Operationsgebiet stehenden U-Boote für die Zeit vom September 1939 bis März 1940 auf etwas über fünf (!) Boote».

Eine Steigerung auf etwa 300 U-Boote wäre nach Rohwer selbst bei einem forcierten U-Boots-Bau im Rahmen der eingegangenen friedensmässigen Bindungen bis 1942 nicht erreichbar gewesen. Sie würde eine weitgehende Einstellung aller anderen Schiffsbauten erfordert haben und wäre von England nicht ohne entsprechende Gegenmassnahmen hingenommen worden (Rohwer an Dönitz mit Schreiben vom 29. November 1977). Wie auch immer, ob 300 Boote oder nicht, selbst in den Memoiren von Churchill und in den geschichtlichen Forschungen der Amerikaner, wird die mangelnde Unterstützung, die man Dönitz angedeihen liess, für unverständlich gehalten. Dabei waren die Briten nicht besser dran. Im September 1939 verfügte die Royal Navy über 60 einsatzbereite U-Boote (von der 662 Tonnen grossen E- bis zur 1'800 Tonnen grossen H-Klasse), einschliesslich der schon 1918/19 (!) gebauten H- und L-Typen mit minderer Aktionsfähigkeit. Elf U-Boote waren im Bau, ein zwölftes, die verunglückte «Thetis», wurde geborgen und unter dem Namen «Thunderbolt» wieder in Dienst gestellt. Auch jenseits des Kanals wurde dem U-Boot in einem modernen Seekrieg keine allzu grosse Bedeutung mehr beigemessen. Man neigte zu starken Überwasserstreitkräften (HMSO, His Majesty's Submarines, London 1945). Nur hatten sich die Briten mit anderen, wenn nicht genau umgekehrten strategischen Problemen auseinanderzusetzen.

Englands Grand Fleet war im Grunde nichts anderes als blosser Abwehr gegen die Bedrohung der eigenen Existenz. England brauchte nicht erst den Konflikt zu suchen, der Konflikt war durch seine insulare Situation bereits latent. Mit einer stetig anwachsenden Bevölkerung seit langem nicht mehr in der Lage, sich auf eigenem Boden zu ernähren, auf die Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus Übersee angewiesen, von denen es letztere als Fertigprodukte einer hochentwickelten Industrie wieder ausführte, war es – um zu überleben – genötigt, seine globalen Verbindungen zu verteidigen: die Wasserstrassen in alle Welt und auf allen Ozeanen. Die weiten Wege zu und von den Dominien, Kronkolonien, Protektoraten und Mandaten.

Manchmal ist jedoch der Angriff die beste Art der Verteidigung und muss sich zwangsläufig gegen alles richten, was diese Lebenslinien gefährden könnte, und sei es noch so abwegig. In Verteidigung seiner insularen Existenz und überseeischen Rückhalte lieferte England die grossen Auseinandersetzungen mit Spanien, Holland und Frankreich auf den sieben Meeren. Und seit Jahrhunderten schon, bis zurück zu den Tagen der Cinque Ports, der Weinflotten und der Magna Charta von

1215, die in ihrem 41. Artikel den Kaufleuten ein sicheres Geleit zu und von den englischen Häfen zusprach, hatte es sich daran gewöhnt, in Krisenzeiten seine Handelsschiffe zusammenzufassen und durch bewaffnete Streitkräfte begleiten und schützen zu lassen: das Konvoi-System war entstanden. Uralt also, aber in zwei Weltkriegen vervollkommenet und noch heute aktuell, wie es die Nato-Manöver zeigen, z. B. das im September 1980 abgelaufene «Teamwork» im Ostatlantik und Kanal.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, lag die Übermacht zur See weiterhin auf Seiten der Briten. Die Kriegsmarine mit ihren langfristigen und unterbrochenen Bauplänen hatte der Grand Fleet nur wenig entgegenzustellen. Um Grossbritanniens Versorgungslinien zu unterbrechen oder gar abzuschneiden, um die Insel zu blockieren, blieb als letztes Angriffsmittel, wenn man von der problematischen Luftwaffe absah, wiederum nur der U-Boot-Krieg übrig. Die Möglichkeit, von der Oberfläche zu verschwinden und sich in der Tiefe zu verbergen, verschaffte einem U-Boot noch immer einen gewissen Vorteil gegenüber Überwasserstreitkräften und der ganzen Waffe entsprechende Erfolge.

Freilich, die Tage eines Otto Weddigen, der 1914 mit «U 9» auf einen Schlag drei britische Panzerkreuzer versenkte («Hogue», «Aboukir» und «Cressy»), und nach dem man die erste U-Boot-Flottille der neuen deutschen Wehrmacht benannt hatte, waren lange vorbei. Zwischen 1918 und 1939 hatte man wirkungsvolle U-Boot-Abwehrmittel entwickelt, und jede Nation hütete ihre Geheimnisse. Empfindliche Aufspürgeräte wurden entwickelt, verfeinerte Wasserbomben gebaut, schnelle U-Jäger und Zerstörer drängte das U-Boot ab und, um es vorwegzunehmen, schliesslich wurde das Flugzeug zum gefährlichsten U-Boot-Gegner. Im Ersten Weltkrieg kamen U-Boote mehr oder weniger sorglos an die Oberfläche. Die neuen Waffen und Systeme taten alles, sie herunterzudrücken – und unten zu halten.

Nichtsdestoweniger hatte die neue deutsche U-Boot-Waffe schon von sich reden gemacht, sowohl durch Einzelaktionen als auch bei Angriffen auf Geleitzüge. In den ersten neun Monaten des Zweiten Weltkrieges waren von U-Booten 300 feindliche Frachter und Tanker, meist Briten und Franzosen, mit einer Gesamttonnage von 1'137'000 Brutto-Register-Tonnen versenkt worden. Das bedeutet rechnerisch sogar das Anderthalbfache an Tragfähigkeit. Das erschien uns damals als eine ganze Menge. Niemand konnte ahnen, dass wir in absehbarer Zeit alleine in einem einzigen Monat fast 1 Million BRT vernichten sollten.

Einige Kommandanten hatten sich besonders hervorgetan, wie Herbert Schultze, Joachim Schepke, Otto Schuhardt, der den Flugzeugträger «Courageous» versenkte, – um nur einige Namen zu nennen –, wie Otto Kretschmer, der später der erfolgreichste U-Boot-Kommandant des Zweiten Weltkrieges wurde, und vor allem Günther Prien, der den grössten Propagandaeffekt erzielte. Mit «U 47» war er am 14. Oktober 1939 in die Bucht von Scapa Flow eingedrungen, Stützpunkt der britischen Home Fleet. Bei diesem bis in alle Einzelheiten von Dönitz selbst vorbereiteten Unternehmen versenkte er das Schlachtschiff «Royal Oak». Unter den 883 Toten befand sich auch ein Admiral, der Befehlshaber des 2. britischen Schlachtgeschwaders. Dieser aufsehenerregende propagandistisch ausgewertete Erfolg, gleich nach Kriegsausbruch, durch den die U-Boot-Waffe in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses rückte, verschaffte Günther Prien eine ungeheure Popularität und den Spitznamen «Stier von Scapa Flow».

Einen ersten Missklang erbrachte die irrtümliche Versenkung des britischen Passagierdampfers «Athenia» durch «U 30» im Nordatlantik noch am 1. Tage der englischen Kriegserklärung. Oberleutnant Fritz Lemp hatte ihn für einen Hilfskreuzer gehalten und keine Zeit verloren, ihn zu torpedieren. Von anderen Fahrzeugen wurden 1.300 Überlebende geborgen, darunter Bürger des damals noch neutralen Amerika. 112 Menschen aber kamen ums Leben. Von deutscher Seite wurde dieser Fehlgriff nie zugegeben, war man anfänglich doch noch bemüht, die von den seefahrenden Nationen völkerrechtlich vereinbarten Bestimmungen der Prisenordnung einzuhalten. Danach durften U-Boote Handelsschiffe, auch bewaffnete, nicht ungewarnt und erst nach Durchsicht auf Konterbande versenken, sofern diese Schiffe keine unmittelbaren Kriegshandlungen vornahmen. Hinterher hatten sie für die Sicherheit der zivilen Besatzungen zu sorgen, wie – das war ihre Sache. Und einiges mehr. Das ganze Abkommen war so unpraktisch, dass die Admiralität in London 1937 Anweisungen herausgab, die diese Regeln lockerten. Von aller Rücksicht ausgenommen waren Handelsschiffe, die im Geleit von Kriegsschiffen einer kriegführenden Nation fuhren diese durften ungewarnt versenkt werden. Geflügeltes Wort: Wer sich in einen Geleitzug begibt, kommt darin um.

Das strikte Befolgen der Prisenordnung brachte deutsche U-Boote in groteske und selbstgefährdende Situationen, bis sich die Lage auf beiden Seiten verschärfte. Der Ausnahmefall entwickelte sich zum Normalfall, stark bewaffnete Konvois sahen sich nun U-Booten gegenüber, die ohne zu zögern angriffen. Erst recht, nachdem Hitler im August 1940 die totale Blockade der britischen Inseln erklärte. Die Schlacht im Atlantik entwickelte sich ungehemmt... Im ersten Halbjahr 1940 wurden 900.000 BRT als vernichtet gemeldet. So sah es aus, als ich im Sommer 1940

zur U-Boot-Waffe kam. Natürlich hatte es auch Verluste gegeben, auf beiden Seiten. Unsere Abgänge beliefen sich in den ersten neun Monaten des Krieges auf 23 Boote. Einige waren auf Minen gelaufen, die meisten durch britische Zerstörer vernichtet worden. Eine Verlustzahl von 2,5 Booten im Monat liess sich – nüchtern gesprochen – rechnerisch verkraften, zumal monatlich nun 13 bis 20 neue Boote hinzukamen. Und wenn sich die Personalfrage lösen liess. Das aber war noch immer der Fall, auch wenn man grundsätzlich nur auf Freiwillige zurückgriff und hohe Anforderungen an den Gesundheitszustand der Bewerber stellte. U-Boots-tauglich –, das wollte schon etwas heissen. Zusammengenommen übte der Nimbus der U-Boots-Waffe, durch entsprechende Propaganda unterstützt, die nichts von den Schattenseiten erwähnte, eine grosse Anziehungskraft auf junge Leute aus.

Wenn man von einer gewissen Überlegenheit des Unterseebootes, sich unter Wasser zu verstecken, spricht, muss man im gleichen Atemzug seine Schwächen nennen. Genaugenommen waren es keine reinen Unterseeboote, sondern Tauchboote, die für mehr oder weniger kurze Zeiträume über einem nassen Abgrund «in der Schwebel» gehalten wurden. War diese Zeit überschritten, waren sie gezwungen aufzutauchen, um buchstäblich Luft zu schnappen und ihre Batterien aufzuladen. Wie und warum, werden wir gleich sehen.

Das U-Boot hat einen doppelten Rumpf, einen stärkeren inneren und einen dünnen äusseren. Der innere, Druckkörper genannt, enthält alle Funktionselemente wie die Kommandoeinrichtungen in der Zentrale, die Antriebsmaschinen, die Unterwasserwaffen, die Funkstation, die Unterkünfte der Besatzung, die ein zwischen all diesen Dingen eingeklemmtes Dasein fristet. Der stählerne Druckkörper ist stark genug, um dem Wasserdruck zu widerstehen, der sich alle zehn Meter Tiefe um jeweils eine Atmosphäre erhöht. Das Boot ist für eine maximale Tauchtiefe entworfen. Überschreitet es diese, wird es zerquetscht wie eine Eierschale. Um es noch einmal deutlich auszudrücken: die Tauchtiefe ist begrenzt und abhängig von der Stärke des Druckkörpers. Die Tauchtiefen der verschiedenen U-Boots-Typen des Zweiten Weltkrieges lagen rechnerisch zwischen 50 und 250 Metern. Tatsächlich wurden sie zuweilen überschritten, bis es im Gebälk zu krachen begann.

Der wesentlich dünnere äussere Rumpf, der mit seinen Aufbauten dem Boot auch die Form gibt, enthält in der Hauptsache die Ballasttanks oder Tauchzellen. Für die Aussenhaut bildet der Wasserdruck kein Problem. Im getauchten Zustand sind die Ballasttanks voll geflutet und der Innendruck gleich dem Druck des umgebenden Wassers. Ist das Boot aufgetaucht, sind die Ballasttanks unten offen. Von oben eingeblasene Luft verhindert das Eindringen von Wasser. Das Boot schwimmt auf der Luftblase. Um zu tauchen, lässt man die Luft oben entweichen.

Das Wasser dringt nach das Boot sinkt und verschwindet. Um wieder nach oben zu gelangen, kann man zum einen die Tanks mit Pressluft ausblasen. Dadurch würde das Boot möglicherweise unerwünscht schnell hochkommen und viel elektrische Energie und Pressluft verbrauchen. Zum anderen kann man dynamisch verfahren und das Boot mit den Tiefenrudern an die Oberfläche steuern, wo sofort die Dieselmotoren die Arbeit übernehmen, deren Auspuffgase das Wasser aus den Tauchtanks drücken. Das letztere war nicht die übliche Art des Auftauchens. Die horizontalen Tiefenruder vorne und hinten wirken wie bei einem Luftschiff, sie heben und senken Bug und Heck.

Sogenannte Trimmzellen innerhalb des Druckkörpers, deren Wasserinhalt je nach Gewichtsbedarf verändert werden kann, halten das Boot im Gleichgewicht oder «in der Schwebelage», damit es seine Tauchtiefe beibehält und weder steigen noch fallen kann. Ein U-Boot ist leichter im Gleichgewicht zu halten, wenn es sich fortbewegt. Im gestoppten Zustand geht die Kontrolle leicht verloren, und es sinkt langsam zu Boden. Das Boot ist dann zuweilen derart empfindlich, dass schon eine kleine Gewichtsverlagerung wie das Gehen eines Mannes von vorne nach hinten genügt, um es aus dem Gleichgewicht zu bringen. Wenn es gejagt wird und still liegt, um sich nicht durch Pumpen und Wassergefälle zu verraten, muss es vollkommen getrimmt, sagen wir ausbalanciert sein. Seine Gewichtswerte verändern sich fortlaufend, schon durch den blossen Verbrauch von Treiböl und Frischwasser. Und zuweilen ganz plötzlich wie nach dem Abschuss von Torpedos, wo es um Tonnen leichter wird und in kürzester Zeit ausgependelt sein muss, um nicht hochzuschleunigen und sich zu verraten, zumal es sich dabei nur auf Sehrohrtiefe befindet. Die Beibehaltung des Trimmings, das Ausgleichen der Stabilität erfordert ein ganzes System von Pumpen, Leitungen, Ventilen, Handrädern und mehr – und entsprechende Übung.

Das U-Boot wird auf zweifache Art angetrieben. Über Wasser durch Diesel-, unter Wasser durch Elektromotoren. Bei Überwasserfahrt laden die Diesel gleichzeitig die Batterien der Elektromotoren auf. Im getauchten Zustand sind die Diesel nicht zu benutzen, da sie Frischluft verbrauchen. Die Elektromotoren entnehmen ihre Antriebskraft den Batterien. Diese sind schwer und umfangreich, und nur die Enge des Bootes setzt ihnen Grenzen. Bei grossen Anforderungen ist ihre Energie bald erschöpft, und das Boot ist zum Auftauchen gezwungen, um sie wieder aufzuladen. Ähnliches gilt auch für den Frischluftbestand, der unter Wasser zur Neige geht und wieder ergänzt werden muss. Das sind in groben Zügen die Stärken und Schwächen der gängigen Tauchboot-Typen, mit denen wir uns im Zweiten Weltkrieg auseinandersetzen hatten.

Das getauchte U-Boot ist mit der Oberwelt durch das Sehrohr oder Periskop verbunden, ein ausfahrbares Fernrohr von ca. 14 Meter Länge. Es gibt ein An-

griffssehrohr mit einem Rundumblick, sein Nachteil war der tote Winkel senkrecht über dem Boot. Daneben gibt es ein Sehrohr für Luftziele, das diesen Sehbereich umfasst. Sein verhältnismässig grosser Kopf macht es für einen aufmerksamen Beobachter über Wasser leichter erkennbar. Im Marinedeutsch nannten wir das Sehrohr «Spargel». Die Sehrohrtiefe, das heisst die Tauchtiefe, bei der ein ausgefahrenes Sehrohr über die Oberfläche hinausragte, betrug 12 bis 14 Meter. Die Oberkante des Turmes, der höchste Punkt des Bootes, befand sich dann etwa sechs Meter unter Wasser.

Im zweiten Halbjahr 1940 versenkten deutsche U-Boote rund 1'500'000 BRT.

Nach einer halbjährigen Schulung, wozu auch das simulierte «Aussteigen» aus einem gesunkenen U-Boot mit dem «Tauchretter» in einem Bassin gehörte, kam ich als Kommandant auf «U 152». Es war das letzte Boot der IID-Serie, eines verbesserten Küsten-U-Bootes von 260 Tonnen Wasserverdrängung unter Wasser. Mit nur 44 Meter Länge waren diese Einheiten eher als klein zu bezeichnen und hiessen im Marinejargon «Einbaum». Sie konnten 150 Meter tief tauchen, waren sehr gut durchdacht und seetüchtig. Bei sparsamer Fahrt konnten sie 5'600 Seemeilen zurücklegen, aber höchstens vier Wochen unterwegs bleiben, dann waren ihre Vorräte erschöpft. Auf dem von den Deutschen Werken gelieferten «U 152» setzte ich meinen ersten Kommandantenwimpel: ein schmales weisses Etwas mit dem Eisernen Kreuz.

Alles war neu: Wimpel, Boot und Kommandant. Das Boot lag an der Pier in Kiel, um übernommen zu werden. Der Kommandant ging an Bord, um auf diesem kleinen Typ Erfahrungen zu sammeln, ehe man ihm eventuell ein grösseres Boot anvertraute.

Am Oberdeck empfing mich der Leitende Ingenieur-Offizier. Bedächtig stieg ich in das Turmluk und in den charakteristischen U-Boot-Mief: eine Mischung aus Dieselölgestank, Essengerüchen, den Ausdünstungen muffiger Klamotten und verbrauchter Luft. Schon beim ersten Festhalten bekamen die Hände einen Fettfilm, den abzuwischen nicht lohnte, weil man sich bei jeder Berührung mit irgendwelchen Rohrleitungen und sonstigem Metall aufs Neue beschmierte und besser mit einem Knäuel Putzwolle abrieb.

Ein neues Leben hatte nun auch für mich in der «Angströhre» begonnen. Das ganze Dasein hatte sich dem U-Boot anzupassen. Essen, Schlafen, Wachegehen, alles auf engstem Raum, in engster Tuchfühlung und in engster Beziehung zur Stählernen Hülle. Es gibt wohl kaum eine Waffengattung, bei der ein Mann sich so sehr auf den anderen verlassen muss, die Gewohnheiten des anderen zu tolerie-

ren und sich der Gemeinschaft zu unterordnen hat. Kameradschaft und starkes Zusammengehörigkeitsgefühl waren bezeichnend für die U-Boot-Waffe und Voraussetzung für einen erfolgreichen Einsatz unter erschwerten Umständen, gewissermassen unter Tage. Meine Besatzung umfasste 25 Mann, darunter drei Offiziere. Wie üblich waren alle Freiwillige und ausgesuchte Marinedienstgrade. Zu dieser Zeit waren noch alle gelernten Fachrichtungen auf den U-Booten vertreten. Einige von diesen Männern begleiteten mich den ganzen Krieg hindurch, und ich werde im Einzelnen noch darauf zu sprechen kommen. Unsere grau-grünen Lederanzüge waren die eigentliche, zweckmässige Uniform, die uns äusserlich alle gleichmachte und in der sich nur der Kommandant durch seine weisse Mütze von den übrigen Männern unterschied. Diese an sich regelwidrige weisse Mütze, im Laufe der Zeit alles andere als weiss, hatte sich in der Marine eingebürgert. Man konnte den Kommandanten schon von weitem und vor allem auch nachts auf der dunklen Brücke besser erkennen.

Die Probe- und Abnahmefahrten von «U 152» wurden in nur wenigen Wochen erledigt. Es folgte der Dienst im Rahmen der 24. U-Flottille, einem Ausbildungsverband, zunächst in Danzig und später in Memel. Diese Häfen in der östlichen Ostsee lagen weit ausserhalb des eigentlichen Kriegsgeschehens und boten zudem vor ihrer Haustür den Vorteil grösserer Tauchtiefen von über 100 Metern in der verhältnismässig flachen Ostsee.

Natürlich waren meine Kriegserfahrungen und die Waffenkenntnisse, die ich mitbrachte, sehr nützlich. Der Umgang mit dem U-Boot selbst, in allen Situationen und mit allen technischen Kniffen, wollte gelernt und erprobt sein, bis man es im Schlaf und aus dem Handgelenk heraus beherrschte. Das umfasste die ganze Skala der Möglichkeiten vom normalen Manövrieren bis zum Alarmtauchen, wenn das Wasser in die Tauchzellen strömt und das Boot in 25 Sekunden oder noch schneller verschwindet. Der Hafen von Memel selbst mit seiner breiten Moleneinfahrt, vor der bei Nordwestwinden eine klotzige Grundsee steht, war für die Seefestigkeit so manchen zukünftigen U-Boot-Fahrers eine harte Probe. Die kleinen U-Boote stampften und rollten, spielten Stehaufmännchen, und jeder im Innern versuchte sich krampfhaft zwischen Rohren und Stahlstrippen festzuhalten, und das Ganze ergab einen Vorgeschmack von den schweren Stürmen im Nordatlantik.

Obendrein machte sich das Maschinenpersonal noch den Spass, die Gasöltanks im Bootsinnern zu entlüften, so dass neben der wilden Schaukelei noch der unangenehme Dunst die Kommandanten-Schüler an das gewöhnen sollte, was ihrer harpte. Im Hafen wiederum lebte die gesamte Besatzung auf geräumigen Wohnschiffen, wenigstens dort wollte man es ihnen so erträglich wie möglich machen. Der eigentliche Zweck der Flottille aber war die Schiessausbildung der Komman-

danten. Tag für Tag mussten wir karren und schiessen, das heisst morgens ins Schiessgebiet auslaufen und abends stets wieder zurückkehren.

Die natürliche Waffe der U-Boote war der Torpedo. Der deutsche Torpedo hatte einen Durchmesser von 53 Zentimetern, wog etwa anderthalb Tonnen und trug eine Sprengladung von 300 Kilogramm. Die Sprengladung sass in einem austauschbaren Gefechtskopf, der Zündmechanismus entscherte sich erst nach einer gewissen Anlaufstrecke. Im Boot konnte also nichts passieren. Der Torpedo wurde nicht mehr wie früher durch Pressluft, sondern durch einen Elektromotor mit Propeller angetrieben. Es gab zwei Standard-Typen, den G7a und den G7e. Während der erste bei kurzen Entfernungen bis zu 44 Knoten schnell war und mit 30 Knoten noch einen Weitschuss bis zu 14 Kilometern ermöglichte, lief der meistverwendete Typ G7e rund 30 Knoten bei einer Distanz von sechs Kilometern. Schnell wie ein abgeschossener Pfeil, war er ein ausserordentlich kompliziertes, und, wie wir sehen werden, empfindliches Instrument, von Spezialisten betreut, die ihn pflegten, regelten, auf die gewünschte Tiefe einstellten usw.

Die Verhaltensweisen der Torpedos waren unterschiedlich. Um die Treffsicherheit zu erhöhen, wurden sie, bevor sie an Bord kamen, von Torpedoversuchsanstalten und Erprobungskommandos (TVA und TEK) auf abgesteckten Bahnen erprobt, wo man jede Abweichung registrierte. Jeder Torpedo bekam darüber sein «Führungsbuch» oder seinen «Steckbrief»; ein Dokument, das ihn an Bord begleitete. Dort wurde er wie ein rohes Ei behandelt, musste auf See alle paar Tage aus dem Rohr genommen und, allgemeinverständlich ausgedrückt, in seinen wichtigsten Teilen nachgesehen werden. Das Rohr lag im Innern des Druckkörpers und war an beiden Enden durch Klappen verschlossen.

Der Preis eines Torpedos entsprach, um es in heutigen Kostenvorstellungen auszudrücken, dem eines mittleren Eigenheims. Es liegt auf der Hand, dass man im Ernstfall zu erwägen hatte, ob sich sein Einsatz dem Wert entsprechend lohnte, oder ob man die Beute eventuell, und wenn die Umstände es zuliessen, auch durch Artillerie- oder Sprengwaffen vernichten konnte.

Mit derartigen Überlegungen brauchten wir uns während der Ausbildung nicht zu beschweren. Tag für Tag lief die Schiessflottille ins Übungsgebiet. Dort verteilten sich die einzelnen Boote auf die ihnen vom Schiessleiter zugewiesenen Planquadrate und versuchten, ihren pfeilschnellen «Aal» auf ein Zielschiff loszuwerden, das das Schiessgebiet kreuze. Zuweilen war ein ganzer Geleitzug aufgeboden, und die Schiessflottille wurde zur taktischen Flottille, die im Rudel anzugreifen sich bemühte.

Und nun ist es soweit. «U 152» hat drei Bugtorpedorohre, sie sind geladen. Die Rohre sind starr, man zielt mit dem ganzen Boot. Das Boot ist getaucht, das Ziel-

schiff nähert sich, wird grösser und grösser. Der Kommandant hat es im Fadenkreuz des Sehrohrs, das zum Angriffssehrohr wird. Er erkennt den Kurs des Gegners, wenn es nicht gerade im Geleit zickzackt, schätzt dessen Geschwindigkeit, seine Entfernung, hält vor und setzt zum Angriff an...

«Rohr eins klarmachen zum Unterwasserschuss».

Unten im Boot pflanzt sich das Kommando wie ein Echo fort. Sonst ist es still, alles lauscht gespannt. Gurgelnd strömt das Wasser in das Rohr, der Druck wird ausgeglichen. Es klickt –, der Fertighebel rastet ein.

«Mündungsklappe öffnen».

«ist geöffnet», kommt die Antwort.

«Rohr eins fertig».

«ist fertig».

«Rohr eins – los!»

Ein leichtes Zittern ist zu verspüren: der Torpedo hat das Boot verlassen. Ab geht die Post!

Während der Kommandant förmlich am Sehrohr klebt, in sich versunken, hat unter ihm in der Zentrale der Obersteuermann die Stoppuhr in der Hand. «Fünf Sekunden – zehn Sekunden – fünfzehn Sekunden – »

Sie dünken ihnen wie eine Ewigkeit. Was ist denn, noch nichts? Habe ich mich verschätzt, stimmen die Werte nicht? Das kann doch wohl nicht angehen -

«zwanzig Sekunden – fünfundzwanzig Sekunden – »

«Da – ! Zielschiff signalisiert Treffer, man hat das teure Eigenheim nicht vorbeigeschossen. Na, also – gut gemacht.

Aber sonst geschieht nichts, der Gegner fliegt nicht in die Luft, er rückt und rührt sich nicht, bildlich gesprochen. Nichts passiert. Mit leicht erkenntlichem rot-weißen Übungskopf ohne Sprengladung ist der Torpedo unter dem Zielschiff hindurchgelaufen, eine blubbernde Blasenbahn hinterlassend und, langsamer werdend, eine Rauchwolke ausstossend. Indes sich Fangboote an seine Fersen heften, um das kostbare Stück, wenn es sich verausgabt hat und hochkommt, sofort wieder aufzugreifen. Anderthalb Tonnen schwer.

Alles war nur ein Spiel, niemandem wurde auch nur ein Haar gekrümmt. Es sei denn, der Kommandant müsste sich bei einem Fehlschuss einer bissigen Kritik stellen.

Was aber, wenn unter gleichen Bedingungen im tödlichen Ernstfall der Gegner vom hochexplosiven Gefechtsknopf angenommen wird, und es passiert ebenfalls nichts? Wenn der Gegner sich nicht einmal schüttelt, Kurs und Geschwindigkeit beibehält

und das angreifende U-Boot überhaupt nicht zu bemerken scheint. Dann beginnt das grosse Raten. Ist hier etwa Sabotage am Werk?

Es erscheint kaum glaublich, aber derartige Vorkommnisse ereigneten sich tatsächlich und stürzten die U-Boot-Waffe zu Anfang des Krieges in eine schwere Vertrauenskrise. Die Torpedos, diese hochwertigen Instrumente, hatten im Ernstfall schlichtweg versagt. Beispielsweise begegnete am 30. Oktober 1939 «U 56» (Wilhelm Zahn) den schwersten britischen Schlachtschiffen «Rodney», «Nelson» und «Hood», griff an und versetzte ihnen allenfalls Kratzer an der Aussenbordsfarbe. Alle drei entkamen. Nachdem man in weiteren Einzelaktionen die Unzuverlässigkeit der Torpedos festgestellt hatte, wurde das Unternehmen «Weserübung», die Invasion Norwegens im Frühjahr 1940, zu einer einzigen grossen Enttäuschung. Bei den eingesetzten 32 U-Booten, unter zum Teil sehr bekannten Kommandanten wie Günter Prien, Herbert Schultze u. a., kam es zu völlig ergebnislosen Feindberührungen am laufenden Band. «U 47» (Prien) erzielte Treffer auf zwei Kreuzern, Transportern und dem Schlachtschiff «Warspite», aber alle zogen unverletzt weiter. Die alte «Warspite» lief sogar noch «U 46» (Herbert Sohler), «U 37» (Werner Hartmann) und «U 38» vor die Rohre, ohne dass man ihr ernstlich beizukommen vermochte. «U 25» (Victor Schütze) griff vor Narvik eine ganze Zerstörerflottille vergeblich an. «U 30» (Fritz Lemp) landete seine Torpedos auf dem Schlachtschiff «Barham», wo man sogar den Aufschlag wahrnahm – aber nichts geschah! Alle entkamen.

Dönitz schreibt in seinem Buch «Zehn Jahre und 20 Tage», dass die Hauptwaffe, der Torpedo, in starkem Masse nicht frontbrauchbar war. Mindestens 25 Prozent aller Schüsse waren Torpedoversager. Aus Unkenntnis hatte man sie anfangs als Fehlschüsse gewertet, also lag der Prozentsatz der Versager tatsächlich noch höher.

Das Vertrauen in den Torpedo begann zu schwinden. Die nervlichen Belastungen, denen Kommandant und Besatzung ausgesetzt waren, wirkten sich aus. Prien, der Held von Scapa Flow, der infolge eines Torpedoversagers eine schwere Wasserbombenverfolgung auf sich gezogen hatte, brachte erbittert vor, dass man ihm nicht zumuten könne, «mit einem Holzgewehr zu kämpfen». Die einsatzbereiten und bis dahin bewährten U-Boot-Fahrer erfasste zum erstenmal so etwas wie Niedergeschlagenheit. Dönitz selber fuhr von einer Flottille zur anderen und sprach zu den Besatzungen, die ihn alle persönlich kannten, so dass die Krise allmählich überwunden wurde. Zumal eine sechswöchige Kriegsgerichtsverhandlung gegen alle für die Technik zuständigen Offiziere und Baubeamten die Ursachen ans Licht brachten – oder ihnen doch sehr nahe kamen.

Sie waren physikalischer Natur. Es handelte sich fast ausnahmslos um den vor-

erwähnten Elektro-Torpedo G7e, mit dem die Torpedoversuchsanstalt Eckernförde jahrelang experimentiert hatte. In unseren Breiten, bei günstigem Wetter und ruhiger See. Nun wirkten sich bis dahin unerkannt gebliebene Faktoren auf Zündung und Steuerung aus. Unter anderem beeinträchtigte das gegen die Wirkung der Magnetmine erzeugte antimagnetische Feld der Schiffe die Zündung der elektrischen Abstandspistole Pi 2 im Gefechtskopf, die durch das magnetische Feld des Zieles ausgelöst werden sollte und den Torpedo detonieren liess, in vielen Fällen aber versagte. Der hohe Luftdruck, der sich bei längerer Tauchfahrt einzustellen pflegt, sollte den empfindlichen Mechanismus stören. Der Steuerapparat arbeitete fehlerhaft und fand sein Ziel nicht, kurzum, das ganze Ding zeigte «Mucken».

Natürlich wurde alles getan, um ihnen beizukommen. Aber selbst nach vielen Versuchen, Rückschlägen und Verbesserungen gab es bis 1942 noch Misserfolge. Später erhielten wir einen nagelneuen, treffsicheren Torpedo: den sich selbst steuernden, akustischen TV oder «Zaunkönig». In seinem Kopf waren zwei Geräuschempfänger eingebaut, die das Schraubengeräusch von fahrenden Schiffen aufnahmen. Beim Überwiegen der Lautstärke auf der einen Seite wurde das Steuerruder des Torpedos automatisch nach der anderen Seite gelegt. Der Torpedo pendelte sich von selbst auf die Geräuschrichtung ein, um schliesslich das Schiff von achtern zu treffen. Wir werden sehen, dass auch dieser Aal mehr als launisch, oft unberechenbar lief, und ich sollte meine liebe Not mit ihm haben.

Ferner wurde ein Flächenabsuch-Torpedo mit vorprogrammierten Zickzackkursen erfunden. Auf's Geratewohl in einen Geleitzug gefeuert, musste er mit grosser Wahrscheinlichkeit das eine oder andere Schiff treffen.

Im Mai 1941 verlegte «U 152» befehlsgemäss von Memel nach Drontheim, das ich schon kannte. Als sich im Skagerrak die begleitenden Vorpostenboote und (Minen)sperrebrecher verabschiedeten und zurückdampften, waren wir uns zum ersten Mal selbst überlassen –, ein kleiner Punkt in der weiten Nordsee. Kein Flugzeug liess sich blicken, kein Geleitzug kam in Sicht. Nur eine einsame Treibmine schwamm vorbei und wurde abgeknallt, wie wir's auf dem Zerstörer gemacht hatten. Ohne besondere Vorkommnisse liefen wir in Drontheim ein, in eine schöne Fjordlandschaft mit eindrucksvoller Bergszenerie. Der neue Standort war abwechslungsreich genug, nur mit den Norwegern kam kein rechter Kontakt zustande. Jedenfalls nicht so, wie wir uns das vorgestellt hatten. Die Bevölkerung war und blieb uns gegenüber reserviert. Das Fahren und Schiessen erwies sich nicht anders als in der Ostsee, nur dass die Tiefen der Fjorde, die auf 200 Meter

steil abfielen, beachtet werden mussten. Dem Boot waren bei 150 Metern Grenzen gesetzt, es blieb den ganzen Krieg hindurch ein Schulboot.

Mittlerweile war ich ein friedensmässig ausgebildeter und erfahrener U-Boot-Kommandant geworden. Darüber war ein volles Jahr vergangen. Später, als sich die neuen Boote, aber auch die Verluste mehrten, nahm man sich nicht mehr soviel Zeit. Das hatte Folgen.

Am 7. März war «U 47» (Günther Prien) verlorengegangen. Wie sich erst später herausstellte, wurde es vom britischen Zerstörer «Wolverine» vernichtet. Wenige Tage danach wurde «U 99» (Otto Kretschmer) vom Zerstörer «Walker» schwer angeschlagen und konnte sich im letzten Augenblick selbst versenken. Zur selben Stunde und am gleichen Ort rammte der Zerstörer «Vanoc» ein weiteres U-Boot: «U 100» (Joachim Schepke). Damit waren drei prominente U-Boot-Kommandanten «der ersten Stunde» bei Geleitzugkämpfen im Nordatlantik ausgefallen. Nur Kretschmer, der erfolgreichste U-Boot-Kommandant des Zweiten Weltkrieges überhaupt, wurde gerettet und geriet in Gefangenschaft.

Im ersten Halbjahr 1941 hatten die deutschen U-Boote 1'458'232 BRT feindlichen Schiffsraum versenkt.

Im Juli 1941 wurde ich abkommandiert und übernahm das Frontboot «U333».

5

Neubau «U 333» – Zwischen Werft und AGRÜ-Front – Die Lage im Atlantik – Auslaufen zur ersten Feindfahrt – Ein verlorener Fächer – Winterlicher Orkan – Versenkte Dampfer – Die Schiffbrüchigen der «Ringstad» – Der vierte Frachter – Auf Heimatkurs: «Das Kriegsgericht wartet schon auf Sie».

Es ist zuviel gesagt, dass ich das neue Boot schon übernahm, denn es existierte noch gar nicht. Was da unter den Helgen der Nordseewerke AG Emden zustande kam, sollte erst ein Unterseeboot werden. Vorläufig war es noch ein blosser Torso aus (streng geheim!) 20,5 Millimeter dickem Stahlblech, in den man alles Mögliche hineinstopfte, was sich zum Teil noch auf dem Werftgelände ausbreitete: Trossen, Kabel, Armaturen, Aggregate, Ausrüstungsgegenstände vom Kreiselkompass zur Torpedozielanlage, von der Knopfsteuerung zur Klappkoje, vom Echolot zum elektrischen Herd, Signalscheinwerfer, Funkgerät, Essgeschirr und Woldecken. Man fiel über dieses und jenes, über Kisten und Kasten. Unendlich lange Leitungen waren wie Wollknäuel ineinander verschlungen. Aber die erfahrenen «Werftgrandies» entwirrten gelassen alles, und mit jedem weiteren Tage schälte sich aus diesem Durcheinander das neue Boot heraus.

Mein Leitender Ingenieuroffizier, Georg Hoffmann, und das Maschinenpersonal, das ich mir ausgesucht hatte, kletterten innen umher und prägten sich jeden Winkel, jede Schraube, jeden Spant und jedes Schott ein. Mich erinnerte das alles an die Märklin-Baukästen, mit denen ich als Junge leidenschaftlich gerne gespielt hatte, und ich fand mich auch bald ohne Blaubogen und Zeichnungen zurecht. Wir alle wuchsen sozusagen mit dem Boot auf. Das nannte man dienstlich «Baubelehrung» und war beabsichtigt.

Noch 24 Stunden vor der festgesetzten Indienststellung sah das Boot unmöglich aus. Es gab da eine vielbelachte Marinekarikatur, die den Stapellauf eines erst halbfertigen Schiffes zeigte, dem noch die kahlen Spanten wie Gräten aus den zum Teil noch fehlenden Bordwänden guckten, mit der Unterschrift: Egal Termin ist Termin! Nur mir war nicht gerade zum Lachen zumute, und ich bezweifelte, dass «mein» Boot rechtzeitig fertig werden würde. Schliesslich kam eine Malerkolonnie und überstrich alles, aber auch alles –. Und dann musste die schimpfende Besat-

zung in liebevoller Kleinarbeit die dick aufgetragene Farbe von den Hebeln und Rädern, von Schaltern, Ventilen und Verschlüssen wieder abkratzen.

Wie auch immer, dieses Boot, das bis dahin nur unter einer Bau-Nummer durch die Auftragsbücher der Werft gelaufen war, wurde am 25. August 1941 abgeliefert und in Dienst gestellt. Es war ein VII-C-Boot, eine Weiterentwicklung des Typ VII, von denen über 600 Stück gebaut wurden –, auch dann noch, als man bereits die ersten reinen «Unterseeboote» auf die Reise schickte. Mittelgross und gut zu manövrieren, zuverlässig und ungemein seetüchtig, war dies «das» U-Boot des Zweiten Weltkrieges, das dem Gegner viel Kopfzerbrechen verursachte. Noch fast zwanzig Jahre später diente eines dieser Boote aktiv in Norwegen. Dann wurde es als Geschenk an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegeben, mit der ausdrücklichen Auflage, dass dem Kriegsveteranen «Erhalt und würdige Aufstellung garantiert würden». Heute hat es vor dem Marineehrenmal Laboe auf dem Trockenen seinen Platz.

Das VII-C-Boot verdrängte 760 Tonnen über Wasser, war 66,5 Meter lang, konnte mit insgesamt 3'000 PS starken Dieselmotoren und Doppelschrauben 17 Knoten und mehr über Wasser laufen und hatte bei sparsamer Fahrt eine Reichweite von etwa 9'500 Seemeilen, das heisst rundgerechnet vom Nordsee-Ausgang bis zum Panama-Kanal, beziehungsweise nach Brasilien oder Westafrika und zurück, ohne zu bunkern. Es hatte vier Bug- und ein Hecktorpedorohr und nahm im Allgemeinen 14 Torpedos mit nach draussen. Das VII-C-Boot war schon eine Wucht. Nach den langen Monaten des Einbaums fühlte ich mich wie ein Mann, der vom VW-Käfer auf einen Mercedes umsteigt.

Der Leitende und ich mussten einen Haufen Papiere unterzeichnen. Mit meiner abschliessenden Unterschrift wurde das Boot aus der Verantwortung der Werft entlassen und der Kriegsmarine, in diesem Falle mir, übergeben.

Die Förmlichkeit der Indienststellung: Die Besatzung betritt das neue Boot in ihrer ersten Garnitur Blau, formiert sich, der Eins W.O. macht Meldung. Ein Kommando: «Oberdeck stillgestanden – Front zur Flagge!» Ich sage einige angemessene Worte und schliesse: «Heiss Flagge und Wimpel!» Zum ersten Mal entfaltet sich eine noch saubere Kriegsflagge, und flattert mein alter Kommandowimpel am Flaggenstock auf dem Turm. Damit wird die Bau-Nummer der Werft endgültig in den Akten begraben. Mein Boot heisst nun «U 333» ...

Diese Bootsnummer durfte aber äusserlich nicht sichtbar werden; es galt, die Identität zu verschleiern. Wir machten es wie alle anderen Boote auch und suchten uns stattdessen ein nur für den Eingeweihten erkenntliches Symbol. Es gab da schon so einiges: vom Städtewappen bis zum Schneemann, vom Einhorn bis zu den olympischen Ringen. Der Phantasie waren keine Grenzen gesetzt. Schepke hatte sich einen Tiger zugelegt, Prien natürlich einen Stier und Kretschmer ein

Hufeisen – das ihm persönlich Glück brachte, er überlebte. Strenggenommen waren alle diese Malereien am Turm samt und sonders, sagen wir mal ausserhalb der Dienstvorschrift, und bevor man in See ging, mussten sie verschwinden. Doch sonst drückte man oben beide Augen zu. Meine Besatzung und ich entschlossen uns, drei kleine Fische an den Turm malen zu lassen. Ich weiss heute nicht mehr genau warum, vielleicht hatte uns der damals populäre amerikanische Schlager «Three little fishes» dazu angeregt. Möglich, wir in der Marine hörten nicht unbedingt nur völkische Musik.

Es folgte noch ein Essen mit der Betriebsleitung der Werft, der Arbeiterabordnung und dem Standortkommandanten von Emden. Einen Tag danach habe ich «U 333» von Emden durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel überführt. Dort wurden wir für die kommenden Monate der 5. U-Flottille zugeteilt. Wieder war es eine reine Ausbildungsflottille, geführt von Korvettenkapitän Karl-Heinz Moehle.

Als nächstes erschienen die Ingenieur-Offiziere des U-Boot-Abnahmekommandos (UAK) bei mir an Bord, an ihrer Spitze Kapitän zur See R. Bräutigam, ein erfahrener U-Boot-Kommandant des Ersten Weltkrieges. Seit 1935, dem Beginn der neuen U-Boot-Waffe, war er wieder dabei und schickte sich nun an, das neue Boot kritisch unter die Lupe zu nehmen. Wie das so ist bei Kritikern, er schlug die Hände überm Kopf zusammen, und das Maschinenpersonal musste einiges, vorwiegend in den Rohrleitungen, wieder umbasteln. Was allen am meisten imponierte, war die erstklassige Schweissarbeit am Bootskörper. Sie war buchstäblich überlebenswichtig und hatte einen Wasserdruck bis zu 25 Kilogramm pro Quadratzentimeter auszuhalten –, das sind 10 Tonnen auf den Quadratmeter. Jedenfalls soweit es die als Grenze gesetzten 250 Meter Tauchtiefe betraf. Einige von uns liessen es, umständebedingt, darauf ankommen und erreichten mit ihren Booten noch grössere Tiefen ohne Schäden davonzutragen. Es war da noch ein gewisser Spielraum. Die UAK-Phase ging zu Ende, nachdem man jeden Mann mit allen nur möglichen Unfällen und Maschinenstörungen, mit jeder nur denkbaren Notsituation vertraut gemacht hatte. Nun wurde «U 333» zur AGRU-Front weitergereicht.

Die AGRU-Front (Kommandeur Korvettenkapitän Ing. H. Müller) war die technische Ausbildungsgruppe für Front-U-Boote, d. h. für neue Boote, die unter frontmässigen Bedingungen zwischen Heia, Bornholm und Eckernförde eingefahren werden sollten. So wurden wir beispielsweise, natürlich in sicherer Entfernung, auch der Detonation einer scharfen Wasserbombe ausgesetzt, um den Neulingen einen Begriff von deren ohrenbetäubenden Knall zu vermitteln. Eine der immer

wieder geprobt Funktionen war das Schnell- oder Alarmtauchen, bei dem das Boot in 28 Sekunden und weniger von der Oberfläche verschwunden und bis auf 20 Meter weggetaucht sein musste. Ich habe es immer so gemacht, dass ich beim «Alarm»-Befehl sofort die Entlüftung der Tauchzellen ziehen liess, worauf die Luft oben entwich und das unten eindringende Wasser das Boot sinken liess. Man sprang von der Brücke durchs Turmluk ins Bootsinnere, wie man ging und stand. Ich, als Kommandant, sprang immer als letzter hinein, wenn das Wasser bereits über die Turmkante schwabberte. Die zwei Steigeleitern, von der Brücke in den Turm, vom Turm in die Zentrale hinunter, nimmt man nicht etwa Stufe für Stufe, sondern lässt sich einfach fallen. Gewöhnlich sind fünf Mann auf der Brücke. Wer nicht schnell genug hinunterrutscht, dem tritt der Nächste auf den Kopf. Gewiss, das ist riskant, wenn auch das kleinere Übel, und geht nicht immer ohne Verletzungen ab.

Dagegen mutet der Fall eines Kameraden, der bei einem Flugzeugangriff in der Biskaya blitzschnell nach unten verschwand, eher komisch an. Mit ihm an Bord tauchte das Boot weg, aber in der Eile war seine weisse Kommandantenmütze zurückgeblieben und schaukelte nun auf den Wellen. Die Briten fischten sie auf und mussten sich damit zufriedengeben.

Als ausgebildeter Voll-Artillerist konnte ich bei unseren Geschützübungen nichts mehr hinzulernen. «U 333» trug auf dem Oberdeck ein 8,8-cm-Geschütz, dessen Mündung mit wasserdichten Pfropfen verschlossen wurde, und auf der Plattform hinter der Brücke eine 2-cm-Flak (Flugzeugabwehrkanone). Die AGRU-Front probte zwar in der Ostsee Angriffe auf Geleitzüge und Duelle mit Zerstörern, vernachlässigte dagegen die Abwehr anfliegender Maschinen. Sie bedeuteten uns damals noch nicht viel, und obgleich die Briten bereits die Vernichtung eines U-Bootes durch ein mit Radar ausgerüstetes Flugzeug gemeldet hatten, bezweifelten wir das, wie wir auch noch das Problem der Ortung unterschätzten, das sich dann bald zu einer tödlichen Gefahr für uns entwickeln sollte. Die Funker übten hauptsächlich das Senden und Aufnehmen von Funksprüchen. Das einzige, was uns später mit der Heimat verband, spärlich genug, und der Zügel, mit dem uns der Befehlshaber der U-Boote aus der Ferne lenkte, der kurze, pfeifende Ton im Kopfhörer, im Stakkato der Morsezeichen und verschlüsselt obendrein.

Das Jahr 1941 neigte sich dem Ende zu. Im November hatte «U 81» (Friedrich Guggenberger) den Flugzeugträger «Ark Royal» versenkt. Kurz darauf vernichtete «U 331» (Hans-Dietrich v. Tiesenhausen) das Schlachtschiff «Barham». Es waren Erfolge von Einzelgängern; im Ganzen gesehen betrug die Beute der deutschen U-

Boote im zweiten Halbjahr 1941 erheblich weniger als zuvor, nämlich 713'658 BRT. Das Ergebnis einer unzulänglichen Luftaufklärung, des ausgeweiteten Operationsgebietes und der im Verhältnis dazu noch immer geringen Anzahl von U-Booten im Atlantik.

Seit dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbour am 7. Dezember 1941 befanden sich die USA mit Japan im Kriegszustand. Vier Tage später hatten Deutschland und Italien den Vereinigten Staaten den Krieg erklärt. Für die U-Boote im Atlantik änderte das an der Gesamtlage weniger, als man annehmen sollte, da die USA bereits vor diesem Ereignis auf See faktisch gegen uns gekämpft hatten. Nicht nur, dass sie den Briten 50, wenn auch veraltete Zerstörer überlassen hatten, unter Umgehung ihrer Neutralitätsgesetze Kriegsmaterial lieferten, ihre sogenannte Sicherheitszone weit nach Osten vorschoben und kontrollierten, Island besetzten, liessen sie auch noch die Geleitzüge, die sich Kriegsmaterial aus den USA abholten, durch ihre Seestreitkräfte absichern. Obwohl Deutschland an sich den Krieg mit den USA vermeiden wollte und Hitler jeden Angriff auf die Sicherungsfahrzeuge verbot, kam es zu einem ersten Zwischenfall mit dem US-Zerstörer «Greer», dem weitere folgten. Nachdem dann der amerikanische Marineminister Knocks am 15. September 1941 einen Schiessbefehl auf deutsche U-Boote erlassen hatte, war der offene Konflikt nur noch eine Frage der Zeit. Amerikanische Historiker (Langer und Glaeson) beurteilen das Zwischenstadium sarkastisch und meinen, dass das Erstaunliche daran nicht der Verlust einiger amerikanischer Schiffe war, sondern dass es nicht viel mehr gewesen sind.

Unser eigentliches Problem aber war das Aufspüren der Geleitzüge überhaupt. Natürlich bewegten sich die atlantischen Konvois auf bestimmten und möglichst kurzen Routen, aber die kürzesten waren immerhin noch gut 3'000 Seemeilen lang. Alles hatte sich ins Riesige ausgeweitet. Die Marine, der man eine eigene Luftaufklärung eifersüchtig vorenthielt, verfügte über kein Langstreckenflugzeug, um diesen Raum von oben zu überschauen, und der niedrige Gesichtskreis eines U-Bootes ist sehr begrenzt. Gelang es trotz allem einem U-Boot, einen Geleitzug zu erfassen, durfte es selbst nicht angreifen, sondern hatte die Fühlung zu halten, Position, Kurs und Geschwindigkeit des Konvois dem BdU durch ein gefunktes Kurzsignal zu übermitteln, der alle in Reichweite befindlichen Boote darauf ansetzen konnte. Später, als wir noch nichts davon ahnten, war der Gegner umgekehrt in der Lage, diese auf Kurzwelle gefunkten Signale rasch einzupeilen und den Standort des U-Bootes zu ermitteln. Damit war nicht nur das Boot selbst gefährdet, mehr noch, man konnte einen Geleitzug einfach aus dem bedrohten Gebiet herausnehmen und umleiten.

Wie auch immer – um den ganzen, unendlich weiten Atlantik zu überwachen,

hätte es Scharen von U-Booten bedurft, die wir einfach nicht besaßen. Man glaubt seinen Augen nicht zu trauen, wenn das britische Informationsministerium in einer für die Öffentlichkeit bestimmten Broschüre (HMSO «Merchantmen at War», London 1944, S. 93) behauptet, «... die U-Boote gewannen nicht nur an Reichweite, sondern nahmen auch zahlenmässig zu. Im Frühjahr 1942 waren über 250 zur gleichen Zeit im Atlantik... sie jagten in Rudeln von einem Dutzend oder sogar 20 und 25 ...»

Das war eine völlig utopische Fehleinschätzung, oder auch absichtlich zu hoch gegriffen, um der besorgten Öffentlichkeit die Tonnageverluste zu rechtfertigen. Die Wirklichkeit sah für uns viel schlechter aus. Zwar war der U-Boot-Bau beschleunigt angelaufen, aber wir hatten auch Verluste (nach dem offiziellen Bericht United States Submarine Losses, World War II, Washington 1963, waren es seit Kriegsbeginn 67 Boote), eine Anzahl wurde noch erprobt. Und erst ab Juli 1941, als der Russlandfeldzug zu unseren Gunsten abgelaufen schien, hatte der U-Boot-Bau Priorität erhalten – zusammen mit dem Flugzeugbau.

Tatsächlich besaß die Kriegsmarine am 1. Januar 1942 im Ganzen 91 U-Boote, davon standen 26 im Mittelmeerraum, 6 westlich von Gibraltar und 4 in Norwegen. Blieben also noch 55 für den Tonnagekrieg im Atlantik übrig. Von diesen 55 lagen allein 33 zur Reparatur, die sich wegen Arbeitermangel verzögerte, in der Werft, 11 befanden sich auf dem Hin- und Rückmarsch, und ganze 11 hielten sich im Operationsgebiet auf.

Mit anderen Worten: Nach mehr als zwei Jahren Krieg hatten wir keine 250 U-Boote, wie man in England glauben machte, sondern lediglich 11 U-Boote in der Schlacht im Atlantik – und das über ein riesiges Gebiet verstreut.

Ende 1941 wurde ich der im Atlantik operierenden Gruppe «Ziethen» zugeteilt. Zwischen Weihnachten und Neujahr liefen wir mit «U 333» zur ersten Feindfahrt aus. In meinem «Kriegstagebuch des Kommandanten» (KTB), das ich von nun an gewissenhaft zu führen und möglichst kurz und bündig zu formulieren hatte, heisst es dazu unter Datum und Uhrzeit, Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft und Vorkommnisse, lakonisch nur: «27.12.1941 – 10.00 Uhr – Ostnordost Stärke 2 bis 4, Tirpitzmole Kiel abgelegt».

Indessen konnte ich es mir manchmal nicht verkneifen, für die Admiralität, denen das Buch später vorgelegt werden musste, auch offenbar Nebensächliches hinzuzufügen. So heisst es beispielsweise am 31. Dezember 1941 unter Vorkommnisse: «Fröhliche Neujahrsfeier mit Apfelsaft». Da befanden wir uns schon nörd-

lich der britischen Inseln, in der Durchfahrt zwischen den Shetlands und den Färöer, die ich gewählt hatte, um aus der Nordsee in den offenen Atlantik zu gelangen. Wir liefen über Wasser und mit verminderter Fahrt gegen eine ruppige See und hielten Augen und Ohren offen, um allen Gefahren, die jeden Augenblick über uns hereinbrechen konnten, sei es auf dem Wasser oder aus der Luft, zu begegnen. Neujahr wurde der Seegang so widerwärtig, dass er uns zwang, getaucht zu marschieren. Sehr zum Wohlgefallen der ausruhenden Besatzung, deren Gespräche aber schnell verstummten, als wir die ersten Wasserbomben hörten, die jedoch nicht uns galten. Vielmehr erreichten wir unbehelligt von allem den offenen Atlantik und steuerten zielbewusst westwärts.

Zielbewusst –, im weiteren Sinne jedenfalls. Längst hatte ich den versiegelten Umschlag geöffnet, der mir als Geheime Kommandosache vom BdU über die 5. U-Flottille zugestellt worden war und der den Einsatzbefehl enthielt, den nur der Absender kannte. Ich befand mich auf dem Wege zu einem mir angewiesenen Ansteuerungsquadrat, einem Operationsgebiet im Nordatlantik, ziemlich weit westlich, fast schon unter Grönland, und auf dem klassischen Treck der grossen Geleitzüge zwischen den USA und Grossbritannien und umgekehrt. Die in grossen Massstäben denkende Seekriegsleitung hatte alle Meere in Planquadrate eingeteilt und durch Buchstaben und Zahlen markiert. Die beiden Buchstaben meines Befehls bezeichneten ein Gebiet von der ungefähren Grösse der Bundesrepublik und Frankreich zusammen. Der Atlantik ist gross, und drei Fünftel der Erde sind eben von Wasser bedeckt. Die einzelnen Grossquadrate waren neunmal unterteilt, und diese Unterteilungen wiederum neunmal, und diese abermals neunmal, so dass allmählich ein ganz dichtes Netz entstand mit Maschenweiten von nur sechs Seemeilen Seitenlänge. Ein unsichtbares Netz zwar, in dessen Maschen sich auf dem Papier Freund und Feind verfangen konnten – und das im Einzelnen beispielsweise so aussah: BC 8524. Eine Methode der Seekriegsführung, den Ozean mit allem was draufschwimmt taktisch in den Griff zu bekommen.

Sieht man aber über dieses Netz hinweg und der Wirklichkeit ins Auge, so ist alles dahin, und übrig bleibt nur ein Boot, das sich in der Unendlichkeit des Ozeans verliert, ein Pünktchen mit einem beschränkten Gesichtskreis, einsam wie ein schwebendes Blatt über einem nassen Abgrund, über den man besser nicht viel nachdenkt; denn er ist 3'000 bis 4'000 Meter tief.

Und so ziehen wir mit «U 333» westwärts, unter tieffliegender winterlicher Wolkendecke und schlingend und stampfend, während die Dieselmotoren monoton puckern und jeder seiner Funktion nahegeht, auf dem Turm, in der Zentrale, in der Maschine, am elektrischen Ruder, am Funk- und Horchgerät, im Torpedoraum, bis

zum Koch am elektrischen Herd, der nur kocht und für die gute Laune der Besatzung so wichtig ist; denn wie schon Bonaparte bemerkte, marschiert eine Armee auf ihrem Magen.

Indes wechseln alle vier Stunden die Wachen, und die nun freien Leute kriechen teilweise in die noch warmen Kojen ihrer Ablöser, weil nicht für alle Mann feste Schlafgelegenheit vorhanden ist. Und der Kommandant wirft von Zeit zu Zeit einen nachdenklichen Blick auf den Kursstrich in der Seekarte und sucht den bösen Feind. Kaum im Atlantik höre ich, wie «U 701» einen Geleitzug meldet. Das neue Jahr fängt gut an.

Am 2. Januar, nachts und wieder über Wasser. Ich stand auf der Brücke und traute meinen Augen nicht, als ich plötzlich durch mein Doppelglas eine schwarze Rauchwolke sah, die sich am dunklen Nachthimmel schnell verflüchtigte. Die Sicht war gut. Ich wischte die nasse Optik trocken, guckte nochmal – und da war er wieder, mein erster Gegner. Langsam zeigte sich die Silhouette eines Tankers, noch zu weit entfernt, um schießen zu können. Hinter mir war der Himmel schwarz und bedeckt, aber die Luft war kalt und klar, und zufällig kam auch noch der Mond aus den Wolken heraus. Ich drehte mit Höchstfahrt auf den Tanker zu, bot ihm meine Schmalseite – und dann hatte ich ihn etwa 400 Meter entfernt vor mir.

Es ist schon manches darüber geschrieben worden, was ein Kommandant fühlt, wenn er den ersten Gegner im Fadenkreuz seines Zielgerätes erspäht. Es wird mit einem Jäger verglichen, der seinen ersten kapitalen Hirsch vor der Flinte hat und vor innerer Erregung zittert. Bei mir war das keineswegs so. Ich war weder aufgeregt, noch eiskalt. Für mich war es eine ganz normale, oft geübte Angelegenheit. Bis zum tödlichen Dialog...

«Rohr 1 bis 3 klar zum Fächerschuss».

Sachlich nüchtern werden Lage, Geschwindigkeit und Entfernung ins Feuerleitgerät für die Torpedos wie in einen Computer eingegeben.

«Mündungsklappen öffnen».

«sind geöffnet».

«Rohr 1 bis 3 fertig».

«sind fertig».

«Fächer – los!»

Ein Zittern läuft durch das Boot, als alle drei Aale in Abständen von jeweils zwei Sekunden ihre Rohre verlassen. Das Boot ist ruckartig um 4,5 Tonnen leichter geworden und muss vorne sofort gegengetrimmt werden. Es klappt alles wie am Schnürchen, hat es doch in der Ostsee beim Schiesslehrgang so exakt funktioniert. Doch was ist das?

Einer macht nicht mit und hält sich nicht an die Spielregeln. Der Tanker denkt gar nicht daran, still zu halten und sich abknallen zu lassen. Er hat, um in der Sprache der Jäger zu bleiben, Lunte gerochen. Vermutlich erspächte sein Ausguck trotz der Dunkelheit die verräterischen Blasenbahnen, und der Kapitän ist kriegserfahren genug, um sofort einzuschwenken. Alle drei Torpedos gehen um Haaresbreite daneben...

Ausserdem kommt das Schiff nun auf mich zu, und es bleibt mir nur übrig, zu wenden. Aus der neuen Position heraus versuche ich, ihm einen Heckschuss zu verpassen und rufe: «Rohr 5 fertig und los!» Nichts zu wollen –, mir ist da bei allem ein kleiner Ruck entgangen, der Zwo W.O. hat nämlich voreilig «auf die Tube gedrückt», und der vierte Aal ist auch schon dahin. Das heftige Stampfen und Schlingern des Boots verhindert ein Nachladen. Aus und vorbei.

Der Tanker wiederum ist zwar so verdutzt, dass er mit seiner Kanone zu schießen vergisst, funkt derweil aber ununterbrochen um Hilfe, gibt SSS SSS SSS und seinen Standort, und holt mir Tod und Teufel auf den Hals. Und so kommt zu guter Letzt doch noch ein Flugzeug des Coastal Command der RAF in niedriger Höhe auf uns zu. Also, da kann man nichts anderes mehr tun als tauchen und sich davon zu stehlen.

Der Tanker war die «Algonquin», ein amerikanisches Schiff von 10'800 Ladetonnen. Er hat den ganzen Krieg heil überstanden.

Ich werden ihn nie vergessen.

Um eine Erfahrung reicher und nicht gerade hochgestimmt, setzten wir die Reise fort. Das Wetter zeigte sich von der unfreundlichsten Seite. Düsterer Himmel, bleigrau das Wasser. Nicht von ungefähr erlaubt der Ladestrich «Winter Nordatlantik» an der Bordwand der Handelsschiffe weniger Ladung als im ruhigen Sommer. Das U-Boot aber steckte bis zum Hals drin und hatte alles über sich ergehen zu lassen. So auch das schwere Unwetter, das sich pausenlos über acht Tage hinzog, in denen der Wind zwischen Südwest und Nordwest drehte und rückdrehte und sich mit Geheule und Gekreische bis zur Orkanstärke steigerte. Am 8. Januar entwickelte sich binnen weniger Stunden ein enormer Seegang, der alles zu zerschlagen drohte, und ein Puster, der die Brecher von den Kämmen riss. Die Sichtweite verengte sich, Regen wechselte mit Schnee, Graupel und Hagel. Soweit das Auge reichte, erblickte es nur rollende Hügel, über deren Seiten Schaumstreifen wie Marmoradern zogen. Das aufgetauchte Boot fuhr buchstäblich den Berg hoch, durchstieß den Wellenkamm, hing mit dem Steven für einen Moment in der leeren Luft und rutschte auf der anderen Seite ins Wellental. Wenn es die Nase wegsteckte, schie-

nen sich achtern die Schrauben zu lüften und durchzudrehen. Danach senkte sich das Heck, die Schrauben verschwanden im Mahlstrom, und der Auspuff brach gurgelnd ab. In den harten Stössen zitterte «U 333» wie eine Stahlfeder in allen Verbänden. Die See, die vorne am Turm hochschlug und von hinten in das offene Brückenkleid lief, deckte uns regelrecht ein. Wir mussten das Turmluk kurzfristig schliessen, damit es nicht absoff.

Die Brückenwache, trotz Ölzeug und Seestiefel nass bis auf die Haut, vermochte mit ihren klammen Fingern kaum die schweren Ferngläser zu halten. Zwischen Sehrohrstützen und Verschanzung eingeklemmt, hingen alle an Haltegurten und Karabinerhaken, was indes nicht verhinderte, dass im Laufe des anhaltenden Unwetters die See einen Ausguckmann abbriss, an Deck schleuderte, und am Auge schwer verletzte.

Von unten gesehen waren die Wellen haushoch, schlugen an Deck wie Lawinen und schwemmen das Wenige fort, das sich greifen liess. Fender und Leinen unter der äusseren Hülle verschwanden, Stützen knickten wie Streichhölzer. Das Boot neigte sich – wie das Pendel in der Zentrale zeigte – bis zu 60 Grad, dass man mit den blossen Händen ins Wasser zu greifen vermeinte, richtete sich aber durch seinen tiefen Schwerpunkt wie ein Stehaufmännchen wieder auf, um sofort zur anderen Seite zu torkeln. Nachts wurde es unheimlich, wenn die schwarzen Hügel unter sternlosem Himmel stiegen und fielen, phosphoreszierende Brecher heranrollten und sich wieder entfernten. Weit und breit nicht die Spur eines Schiffes.

Windstärke 8 war das mindeste, dann steigerte sich der Sturm auf 10 und erreichte in atemberaubenden Böen volle 11 bis 12: Orkan! Bei 12 endet die Skala der messbaren Werte, es heisst in den meteorologischen Hinweisen: Windgeschwindigkeiten von 118 bis 133 km/Stunde, verwüstende Wirkung, Luft mit Schaum und Gischt angefüllt, See vollständig weiss, jede Fernsicht hört auf, Wellenlänge 300 Meter und mehr...

Das Bootsinnere glich einem Würfelbecher, in dem alles durcheinanderwirbelte. Die etwas zu tun hatten, tasteten sich von Halt zu Halt. Schlafen war kaum möglich, man döste vor sich hin. Die in den Hängematten lagen, pendelten wie das zum Trocknen aufgehängte Zeug hin und her, die in den Drahtkojen schnallten sich fest. Was auf den Tischen lag, war trotz der umrahmenden Schlingerleisten längst hinuntergefallen, mehr als die Hälfte unseres Essgeschirrs längst zerbrochen; hier wäre Blech praktischer als Steingut gewesen. Auf dem Herd hielt sich

nichts, schon gar kein warmes Essen. Die Luft im Boot war dick von Gerüchen und kalt obendrein, jedoch noch immer erträglicher als lange unter Wasser.

Winter Nordatlantik – Das Kriegführen hört bei solchem Wetter von alleine auf, weil jeder genug mit sich selbst zu tun hat. Auch als wir unverhofft einen Tanker sichten, etwa 3'000 Meter entfernt. Ich versuche Fühlung zu halten und gehe auf Parallelkurs, um vielleicht nachts anzugreifen, was wegen der hohen See und der gewaltigen Dünung jetzt nicht möglich ist. Der Wind bläst mit vollen Backen in Stärke zehn. Mal ist der Dampfer auf einem Wellenberg, mal im Tal verschwunden. Dann verliere ich ihn aus den Augen. Schneefall und zwischen 1'000 und 100 Metern wechselnde Sicht. Als wir nachmittags wieder aneinandergeraten, schwenkt der Tanker sofort auf mich zu. Auch dieser Kapitän ist nicht von gestern. Schneeböen trennen uns erneut. Ich versuche noch einmal einen Anlauf mit hoher Fahrt, muss aber abbrechen, da die überkommenden Seen die Brückenwache mitzunehmen drohen. Drehe bei, um den Orkan abzureiten, das heisst auf der Stelle zu treten, und mache zeitweise nur eine Seemeile in der Stunde.

Das gleiche wiederholt sich anderntags, als aus einem Vorhang von Schneeschemenhaft ein Dampfer zum Vorschein kommt, im Rhythmus der See verschwindet, auftaucht und wieder verschwindet. Ich lasse wieder aufdrehen, komme aber nicht heran, und der Dampfer läuft mir vor der Nase weg. Als ich ihm noch schneller folgen will, reisst die See den Ausgucksmann aus seinem metallenen Haltegurt und verletzt ihn.

So geht das Tag für Tag. Zwischendurch, wenn es nicht mehr auszuhalten ist, befehle ich «Alle Mann auf Tauchstation» und gehe in den Keller. Die wilden Bewegungen lassen nach, aber noch bei 40 Metern wiegt sich das Boot, und erst bei 50 Metern liegt es ruhig. Wir räumen auf. Der Koch bringt einen herrlich duftenden Eintopf auf den Tisch, über den alle herfallen. Essen und Schlafen, nichts hören, nichts sehen. Musik -? Bloss keine Musik, sie wäre nur ein Lärmfaktor. Die Besatzung braucht unbedingt Ruhe.

Als wir nach Stunden wieder aufsteigen, geniesst der Kommandant das Vorrecht, das Turmluk zu öffnen und als erster nass zu werden. Nun steht er wieder auf der Brücke, ein Handtuch um den Hals geknotet, und das Wasser läuft ihm ins Ölzeug oben rein und unten wieder raus. Das triefende Fernrohr lässt sich kaum noch trockenwischen, und es hat wenig Sinn, es überhaupt zu benutzen. Bei diesem Wetter braucht man nicht einmal den Himmel zu schauen, kein Flugzeug lässt sich blicken. Die Zeit vergeht, ehe der Tiefpunkt überwunden ist, der Sturm abflaut, die Schneeböen aufhören und sogar die Sonne wieder minutenlang erscheint.

Auch der Flachs kommt wieder zu Wort, und Eins W.O. und Kommandant wechseln alberne Sprüche. So sagt der Eins W.O.:
Ein neues Wetter zieht herauf, die Wolken ballen sich zuhauf, es regnet ohne Unterlass, und Hund und Herde werden nass.

Worauf der Kommandant entgegnet:

Bald wird das Wetter wieder schön, man sieht den Hund zur Herde gehn, der Schäfer bläst auf der Schalmei, und Hund und Herde stehn dabei.

Na, bitte!

Der BdU dirigierte uns in einen Angriffsraum. Am 18. Januar lief uns im Quadrat BC 65 ein Dampfer von 5'861 BRT über den Weg, der achtern eine Kanone grösseren Kalibers trug. Diesmal ging alles ganz schnell, sozusagen im Handumdrehen. Er zeigte sich immer nur für Sekunden, und in diesen kleinen Intervallen gab ich um 13.15 Uhr einen Doppelschuss auf ihn ab. Kurz darauf zwei Detonationen –, und eine dritte! Vermutlich explodierte zusätzlich sein Kessel. Das Schiff blies Dampf ab und sank über den Achtersteven. Aus -!

Die erste Beute von «U 333». Wie man aus den Funksprüchen ersah, war es der britische Frachter «Caledonian Monarch», mit einer Ladung Weizen auf der Reise von Halifax (Kanada) nach London. Er gehörte zu einem Convoy mit der Codenummer SC 63, den das schwere Wetter mitsamt seinen Geleitfahrzeugen, drei kanadischen Korvetten und vier britischen Zerstörern, auseinandergerissen hatte. Als man sich wieder formierte, fehlte «Caledonian Monarch». Der Kapitän hiess James Valentine Steward. Leider konnte in der noch immer hochgehenden See kein Mensch gerettet werden.

Zum Jubel war uns keineswegs zumute. Nur wenn ich unterm Strich die Baukosten von «U 333», die bei 1,5 Millionen Reichsmark lagen, mit dem angerichteten Schaden abwog, so hatte sich «U 333» schon beinahe bezahlt gemacht. Es fragte sich nur, wer bei diesem Geschäft den längeren Atem hatte.

Vier Tage später konnten wir unseren zweiten Dampfer verbuchen, die «Vassilios A. Polemis», einen schon 35 Jahre alten Griechen von 3 429 BRT. Auch dieses Schiff kam im Ballast von Kanada und wollte nach Glasgow, Nachzügler eines Convoys von 30 Einheiten. Ich hatte die «Polemis» durchs Sehrohr beobachtet,

war um 7.00 Uhr in Schussposition, tauchte und löste aus 700 Meter Entfernung den Torpedo. Da ich seine Fahrtgeschwindigkeit hatte präzise ermitteln können, traf der Torpedo nach der Stoppuhr in genau 57 Sekunden. Der Grieche brach in der Mitte durch, der Schornstein kippte vornüber auf die Brücke, und nach 10 Minuten war das Schiff verschwunden. Ich tauchte auf und fuhr an die Rettungsboote heran. Zum erstenmal empfand ich als Kommandant das Elend schiffbrüchiger Besatzungen. In einem der Boote lag ein Mann mit Verbrennungen quer über eine Ducht. Ich liess Verbandsmaterial und Brandbinden herüberreichen, und versah sie mit Hartbrot und Zigaretten. Nachdem wir gesehen hatten, dass sie Mast und Segel setzten, gaben wir den Leuten noch den Kurs nach Halifax – ungefähr 250 Seemeilen entfernt. Wie ich später hörte, wurden von den 33 Mann zwölf vom Dampfer «Lionidas M. Kondylis» aufgepickt und nach Halifax gebracht.

Die Nacht zum 24. Januar 1942 war leicht dunstig, aber sternenklar. Wir marschierten wieder aufgetaucht, als in den Morgenstunden mein dritter Dampfer in Sicht kam. Der Ausguck neben mir, ein erfahrener Handelsschiffer, schätzte ihn auf 10'000 bis 12'000 Ladetonnen. Ich liess zum Unterwasserangriff «einsteigen» und gab einen Schuss aus Rohr 1 ab. Der Torpedo lief in drei Meter Tiefe und traf. Der Dampfer, ein Norweger namens «Ringstad» stoppte, sackte nach vorne weg und blies Dampf ab. Kurz darauf glitt er über den Vorsteven in die Tiefe.

Ich beobachtete wieder, dass die Besatzung in die Boote ging und tauchte auf. Die Männer wirkten ausserordentlich ruhig, sie hatten auch ihre Verwundeten bereits verbunden. Die Rettungsboote waren gross, gut ausgerüstet und mit einem Löschfunktender versehen, den sie jetzt benutzten. Wir bekamen mit, dass sie ihre Torpedierung und genaue Position meldeten. So konnte ich mich mit der «U 333» nicht länger aufhalten und musste schnell fort vom «Tatort».

Mein Kriegstagebuch sagt nichts weiter aus über die Behandlung der «Ringstad»-Schiffbrüchigen, und ich erinnere mich auch nur noch verschwommen an jene Stunde. Erst 1979, mehr als 37 Jahre später, erfuhr ich in Norwegen nochmal die Einzelheiten. Demnach hatte die «Ringstad» eine Besatzung von 37 Norwegern gehabt, von denen sich zehn retten konnten, ausserdem hatte sie eine Geschützbedienung von sechs Engländern als Passagiere geführt. Drei kamen ums Leben.

Die 1923 auf der Deutschen Werft in Hamburg gebaute «Ringstad» gehörte der Reederei Olav Ringdal in Oslo, war 4'766 BRT gross und unterwegs von Cardiff

nach Halifax. Einen Tag vor unserer Begegnung hatte der Funker der «Ringstad» einen Notruf des Norwegers «Leiesten» (6'000 BRT) aufgefangen, den ein deutsches U-Boot torpediert hatte. «Ringstad» änderte ihren Kurs und wurde nur sechs Stunden danach auf 45 Grad 50 Min Nord und 51 Grad 4 Min West ebenfalls versenkt. Die beiden gehörten zu einem grossen Geleitzug, den der Orkan zerstreute. Die «Leiesten» ging auf das Konto von «U 82» (Siegfried Rollmann). Um die Verlustliste abzurufen: Auch Rollmann wurde mit seinem Boot zwei Wochen später bei den Azoren in die Tiefe geschickt.

Der Kapitän der «Ringstad» war inzwischen verstorben. Aber ein weiterer Augenzeuge, der damals 20 Jahre alte Heizer Roar Boye Børresen, berichtete über die Versenkung: «Es war meine zweite Fahrt mit der «Ringstad». Ich erinnere mich noch ganz genau. Es war ein Sonntagmorgen, und ich kam von der Kaffeepause. Wir wollten die Öltanks über den Maschinen reinigen, um für den Hafen St. John bereit zu sein, in den wir Montag einlaufen sollten. Unten im Maschinenraum spürten wir die Explosion nicht, wir fühlten nur so etwas wie einen schweren Bums. Der Torpedo muss in die Ladung China Clay gesaust sein, in die Porzellanerde, die wir mithatten. Sie wird, glaube ich, für Rüstungszwecke gebraucht. Unser Zweiter Offizier befürchtete einen weiteren Torpedo und jagte uns sofort in die Rettungsboote. Keiner von uns durfte seine Sachen aus dem Logis holen. Glücklicherweise konnten wir an Steuerbord unser Boot ohne Schwierigkeiten zu Wasser lassen. Zwei von den anderen Booten wurden jedoch zerschlagen. Infolgedessen waren die übriggebliebenen überfüllt. Das Schiff sank innerhalb 20 Minuten.

Wir sassen nun im Rettungsboot, und ich sehe noch heute, wie das U-Boot auf uns zukam. In diesem Augenblick sagte unser Kapitän: «Behaltet euch wie Norweger, sie wollen uns erschiessen». Tatsächlich sah ich den Lauf eines Maschinengewehrs auf uns gerichtet. Es fiel aber kein Schuss. Stattdessen rief ein Mann, ich bin sicher, es war der Kommandant, zu uns herüber. Er fragte nach unserer Nationalität, woher wir kämen, was unser Ziel und unsere Ladung sei. Er sprach Englisch, er bot uns Proviant und Trinkwasser an.

Der Kapitän lehnte ab, wir hätten, was wir brauchten. Der U-Boot-Kommandant wies uns die Richtung nach Ost-Neufundland und gab die Information, dass wir rund 85 Seemeilen von Land entfernt wären. Dann wünschte er uns Glück und sagte, er hoffe, wir würden aufgefischt und bald Land erreichen, und verschwand so schnell, wie er gekommen war. Der Mann war sehr menschlich. Ich glaube heute noch nicht, dass er ein Nazi war, obgleich sein Alter dafür sprach, dass er einer jener fanatischen Killer hätte sein können, die unter Hitler so erzogen wurden. Er war vielmehr ein Seemann. Einer von der Art, wie wir sie hervorbringen.

Er benahm sich nach dem Code der Seeleute, die zwar nicht darauf eingeschworen sind, aber dennoch wissen: Helft einander, wenn in Seenot!»

Auch Leif Meen, Zweiter Offizier und damals 31 Jahre alt, sowie der damalige Bootsmann Arne Egge, heute Lotse an der norwegischen Westküste, bestätigen, dass wir uns um die Schiffbrüchigen kümmerten. Sie sagen: «Das U-Boot kam heran. Ein Mann auf der Brücke wies in eine Himmelsrichtung. Wir wussten sofort, er wollte uns zeigen, welchen Kurs wir zum nächsten Land zu steuern hatten». Die beiden saßen in einem anderen Boot als der Heizer.

Die Boote liefen in nordwestlicher Richtung. Am ersten Tag legten sie 60 Seemeilen zurück. Dann wurden die Winde ungünstig, die Segel mussten eingeholt werden, und die Boote trieben dahin. Bei hohem Wellengang musste ununterbrochen gelenzt werden. Es war sehr kalt, und alles überzog sich mit Eis. Die Kälte erreichte wahrscheinlich 12 Grad unter Null. Einige Männer bekamen Frostbeulen und Erfrierungen. Nach fünf Tagen wurden sie von einem Flugzeug erspäht, das ein Kriegsschiff heranfunke. Der amerikanische Zerstörer «Swanson» nahm sie an Bord, wo sie bestens gepflegt, ärztlich versorgt und in Reykjavik an Land gesetzt wurden.

Dort leitete der norwegische Generalkonsul, Henry Bay, eine sogenannte «Maritime Declaration» ein, wie es im Krieg als auch im Frieden beim Verlust eines Schiffes üblich ist. Einige Überlebende wurden vom Superintendent der norwegischen Shipping and Trademission unter Eid vernommen. Aus dem Bericht geht hervor, dass sich Kommandant und Besatzung des deutschen U-Bootes korrekt benommen haben. Das Richten eines Geschützes oder von MGs vom U-Boot auf ein Boot mit Schiffbrüchigen gilt als gerechtfertigt, da eventuell Handgranaten geworfen werden könnten.

Für uns U-Boot-Kommandanten war eine menschliche Behandlung schiffbrüchiger Seeleute der Feindmächte eine Selbstverständlichkeit. Sie waren keine Gegner mehr –, nur eben Schiffbrüchige, denen soweit wie möglich geholfen werden musste.

Mit der «Ringstad» hatte «U 333» auf seiner ersten Feindfahrt nun schon drei Dampfer versenkt. Meine Besatzung war mit ihrem Kommandanten zufrieden, und auch ich fühlte natürlich eine gewisse Genugtuung. Aber ich war mir sehr wohl bewusst, dass uns diese Handelsschiffe als ziemlich leichte Beute zugefallen waren. Es war alles so schnell gegangen, und ihre Geschützbedienungen waren gar nicht erst zum Schuss gekommen. Zum anderen hatte ich sie als Einzelfahrer erledigt und nicht in einer Geleitzugschlacht. Dabei hatte mir ausserdem noch das schlechte Wetter geholfen, indem es die Formation der Geleitzüge auflöste. Doch

die Befriedigung, so schnell mein «Soll erfüllt» zu haben, war nur kurz und sollte durch die Vernichtung eines vierten Frachters jäh zerstört werden.

Mein Kriegstagebuch verzeichnet:

«31. Januar 1942, Uhrzeit 15.16, Dampfer in Sicht, Entfernung 5'000 bis 6'000 Meter, Einsteigen befohlen. Absicht, unter Wasser so nahe wie möglich heran, um Charakter des Schiffes festzustellen. Von 1'000 bis 350 Meter den Dampfer im Sehrohr mit grosser und kleiner Vergrösserung genau beobachtet. Einwandfrei feindliches Schiff: ein zackender Generalkurs, der nach Irland führen würde. Ein englischer Dampfer mit schmalen Masten, keine Salings, dies gibt es nur bei britischen Dampfern. Am Heck eine Kanone. Keine Neutralitätsabzeichen, keine Flagge. Der Fleischbeutel am Vormast beweist, dass es kein Schwede ist, da die Schweden nur Salzfleisch an Bord haben. Bei Entfernung 500 Meter lasse ich den I. W.O. alle Angaben durchs Sehrohr bestätigen. Zwei Männer sehen mehr als einer.

16.48 Uhr Schuss aus Torpedorohr 1, Treffer Mitte. Dampfer hat Schlagseite nach Backbord, er sinkt noch nicht. Ich lasse meinen Obersteuermann (hat bei Hapag und Sloman gefahren) und meinen Gefechtsrudergänger (bei Lloyd, Woermann, Hansa und Essberger gefahren) den Typ des Dampfers und seine Grösse schätzen und bestätigen. Beide erklären, englischen Dampfertyp zu erkennen. Zweifel sind ausgeschlossen. Nebel kommt auf, ich verliere den Dampfer aus den Augen. Tauche auf und habe zunächst die Absicht, dem Dampfer, der 2'000 Meter Backbord querab liegt, mit Artillerie den Rest zu geben, um meinen letzten Torpedo zu sparen. Ich gebe meine Absicht auf: Der Dampfer funkte auf der 600-Meter-Welle [internationale Seenot-Welle] in englischer Sprache mit Positionsangabe.

Ich lasse einsteigen zum Fangschuss. Gehe wieder ganz nahe auf 400 Meter Entfernung heran. Schuss aus Rohr 5, Treffer in Höhe Schornstein. Als der Qualm verzogen, brennen Aufbauten um den Schornstein herum. Die Back war schon überspült. Plötzlich einsetzender, ganz dicker Nebel. Dampfer im Sinken, kann als vernichtet gemeldet werden.

Abgelaufen auf Heimatkurs. Gebe Erfolgs-FT an BdU ab: Im Quadrat BE 7114 soeben mit letztem Torpedo Passagierfrachter versenkt. Zwei Treffer, Schuss auf 350 Meter», und so weiter und so fort.

Das alles spielte sich westlich der Biskaya ab. Unser Heimatkurs war nunmehr Frankreich.

Meinen Fangschuss hatte ich um 18.33 Uhr gelöst. Aber bereits um 18.00 Uhr hatte der Dampfer, wie schon erwähnt, um Hilfe gerufen und im Klartext gemeldet,

dass er torpediert sei und brenne. Und dieser Hilferuf war nicht nur in England von der Funkstelle Landsend aufgefangen worden, sondern natürlich auch vom Befehlsstand des BdU in Kernevel bei Lorient, wo Admiral Dönitz seit der Besetzung Frankreichs sein Hauptquartier hatte. In dem SOS-Ruf in englischer Sprache hatte sich das sinkende Schiff zuerst als Engländer «Brittany» gemeldet, später jedoch – was wir nicht mehr mitbekamen – seine wahre Identität zu erkennen gegeben:

Es handelte sich um den deutschen Dampfer «Spreewald», einen Blockadebrecher auf der Reise von Ostasien nach Bordeaux...

Dem Operationsstab des BdU war indessen schnell bewusst geworden, was geschehen war. Und während ich noch meine stolze Erfolgsmeldung hinausliess, hatte man von dort aus schon alle Hebel in Bewegung gesetzt, um zu retten, was noch zu retten war, und das war am Ende nicht mehr viel. Und erst nach und nach dämmerte es mir, was ich eigentlich angerichtet hatte. Ich hatte ein deutsches Schiff torpediert. Damit nicht genug. Zu allem Unglück hatte dieses auch noch eine beträchtliche Anzahl englischer Gefangener an Bord gehabt. Das Unglaubliche war geschehen und liess sich nicht mehr gutmachen.

Die ganze Biskaya war aufgescheucht. Von allen Seiten zog der BdU verfügbare U-Boote heran: «U 575» (Günther Heydemann), «U 84» (Horst Uphoff), «U 105» (Heinrich Schuch), «U 123» (Reinhard Hardegen), «U 332» (Johannes Liebe), «U 582» (Werner Schulte), «U 707» (Horst Degen), «U 754» (Johannes Oestermann) und natürlich auch mich. Neun Boote suchten fiebernd nach Überlebenden der «Spreewald». Aber nur Schuch konnte anderntags melden, dass er drei Rettungsboote und drei Flösse mit 24 deutschen Zivilseeleuten und 58 britischen Gefangenen gefunden habe. Wir machten noch weiter, bis am 4. Februar, 16.00 Uhr, die grosse Suchaktion abgebrochen wurde. Glücklicherweise wurden fast alle Beteiligten gerettet.

Und ich hatte das alles verursacht.

Wir kehrten in die U-Boot-Basis La Pallice bei La Rochelle zurück. Meine 45tägige Feindfahrt war zu Ende. Es gab weder Blumen, noch den sonst üblichen netten Empfang. So wie ich ging und stand, schmutzig und unrasiert, KTB und Funkkladde unterm Arm, musste ich in einen Dienstwagen steigen, der mich in rascher Fahrt zur Befehlsstelle des BdU brachte. Der Admiralstabs-Offizier vom Dienst begrüsst mich kurz und kühl:

«Das Kriegsgericht wartet schon auf Sie».

6

Die «Spreewald»-Affäre – Im U-Boot-Bunker von La Pallice – Werkzeiten und Feindpropaganda – Landet der Gegner im Norwegenraum? — Klarmachen zum «Paukenschlag» — Ziel: die Floridaküste.

Die Anklage lautete: «Ungehorsam in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung und Wehrmittelbeschädigung».

Inwieweit meine Handlungsweise den einzelnen Anklagepunkten entsprach, ist mir entfallen, und an die Verhandlung selbst erinnere ich mich heute nur noch verschwommen. Offiziere des Stabes und andere U-Boot-Kommandanten sassen an einem langen Tisch. Den Vorsitz führte ein Kriegsgerichtsrat.

Zum Verständnis des Ganzen hier die Vorgeschichte: Das Motorschiff «Spreewald» der Hamburg-Amerika-Linie war eines von vielen deutschen Handelsschiffen, die in entfernten Gewässern vom Kriegsausbruch überrascht worden waren. Ihre Kapitäne hatten für diesen Fall eine versiegelte Order mit näheren Anweisungen an Bord. Die meisten von ihnen liefen neutrale Häfen an und wurden interniert. Die «Spreewald» hatte sich vor der amerikanischen Westküste befunden. Der Kapitän tarnte sein Schiff als Holländer, liess den Namen «Ena» und als Heimathafen Rotterdam aufmalen und flüchtete über den Stillen Ozean. Ende September 1939 erreichte er Yokohama und danach den von den Japanern besetzten Mandchurei-Hafen Dairen, weltbekannt als Port Arthur (heute Lüta). Dort lag das Schiff, ein Frachter mit Passagiereinrichtungen, zwei Jahre und wartete.

Dann wurde «Spreewald» mit versorgungswichtigen Gütern beladen (Rohgummi, Wolfram, Chinin) und zu einem jener «Kautschuk»-Dampfer, die als Blockadebrecher versuchen sollten, einen deutsch-französischen Stützpunkt zu erreichen. Eine ganze Reihe von Schiffen gelangte auf diese Weise als Einzelgänger, trotz der feindlichen Seestreitkräfte, in aller Stille an ihr Ziel. Von 1941 bis Mai 1942 waren es von 16 deutschen Schiffen immerhin ein Dutzend. Später machten es die veränderten Umstände schwieriger, schliesslich aussichtslos. Von 15 aus dem Fernen Osten nachfolgenden deutschen Schiffen erreichten nur noch 4 Europa, während 7 versenkt wurden, und die restlichen 4 wieder nach Japan zurückkehrten.

Auf den Blockadebrecher «Spreewald» wartete noch eine zusätzliche Aufgabe. Der deutsche Marineattaché in Tokio bekam von der Seekriegsleitung «Weisung, Kautschuk-Schiff «Spreewald», das etwa am 20. Oktober Dairen verliess, auszurüsten für Übernahme 300 Gefangener von «Kulmerland». Auslaufdatum und Eintreffen «Spreewald» auf Treffpunkt werden zeitgerecht an «Schiff 41» und Kulmerland» übermittelt».

Am 21. Oktober 1941 hatte «Spreewald» Dairen verlassen und Mitte November irgendwo auf dem weiten Ozean vom Versorgungsschiff «Kulmerland» britische Zivilgefangene übernommen. Es waren die Besatzungen von feindlichen Dampfern, die der deutsche Hilfskreuzer «Cormoran» (Schiff 41) aufgebracht hatte und die man nach Europa zu schicken gedachte. Aus der «Spreewald» alias «Ena» wurde nunmehr der Norweger «Elg». Blockadebrecher benutzten alle Möglichkeiten der Tarnung, um ihre Spuren zu verwischen. Ausserdem bevorzugten sie möglichst einsame Routen, und vor allem gaben sie nur in bestimmten befohlenen Positionen Funksprüche ab, um nicht ihren Standort zu verraten; hörten aber alles mit, was sich auffangen und entschlüsseln liess. Gegen Ende der Reise, wenn sie ein bestimmtes Seegebiet erreicht hatten, mussten sie sich durch einen festgelegten Funkruf bemerkbar machen. Daraufhin wurde ihnen aus den deutschen Atlantikstützpunkten Geleitschutz entgegengeschickt.

Die deutsche Seekriegsleitung war über den Abgang der «Spreewald» aus dem Fernen Osten unterrichtet, kannte den ungefähren Reiseverlauf und wusste auch, wie das Schiff bei Annäherung an die französische Küste aussehen würde. Dem Marinegruppenkommando West in Paris wurde mitgeteilt: «Chefsache, nur durch Offizier! Spreewald mit Gefangenen und Kautschukladung eintrifft voraussichtlich 5. Februar Gorinde. Marschfahrt 7,5 Seemeilen. Kartenausrüstung französische Küste unzureichend».

Im Allgemeinen wurden zwei, zuweilen auch drei U-Boote abgestellt, um einen Blockadebrecher sicher in den Hafen zu holen. Die gespannte Lage hatte es diesmal dem BdU nur erlaubt, ein U-Boot für den Geleitschutz einzusetzen. Kapitänleutnant Günther Heydemann von «U 575» erhielt vom BdU einen Funkspruch, der besagte: «Spreewald ist getarnt als Norweger «Elg». Sondererkennungsszeichen: Persenning am Vorstag, Wäschejolle am achteren Mast nach achtern. Marsch über die ihnen bekannten Grossquadrate. Küste bei Dunkelheit ansteuern, Weitermarsch Nähe Hoheitsgewässer, Weiteres folgt».

Nun musste sich «Spreewald» erwartungsgemäss melden und konnte kommen. Wir U-Boot-Kommandanten wussten, dass gelegentlich deutsche Blockadebrecher bestimmte Quadrate passierten und waren immer darauf vorbereitet, einen von ihnen zu sehen. Das Quadrat BE 7142, in dem ich mich am letzten Januartag

befand, gehörte nicht dazu. So konnte ich nicht ohne weiteres darauf gefasst sein, einem solchen zu begegnen. Andererseits hatte weder das auf Wartstellung liegende Geleit-U-Boot noch irgend jemand im Stabe des BdU eine Ahnung, wo sich der Blockadebrecher «Spreewald» zur Stunde überhaupt aufhielt, so dass auch wir keine Warnung erhalten konnten. Die «Spreewald», bisher vom Glück begleitet, wollte sich wahrscheinlich nicht gefährden und zögerte die befohlenen Funkprüche hinaus...

So kam es, dass «U 575» in einem ganz anderen Quadrat vergeblich auf den Blockadebrecher wartete, während er mir als unbekanntes feindliches Schiff vor die Rohre lief. Das Resultat war, wie geschildert, katastrophal...

Ich machte meine Aussagen militärisch knapp. Am Ende wurde ich freigesprochen. Da Hessler, der Schwiegersohn von Dönitz, nachweisen konnte, dass der Blockadebrecher «Spreewald» die Befehle, seine Standorte zu melden, nicht befolgt hatte und damit das Missverständnis auslöste.

Es hat im Verlauf des Krieges ähnliche Fälle gegeben. Zum Beispiel den des deutschen Kampfflugzeugs, das den Zerstörer «Leberecht Maass» bombardierte. Oder den Untergang dreier Minenschiffe, der auf mangelnden Informationen beruhte. Oder das deutsche Schnellboot, das in der Danziger Bucht den mit 800 Flüchtlingen beladenen Dampfer «Neuwerk» torpedierte. Ich sollte auch nicht der einzige U-Boot-Kommandant bleiben, der ein deutsches Schiff versenkte. Für mich ist das allerdings nur ein schwacher Trost.

Meine Besatzung hatte natürlich mitbekommen, was geschehen war, hielt aber den Mund; denn die Affäre «Spreewald» unterlag damals grösster Geheimhaltung. In einem Funkpruch an die nach Überlebenden suchenden U-Boote vom 4. Februar 1942 vermerkte der BdU unter Punkt 3: «Den Bootsbesatzungen und Schiffbrüchigen nicht bekannt werden lassen, dass Versenkung durch ein deutsches U-Boot erfolgte». Das könnte einer der Gründe sein, weshalb bis heute so gut wie nichts über diese Tragödie an die Öffentlichkeit drang.

Die Kriegsgerichtsakte St. L. J. I. 50/42 liegt nirgendwo mehr vor. Sie wurde am 4. Mai 1945 zusammen mit anderen Kriegsmarineakten verbrannt.

«U 333» gehörte nun nicht mehr zur 5. Unterseeboot-Flottille nach Kiel, sondern wurde als Frontboot der in La Pallice/La Rochelle stationierten 3. U-Boot-Flottille zugeordnet. Die Vorteile dieser Stützpunkte an der Atlantikküste waren beträchtlich. Die Anmarschwege wurden kürzer, die Reichweiten grösser. Wir lagen unmittelbar an den Weltmeeren und bekamen einen längeren Arm. Die Stadt La Rochelle hat im wechselvollen Verlauf der Geschichte eine schicksalhafte Rolle ge-

spielt. Man braucht nur an Napoleon Bonaparte zu denken, der sich nach seiner endgültigen Niederlage 1815 hier auf das Linienschiff HMS «Bellerophone» begab, um nie wieder lebend französischen Boden zu betreten. Jetzt war die alte Hugonotten-Hochburg, der Richelieu 1628 auf den Leib rückte, fest in deutscher Hand, bis sie im Herbst 1944 von den amerikanischen Invasionstruppen eingeschlossen wurde. Da waren die U-Boots-Flottillen den Amerikanern allerdings zuvorgekommen und hatten sich bereits davongemacht.

Die beiden die Hafeneinfahrt von La Rochelle flankierenden mittelalterlichen Wehrtürme sind eh und jeh ein beliebtes Motiv für Maler gewesen. Seit der deutschen Besetzung wurde das Bild der Landschaft durch massive, aber keineswegs malerische Betonkolosse beeinträchtigt. Das waren die U-Boot-Bunker von La Pallice, sozusagen bombensichere Garagen, in die jeweils zwei, notfalls auch drei Boote vom Typ VIIC einlaufen und repariert werden konnten.

Diese gigantischen, sechs Meter dicken Betonbunker, mit deren Bau man gleich nach dem Waffenstillstand mit Frankreich, im Juni 1940, begonnen hatte, wurden zuerst in Lorient und einige Wochen vor unserer Ankunft auch in La Rochelle fertiggestellt. Es war ungeheuer schnell daran gearbeitet worden, als wolle man etwas nachholen, und die technische «Organisation Todt» (kurz O. T.) hatte es an nichts fehlen lassen. Alles was die U-Boote brauchten, vom Torpedo bis zur Schraube eines Ersatzteiles, war aus Deutschland herangebracht worden. Nach Lorient wurden beispielsweise ganze Teile der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven verlegt. Jeder dieser Bunker hatte 6'000 Tonnen Stahl verschlungen, und die damaligen Kosten betrug jeweils 125 Millionen. Hitler, der für gigantische Bauten und Befestigungen eine Vorliebe hatte, liess sich laufend über den Ausbau der deutschen U-Boot-Stützpunkte berichten. Militärisch unterstand der Ausbau dieser einmaligen Anlagen dem damals Kommandierenden Admiral Frankreich, dem Vizeadmiral Lothar von Arnauld de la Periere. Es handelte sich, zufällig oder auch nicht, um den erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten der Welt, der im Ersten Weltkrieg auf 16 Feindfahrten 194 Schiffe mit einer Gesamttonnage von fast einer halben Million versenkt hatte. Er verunglückte im Februar 1941 tödlich mit seinem Flugzeug kurz nach dem Start in Le Bourget, dem damaligen Grossflughafen von Paris. Die Marine nannte ihn in ihrer zwanglosen Art gerne «Arnold von der Pier».

Die Briten hatten es versäumt, diese Bunker während der Fertigstellung zu bombardieren. Damals wären sie noch verwundbar gewesen und hätten ein lohnendes Ziel geboten. Als sie erst einmal standen, gab es noch keine Bomben, die jene Betonklötze hätten durchschlagen können. Nachdem sich der Gegner dann doch entschlossen hatte, die Stützpunkte Brest, Lorient, St. Nazaire, La Rochelle und

Bordeaux aus der Luft anzugreifen, legte das britische Auswärtige Amt ein Veto ein, das vom Kriegskabinett respektiert wurde. Man wollte die französischen Hafenarbeiter und überhaupt die Zivilbevölkerung dieser Städte nicht gefährden. Erst auf dem Höhepunkt der Atlantik-Schlacht, am 7. Januar 1943, gab Churchill seine Zustimmung, und ein wahrer Bombenregen setzte ein. Allerdings erst nach vorheriger Warnung der Bevölkerung. Das erste Ziel wurde Lorient in der Nacht vom 14. zum 15. Januar 1943.

Mit La Pallice/La Rochelle als neuer Ausgangsbasis fanden wir hier bis zum Sommer 1944 eine zweite Heimat. Die Offiziere des Bootes und ich waren in den Hotels «D'Angleterre» und «D'Etranger» untergebracht. Die Mannschaften logierten in gut ausgestatteten Holzbaracken. Den strapazierten U-Boot-Fahrern sollte es wenigstens im Hafen an nichts mangeln. Nach der ersten Feindfahrt lag «U 333» nun rund 50 Tage zur Reparatur und allgemeinen Überholung in seiner «Bunkergarage». Es hatten sich einige kleinere und grössere Schäden herausgestellt, wie es gerade bei Neubauten häufig der Fall zu sein pflegt. Die Besatzung ging in zwei «Schichten» auf Heimaturlaub und benutzte den BdU-Sonderzug, der sie nach Deutschland brachte. Bei meinem Kameraden Johannes Liebe von «U 332», der mit mir am gleichen Tage in La Pallice eingelaufen war, ging es schneller. Nach einer knappen Woche im Stützpunkt musste er schon wieder auslaufen.

Es ist menschlich und technisch verständlich, dass U-Boot-Fahrern an einer längeren Werftzeit gelegen war, so dass sich auch bei den Werftleuten bestimmte Vorstellungen damit verbunden hatten. In seinen «Betrachtungen über die Wirkungssteigerung des U-Boot-Krieges» vom 26. November 1941 sah sich daher der Befehlshaber der U-Boote zu folgendem Appell veranlasst:

«Ich bin der Ansicht, dass als Länge der Werftzeit, die ein U-Boot nach jeder Unternehmung bedarf, nicht etwa eine vorherige schematische Festlegung von 50 Prozent Seetagen und 50 Prozent Hafentagen zu erfolgen hat, sondern dass angestrebt werden muss, die materielle Bereitschaft in der gleichen Zeit wieder herzustellen (es sei denn, dass grössere Havarien zu beseitigen sind), die die Truppe braucht, um erholt und kampfesfreudig wieder in See gehen zu können».

Woher aber sollte man fachlich geschulte, schnell arbeitende Handwerker und Techniker nehmen? Soweit verfügbar, waren die Spezialisten aus den Heimatwerften bereits in die Atlantikstützpunkte abgezogen worden und arbeiteten als Zivilisten Seite an Seite mit unserem militärischen technischen Personal. So liess es sich nicht vermeiden, in wachsender Zahl französische Hilfskräfte einzustellen. Was

natürlich die Gefahr von Spionage und Sabotage mit sich brachte. Man musste ihnen scharf auf die Finger sehen.

Der britische Marine-Nachrichtendienst kannte natürlich die Probleme einer längeren Werftfliegezeit aus eigener Erfahrung; denn auch die englischen Submarine Crews genossen ihren Heimturlaub. Psychologisch erfahren, benutzte der Gegner dieses Moment als Mittel der Feindpropaganda und verband es geschickt mit der Aufforderung zur Eigensabotage. Sozusagen aus heiterem Himmel erschienen in den Stützpunkten an der Atlantikküste und auch im neuen U-Boot-Stützpunkt Bergen in Norwegen kleine Flugblätter, eher Zettel, nicht grösser als die Innenfläche einer Männerhand. Sie lagen im Bunker auf der Erde, man fand sie im Werkzeugkasten oder auf dem Tisch in der Kantine. Einer dieser Zettel, augenscheinlich in England hergestellt und durch Agenten eingeschleust, hatte folgendes Aussehen:

SECHS WOCHEN URLAUB

für die ganze U-Bootmannschaft,

wenn ein Kumpel im Stützpunkt eine Tauchzelle durch zu starken Luftdruck zum Reissen bringt.

Eine einfache und sichere Sache!

Wenn ein Kumpel die Entlüftung und die Flutklappe einer Tauchzelle schliesst und an dem entsprechenden Anblaseventil etwas dreht, wie um zu prüfen, ob die Druckleitung dicht ist, dann kann er ruhig Weggehen und abwarten, dass der „Unfall« sich ereignet.

Man tut es am besten bei der Standprobe am Pier oder beim Trimmversuch.

Die Sache ist sicher.

Erstens ist das schon oft genug ohne Nachhilfe passiert.

Zweitens kann niemand nachweisen, wer es getan hat.

Jeder Heizer oder Werftarbeiter, der an Bord kommt, kann an dem Anblaseventil gedreht haben.

Drittens vergeht zwischen dem Öffnen des Anblaseventils und dem Platzen der Tauchzelle eine ganze Zeit, bis der Druck zu stark wird. Niemand kann sagen, wann das genau geschehen sein muss.

Sicher ist: Das Boot muss in die Werft – und die Mannschaft hat Werftverlängerung!

Nun war es höchst unwahrscheinlich, dass sich in den ersten Kriegsjahren deutsche U-Boot-Männer bereit fanden, am eigenen Boot Sabotage zu verüben. Vielleicht erwarteten das die Briten auch gar nicht, sie hofften aber wohl, dass ein gewisses Misstrauen Zurückbleiben würde, insbesondere zwischen dem Leitenden Ingenieur eines Bootes und seinen Maschinen-Maaten. Ob ihnen das im Einzelnen gelungen ist, vermag ich nicht zu sagen. Auf «U 333» war das Verhältnis zwischen dem L. I., Oberleutnant (Ing) Georg Hoffmann und seinen Obermaaten Heber, Jurkschatt, Knauf, Nau, Schaika und Schiefer eher kollegial.

Wie dem auch sei, dieser Zettel der Briten bildete den Auftakt zu einer psychologischen Kriegführung, die sich jetzt gezielt auf die deutsche U-Boot-Waffe einzuschliessen begann. In diesem Frühjahr 1942 erhob auch der «Kurzwellensender Atlantik» seine Stimme, die sich fast ausschliesslich an die deutschen U-Boot-Besatzungen auf See und an die Männer in den Stützpunkten richtete. Die operativen Vorteile der neuen Basen waren den Briten selbstverständlich ein Dorn im Auge. Wie schon gesagt, ersparten sie den Frontbooten den langen, gefährlichen Ausmarsch aus Kiel um die Nordspitze Englands herum ins eigentliche Kampfgebiet und denselben langen, riskanten Rückmarsch aus dem Atlantik in die Heimat. Ständig den britischen Flugzeugen über sich ausgesetzt, die von der Insel aus rund um die Uhr Streife flogen.

Am 30. März 1942 sollte ich meine zweite Feindfahrt antreten. Als neues Einsatzgebiet hatte man mir die Küste Floridas, USA, angewiesen. Zwei Tage vorher meldete ich mich aus dem Urlaub zurück. Chef der 3. U-Boots-Flotte war damals Korvettenkapitän Herbert Schultze, Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Wir jungen Kommandanten nannten ihn Vati Schultze, und hinter seinem Rücken schlicht Vati. Der Name sagt alles. Mit «U 48», einem VII B-Boot, hatte er auf acht Feindfahrten bis Juli 1941 insgesamt 26 Handelsschiffe mit 171'000 Tonnen versenkt. Als er zu mir sagte «Die Luft ist dicker geworden», meinte er die Luftlage über der Biskaya und dem Nordatlantik, den die Briten allmählich immer weiter in westlicher Richtung mit Aufklärern und Kampfflugzeugen zu kontrollieren imstande waren.

Dagegen, so hörte ich erstaunt, wären die Amerikaner noch nicht für voll zu nehmen. An der Ostküste schienen sie zu schlafen, gelinde gesagt. Schultze zeigte mir einige Funksprüche, darunter einen von meinem Kameraden Reinhard Hardegen, in dem er sein Einsatzgebiet vor der Ostküste schlicht als friedensmässig be-

zeichnete. Aus einem anderen Funkspruch, von Richard Zapp, ging hervor, dass die Leuchtfeuer und Bojen nicht etwa verdunkelt waren, sondern noch wie im tiefsten Frieden strahlten. Zur Orientierung von Freund und Feind. Die beiden Sprüche stammten zwar aus der zweiten Januarhälfte, waren aber noch vor wenigen Tagen von zurückkehrenden Kommandanten bestätigt worden. Mein zukünftiges Einsatzgebiet vor der Floridaküste liess offenbar nichts zu wünschen übrig.

Die amerikanische Kriegsmaschinerie war also noch nicht angelaufen. Die Schlagkraft eines Landes mit dem grössten Industriepotential der Welt, voll Überfluss und Übermacht, dessen Kriegseintritt ich meinen Leuten gegenüber mit Galgenhumor «Da haben wir wenigstens noch etwas mehr zu versenken» – herunterzuspielen versucht hatte, regte sich noch nicht. Bis dieser Riese sich zur vollen Grösse aufgerafft haben würde, genossen wir noch eine Atempause. Wir – im engeren Sinne: denn natürlich blieb wieder alles an den U-Booten hängen. Schon im Ersten Weltkrieg hatten vereinzelte deutsche Unterseeboote vor der amerikanischen Ostküste operiert, so S. M. S. «U 53» (Kapitänleutnant Rose). Aber ausgerechnet jetzt, zu Beginn des Jahres 1942, wo es wirklich darauf ankam, waren wir zahlenmässig wieder einmal nicht in der Lage, die Gelegenheit auszunutzen.

Admiral Dönitz hatte nur wenige Tage gebraucht, der amerikanischen Feindlage entsprechend zu handeln. Mitte Dezember hatte er vorgeschlagen, 12 der sogenannten fernfahrtfähigen I'100-Tonnen-Boote vom Typ IX zur Ostküste der USA in Marsch setzen zu dürfen. Wider Erwarten wurden nur sechs bewilligt. Minutiös hatte der Chef der Operationsabteilung, der damalige Kapitän zur See und spätere Konteradmiral Eberhard Godt, das Unternehmen vorbereitet, das unter dem Decknamen «Paukenschlag» in die Seekriegsgeschichte eingegangen ist. Es wurde nicht nur ein Paukenschlag, vielmehr ein ganzer Wirbel von Kesselpauken, an dem ich teilhaben sollte.

Der eine Angriffsraum umfasste das Gebiet um Kap Hattaras und den St.-Lorenz-Strom, der andere den karibischen Raum um Trinidad, Aruba und Curacao, die Hauptumschlagplätze für Erdöl. Die Entfernungen betrug 2'200 bis 4'000 Seemeilen. Am 13. Januar wurde der erste, schlagartige Angriff freigegeben. Die Erfolge waren sehr gross. Allein im Januar 1942 wurden 62 Schiffe mit 327'357 BRT versenkt.

Der Historiker Roskill schreibt in seinem Buch «The War at Sea» (Seite 96): «Wenn man die Verheerungen betrachtet, die in den ersten Tagen des Jahres 1942 an der amerikanischen Küste angerichtet wurden, so ist es eine der am meisten überraschenden Tatsachen, dass dort niemals mehr als ungefähr 12 U-Boote gleichzeitig tätig waren».

Auch Roskill irrte. Tatsächlich waren es nicht einmal so viel. Der erste Paukenschlag wurde mit nur 5 Booten durchgeführt, die man nach und nach ersetzte. Wieso es aber zu dieser äusserst geringen Anzahl von Unterseebooten kam und dabei blieb, bedarf einer ausführlichen Erläuterung. Es ist Geschichte, die man erlebt haben muss, um sie für möglich zu halten.

Blättern wir zurück: Um die Jahreswende 1941/42 verfügte die U-Boot-Waffe über 91 Front-U-Boote. Neben den im Mittelmeerraum, vor Gibraltar und im Seebereich Norwegen eingesetzten Einheiten blieben 55 für den Tonnagekrieg im Atlantik übrig. Von diesen unterlagen wiederum 60 Prozent langwierigen Reparaturen in Werften und Stützpunkten. Da von den restlichen 22 noch die Hälfte ins Kampfgebiet und zurückmarschierte, standen schliesslich und endlich nur noch 10 bis 12 U-Boote direkt am Feind.

Völlig unverhofft wurde Admiral Dönitz angewiesen, von diesen wenigen Front-U-Booten weitere Einheiten in den Norwegen-Raum abzuzweigen. Im Führerhauptquartier bestanden offenbar keine exakten Vorstellungen von den vorhandenen Booten und dem notwendigen Operationsaufwand. Trotz des Einspruchs von Dönitz sollten statt bisher 4 nun insgesamt 20 U-Boote ständig für Schutzaufgaben im Norwegen-Bereich herangezogen werden. Da wegen des strengen Eiswinters 1941/42 die Neubauten aus der Heimat nicht rechtzeitig eintrafen, griff man eben auf die Atlantik-Boote zurück. Der Befehl kam über die Seekriegsleitung von allerhöchster Stelle und war nicht zu umgehen.

Am 12. Januar 1942 hatte Adolf Hitler in einer Besprechung mit dem Oberbefehlshaber der Marine, Grossadmiral Raeder, plötzlich gefordert, schwere Seestreitkräfte im norwegischen Raum zu versammeln, da er «auf Grund vorliegender Nachrichten und auf Grund zunehmender Verschlechterung der schwedischen Haltung eine britisch-russische Grossaktion im norwegischen Raum» befürchtete. «Er ist der Auffassung», notierte sich Raeder, «dass an der norwegischen Küste eine starke Kampfgruppe aus Schlachtschiffen und Kreuzern, praktisch die ganze deutsche Flotte, in Zusammenarbeit mit der deutschen Luftwaffe, entscheidend zur Sicherung des norwegischen Raumes beitragen kann. Daher wünscht er unter allen Umständen die Verlegung des Schwergewichtes der deutschen Seestreitkräfte in diesen Raum».

Zehn Tage später zeigte sich Hitler noch stärker von Befürchtungen hinsichtlich Norwegens bestimmt. Vizeadmiral Kurt Fricke, Chef des Stabes der Seekriegsleitung, meldete seinem Vorgesetzten Grossadmiral Raeder nach der Besprechung im Führerhauptquartier: «Für Führer besteht auf Grund neuester Nachrichten völlige Sicherheit, dass England/USA mit allen Mitteln Kriegsablauf durch Angriff in Nordnorwegen entscheidend beeinflussen wollen. Führer ist sich darüber klar, dass

Norwegen Schicksalszone dieses Krieges ist, verlangt daher unbedingtes Eingehen auf seine Befehle und Wünsche für die Sicherung dieses Raumes».

Daher traf wenige Tage nach dem ersten Denkanstoss unser neues Schlachtschiff «Tirpitz» in Drontheim ein. Das war am 16. Januar 1941. Die Schweren Kreuzer «Prinz Eugen» und «Admiral Scheer» folgten am 23. Februar, danach die Schweren Kreuzer «Admiral Hipper» und «Lützow», sowie 8 Zerstörer und 4 Torpedoboote. 20 Unterseeboote beschlossens Hitlers Intuitionsbefehl und durchkreuzten die Planung des BdU.

Man weiss heute noch nicht genau, was im Einzelnen Hitlers Befürchtungen ausgelöst hatte, beziehungsweise wer es war. Lediglich ein britisches Kommandounternehmen hatte Anlass zur Besorgnis gegeben. Auf Befehl von Admiral Lord Louis Mountbatten war ein aus Angehörigen aller Teilstreitkräfte bestehender britischer Stosstrupp in der Nacht vom 26/27. Dezember 1941 etwas südlich von Alesund, an zwei norwegischen Orten überraschend gelandet. Er hatte deutsche Munitions- und Proviantlager in Brand gesteckt, zwei kleine Fabriken, Öltanks und Wehrmachtfahrzeuge gesprengt, ferner 21'000 Tonnen deutschen Schiffsraum versenkt. Im Verlauf des Kommandounternehmens wurden 120 deutsche Soldaten getötet, 98 gefangengenommen und mit 200 jungen norwegischen Freiwilligen nach England gebracht. Die Briten, die sich im Schutze von zwei Zerstörern auf einen Dampfer zurückzogen, hatten 3 Offiziere und 17 Mann verloren, unter ihnen den norwegischen Freiheitskämpfer Hauptmann Martin Linge. Dieser, im Rahmen des grossen Kriegstheaters als blosser Nadelstich geltende «commando raid» hat vermutlich mit dazu beigetragen, Hitler glauben zu lassen, dass eine Invasion Norwegens bevorstünde. Obgleich auch Churchill im April 1942 den Gedanken einer Landung in Norwegen erwog (Roskill, The War at Sea II, Seite 100/101), so wurde diese doch nie ernstlich geplant, da das Konzept der Alliierten die Besetzung Nordafrikas vorsah.

Dennoch hatte das alles zur Folge, dass die Zahl unserer Front-U-Boote, die im Frühjahr 1942 «freie Jagd» vor Amerikas Ostküste haben sollten, drastisch reduziert wurde. Von Mitte März 1942 bis Ende April standen dort nur 6 bis 8 U-Boote zur Verfügung.

Der Befehlshaber der U-Boote musste nicht nur zahlenmässig, sondern auch grössenmässig umdenken. Ein Boot wie «U 333» vom Typ VII mit seinen rund 750 Tonnen Wasserverdrängung (ü. W.) galt als «mittleres Hochseeboot». Im Gegensatz zu den 1'100-Tonnern des «Fernfahrt-ozeanfähigen» Typ IX war es mit einem

Aktionsradius von 7'000 - 8'000 Seemeilen zum Einsatz gegen Geleitzüge im Atlantik entworfen. Um aber mit grossen, schnellen Konvois über Wasser mithalten und zum Schuss kommen zu können, waren grosse Mengen Treibstoff nötig. So hatte man sich im Stab an den Gedanken gewöhnt, die Boote vom Typ VII könnten praktisch nur bis zur Mitte des Atlantiks laufen, dort operieren und wieder umkehren. Wir Kommandanten waren da anderer Ansicht. Die Distanz von La Pallice/La Rochelle bis zur Floridaküste und zurück beträgt rund 8'000 Seemeilen. Hinzu kommen die Seemeilen, die man im Operationsgebiet verfährt. Dennoch glaubten wir, bei sparsamer und sorgfältig kalkulierter Geschwindigkeit mit dem für 7'000 Seemeilen gedachten Treibstoff die Strecke bewältigen zu können. Wir gedachten verbrauchsbewusster zu fahren und möglicherweise unser Bunkervermögen zu erhöhen. Die L. I. s waren da erfinderisch, und mein Leitender liess sich einfallen, Teile der Trink- und Waschwasserzellen mit Dieselöl zu füllen. Das konnte eigentlich nur mit Zustimmung der Besatzung geschehen, die sich bis an die Grenze des Erträglichen einzuschränken hatte. Die längeren Reisen erforderten auch mehr Proviant. Wir verzichteten weitgehend auf jeglichen Spielraum, nahmen alles mit, was wir kriegen konnten und stapelten unsere Lebensmittel sogar auf dem Klosett. Die wenigen freien Kojen wurden mit Munitionskästen und Maschinersatzteilen vollgestopft. In die äussere Bootshülle zwängten wir noch drei zusätzliche Aale, so dass wir anstatt 14 nunmehr 17 Torpedos mithatten. Und dieses ganze scheinbare Durcheinander musste fachmännisch gestaut und richtig ausbalanciert werden, um den Trimm des Bootes zu erhalten und das Tauchen nicht zu behindern.

Als ich bei der Lagebesprechung dem Flottillenchef von dem vollgepfropften Boot berichtete, lächelte er und sagte: «Und wenn das alles aufgebraucht ist, was ihr da organisiert habt, dann kriegt ihr da draussen sogar noch mehr».

Ich erfuhr zu meiner Überraschung, dass «U 333» als eines der ersten U-Boote von einer «Milchkuh» betreut werden würde. Diese neuen, 1'700 Tonnen grossen «ozeanfähigen Transporter» vom Typ IX waren dazu bestimmt, Frontboote mit allem Notwendigen auf See zu versorgen und ihnen einen längeren Aufenthalt im Operationsgebiet zu ermöglichen. In einem verabredeten Quadrat würde ich einen dieser U-Tanker treffen (es wurden zehn gebaut), um Proviant, vor allem aber Treibstoff zu übernehmen.

Vati Schultze verabschiedete mich mit herzlichem Händedruck. Dieser hervorragende Offizier zeigte sich nie überheblich. Er war klug genug, um zu wissen, dass er seine grossen Erfolge noch in einer weniger schwierigen Zeit erzielt hatte. In den Jahren 1940/41 nämlich, als die gegnerische Abwehr noch nicht so ausgeprägt und wirkungsvoll zu spüren war.

Seitdem machte sich in der U-Boot-Abwehr im Atlantik mehr und mehr das bemerkbar, was man im amerikanischen Sprachgebrauch als «scissors effect» bezeichnet: der Schereneffekt. Hatten die beiden Flügel der Schere anfangs noch weit auseinandergeklafft und in der Mitte des Ozeans eine breite, mehr oder weniger sichere Lücke freigelassen – the gap –, so näherten sie sich mit dem Kriegseintritt der USA mehr und mehr. Der Zwischenraum wurde enger und enger, bis die Schere 1943 gänzlich zuschnappen sollte, um den U-Booten den Lebensfaden abzuschneiden.

Die Amerikaner fingen an, sich zu rühren. Von Ende April bis Ende Mai sollten die U-Boote längere Zeit kein Schiff sichten. «Nur an der Küste von Florida», so schreibt Dönitz, «operierten zwei besonders befähigte U-Boot-Kommandanten, Kapitänleutnant Cremer auf «U 333» und Kapitänleutnant Suhren auf «564». Beide errangen noch die gleichen Erfolge bei ihren Angriffen wie bisher, selbst auf flachem Wasser und in Gegenwart starker See- und Luftüberwachung».

7

*Von W.O.s und Konfirmanden – Auge in Auge – Bomben auf
«U 333» – Maschinenschaden – Treff mit der «Milchkuh» –
Vom Tanker gerammt – Bedingt einsatzbereit – Was geht in den Köpfen der Jungen
vor? – Florida im Lichtermeer.*

«U 333» verliess befehls-gemäss am Nachmittag des 30. März 1942 den schützenden Bunker von La Pallice zur grossen Amerika-Fahrt. Der vorauslaufende Sperrbrecher der Minensuchflottille geleitete uns ins offene Fahrwasser, das wir am Abend erreichten. Dann wurden wir uns selbst überlassen und waren wieder allein. Voraus der dunkle, weite und scheinbar leere Atlantik. Schwache Südwest-Winde brachten Nebelschwaden. Das Boot wiegte sich in leichter Dünung, als würde es wach. Im Innenschiff begann die Routine.

Jeder Schiffskörper zeigt in seinem Element ein charakteristisches Verhalten. Aber zu einem Eigenleben findet er doch erst, wenn sich das Temperament des Kommandanten auf den toten Rumpf überträgt und das möglichste aus ihm herausholt. Um «U 333» vollends wachzurütteln und die Trägheit der Hafenwochen abzuschütteln, wiederholte ich den ganzen nächsten Tag die Frontausbildung. Simulierte Notsituationen, Ausfall von Geräten, Alarm- und Prüfungstauchen, bis die Besatzung alles wieder instinktiv beherrschte.

Als Ersten Wachoffizier (Eins W.O.) hatte ich Oberleutnant z. S. Clemens Schamong an Bord. Er sollte im Sommer dieses Jahres selber Kommandant werden, bekam «U 468» und wurde genau ein Jahr darauf vor der westafrikanischen Küste von einem britischen Flugzeug auf spektakuläre Weise versenkt, mit sieben Mann seiner Besatzung aber gerettet. Näheres darüber später. Als Zwo W.O. war mir Leutnant z. S. Hellmut Kandzior beigegeben, der als Kommandant von «U 743» den Tod finden sollte. Dann fuhr noch Oberleutnant z. S. Wilhelm Pohl als Kommandantenschüler mit, der während meines Urlaubs die Reparaturen in La Pallice beaufsichtigt hatte. Ich kannte ihn schon von Dronheim her, und er kam mir insofern sehr zupass, als er seine Laufbahn als Flieger begonnen hatte und imstande war, sich in die taktischen Überlegungen der gegnerischen Piloten hinein zu denken, die uns fraglos bald angreifen würden. Für die Besatzung waren diese Kommandantenschüler einfach überflüssig und schlichtweg «Konfirmanden». Ihrer Meinung nach nahmen sie nur Platz weg.

Wir führen so lange wie möglich aufgetaucht. Beim Überwassermarsch hängt die Sicherheit des Bootes natürlich von der Aufmerksamkeit der Männer auf der Brücke ab. Die Augenhöhe eines U-Boot-Turmes beträgt etwa fünf Meter, und Mastspitzen werden bei klarer Luft günstigstenfalls auf zehn- bis zwölftausend Meter Entfernung sichtbar. Vier Ausgucksleute beobachteten jeweils einen Sektor des Horizontes. Der Wachoffizier, der Obersteuermann (oder ich), als Fünfte auf der Brücke, hatten wiederum ein Auge auf die Vier, auf Himmel und Meer.

Jeder Ausgucksmann hatte sein eigenes Doppelglas, das er hegte und pflegte. Es handelte sich um die wertvollen, gummigepolsterten und gegen Stoss gesicherten U-Boot-Gläser. Der Kommandant benutzte für den Tagesangriff eines mit besonders starker Vergrößerung, dafür war es auch besonders schwer und unhandlich. Um die Optik von Spritzwasser und Niederschlag zu säubern, war immer ein Lederlappen greifbar, und bei schlechtem Wetter reichte man bei Bedarf aus der Zentrale ein trockenes, aufsaugendes Tuch herauf. Zugegeben, das sind Kleinigkeiten am Rande, aber erwähnenswerte, da lebenswichtige Kleinigkeiten.

Soweit die Gläser, nun zu den Augen selbst. Den Anforderungen entsprechend wurden die Augen bei der Einstellung gründlich getestet. Figürliche Farbtafeln und unterschiedliche Buchstabengrößen mussten eine gute Sehschärfe und ein gutes Farbenunterscheidungsvermögen ergeben. Für das seemännische Personal der U-Boot-Besatzungen galt dies in verstärktem Masse.

Aber draussen auf dem Atlantik war wiederum alles anders, und selbst ein gutes Auge sah nicht immer das, was es sehen sollte. Denn man sieht nicht nur mit dem Auge, man muss das Gesehene auch zu deuten wissen. Und das ist eine Sache der Erfahrung. Der junge Seemann, mit seinen normalen «Friedensaugen», sah bei Beginn der Feindfahrten einfach nichts und musste unterwiesen werden. Phantastische Wolkenbilder narreten häufig den Neuling, der rot aufgehende Mond gaukelte ihm ein Feuer vor, extreme Temperaturen verursachten Luftspiegelungen. Dünne Striche oder hingehauchte Rauchfahnen waren die ersten Anzeichen von Masten und Geleitzügen. Der kleine Punkt weit hinten am Horizont konnte ein feindliches Flugzeug sein, das sich in Minutenschnelle dem Boot näherte. Dann wiederum verwischte diesige Luft alle Konturen und liess Himmel und Wasser nahtlos ineinander übergehen. Auch das Erkennen nächtlicher Schatten beruhte auf Erfahrung. Anfang des Krieges war das U-Boot mit seiner schmalen Silhouette einem Zerstörer überlegen und schlecht auszumachen, als man sich sozusagen noch Auge in Auge gegenüberstand.

Bemerkenswert ist ferner die Anpassungsfähigkeit an Hell und Dunkel; denn die Augen arbeiten mit Verzögerung. Wenn ich aus nächtlicher Finsternis hinunter

ins Boot stieg, um einen Blick in die Seekarte zu werfen und «die Lage zu peilen», setzte ich eine Brille mit getönten Gläsern auf, die das Auge vor dem grellen Lampenlicht schützte. So konnte sich das abgeschirmte Auge beim Hinaufsteigen schneller wieder an die Dunkelheit gewöhnen; denn der Kontrast war nicht so gross. Stress und Zwangslagen beeinträchtigen die Sehkraft, beziehungsweise das Urteilsvermögen, oder schaffen Halluzinationen. Das ist seelisch bedingt. Als Kommandant stieg ich beim Auftauchen immer als Erster aus dem Luk. Hatte man eine schier unendliche Wasserbombenverfolgung über sich ergehen lassen müssen, war etwa fünfzehn Stunden heruntergedrückt worden und beim künstlichen Sauerstoff angelangt, der einen Überdruck im Bootsinneren verursachte, wurde die Spannung fast unerträglich. Kaum konnte ich es abwarten, dass mir der Funker mit immer gleichen Griffen in Seestiefel und Lederjacke half, das Handtuch um den Hals band, das Doppelglas umhing, um mich schliesslich nachdrücklich die Steigeleiter hochzuschieben.

Mein Atem ging stets schwer, und ich musste alle Kraft aufbieten, das Verschlussrad der Luke zu lockern, von der ich nicht wusste, was mich dahinter erwartete. Endlich, ein kurzer Schlag gegen den Schnapper, und durch den Überdruck im Inneren sprang der schwere runde Stahldeckel fast von selbst auf. Zugleich aber kam es mir vor, als würden mir die Trommelfelle platzen. Mit einem Satz war ich oben und draussen und sollte mich umgehend der Dunkelheit anpassen. Doch die Natur lässt sich nicht zwingen. Langsamer als sonst erkannte ich die Umgebung, sah vielleicht eine leere Meeresoberfläche – oder auch den todbringenden Schatten eines Angreifers nahebei. Das war die Achillesferse, und für lange, bange Sekunden fühlte ich mich wehrlos...

Von uns allen hatte der Obersteuermann Siegfried Schlupkoth, der von der Handelsschiffahrt kam, die besten Augen. Abgesehen davon, dass er mir als Spezialist in der Navigation überlegen war, war er mir auch bei Überwasserangriffen die grösste Stütze und erkannte mit einer Genauigkeit ohnegleichen die Lage des Geleitzuges und seiner Sicherungen.

Und doch –, erst drei Tage auf See, am 2. April 1942, um 16.40 Uhr, war alles für die Katz. Meine Augen waren in bester Form, die Ausgucksposten auf der Brücke hellwach. Es herrschte gute Sicht mit aufziehenden Haufenwolken. Und aus eben diesen Wolken heraus überfiel uns urplötzlich ein Flugzeug und hielt schnurstracks auf uns zu. «Alarm!»

Entlüftungsklappen auf, «U 333» versackte blubbernd. Zurück blieb ein Strudel, der die Stelle markierte. Wir waren noch keine Minute unten, etwa auf 30 Meter

Tiefe, da machte es plumps – plumps, und Augenblicke später detonierten mit ohrenbetäubendem Krachen zwei Fliegerbomben neben dem Boot. Die Stösse warfen alles durcheinander. Polternd fielen Kisten und Kasten herunter, schlagartig erlosch fast das gesamte elektrische Licht, Glühbirnen und Sicherungen lösten sich. Die Kreiseltochter an der Zentralewand ging in Trümmer, Flutklappen und Bordventile wurden undicht, und ein drei Finger breiter Ölstrahl sprudelte aus einem Riss. Tiefen- und Seitenruder waren ausgefallen, aber das Boot konnte bei 80 Meter abgefangen und mit Hand gelenkt werden. Das war der erste Eindruck. So schnell wie gekommen, ging der Schreck vorüber und wiederholte sich nicht.

Jetzt machte sich bezahlt, was ich mit der Besatzung immer wieder geübt hatte. Jeder wusste auch im Dunkeln, was er zu tun hatte, jeder Handgriff sass. Wir konnten mit dem Aufräumen anfangen. Als erstes wurden Notverschlussklappen und Ventile nachgezogen. Das elektrische Licht flammte wieder auf und hob sofort die Stimmung, enthüllte aber auch den grossen Umfang der entstandenen Schäden.

Der Frischwassererzeuger funktionierte nicht mehr. Zudem war das Trinkwasserübernahme-Ventil aufgesprungen und eine ganze Menge Seewasser in das Frischwasser geflossen, was uns hinterher versalzenen Kaffee einbrachte. Ferner hatte sich das ausgelaufene Öl über einen Teil des Proviantes ergossen, war durch die losen Deckel der Büchsen mit Mehl, Zucker und Hülsenfrüchte gedrungen und hatte den Inhalt verdorben. Was tat's, schliesslich befanden wir uns im Krieg. Der Aussenhaut war anscheinend nichts geschehen, nur hatte das Turmluk einen Schlag abbekommen, so dass von da an beim Schnelltauchen immer eine Menge Wasser wie durch eine Brause ins Boot strömte, woran man sich aber gewöhnte. Alles in allem verursachte dieser Fliegerangriff keine beträchtlichen Schäden; ich belies es bei einigen Sätzen im Kriegstagebuch und gab keine Funkmeldung ab.

Im Moment hätte ich das auch gar nicht können; denn die Funkverbindung war vorübergehend unterbrochen. Ein toter Funkpeil-Empfänger und ein gelähmtes Echo-Lot rührten uns über der Tiefsee zunächst zwar wenig, aber total verstummt waren auch der Kurzwellen-Empfänger und der Langwellen-Sender, und damit die Verbindung zur Heimat. Durch die harten Schläge waren im Funkraum sämtliche Röhren herausgesprungen. Auch darüber brauchten wir uns nicht sonderlich aufzuregen, führten wir doch genügend Ersatzröhren mit. Die Funkmaate konnten ihre Apparate reparieren und den Verkehr wieder aufnehmen.

Immerhin hatten zwei Flugzeughbomben genügt, uns diese Ungelegenheiten zu bereiten. Eine herkömmliche Bombe arbeitet mit einem Aufschlagzünder, der

beim Berühren der Wasseroberfläche die Detonation auslöst. Bei einem getauchten Boot wäre sie wirkungslos, sie «verpufft» sozusagen in der leeren Luft über ihm. In unserem Falle hatten wir es offensichtlich mit jener Neuentwicklung von Wasserbomben für Flugzeuge zu tun, die mit einem Verzögerungszünder erst in 8 Meter Tiefe anspringen und dann detonieren. Das war für uns eine weitere Erfahrung.

In der Hauptsache aber beschäftigte uns dieser Überraschungsangriff an sich. Sechs Augenpaare auf der Brücke – die Ausgucksposten, Willi Pohl und ich –, aber keiner hatte den Flieger rechtzeitig gesehen. Dagegen musste er uns schon längst erspäht haben, aber womit? Das Flugzeug war schliesslich nicht aus heiterem Himmel auf uns zugekommen. Pohl, als ehemaliger Flieger, und ich diskutierten das Phänomen wieder und wieder in meinem winzigen Kommandantenraum (der doch nichts anderes war als ein durch einen Vorhang vom Mittelgang des Bootes abgeteilter Verschlag). War das Flugzeug mit Radar ausgerüstet gewesen? Damit hätte sich der gezielte Anflug erklärt und hätten sich Gerüchte bewahrheitet, die von Funkortungsgeräten in britischen Maschinen sprachen. Uns erschien dies wegen der vermeintlich umfangreichen Abmessungen technisch nicht vorstellbar, oder allenfalls nur für grössere Flugzeugtypen möglich. Hatte es sich um einen solchen gehandelt? Offen gesagt, wir hatten den Typ der Maschine so Hals über Kopf nicht erkennen können. So blieb alles nur Vermutung. Irgendwie aber ahnten wir, dass die Epoche des blossen Auges, und sei es auch noch so gut, ihrem Ende entgegenging und die Technik, genauer gesagt die Elektronik, ihr folgen würde. Der Krieg ist der Vater aller Dinge, und diese entwickelten sich derart, dass man den U-Booten immer enger und treffsicherer auf den Leib rückte. Es war alles nur eine Frage der Zeit.

Im Übrigen standen wir mit unserer Meinung nicht alleine da. Mein Kamerad Freiherr von Tiesenhausen, der mit «U 331» im Mittelmeer operierte, ging in seinen Überlegungen schon weiter. Am 28. Februar 1942 hatte er in seinem KTB vermerkt: «... während der ganzen Nacht verschiedene Flugzeugtypen mit weissen oder ohne Lichter ... Verdacht, dass einige Flugzeuge mit Ortungsgeräten ausgerüstet sind. Vorschläge, als dringend erwünscht, die Einführung eines Gerätes zur Feststellung sich nähernder Flugzeuge, um ein rechtzeitiges Tauchen zu ermöglichen.».

Ein solches Gerät wurde auch bald entworfen. Es war eine einfache Rahmenantenne, noch dazu von so primitiver Beschaffenheit, dass sie sich im Eigenbau basteln liess: ein auf der Spitze stehender, viereckiger und drehbarer Lattenrahmen,

mit Draht roh umspannt. Das Produkt hatte den vielsagenden Namen «Biskaya-Kreuz», empfing Wellenlängen von 1,4 bis 1,8 Meter und zeigte Radar-Impulse aus der Luft bis zu 30 Kilometer Entfernung durch Pfeifen oder Brummen an. Beim Tauchen musste das zerbrechliche Ding jedesmal abgebaut werden. Ihm folgte die verbesserte, bis zu 100 Kilometer reichende Metox-Antenne der Firma Metox & Grandin in Paris. Doch davon später.

Tatsächlich bewiesen diese relativ einfachen Vorrichtungen, dass gegnerische U-Jagdflugzeuge mit Ortungsgeräten aus der Luft operierten, was unsere Techniker im Oberkommando der Kriegsmarine bisher für unmöglich gehalten und den überfallenen U-Booten leichthin Unaufmerksamkeit vorgeworfen hatten. Es handelte sich um das ASV-Radar der Alliierten (Air to Surface Vessel) auf der 1,5-Meter-Welle. Wie gesagt, man kam sich auch im Äther von beiden Seiten immer näher.

Zurück zur Reise nach Amerika. Unsere Etmale, d. h. die von Mittag zu Mittag zurückgelegten Entfernungen, hielten sich in mässigen Grenzen. Kochten wir doch sozusagen auf Sparflamme, um Treibstoff zu sparen. Und doch blieb nach einiger Zeit eine unserer Hauptmaschinen stehen, der Backbord-Diesel. Zu allen Unwägbarkeiten des U-Boot-Krieges, mit denen man sich auseinanderzusetzen hatte, kam eine neue hinzu: der Maschinenschaden. Für ein Handelsschiff in Friedenszeiten ist das in der Regel kein grosses Problem, aber ein manövrierbehindertes U-Boot auf dem Kriegspfad im Atlantik...

Der Kommandant kann dann nichts weiter tun, als sich in Geduld fassen. Das weitere überlässt er besser dem technischen Teil der Besatzung. Um deren bisheriges Schattendasein einmal ins rechte Licht zu rücken, soll bei dieser Gelegenheit unser jüngster Heizer das Wort haben.

«Nach vier Monaten U-Boot-Schule, vollgepfropft mit Wissen über Motoren, Hilfsmotoren und sonstige U-Boot-Technik kam ich im März 1942 als jüngster Heizer an Bord von «U 333». Zuerst hatte das mit Technik nichts zu tun. Da galt es mit Schmirgelpapier, Putzwolle und Dieselöl die Flurplatten auf Hochglanz zu bringen und alle blanken Motorenteile vom Rost zu befreien.

Während der Vier-um-Vier-Stunden-Wache mussten alle Stunde die Kipphebel der Motoren mit der Ölkanne abgeschmiert werden, gleichzeitig wurde die Kühlwassertemperatur abgelesen und ins Maschinentagebuch eingetragen. Bei Marschfahrt – wie auf der langen Reise nach Amerika – war somit stundenlang nur das monotone Hämmern der Diesel zu hören. Es war oft eintönig, aber trotzdem hatte

man das Gefühl, Verantwortung mitzutragen, damit alles klar ging. Hing doch beim Einsatz alles von einer intakten Maschine ab.

Was sonst an Bord anlag, erfuhr man meistens nur beim Wachwechsel, da von der Brücke oder der Zentrale selten Mitteilungen nach achtern zur Maschine weitergegeben wurden. Wehe aber, wenn plötzlich eine Unregelmässigkeit auftrat oder ein Diesel gar stehenblieb. Dann kam sofort eine Anfrage von oben, oder gar vom Kommandant an Leitenden Ing., was denn los sei.

So auch auf meiner ersten Feindfahrt, die am 30.3. 1942 begann. Plötzlich, nach wenigen Wochen, setzte der Backbord-Diesel aus und war nicht mehr in Gang zu bringen. Grosse Beratung zwischen Leitendem Ing., Obermaschinist und Dieselmaaten. Ergebnis: Mitteilung an Kommandant, es müssen eine Laufbuchse und ein Kolben gewechselt werden. Dauer der Reparatur etwa zwei Tage. Und das mitten im Atlantik, bei Seegang und bei Feindberührung. Von der Enge und der schlechten Luft will ich erst gar nicht reden. Zeitweilig musste getaucht werden, um bei ruhiger Bootslage die schweren Teile wie Kolben, Pleuelstange, Zylinderkopf und Ventile mit Flaschenzügen abzunehmen und seefest zu verstauen. Als jüngster Heizer musste ich alle wieder zu verwendenden Teile reinigen, kopfüber in der Kurbelwanne das Altöl abschöpfen, dann wieder in der Enge hinter dem Diesel Handreichungen machen.

So ging es volle drei Tage und Nächte. Freiwache gab es nicht mehr. Jeder, vom Heizer bis zum L. J., nahm zwischendurch mal eine Mütze voll Schlaf, wenn es sich machen liess. Ansonsten wurde im wahrsten Sinne des Wortes nur geschuftet. Man dachte weder an den Krieg, noch an zu Hause. Man hatte nur einen Gedanken, hoffentlich sind wir bald fertig und der Diesel läuft wieder. Und zwischendurch immer wieder die Frage des Kommandanten: Wie lange dauert es denn noch?

Endlich wurden die letzte Schraube und die letzte Mutter angezogen. Der Obermaschinist stand selbst am Fahrstand, neben ihm der Leitende Ing., um ihn herum Maate und Heizer in gespannter Erwartung. Das Anlassventil wurde geöffnet Pressluft zischte und ein kräftiges Rumpeln setzte ein. Die Spannung wuchs –, dann ein Aufatmen, als der Diesel wieder lief, als ob nichts gewesen wäre. Die Wache blieb auf, und alle anderen legten sich erstmal schlafen.

Im Gleichmass zwischen Wache und Freiwache war bald alles wieder vergessen. Nur ab und zu flachte man noch und gedachte der dreitägigen Plackerei. Durch dieses Erlebnis wurde man noch enger zusammengeschweisst und wusste, dass man sich aufeinander verlassen konnte. In der Maschine war man ja immer starken physischen Belastungen ausgesetzt, auf engstem Raum, bei hoher Fahrtstufe, bei geschlossenem Schott von allem abgesondert, Befehle nur durch den Ma-

schinentelegraphen empfangend – fast ausserhalb des eigentlichen Geschehens».

Wir hatten zwei Drittel der Entfernung zur amerikanischen Ostküste zurückgelegt. Am 20. April stand «U 333» in jenem Planquadrat, in dem es den U-Boot-Versorger treffen sollte, um nachzutanken. Unser Treffpunkt lag noch im «Gap», in jener sicheren Lücke im Atlantik, die sich damals mit Landflugzeugen noch nicht erreichen liess. Und die gegnerischen Flugzeugträger kreuzten auf weit entfernten Kriegsschauplätzen im Pazifik und sonstwo. Wir traten ein wenig auf der Stelle, als am 22. April «U 459», die neue grosse «Milchkuh», neben uns auftauchte.

Ihr Kommandant, Korvettenkapitän Graf Georg von Wilamowitz-Moellendorf, galt bei uns als «alter Herr aus Kaisers Zeiten»; erst recht nach den strikten englischen Massstäben, die von Submarine captains «as too old at 35» sprechen. Er hatte vor dem Kriege «U 2» gefahren und wäre lieber Kommandant eines Kampf-U-Bootes geworden anstatt Tankwart, wie meine Besatzung ihn nannte. Ob nun so oder so, 1943 ist er westlich der Biskaya mit seiner Milchkuh angekommen, wie überhaupt keines dieser grossen und etwas schwerfälligen 1700-Tonnen-Boote den Krieg überstand. Sie tauchten zu langsam und wurden bald nacheinander aus der Luft vernichtet.

Bei unserem Treffen hatten beide Seiten noch überhaupt keine Ahnung, wie man U-Boote auf See versorgt, doch obwohl wir der erste Kunde der ersten Milchkuh waren, klappte die Sache bestens. Wir erhielten Treib- und Schmieröl, gewisse Ersatzteile und zur Freude meiner Leute «ermordete Hähnchen, Koteletts mit Handgriff, Rindvieh, tiefgekühlte Schweineärsche und fast noch frische, nur ganz leicht angebrütete Eier». Den Hausbesuch des Marinearztes konnten wir, da es weder Kranke noch Verwundete gab, dankend ablehnen.

Unser Treibstoff Vorrat von etwa 120 Tonnen und etwas mehr Dieselöl hatte sich in den paar Wochen bei sparsamer Fahrt noch nicht sehr vermindert. Trotzdem wurden wir wieder vollgetankt, schon der Erfahrung wegen, und waren angewiesen, Verbesserungsvorschläge vorzubringen. Alles in allem blieb es ein riskantes Unternehmen, da beide Boote, durch Schläuche und Leinen miteinander verbunden, in ihren Bewegungen gehemmt und gefährdet waren. Beide hätten nicht sofort wegtauchen können, falls sich doch ein Flugzeug gezeigt hätte oder ein Zerstörer am Horizont erschienen wäre. Im Kriege ist alles möglich.

Wie es im Einzelnen vor sich ging, liest sich so:

«Die Proviantübernahme fand bei Seegang 5 statt. Alles wurde mit Hilfe von grossen Munitionsbehältern und Seesäcken längsseits auf etwa 60 Meter durchgeführt. Das Längsseitsfahren war seemännisch in dem Seegang nicht ganz einfach. Der Versorger manövrierte sehr schwerfällig. Der Besatzung war die Übernahme eine willkommene Abwechslung. Angeschnallt und nur mit Badehose bekleidet, wurde fünf Stunden schwer gearbeitet. Nachts wurde am Tanker Fühlung gehalten. Zweckmässig zur Übernahme wären Gummiboote im «Fährverkehr mit wasserdicht abgedeckten Planen. Es liesse sich dann die Proviantübernahme für 14 Tage in nur einer Stunde bewerkstelligen.

Das Öl wurde am nächsten Tage bei gutem Wetter übernommen. Im letzten Augenblick kam beim Herauswerfen des Schlauches ein Stahlstander in die Schraube des Bootes. Oberleutnant Hoffmann ging mit einem Tauchretter hinunter und schnitt den Draht mit einer Metallsäge von der Schraube frei. Das Tanken dauerte 12½ Stunden».

Danach verloren sich beide Boote wieder aus den Augen und verschwanden auf verschiedenen Kursen in der Weite des westlichen Atlantiks. Mit Ausnahme eines einzigen Dampfers, der sich obendrein als Luftspiegelung in Nichts auflöste, blieb unser Gesichtskreis leer. Wenn man von den fliegenden Fischen absehen will, die gelegentlich auf das eiserne Deck klatschten, auch leer von Lebewesen und windstill im Gebiet der Rossbreiten mit ihren treibenden Braunalgen, dem Sargassokraut, das die Bugwelle beiseite schob. Die Planquadrate mit ihren Kennziffern auf dem Papier wechselten, und unter sommerlichem Himmel dehnte sich das grosse Wasser in fast pastoraler Ruhe von Horizont zu Horizont. Und doch fühlten wir uns über der blauen Tiefe nie allein, eher als eine in sich geschlossene Familie, die noch dazu mit dem grossen U-Boot-Clan an Land ständig verbunden blieb.

Während unter dem Kiel des Bootes, 5'000 Meter tiefer, der Boden des Ozeans durchzog, schwirrte es im ätherischen Kurzwellenbereich von 100 bis 40 Meter und im Fernverkehr von 40 bis 13 Meter. Für den Weitverkehr mit U-Booten, vor allem getauchten, wurde in einer mitteldeutschen Ortschaft, in Kalbe an der Milbe, ein Längstwellensender erbaut. Er umfasste 15 jeweils 130 Meter hohe Masten und gipfelte in drei Masten von 200 Metern Höhe. Man hörte ihn vor New York unter Wasser und in der Karibischen See noch in einer Tauchtiefe von 25 Metern laut und deutlich, hauptsächlich auf der 10'000-Meter-Betriebswelle.

Es war noch die Zeit, in der vieles über Funk hinausging, und bei der Führung der einzelnen Operationsgebiete, zwischen taktischen Kurzsignalen und sonstigen verschlüsselten Botschaften empfing man noch Mitteilungen höchst privater Natur, wie etwa «An U 333 für Obermaschinist Heber. Gesundes Mädchen angekom-

men. Mutter und Kind wohlauf. 3. U-Flottille. Oder es meldete sich gar der Zweite Admiral der U-Boote, unser Personalchef, Admiral von Friedeburg persönlich und gratulierte «Kleiner Matrose mit Sehrohr angekommen». Solche direkten Anreden bedeuteten der Besatzung sehr viel und liessen sie spüren, dass man ihrer als Menschen gedachte und ihre Belange berücksichtigte.

Gleissende Sonnentage wechselten mit sternklaren, funkelnden Nächten, und alles zusammen liess uns den Krieg bisweilen vergessen, der sich dann unerwartet, östlich der Bermudas und ausserhalb der gebräuchlichen Dampferouten, in Gestalt von zwei Mastspitzen über die Kimm schob. Der schöne Wahn zerriss, und die Wirklichkeit entzauberte den atlantischen Traum.

Hinter den Masten kam der Schornstein zum Vorschein. Ich beliess es bei diesem spärlichen Erscheinungsbild und hielt mich, um selber nicht gesehen zu werden, wegen der spiegelglatten See weit entfernt. Über Wasser versuchte ich ihm den Weg zu verlegen, obwohl das nicht leicht war. Wie es sich später ergab, war es die «British Prestige», ein Motorschiff der British Tanker Co. London von 11'000 Ladetonnen. Womit es beladen war, davon wird noch zu reden sein. Allein und ungeschützt befand sich das Schiff auf dem Wege nach Europa, worüber auch sein ständiges und widersprüchliches Zickzacken nicht hinwegzutäuschen vermochte.

Mich allmählich näherpirschend, verfolgte ich den Tanker bis in den Nachmittag hinein, ohne dass er uns gewahr wurde. Vielleicht blendete ihn auch die untergehende Sonne. Aber erst in der Abenddämmerung gelang es mir, mich vorzusetzen. Die Entfernung betrug nur noch 1'200 Meter. Alle Bedingungen für einen schulmässigen Ablauf schienen gegeben. Also –, «Rohr drei – klar zum Schuss».

«Rohr drei – los!»

Die Stoppuhr tickte, ohne dass etwas geschah. Die Sekunden wurden immer länger, mein Gesicht auch. Verdammt nochmal, vorbeigeschossen... Das nächste Rohr.

Es ist wie verhext, auch dieser Aal läuft davon. Wie soll man die Fehlschüsse erklären. Ich verschwand erst einmal von der Bildfläche, liess unter Wasser nachladen, tauchte wieder auf und setzte dem Tanker nach, der auch nicht stehen geblieben war. Just als ich ihn eingeholt hatte und zum dritten Schuss ansetzen wollte, beschrieb er wieder einen seiner unberechenbaren Haken und alles begann von neuem. Inzwischen war der Mond aufgegangen und beleuchtete «U 333» in voller Grösse. Also nichts wie nochmal runter, zumal mir der Tanker in eben diesen Minuten gewissermassen ins offene Messer lief. Jetzt oder nie –, klar zum Angriff!

Sehrohr kurz rein, Schusswerte eingestellt, Sehrohr wieder hoch. Es war das

kürzere Luftziel-Sehrohr, das mit dem erweiterten Blickwinkel. Im blendenden Mondlicht stand auf dem silbernen Meer die dunkle Form des Tankers. Ein prächtiges Ziel, zum Greifen nahe! Und dann war plötzlich alles wie weggewischt, ich sah durch die Optik buchstäblich nur noch schwarz. Vor uns die haushohe Bordwand des Tankers, der vierkant auf uns zukam, riesengross. Zum Ausweichen war es zu spät, es geschah auf engstem Raum. Es rummste und krachte und hörte sich an, als ginge ein Güterzug über uns hinweg...

Wie der Kapitän der «British Prestige», Ernest W. Hill aus Canterbury, später erzählte, hatte er gerade wieder eine Kursänderung um 90 Grad angeordnet und wollte sich an seinen Schreibtisch setzen, um – home sweet home – seiner Frau einen Brief zu schreiben, da lief durch den Tanker von vorne bis hinten eine derartige Erschütterung, als ob er mit voller Fahrt auf ein Felsenriff gelaufen wäre. Mit einem Satz war Hill wieder auf der Brücke, wo ihm der Erste Offizier entgegenschrie: An Steuerbord eine Torpedolaufbahn! Der Kapitän hatte die richtige Ahnung und erwiderte: Das wird das U-Boot sein, das wir beim Drehen gerammt und unter unseren Kiel gedrückt haben. Hinterher glaubten sie im Mondlicht einen langen Schatten zu erkennen und machten sich mit äusserster Kraft davon.

Auf «U 333» hatte es uns hin und her geschleudert. In der Zentrale standen wir sofort wie in einem Springbrunnen, von überall sprudelte es. Die Füsse waren im Nassen, der Sehrohrschacht lief über, aus den Kopfventilen kam es heraus. Der starke Wassereinbruch deutete auf einen Riss im Druckkörper hin. Nun aber nichts wie hoch. Auftauchen!

Eine weitere Überraschung, das Turmluk liess sich nicht öffnen, so dass wir durch das Kombüsenluk ausstiegen und das Turmluk von aussen freilegten. Dann sahen wir die ganze Bescherung: Der Tanker hatte uns zuerst am Bug berührt, die Nase nach Backbord verschoben, und dann im Drehen mit seiner Schraube, die wie ein schnelles Hackmesser lospolterte, die Brücke abrasiert und die «drei kleinen Fische» arg mitgenommen. Die wasserdichte Back war eingerissen, der vordere Netzabweiser war weg und am hinteren fehlte auch was. Das stählerne Schanzkleid vom Turm war eingedrückt und kaputt, das Sehrohr umgeknickt, der Funkpeiler und die Unterwasser-Zieloptik waren zerstört. Die Mündungsklappen von Rohr zwei und vier gingen nicht mehr auf, sie klemmten. Soweit unsere Schäden.

Die «British Prestige» hatte sich den Doppelboden der Länge nach aufgerissen. Über das Schiff und seinen Kapitän ist nach diesem Rencontre in England einiges geschrieben worden. Man erwähnte die mit dem Namen «British Prestige» angeblich verbundene Verpflichtung, hob die kluge Taktik des Captains hervor, der übrigens durch ständige Hilferufe irgendwo sinkender Schiffe in Alarmbereitschaft

gehalten worden wäre, vermerkte seinen Alleingang auf einsamen Routen, und was man in jenen Zeiten so zu sagen pflegte, wenn man nochmal davongekommen war. Gewiss, *nomen est omen* –, nur war das Ganze eher eine Zufallsbegegnung, und auch der unwägbar Kurswechsel dürfte ein Entschluss des Augenblicks gewesen sein. Was man bei allem Überschwang vergessen haben mochte, Kapitän Hill war nüchterner Fahrensmann. Seine einzige Sorge dürfte der Ladung gegolten haben. Sie war mit das Gefährlichste, was man sich vorstellen kann. Er hatte nämlich Fliegerbenzin geladen, und ein Funke hätte genügt, ihn mitsamt seinem Schiff in Stücke zu reissen – und uns bei dieser Tuchfühlung dazu. So konnte man nach allem doch noch sagen, Ende gut, alles gut, – und heute tauschen wir Weihnachtsgrüsse aus.

Bei Licht besehen war es für uns schon schlimm genug, und wir verloren keine Zeit, mit den sprichwörtlichen «Bordmitteln» die Schäden notdürftig zu beheben. Der 1. Mai hiess im nationalsozialistischen Staat «Tag der Arbeit», was er dann auch für «U 333» wurde. Während uns die Sonne beschien und die frische Brise das aufgetauchte Boot durchlüftete, handwerkelten meine Leute, dass ihnen der Schweiß vom nackten Oberkörper rann. Zwei Drittel des wie Papier zerknüllten Brückenschanzkleides wurden weggebrannt, das Drehrohr des Funkpeilers bekam eine Dichtung von Holzpflocken und Vergussmasse, das Kabelrohr im Turm wurde zugeschweisst, und dieses und jenes dazu. Dinge wie Netzabweiser brauchten wir in unserem Fahrtgebiet kaum, bis zum Funkpeilen an der spanischen Küste war es noch lange hin, und inzwischen würde ich mir schon etwas einfallen lassen. Anstelle der Unterwasser-Zieloptik setzte ich ein Fernglas in der Längsrichtung obendrauf, wollte mit dem ganzen Boot zielen und hoffte wegen der besseren Treffsicherheit nur, dem Gegner bis auf Steinwurfweite auf den Leib rücken zu können.

Obgleich sich das handwerkliche Können der Besatzung wieder einmal bewährte und wir den Optimismus auf die Spitze trieben, ergab das anschliessende Probetauchen einen unstillbaren Wassereinbruch. Ständig rieselte es irgendwo herein, sammelte sich unten in der Bilge und erforderte ununterbrochenes Lenzpumpen, sonst lief es über –, abgesehen davon, dass es das Gewicht des Bootes erhöhte. An längere Unterwasserfahrten oder längeres Aufgrundliegen war schwerlich zu denken, und in grösseren Tiefen würden die Pumpen kaum gegen den Aussendruck arbeiten können. Dann möchte ich daran erinnern, dass uns nur noch drei Torpedorohre zur Verfügung standen, die eins, drei und fünf. An den zwei anderen war nicht zu rütteln.

Strenggenommen waren wir nur «bedingt einsatzbereit». Niemand hätte mir einen direkten Vorwurf gemacht, wenn ich die Feindfahrt abgebrochen hätte und umgedreht wäre. Ich konnte nichts dafür –, aber ein bisschen Fortune darf man

beim Kriegführen schon voraussetzen. Und ich hatte schon so viel über die Floridastrasse gehört, dass ich das Kriegsglück wenigstens dort wieder einzuholen hoffte. So fasste ich meine Gedanken zusammen und schrieb kurz und bündig ins Kriegstagebuch: «Absicht – rein in die Floridastrasse. Tags über Wasser, auf keinen Fall ohne Dampfer nach Hause». Nichts sollte mich von meinem Auftrag abbringen.

Auf meine Besatzung konnte ich mich verlassen, das hatte der bisherige Verlauf der Unternehmen gezeigt. Sie folgten mir durch dick und dünn, gaben ihr Bestes und zerbrachen sich nicht den Kopf. Taten sie das wirklich nicht? Ich bin kein Gedankenleser, was geht in den Köpfen einer U-Boot-Besatzung vor, bei einem Bombenabwurf, bei einer Wasserbombenverfolgung, bei einer Kollision? Was empfinden die ganz Jungen, die zum erstenmal mit nach draussen kommen? Die einen sind voll Mut der Ahnungslosigkeit, verziehen kaum eine Miene und begreifen die Gefahr überhaupt nicht. Den anderen steht der Schreck im Gesicht geschrieben, und sie glauben, das ist das Ende. Aber keiner schreit, vielleicht stopfen sie die geballte Faust vor den Mund. Sie alle sind noch jung, sehr jung, so um die Zwanzig – und darunter. Aber sie schreien nicht. Sie nehmen sich ein Beispiel an den Älteren. Diese wiederum richten sich nach den Offizieren, und alle zusammen gucken auf den Kommandanten, auf den «Alten», und dabei ist der noch keine Dreissig...

Ich glaube, dass ich in der Auswahl meiner Besatzung eine glückliche Hand hatte. «Was haben Sie gelernt, treiben Sie Sport?» waren die üblichen Fragen, die ich an jeden Bewerber für «U 333» richtete. Es waren genug vorhanden. Die ganz Jungen duzte ich auch. Waren es im Zivilleben gelernte Schlosser, Klempner, Elektriker, Feinmechaniker oder auch Berufsseeleute, die in der Marine entsprechende Laufbahnen eingeschlagen hatten, betrachtete ich sie als wertvolle Zugänge. Den Sport an sich nahm ich gar nicht so wichtig, doch wenn der Mann zufällig Fussball spielte, würde er wahrscheinlich Sinn für Zusammenarbeit entwickeln (was man heute Teamwork nennt) und sich einordnen. Und wenn einer obendrein noch ein bisschen Musik machen konnte, sei es auf dem Quetschkasten oder auch bloss auf der Mundharmonika, so war er mein Mann. Mit Musik geht zwar nicht alles besser, ist aber manches besser zu ertragen. Und an «manchem» fehlte es uns wirklich nicht.

Ich tat alles nur Mögliche, setzte mich für sie ein, und holte sie, wenn es sein musste, auch aus der Bredouille. Wie im Falle von Ernst, einem meiner Maschinengefreiten, knapp zwanzig Jahre alt. Der hatte in La Pallice im Vollrausch randa-

liert und war vom Kriegsgericht «wegen Schädigung des Ansehens der deutschen Wehrmacht im Ausland» zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt worden. Das war dem obersten Militärbefehlshaber in jenem Bereich zu hoch erschienen, und er hatte als Gerichtsherr die Strafe in sechs Wochen geschärften Arrest umgewandelt. Nun ja, geschärfter Arrest bedeutete: Zwei Tage Wasser und Brot, am dritten Suppe, dann wieder Wasser und Brot, und so weiter. Und dabei arbeiten. Der Junge musste in La Rochelle an einem Schwimmbecken bauen. Ich fuhr an der Baustelle vorbei, als er aus der Grube herausgeschossen kam und mir direkt vor den Kühler sprang. Dreckig und abgemagert, mit tief in den Höhlen liegenden Augen, war er kaum wiederzuerkennen. Er brachte kein Wort heraus. Ich nahm ihn gleich mit und überredete das Personalamt, seine Strafe «zur Bewährung» auszusetzen. Natürlich würde man sie ihm nach der nächsten Feindfahrt erlassen. Zugegeben, ich tat das nicht nur aus reiner Menschenfreundlichkeit. Aber er war nun mal der beste Mann in der Zentrale, den ich kriegen konnte – und haben musste.

Und weiter lief mein Halbwrack «U 333» seinem Ziel entgegen, der Floridaküste. Mit der Halbinsel Florida reichen die Vereinigten Staaten bis an die Subtropen, um ganz unten als ein schmaler Strich in viele kleine Inseln und Inselchen, die sogenannten Keys, förmlich zu zersplittern. Key West setzt als südlichster Punkt der USA allem ein Ende. Zwischen Florida, Kuba und der Gruppe der Bahamas liegt die Floridastrasse, ein rund 100 Seemeilen breiter Meeresdurchlass, der den Golf von Mexiko mit dem Atlantik verbindet. Als kürzester Weg ist sie vor allem für die ausgedehnte amerikanische Küstenschifffahrt von höchstem Wert und wird fortlaufend von den grossen Tankern zu den texanischen Ölhäfen und zum Mississippi befahren. Die Schiffe machen sich dabei den bis zu fünf Seemeilen in der Stunde starken Golfstrom zunutze, der sich nordwärts zwingt, oder gehen ihm dicht unter Land aus dem Wege.

Der «Paukenschlag» hatte am 13. Januar 1942 angefangen. Die Vereinigten Staaten hatten vom Tage der Kriegserklärung an bis dahin fast fünf Wochen Zeit gehabt, sich auf die neuen Gegebenheiten einzustellen. Wenn sie es etwa nicht für nötig gehalten hatten, so sollten ihnen die folgenden sieben Tage einen Begriff vom Ernst der Lage geben. In dieser Woche nämlich, vom 13. bis 19. Januar 1942, versenkten meine Kameraden Joachim Berger, Reinhard Hardegen, Ernst Kais, Rolf Mützeburg, Walter Schug, Erich Topp und Richard Zapp zwischen New York und Key West insgesamt 17 Schiffe mit 110'000 Tonnen. Das hätte reichen sollen, die Amerikaner aufzuwecken. Als wir mit «U 333» eintrafen, schrieb man bereits den 4. Mai.

Wieder einmal hatten wir es der Kunst unseres hervorragenden Obersteuermanns Schlupkothens zu verdanken, dass wir nach ungefähr dreieinhalbtausend Seemeilen Himmel und Wasser haargenau den geplanten Ansteuerungspunkt fanden. Es war die Markierung einer Untiefe, die Bethel Shoal-Tonne. Klein und verloren wie die Nadel im Heuhaufen...

Und da trieben wir nun. Direkt vor Florida, einem der schönsten Urlaubsparadiese der Welt. Die Seestrasse war wie in ruhigen Zeiten mit Fahrwasserbojen abgesteckt, die Navigation daher nicht schwer. Mir erschien alles so unsagbar friedlich, und ich liess meine Offiziere durchs Sehrohr blicken. Als es Abend wurde, tauchten wir auf, und die Leute kamen nacheinander auf die Brücke, um frische Luft zu schnappen. Und bekamen vor Staunen den Mund nicht zu.

Wir hatten ein verdunkeltes Europa hinter uns gelassen. Ob in Pyritz oder Stettin, ob in Berlin, Paris, ob in Hamburg, Lorient oder La Rochelle, überall war es zappenduster. Auf See bemühten wir uns, kein Licht zu zeigen und beschatteten sogar die glimmende Zigarette mit der hohlen Hand, wenn auf der Brücke geraucht werden durfte. Kein Lichtstrahl fiel aus dem Turmluk. Und hier blinkten die Bojen wie eh und jeh, der berühmte Leuchtturm am Jupiter-Inlet liess seinen Lichtkegel weit über die See kreisen. Wir kreuzten vor einer hell erleuchteten Küstenstrasse, über die die Scheinwerfer der zahllosen Autos huschten. Wir gingen so dicht heran, dass wir durch die Nachtgläser die grossen Hotels und die billigen Tingel-Tangel gleichermassen erkennen und die zuckenden Lichtreklamen lesen konnten. Nicht nur das: Von Miami und seinen luxuriösen Vorstädten wurde ein meilenweiter Neon-Lichtschein in die Höhe geworfen, der an der Unterseite der Wolkenschicht wie eine Aureole glühte, die man noch weit unter dem Horizont sah. Und das alles nach fast fünf Monaten Krieg. Die Augen gingen uns über. Es war unbegreiflich.

Und vor diesem Lichtermeer, gegen diesen Rampenschein einer sorglosen Neuen Welt, zogen die Silhouetten der Schiffe vorüber, in allen Einzelheiten erkennbar und scharf wie die Schattenrisse in einem Musterkatalog. Hier wurden sie uns förmlich präsentiert: Bitte, bedienen Sie sich! Man brauchte nur auf die Tube zu drücken.

8

Dreimal vierundzwanzig Stunden – Schiffe im Mondschein – Rauch und Brand – «Dallas» greift an – Entkommen um Haaresbreite – Die Coast Guard rettet – «Schickt die Rechnung an Roosevelt» – Die Lage – Das Ritterkreuz – Dem Siege näher.

Zu langen Betrachtungen über Ursachen und Wirkung blieb mir indessen keine Zeit. Der «Paukenschlag» war noch im Gange, und ich musste sehen, mit den mir verbliebenen drei Torpedorohren meine Aale so schnell und wirkungsvoll wie möglich loszuwerden und mein defektes «U 333» wieder nach Hause zu bringen. Innerhalb von dreimal vierundzwanzig Stunden war alles vorbei. Im gleichen Zeitraum operierten in derselben Region «U 564» (Reinhard Suhren), ganz unten an Floridas Südspitze «U 507» (Harro Schacht), während «U 109» (Heinrich Bleichrodt) kurz zuvor abgelaufen war. Aber wir hatten keinen Kontakt untereinander.

Gemessen an unseren bisherigen Erfahrungen wurde die Floridastrasse nur gelinde überwacht. Viele der amerikanischen Geleitschützer und U-Jäger hatte man in den Pazifik abgezogen und nur wenige und veraltete Kriegsschiffe zurückgelassen. Trotzdem sah es auch für uns U-Boote nicht allzu günstig aus. Wir hatten nicht mehr die schier bodenlose Tiefsee unter dem Kiel. Der Ozean kommt von unten herauf und stösst hier auf den Festlandssockel mit extrem flachen Küstengewässern, die wir mit unseren Booten soweit hinaufkrochen, bis wir nur noch wenige Meter Spielraum hatten. Wo uns aber auch niemand vermutete; denn die unerfahrenen Verfolger beobachteten nur die tiefe Seite.

Die drei folgenden Tage hatten es in sich. Ich lag aufgetaucht mit «U 333» auf nur acht Meter Wasser bei der Bethel Shoals-Leuchtheultonne, als eben nach Mitternacht ein grösseres Schiff mit Südkurs in Sicht kam. Es war der Tankdampfer «Java Arrow», 13'325 Ladetonnen, und der Socony Vacuum Oil gehörend. Wie die Behörden später erklärten, wäre der Tanker trotz wiederholter Aufforderungen sich zu beeilen, den ganzen Weg von New York herunter als Nachzügler einem Geleitzug hinterhergetrödelt. Ich ging auf Schussposition und feuerte zwei Torpedos, die «Java Arrow» mittschiffs trafen und lichterloh in Flammen setzten. Die 45köpfige Besatzung ruderte in den Booten davon. Während man noch Schlepper und Geleitfahrzeuge zur «Java Arrow» dirigierte, schwirrte von Süden ein neuer

Hilferuf durch den Äther. Die wenigen Bewacher wurden hin- und hergerissen, und die Verwirrung steigerte sich.

Es war heller Mondschein und alles weithin sichtbar. Der drohenden Gefahr nicht achtend, näherte sich wenige Stunden danach ein Frachter: die «Amazone», ein blosser 2'000-Tonner der Königlich Niederländischen Dampfschiffsgesellschaft aus Amsterdam. Wozu viele Worte machen –, wieder ein Doppelschuss. Das Achterschiff riss ab, der Dampfer brannte und die Besatzung ging in die Boote. Wir bekamen die Namen aller Schiffe mit, da sie sich aus den SOS-Rufen ergaben, und waren über alle Massnahmen im Bilde. Man funkte hier noch ungemindert wie in Friedenszeiten und machte sich offenbar nichts aus «Feind hört mit».

Der Mond schien noch immer, aber allmählich graute im Osten der neue Tag, so dass ich das Fahrwasser kreuzte. Auf der anderen Seite setzte ich das Boot auf Grund und wartete auf den nächsten. Bald empfing das Horchgerät starke Schraubengeräusche. Wieder auftauchen! Vor uns der Tankdampfer «Halsey», ein 11'000-Tonner der Farr Spinning Co. aus Wilmington, Delaware. Abermals ein Doppelschuss und Treffer mittschiffs. Die Detonation zerriss die Nacht mit Donnergetöse. Vor den Augen der Geleitfahrzeuge verschwand der Tanker in einer rabenschwarzen Wolke. Als sie sich verzog, ragten nur noch die brennenden Aufbauten und das Oberdeck aus dem Wasser. Der Rettungsstation von Lake Inlet gelang es, 31 Überlebende aus dem brennenden Wrack in Sicherheit zu bringen.

Ein amerikanischer Lokalbericht sagt: «Das Fahrwasser war jetzt über und über mit Wrackteilen bedeckt, und Masten von Schiffen schauten wie Priggen aus dem Wasser hervor. Holzbohlen und Dosen, Bootsteile, Duchten, Riemen, Ringe, ganze Rettungsflösse schwammen auf der Oberfläche, so weit man sehen konnte. Dazwischen ein morastiger Ölfilm, der von Zeit zu Zeit leuchtende Flammen aufglimmen liess. Wenn das Öl Feuer fing, entwickelten sich sofort dicke Rauchschwaden, die der Seewind wie eine Nebelwand vor sich herschob». Noch zwölf Stunden später, den ganzen Tag über, lagen diese Rauchschwaden wie Trauerfahnen über dem Horizont und verdunkelten die Sonne. Das Wrack der «Halsey» aber trieb mit dem Golfstrom nach Norden, bis es schliesslich versank.

Und noch immer strahlten die Lichter der Küste von Atlantic City bis hinunter nach Florida. Was wir nicht wussten: die Touristensaison war angelaufen, und die Hotelbesitzer, Barkeeper, Strandbäder, Verkehrsbüros, kurz die Fremdenindustrie bestand darauf, dass sie leuchteten. Zuviel Geld stand auf dem Spiel. Und so, während sich die Badegäste amüsierten, versenkten wir vor ihrer Haustüre ihre eigenen Schiffe. Das schien sie nicht zu stören: Nach uns die Sintflut! Auch die öffentli-

chen Einrichtungen kannten es nicht besser. Der Kapitän der «Halsey», H.K. Johnson, beklagte sich bei seiner Vernehmung im Marine-Hauptquartier von New York darüber, dass sein Schiff obendrein vom kreisenden Scheinwerfer des Flugplatzes beim Jupiter Inlet regelmässig angestrahlt worden wäre, so dass ihn die U-Boote recht schön zu Gesicht bekommen hätten. Er selbst wäre geblendet worden und hätte weder den Feind, noch eine Torpedolaufbahn gesehen. Wie alle anderen Kapitäne auch, hätte er wieder und wieder vorgeschlagen, das Konvoi-System zu verbessern, aber bisher sei noch nichts dabei herausgekommen.

Nach der Torpedierung der «Halsey», östlich vom St. Lucie Inlet, erreichte die Aufregung ihren Höhepunkt. Alle Geleitfahrzeuge und auch die Flugstaffeln waren unterrichtet, und da die Überlebenden der versenkten Schiffe Stein und Bein schworen, von zwei U-Booten angegriffen worden zu sein (denn sie hatten angeblich Torpedolaufbahnen aus verschiedenen Richtungen erblickt) und jeder Schiffbrüchige seine eigene Version über ganze U-Boot-Gruppen und Bewegungen zum besten gab, kam es zu einem völligen Durcheinander in der Floridastrasse. Das Mass voll machte ein Angriff, den weiter südlich Reinhard Suhren gegen die «Eclipse» gefahren hatte, ein Schiff mit kriegswichtigen Gütern. So liefen die Patrouillenboote der Küstenwache in dieser Nacht kreuz und quer, und hin und her, um überall zugleich zu sein. Es waren ihrer wenig genug: die Boote «PC 484», «PC 450», «PC 451» und der Zerstörer «Vigilant». Aber alles, was sie fanden, waren Rettungsboote mit Überlebenden. Und ein altes Wrack, das sie für ein Unterseeboot hielten und mit Wasserbomben bewarfen.

So schnell, wie sie hier beschrieben werden, waren die Versenkungen auch abgelaufen, fast schulmässig. Keiner hatte es sich so leicht vorgestellt, und es sollte und konnte nicht immer so weitergehen. Wieder kam ein Tanker in Sicht. Ich drehte mit «U 333» und löste einen Schuss aus dem Heckrohr. Genauer gesagt, ich wollte –, doch das Abzugsgestänge klemmte. Als wir das Rohr wieder gangbar hatten, war der Tanker schon auf und davon. Ich gab noch einen Fangschuss auf die brennende «Halsey» ab, um sie gänzlich zu zerstören. Pech–, nach einer wunderbar zu verfolgenden Laufbahn, ein schnurgerader Strich von Meeresleuchten, ging der Aal im flachen Wasser auf Grund und ward nicht mehr gesehen. Die Nacht füllte sich mit den Schatten weiterer Schiffe, die alle nach Norden eilten und bald ausser Reichweite gerieten.

Mittlerweile schrieben wir den 6. Mai 1942. Ich legte das Boot bei der St. Lucie

Shoal-Leuchtheuletonne auf den Meeresboden. Es war nur 30 Meter tief, aber ganz bequem. Luden in Ruhe die Torpedorohre nach und fingen wieder an zu lauschen. Hörten Schraubengeräusche, die näherkamen. Löste das Boot vom Boden und sah einen Dampfer. Gleichzeitig aber drangen in Sekundenabständen viel feinere Laute an unser Ohr: die Ping-Ping-Ping-Ping-Schallimpulse eines Asdic-Sonar-Suchgerätes, mit dem uns irgendein Verfolger auf den Fersen war. Und in die mässigen Umdrehungen des Frachters mischten sich plötzlich die helleren Töne schnellaufender Schrauben. Ich blickte noch einmal durch das Sehrohr. Meine Optik war noch immer notdürftig repariert, aber soviel erkannte ich doch im Nu: auf der spiegelglatten Oberfläche lief mit schäumender Bugwelle ein Patrouillenboot auf mich zu. Es war die «PC 451» der Coast Guard, das man nach meinen Angriffen anderswo abgezogen und schnellstens zu den Bethel Shoals beordert hatte. Später trafen noch «PC 450» und der Zerstörer «Vigilant» ein...

Bei einem solchen Treffen fragt man nicht erst umständlich nach Nam' und Art', sondern drischt gleich aufeinander los. Hit first, hit hard. Alle diesbezüglichen Angaben sind den amerikanischen Gefechtsberichten entnommen, die über den U-Boot-Kill eingehend berichten. Man war hinter mir her, hatte mich endlich erreicht und gestellt. Aus dem Angreifer war ein Verfolgter geworden, und jetzt schickten sie sich an, «U 333» zur Strecke zu bringen. Der Kill begann, und das Dreschen verlief ganz einseitig.

Ich zog das Sehrohr ein und ging unverzüglich auf 20 Meter Tiefe, doch bevor ich dort ankam, krachten schon die ersten Wasserbomben, die uns torkeln liessen. Die Tiefenruder fielen aus, das Boot ging sozusagen hinten in die Knie und versuchte für ein paar schreckliche Augenblicke mit dem Bug die Oberfläche zu durchbrechen und sich zu zeigen. Das konnten wir durch Fluten eben noch verhindern, taten aber des Guten zuviel, so dass das Boot wie ein Stein zu Boden sank. Es waren, wie gesagt, hier nur 30 Meter, aber die ruckartigen Stösse spürte man wie beim Rangieren.

Und nun folgten die Wasserbomben reihenweise. Nach den Schraubengeräuschen zu urteilen, hatten wir es jetzt mit zwei Gegnern zu tun. Sie schoben sich bedächtig und gezielt vor. Dann hörte man ihre veralteten Wasserbomben-Typen klatsch – klatsch – klatsch – klatsch über Bord gehen. Und nun steigerten sich plötzlich ihre Schraubenumdrehungen und wurden zu einem hellen Singen, das über uns hinwegzog. Die Angreifer liefen vor der Sprengkraft der eigenen Wasserbomben davon, die in ihrem Kielwasser detonierten und uns wie Faustschläge

in die Magengrube trafen. Und dazwischen in stillen Momenten wieder das «Ping» des Ortungsechos an der Bordwand, das beim Näherkommen in ein kurzes Prasseln übergang, wie Regentropfen auf einem Blechdach.

Serie folgte auf Serie. Diese alten, noch von 1918 übriggebliebenen Wasserbomben der Amerikaner lagen nicht unbedingt genau, versetzten uns aber mit ihren jeweils 200 Kilo Sprengstoff erhebliche Erschütterungen. Tauchtanks und Ölbunker rissen ein, Treibstoff trat aus und markierte die Oberfläche durch schillernde Flecke, in die hinein weitere Wasserbomben krachten.

Die Beleuchtung war grösstenteils wieder ausgefallen. Wir hockten im Dunkeln und erwarteten mit Herzklopfen den nächsten Segen. Man hörte ihn näherkommen, schloss Wetten ab, hielt den Atem an, jetzt! Aus und vorbei –, bis zum nächstenmal, Tiefenmanometer und Ruderlageanzeiger lösten sich, der Maschinentelegraf ging kaputt, der Diesezuluft-Mast leckte und die Ventile waren undicht. Überall rieselte es. Die Minuten werden zu Ewigkeiten, jedes Zeitgefühl geht verloren. Und der Feind liess nicht ab...

Wir mussten weg, aber ein Anheben misslang. Obwohl das Boot kopflastig getrimmt war, die Tiefenruder vorne hart nach unten standen, die Maschinen anliefen, kam das Boot hinten nicht hoch. Und nur durch rechtzeitiges Fluten konnten wir wieder verhüten, dass es vorne hochschnellte. Das Heck stiess erneut auf Grund, und bald lag «U 333» wieder in ganzer Länge auf dem Meeresboden. Und die Wasserbomben knallten...

Irgendwann würde sich der Feind verschossen haben. Es kam darauf an, bis dahin die Nerven zu behalten. Ich versuchte unsere Lage zu verändern und so leise wie möglich in tieferes Wasser abzurutschen. Es schien zu gelingen. So weit ausgetrimmt wie die Umstände es zuliessen, mit ganz wenig Untertrieb und langsamer Fahrt glitt «U 333» über den Grund. Nach sieben Stunden (!) hatten wir endlich 60 Meter erreicht.

Es war tief in der Nacht (so erfuhr ich später), als der Zerstörer «Vigilant» und die beiden Patrouillenboote der Coast Guard endlich abgezogen wurden, um einen Geleitzug von Fort Pierce nach Norden zu begleiten. Nachdem sich ihre Hoffnungen auf einen einwandfreien U-Boot-Kill nicht erfüllten und weder Uniformstücke, noch Rettungsringe, geschweige denn Inventarien nach oben gekommen waren, hegten sie selber Zweifel, ob sie überhaupt ein U-Boot aufgestöbert hatten. Es hätte auch ein altes, im Hurrikan gesunkenes Wrack sein können. Aber niemand wagte das offen einzugestehen, und der Kommandant von «PC 451», der bis zuletzt an sein U-Boot glaubte und die Ölspuren im Auge behalten hatte, schrieb in sein KTB: «Es wurde angenommen, dass das U-Boot beschädigt sein mag».

Immerhin hatten sie uns 15 Stunden lang hartnäckig beworfen, wie sie sagen.

Wir selber hatten die Zeit vergessen. Tag und Nacht waren unter Deck eins und gleich gefährlich, aber nach dem Chronometer war es schon der 7. Mai.

Wir mussten hoch. Nur war mittlerweile noch ein weiterer Zerstörer an der «Unfallstelle» eingetroffen, die «Dallas» von der Unterwasserabwehr-Schule in Key West. Der Zerstörer hatte Befehl, sich an der Jagd zu beteiligen und das von «PC 451» mutmasslich beschädigte U-Boot zu erledigen. Ein Luftaufklärer stünde über ihm. Das Flugzeug hatte in dem kristallklaren Golfstrom unsere Ölspur gefunden und eine Rauchbombe zur Orientierung abgeworfen. «Dallas» bekam einen guten Asdic-Kontakt und begann nun bei der Wasserbombenwerferei kräftig mitzumachen. Zuerst tastete der Zerstörer sich mit Einzelwürfen vor, dann folgten die Reihen. Glücklicherweise waren sie nicht besser als die der anderen, und ausserdem hatte ich bereits tieferes Wasser um mich herum. «Dallas» fiel einer Sinnestäuschung zum Opfer, glaubte uns auftauchen zu sehen und richtete alle Geschütze auf meinen vermeintlichen Turm, der sich aber – nach eigener Aussage – nur als Schwall einer Wasserbombe entpuppte und in sich zusammenfiel...

Der Zerstörer berichtete, «the submarine maneuvered at fairly good speed and agility» und folgte unserer nachschleppenden Ölspur, die einen Kreis beschrieb und schliesslich eine breite, gerade Linie, die ihm wieder eine Wasserbombenserie entlockte. Nach mehreren Anläufen vermutete uns der Kommandant bewegungsunfähig auf Grund. Versuchte eine Ölprobe zu erlangen, gab aber auf, da er nicht wagte, sein Schiff zu stoppen. Dann ortete uns sein Asdic etwa 3'000 Meter der Ölspur voraus. Die Strömung setzte mit zwei Seemeilen davon, und die Wassertiefe betrug schon 91 Faden oder rund 160 Meter. Diese Tiefe übertraf den Wirkungsbereich seiner Wasserbomben, die spätestens bei 120 Meter auslösten, soviel sie auch daran herumbastelten. Als sich um 19.30 Uhr eine Wasserbombe als Blindgänger erwies, stellte die «Dallas» ihre Angriffe gegen uns ein. Umkreiste den Ölfleck, der beträchtlich quoll, und folgerte daraus, dass man das U-Boot noch mehr beschädigt hatte.

Wir mussten hoch, ob ich wollte oder nicht. Es war schon zuviel Wasser im Boot. Die Tauchzellen sofften ab, wir schwammen nur noch auf Zelle 1. Die Sauerstoffflaschen waren leer, wir bekamen keine Luft mehr und waren am Ende unserer physischen Kräfte. Eingeschlossen in einen stählernen Käfig, dessen Decke uns

jeden Augenblick auf den Kopf zu fallen drohte. Unser Atem ging keuchend und stossweise, wir waren schweissnass, und das nicht nur, weil die hohe Wassertemperatur des Golfstroms das Bootsinnere zu einer stickigen Röhre werden liess.

Wir mussten hoch –, um jeden Preis. Ruder hart nach oben, Maschine voraus. Mühsam lüftete sich das Boot mit seinen leckenden Tanks. Das Deck blieb völlig vom Wasser überspült, nur der angeknabberte Turm kam zum Vorschein. Es war finstere Nacht. «Dallas» lag etwa 2'000 Meter entfernt und bemerkte uns nicht. Ich zeigte die schmale Silhouette und entfernte mich vorsichtig. Es war genau 22.00 Uhr. Wir entkamen um Haaresbreite...

Fünf Minuten später, um 22.05 Uhr, meldete sich «Dallas» über Funk bei der Einsatzleitung ab: «Submarine auf Grund in neunzig Faden Wassertiefe X Breite 2'702 Länge 7'955 X (ich) machte acht Angriffe mit zusammen 25 Würfeln X da nach zweitem Angriff keine weiteren Bewegungen des Sub mehr zu bemerken, Anzeichen positives Ergebnis X schlage vor, dass Flugzeug morgen die Stelle untersucht, ob (Öl)-Schlick noch vorhanden ist X Dallas begibt sich nach Charleston».

Und überzeugt, dem feindlichen Submarine tödliche Schläge versetzt zu haben, dampfte der Zerstörer mit 20 Knoten davon...

Das waren dreimal 24 Stunden gewesen. Im selben Zeitraum hatten Suhren mit «U 564» drei Schiffe versenkt. Schacht, der mit «U 507» Key West zur anderen Seite Floridas umrundete, sogar sechs. Das machte mit meiner Beute von dreien ein volles Dutzend. Den kurz zuvor nach Cap Canaveral abgelaufenen Bleichrodt («U 109») mit ebenfalls drei nicht mit einbezogen.

In der Nacht vom 7./8.Mai 1942 erklärte das US-Marineoberkommando (Cominch) das gesamte Seegebiet zwischen dem Golf von Mexiko und der Floridastrasse zur Gefahrenzone. Alle Handelsschiffe, die nicht im Geleit fuhren, mussten sicherheitshalber den nächsten Hafen ansteuern.

Als der Zerstörer «Dallas», laut Logbuch, am 8. Mai um 16.21 Uhr im Marinehafen von Charleston, South Carolina, mit der Backbordseite am Pier 3 festmachte, um schon anderntags wieder eine Gruppe von vier Tankern südwärts zu eskortieren, befand sich das von ihm vermeintliche am Boden zerstörte U-Boot «U 333» bereits ein gutes Stück auf der Heimreise nach Westfrankreich. Nach den Zwischenfällen auf der Herfahrt und den laufenden Wasserbombenangriffen musste man uns schon als arg mitgenommen betrachten. Nichts funktionierte mehr richtig. Mein so gut eingespieltes Maschinen-Team hatte mehr Sorgen als Ersatzteile. Aber etwas hat-

ten wir doch übrigbehalten –, nämlich Torpedos. Wir hatten uns noch nicht verschossen. Und das war ganz gut so.

Am trüben und regnerischen Morgen des 10. Mai lief uns ein Einzelfahrer über den Weg: die «Clan Skene», ein Frachter der Clan Line Glasgow von 7'500 Tonnen. Zwei Aale verliessen die noch gebrauchsfähigen Bugrohre – Doppelschuss! Drüben flogen die Brücke und sämtliche Aufbauten in die Luft. Die Besatzung stieg wieder in die Boote, und das Schiff sank auf ebenem Kiel.

Hinter uns versuchte die unermüdliche Coast Guard zu retten, was sich noch retten liess. Eine Aktion folgte der nächsten. Dieses tatkräftige Wirken einer Organisation, die nur im Kriege als Teilstreitkraft der Navy angegliedert und vom grossen Bruder überschattet wurde, ging im lauten Kriegsgeschehen vielfach unter. Es wurde kaum erwähnt, obwohl ihr Einsatz um Menschenleben und Material mehr Beachtung und Dank verdient. Was Menschenleben angeht auch von uns U-Boot-Fahrern, die wir wohl Tonnage zu vernichten uns bemühten, denen aber das Schicksal der Betroffenen und Schiffbrüchigen nie gleichgültig gewesen ist – und deren Rettung uns immer eine Last von der Seele nahm.

Wir hatten gehört, dass innerhalb von zwei Wochen alleine 151 Überlebende von torpedierten Schiffen in der Floridastrasse gerettet wurden. Der Leuchtturm von Cap Canaveral, der noch immer blinkte, war zu einem Refugium für Schiffbrüchige geworden. Das friedliche Seezeichen versorgte sie mit dem Nötigsten. Ein Kapitänleutnant Scheibei von der Coast Guard suchte mit einem Wasserflugzeug inmitten dichter Rauchwolken und brennenden Ölresten nach Überlebenden und fand ein Boot mit 13 völlig Erschöpften, die schon eine Woche unter der heissen Sonne im Golfstrom trieben.

Nach unserem Abmarsch galten ihre Bemühungen der von Suhren torpedierten und von ihrem Kapitän auf Grund gesetzten «Eclipse», einem millionenschweren, kriegswichtigen Frachter. Die Coast Guard war in kurzer Zeit zur Stelle, und wie es heisst «hatten die Zuschauer an Land ein herrliches Schauspiel und betrachteten voll Neugierde wie in einem Kino den Rettungsvorgang». Die grösste Mühe machten offenbar zivile Schlepperkapitäne, die sich nicht ohne weiteres Befehle erteilen lassen wollten und erst nach vielem Hin und Her das Schiff nach Port Everglades brachten. Ähnliches versuchte man mit der «Java Arrow». Das von seiner Besatzung verlassene Schiff lag zu Anker. Zwei von der Coast Guard beordnete Schlepper brachten die Besatzung zurück und einen Schweisser dazu, der die Ankerkette durchbrennen sollte, damit «Java Arrow» abgezogen werden konnte. Die bläuliche Schweissflamme und Stablampenlicht erhellten die Szene und vermittelten den Eindruck, «bei einem Feuerwerk zu sein, das man zur Belustigung der Kurgäste angezündet hatte». Das war zuviel für die Besatzung des Tankers, die nicht noch einmal torpediert werden und in einem brennenden Ölsee schwimmen wollte. Sie

wollte so schnell wie möglich wieder an Land. So musste auch Leutnant Fields USCG von der Seenotstation Fort Pierce klein begeben und von West Palm Beach aus ein anderes Schleppunternehmen starten, bis es ihm endlich gelang, das ausgeglühte Wrack der «Java Arrow» in Port Everglades einzubringen.

Und noch immer brannten die Lichter. Erst am 15. Mai wurde der totale «black out», die totale Verdunkelung angeordnet. Fortan war auch an dieser idyllischen Küste die Finsternis des Krieges eingekehrt. Es hatte lange genug gedauert, bis man ihn begriffen hatte...

Floridas einst so goldene Strände waren schwarz. Tote Fische und die ölverschmierten Kadaver unzähliger Seevögel verpesteten die Luft. Wo sonst Badende Erholung fanden, war jetzt alles verschmutzt vom Rohöl der versenkten Tanker und dem Heizöl aus den Bunkern der Dampfer. Wo sich einstmals im flachen Wasser Kinder tummelten, fand man tote Seeleute, und die Brandung warf zerschellte Rettungsboote, Schwimmwesten und Gürtel hinterher.

Professor Samuel E. Morison, Herausgeber der amtlichen «History of the United States Naval Operations in World War II, Band 1», nennt die Schiffsversenkungen vor New York und der Floridaküste «ein fröhliches Abschlagen» (a merry massacre). Er schreibt wörtlich: «... erst drei Monate nach dem Paukenschlag-Start wurden einige Lichter an der Küste gelöscht. Aber das Geschrei von Atlantic City bis nach Süd-Florida, dass die Touristensaison ruiniert sei, ging weiter. Und so wurden Schiffe versenkt und Seeleute ertranken, auf dass die Bürger ihr Geschäft und ihr Vergnügen wie eh und jeh weiter geniessen konnten...

Die Schiffbrüchigen der versenkten Dampfer und Tanker wurden oft von den Männern auf dem Turm der U-Boote angerufen und nach dem Namen ihres Schiffes und nach der Ladung gefragt. In den meisten Fällen wurden sie dann mit dem damals bei der U-Boot-Waffe üblichen Witz verabschiedet: «Schickt die Rechnung an Roosevelt!»

Der Historiker war fest davon überzeugt, dass die deutschen U-Boote mit Agenten in den USA selbst zusammenarbeiteten und von Seglern in der Karibik Frischproviant und Dieselöl erhielten. Und der Leiter des FBI, J. Edgar Hoover, schrieb im «American Magazine» 10/42, dass sein Amt «in der Zeit von Januar 1942 bis Mai 1942 mehr als 500 Anzeigen über das Auftauchen von feindlichen Unterseebooten vor unserer Küste zu untersuchen hatte, von denen jede einzelne falsch war».

Patriotische Sportflieger hatten sich zusammengetan und erreicht, dass sie ein eigenes Fliegerkorps aufstellen durften. Diese Amateureinsätze erhöhten die allgemeine Verwirrung, weil sie überall U-Boote meldeten, die sich fast immer als

Treibholz oder Wrackteile erwiesen. Natürlich fühlten sich die begeisterten Sportsegler erst recht bewogen, sich selbst und ihre manchmal luxuriösen Motor- und Segelyachten zur Verfügung zu stellen. Hunderte ihrer Fahrzeuge wurden mit einem Tarnanstrich versehen, und ihre Eigner erhielten den militärischen Rang eines Bootsmaaten. Wie beispielsweise Ernest Hemingway auf seiner Yacht «Pilar», der mit einem Maschinengewehr, einer Jagdflinte, mit Revolver und Sprengstoff versehen davon träumte, Handgranaten in den Turm eines U-Bootes zu werfen. Diese Flottillen der «blutigen Amateure», auch «Hooligan Navy», das heisst Schlägermarine genannt, brachten alles völlig durcheinander, indem sie ebenfalls überall U-Boote sahen und die wenigen Zerstörer hin und her jagten, die nichts fanden. War auch der Nutzen gleich Null, so hatten die Teilnehmer doch ausser einem erhebenden Gefühl ihren Spass und bekamen Gelegenheit, um mit Onkel Sams Treibstoff und Proviant ihrer Luft- und Seefahrtsliebe kostenlos frönen zu können.

Als der sogenannte «Paukenschlag» einsetzte, hatte man sofort eine scharfe Presse- und Rundfunkzensur verhängt, die alle unerwünschten Nachrichten unterband. Weder die Zahl der versenkten Schiffe, noch der Versenkungsort durfte in den Medien preisgegeben werden. Um die Bevölkerung zu beruhigen, wurden fiktive Daten verlautbart und «massenhaft U-Boote versenkt». Allein am 25. Februar liess der Marineminister, Franklin William Knox, selbst erfolgreicher Zeitungsverleger, drei deutsche U-Boote als vernichtet und vier als schwer beschädigt melden. Am 1. April gab er bekannt, dass seit Mitte Januar insgesamt 28 deutsche U-Boote vor der amerikanischen Ostküste versenkt worden wären. Nur hatte dies keiner kontrolliert. Die Küstenbewohner sahen immer nur die Brandwolken der Tanker, die ölverschmiert und verwundet an Land taumelnden Schiffbrüchigen, die auf Grund gesetzten Wracks. Sie sahen die schwerbeschädigten, zuweilen noch eben schwimmfähigen Schiffe, die in den nächstliegenden Hafen geschleppt wurden. Und wollten wissen, was eigentlich los sei.

Die amerikanischen Presse-Agenturen Association Press und United Press hatten die Taktik des Marineministers bald durchschaut und eigene Rechnungen aufgestellt, die ein ganz anderes Bild ergaben. Tatsächlich war noch kein einziges deutsches U-Boot gekillt worden. Erst am 14. April 1942 versenkte der Zerstörer «Rooper» vor Kap Hattaras «U 85» (Oberltn. z. S. Eberhard Graeger) ein VII B-Boot. Und dann erschienen in vielen Zeitungen bitterböse Kommentare. Denn obwohl selbst die Massenmedien schon ahnten, dass das Fahren im Geleit die beste,

wenn nicht sogar die einzige Möglichkeit war, die Handelsschifffahrt gegen U-Boote zu schützen, war man in der obersten militärischen Führung noch geteilter Meinung.

Wir U-Boot-Fahrer wussten natürlich am besten, dass ein grosser Geleitzug von, sagen wir einmal 40 Dampfern, von nur wenigen Zerstörern und Korvetten eskortiert, selbst von einer U-Boot-Gruppe nur unter Opfern anzugreifen war. Für die Küstenkonvois mit zusätzlicher Luftaufklärung sollte das noch eher gegolten haben. Doch schon die Zusammenarbeit von Marine und Luftwaffe der USA wurde, wie bei uns auch, durch Zuständigkeitsfragen behindert. Wurde zum Beispiel ein deutsches U-Boot vor Palm Beach gesichtet, musste das Marinebereichskommando in Key West über ein Privattelefon das Bomberkommando der 3. Armee in Charleston anrufen und eine Maschine von Miami erbitten. Das wäre genau so, als ob bei einem vor Helgoland gesichteten feindlichen U-Boot der Admiral Nordsee von München einen in Cuxhaven stationierten Jagdbomber anzufordern hätte. Allerdings ist das weiträumige Amerika gewohnt, in anderen Entfernungen zu denken als wir.

Auch die sehr eingehenden britischen Erfahrungen im Konvoi-System wollte die amerikanische Flottenführung nicht ohne weiteres gelten lassen, geschweige denn übernehmen. Wenn die Briten behaupteten, «dass ein nur schwach geschützter Konvoi immer noch besser als gar kein Konvoi sei», so hielten die Amerikaner dem entgegen, «dass ein nicht genügend gesicherter Konvoi schlimmer als gar kein Konvoi» wäre. Oder sehr vereinfacht: Ist das Risiko einer Menge von aufgelockerten Einzelfahrern nicht geringer als eine Massierung von Schiffen in einem nur schwach geschützten Geleitzug? Das war die strittige Frage.

Schliesslich unterrichtete der Stabschef der amerikanischen Wehrmachtführung, General George Marshall, den Oberbefehlshaber der Navy, Admiral Ernest J. King, «dass die Verluste durch U-Boote vor unserer Atlantikküste und in der Karibik unsere gesamten Kriegsanstrengungen bedrohten». King wiederum wies wieder einmal auf den Mangel an U-Jägern und Geleitschiffen hin, versprach dann aber eine Wende. «Seit dem 15. Mai geniessen unsere Gewässer vor der Ostküste einen hohen Grad an Sicherheit», um dann fortzufahren, «ich möchte in diesem Zusammenhang sagen, dass der Konvoi nicht nur eine Art ist, mit der U-Boot-Gefahr fertig zu werden. Es ist die einzige Art, die Erfolg verspricht. Die sogenannten Patrouille- und Jagdeinsätze haben sich mehr und mehr als nutzlos erwiesen». Unter dem Druck der Ereignisse hatte er seine Ansicht geändert.

Samuel E. Morison sagt rückblickend noch: «Admiral Tirpitz»' Angriff auf unsere Ostküste mit sechs U-Booten von April bis November 1918 hatte nur einen

ganz leichten Vorgeschmack der stinkenden Medizin, die Admiral Dönitz uns 1942 verschrieb... das Massaker, das die U-Boote entlang der atlantischen Küste im Jahre 1942 «geniessen» konnten, war ein ebenso grosses nationales Desaster, wie wenn Saboteure ein halbes Dutzend unserer grössten Rüstungsfabriken in die Luft gejagt hätten».

Am 14. Mai wurde der BdU, Admiral Dönitz, vom Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Grossadmiral Raeder, zu einem Lagevortrag ins Führerhauptquartier mitgenommen. Sein Bericht ist im KTB der Seekriegsleitung enthalten und sagt unter anderem:

«... am 1. Mai 1942 waren 124 Boote in Operation [die Drittelteilung mit einbezogen, der Verf.], davon 85 im Atlantik, 19 im Mittelmeer, 20 im Nordmeer. U-Boot-Krieg ist Krieg gegen feindliche Handelstonnage. Amerikanische und englische Tonnage wird einheitlich gesteuert, sind also als Ganzes anzusehen. Es ist also richtig, dort zu versenken, wo möglichst viel und billig, das heisst mit geringen Verlusten versenkt werden kann...

Der BdU beabsichtigt, mit dem U-Boot-Einsatz so lange in Amerika zu bleiben, wie dieser Raum fruchtbar ist. Seine Wirkung wird daher beim BdU jeden Monat sorgfältig verfolgt, das heisst es wird die durchschnittliche Versenkungshöhe jedes U-Bootes, das in See ist, pro Seetag festgestellt. Diese Höhe betrug im Januar 209 BRT, im Februar 387, im März 409 und im April 412 BRT. Es ist bis jetzt noch eine geringe Zunahme zu verzeichnen. Wir liegen daher mit dem U-Boot-Einsatz im amerikanischen Raum noch richtig.

Die Lage wird sich eines Tages ändern. Es sind bereits jetzt Anzeichen vorhanden, dass der Amerikaner alle Anstrengungen macht, der grossen Versenkungen Herr zu werden...»

Er wurde es schneller als angenommen. Nach den gewaltigen «Paukenschlägen» kehrte dort vorübergehend Ruhe ein. Wenn auch hinterher noch Schiffe den U-Booten zum Opfer fielen, so liess sich das nicht mehr mit den ersten Monaten des Jahres 1942 vergleichen. Inzwischen hatte man die U-Boot-Abwehr verstärkt. Zu den anfänglichen Coast-Guard-Booten waren mehr Zerstörer gekommen, mehr CG-Flugzeuge wurden in St. Petersburg stationiert. Luftwaffeneinheiten überwachten das Gebiet von Miami und Palm Beach aus, in Jacksonville und Tampa lagen Bomberkommandos. Flugzeuge, von denen wir nicht wussten, dass sie mit Radar ausgestattet waren, jagten nachts zwischen Cap Canaveral und Fowey Rocks. Taktische Suchgruppen wurden gebildet: Vorläufer der späteren Hunter Killer Task Groups, die das U-Jagen zu einer todsicheren Sache machen sollten todesicher für das U-Boot, wohlgemerkt...

Innerhalb der nächsten zwölf Monate waren alle Rückstände aufgeholt. Die Un- erfahrenheit der Besatzungen, taktische Mängel, strategische Unentschlossenheit, alles wurde ausgeglichen durch eine sprunghaft vorangetriebene Technik, deren Mittel die letzte Lücke im Atlantik schloss, unsere vorherige Überlegenheit aus- manövrierte und zum «schwarzen Mai» 1943 führte. Sie kehrte die Kriegführung auf See völlig um und machte aus den U-Booten die Gejagten.

Die von unserer obersten Führung, das heisst von Hitler, total unterschätzte Lei- stungsfähigkeit der amerikanischen Werften mit ihren neuartigen Methoden des Sektionsbaues von Henry Kaisers Liberty- und Victory-Schiffen warfen alle un- sere Kalkulationen über den Haufen. Waren wir 1942 noch guten Mutes, monatlich 700'000 Tonnen vernichten und die Zugänge überbieten zu können, so hatten wir das Wettrennen zwischen Versenkungen und Neubauten, die Kardinalfrage des U- Boot-Krieges überhaupt, bereits verloren. Sie bauten schneller als wir versenken konnten. Und was die Güte dieser in wenigen Monaten am laufenden Band herge- stellten «Schiffe von der Stange» betraf, von denen der Reichsminister für Volks- aufklärung und Propaganda, Dr. Josef Goebbels, immer behauptete, sie brächen schon im Sturm auseinander, so fand man sie noch nach Jahrzehnten auf allen Meeren unter allen möglichen Flaggen. Gegen eine derartige «Übermacht» konn- ten wir mit unseren paar U-Booten einfach nicht mehr an.

Was unser eigenes U-Boot-Bauprogramm betraf, so war der BdU damals im Mai 1942 noch zuversichtlich, als er fortfuhr: «... durch die erwarteten grossen U- Boot-Zahlen werden die Kräfte hinreichen, auch weitere und entfernt liegende Verkehrsgebiete anzufassen, deren Angriff durch das Vorhandensein von U-Boot- Tankern jetzt möglich geworden ist... Wir sind also mit Tankerunterstützung in der Lage, im Golf von Mexiko und vor Panama bzw. bis Kapstadt und Bahia hinunter zu operieren... und zu zweiwöchigen Operationen zum La Plata und nach Kapstadt zu gehen. Die U-Boot-Verluste sind jetzt ausserordentlich gering. Sie werden zweifelsohne bei der Geleitzugbekämpfung und in Gebieten mit stärkerer Abwehr wieder grösser werden. Die U-Boot-Waffe glaubt an ihr Material und glaubt, dass sie kämpfen kann. Es kommt darauf an, zunächst möglichst schnell die (neuen) Boote aus der Ostsee herauszubringen und grundsätzlich möglichst viel U-Boote in See, in der Operation zu haben».

Wie gesagt, so klang es «wie einst im Mai». Ein Jahr später war schon alles ganz anders. «U 333» wurde im Rundfunk mit einer Sondermeldung gewürdigt und im

Wehrmachtbericht erwähnt. Die Stimmung an Bord ging hoch. Nachdem wir die Überfahrt zur Floridaküste in 35 Tagen hinter uns gebracht hatten, das ist nicht schneller als ein Segelschiff im Passat und lässt unseren sparsamen Treibstoffverbrauch erkennen, schafften wir die Rückreise in weniger als drei Wochen. Am 26. Mai, dem 58. Tag unserer «Reise nach Amerika», glitten wir mit wehender Flagge und am ausgefahrenen Sehrohr für jedes versenkte Schiff einen Wimpel, auf La Rochelle zu. Das letzte Stückchen im Geleit. Um 8.15 Uhr lagen wir vertäut in der Bunkergarage von La Pallice.

Das Boot wurde von hinten und vorne fotografiert. So viele Beschädigungen auf einmal hatte man bisher kaum gesehen. Wir wurden gefeiert. Die meisten deutschen Zeitungen brachten auf der Titelseite spaltenlange Berichte unter Schlagzeilen wie «Mit tauchbeschränktem U-Boot über den Atlantik auf Feindfahrt», oder «Tanker rammt U-Boot und reisst den Turm ab», oder «Stundenlang mit Wasserbomben zugedeckt, Unternehmen fortgesetzt». Meine Besatzung war auf ihren Kommandanten sehr stolz, denn Ruhm färbt ab.

Mit meinem KTB unterm Arm meldete ich mich wieder beim Flottillenchef. Eine Kopie ging wie immer an den BdU, und dieser heftete seine Beurteilung dazu. Diese Beurteilungen, die Dönitz meist selbst unterschrieb, auf jeden Fall aber sein Stabschef, Konteradmiral Godt, bekamen die Kommandanten nie zu sehen. Erst 1971, als auch mein KTB mit dem Beutematerial der Anglo-Amerikaner den deutschen Marine-Archiven zurückgegeben wurde, konnte ich lesen, was die U-Bootführung über meine zweite Feindfahrt gedacht hatte.

Es heisst dort in der «Stellungnahme des Befehlshabers der Unterseeboote zum Kriegstatabuch «U 333» vom 30.3.-26.5.1942:

«Hervorragend durchgeführte Unternehmung. Trotz schwerer Beschädigungen durch Fliegerbomben und Rammen, entschloss sich der Kommandant, nachdem im freien Seeraum kein Verkehr angetroffen wurde, mit nur bedingt tauchklarem Boot unmittelbar unter der Küste bis auf 8 Meter Wasser zu operieren. Der hier mit vollstem Einsatz von Boot und Besatzung errungene Erfolg beweist den Angriffsgeist, Zähigkeit und Können des Kommandanten. Die bei der schweren Wasserbombenverfolgung auf flachem Wasser getroffenen Massnahmen waren richtig. (gez.) Dönitz»

Am 5. Juni 1942 wurde mir als 48. Soldat der deutschen Wehrmacht das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen. Mir stieg es nicht zu Kopf, allerdings war es mir durchaus willkommen. Es gibt wohl keinen Soldaten auf der ganzen Welt, ob bei Freund oder Feind, der auf seine verdienten Auszeichnungen nicht stolz wäre. Im weiteren Verlauf des Krieges war bei den Besatzungen ein Kommandant mit Ritterkreuz besonders geschätzt. Er bot eine gewisse Sicherheit, weil er «keine

Halsschmerzen mehr hatte». Ein junger und noch unerfahrener Kommandant, der sich sein Ritterkreuz unbedingt erschiessen wollte, wozu damals 50'000 BRT feindlicher Schiffsraum gehörten, handelte nicht selten übereilt und bedeutete unter den bald verschärften Abwehrmassnahmen des Gegners für seine Leute ein Risiko. So sah es jedenfalls der kleine Mann. Das ist verständlich; denn bei aller Einsatzfreudigkeit, oder gerade deswegen, möchte doch jeder überleben.

Befehlshaber der britischen Unterseeboote und bald darauf Commander-in-Chief Western Approaches war der damals 59jährige Admiral Max Horton. In einer strategischen Analyse «Sea Power and the R.A.F». vom 26. Februar 1942 verlangte er ein enges Zusammenwirken von Marine und Luftwaffe. «... die einzige Art und Weise, uns den Endsieg zu sichern, ist die, unsere Luftwaffe dort einzusetzen, wo sie am nötigsten gebraucht wird, d.h. in Zusammenarbeit mit der Navy die gegenwärtige See-Offensive der Achse niederzuringen und zu zerschlagen. ... wenn wir dieses bewegte Jahr durchhalten und den Feind ermüden sollen, bevor wir selbst erschöpft sind, ist es notwendig, dass unsere See- und Luftstreitkräfte gemeinsam in den Kampf um die Seeherrschaft geworfen werden. Wenn wir die Seeherrschaft verlieren, verlieren wir den Krieg».

Es sah noch immer ganz danach aus. Im ersten Halbjahr 1942 vernichteten die deutschen U-Boote 2'733'000 BRT. Oder wie es die Engländer (Konteradmiral Chalmers) ausdrückten, die es wissen mussten:

«Dönitz attackierte die Karibik und die amerikanischen Küstenrouten bis Ende Juli 1942. In sechs-einhalb Monaten hatten seine umherschweifenden U-Boote 495 Frachter und 142 Tanker versenkt».

Das waren in dieser Zeit täglich drei Schiffe.

Nach Horton hatten sie bis dahin zusammengenommen 8'719'000 Handelsschiffstonnage versenkt. Sie standen vor dem Gipfel ihrer Erfolge.

9

*Ruhiger Ausblick – Hafen und Urlaub – Gruppe «Blücher» – Die seltsamen Mastkörbe
– Katz und Maus – Huff/Duff – Eine Geleitzugschlacht – Nach Westafrika – Sabotage?
– Gefecht vor Free-town – U-Boot gegen U-Boot.*

Als wir wieder in See gingen, war es bereits Mitte August 1942. Man hatte 77 Tage gebraucht, um «U 333» zusammenzuflicken. Das ist wörtlich zu verstehen, und im Hinblick auf die vielen übereinandergeschweissten Platten glaubten wir, von jetzt an ein besonders starkes Boot unter den Füßen zu haben.

Das Wetter im Atlantik war hochsommerlich ruhig, der politische Ausblick ungetrübt. Die Blätter, so die deutschsprachige «Pariser Zeitung» und der «Völkische Beobachter», die uns im Bunker zugestellt wurden, meldeten Siege an der russischen Südfront. Krasnodar und Maikop waren von uns erobert, bei Kalatsch war eine ganze Sowjetarmee eingekesselt worden. Unsere japanischen Verbündeten berichteten von einem Seesieg über die amerikanische Flotte bei den Salomon-Inseln im Pazifik. In der Heimat, so hiess es, hatte die NS-Volkswohlfahrt 5'000 Arbeiterkinder ins Mittelgebirge «kinderlandverschickt». Anfänglich war das nur zur Erholung gedacht, bis wir viel später dahinterkamen, dass man die Kinder aus bombengefährdeten Gebieten in Sicherheit brachte. Viel Aufhebens wurde vom Fortfall der Rundfunkgebühren gemacht, wonach nunmehr jeder kostenlos Radio hören konnte. Selbstverständlich keine Feindsender, bitte! Was bei uns an Bord auf der Suche nach Musik aus dem Lautsprecher kam, war allerdings nicht immer nur der Grossdeutsche Rundfunk, der uns die Flötentöne beizubringen versuchte, sondern waren oft genug heisse Rhythmen der Anglo-Amerikaner, gleichfalls gratis und franko.

Der Gegner hatte seit kurzem die Luftüberwachung der Biskaya merklich verstärkt und sonderbarerweise aus der Dunkelheit heraus zielbewusst aufgetauchte U-Boote angegriffen, so dass wir einem diesbezüglichen, später aber wiederrufenen Befehl folgten und die Anmarschwege bei Tage passierten, «da die Überraschungsgefahr durch ortende Flugzeuge bei Nacht grösser ist als bei Tage».

Da war sie wieder –, die latente Gefahr der Ortung, die immer über uns hing und auch «U 333» in Kürze zu schaffen machen sollte, aber anders als erwartet. Der

erste Seetag verlief denn auch ungestört und gab uns wieder Gelegenheit, die üblichen Manöver ablaufen zu lassen: Alarmtauchen, nochmals Alarmtauchen und abermals Alarmtauchen. Bis jeder Handgriff wie im Schlaf sass und das Boot in weniger als einer halben Minute von der Oberfläche verschwunden war. Schwierigkeiten machte dagegen das neue Biskaya-Kreuz, das den Peilstrahl feindlicher Flugzeuge schon auf grössere Entfernung anzeigte und von dem schon früher die Rede war. Es musste beim Tauchen jedesmal abgebaut werden, so dass ich im KTB vermerkte: Mit dem grossen Antennenkreuz ist Boot nicht alarmtauchbereit! Der Nachteil überwog den Vorteil. Also was sollte es.

Jedenfalls beanspruchte die Gegenwart des Krieges alle unsere Gedanken. Der Hafen lag hinter uns, und der Urlaub lag vergangen.

Die lange Reparatur hatte es ermöglicht, die gesamte Besatzung von 52 Mann abwechselnd in zwei Schichten jeweils drei Wochen in Urlaub zu schicken. Ich selbst war nach einer ausgiebigen Ritterkreuz-Feier, die für uns alle mit Erdbeerbowlle begann und mit erstklassigem Cognak endete, zu meiner Mutter gefahren. So eigenartig es sich anhören mag, trotz der grossen Vorfreude gab es Männer an Bord, die es vorzogen, erst im zweiten Turnus nach Deutschland zu reisen. Sie gehörten vorwiegend zum Maschinenpersonal und hatten während der Feindfahrt kaum einmal frische Luft schnappen können, geschweige denn die Sonne zu sehen bekommen. Es war fast immer die gleiche Entschuldigung, die sie vorbrachten: «Herr Kaleu, so bleich und elend wie ich aussehe, kann ich mich unmöglich zu Hause blicken lassen. Meine Mutter trifft ja der Schlag». Zugegeben, wir alle machten keinen besonders frischen Eindruck und bedurften der Erholung. Schon der normale Dienstablauf, die anstrengende Brückenwache in Nässe und Kälte, das abgekapselte Arbeiten an den Dieseln und E-Maschinen, die sauerstoffarme Luft beim Tauchen, der mangelnde Auslauf, die Appetitlosigkeit, die sich trotz aller Kochkünste einstellte, fordern physisch das letzte. Nicht endenwollende Wasserbombenangriffe, denen man unter Tage hilflos ausgesetzt ist, machen auch den stärksten Mann müde.

Hinzu kam unser Äusseres, das eher dem von Piraten glich als dem von Soldaten, und das vom Auftreten des Stützpunktpersonals ungewollt abstach. Damit sind nicht allein der verfilzte Haarwuchs und die struppigen Bärte gemeint, die sich unter den Bordverhältnissen zwangsläufig einstellten, wo man etwas anderes im Kopfe hatte als Kosmetik, und die unsere ersten Schritte an Land gewöhnlich zum Friseur lenkten. Schon die Uniform. Man fuhr nur mit einem Kleiderbeutel zur See, in dem sich ausser Unterzeug zum Wechseln, Strümpfen, Taschentücher, ei-

nem Ersatztroyer und Ähnlichem nichts weiter befand. Alle anderen Effekten blieben während einer Feindfahrt in einem Kleidersack im Stützpunkt zurück. Der Sack war bis obenhin vollgestopft. Man kann sich ausmalen, wie es darin aussah. Das Zeug war muffig, vielleicht sogar verspakt. Wenn die erste Garnitur blau ans Tageslicht kam war sie zerknautscht, alles andere als der Kleiderordnung entsprechend, und musste erst einmal gebügelt werden. Doch der U-Boot-Fahrer, der «hinter sich liess das Meer und die Stürme» war über derartige Feinheiten erhaben. Wozu und womit sich lange abmühen. Durch den blossen Kontrast zwischen Krieg und Frieden fühlte er sich in seiner Haut jetzt ohnehin wohl.

Nur die auf Ordnung bedachten Feldjäger, bei den Engländern ist es die MP (Military Police), bei den Amerikanern die SP (Shore Police) – denn es ist überall das gleiche – mussten beide Augen zudrücken, wenn sie einem U-Boot-Fahrer begegneten, den sie schon auf hundert Meter erkannten. Es war da so einiges zu be-
anstanden –, er lebte ja eben aus dem Sack. Und kehrt er nicht von Feindfahrt zurück, und es wird vielleicht nicht mehr lange dauern, dann wird sein Kleidersack samt Inhalt den Hinterbliebenen zugestellt: Ihr Mann ist tot...

Tadelt nicht die Taten der Soldaten, denen, die da kämpfen sollen, sollt ihr geben, was sie wollen.

Lasst sie Herzen, lasst sie küssen:

Wer weiss, wie bald sie sterben müssen.

Doch vorläufig lebte er noch, wollte sich erholen und vergessen. In der grossen Kantine, die für U-Boot-Leute von zwölf bis sieben geöffnet war, gab es nur Würstchen, Kuchen und dünnen Kaffee. Dafür durfte er mit der Damenbedienung, jungen deutschen Mädchen, tanzen. Hinterher, jedenfalls solange die Städte mit ihren Etablissements noch nicht zerbombt waren, ging er in sein Stammlokal, wo die Gesangbücher Henkel hatten, um sich an hochprozentigen Getränken und den Mädchen hinter der Theke zu erfreuen. Und so weiter in immer lockerer Form. Bis gelegentlich einer ausser Rand und Band geriet und alles in Reichweite befindliche kurz und klein zu schlagen versuchte –, wie es heute in unseren Grossstädten gang und gäbe ist. Um bei einem konkreten Beispiel zu bleiben: wie unser Obergefreite Waldemar, der soviel zertrümmert hatte, dass ich ihn wohl oder übel mit Urlaubssperre belegen musste:

Er arbeitete im Bunker, als unverhofft der BdU, Admiral Dönitz, mit einer Gruppe von Stabsoffizieren hereinkam. Der fragte Waldemar: «Warum so'n brummiges Gesicht?» Waldemar stand still und erzählte Dönitz in liebevoller Kleinmalerie von seinen Übergriffen und der Urlaubssperre. Worauf Dönitz kopfschüttelnd erwiderte: «So genau wollte ich das nun wirklich nicht wissen». Waldemar konter-

te schlagfertig: «Aber Herr Admiral haben mich doch gefragt». Der Befehlshaber der Unterseeboote drehte sich kurz um und sagte nachdrücklich zu mir: «Cremer, notier! Wenn noch Zeit, schick den Mann im Anschluss an die zweite Schicht in Urlaub». Ich tat das, nun mit allerhöchster Rückendeckung um so lieber, als Waldemar in seiner Funktion der zuverlässigste Mensch war, der sich durch nichts aus der Ruhe bringen liess. Einen anderen, der Uniformstücke verkauft hatte, um mehr Geld für Schnaps zu haben, bekam ich auf Bewährung frei. Gelegenheit sich zu bewähren, gab es genug. Was sie auch ausgefressen haben mochten, an Bord liessen sie sich nichts zuschulden kommen. An Bord, wo es keine Rangabzeichen mehr gab, weil man im Lederpäckchen, Ölzeug oder Räuberzivil umherlief, wo man nicht mehr militärisch zu grüssen brauchte, weil man rund um die Uhr zusammenlebte und jeder jeden kannte. Wo der Dienst sich nicht mehr nach der Dick-schiff-Vorschrift «Benehmen gegen Vorgesetzte», sondern umständegemäss abspielte. Und wo der Kommandant immer «der Alte» war, egal wie jung er auch noch sein mochte.

Die Urlauber wiederum berichteten von unterschiedlichen und nicht immer erfreulichen Erlebnissen in der Heimat. Selten erbrachte die Heimkehr eines U-Boot-Fahrers ein derart glückliches Ergebnis wie die eines meiner Maschinen-Maate, dessen Eltern in Stuttgart lebten. Er fand seine Mutter völlig verstört und in Untermiete wohnend vor. Ihr Haus war zerbombt worden, und nicht genug damit, hatte man wenige Wochen zuvor ihren Mann, einen Berufskraftfahrer, zur Infanterie eingezogen. Er stand bei einer Sanitätskompanie in Russland. Als einziger Sohn meldete sich mein Maat beim Standortkommandanten und berief sich zugunsten seines Vaters auf jenes Hitler-Gesetz, demzufolge «kostbares Erbgut» erhalten bleiben sollte. Man versprach Abhilfe. Und wirklich, der Vater bekam in Kiew einen telegrafischen Befehl, der ihn in die Heimat zurückrief. Zwei Tage später wurde seine Einheit bis auf den letzten Mann aufgerieben. Der Maat erzählte mir die Geschichte und fügte hinzu: «So konnte ich meinem Vater das Leben retten, der mir meines geschenkt hat».

Dieser Maat war keineswegs sentimental, im Gegenteil, ein mutiger Bursche. Während der Feindfahrt musste er zuweilen, ungeachtet des Seeganges, aus dem Boot heraus, um die Treibölventile zu schliessen. Er trieb dann mit Schwimmweste und an einer Leine um «U 333» herum, manchmal bis zu einer Stunde. Ich sagte ihm zuvor ganz ernsthaft: «Wenn ein Flugzeug kommt, können wir nichts anderes tun, als dich abschneiden und hinterher wieder auffischen». Dazu lachte er nur. Und für derartige Sondereinsätze standen mir vor Ort keine grösseren Belohnungen zur Verfügung als jeweils eine Dose Pfirsiche...

Genug der Erinnerungen und Reflexionen. Wir hatten die dritte Feindfahrt angetreten, nun konnte es wieder losgehen. Diesmal handelte es sich um keinen Einzelauftrag; denn wir hatten uns einer U-Boot-Gruppe «Blücher» anzuschliessen. Es gab im Verlauf des Krieges eine ganze Menge Gruppen mit Namen wie «Veilchen», «Draufgänger», «Panzer», «Donau», «Schlieffen» und mehr. Sie umfassten eine wechselnde Anzahl von Unterseebooten, die sich wie ein Riegel über die Anmarschwege der feindlichen Geleitzüge zu legen und diese abzufangen hatten. Es war manchmal eine ausgedehnte Angelegenheit, der Abstand zwischen den einzelnen Booten betrug dabei bis zu zehn Seemeilen. Die Gruppe «Blücher» setzte sich aus sieben Booten zusammen: U 214, 406, 566, 590, 653 und meinem U 333. Sie stand bei den Azoren.

Die Wetterlage war sommerlich ruhig. Ein leichter Hauch von Südwind erstarb zeitweilig völlig, die See bewegte sich kaum. Aus einem bedeckten Himmel fiel gelegentlich Sprühregen. Die Sicht wechselte, mal war es dunstig, mal klar.

Um es gleich zu sagen: Die Gruppe bekam am 17. August Fühlung mit dem britischen Geleitzug S.L. 118. Wie die alliierte Kennziffer besagte, bestand er aus Schiffen, die aus dem Südatlantik heraufgekommen waren und sich vor Freetown/Sierra Leone zum Geleitzug formiert hatten. Er umfasste 33 Handelsschiffe neben einem Armed Merchant Cruiser, dem Hilfskreuzer «Cheshire», einem 10'500 BRT grossen Passagierdampfer der Bibby Line Liverpool. Die Masse der Schiffe war in neun Säulen unterteilt, die in breiter Front nebeneinander herliefen. Der Konvoi wurde von vier Geleitschützern flankiert: «Folkestone», «Gorleston», «Pentstemon» und «Wellington». Diese Einzelheiten eines typischen Geleitzugbildes sind englischer Darstellung entnommen. Für ein einzelnes U-Boot mit seinem verhältnismässig engen Gesichtskreis ist es fast unmöglich, alles auf einmal zu überblicken. Es sieht nur einzelne Teile oder Anhaltspunkte. Erst aus dem Zusammenschluss der Gruppe entsteht die Übersicht, – wenn man nicht abgedrängt wird.

Für «U 333» brachte der Angriff auf S.L. 118, der sich über drei Tage hinzog, keine Beute. Wir kamen erst gar nicht zum Schuss. Dafür sammelten wir praktische Erfahrungen, die wir auf deutscher Seite damals überhaupt nicht zu erkennen, geschweige denn in ihrer Tragweite abzuschätzen vermochten.

Ich stand wie üblich mit der Befehlsstelle des BdU in Verbindung und wechselte mehrere Funksprüche auf Kurzwelle. Mir war eine Position in einem Planquadrat zugewiesen worden, und ich hatte nach dem Eintreffen dort wieder von mir hören lassen. Vermutlich war ich als Letzter zur Gruppe gestossen und ihr Flügelmann. Natürlich waren wir nach der langen Pause erst recht auf dem Quivive und suchten den Feind, die scharfen Gläser auf den Horizont gerichtet. Das Boot lief aufge-

taucht, und es gelang uns, mehrere Flugzeuge auszumanövrieren. Im Übrigen brauchten wir nicht lange zu suchen. Es war nachmittags, als es plötzlich hiess: «Rauchwolken in Sicht!»

War es ein Geleitzug? Ich liess drauf zudrehen und setzte eine weitere Funkmeldung ab. Ich versuchte mich zu nähern, hatte einem Doppeldecker auszuweichen, der von achtern anflog, und bekam zu den dichter werdenden Rauchwolken den Dreibeinmast eines Kriegsschiffes in Sicht. Der Dreibeinmast war sehr massiv und liess auf den ersten Blick an einen Kreuzer denken. Im Top trug er ein eigenartiges Gittergerüst, das ich nie zuvor gesehen hatte und für einen Mastkorb hielt. Seine wahre Bedeutung erfuhr ich erst Jahre danach. Ich ging noch näher an die Rauchwolken heran, um Fühlung zu halten und mehr herauszufinden, und erkannte ein zweites Kriegsschiff mit gleichem Mast. Das heisst, nur den Mast, die Schiffe selbst lagen noch unter dem Horizont. Deshalb hielt ich es auch für gänzlich unwahrscheinlich, dass die Gegenseite mich bis jetzt bemerkt haben könnte, als plötzlich eine Liberator auf uns zuflog und uns unter Wasser drückte. «Alarmtauchen!» Weg waren wir, auf Sehrohtiefe.

Doch die Fliegerbomben blieben aus. Stattdessen liessen mich rapide Schraubengeräusche wie von Zerstörern aufhorchen. Das weitere besorgten Wasserbomben, von denen etwa ein Dutzend in nächster Nähe loskrachten und das Boot auf Biegen und Brechen durchschüttelten. Das konnten nur die beiden Kriegsschiffe mit den sonderbaren Mastkörben sein, kam mir blitzartig der Gedanke. Dann ging ich buchstäblich Hals über Kopf auf 90 Meter.

Ahnungslos und unbeabsichtigt hatte ich wie ein Lockvogel zwei der vier Geleitfahrzeuge des Konvois auf mich gezogen, so dass es einem der anderen U-Boote gelang, anzugreifen und um 17.56 Uhr das erste Schiff aus dem Geleit herauszuschiessen, dem im Laufe der nächsten Tage weitere folgten, bis die Erfolgsserie am 19. August abbrach.

Die Finken schlagen, der Krach ist da, und keiner kann sagen, wie es geschah. Ich selber konnte es am wenigsten, so hartnäckig waren sie wieder einmal hinter mir her. Schliesslich schienen sie die Spur verloren zu haben; denn die Wasserbomben lagen nach Stunden immer weiter weg. «U 333» hatte wieder Wassereinbruch, und ausgerechnet durch das Abschlussventil des WC, über das sich ohnehin ein ganzes und wenig appetitliches Kapitel schreiben liesse. Das Wasser wurde mit Eimern in die Zentralbilge gekippt, wo es sich auspumpen liess. Andere Lekkagen kamen hinzu, bis sich ein paar Tonnen Atlantik angesammelt hatten. Erst nach Mitternacht erlaubten die Umstände ein Auftauchen. Voraus grollte Artilleriefeuer, und die Nacht wurde durch Leuchtgranaten gespenstisch erhellt. Der Geleitzug war mit den anderen U-Booten im Gefecht.

Bei uns machte sich in der Steuerbordkupplung ein starkes Schleifen bemerk-

bar. Es kreischte und lärnte ganz mächtig. Die hinter dem Heck detonierten Wasserbomben hatten offenbar die Schraubenwellen hochgedrückt. Dessen ungeachtet versuchte ich, Anschluss an das Geleit zu finden, und lief im Schutze der Dunkelheit aufgetaucht hinterher. Zwischendurch teilte ich dem BdU unsere Schäden ausführlich auf Kurzwelle mit und wurde wiederholt durch Geleitfahrzeuge abgedrängt und zum Tauchen gezwungen. Und natürlich auch beworfen, wie konnte es anders sein. Unter anderem stiess ein vermutlicher Zerstörer im spitzen Winkel auf mich zu. Ich konnte ihn austricksen. Er jagte vorbei, ich drehte zurück, setzte mich hinter sein Heck. In seinem Kielwasser nachlaufend, suchte ich weiterhin Führung zu gewinnen, sah aber nichts vom Geleit. Bis der Zerstörer den Spiess umdrehte und mich wieder zum Wegtauchen zwang, aber nicht weiter verfolgte. Es ging wie Katz und Maus. Wieder oben, wurde ich aufs Neue von einer Liberator heruntergedrückt, die ich in der Hetze erst durch die Wassersäulen ihrer Bombenwürfe bemerkte. Alarmtauchen!

Die buchstäblich wildbewegten Vorgänge hatten «U 333» spürbar mitgenommen. Im Bootsinneren erwachsen uns neue Gefahren. Es roch ätzend. Die heftigen Stösse hatten die Batterien derart durchgeschüttelt, wenn nicht teilweise zerstört, dass ihnen Gase entwichen. Breitete sich dieses giftige Gemisch erst einmal in genügender Menge und Dichte aus, so genügte schon ein Funke, uns in die Luft zu blasen. Und Funken gab es mehr als genug achtern, wo sich das Schleifen der verbogenen Schraubenwelle unüberhörbar verstärkte. Ausgerechnet bei Alarmtauchen versprühte es einen wahren Funkenregen wie ein Schleifstein. Der Kühlmantel der Abgasleitung vom Steuerbordmotor zeigte Risse, die sich verschlimmerten. Alles zusammen verminderte die Geschwindigkeit des Bootes mehr und mehr. Von Höchstleistung konnte nicht mehr die Rede sein.

Kurz und gut, es wurde immer deutlicher, dass sich der Geleitzug nicht einholen liess, so sehr wir uns auch bemühten. Der S.L. 118 lief uns einfach davon und schlug sich mit den anderen Booten herum. «U 333» aber sackte immer weiter achteraus, verstärkten Luftangriffen ausgesetzt. Das knappe, leider allzu wahre Resümee in meinem Kriegstagebuch lautete: «Praktisch hatte ich das Nachstossen und Hinterhergehen drei Tage vergeblich exerziert...»

Mit Bordmitteln liessen sich die Schäden nicht beheben. Wir mussten wieder zurück zur Werft. Auch das war leichter gesagt als getan. Das Schleifen und der Lärm im Boot wurden so schlimm, dass es die Jüngsten mit der Angst bekamen. Die Schraubenwelle war glühend heiss. Um überhaupt fahren zu können, tropften wir unablässig Öl auf den rotierenden Stahl und sein Lager und hofften inständig, dass es nicht wie auf einer überhitzten Bratpfanne zu qualmen oder gar an zu brennen begann. Als Hilfsmittel diente uns die einzige kleine Ölkanne, mit der sich die Stelle erreichen liess. Wegen der verkrampften Körperhaltung lösten sich die Leute

in schneller Reihenfolge ab. Ausser dem Kommandanten mussten diesmal alle Mann heran. Sogar die Funker in ihrer Freiwache, obwohl gerade sie ihre für den Rhythmus des Morsealphabetes feinfühlig Finger schonen durften.

So kamen wir dem Hafen näher, meldeten uns an und wurden schon bei den Minensperren von Vorpostenbooten wahrgenommen. Der Sperrbrecher brachte uns bis an die Schleuse. Das war am 24. August, um zwölf Uhr mittags. Meinem Entschluss wurde zugestimmt. In der Stellungnahme des BdU hiess es kurz: «Feindfahrt wegen maschineller Störungen bzw. Wasserbombenschäden vorzeitig abgebrochen. Fahrtbeschränkung verhinderte ein erfolgversprechendes Operieren». Und der mittlerweile zum Konteradmiral aufgerückte Chef der Operationsabteilung, Eberhard Godt, fügte hinzu: «Nichts zu bemerken».

Eine Frage blieb jedoch offen. Was hatte die Geleitfahrzeuge des Konvois so rasch und unbeirrbar auf mich gezogen? Als vom Konvoi ausser Rauchwolken und Mastspitzen noch nichts weiter zu sehen war, während sich umgekehrt für ihn die schmale Silhouette von «U 333» noch unter dem Horizont verlor? Mit Radar wäre mir nach Lage der Dinge noch nicht beizukommen gewesen, nahm ich an. Womit also?

Auf des Rätsels Lösung kam keiner. Sie war wieder rein technischer Natur und so geartet, dass wir sie schlichtweg für unmöglich gehalten hatten. Wir schrieben das Jahr 1942. Während unsere Wissenschaftler noch zwei Jahre später über Möglichkeiten der Schiffsortung diskutierten und Ultrarot, Ultraviolett, Wärmeortung und andere hochgestochene Mittel in Betracht zogen, hatten die Alliierten längst das scheinbar Unmögliche möglich gemacht und 1942 die einfachste technische Lösung vorweggenommen: nämlich die Funkpeilung auch auf die Kurzwelle ausgedehnt.

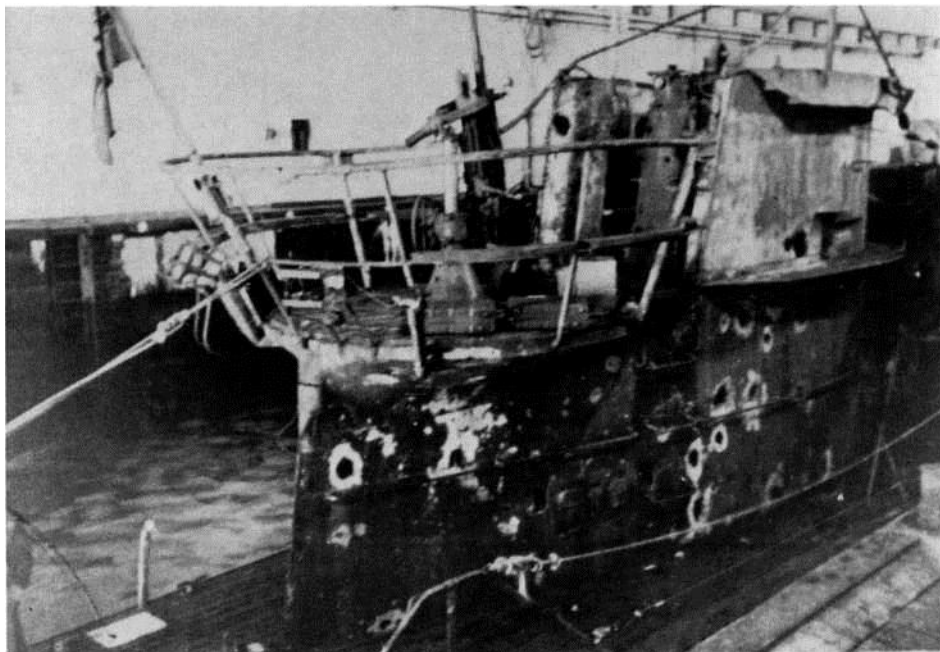
Mit anderen Worten: Sie hatten inzwischen einen Kurzwellenpeiler konstruiert, den High Frequency Direction Finder HF/DF, im alltäglichen Sprachgebrauch Huff/Duff genannt. Dieser Peiler war in der Lage, die Richtung eines Kurzwellensenders zu bestimmen. Und die Unterseeboote funkten auf Kurzwelle -! Im Allgemeinen hielten die Boote Funkstille, aber bei Standortdurchsagen, Schadensmeldungen und vor allem beim Sichten eines Geleitzuges kam es zu einem regen Nachrichtenaustausch mit dem BdU. Das waren gefährliche Blössen, die wir uns gaben, ohne sie zu erkennen.

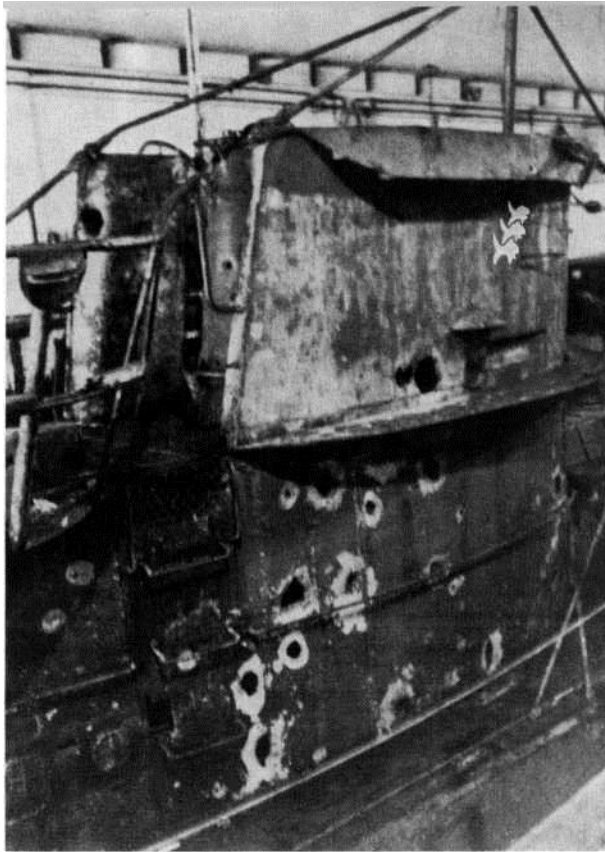
Während wir also noch immer feste unsere Kurzwellensprüche wechselten, rüstete der Gegner in aller Stille seine Schiffe bzw. Konvois mit Huff/Duff zur U-Bootsabwehr aus. Mit die-

1 Minutenlang war U 333 mit der britischen Korvette «Crocus» verfeilt.



2 Die Oerlikon-Geschütze durchsiebten die Brücke des U-Boots.

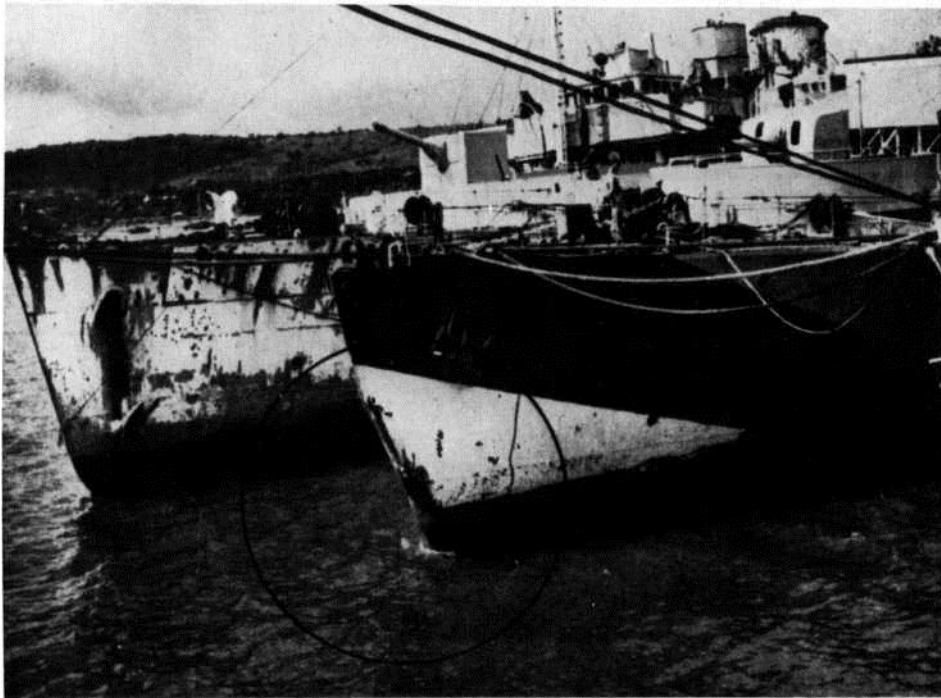
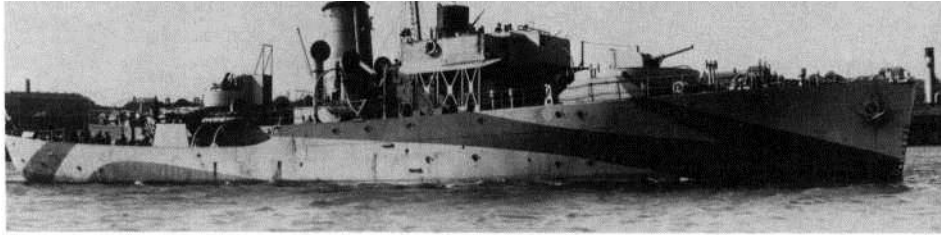




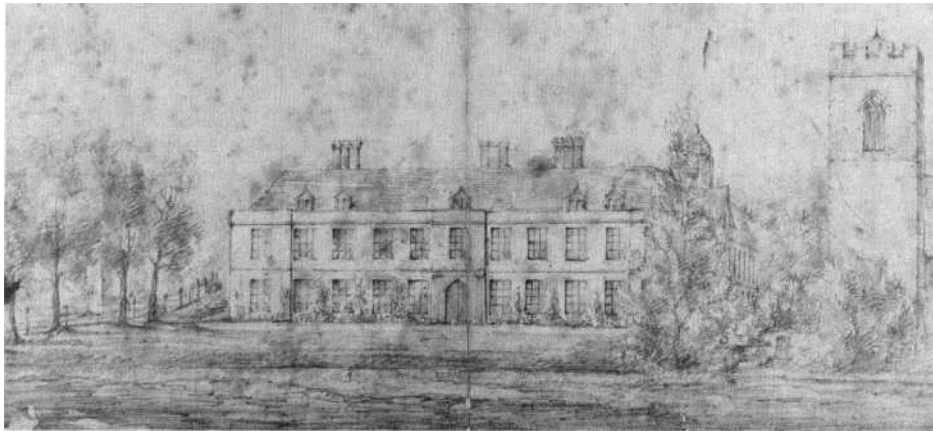
3 Das Turmkleid war durchsiebt von Treffern verschiedener Kaliber. «Ali» Cremer führte das Symbol der «drei kleinen Fische» an seinem U-Boot.

4 Beim zweiten Rammstoss wurden zweieinhalb Meter vom Heck des Boots abgeschnitten.

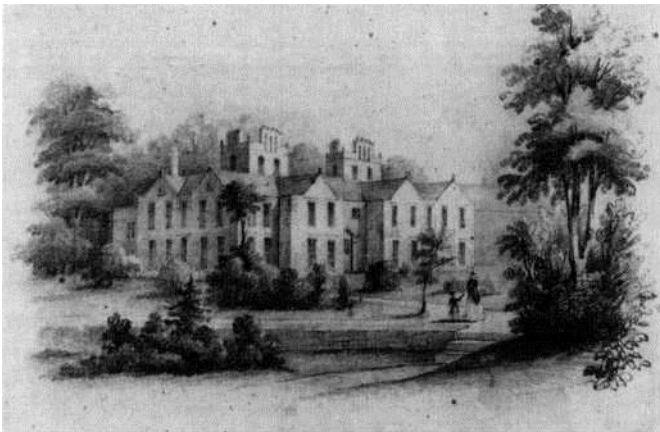




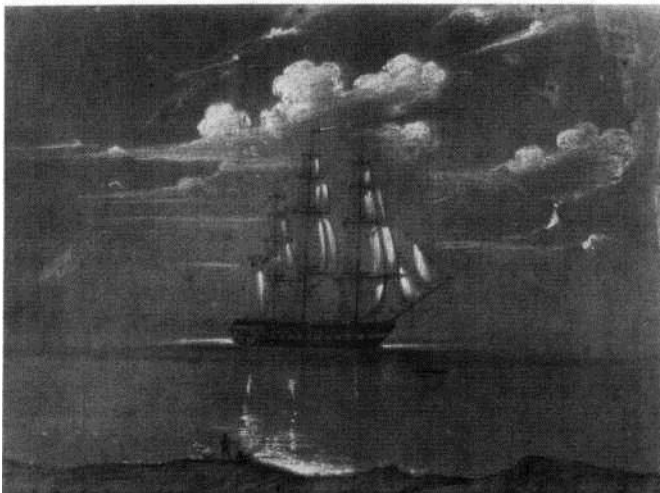
5-7 HMS «Crocus» wurde durch die Rammstöße in einer Länge von zwei Metern aufgerissen. Alle Pumpen wurden eingesetzt, um die Korvette über Wasser zu halten.



bington – North
Hampshire: Geburts-
haus des Urgrossvaters
von «Ali» Cremer.
Heute ein Museum.



Ormerod House,
Burnley-Lancashire:
Wohnsitz der Thurs-
bys. Die Zeichnung
stammt von Lucy
Thursby, der Gross-
mutter.



8
Sparrow
Hawk», Schiff von
Frederick Spencer
Thursby.

11 Kurz vor Ende der Weimarer Republik trat «Ali» Cremer als Seekadett auf dem Kreuzer «Köln» seine erste grosse Fahrt an. Der Reisebefehl ist von Hindenburg als Reichspräsident und von Schleicher als Reichswehrminister unterzeichnet.

Reisebefehl.

Der Kreuzer «Köln» hat am 8. Dezember 1932 «1» zwölfmonatige Reise in das Ausland anzutreten.

Reiseweg: Spanien, Mittelmeer, Indien, Australien, Südsee, Japan, China, Indien, Mittelmeer, Spanien, Heimat.

Den Reiseplan stellt der Chef der Marineleitung auf.

Berlin, den 8. November 1932.

Der Reichspräsident
von Hindenburg
Der Reichswehrminister

An den Befehlshaber
Bar-B.Rr.27as A XII a.

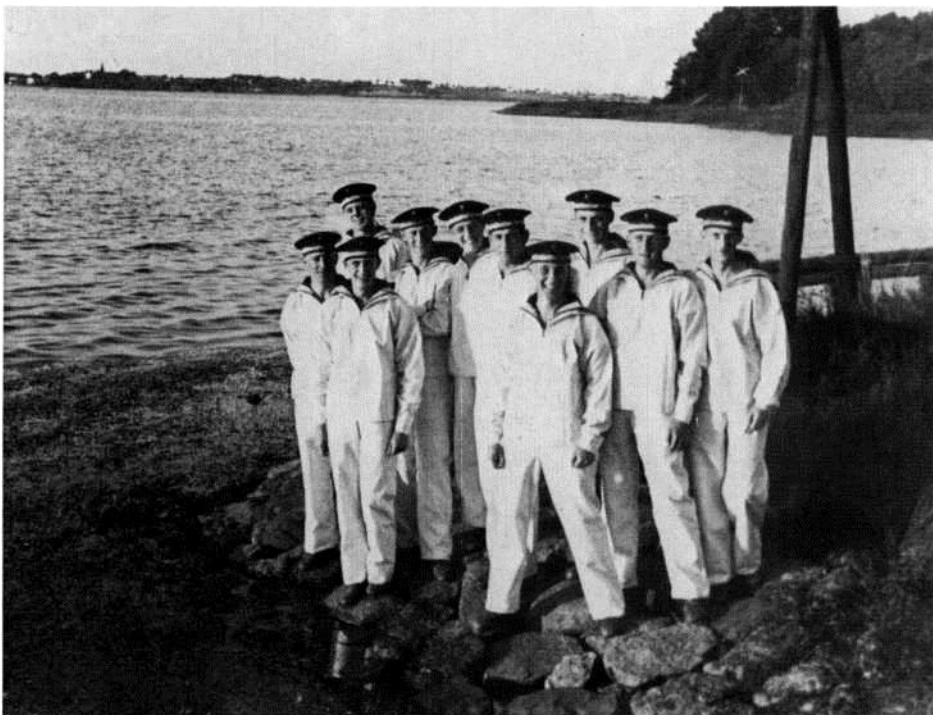
12 Zwölf Monate später läuft die «Köln» bei der Heimkehr von grosser Fahrt in die Schleuse von Wilhelmshaven ein.





13 Inzwischen hat sich in Deutschland einiges verändert: Zur Begrüssung kommt Adolf Hitler an Bord der «Köln».

14 Vorn in der Mitte: der Matrose «Ali» Cremer.





15 Zweiter Weltkrieg:
Während der Überfahrt
nach Norwegen wurde
HMS «Glowworm» ver-
nichtet. Das Bild zeigt
den brennenden Zerstö-
rer. Vorn: der Bug eines
deutschen Kriegsschiffs.



16 In Seenot geratene
Engländer werden von
dem deutschen Kreuzer
«Hipper» gerettet. Von
der Schiffswand werden
die rettenden Taue her-
abgelassen, die die Eng-
länder ergreifen.



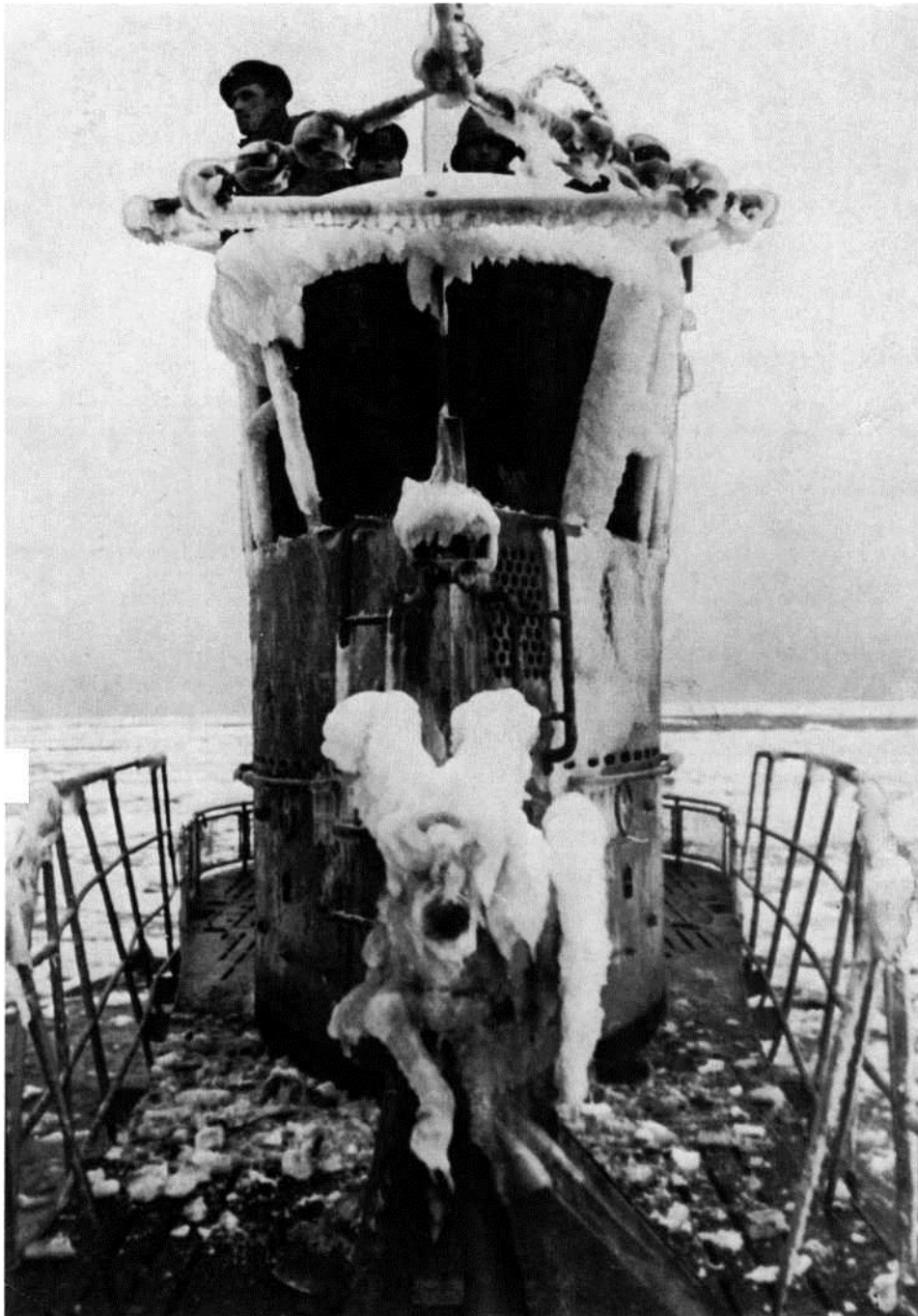
17 Der jüngste Matrose
war erst siebzehn Jahre alt



18 Im hohen Norden.



19 Die erste Zigarette
nach der Feindfahrt.



20 «Ali» Cremer war inzwischen als Kommandant von U 152 in Norwegen stationiert.



21 Die kanadische Fregatte «Swansea» hat ein deutsches U-Boot erledigt. Hier hilft man einem deutschen Überlebenden aus dem Rettungsboot der «Swansea» an Bord der Fregatte.

22 Ein englischer Schiffsbrüchiger wird von einem deutschen U-Boot aufgefischt. Beide Seiten bemühten sich um eine menschliche Kriegsführung.





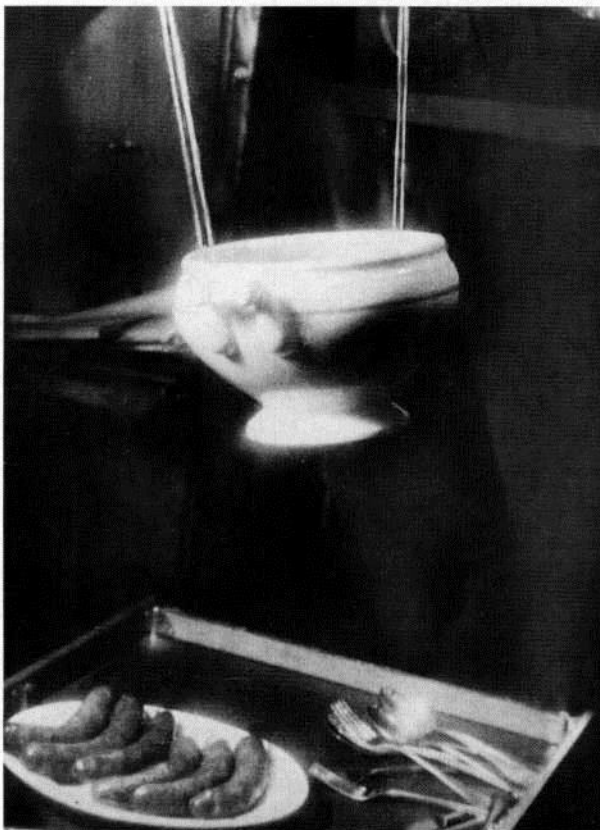
23 Hier retten Engländer Deutsche.

24 Ab 1942 gelang es englischen Flugzeugen immer häufiger, mit Hilfe des Radars deutsche U-Boote aufzuspüren und zu versenken.





25 Die U-Bootfahrer erlebten auch romantische Augenblicke.



26 Bei schwerer See mußte man sich für den Eintopf etwas einfallen lassen.

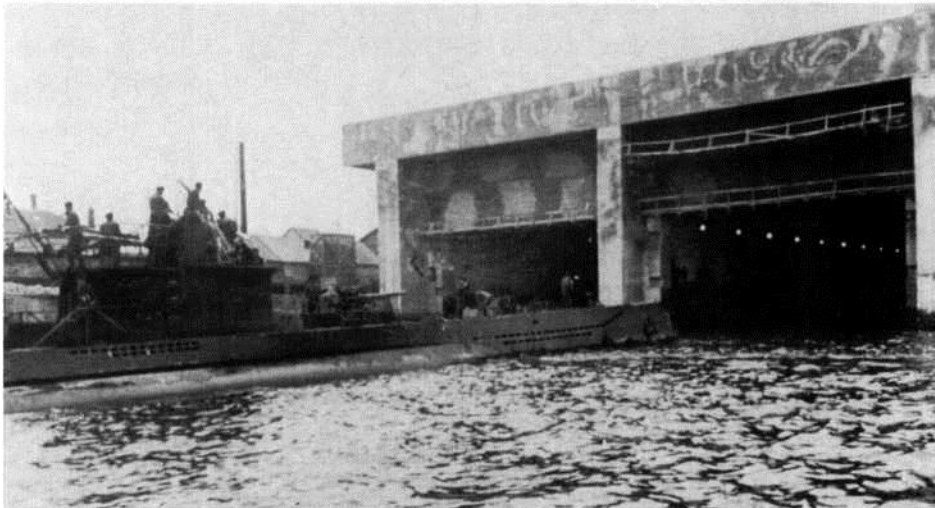
27 Nach dem «ramming»
mit dem Tanker «British
Prestige» wurde repariert.

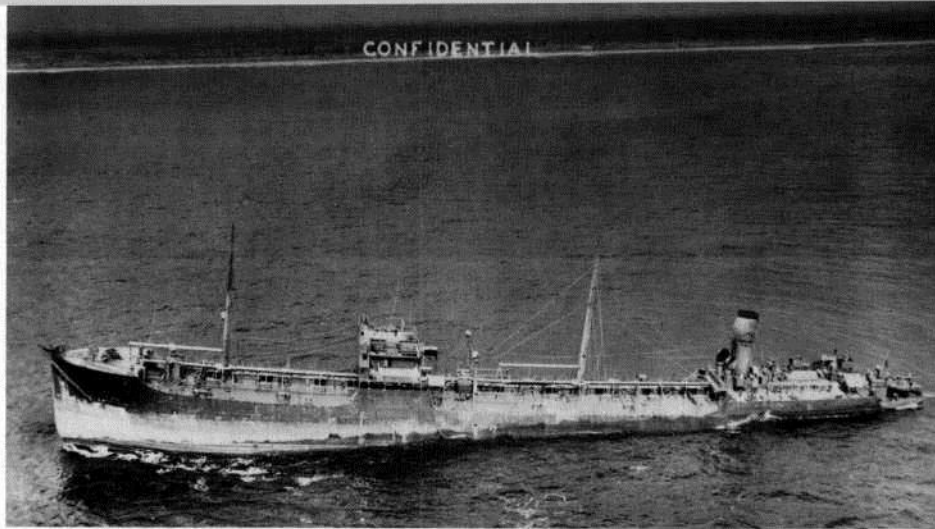


28 Der Ausguck stand ohne
Schutz im Freien.

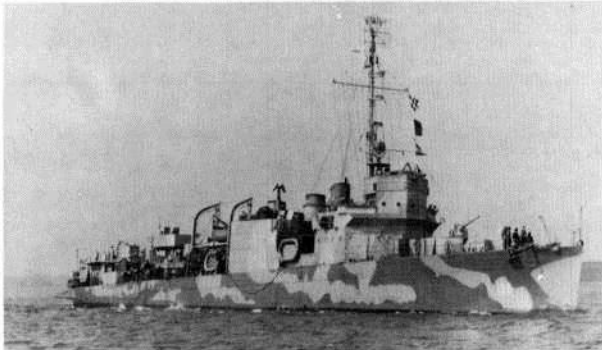


29 Der U-Bootsbunker
von La Pallice.





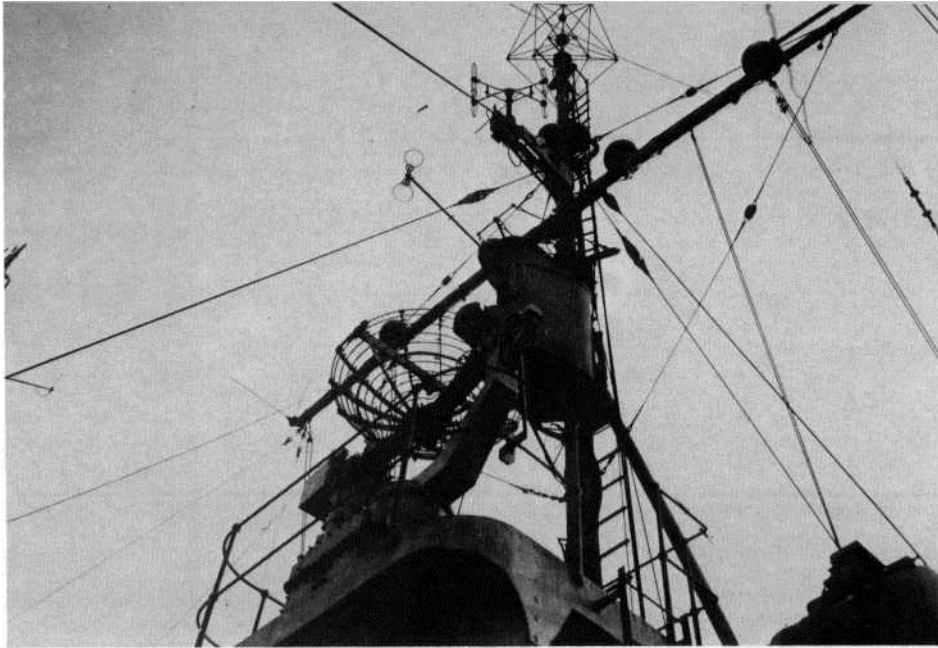
30 Torpedierter Tanker in Sicht der Küste von Florida.



31 USS »Dallas«, die U 333 mit schweren Wasserbomben belegte.



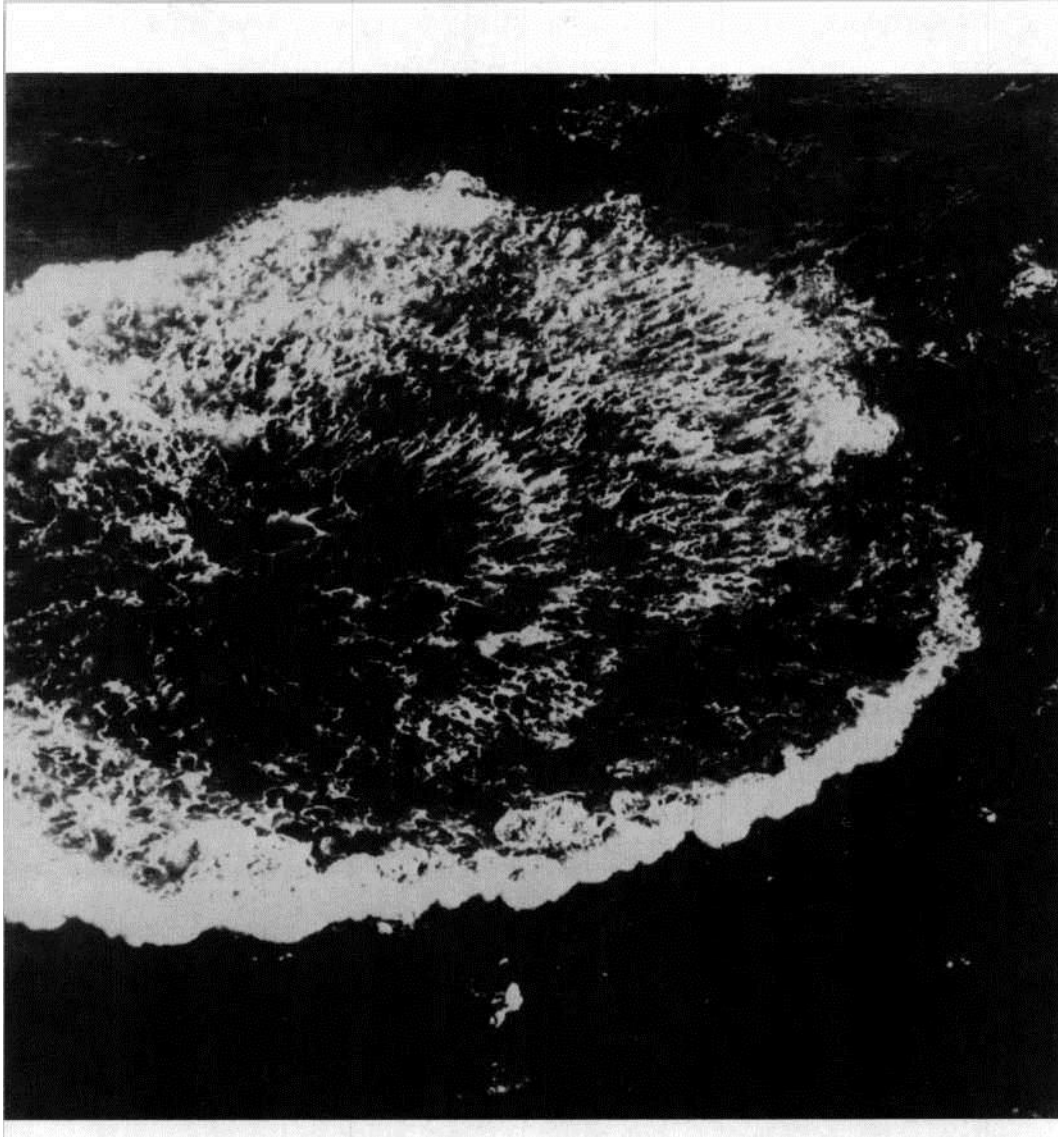
32 Durch Fliegerbomben, Rammen und Wasserbomben beschädigt . . .



33 Die seltsamen Mastkörbe: Huff/Duff, das britische Peilgerät, auf das entscheidende Niederlagen der deutschen U-Bootwaffe zurückzuführen sind.

34 Die Engländer führten zum Schutz der Handelsschiffe das Geleitzugsystem ein. Ende 1943 gab es einen inneren und einen äusseren Geleitschutzring, zu dem bis zu 24 Geleitfahrzeuge gehörten.





35 Nach der Wasserbombenexplosion bildet sich ein «Krater» im Meer.

sem relativ einfachen Peilgerät wurden die Funksprüche der U-Boote im Bereich der Bodenwelle bis etwa 25 Seemeilen angepeilt. Die Sicherungsfahrzeuge eines Geleitzuges waren somit in der Lage, mit dem Peilstrahl als Richtschnur dem U-Boot entgegenzulaufen und es abzudrängen. Es muss noch erwähnt werden, dass Huff/Duff eine besonders charakteristische Antenne voraussetzte, die wir nicht kannten. Nämlich mastkorbähnliche Gebilde, wie sie jene Sicherungsfahrzeuge trugen, die mir so unerwartet auf den Leib gerückt waren...

Unter solchen Begleitumständen begegnete S.L. 118 am 17. August der Gruppe «Blücher». Der englische Report –, und wir werden uns im weiteren Verlauf noch des Öfteren auf diese Quellen beziehen, die man heute einsehen kann –, der englische Report also besagt wörtlich, «dass häufiger Huff/Duff-Empfang während des Tages anzeigte, dass sich mehr als ein U-Boot in der Nähe des Konvois befand». Um 15.58 Uhr gab der Dampfer «Nurani», vermutlich beim Sichten von Torpedolaufbahnen (U 566), zwölf kurze Töne und drehte nach Backbord (links) ab. Die Torpedos gingen vorbei und trafen den Norweger «Triton» an der Backbord-Seite. Das von Sydney nach Avonmouth bestimmte Schiff sank innerhalb von acht Minuten, während seine Besatzung von dem Briten «Dunmore» aufgenommen wurde. Der Konvoi drehte 45 Grad nach Steuerbord (rechts) und ging nach einer Stunde auf den ursprünglichen Kurs von 40 Grad zurück.

Während die Korvette «Wellington» an der Spitze des Geleitzuges zickzackte, hatten «Folkestone» und «Pentstemon» ihre Flankensicherung entblösst und auf «U 333» hinübergegriffen. Kurz nach 16.00 Uhr pflasterten sie erste Wasserbombenserien in Zehner-Flächen auf das U-Boot. Fünf Minuten später folgte die zweite Attacke, 16.45 und 16.49 folgten eine dritte und vierte. Nur dadurch, dass die Briten wegen Funkstille auf «poor asdic conditions» angewiesen waren, verfehlten sie mich auf des Messers Schneide. Immerhin lagen einige ihrer Würfe so dicht hinter dem Heck des noch in der geringen Sehrohrtiefe schwimmenden «U 333», dass sie, wie schon erwähnt, die Steuerbord-Schraubenwelle verbogen. Schliesslich brach der Kontakt völlig ab, und die Verfolger gingen mit der noch hinzugekommenen «Gorleston» auf ihre Stationen am Geleitzug zurück, wo sie um 19.07 Uhr eintrafen.

Als ich dem BdU meine Feindberührung nebst Folgen gemeldet hatte, vermerkte der Gegner, «dass ein U-Boot um 18.15 Uhr nahe beim Konvoi sendete und wenig Zweifel bestünde, dass es sich diesmal um zwei U-Boote handele». Der wahre Umfang der Gruppe blieb nach wie vor unersichtlich und konnte auch durch wiederholte Radarpeilungen nicht ausgemacht werden. In der darauffolgenden Nacht sichtete der Geleitzug des Öfteren aufgetauchte U-Boote, nah und fern, än-

derte mehrmals den Kurs und eröffnete Artilleriefeuer, wobei er auch mit Leuchtgranaten schoss. Es waren sozusagen Schläge ins Wasser. Verfolgungen verliefen ergebnislos, da die Boote in der Dunkelheit auswichen oder wegtauchten. Zwischen 22.00 und 23.00 Uhr fielen weitere Wasserbomben-Serien, bis offenbar die Munition knapp wurde und nur noch einzelne Bomben, zur Abschreckung, geworfen wurden.

Die wenigen Sicherungsfahrzeuge schienen sich zu verzetteln, so dass zeitweise nur die «Gorleston» beim Geleitzug verblieb, der seinen Weg unbeirrt fortsetzte. Teils durch Radarpeilungen, teils durch Schallortungen verursacht, hielt die Unruhe auch noch am Vormittag des 18. August an, als man einwandfrei drei U-Boote feststellte. Um 11.44 Uhr hatte eine Huff/Duff-Peilung ein in der Nähe aufschliessendes U-Boot angezeigt, das sich scheinbar in Nichts auflöste. Dafür kam, einige Seemeilen entfernt, erneut eins in Sicht. Die Geleiter versuchten mit äusserster Kraft nachzusetzen, «but despite every effort on the part of the engine room staff, the U-Boat was able to hold its own». Mit anderen Worten, es lief ihnen davon. Eine Salve lag zu kurz.

Diese in grossen Zügen aus englischer Sicht dargestellte Entwicklung, an der nunmehr vier U-Boote beteiligt waren, dürfte eine gewisse Vorstellung von den vielfältigen Bewegungen einer kleinen Geleitzugschlacht geben. Ebenfalls werden die räumlichen Dimensionen klar, in denen alles verläuft, wenn man liest, dass sich die verfolgende Korvette «Pentstemon» einmal bis zu 17 Seemeilen oder rund 30 Kilometer vom Konvoi entfernte, dass über Distanzen zwischen 3'000 und 13'000 Yards (2,7 bis 12 Kilometer) geschossen wurde, die U-Boote sich andererseits dem Geleitzug bis auf 70 (!) Meter näherten, wo man ihr Sehrohr entdeckte. Da die Masse der Schiffe unablässig weiterdampft und das Bergen von Schiffbrüchigen einem «Knochensammler» überlässt, verschiebt sich das gesamte «Schlachtfeld» stetig nordwärts, gen England.

Am Nachmittag des 18. August, um 16.55 Uhr, bemerkte der hinter der Leitlinie der Schiffe stehende Hilfskreuzer «Cheshire», trotz Luftsicherung durch eine Catalina, eine «Störung» an der Backbord-Seite. Etwa eine Minute später wurde der Dampfer «Hatarana» (7'500 BRT) der British India Co. an der Backbord-Seite torpediert. Wieder eine Minute danach, um 16.57 Uhr, bekam die «Cheshire» selbst einen Treffer an Backbord. Und wie bei einer Kettenreaktion wurde nach einer weiteren Minute der Niederländisch-Indien-Fahrer «Balingkar» (6'000 BRT) gleichfalls an Backbord von zwei Torpedos getroffen, von denen der erste

anscheinend unter der «Cheshire» durchgelaufen war. Alle Torpedos kamen von «U 214».

Indessen der Geleitzug zick-zackte, sank «Balinkar» eine halbe Stunde später. Ihre Überlebenden wurden von den nachfolgenden «Corabella», «Governor» und «Lycan» aufgenommen. Das Wetter war noch immer gut, die See nur leicht bewegt. «Cheshire» war in Luke eins getroffen worden. Die Detonation hatte ein grosses, auch über Wasser sichtbares Loch verursacht. Der Raum lief voll, jedoch konnte der Hilfskreuzer die ohnehin mässige Geschwindigkeit des Konvois mithalten und die Reise fortsetzen. Es hatte keine Verletzten gegeben.

Am späten Nachmittag feuerten die bewaffneten Handelsschiffe «Raby Castle», «Umaria» und ein drittes ergebnislos auf ein Sehrohr. Ein Flugzeug fiel ein. Während sich die Geleitfahrzeuge um die «Hatarana» bemühten, die noch immer schwamm, wurde eine neue Torpedolauflage bemerkt. Das Horchgerät ergab einen Kontakt, die Jagd löste neue Wasserbomben-Serien aus. Da es nicht ratsam erschien, sich noch länger mit der «Hatarana» aufzuhalten, wurden alle Geheimpapiere von Bord genommen und das Wrack schliesslich durch Geschützfeuer in die Wasserlinie versenkt. So ging es bis in die Dunkelheit.

Eben nach Mitternacht bekamen die Geleitfahrzeuge Radarkontakt mit einem aufgetauchten U-Boot. Es handelte sich dabei um «U 333», das hinterherhinkte und wegtauchte. In den Morgenstunden, um 6.30 Uhr, wurde dasselbe U-Boot von einer Liberator mit Bordkanonen und Bomben angegriffen und entkam durch Alarmtauchen «at an unusually steep angle», mithin Hals über Kopf. Später entdeckte eine von Gibraltar kommende Catalina «U 333», das seines Schraubendefektes wegen diesmal «submerged very slowly», sehr langsam untertauchte. Es bekam eine Wasserbombe «auf Verdacht». Der Geleitzug erhielt durch den Zerstörer H.M.S. «Zetland» zusätzlichen Schutz. Weitere U-Boot-Signale bewiesen, dass die Gefahr bis in den dritten Tag hinein noch nicht vorüber war.

Im Gegenteil! Am 19. August, um 14.30 Uhr, wurde der britische Dampfer «City of Manila» (7'500 BRT) der Ellerman Lines, auf dem Wege zum Clyde, von «U 406» torpediert. Diesmal kam der tödliche Schuss von rechts, von Steuerbord. Nur zehn Minuten danach meldeten die «Defoe» und die «Silver Sandal» ein Sehrohr nur 75 Yards achteraus. Die anschliessende wilde Verfolgung erstickte alle Horchkontakte, die im alles übertönenden Schraubenwirbel verlorengingen und das U-Boot entweichen liessen. Das Wetter war noch immer «fine», und es lief eine leichte Dünung.

Die «Empire Voice», ein Handelsschiff vom britischen War Emergency Type, übernahm die Leute von der «City of Manila». Letztere sank sehr langsam, sodass

man die Möglichkeit einer Bergung erwog und die «Gorleston» bei dem Havarierten belass. Aber der 26 Jahre alte Dampfer neigte sich im Laufe der Nacht bedenklich nach vorne. Die «Gorleston», immer wieder durch U-Boot-Abwehr abgelenkt, übernahm so viel Geräte und Verbrauchstoffe wie möglich von dem untergehenden Schiff und überliess es schliesslich seinem Schicksal. Die «City of Manila» verschwand am Mittag des 20. August von der Bildfläche. Die Korvette lief als Nachzügler dem Geleitzug hinterher, den sie am späten Abend des 21. August wieder einholte. So weit hatte er sich bereits entfernt.

Damit endete der letzte Angriff auf den Geleitzug S.L. 118, an dem vier Boote der Gruppe «Blücher» beteiligt waren: «U 214» (Günther Reeder), «U 406» (Horst Dieterichs), «U 566» (Gerhard Remus) und «U 333».

Auch die «Cheshire» war zum Nachzügler geworden. Der angeschossene Hilfskreuzer hatte die Geschwindigkeit doch nicht zu halten vermocht und war achteraus gesackt. Indessen erreichte er in Begleitung des Zerstörers H.M.S. «Zetland» ohne weitere Zwischenfälle Belfast Loch. Das Gros der Schiffe erhielt mehr und mehr Schutz, teils durch Überwasserstreitkräfte, teils aus der Luft, je näher es den britischen Inseln kam. Dabei ist es bezeichnend und gibt wiederum einen Begriff von der Weite, dass ein angesetzter Liberator S/120 den Convoy verfehlte. Im letzten Abschnitt, sozusagen schon fast vor der Haustüre, wurden die schnellsten Schiffe herausgelöst und durch ein Schnellgeleit in den Hafen geholt. Wie es heisst, machten beide Teile des Konvois den Rest «without incident and reached home waters on 25th August».

Wie die von den britischen Kommandostellen nachträglich angestellte Analyse besagt, hatte der Gegner drei bis vier U-Boote geortet, die dem Geleitzug beiderseits folgten. Es war zunächst schwierig gewesen, die Peilungen zu differenzieren, das heisst festzustellen, ob die Signale mehreren oder ein und demselben Boot entstammten. Die Huff/Duff-Peilungen am 19. August hatte er mehreren Booten zugeschrieben. Der Lage nach kamen sie jedoch einwandfrei vom gleichen Boot, nämlich wieder von «U 333», das seine Schäden in einem längeren Funkspruch an den BdU gemeldet hatte und dabei geortet wurde.

Das britische Resümee lautet: «Wenn es erst einmal feststeht, dass sich U-Boote in der Nähe eines Geleites befinden, dann sind die von einem Sicherungsfahrzeug empfangenen Huff/Duff-Signale für den Senior Officer von unschätzbarem Wert, um die wahrscheinlichen Absichten des Feindes zu veranschlagen und dementsprechend seine Pläne zu treffen».

Es schliesst mit einem einschränkenden Unterton: «Während der Wert von

Huff/Duff-Peilungen auf Geleitfahrzeugen nicht hoch genug veranschlagt werden kann, so könnte man beim Handeln doch dazu neigen, die tatsächliche Anzahl der beteiligten U-Boote zu überschätzen und das Lagebild zu verwirren».

Der Gegner hatte uns mit diesem Hilfsmittel überholt. Während wir uns damit abmühten, Richtung und Entfernung zu bestimmen, genügte ihm die blosser Richtung, aus der sich der böse Feind näherte. Ab Mitte Mai 1942 hatte man den Wert des einfachen Gerätes voll erkannt und es auf Kriegs- und Handelsschiffen eingebaut. Am Ende des Jahres gehörte es zur Standardausrüstung aller Sicherungsfahrzeuge. Und obwohl die Genauigkeit der Huff/Duff-Peilungen mit der Entfernung abnahm (man sprach von 300 Seemeilen), installierte man eine ganze Kette von Huff/Duff-Landstationen, die über grosse Weiten hinweg die Anwesenheit eines U-Bootes in einem bestimmten Gebiet herausfanden. Und durch den Schnittpunkt von zwei und mehr Huff/Duff-Peilungen verschiedener Stationen schaffte man es schliesslich und endlich, nicht nur seine Richtung, sondern auch seinen Standort zu bestimmen.

So war es nicht weiter verwunderlich, dass wir bis zum Ende des Krieges einen grossen Teil der U-Boot-Verluste auf Radar zurückführten, ohne von der Existenz des Huff/Duff das geringste zu wissen. Dabei waren unserer Abwehr sogar Tele-Fotos britischer Kriegsschiffe mit den charakteristischen Huff/Duff-Antennen gelungen. Diese Kriegsschiffe hatten vor Gibraltar gelegen und waren von Agenten im spanischen Algeciras fotografiert worden. Und nun kommt der Witz: Um die Herkunft der Fotos zu verschleiern, falls sie in Feindeshand fielen, hatten die ahnungslosen Auswerter den Hintergrund retuschiert oder die Oberkante abgeschnitten. Und dieser Prozedur waren auch die typischen Antennen zum Opfer gefallen.

Huff/Duff, der Kurzwellenpeiler der Alliierten. Ein neues Abwehrmittel gegen die U-Boote. Zwar kein kriegsentscheidendes, aber eines kam zum andern: Asdic/Sonar-Schallortung, das ASV-Radar auf der Zentimeterwelle in Flugzeugen, Huff/Duff und was noch so konstruiert wurde. Bis der Gegner die Oberhand gewann.

Von den sieben Booten der Gruppe «Blücher» wurden im weiteren Verlauf des Krieges alle sieben versenkt, vier davon mit Mann und Maus. Auch «U 333» hat es nicht verschont. Nur ich selbst sollte übrigbleiben, wenn es im Augenblick auch gar nicht den Anschein hatte. Im Gegenteil, was mich betraf, so sah es mehr als übel aus.

Aber immer der Reihe nach.

Ein Unglück kommt selten allein. Hat man erst einmal eine Pechsträhne erwischt, wird man sie so schnell nicht wieder los. Unsere Reparatur war mit ein paar Tagen abgetan. «U 333» schon wieder einsatzbereit und auf dem Wege nach Westafrika. Dort unten stand die Gruppe «Iltis», und wir hatten die Aufgabe, den Hafen von Freetown zu beobachten, wo die von Süden kommenden Einzelfahrer des Gegners zu Geleitzügen zusammengestellt wurden.

Mein Eins W.O., Oberleutnant Klemens Schamong, war in La Pallice von Oberleutnant z. S. Bernhardt abgelöst worden. Hellmut Kandzior blieb Zwo W.O., und Oberleutnant Wilhelm Pohl fuhr wieder als Kommandantenschüler mit. Doch am Ende dieser denkwürdigen Reise sah alles ganz anders aus.

Personell und materiell schien alles o.k. Alles ging klar, bis wir nach ein paar Tagen vor einem englischen Landflugzeug blitzschnell zu verschwinden hatten. Plötzlich drang Wasser in den Dieselraum, zugleich riss die innere Abzugsklappe und flog heraus. Auf der Suche nach der Ursache des Wassereintruchs fand einer der Maate im Kühlwasserraumdeckel eine daumendicke Schraube. Der Deckel schloss nicht, und das Wasser quoll herein. Wir haben alles mit Lukstopfen verkeilt und abgedichtet und sind nach vierstündiger Reparatur wieder aufgetaucht.

Aus diesem Vorgang ergaben sich lange technische Diskussionen mit dem Leitenden Ingenieur. Er war der Meinung, die verhängnisvolle Schraube wäre von einem Werftarbeiter «vergessen» worden. Bei den Routinemanövern bei Reiseantritt wäre sie nur ein wenig ins Rutschen geraten, erst beim Weltauchen vor dem Flugzeug hätte sie die Klappe verklemmt und das Wasser hereingelassen. Wenn das Wasser dann auf dem Umweg über die Bilge wieder herausgepumpt wird, ist es schmutzig und mit Öl durchsetzt. Es zeichnet auf der Oberfläche eine deutliche Fahrspur ab, die dem Gegner als Markierung dient, seine Wasserbomben zielgerecht über unsern Köpfen abzuladen. Ob die Abgasklappe durch einen Materialfehler herausgeflogen oder aber in der Werft angesägt worden war, liess sich auf See nicht klären. Hinter der vergessenen Schraube steckte zweifellos Absicht...

Jetzt hing das Wort «Sabotage» im Raum. Dass es niemand von der eigenen Besatzung getan hatte, erschien logisch, er lief Gefahr, sich letzten Endes selber umzubringen. Aber ich erinnere an die psychologische Kriegführung der Engländer, die mit dem Kurzwellensender Atlantik und mit sabotagefördernden Flugblättern begonnen hatte und die mittlerweile durch zunehmende Spionage- und Sabotagetätigkeit auf französischem Boden unterstützt wurde. Wie wir U-Boot-Offiziere bei den Besprechungen in der Flottille erfahren hatten, war es vor einiger Zeit unserer Abwehrstelle in Angers gelungen, einen französischen Sabotagering aufzufliegen zu lassen. Ihr Leiter war der französische Korvettenkapitän d'Estienne

d'Orves. Er wurde erschossen. Es bedurfte nicht erst seiner spärlichen Aussagen, um davon auszugehen, dass sich unter den französischen Werftarbeitern genügend Sabotagewillige finden würden, die insgeheim mit der Resistance sympathisierten, mit der erwachenden Widerstandsbewegung. Nicht zuletzt gehörten dazu auch die seit Mitte 1942 als Handlanger auf den Werften arbeitenden farbigen Franzosen, Marokkaner, Tunesier und andere ehemalige Angehörige der aufgelösten französischen Kolonialregimenter, die aus rassistischen Gründen zwangsläufig gegen das Dritte Reich eingestellt sein mussten. Und gab es unter den deutschen Handwerkern selbst nicht politisch Andersdenkende? Sie alle unterstanden der Organisation Todt, was nicht viel besagte und noch keine Gewähr für ihre Zuverlässigkeit bot. Schliesslich konnte man nicht jedem Arbeiter und Handwerker auf die Finger sehen. Gelegenheit zur Sabotage hatten sie genug, es gab diverse Möglichkeiten.

Auch die hohe Priorität der U-Boot-Stützpunkte im Rahmen der Abwehr garantierte nicht unbedingt den Erfolg, wenn man bedenkt, dass 1942 im besetzten Frankreich nur rund tausend Abwehrlaute des Admirals Canaris tätig waren, einschliesslich des Verwaltungspersonals, der Fahrer und der Funker. So ist es eigentlich erstaunlich, dass auf «U 333» nur dieser eine Fall von Sabotage vorkam. Denn dass man die Abgasklappe tatsächlich angesägt hatte, trat später in der Werft zutage. Dagegen wurde der Fall der «vergessenen» Schraube nie geklärt.

Nachdem wir unterwegs noch mal bei einer «Milchkuh» tankten, erreichten wir am 6. Oktober unser Einsatzgebiet und näherten uns der Reede von Freetown, dem Sammelplatz der Geleitzüge im Mittelatlantik. Wir sollten die Handelsschiffe samt ihren Sicherungsfahrzeugen feststellen und der U-Boot-Führung melden.

Kurz nach fünf Uhr früh hatten wir die 200-Meter-Tiefenlinie vor Freetown überschritten. Ich war eben von der Brücke gegangen, um unten die Seekarte einzusehen, als mich ein Zuruf aufschreckte und zurückjagte. Im Handumdrehen wurden wir in jenes Gefecht mit der Korvette «Crocus» verwickelt, das ich eingangs beschrieben habe. Wegen seiner schicksalhaften Bedeutung wiederhole ich den Ablauf noch einmal, lasse aber jetzt Oberleutnant Wilhelm Pohl, den Kommandantenschüler, zu Wort kommen.

«Es war vier Uhr früh. Ich hatte mich zum I. Wachoffizier, Oberleutnant Bernhardt, gestellt. Ausserdem gehörten zur Wache Bootsmaat Kurze und die Matrosen-Obergefreiten Thiel und Levermann. Es war sehr dunkel, ein Tropenschauer folgte dem nächsten. Wir trugen unsere Regenkleidung. Nach achtern wachten die

hervorragenden Ausgucks Thiel und Kurze, während wir anderen über den Bug nach Freetown Reede spähten. Urplötzlich schreckte uns Kurze auf mit dem Schrei: «Schatten Steuerbord achteraus, wird schnell grösser!» Blitzschnell drehe ich mich um, noch mit dem Glas vor Augen. Ich erkenne ein Fahrzeug mit breiter Brücke, das schon so nahe ist, dass mein Fernglas von ihm ausgefüllt wird. Darüber eine weisse Bugwelle. Die Gefahr entwickelte sich schneller, als ich es jetzt wiedergeben kann. Ob Korvette oder Zerstörer, konnte ich nicht mehr ausmachen.

Ohne nachzudenken, mehr unbewusst, gebe ich den Befehl durch das Turmluk nach unten: «Dreimal äusserste Kraft voraus, hart Steuerbord, Kommandant auf die Brücke!» Ich schrie das alles in gebückter Haltung und rettete mir dadurch das Leben. Denn fast gleichzeitig mit meinem Befehl flammte und blitzte es drüben auf. Aus MG-Vierlingen und Doppelflak wurden wir beschossen. Schwere Schläge erhellten jeweils für Sekunden unser Boot. Fast sofort fiel die ganze Brückenwache aus. Ich versuchte noch einmal «Kommandant auf die Brücke» zu rufen, aber das ging nicht. Die Stimme war weg...

Ich spürte zwei harte Schläge am Körper, wurde durch den Luftdruck herumgewirbelt und fiel in den Turm, aber erst später stellte man fest, warum ich nicht mehr rufen konnte. Schuss durch die Kehle...

Die Kräfte hatten mich verlassen. Ich fiel aus dem Turm in die Zentrale und knallte unten aufs Deck. Dort lag ich teilnahmslos. Man legte mich auf die Kojе. Dann wurde ich bewusstlos. Als ich wieder zu mir kam, versuchte ich zu sprechen. Es kam aber nur das Pfeifen von Luft durch das Einschussloch im Hals. Was nun geschah, das Weiterreichen der Verwundeten bzw. der Toten, die Manöver des Bootes, alles das glitt an mir vorüber. Noch spürte ich keine Schmerzen. Ich lag nur so da, völlig benommen.

Alle Verletzungen waren durch abgesprengte Teile der Turmverkleidung verursacht worden. Ausser dem Kehlkopfdurchschuss und den vielen Stecksplintern sassen auch einige im Lungenbereich. Aus meiner grössten Wunde am linken Arm angelte mir der Funker ganze Stücke der Gummiverkleidung heraus. Mein Kamerad, der Leitende Ingenieur, hatte mir Morphium gegeben. So dämmerte ich vor mich hin.

Dann wachte ich plötzlich auf, war hellwach und hatte ein grosses Erlebnis. Korvettenkapitän Graf Wilamowitz-Möllendorf, der Kommandant des Versorgers «U 459», kam mit seinem Arzt an Bord. Es war ein Wiedersehen; denn Wilamowitz stammte wie ich aus dem kleinen schlesischen Ort Primkenau, und wir kannten uns gut. Er brachte tiefgefrorene Erdbeeren, und trotz meiner Halswunde kriegte ich diese Delikatesse hinunter. Es war rührend, wie die Besatzung sich um mich kümmerte, und stets wachte einer an meiner Kojе. Jetzt erst erfuhr ich, dass

von den sechs Mann auf der Brücke nur der Kommandant und ich noch am Leben, die anderen vier aber gefallen waren. Drei hatte Cremer mit seinem heilen Arm herunterreichen können. Der Bootsmaat Kurze wurde vermisst gemeldet. Er wurde beim Feuerüberfall der «Crocus» fraglos getroffen und ist dann verwundet oder tot aussenbords gespült worden. Mein Kommandant, Kapitänleutnant Cremer, lag nur wenige Meter von mir entfernt, noch schwerer verwundet als ich. Er lag da, scheinbar desinteressiert. Aber es entging ihm nichts...» Soweit Pohl.

Mein Boot hatte von der «Milchkuh» einen Ersatz-Offizier erhalten. Es war Oberleutnant zur See Kasch, der jetzt, während ich noch bewegungsunfähig in der Koje lag, «U 333» nach Hause bringen sollte. Ich liess ihn gewähren, aber im eigentlichen Sinne führte ich das Boot. Je näher wir dem Stützpunkt La Pallice / La Rochelle kamen, um so mehr zwang ich mich, wach zu sein, trotz meines elenden Zustandes und aller betäubenden Medikamente. Gerade die letzten Tage und Stunden einer Feindfahrt sind oftmals die gefährlichsten. Die Brückenwache denkt schon an den Urlaub und ist ein bisschen sorglos, weil jeden Augenblick der schützende Sperrbrecher kommen muss, der das Boot wie die Mutter ihr Kind über die gefährliche Strasse führt. Sie ist nicht mehr ganz bei der Sache.

Eben das weiss der Gegner sehr wohl, es geht ihm doch genauso. Man durfte deshalb erwarten, britische U-Boote vor unserer Haustüre vorzufinden, die uns im letzten Moment noch abzufangen suchten. Und –, hatte ich es nicht gesagt, so musste es ja auch noch kommen.

Wir hatten gute Sicht, ruhige See und eine leichte Dünung, als am Spätnachmittag des vorletzten Tages, am 21. Oktober 1942, die Brückenwache «Torpedolaufbahn an Steuerbord» rief. Zuerst war nur Gischt zu sehen, und wir drehten hart Backbord ab. Dann konnte man vier Torpedolaufbahnen dicht nebeneinander erkennen. Sie waren anscheinend ohne Streuwinkel geschossen. Der Viererfächer ging ganz dicht achtern vorbei. Man hörte im Boot das helle Summen der Triebwerke, immer lauter werdend, und nachdem sie uns passierten, am Ende der Laufstrecke vier gewaltige Detonationen.

Durch sofortige Meldungen war ich in meiner Koje über jede Bewegung im Bilde und liess entsprechend handeln. Ich befahl «äusserste Kraft voraus» und ging auf Zickzackkurs. Ein Funkspruch informierte den BdU über den Angriff eines feindlichen U-Bootes in der Biskaya.

Doch dabei blieb es nicht. Bevor uns das Sicherungsgeleit empfing, mussten wir noch vor drei feindlichen Jägern wegtauchen. Und zu alledem ging vor dem Sperrbrecher eine Mine hoch. Mit drei Gefallenen, zwei Schwerverwundeten und einem Wrack liefen wir in die Schleuse ein. Ein Mann war spurlos verschwunden. Das

mysteriöse U-Boot, über das noch zu reden sein wird, hatte uns schon als versenkt gemeldet. An dieser Fahrt war somit «alles dran» gewesen, wie wir es damals ausdrückten.

Für den neuen Eins W.O., Bernhardt, war es eine Fahrt in den Tod geworden. Kasch und Kandzior lebten noch, doch genossen sie nur einen Aufschub. Der Tod holte sie auf anderen Booten ein.

Schamong, der in La Pallice ausgestiegen war, verlor auch sein Boot, kam aber davon. Wilamowitz-Möllendorf, unseren treuen Versorger im Atlantik, habe ich nicht wiedergesehen. Er ruht auf dem Grunde des Meeres.

Pohl und ich überlebten. Pohl bezahlte mit dem Verlust seiner Stimme und kann auch heute, so lange danach, nur noch flüstern.

Wenn ich mich umsehe –, um mich herum ist es ziemlich leer.

10

Im Lazarett – Das Unterseeboot «Graph» – Viel Lärm um nichts – Wiedermal als versenkt gemeldet – Die «U 570»-Story – Top Secret der Admiralität – Biskaya Patrouille – Vom Admiral Submarines zum Commander-in-Chief Western Approaches

Pohl und ich kamen nach La Rochelle ins Lazarett. Schon zwei Tage später erschienen der BdU und ein Admiralstabsoffizier, sein Schwiegersohn Korvettenkapitän Hessler. Ich hatte das Empfinden, dass ihr Besuch nicht nur den Verwundeten galt und die bohrenden Fragen auf mehr als den eigentlichen Angriff des feindlichen U-Bootes hinzielten, waren doch bis dahin bereits acht deutsche Unterseeboote durch feindliche Submarines versenkt worden. Irgend etwas musste noch dahinterstecken. Bei einem Glas Sekt wurden alle Einzelheiten wieder und wieder durchgesprochen. Aber es kam nicht mehr dabei heraus als das, was im KTB stand: Ein unverhoffter Viererfächer, Laufbahnen von vier Torpedos, die plötzlich von irgendwo aus der See gekommen waren und nur durch unser rasches Backbord-Manöver und erhöhte Fahrt dicht am Heck vorbeiflitzten. «Und sonst wurde nichts gesehen? Denken Sie mal nach». Nein, wirklich nichts. Mehr konnten weder ich, noch meine Leute berichten. Nur eines stand fest. Am 21. Oktober 1942, um 16.57 MEZ, hatte ein getauchtes U-Boot auf mich geschossen. Und offen gesagt, etwas Derartiges hatte ich in dieser Phase der Heimfahrt schon immer erwartet. Um welches Boot es sich gehandelt hatte, blieb uns lange verborgen. Als wir es endlich herausbekamen, ergab sich zu guter Letzt eine noch viel grössere Überraschung.

Erst 1980 vermochte ich bei Durchsicht eines britischen Kriegstagebuches, das von Lieutenant Peter Barnsley Marriot, durch minutiöse Vergleiche zu erkennen, dass es das britische Unterseeboot «Graph» gewesen ist, das uns damals abzuschieszen versucht hatte. Die Briten führten ihre Logbücher noch präziser als wir bei der U-Boot-Waffe. Seine zeitlichen Bewegungen korrespondierten genau mit meinen. Seine Angriffszeichnung, die sogenannte Wegekarte, deckte sich genau mit meiner eigenen Skizze. Ein Irrtum war nicht möglich. Alles war in Sichtweite der nordspanischen Küste und der dahinterliegenden Höhenzüge des Kantabrischen Gebirges verlaufen, das diesem Teil der Biskaya seinen Namen gibt – im Kantabrischen Meer.

Heimkehrende U-Boot-Fahrer der Biskaya-Flottillen bevorzugten zuweilen die Nähe der spanischen Küste, um notfalls noch an Land schwimmen zu können, wenn es schiefgehen sollte. Wenn sie nicht sogar, ein bisschen ausserhalb der Legalität, einen kleinen Abstecher durch die sicheren spanischen Hoheitsgewässer machten. Die neutralen Spanier konnten nicht überall Wachtposten aufstellen, und Franco hatte genug zu tun, Spanien aus dem Krieg herauszuhalten. Die Briten kannten natürlich unsere Gepflogenheiten, und so lauerte «Graph» im Vertrauen auf Beute genau an der richtigen Stelle vor der nordspanischen Küste, im Kantabrischen Meer.

An jenem 21. Oktober 1942, einem Mittwoch, trug der Oberleutnant Marriot in sein Kriegstagebuch ein:

«15.27 Uhr getaucht. 15.40 Uhr Funkgast meldet Geräusche am Horchgerät in 300 Grad, von einem Unterseeboot stammend. Ändere Kurs auf 350 Grad. Um 16.52 Uhr nur für Sekunden, doch klar, durch Sehrohr Turm eines deutschen U-Bootes, graugrün bemalt, von Sonne bestrahlt. 16.58 in Schussposition Salve von vier Torpedos im zeitlichen Zwischenraum von sechseinhalb Sekunden geschossen...».

Danach drehte das britische Submarine scharf nach Steuerbord und konnte dabei noch einmal den Turm des deutschen U-Bootes mit seinem charakteristischen Brückenanbau, dem «Musikpavillon», wie sie es nannten, erspähen. Als das Sehrohr um 17.03 Uhr wieder ausgefahren wurde, konnte man das deutsche Boot ein drittes Mal beobachten. Mit dem Unterwasser-Horchgerät verfolgten sie deutlich das Laufen der Aale und hörten nach fünfeinhalb bis fünfdreiviertel Minuten die Detonation. Dazwischen eine ganze Reihe sehr lauter, anhaltender Geräusche, schwer zu beschreiben. Dem Knallen folgten wieder viele unbestimmbare Geräusche. Es klang wie das Rattern und Scheppern von Keksdosen, dann wieder krachte und knisterte es anhaltend.

Der britische Eins W.O. bestätigt die vier Torpedoexplosionen und hört von der Zentrale aus ein langes Knacken und Reissen. Die Funkmaate am Horcher gaben eine zusätzliche Beschreibung des mysteriösen Lärms. Nach einem acht- oder neunmal wahrgenommenen Knall sprachen sie von anhaltendem Klopfen, Ballern und Klingeln. Ein Obermaat hört sieben schwere Schläge und unzählige, immer schwächer werdende «funny» Geräusche. Zusammenfassend formulierte der Kommandant, Peter Barnsley Marriot, in seinem KTB, dass fast jedes Besatzungsmitglied den schwer zu erklärenden Radau anders auslegte und niemand das gleiche hörte. Natürlich wurden keinerlei greifbare Anzeichen eines versenkten U-Bootes gefunden.

Aber die eigenartigen und nie zuvor gehörten Geräusche, die nach den Torpedoschüssen registriert wurden (und sie hatten sehr grosse Erfahrungen, wie sich

ein deutsches U-Boot über oder unter Wasser anhört), mussten sowohl den britischen Kommandanten, als auch seine Besatzung bis hinunter zum jüngsten Horchspezialisten mit Sicherheit an eine Versenkung glauben lassen. Folgerichtig wurde ein entsprechender Funkspruch abgegeben: «U-Boot versenkt in Position 44 Grad 31 Min Nord, 7 Grad 25 Min West».

So kann man sich täuschen. Bei dieser Schilderung stimmten nur Standort und Uhrzeit. Oberleutnant Peter B. Marriot gibt den Abschuss der vier Torpedos mit 16.58 Uhr an. In meinem eigenen KTB wurde der auf uns zulaufende Viererfächer um 17.57 Uhr festgehalten. Eine Minute muss man hinzurechnen. Lässt man diesen kleinen «error in time and judgement» beiseite, so bleibt nur der Zeitunterschied von einer Stunde, der sich aus der britischen Mittel-Greenwich-Zeit und der bei uns üblichen mitteleuropäischen Zeit erklärt.

Die Torpedos aber waren keine Treffer, vielmehr nur Enddetonierer gewesen, das heisst, sie waren am Ende ihrer Laufzeit, ohne getroffen zu haben, von selbst hochgegangen. Und was die eigenartigen Geräusche betrifft, so hatte sie unser zerknüllter Bootskörper erzeugt. Indem wir nämlich mit äusserster Kraft und auf Zickzackkursen abliefen, fing auf «U 333» alles an zu klappern, was nicht niet- und nagelfest war. Das Heck war zerschnitten und der Turm zerfetzt. An letzterem hing und klapperte noch ein Teil des Schiffsrumpfes der «Crocus», das ich abgerissen hatte. Das Wasser, das normalerweise um den Turm strich, strömte durch sämtliche Löcher des durchsiebten Aufbaues und des Oberdecks hindurch, und alles zusammen verursachte «funny» Geräusche, die sich unter Wasser verstärkten und die keiner der britischen U-Boot-Fahrer zu deuten wusste. Mit der zunehmenden Entfernung unserer «Klapperbüchse» wurden sie schwächer und schwächer und erstarben schliesslich...

Diese Begegnung mit dem britischen Unterseeboot birgt wiederum, wie die Puppe in der Puppe, eine Inside-Story. Erst nach Kriegsende stellte es sich heraus, dass sich hinter dem Namen «Graph» eines der bestgehüteten Geheimnisse der Royal Navy verbarg: nämlich das ehemalige deutsche Unterseeboot «U 570». Ebenfalls ein VII C-Typ, und somit ein Schwesterschiff von meinem, gehörte es zu jenen wenigen deutschen Einheiten, die dem Gegner fast kampfflos in die Hände gefallen waren. Am 27. August 1941 war es im Nordatlantik von den Engländern gekapert worden.

An diesem Tage hatte ein britisches Flugzeug vom Typ «Hudson» etwa 80 Seemeilen südlich von Island «U 570» beim Tauchen beobachtet, ohne dass das Boot etwas davon bemerkte. Das Flugzeug warf Rauchzeichen und gab eine Sichtmel-

ung ab. Zwei Stunden später entdeckte eine andere Hudson dasselbe Boot direkt unter sich beim Auftauchen. Der U-Boot-Kommandant hatte versäumt, vorher einen Blick durch das Luftziel-Sehrohr zu werfen. Zum nochmaligen Wegtauchen war es reichlich spät. Ehe das Boot eine angemessene Tiefe erreichen konnte, hatte die andere Hudson, geflogen von Squadron Leader J. Thompson, es mit Wasserbomben regelrecht eingekreist. Das Zersplittern von Instrumenten, der Ausfall aller Lichter, Wassereintritt im Vorschiff, zerstörte Batterien und die Gefahr von Chlorgas erzeugten an Bord eine Panik. Der Kommandant schreibt dazu:

«...Wir sackten tiefer. Wie tief wir waren, wussten wir nicht, da unsere Instrumente nicht mehr arbeiteten. Wir wussten nur, dass über kurz oder lang der Punkt erreicht sein musste, an welchem der äussere Wasserdruck das Boot zusammendrücken würde. In dieser Lage konnte nur ein sofortiges Ausblasen der Tauchtanks mit Pressluft helfen. Ich gab dazu Befehl und brachte das Boot an die Wasseroberfläche.

Wie war nun die Situation? Das Boot war nicht mehr tauchklar und damit seiner entscheidenden Stärke beraubt... In Überwasserfahrt konnten wir dem Flugzeug, welches an uns Fühlung hielt und später, bis zum Eintreffen der ersten Vorpostenboote, von einem weiteren Flugzeug abgelöst wurde, nicht entkommen. Wir hätten bei einem solchen Versuch nicht einmal gewusst, wohin die Fahrt ging, weil durch den Bombenangriff auch unsere Kompassanlage ausgefallen war. Ich fasste deshalb den Entschluss, das Boot zu versenken...»

Doch die Umstände waren scheinbar gegen ihn. Es gelang noch, die Geheimsachen zu vernichten bzw. über Bord zu werfen, mehr aber auch nicht. Widersprüchliches Verhalten der Besatzung, das Erscheinen britischer Vorpostenboote und eines Zerstörers, der Selbstversenkungsabsichten durch MG-Feuer unterband und dabei ein halbes Dutzend U-Boot-Leute verwundete, der Verlust ihrer Rettungsmittel im Seegang und die britische Drohung, sie ihrem Schicksal zu überlassen, liessen es nicht mehr zum Selbstvernichten kommen. «U570» wurde von Flugzeugen und Schiffen in die Mitte genommen und abgeschleppt.

Als auf den letzten Funkspruch des Kommandanten an den BdU das in der Nähe befindliche «U 82» (Siegfried Rollmann) am 28. August 1941 an der Unfallstelle erschien, war ausser starkem Luftverkehr weit und breit nichts mehr zu sehen. Am gleichen Nachmittag wurde das gekaperte «U 570» an der Südküste Islands auf Strand gesetzt, eine leichte Beute der Briten.

Der Kommandant von «U 570» schreibt dazu noch: «... Es erschien später in einer englischen Darstellung die Behauptung, das Boot habe die weisse Flagge gesetzt, und zwar habe dazu das Hemd des Kommandanten gedient. Hierzu nehme

ich wie folgt Stellung: Der fragliche Satz über das Schwenken der weissen Flagge klingt so kolportagehaft, dass eigentlich jeder Leser sofort stutzen müsste. Ich selbst trug damals einen Gummimantel; denn es war kühl und stürmisch, und ich habe mich bestimmt nicht bis aufs Hemd entkleidet. In Wirklichkeit hat sich der Vorfall folgendermassen abgespielt: In dem Augenblick, als wir nach dem Bombenangriff an Deck kamen, hat ein Mann der Besatzung ohne Befehl und ehe ich es verhindern konnte, das Handtuch, welches er als eine Art Shawl um den Hals trug, herausgerissen und damit dem erneut anfliegenden Flugzeug gewinkt, wohl, weil er dadurch das Flugzeug abhalten wollte, uns mit MG-Feuer zu belegen. Er unterliess es auf meinen Befehl hin sofort. Zu bemerken wäre dazu noch, dass die Engländer, welche im Verlauf der Aktion uns mit Feuer belegten, auf ein unter weisser Flagge liegendes Boot geschossen haben müssten, wenn – wie behauptet – das Boot die weisse Flagge gesetzt gehabt hätte».

Die britische Admiralität wiederum verfasste im Herbst 1941 ein Geheimdokument (top secret), das sich sehr eingehend mit dem Kapern von «U 570» befasst. Es ist das Ergebnis des greifbaren Beweismaterials und eingehender Vernehmungen und in seiner Sachlichkeit – sine ira et Studio – beeindruckend. In diesem Top Secret Document vom 15. November 1941 heisst es:

««U 570» wurde am 15. Mai 1941 in Dienst gestellt. Nach zweimonatigen Probefahrten verliess es Kiel und lief Horten im Oslo-Fjord an. Nach weiteren Versuchen und Erprobungen kam das Boot am 20. Juli nach Trondheim. Hier gehörte es vorübergehend zur 24. U-Flottille. Am 23. August übernahm «U 570» seine Torpedos. Durch 14 Aale ist der «Lebensraum» der Besatzung dieses Typs stark eingeschränkt. Daher ist das Abfeuern einer Salve von Torpedos für die Besatzung stets äusserst zufriedenstellend.

An diesem Abend wurde gefeiert. Es flossen Wein und Bier. Man sang, und es wurden Verse rezitiert. Eine dieser «Balladen» gibt in mehr oder weniger geschmackvollen Strophen die Beschreibung der Probefahrten des Bootes wieder. Aus augenscheinlich gefühlsmässigen Gründen wurde diese «dichterische» frivole Extravaganz von einigen der Besatzungsmitglieder schriftlich festgehalten, zusammen mit gedruckten Parodien und Sketchen. Ogleich alle recht witzlos und plump, sind sie für uns zur Moralanalyse von Wert. Solche Unterlagen hätten von den sonst so auf Sicherheit bedachten Deutschen nicht mitgenommen werden dürfen.

Am 24.8. 1941, um 8 Uhr früh, verliess das Boot den Lo-Fjord zu seiner ersten Feindfahrt. Sie dauerte 74 Stunden –, wohl die kürzeste, die wir bisher vermerken

konnten. Proviant war für einen Monat an Bord. Soweit bisher zu erkennen, war das Reiseziel La Pallice / La Rochelle mit vorherigem Operieren im Gebiet südlich Islands.

Vom Start an ging alles schief. Das Kühlsystem arbeitete nicht. Dies führte zu grosser Hitze an Bord. Nachdem das in Ordnung gebracht worden war, versagten die Pumpen. Hinzu kam, dass Wasser durch eines der Torpedorohre ins Boot lief, ein Schaden, der schon häufiger aufgetreten war und immer wieder repariert werden musste. Zu alledem kam noch hinzu, dass eine Reihe von Besatzungsmitglieder hoffnungslos seekrank war.

Meist aufgetaucht, marschierte «U 570» nördlich der Färöer-Inseln und erreichte das Operationsgebiet, das bei der deutschen U-Boot-Waffe den hübschen Namen «Rosengarten» trägt.

In dem Admiraltäts-Narrative heisst es weiter:

«Am 27., um 8.30 Uhr morgens, gab R. Befehl zu tauchen, um seiner unerfahrenen Besatzung eine Erholungspause von dem schweren Seegang zu gönnen. Nach zwei Stunden tauchte das Boot auf, genau in dem Augenblick, als das Hudson-Flugzeug «S» des 269. Geschwaders über ihm stand. Der Kommandant versuchte, Alarm zu tauchen. Das Flugzeug mit seinem Piloten Major J. A. Thompson warf im Sturzflug, von 180 auf 30 Meter hinunterstossend, vier 115-Kilo-Wasserbomben, deren Explosion das Boot kreisförmig umschloss. Die Explosion der Wabos, die Zerstörung von Instrumenten, der Einbruch von gewissen Wassermengen und die Furcht vor Chlorgas aus den Batterien brachte die Deutschen in Konfusion. Kommandanten wie Kretschmer oder Lemp würden die Ordnung wiederhergestellt haben und entkommen sein.

R., überzeugt, dass alles verloren sei, befahl seiner Besatzung, Schwimmwesten anzulegen und sich in der Zentrale zu versammeln. Eine Minute nachdem das durch die Explosion aufgewühlte Wasser sich beruhigt hatte, sah das Flugzeug das U-Boot, den Bug leicht unter Wasser, und Leute, die an Deck kamen. Die Hudson eröffnete das Feuer, und die Deutschen sprangen zurück ins Boot. Es kam zu einem starken Handgemenge zwischen denen, die aus dem Bootsinneren wegen der vermeintlichen Chlorgasgefahr heraus wollten und denen, die ebenso entschlossen waren, aus dem MG-Beschuss von oben zu entkommen. Das erzeugte Druck und presste schliesslich Leute von unten auf die Brücke. Sie hatten eine weisse Flagge, und – um jedes Missverständnis auszuschliessen – legten sie noch eine grosse weisse Tafel aufs Deck.

Geduckt in und um den Turm herum bei hoher See, die es ebenso unmöglich machte, an die Geschütze zu gehen oder gar die Boote auszulassen, 80 Meilen vom nächsten Land entfernt, mit nichts weiter in Sicht als ein gut bestücktes Flugzeug, das rund und rund und rund flog, verbrachte die Besatzung einen trostlosen Tag.

Am Nachmittag wurde die Hudson von einem Catalina-Flugboot (209. Staffel) abgelöst, das durch seine Geschütze den Gegner in Schach hielt. Gegen Abend schienen die Offiziere des U-Bootes etwas von ihrer Haltung zurückgewonnen zu haben, und einige Besatzungsmitglieder waren so kühn, wieder ins Boot hinunter zu gehen. Ein Spruch an den BdU wurde abgegeben, der besagte, dass «U 570» nicht mehr tauchfähig und vom Feind gekapert sei. Geheimpapiere wurden zerrissen, die Schlüsselmaschine wurde zerstört und über Bord geworfen, und es wurden sehr unfachmännische Versuche mit einem Hammer unternommen, um Instrumente zu zerschlagen. Die Gefangenen sagten aus, dass das Wasser in der Zentrale gestiegen sei und, nachdem die elektrischen Pumpen liefen, die Elektrizität schwach wurde. Es schien, als ob das Vorschiff lecke, und es wurde dichtgemacht.

Um 22.50 Uhr lief Seiner Majestät Vorpostenschiff «Northern Chief» heran und signalisierte: «Falls Sie versuchen, sich zu versenken, werden wir niemanden retten und Eure Flösse werden beschossene R. antwortete: «Kann weder selbst versenken noch Boot verlassen. Rettet uns, bitte, morgene Er wurde angewiesen, ein kleines weisses Licht zu setzen, damit das Vorpostenboot Fühlung halten konnte, In ihrer Aufregung begann die Besatzung, Ballast abzuwerfen, indem Munition und Lebensmittel über Bord geworfen wurden, während andere wieder die wertvollsten Stücke ihrer persönlichen Habe zusammensuchten. Einige der Kühneren jedoch gingen unter Deck, um eine Nacht auszuschlafen.

Um 3.30 Uhr früh, am 28. August, kamen Seiner Majestät Vorpostenschiffe «Kingston Agate» und «Northern Prince». Ihnen folgten zwei Stunden später Seiner Majestät Schiffe «Burweih, «Wasterwater» und «Windermere», sowie Seiner Majestät kanadisches Schiff «Niagara». Gegen 8.00 Uhr erschien plötzlich ein Flugzeug und warf Bomben, die in der Nähe des Bootes ins Wasser fielen [Anmerkung: Irrtum eines britischen Piloten]. Dies veranlasste R., uns zu melden, dass sein Boot achtern Wassereinbruch habe. Alle Beobachter auf den in der Nähe liegenden Schiffen jedoch glaubten ihm das nicht, da das U-Boot im selben Trimm lag wie vorher.

Ein hilfloses U-Boot in schwerer See muss ein äusserst unbequemes Gefängnis sein, und die Deutschen, die nun schon 24 Stunden drin waren, begannen, sich zu beschweren. Ihnen wurde nun versprochen, dass, wenn sie ihr Schiff obenhalten könnten, sie gerettet würden, andernfalls aber nicht. Wenig später wurde versucht, «U 570» an den Haken zu nehmen. «Burweih warf eine Trosse und «Windermere», an der Windseite liegend, pumpte Öl aus, um die See zu beruhigen. Dreimal ging das Manöver daneben. Um 10.30 Uhr lag «U 570» mit dem Bug tiefer im Wasser. Die Besatzung signalisierte nun ständig, dass sie das Schiff nicht länger halten könne, unternahm aber nichts, dem Übel abzuhelfen. So war es schliesslich nötig,

den Befehl mit einigen MG-Schüssen zu unterstreichen, die Ballast-Tanks auszublasen und Öl auszupumpen. Unglücklicherweise wurden dabei durch die Schiffsbewegungen fünf Deutsche verwundet.

Aufs äusserste verstört, zeigten die Deutschen nun nicht nur eine weisse Flagge, sondern, was praktischer war, sie liessen Öl und Wasser ab. Jetzt erschien «U 570» zum ersten Mal im vollen, aufgetauchten Trimm. Um 13.50 Uhr schickte «Kingston Agate», ganz besonders zum Abschleppen ausgerüstet, zwei Offiziere und zwei Mann mit einem Floss auf das U-Boot. Die Verwundeten wurden von Bord geholt. Aber erst um 16.00 Uhr konnte «U 570», mit dem Heck zuerst, in Schlepptrommel genommen und die ganze Besatzung übernommen werden. Die Trosse riss dreieinhalb Stunden später. Doch schliesslich gelang es «Northern Chief», das deutsche U-Boot vor Thorlakshafn / Island auf Strand zu setzen. Die Verwundeten kamen nach Reykjavik.

Die erste Untersuchung des Bootes ergab, dass der Druckkörper unbeschädigt war und nicht leckte. Einer der Haupttanks hatte ein Loch. Nur wenig Wasser war im vorderen Teil festzustellen. In der Zentrale und im Maschinenraum war kaum mehr Wasser, als sonst in der Bilge zu finden ist. Es ist zweifelhaft, ob sich Chlorgas gebildet hätte. D- und E-Maschinen pumpten, Kompressoren, Hilfsmaschinen usw. arbeiteten alle. Die Batterien, obgleich fast leer, gaben genügend Licht.

Am 30. August 1941 flogen ein Leutnant, ein Obermaat und zwei Matrosen, alle vier Submariner, nach Island zur weiteren, genaueren Untersuchung von «U 570». Sie fanden das Innere des Bootes in einem chaotischen Zustand vor. Öl und Seewasser schwappten hin und her. Darinnen zerbrochenes Glas, Lebensmittel wie Mehl, Trockenerbsen, Bohnen und Obstkonserven, Kleidungsstücke und Bettzeug. Zusammen mit vielen Brotlaiben bildete das alles einen widerlichen Schlamm, der bis zum Knie reichte. Die Männer stellten fest, dass die deutsche Besatzung das eine Klosett in eine Vorratskammer für Lebensmittel verwandelt hatte. Es wurde Tag und Nacht bis in die frühen Morgenstunden des 5. September gearbeitet. Dann erst war das Boot fertig und konnte vom Red Beach-Strand bei Thorlock gezogen werden. Die Arbeit hatte darin bestanden, den Schlamm mit Eimern herauszuschaffen, die Lecks zu schliessen, die Tanks auszublasen und schliesslich die Bilge auszupumpen. Das Boot wurde in den Hvalfjord geschleppt, noch einmal gründlich untersucht und für die Überfahrt nach England fertig gemacht.

Der Druckkörper zeigte nur geringe Risse. Wie weit die Risse auf den Wasserbombenangriff oder das Auflandsetzen des Bootes zurückzuführen sind, konnte nicht mehr festgestellt werden. Im vorderen Tank waren 21 der 62 Batteriezellen gerissen, im hinteren waren 26 Zellen kaputt. Die Wasserbomben hatten, alles in

allem, nur wenig Schaden angerichtet. [Das Dokument zählt sieben Schäden auf, die bald repariert waren].

Die Schadenzusammenfassung besagt, dass das Boot tauchfähig ist, in den hinteren Batterien konnte kein Salzwasser festgestellt werden. Die deutsche Besatzung hatte hauptsächlich im Funkschapp Geräte zerstört, vor allem Röhren zerschlagen. Das Horchgerät in der Zentrale war nur teilweise beschädigt. Das «Angriffsinstrument» in der Zentrale hatte nur einen Hammerschlag auf die Zeiger erhalten. Die Tiefenmesser waren heil. Der Anschütz (Kreiselkompass) war nur geringfügig zerstört, das vordere Sehrohr eingezogen, der Brunnen war voll Wasser und Öl gelaufen, die Optik entfernt und über Bord geworfen worden. Bedenkt man, dass die deutsche Besatzung nach ihrer Kapitulation noch 24 Stunden an Bord war, hat sie erstaunlich wenig unternommen, ihr Boot unbrauchbar zu machen».

Der Geheimbericht zieht die Schlussfolgerung, dass eine einigermaßen eingespilte Besatzung keine Schwierigkeiten gehabt hätte, mit diesem Boot zu tauchen, und stellt die Frage: Warum tauchte «U 570» nach dem Angriff der Hudson nicht? War es die Folge einer ungenügenden Ausbildung und der Mangel an U-Boot-Erfahrung? Feldwebel und Unteroffiziere der Besatzung, die schon einige Jahre gedient hatten, «unternahmen keinen Versuch, die Inkompetenz der Besatzung vor uns zu verheimlichen, und die Offiziere wurden ernsthaft kritisiert.

Erfolg und Versagen eines U-Bootes hängen hauptsächlich von der Tüchtigkeit des Kommandanten ab. R. war 32 Jahre alt. Trotz seiner 13 Dienstjahre in der Marine ist er erst kürzlich zur U-Boot-Waffe kommandiert worden. Sein erstes U-Boot war ein Lehrboot in der Ostsee und sein zweites «U 570». So befanden er und sein Schiff sich auf der ersten Feindfahrt. Er hätte das Vertrauen seiner Besatzung haben müssen; denn, obgleich er etwas von einem scharfen Vorgesetzten an sich hatte, war er nicht unbeliebt. Obgleich er unvorsichtigerweise auftauchte, ohne sich vorher (durchs Sehrohr) umgesehen zu haben, liess er sofort Alarmtauchen, als die Wasserbomben der Hudson explodierten. Ein kühner und resoluter Kommandant würde die Panik beigelegt und die Eroberung seines Schiffes verhindert haben. R. ergab sich.

Wenn der Kommandant in der Krise versagt, ist es gewöhnlich nicht der Fall, dass die jüngeren Offiziere in die Bresche springen. Der Eins W.O. hatte sechs Jahre in der Marine gedient, war aber erst kürzlich zur U-Boot-Waffe gekommen. Seine Untergebenen fanden in ihm einen schwierigen Vorgesetzten und betrachte-

ten ihn weder als tüchtig, noch als kenntnisreich. Nachdem er aus dem Gefangenenlager ausgebrochen war, ereilte ihn ein eigenartiges Schicksal. Er wurde bei einem Fluchtversuch von einem Milizsoldaten erschossen.

Der Zweite Wachoffizier hatte erst im Frühjahr sein Offizierspatent erhalten. Völlig unerfahren und nicht sehr intelligent, wirkte er mehr wie ein Schuljunge als ein Marineoffizier. Seine Einfachheit und Freundlichkeit aber machten ihn zu einer erfreulicheren Persönlichkeit als die anderen Offiziere.

Der Leitende Ingenieur war 1924 in die Marine eingetreten und 1940 aus dem Mannschaftsstand zum Offizier befördert worden. Er hatte nicht nur beträchtliche Erfahrung in der U-Boot-Waffe im Frieden und im Krieg, sondern auch einen geradezu beneidenswerten Schatz an Flüchen. Er, ein oder zwei Maate und ein Matrosengefreiter, waren die einzigen Besatzungsmitglieder, die schon auf U-Boot-Feindfahrt vor dieser Reise von «U 570» gewesen waren. Zwei Maate hatten eine Durchschnittsdienstzeit von dreieinhalb Jahren in der Kriegsmarine, von den Matrosen hatte nur einer mehr als 18 Monate gedient. Von den anderen war der Dienstälteste 1940 zur Marine gekommen. Alle waren sehr jung.

Der Eindruck, den wir gewannen, ergibt, dass Propaganda die Moral der Besatzung auf einen hohen Grad gebracht hatte. Doch, man hatte auf Sand gebaut, und als Sturm aufkam, fiel sie, und es wurde ein tiefer Fall. Nach dem willigen Sichergeben vergass die Besatzung beides: den Glanz des U-Boot-Dienstes und die Gefahren des Unterwasserkrieges. In irgendwie kindlicher Art und Weise wandte sie sich den mehr häuslichen Problemen in ihrem Gefangenenleben zu. Sie hat, im Vergleich zu den anderen Gefangenen, ihr Nazitum leichter abgestreift.

Die Menge und Verschiedenartigkeit der Lebensmittel in England erstaunte die Gefangenen und zwang sie, zuzugeben, dass ihre U-Boot-Blockade nicht so effektiv sein könnte, wie Dr. Goebbels behauptete. Obgleich sie sich kaum anstrengten zu widerlegen, dass der U-Boot-Krieg somit sein Ziel nicht erreicht hat, verteidigten sie alle Vizeadmiral Dönitz, den BdU, als einen Mann von Unternehmungsgeist, Vitalität, der unabhängig wäre von jenem Geist der engstirnigen traditionellen und überholten Offiziere des Marine-Oberkommandos».

«U 570» muss für die Engländer ein Geschenk Gottes gewesen sein. Zum erstenmal hatten sie einen der «grauen Wölfe» von Admiral Dönitz an der Leine, und mit aller Entschlossenheit gingen sie ihm zu Leibe. Sie verloren keine Zeit, das

deutsche Unterseeboot in Seiner Majestät Flotte einzureihen. Die Übernahme eines fremden Kriegsschiffes ist meist nicht einfach, da es an unterschiedliche technische Normen seiner Klasse gebunden ist, und die Ersatzteilfrage sich auch nicht ohne weiteres lösen lässt. Aber die britische U-Boot-Waffe hatte bis Mitte 1941 insgesamt 31 Boote verloren, und «in need of anything that could dive and fire a torpedo» (Horton) verfügte sie schon über acht holländische, fünf griechische, drei französische, ein norwegisches und über das eine oder andere sonstige fremde Boot dazu. Bei «U 570» ging es nicht nur um ein zusätzliches Unterseeboot, sondern um den sprichwörtlichen grossen Unbekannten...

Unter dem Namen «Graph» wurde es als Versuchsboot der 3. Submarine-Flotilla zugeteilt und erhielt als Kommandant den vorerwähnten Lieutenant (Oberleutnant) Peter Barnsley Marriot. Der auf graphische Darstellungen und Diagramme hinweisende Name dürfte den Versuchscharakter des Bootes symbolisiert haben und wurde später beibehalten.

Auf vielen Erprobungsfahrten musste das ehemalige deutsche Unterseeboot nun zeigen, was es konnte und vor allem, was es aushalten konnte. Der Kommandant war mit dem Verhalten des Bootes sehr zufrieden. Seine Besatzung bemängelte dagegen das enge und ungemütliche Innere. Ihre ihnen vertrauten britischen Submarines waren grösser und boten mehr Platz. Von der Technik her war das VII C-Boot sozusagen ein gefundenes Fressen für die Engländer, die sich bemühten, ihm die letzten Geheimnisse zu entlocken. Die als Beobachter eingeschifften Submarine-Experten verfassten, so sagt man, ganze Bücher über die Geschwindigkeit des Bootes. Der Funkoffizier untersuchte die Reichweite auf allen Wellenbereichen über und unter Wasser und lieferte eine lange wissenschaftliche Arbeit. Schiffbauingenieure lobten die sorgfältig ausgeführten Niet- und Schweissarbeiten. Am eingehendsten befassten sie sich natürlich mit dem Tauchkörper und machten die für sie erstaunliche Entdeckung, dass er aus 20,5 Millimeter dicken Stahlplatten bestand und einem Wasserdruck von 15 Atü in 150 Meter Tiefe und mehr aushielt (tatsächlich waren es erheblich mehr). Das veranlasste die Engländer, ihre Wasserbomben den bisher unterschätzten deutschen Tauchtiefen schleunigst anzupassen. Die Zündsätze konnten nun tiefer als bisher, über 200 bis 300 Meter eingestellt werden...

Ein volles Jahr verging, bevor H. M. S. «Graph», früher einmal «U 570», am 8. Oktober 1942 zu seiner ersten Feindfahrt antrat, zur sogenannten Biskaya-Patrouille. Mit Ausnahme eines von den Engländern vor der nordspanischen Küste (solange es sich machen liess) freigehaltenen, zwanzig Seemeilen breiten Gürtels (chastity belt), war die Biskaya ein «sink at sight»-Gebiet – versenke auf Anhieb! Bei dem Mangel an britischen Unterseebooten, und in Anbetracht ihrer Aktivitäten auf anderen Kriegsschauplätzen, standen hierfür nur wenige zur Verfügung. Man

sollte es nicht für möglich halten, aber noch im Jahre 1941 heisst es über den Admiral Submarines, «as a general rule he kept two of his best submarines in these turbulent waters» – Zwei! Es kam darauf an, sie zweckmässig zu dirigieren.

Die deutschen Einlaufwege nach Brest (1. und 9. U-Flottille), Lorient (die 10.), Saint Nazaire (die 6. und 7.), La Pallice/La Rochelle (die 3.) sowie nach Bordeaux (die 12.) waren weitverzweigt, durch komplizierte Minenfelder verriegelt und eher aus der Luft als von See aus zu kontrollieren. Natürlich mutmassten die Engländer, dass deutsche Unterseeboote, besonders wenn angeschlagen, versuchen würden, an der sicheren nordspanischen Küste entlangzulaufen. Es musste ihnen aussichtsreich erscheinen, sie dort abzufangen, wenn man Geduld und Zeit aufbrachte.

Am 15. Oktober stand das nunmehr britische Unterseeboot «Graph», das noch dazu wie ein deutsches U-Boot aussah, was es doppelt gefährlich machte, 12 Seemeilen nördlich von Cap Ortegal auf Tauchstation und beobachtete Dutzende von spanischen Fischereifahrzeugen. Einen Tag später lief ihm ein spanischer Tanker über den Weg. Wieder ein paar Tage vergingen mit Hin- und Herpendeln. Bis es am 21. Oktober zur Begegnung mit «U 333» kam...

Für seinen scheinbaren Erfolg wurde das Boot nach Rückkehr gebührend belobt. Das Logbuch von Peter Barnsley Marriot enthält eine summarische Beurteilung durch den Admiral der britischen Unterseeboote. Es heisst da mit Datum vom 30. Oktober 1942:

«Diese äusserst erfolgreiche Patrouille von «Graph» spiegelt den grössten Verdienst der Offiziere und Männer wider, die ihre Einsatzfreudigkeit beibehalten und einen hohen, zufriedenstellenden Grad der Tüchtigkeit erreicht haben, trotz der vielen Monate der Probefahrten und Experimente, sowie der nicht zu vermeidenden, anhaltenden Unterbrechungen durch Besucher, welche zu gewissen Zeiten mehr als nur eine Belastung ihrer Geduld und ihres Kampfgeistes gewesen sein müssen».

gez. Max Horton, Admiral Submarines

Im Gegensatz zur jungen deutschen Kriegsmarine gab es in der Royal Navy während des Krieges einen mehrfachen Wechsel in der Führung der U-Boot-Waffe. Es folgten nacheinander die Konteradmirale Watson, Horton, Barry und Creasy. Anfang 1940 wurde Max Horton von Churchill in die Stellung eines Admiral Submarines berufen, weil «der Admiral Submarines in Kriegszeiten ein Ex-Unterseebootoffizier sein sollte, der sich (bereits) im letzten Kriege ausgezeichnet hat». Horton erfüllte diese Voraussetzung aufs beste. Jahrgang 1883, und somit vier

Jahre älter als Dönitz, hatte er in der U-Boot-Waffe sozusagen von der Pike auf gedient, und zwar noch zu einer Zeit, als das Unterseeboot von den britischen Traditionalisten noch als «unfair» und «un-English» angesehen, ja sogar den «pirat vessels» zugeordnet wurde. 1907, als Leutnant, führte er «A 1», ein 200-Tonnen-Boot. Man beurteilte ihn als technisch sehr begabten, aber auch etwas eigenwilligen Offizier, der mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg hielt. 1914, als Kapitänleutnant, war er Kommandant von «E9», einem 800-Tonner der «Ozeanfähigen» Klasse. Am 13. September 1914, wenige Wochen nach Kriegsausbruch, versenkte er bei Helgoland mit zwei Torpedos den Kleinen Kreuzer S. M. S. «Heia», kurz darauf in der Emsmündung das Torpedoboot «S 116». Dass er es sich nicht verkniefen konnte, als Zeichen seines Erfolges bei Rückkehr die schwarze Piratenflagge mit dem Totenkopf und den gekreuzten Knochen zu heissen, blieb ein Einzelbeispiel der Navy im Ersten Weltkrieg. In die Ostsee detachiert, setzte Horton mit einem Torpedoschuss den Panzerkreuzer S. M. S. «Prinz Adalbert» für vier Monate ausser Gefecht. Im Laufe seiner weiteren Karriere wurde «Max» 1932 Konteradmiral, Zweiter im Kommando der Home Fleet, Befehlshaber der Reserveflotte und war bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges Vizeadmiral und Chef der Northern Patrol, das heisst der nördlichen Blockadelinie zwischen Schottland und Island. Auf seine Veranlassung wurden die hier als Hilfskreuzer eingesetzten grossen Passagierdampfer abgelöst, nachdem – wie es Horton in etwa vorausgesagt hatte – deutsche U-Boote in weniger als einem Jahr zehn von den Schiffen versenkten. An ihre Stelle traten Aufklärungsflugzeuge des Coastal Command der R. A. F. Sein Kommandoantritt als Admiral Submarines 1940 war von einem bösen Omen begleitet: dem Verlust der britischen U-Boote «Undine», «Starfish» und «Seahorse».

Seiner ganzen Persönlichkeit nach wurde Horton (in der Navy als «Max» mehr und mehr populär) zum Admiral Submarines schlechthin. Es war dies eine Funktion, die dem deutschen Befehlshaber der Unterseeboote an Selbständigkeit nicht ganz gleichkam, gemäss dem vergleichsweise geringeren Stellenwert dieser Teilstreitkraft innerhalb der britischen Flottenstrategie. Horton war von Anfang an davon überzeugt, dass die gesamte U-Boot-Kriegführung in einer (seiner) Hand liegen sollte, wurde aber vom Prime Minister dahingehend beschieden, dass sich eine solche Eigenständigkeit nicht in die reibungslos ablaufende (running smoothly) Organisation des High Command einfügen liesse. Seine Vorstellungen eines Chefs des Anti-U-Boot-Krieges, «with scope analogous to that of Admiral Doenitz», mit entsprechender Handlungsfreiheit, sollten sich nicht verwirklichen lassen. Faktisch jedoch wurde Max Horton zur treibenden Kraft und zum britischen Gegenspieler des BdU.

Der Admiral Submarines war dem Oberkommandierenden der Home Fleet nachgeordnet und verantwortlich für Operationen in der Nordsee und im Atlantik. Die im Mittelmeer und im Fernen Osten eingesetzten Einheiten operierten unter den dortigen Oberkommandierenden. Noch Mitte 1941 war die britische U-Boot-Waffe kaum grösser als bei Ausbruch des Krieges. Zwar wurden 25 Neubauten eingefahren, dafür kreuzten andere in entlegenen Bereichen, so dass für die nahe-liegenden Gewässer, so merkwürdig es klingt (aber ähnlich wie in der Kriegsmarine) zeitweise lediglich bis zu acht Boote verfügbar waren. Sie bedrohten die deutsche Erzfahrt von Norwegen, hatten schon Halifax-Geleite eskortiert, im Winter 1940/41 vor den Azoren in Erwartung einer deutschen Landung gestanden, nach Ausbruch der deutsch-russischen Feindseligkeiten den Nachschub ins Nordmeer gefährdet und dann war da noch die so wichtige Biskaya-Patrouille. Da es auch hier an U-Booten mangelte, war unseren Schlachtschiffen «Scharnhorst» und «Gneisenau» der Ausbruch aus Brest und am helllichten Tage die Rückfahrt durch den Kanal gelungen.

Die Battle of Britain war schon zugunsten Englands entschieden, die Gefahr gebannt, aber die Schlacht im Atlantik musste noch ausgetragen werden. Horton setzte sich immer wieder für kombinierte Aktionen ein und forderte Langstreckenflugzeuge zur Überwachung der See. Auf Neufundland und Labrador entstanden erste Luftbasen der Alliierten, die Reichweiten der Flugzeuge nahmen zu – der Gap im Atlantik wurde schmaler und schmaler.

Im November 1942 erreichten die Schiffsverluste des Feindes ihren Höhepunkt. Deutsche U-Boote versenkten 117 Schiffe mit 700'000 Tonnen auf allen Ozeanen.

Im gleichen Monat gründete der britische Prime Minister das Anti-U-boat Committee, um allen diesbezüglichen Fragen auf höchster Ebene Vorrang zu geben.

Im gleichen Monat wurde Max Horton, inzwischen vom Vizeadmiral zum Admiral befördert, zum Commander in Chief Western Approaches ernannt. Als solcher war er, kurz gesagt, «verantwortlich für die sichere und zeitige Ankunft der Konvois». Oder, wie es die Admiralitätsorder ausführlicher beschreibt, zuständig «für den Schutz des Handels, der Marschrouten, der Aufsicht über alle Geleitzüge und Massnahmen zur Bekämpfung jeglicher Angriffe auf Geleitzüge durch U-Boote oder feindliche Luftfahrzeuge innerhalb seines Befehlsbereiches».

Sein Befehlsbereich umfasste jenen ausgedehnten Teil des Ozeans zwischen

dem 43. Breitengrad Nord (Kap Finisterre in Spanien) und dem 43. Längengrad West (Kap Farvel in Grönland), vom Nordmeer bis zur Biskaya. Und wenn es sich so ergab, auch noch darüber hinaus.
Und damit ging auch die Schlacht im Atlantik in ihre entscheidende Phase.

11

Beim BdU in Berlin — «U333»: ein Nachtangriff mit Folgen — Auch im Dunkeln nicht mehr sicher — Die Rudeltaktik — Der Feind formiert sich — «Giftküche Atlantik» — Sollen U-Boot-Leute gerettet werden? — Schweigen ist Gold — Verratene Geheimnisse

Als ich endlich das Lazarett verlassen konnte, ging ich am Stock und hinkte. Mein Boot, «U 333», hatte einen neuen Turm und einiges mehr bekommen und war mit Oberleutnant zur See Schwaff unterwegs. Ich selbst wurde bis zu meiner völligen Genesung zum Stabe des BdU kommandiert. Die Zeit war nicht stehengeblieben, man schrieb Frühlingsanfang 1943, der Krieg hatte seine Dynamik weiter entfaltet und einiges, auch Unvorhergesehenes, hatte sich ereignet.

Grossadmiral Raeder war Ende Januar zurückgetreten, und Karl Dönitz war sein Nachfolger und damit der neue Oberbefehlshaber der Kriegsmarine geworden. Er hatte diese Verantwortung ebensowenig gesucht wie seine spätere als letzter Chef des Deutschen Reiches. Der Mantel war ihm sozusagen auf die Schultern gefallen. Grossadmiral Raeder hatte die Admirale Carls und Dönitz als mögliche Nachfolger empfohlen, und Hitler setzte auf die U-Boot-Karte.

Das zum Rücktritt Raeders führende Zerwürfnis beruhte nicht zuletzt in einer offensichtlich verfehlten Strategie der Grosskampfschiffe (angesichts des von Hitler zu früh heraufbeschworenen Krieges verfehlt), die blockiert und untätig herumlagen, während die wenigen U-Boote mehr und mehr zum eigentlichen Instrument des Seekrieges geworden waren. Der abgebrochene Angriff eines deutschen Flottenverbandes auf den britischen Konvoi JW 51 im Nordmeer hatte das Mass voll gemacht (Unternehmen Regenbogen). Wie schon erwähnt, drohte der erboste Hitler, den Rest der Hochseeflotte verschrotten zu lassen.

Es lag in der Natur der Dinge, dass der neue Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Grossadmiral Dönitz, in Personalunion ein U-Boot-Mann blieb, der die Operationen selber leitete. Von allen nichtoperativen Aufgaben entlastete ihn der bisherige 2. Admiral der U-Boote, von Friedeburg, jetzt Kommandierender Admiral der U-Boote.

Auch die Befehlsstelle des BdU hatte ihren Standort gewechselt und befand sich nicht mehr an der Atlantikküste. Nach dem britischen Überraschungsangriff auf

St. Nazaire im März 1942, der für den Stab die Möglichkeit, «gekidnappt» zu werden, heraufbeschworen hatte, war man nach Paris ausgewichen und später nach Berlin. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine hatte seinen Amtssitz ohnehin im dortigen Marineoberkommando am Tirpitzufer. Jeden Vormittag aber löste sich der neue ObdM von seinem Schreibtisch und erschien wenig später bei uns im Lagezimmer am Steinplatz. Hier war er wieder «der grosse Löwe», im Gegensatz zu unserm «kleinen Löwen», einem Stabsoffizier namens Axel Löwe.

Die zum BdU abgestellten Frontkommandanten wohnten im «Hotel am Steinplatz» und arbeiteten in einem Nachbarbau, wo in Räumen, die kein Unbefugter betreten durfte, am sprichwörtlichen grünen Tisch, die Schlachten geschlagen wurden. Es gab keine festen Dienststunden. Man löste sich zwar ab, doch oftmals dauerten die einzelnen Unternehmen tagelang an. Nachts wurden wir immer häufiger von einzelnen britischen «Mosquitos» bei der Arbeit gestört. Später waren es ganze Bomberpuls, die einflogen und uns in den Luftschutzkeller zwangen, wo es in der Erinnerung einiger Zeugen dann «von Ritterkreuzen wimmelte».

Jetzt verfolgte ich vom grünen Tisch aus die Bewegungen der Boote. Ihre Positionen wurden durch Fähnchen symbolisiert und auf grossen Lagekarten, den Ozeanen aus Papier, abgesteckt. Ein Blick genügte, und man war im Bilde, meistens –. Zuweilen aber auch überhaupt nicht, wenn zum Beispiel Funkstille herrschte und die Betroffenen nichts von sich hören liessen. So auch Kapitänleutnant Heinz Franke, der im April 1943 mit «U 262» unterwegs war. Er hatte draussen auf das Stichwort «Elster» hin ein versiegeltes Kuvert zu öffnen, fand den Befehl zu einem Sondereinsatz vor und war dann im wahrsten Sinne des Wortes untergetaucht. Der Befehl lautete:

«Wie durch geheimen Briefcode angekündigt, planen einige unserer in kanadischer Kriegsgefangenschaft befindlichen Kameraden einen Ausbruch aus ihrem Lager, das im Gebiet Neu-Braunschweig liegt. Sie hoffen, in den ersten Maitagen an einem bestimmten Küstenpunkt im westlichen St.-Lorenz-Golf zu sein. Sie («U 262») haben Order, dieses See- bzw. Küstengebiet anzulaufen, zu versuchen, an dem angegebenen Küstenpunkt Verbindung mit den Kameraden zu bekommen und sie danach an Bord zu nehmen».

Ich selbst hatte in meiner Eigenschaft als 2. Admiralstabsoffizier in der Operations-Abteilung des BdU diesen Befehl erstellt und die Einzelheiten des streng geheimen Einsatzplanes ausgearbeitet. Dazu gehörten neben Zeitpunkt und Örtlichkeit des Treffens auch die entsprechenden nautischen und meteorologischen Hin-

weise der Handbücher über Fahrwassereigenarten, Formen der Küste, Angaben über Navigationshilfen und ähnliches, nicht zuletzt die mutmassliche feindliche Abwehr betreffend. Alles Weitere blieb Franke überlassen, er hatte freie Hand.

Das Unternehmen war nicht so unwahrscheinlich, wie es sich anhören mag. Die verschlüsselte Nachricht der Gefangenen hatte uns durch einen simplen Briefwechsel über Deckadresse erreicht. Ihre Bewachung war an sich nicht so intensiv, da eine Flucht aus Kanada von vornherein aussichtslos erschien; denn mit dem Auftauchen eines deutschen U-Bootes vor ihrer Haustüre rechnete keiner. Die Schwierigkeiten lagen vielmehr in der eisigen Jahreszeit. Das Frühjahrseis würde, besonders in der Cabot-Strasse, der Durchfahrt zwischen Neufundland und Neuschottland, das Eindringen in den St.-Lorenz-Golf behindern. Trotzdem sollte alles gewagt «und der befohlene Termin innegehalten werden».

Und so geschah es dann auch. Franke mit «U 262» hatte zwar seine liebe Not, aber er schaffte es. Er traf erst dünne Eisschichten, die in grössere Treibeisfelder übergingen und blieb schliesslich in unabsehbaren Eisflächen stecken. Daher entschloss er sich, den Eisgürtel vor der Cabot-Strasse getaucht zu unterlaufen, für ein damaliges U-Boot ein Wagnis. Das Wiederauftauchen und Durchbrechen der Eisdecke über ihren Köpfen gelang erst nach mehreren Versuchen, wobei der Netzabweiser abriss, die Flakbewaffnung beschädigt wurde und die Mündungskappen dreier Torpedorohre sich verbogen und nicht mehr öffnen liessen. Im Innern des St.-Lorenz-Golfes war weit und breit kein Schiff zu sehen, dafür kreisten drei Flugzeuge über dem Ansteuerungsgebiet. Man wartete die Dunkelheit ab.

Am vereinbarten Treffpunkt war offenes Wasser, spiegelglatte See und gute Sicht. Der Verlauf der Küste war klar erkennbar, und Franke ging so dicht heran, bis das Schlaglicht des Leuchtfuers von North Point das Boot erfasste. Die geflohenen Kameraden würden sich wahrscheinlich durch Lichtsignale bemerkbar machen. Aber so heftig man auch hoffte und so lange man auch wartete, es kam kein Lebenszeichen der Abzuholenden. Wie Franke schrieb, «wurden die Bemühungen um Kontaktaufnahme mehrere Tage und Nächte lang durchgeführt, jedoch ohne Erfolg. Schliesslich wurde die Suchaktion befehlsgemäss abgebrochen».

Der Rückmarsch verlief weniger dramatisch, der offene Atlantik wurde glatt erreicht. Alle Beteiligten hatten ihr möglichstes getan, Boot und Besatzung sich voll bewährt. Schade, es hatte nicht sein sollen. Warum nicht? Wir haben lange dran herumgerätselt. Erst nach dem Kriege erfuhr man, dass der Ausbruchversuch aus dem Lager nicht zustande gekommen war, weil man nach einem vorangegan-

genen missglückten Fluchtversuch anderer Kameraden die Überwachung der Kriegsgefangenen verschärft hatte. Das also war die Sache mit «U 262».

Meinem eigenen Boot war es nicht besser gegangen. «U 333» hatte ohne mich eine winterliche Feindfahrt, seine fünfte, hinter sich gebracht. Sie hatte 48 Tage gedauert, und während der ganzen sieben Wochen war nichts von Bedeutung passiert.

Die See hatte eine schier verdächtige Leere gezeigt, kein Schiff weit und breit. Wo waren die Geleitzüge geblieben, hatte man sie umdirigiert? Der Ozean war gross, und das Ganze glich noch immer der Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Holte der Gegner nur Atem, oder waren auch neue Entwicklungen im Spiel? Schon die nächste Feindfahrt von «U 333» gab uns zu denken.

Am 3. März lief Werner Schwaff mit «U 333» wieder aus. Am Abend des nächsten Tages, mitten in der Biskaya, um 21.31 Uhr, wurde das Boot überraschend aus geringer Höhe von einem zweimotorigen Landflugzeug mit einem Scheinwerfer angestrahlt. Die Maschine sprang förmlich aus der Dunkelheit heraus. Sofortiges Abwehrfeuer mit Brandmunition setzte ihre linke Tragfläche in Flammen. Als sie über das Boot hinwegstrich, brannte sie schon lichterloh. Dabei warf sie vier Bomben und stürzte hinterher ins Meer. Die erste Bombe prallte unter dem Turm in Höhe des Kombüsenluks ab, verursachte nur Blechschäden und flog über Bord. Die anderen drei Bomben lagen alle achteraus, so wurde es jedenfalls angenommen, und taten dem Boot nichts. Aber als «U 333» wieder länger aufgetaucht laufen konnte, vernahmten die Leute achtern ein im Rhythmus der See rollendes Geräusch. Als man ihm nachging, entdeckte man eine Bombe, die sich in die Blechverkleidung des Hecks gebohrt hatte, ohne zu detonieren. Sie war aufgeplatzt. Ein Bootsmaat Reichenbacher puhlte behutsam den Zünder heraus. Sie haben diesen später dem Waffenexperten geschenkt.

Seiner ungewöhnlichen Kaltblütigkeit wegen muss noch der Schütze erwähnt werden, der das Flugzeug mit seiner 2 Zentimeter-Kanone herunterholte. Es war der Stabsgefreite Leo Eggenberger. In den Anschnallgurten am Geschütz hängend, vom Scheinwerfer geblendet, feuerte er alles, was die Kanone hergab, obwohl der Kommandant alarmtauchen liess. Das Boot verschwand leicht, und Eggenberger war etwa eine halbe Minute unter Wasser. Dann befreiten ihn die Kameraden aus seiner Lage. Er hatte zwar Wasser geschluckt, war aber sonst gut zuwege. An Bord bekam er die «für besondere Verdienste» eingeführte Dose Erdbeeren zum Verna-

schen. Werner Schwaff reichte ihn auf der Stelle für das Eiserne Kreuz 1. Klasse ein.

Unmittelbar nach dem Gefecht hatte «U 333» in einem kurzen Funkspruch den Abschuss des feindlichen Flugzeuges gemeldet. Anderthalb Tage später, am 6. Februar, um 6.27 Uhr, setzte Schwaff einen zweiten Funkspruch ab, der nach Roskill, dem Autor der amtlichen Seekriegsgeschichte Englands, «wichtige Folgen haben sollte».

In diesem wies Schwaff ausführlich auf die eigenartigen Umstände des Angriffs hin. Zum einen hatte es ihm der Scheinwerfer angetan, dann aber berichtete er als Wichtigstes, dass sein Gerät, das die Strahlung des Flugzeugradars hätte anzeigen sollen, stumm geblieben wäre. Das fragliche Warngerät war der Metox-Empfänger R 600. Als Nachfolger des sogenannten Biskaya-Kreuzes war es seit Herbst 1942 auf allen U-Booten im Gebrauch. Die sperrige Antenne musste man beim Auftauchen auf dem Turm jedesmal um 360 Grad drehen und vor dem Tauchen wieder in die Zentrale hinunterreichen. Beim Alarmtauchen war sie ein Hindernis. Dafür zeigte das Gerät aber auch alle Radarimpulse angreifender Flugzeuge bis zu 100 Kilometer weit an. Und zwar auf der gebräuchlichen Wellenlänge von 1,4 bis 1,8 Meter. Hatte der Gegner nunmehr etwa seine Frequenz geändert, so dass ihn unsere Geräte nicht mehr erfassten?

Beim BdU vertrat man diese Meinung, die sich schliesslich als richtig erweisen sollte. Sein Kriegstagebuch enthält folgende Passage: ««U 333» wird im Quadrat BF 5879 von feindlichem Flugzeug nachts ohne vorherige Ortung angeflogen... Der Gegner arbeitet auf Trägerfrequenzen, die ausserhalb des Frequenzbereiches unserer (jetzigen) FuMB-Empfänger liegen. Der Abschuss einer feindlichen Maschine über Holland, die anscheinend ein Peilgerät mit der Frequenz 9,7 Zentimeter an Bord hatte, ist vorläufig der einzige Anhalt für diese Möglichkeit».

Und so verhielt es sich tatsächlich. Am 2. Februar 1943 war ein britischer Stirling-Bomber von einem Nachtjäger bei Rotterdam abgeschossen worden. Aus den zerbrochenen Überresten fanden die Experten der Luftwaffe und der Elektrofirmen heraus, dass sein Peilgerät auf einer Wellenlänge von 9,7 Zentimeter arbeitete, etwas was wir nie für möglich gehalten hatten. Es bekam den Namen Rotterdam-Gerät und war eine der grossen Überraschungen des Zweiten Weltkrieges. Man bedenke: Der deutsche Metox-Empfänger hatte den Vorläufer dieses Peilers, für Wellenlängen von 1,4 bis 1,8 Meter gebaut, weitgehend signalisiert. Auf das neue Zentimeter (!)-Gerät sprach er überhaupt nicht mehr an. Dieses neue britische Feingerät, eine Weiterentwicklung und ASV Mark III genannt, speziell für Flug-

zeuge konstruiert, erfasste Geleitzüge auf 40 Meilen und, was uns unmittelbar betraf, aufgetauchte U-Boote auf 12 Seemeilen Entfernung.

Nachdem wir, umständebedingt und für den Gegner immerhin viel zu schnell, hinter das Geheimnis des eben erst in Dienst gestellten Zentimeter-Radars gekommen waren, zweifelten die Engländer nicht daran, dass wir in nur wenigen Monaten ein Abwehrmittel entwickelt haben würden. Sie hatten nicht ganz unrecht, waren unsere Wissenschaftler auf diesem Gebiet doch schon erfolgreich gewesen. Aber seit dem Ende des Frankreichfeldzuges im Jahre 1940 gab es eine grosse Lücke, nämlich einen Führerbefehl, der jede Entwicklung von neuen Geräten und Systemen unterband, die nicht binnen Jahresfrist abgeschlossen werden konnten. Hitler sah damals den Sieg in greifbarer Nähe und hielt neue Waffen etc. für überflüssig. Hinzu kam, dass eine Reihe namhafter Fachleute Deutschland aus politischen und rassistischen Gründen verlassen hatten – und von der ausländischen Forschung mit offenen Armen aufgenommen worden waren. Derartige Versäumnisse, Fehler und Fehleinschätzungen liessen sich nicht von heute auf morgen wieder gutmachen. Dafür bekamen wir jetzt die Quittung.

Im Übrigen war das bisherige Funkmess-Beobachtungsgerät der U-Boot-Waffe auch schon keine rein deutsche Erfindung, sondern ironischerweise das Ergebnis französisch-englischer Zusammenarbeit. Es gehörte zu jenen Geheimnissen, die uns im Zuge des Blitzkrieges 1940 in die Hände gefallen bzw. nach dem Waffenstillstand auf höchster Ebene in die Hände gespielt worden waren. Danach wurde es nicht mehr für seine ursprünglichen Auftraggeber, sondern der Einfachheit halber von der Herstellerfirma in Paris für die deutsche Kriegsmarine weitergebaut: das Metox-Radarwarngerät.

Heute wissen wir, dass es sich bei der von «U 333» abgeschossenen Maschine um eine Wellington Mk XII des 172. Geschwaders gehandelt hatte. Die Maschine war vom Flugplatz Chivenor in Devon am 4. März zur Anti-U-Boots-Patrouille aufgestiegen. Diese Patrouillen über der Biskaya dauerten gewöhnlich neuneinhalb Stunden. Die obige Wellington war nicht zurückgekehrt, ihre sechsköpfige Besatzung war ums Leben gekommen. Sie hatte nicht einmal mehr einen Funkspruch abgeben können, so schnell war alles gegangen...

Biskaya-Patrouillen waren schon immer geflogen worden, desgleichen die Erkundungen auf den Anmarschwegen zwischen Schottland und Island. Der Gegner überwachte aus der Luft systematisch ein Netz, das sich wie ein Spinnweb über die Gebiete erstreckte und nichts ausser acht liess. Aber im März 1943 wurden die

Biskaya-Patrouillen intensiviert, und das vorerwähnte 172. Geschwader der Wellingtons wurde als erstes mit dem neuen Zentimeter-Radar ASV Mark III ausgerüstet. Mehr noch, sämtliche Maschinen bekamen zusätzlich Bordscheinwerfer und waren im Zusammenspiel von beiden leicht in der Lage, auch nachts ein aufgetauchtes U-Boot zielsicher aufzuspüren.

Der Scheinwerfer kam nicht ganz so überraschend. Schon am 5. Juli 1942 hatte ein solcher «U 502» erfasst, eine Woche danach «U 159»: erste Versuche mit einem neuen Kampfmittel. Nach seinem Erfinder trug er den Namen Leigh Light. Dem Sqadron Leader Humphrey de Verde Leigh, einem alten Flieger des Ersten Weltkrieges, war am Schreibtisch sozusagen ein Licht aufgegangen. Nur standen der Idee einige praktische Probleme entgegen: Fragen der Lichtquelle, ihrer Abmessungen, ihrer Beweglichkeit, des Luftstroms. Würde der Widerschein den Piloten blenden, würden die Bogenlampen das Bordradar stören? Schliesslich griff man zu einem Marine-Scheinwerfer von 61 Zentimeter Durchmesser, wie ihn Zerstörer führen und hatte damit nach langen Versuchen ein brauchbares Gerät gefunden. Soviel war klar: Wenn das neue ASV Mark III kombiniert mit dem Leigh Light zum Einsatz kam, waren die aufgetauchten U-Boote auch nachts nicht mehr vor Luftangriffen sicher.

In einem britischen «Monthly Report» aus dieser Zeit liest man folgende beziehungsvolle Absätze:

«Der im November [1942] sichtbar gewordene Wechsel der U-Boot-Taktiken [change of tactics] wurde dem Feinde vorwiegend durch die Notwendigkeit aufgezungen, Angriffe von Flugzeugen zu vermeiden oder abzuwehren. Um seine Zwangslage [discomfiture] zu vergrössern, ist es nötig, Massnahmen in Einklang zu bringen, die ein U-Boot der Zeit beraubt, die es unter dem Schutze der Dunkelheit an der Oberfläche verbringt, und [es bedarf] auch des Eingreifens von Langstrecken-Flugzeugen. Das letzte Problem könnte durch Flugzeugträger mit mehr Kampfmaschinen gelöst werden.

Die Ausdehnung unserer erfolgreichen Tageslichtmassnahmen auf die Stunden der Dunkelheit ist schwieriger zu erreichen. Ein Liberator-Geschwader wurde nunmehr mit Leigh Lights ausgerüstet, und wir haben jetzt fünf Geschwader von Leigh Light-Wellingtons. Der Besitz von Stützpunkten auf den Azoren bedeutet, dass Gibraltar-Konvois den grössten Teil der Reise innerhalb der Reichweite letzterer bleiben... [Das Kommando] Western Approaches erprobt Methoden der Identifizierung und gewisse taktische Vorgehen, um die Wirksamkeit unserer nächtlichen Bemühungen zu erhöhen und so mehr «kills» [U-Boot-Abschüsse] zu erhalten».

Am 23. März 1943 notierte Dönitz, dass die Fahrten durch die Biskaya immer gefährlicher würden. «Seit Februar hat die Wirkung der Luftüberwachung in alar-

mierendem Ausmass zugenommen, besonders, wenn viele Boote von grossen Geleitzugsschlachten zurückkehren». Die Zahl der Meldungen, die von Überraschungsangriffen sprachen, und das trotz Dunkelheit oder schlechter Sicht, nahm derart zu, dass der BdU befahl, die Boote in der Biskaya hätten nachts getaucht zu fahren. Bei Tage dürften sie nur zum Laden der Batterien auftauchen.

Um mit den Worten des Gegners zu sprechen, so war er tatsächlich drauf und dran, Massnahmen in Einklang zu bringen, «die ein U-Boot seiner Zeit beraubt, die es im Schutze der Dunkelheit an der Oberfläche verbringt...»

Als Admiralstabsoffizier in Berlin konnte ich auch das Zusammenziehen von Front-U-Booten in Gruppen von 6, 8, 15 und mehr Booten beobachten, in der Absicht, sie bei einer Geleitzugsschlacht gemeinsam einzusetzen. Diese von unseren Gegnern so gefürchtete «Rudeltaktik» war die Spezialität von Dönitz und seines Chefs des Stabes, Konteradmiral Godt.

Aus den Bezeichnungen der einzelnen Gruppen liess sich oft schon ablesen, wer ihre Planung und den Einsatz erarbeitet hatte. Dönitz gab ihnen mit Vorliebe Namen wie «Raubgraf», «Reisser», «Landsknecht», «Stürmer» oder ähnlich und hatte dabei die Vorstellung von Raubrittern, die Pfeffersäcke überfielen oder von reissenden Wölfen, die sich gemeinsam auf eine Herde von Schiffen stürzten. Hiessen die Gruppen aber «Drossel», «Fink» und «Star», konnte man sicher sein, dass Godt Pate gestanden hatte. Er war ein klarer, alle Kalküle bedenkender Stratege, dem das Überschäumende, Emotionelle eines Dönitz nach aussen hin fehlte, der aber den gleichen Kampfgeist zeigte.

Ich selbst hatte bis dahin nur eine vage Vorstellung über die Masseneinsätze der Boote gehabt. Denn auch im Rudel weiss das eine Boot vom anderen wenig mehr als nichts, es sei denn, man analysiert die Funksprüche oder die Gruppe verdichtet sich bis auf Sichtweite, ein seltener Fall. Man wähnt sich alleine auf weiter Flur, ein Pünktchen im unendlichen Atlantik. Auch «U 333» war immer nur eines der Boote gewesen, die man per Funk auf die ersten Sichtmeldungen eines anderen hin auf ein Geleit angesetzt hatte. Man weiss zwar, dass noch mehr Kameraden mit ihren Booten das gleiche Ziel haben, doch es fehlt einem der Überblick. Alle Fäden liefen beim BdU zusammen. Manch einer von uns da draussen an der Front mag bei solchen Rudeleinsätzen gedacht haben: Die da oben am grünen Tisch, die können gut reden. Jetzt sah ich auf einmal, dass sie es gar nicht so gut hatten und erfuhr, welche weitgehenden Vorbereitungen und intensiven Auswertungen aller

Informationen nötig waren, um eine Geleitzugschlacht lenken zu können. Diese Art Krieg vom grünen Tisch aus kostet Nerven. Es sind die grossen Unbekannten, die an ihnen zerren.

In den verhältnismässig engen und überschaubaren Dimensionen des Landkrieges weiss man fast auf den Kilometer genau Aufmarsch und Stossrichtung des Feindes. Sicher gibt es auch Überraschungen, aber im Allgemeinen verläuft alles nach Gesetzen, die von den Generalstäblern auf den Kriegsschulen und in vielen Sandkästen durchgespielt werden. Das weitere ist eine Frage der menschlichen Reserven und des materiellen Nachschubs. Wetterfaktoren können sich für die eine oder andere Partei günstig oder ungünstig auswirken.

Auf See macht schlechtes Wetter zuweilen jeden Kampf überhaupt unmöglich. Ich selbst war mit «U 333» in eine kleine Geleitzugschlacht verwickelt gewesen, als uns ein Orkan überfiel. Ich sah die feindlichen Zerstörer und Korvetten mal hoch oben, mal tief unten und wurde selbst rauf und runter und hin und her gebeutelt, so dass es weder zum Torpedoschiessen kam, noch zum Wasserbombenwerfen des Gegners. Hier vereitelte das Wetter einfach alles. Immerhin hatten wir und andere Boote unmittelbar am Geleitzug gestanden. Hatte eines von uns ihn zuerst gesehen. Denn das ist im Gegensatz zum Landkrieg die grosse Kunst: den Gegner zu finden.

Die da oben haben vielleicht erfahren, dass sich jenseits des grossen Teiches ein Konvoi formiert, der wertvollstes Material nach England bringen soll. Man kann seinen ungefähren Kurs vermuten. Aber der Atlantik hat globale Dimensionen, und es gibt gar nicht soviel U-Boote, um ihn abzuriegeln, und wenn ein solches Geleit von 40 grossen Frachtern, flankiert von einem halben Dutzend Kriegsschiffen, nur wenige Grad vom vermuteten Kurs abweicht, so verliert er sich im Laufe von ein paar tausend Seemeilen in der Weite des Meeres und entwischt. Die Schiffe halten Funkstille, fahren ohne Lichter, machen sich davon. Und eben das hatte «U 333» unter Oberleutnant Schwaff auf seiner fünften Feindfahrt erlebt. Zwei ganze Gruppen, «Falke» und «Landsknecht», waren ins Leere gestossen.

Die Gruppen- oder Rudeltaktik, die wenigstens einen Streifen bedeckt, übergeballte Schlagkraft verfügt und beim gemeinsamen Angriff den Gegner aufs äusserste zu verwirren imstande ist, ist eine Erfindung von Dönitz. Den Anstoss gaben seine Erfahrungen im Ersten Weltkrieg. Damals hatte das U-Boot noch als Einzelgänger operiert. Aber kurz vor Kriegsende, im September 1918, hatte Dönitz als Kommandant von «UB 68» zusammen mit Kapitänleutnant Steinbauer von «UB 48» im Mittelmeer in einer Neumondnacht den Kern eines britischen Geleitzuges mit Erfolg angegriffen. In den Friedensjahren hatte er seine Überlegungen fixiert. 1935 wurden die ersten Befehle für Gruppentaktik aufgestellt, laufend verbessert,

bei einem Wehrmachtmanöver 1937 erprobt und später im «Handbuch für U-Boot-Kommandanten» zusammengefasst.

Alles das setzte natürlich eine grössere Anzahl von U-Booten voraus. Solange diese in den ersten Kriegsjahren noch nicht vorhanden war, blieb keine andere Wahl, als die Boote wieder einzeln angreifen zu lassen. Als die Zahl der Boote zunahm, war Dönitz in der Lage, mehrere in Gruppen zusammenzufassen. Er hatte lange genug darauf gewartet, und als die «Wolfsrudel», wie man sie später nannte, in Erscheinung traten, traf dieser Wechsel der Taktik den Feind völlig überraschend. Der britische Seekriegshistoriker Roskill spricht von einer «Form des Angriffs, die wir weder vorausgesehen hatten und gegen die weder taktische noch technische Gegenmassnahmen vorbereitet waren».

Der März 1943 war abermals ein schwarzer Monat für die Alliierten. Die U-Boote schossen über 100 Schiffe mit fast 650'000 BRT aus ihren Geleitzügen heraus. Dabei zeigte sich der Atlantik zeitweise wieder von seiner schlechtesten Seite. Wiederholt wurden aufgetaucht laufende U-Boote von der schweren See überrollt und sofften nahezu ab.

Doch die gegnerische Abwehr wurde von Monat zu Monat stärker. Im gleichen Monat März erhielt auf der britisch-amerikanisch-kanadischen Atlantic Convoy Conference in Washington, die den Zusammenschluss der See- und Luftmittel aller Beteiligten zum Gegenstand hatte, die Bekämpfung der U-Boote höchste Priorität («the defeat of the U-boat must remain a first Charge on the resources of the United Nations»). Admiral Horton organisierte gegen die U-Boot-Rudel eine, wie wir heute sagen würden, konzertierte Aktion von U-Jagdgruppen und Flugzeugträgern im Zusammenwirken mit Langstreckenflugzeugen. Die Geleitzüge wurden mit Escort- und Support-Gruppen von Zerstörern und Korvetten versehen, über die noch zu reden sein wird, und mit Hunter-Killer-Gruppen von der anderen Atlantikseite. Und noch etwas Entscheidendes: Sie waren drauf und dran, die 36-Stunden-Lücke im Atlantik zu schliessen, die zwischen dem Zurückbleiben der Flugzeuge auf der einen und der Ankunft der Flugzeuge auf der anderen Seite lag. Was ihnen durch Langstrecken-Liberators und Flugzeugträger nach den Vorschlägen von Admiral Horton auch tatsächlich gelang. Und nun gingen für die U-Boote die Tage des schnellen Beutemachens rapide zu Ende. Aus den Jägern wurden die Gejagten.

Meine Verwendung beim BdU verschaffte mir auch einen guten Einblick in die psychologische Kriegführung der Briten, die nunmehr verschärft und gezielt auf unsere U-Boot-Besatzungen angesetzt wurde. Der Sachbearbeiter für die Analyse

der feindlichen Propaganda war beim BdU der Korvettenkapitän d. Res. Dr. Gottfried Teuffer, genannt «Johannes der Täufer». Seine eigentliche Aufgabe bestand darin, die versenkten und vermissten U-Boote zu registrieren, das Schicksal der Besatzungen zu erkunden und zu klären, wer gefallen oder in Gefangenschaft geraten war. Es war ganz offensichtlich, dass die Briten ihre Propaganda, die sie beispielsweise über den «Kurzwellensender Atlantik» verbreiteten, zum Teil den Äusserungen von Gefangenen verdankten, die sie mit raffinierten Methoden zum Reden gebracht hatten. Das war naheliegend und geht nachträglich aus einem «Monthly Report» hervor, der sich mit der «Rettung der Überlebenden von U-Booten» durch Geleitfahrzeuge befasst.

«Nachdem er ein U-Boot vernichtet hat, mag der Kommandant im Zweifel sein, ob er die Überlebenden und «um Kopf und Kragen» Schwimmenden aufnehmen soll oder nicht. Das Risiko eines Angriffs durch ein anderes U-Boot oder durch ein Flugzeug, die Notwendigkeit, den das Gefahrengebiet passierenden Konvoi [schnell] wieder einzuholen, der Zustand des eigenen Schiffes und die Wetterverhältnisse müssen gegen den Wert der aufzunehmenden Gefangenen abgewogen werden.

[Andererseits hat] die Nachrichten-Abteilung des Marinestabs ein äusserst wirksames System der Befragung von Kriegsgefangenen entwickelt, und die Vernehmungsoffiziere haben, durch Geschicklichkeit und Geduld, Informationen von grösstem Wert erhalten. Einige Gefangene haben ein unbezwingbares Sicherheitsbewusstsein, andere bloss schlechte Manieren oder sind dumm, aber die Mehrheit leistet nützliche Beiträge zu unseren Erkenntnissen.

In den vergangenen Jahren haben uns gefangene U-Boot-Leute unter anderem Informationen auf folgenden Gebieten verschafft: Gruppenstreifen und Rudeltaktiken, akustische und Flächenabsuchtorpedos, den Wasserblasen erzeugenden «Bold», über Radar-Störballons, Horchgeräte, Funkorganisation, Tauchtiefen, Winkel und Tauchzeiten, über Luftabwehrbewaffnung und Taktiken».

Da steht es schwarz auf weiss, aber damals wussten wir noch nicht alles. Dr. Teuffer wurde beauftragt, die psychologische Kriegführung zu analysieren. Ich hatte mich mit ihm angefreundet und sah ihm bei der Arbeit häufig über die Schulter. Sein Aufgabengebiet wurde zusehends grösser, und er musste Funker einstellen, die das Programm des jetzt immer dreister werdenden britischen «Atlantiksenders» mitschrieben. Anfangs lachten wir am Steinplatz über das primitive Repertoire, das sich speziell an die deutschen U-Boot-Leute in den Heimathäfen, in unseren Stützpunkten in Norwegen, im Atlantik und im Mittelmeer richtete und die Besatzungen auf See unter anderem mit Klatsch unterhielt. In den ersten Wochen waren wir höchst amüsiert, bald aber schon alarmiert. Dönitz nannte die neue Waf-

fe «Giftküche Atlantik» und berichtete davon auch Hitler, der sich schon immer für die Propaganda des Gegners interessiert hatte, verschiedentlich über diesen Feindsender.

Hörte man «Atlantik» zum erstenmal, konnte man als Laie glauben, dass es sich um einen Soldatensender der U-Boot-Waffe handele, der irgendwo im besetzten Frankreich oder in Norwegen stationiert war. Die Soldaten im hohen Norden, am Atlantik oder im Mittelmeerstützpunkt Toulon, sowie die Männer auf See, wussten ganz genau, dass hier der Gegner am Werk war. Nicht nur, weil das Abhören des Senders «Atlantik» verboten war und bestraft wurde, sondern weil hier Dinge zur Sprache kamen, von denen man nichts wissen konnte und überhaupt nichts wissen durfte. Da wurde zum Beispiel über die letzten deutschen Massnahmen auf dem Gebiete der Funkortung gewitzelt. Da wurden neue Waffen entweder gelobt oder lächerlich gemacht. Eine Geheimhaltung, wie sie in den Stützpunkten ständig gepredigt wurde, schien es also kaum noch zu geben. Wenn der Gegner, der offenbar das Geheimste und Allerneueste wusste, es sogar in den Äther hinausposaunte, warum sollte man dann nicht in St. Nazaire oder in den Kneipen von Lorient im Kreise von Kameraden darüber reden und Waffenerfahrungen miteinander austauschen können?

Genau das war eines der Ziele, die die Briten erreichen wollten. Sie wussten, dass einmal im Monat deutsche Abwehroffiziere in den U-Boot-Stützpunkten Vorträge über die Gefahren der Spionage und des Mithörens von Gesprächen durch Agenten hielten, und die Männer zuhörten, weil das an sich ein ganz fesselndes Thema war. Jetzt aber, in Anbetracht der zunehmenden Redereien, wurden diese warnenden Vorträge vierzehntägig und in einigen Stützpunkten sogar wöchentlich gehalten. Das war nicht nur lästig, da es die Freizeit der U-Boot-Männer verkürzte, sondern allmählich auch langweilig. Man hörte bald gar nicht mehr hin. Das konnte den Briten nur recht sein, wie sich der BdU selber sagen musste. Es wurde von nun an alles getan, um die U-Boot-Männer vor den Verhörmethoden der Engländer zu warnen; denn es war uns schnell klargeworden, dass die englischen Spezialisten für Gefangenenerhöre aufs engste mit dem «Atlantiksender» zusammenarbeiteten und die U-Boot-Leute, wenn sie in Gefangenschaft gerieten, sprechbereit und aussagewillig zu machen versuchten.

Später, im November 1943, wurde schliesslich der Ständige Kriegsbefehl des BdU Nr. 512 vor der Truppe verlesen. Dieser hob hervor, dass «Schweigen Gold ist». Eine unbedachte Äusserung eines Gefangenen kann Kameraden auf See das Leben kosten, hiess es. Es wurde genau festgelegt, wie sich ein Mann vor den Vernehmungsoffizieren zu verhalten habe. «Schon an Bord des Schiffes, das den deutschen schiffbrüchigen U-Boots-Mann aufnimmt, heisst es, sich zusammenzureissen. Redet auch untereinander nicht über den Dienst!

Nehmt von den Verhöroffizieren keine Geschenke an. Lehnt Alkohol ab und raucht nicht. In fast allen Räumen stecken Abhörgeräte. Die Briten bringen mehrere Gefangene in eine Zelle. Redet auch dort nicht über Erlebtes und den Dienst. Nehmt euch in acht vor Verrätern. Unter der Maske eines Kameraden machen sich deutschsprechende Männer an euch heran, die vorgeben, ebenfalls zur U-Boot-Waffe zu gehören. Sprecht nicht mit ihnen. Vor dem Verhöroffizier dürfen nur der Name, Dienstgrad, Geburtsdatum und Anschrift genannt werden. Weigert euch, englisch zu sprechen, auch, wenn ihr es könnt.

Schliesslich, – so hiess es in dem Kriegsbefehl Nr. 512 – lasst euch nicht bluffen. Die Briten geben vor, sehr viel zu wissen. In Wirklichkeit ist das nur Bluff. Fallt nicht darauf herein!»

Ganz gewiss haben viele Männer unserer Waffe gerade diese letzte Bemerkung angezweifelt; denn der Engländer bluffte nicht. Wenn der «Atlantiksender» eine sehr rüde Sprache führte und vulgäre Ausdrücke benutzte, die man noch nie im Rundfunk gehört hatte, aber als Landserdeutsch kannte, dann war er sozusagen «in». Wenn er beispielsweise ausführlich berichtete, dass bei einer Party in der Offiziersmesse der 9. Flottille in Brest der dienstälteste Offizier den anwesenden Nachrichtenhelferinnen und Schwestern, die Zivilkleider trugen, Händevoll Zigaretten ins Dekollete gesteckt hatte und dann seine jungen Offiziere aufforderte, sich doch «bitte zu bedienen», so war das kein Bluff, sondern entsprach der Wahrheit. Das hatte sich tatsächlich ereignet. Einige Unteroffiziere und Feldwebel, die das mitbekamen, mögen sich gesagt haben: Wenn unsere Vorgesetzten solche Sachen machen, dann können wir das schon lange...

Und das kam wiederum den Engländern zugute; denn jede Disziplinlosigkeit dient der Zersetzung. Der eigentliche Sinn einer derartigen Berichterstattung aber war, zu beweisen, dass der Gegner alles hört und sieht.

Schliesslich ging der «Atlantiksender» sogar dazu über, neueste Sportnachrichten zu verbreiten. Man machte das einfach. Die Briten verfügten in den Stützpunkten ohnehin über Agenten, die unter anderem auch sportliche Aktivitäten der Flottillen beobachten konnten. Schon daraus konnte der Gegner ersehen, welche Boote noch im Stützpunkt lagen und welche sich an der Front befanden. Gelang es ihnen vielleicht noch, Spielverlauf und einzelne Namen nach London zu melden, so konnte der Sender des öfteren bereits am gleichen Abend berichten: «Heute nachmittag spielte die 3. Flottille La Rochelle gegen die 12. Bordeaux und gewann 5:3!» Dann folgten die Namen der Torschützen. Bei der allgemeinen Sportbegeisterung in der Marine, die von oben gefördert wurde, war es doch nur zu verständlich, dass draussen auf See ein Boot wissen wollte, ob seine Flottille gesiegt oder verloren hatte. Auch auf «U 333» mit seinen besonders eifrigen Sportlern, die ich

mir ja ausgesucht hatte, bemerkte ich, dass auch meine Funker draussen im Atlantik zumindest die Sportberichte des Feindsenders mithörten und die Resultate den Kameraden zuflüsterten. Ich habe mich dem gegenüber blind und taub stellen müssen.

Die Nachrichten des «Atlantiksenders» bewiesen uns Stabsoffizieren, dass der Gegner trotz aller unserer Warnungen auf dem Gebiet der Gefangenenbefragung sehr erfolgreich war. Nach langem Hin und Her schlug die Seekriegsleitung vor, eine Art von dokumentarischem Anti-Film zu drehen. Schauspieler mimten in erbeuteten britischen Uniformen Verhöroffiziere, andere kriegsgefangene deutsche U-Boot-Leute. Es wurden die vermeintlichen Tricks der Briten gezeigt, und wie man sich als Gefangener ihnen gegenüber verhalten sollte und wie nicht. Der Verhöroffizier lockte mit Whisky und Zigaretten, ein naiver deutscher Matrose ging ihm langsam auf den Leim und wurde unmerklich zum Verräter. In einer anderen Szene wurde gedroht. Der U-Boot-Mann war verschreckt und sagte aus Furcht, was er niemals hätte sagen dürfen. Dann wurde an einem Musterbeispiel dargestellt, wie es einem Gefangenen ergeht, der offen und geradeheraus die paar persönlichen Angaben macht, die er nach den internationalen Konventionen zu machen hat, und dem kein Wort mehr hinzufügt. Der Verhöroffizier resigniert, lässt den Mann ungeschoren, da er ihn respektiert.

Der Film wurde zwar fertiggestellt, aber nie vorgeführt. Er war im Grund zweischneidig in seiner Aussage. Denn er zeigte ja auch, dass man in der Gefangenschaft ganz gut und unbehelligt überleben konnte, wenn man sich nur «richtig» verhielt. Wäre der Film gelaufen, hätte man den Briten geradezu in die Hand gespielt. Die Zuschauer hätten auf den Gedanken kommen können: Gefangenschaft im Westen ist letzten Endes gar nicht so schlimm. Und damit begann er bereits die Kampfmoral zu zersetzen.

Die für die Verhöre deutscher U-Boot-Gefangener und die Auswertung zuständige britische Dienststelle hatte die Kennziffer NID 1/PW. Auf Grund der Erfahrungen, die man mit der gekaperten Besatzung von «U 570» gemacht hatte, gewann sie an Bedeutung und wurde ausgebaut. Daneben wurde eine weitere Abteilung gegründet, die NID 17 z, aus der der «Kurzwellensender Atlantik» hervorging. Ihr Initiator war der Fregattenkapitän d. Res. Ian Fleming, Adjutant des Chefs des britischen Nachrichtendienstes und der Abwehr. Er war ein brillanter Kopf mit Phantasie, der nach dem Kriege als James-Bond-Autor mit seinen Büchern und Filmen weltberühmt wurde. Als zweiten Mann holte er sich den Chefredakteur des «Sun-

day Telegraph», Korvettenkapitän Donald McLachlan. Sie gewannen einen weiteren Journalisten zur Mitarbeit, darunter den Chefreporter des «Daily Express», Denis Sefton Delmer, der lange Jahre in Berlin gelebt hatte. Mit einem derartigen Team liess sich schon eine gezielte, gefährliche Propaganda betreiben, der wir an psychologischer Kriegführung nichts entgegenzusetzen hatten.

Ausserdem verfügten die Briten über eine imponierende Personalkennntnis. Ich selbst war nie in Gefangenschaft, aber gleich nach dem Kriege zeigte mir einer der führenden Offiziere von NID I/PW meine Karteikarte. Da war alles, was je über mich und mein Boot in der deutschen Tagespresse und in Zeitschriften veröffentlicht worden war, in minutiöser Kleinarbeit säuberlich archiviert. Die wichtigsten Daten meines Lebens, meine Laufbahn, mein Faible für den Sport, bis hinunter zu meinem Lieblingsgetränk, dem Rum. Wäre ich jemals vor einen Vernehmungsoffizier gekommen, hätte er mir wahrscheinlich einen Rum eingeschenkt, übers Boxen geredet, sich nach dem Befinden meiner französischen Freundin erkundigt, von der sie sogar den Vornamen wussten. Die «süsse Tour» hätte mich zwar amüsiert, erreicht hätten sie damit nichts.

Wie unterschiedlich verläuft jedoch der Fall eines jungen Torpedomaaten, der in der Biskaya aufgefischt wird und zwei Tage später vor dem Vernehmungsoffizier sitzt, der ihn zu seiner Verblüffung mit den Worten begrüsst: «Mensch, Schmidt, was sind Sie doch für ein Glückspilz. Sie sind ja an Ihrem Hochzeitstag gerettet worden. Der ist jetzt sozusagen auch Ihr Geburtstag». Der Maat wird über die Tatsache, dass dieser britische Offizier von ihm, einem kleinen Würstchen der U-Boot-Waffe sogar den Hochzeitstag weiss, vor Staunen den Mund nicht mehr zukriegen. Fragt man ihn dann noch, ob es stimme, dass sein Boot unter den mitgeführten Torpedos nur zwei vom Typ «T 5» dabei hatte, so wird er höchstwahrscheinlich bereitwillig antworten: «Nein, Herr Kapitän, wir hatten vier mit», ohne sich als Verräter zu fühlen; denn offenbar wusste der Brite ja doch alles.

Dabei war die britische, nennen wir sie einmal Intelligence, leicht an solche Daten herangekommen. Schon lange vor dem Kriege hatte sie begonnen, eine umfangreiche Kartei über Berufssoldaten der Kriegsmarine anzulegen. Gesetzt den Fall, dass ein Matrose aus Stuttgart in der Heimatzeitung seine Verlobung bekanntgibt, dann wurde das Blatt in London nicht nur gelesen, vielmehr wurde auch die Verlobungsanzeige ausgeschnitten und auf eine Karteikarte geklebt. Wenn später die Lokalzeitung in Pillau, wo die 2. U-Boot-Lehrdivision stationiert war, die Vermählung des Matrosengefreiten veröffentlichte, so wurde das der Karte hinzugefügt mit dem Vermerk «Wahrscheinlich zur U-Boot-Waffe abkommandiert». Falls rund neun Monate später der inzwischen Beförderte in einer Wesermünder Zeitung

stolz und hocheifrig die Geburt seines Sohnes Uwe anzeigte, wurde auch das registriert und es war nun höchstwahrscheinlich, dass der Mann die Technische Marineschule in Wesermünde besuchte und die Maschinenlaufbahn bei der U-Boot-Waffe eingeschlagen hatte. Sollte er jemals in Gefangenschaft geraten, konnte ihn der Vernehmende schon nach den ersten Worten nach seinem kleinen Uwe fragen und ihn dermassen beeindrucken, dass es ihm die Zunge löste. Fragte er anschließend nach einer Einzelheit beim Dieselauspuff, konnte er mit einer klaren Antwort rechnen, die er andernfalls kaum bekommen hätte.

Leider gab es aber auch U-Boot-Leute, die, ohne von der feindlichen Propaganda und Trickkiste sonderlich infiziert worden zu sein, in der Gefangenschaft sofort zu Verbündeten des Feindes wurden. Sei es, dass es sich um stille Regimegegner handelte, sei es, dass sonstige persönliche Gründe den Ausschlag gaben. Derartige Einzelfälle haben sich nachweislich ereignet. Ich komme auf das britische Merkblatt «Rettung von Überlebenden von U-Booten» zurück, das unter den von deutschen Gefangenen ausgeplauderten Geheimnissen auch den «submarine bubble target», von uns «Bold» genannt, erwähnt. Die Geschichte des Bold ist kurios und erwähnenswert.

Am 28. September 1942 hatte Hitler in der Reichskanzlei eine zweistündige Besprechung mit höheren Marineoffizieren. Es gibt eine von Dönitz abgezeichnete Niederschrift, die u.a. besagt:

«Im weiteren Verlauf kam der Führer auf die Möglichkeit zu sprechen, dem Gegner die Vernichtung eines U-Bootes vorzutäuschen. Er bezog sich dabei auf zahlreiche Fliegerberichte, nach denen man beim Sichten eines grossen Ölflecks die Vernichtung eines U-Bootes angenommen und gemeldet hätte. Der Führer dachte an eine Art Torpedo, welcher an der Wasseroberfläche platzen, Öl ausstossen, Blubber und ähnliches erzeugen sollte. Es wurde eingewandt, dass der Verlust (Ausfall) eines Angriffsrohres für einen solchen Torpedo bedauerlich sein würde. Chef der Seekriegsleitung/U meldete, dass man stattdessen an das Abfeuern eines derartigen Körpers vom Oberdeck des Bootes ausdenken könnte. Es wurde gemeldet, dass die Frage verfolgt werden würde».

Sie wurde weiter verfolgt, und so entstand aus der Idee Hitlers der sogenannte «Bold», eine Abkürzung für Kobold bzw. einen irreführenden Geist. Es war ein chemisches Täuschungsmittel, das von U-Booten durch ein Spezialrohr ausgestossen wurde, um die feindliche Ortung irrezuführen. Genauer gesagt, unsere Boote stiessen, wenn sie verfolgt wurden, ein 15 Zentimeter grosses, mit chemischer Substanz gefülltes Gefäss aus. Diese Substanz zersetzte sich im Wasser und bildete ein dichtes Feld von Wasserstoffgas, dessen Blasen die Ultraschallwellen der gegnerischen Ortungsgeräte störte und den Unterwasserstandort eines U-Boo-

tes vortäuschte, das sich in Wirklichkeit entfernte. Tatsächlich gelang es eine Zeitlang, die anglo-amerikanischen U-Boot-Jäger, Korvetten und Zerstörer, zu narren, so dass sie das chemische Unterwasserfeld mit einem wahren Wasserbombenregen eindeckten, während das verfolgte U-Boot längst auf und davon war. Ich selbst habe auf einer späteren Feindfahrt einen Bold mit Erfolg benutzt, und um die Sache noch glaubhafter zu machen, noch ein paar Putzlappen und Socken hinausgeschossen, die den Gegner an einen «U-Boot-Kill» glauben liessen.

Was nun das Mitteilungsbedürfnis in diesem besonderen Fall betrifft, so schreibt Korvettenkapitän Donald McLachlan von der Abteilung NID 17 z in seinem Buch «Room 39»: «Einer der Gefangenen gab uns eine genaue Beschreibung des «Pillenwerfers», Deckname Bold, der unter Wasser Blasen erzeugt. Wir nannten diese deutsche Waffe Submarine Bubble Target (SBT). Das Ding bereitete uns Ärger, wurde aber nie wirklich gefährlich; denn unsere Zerstörerkommandanten waren ja nun über die Arbeitsweise dieses Hitleri-schen Geheimerätes informiert».

Im übrigen hielten die Engländer mit der Tatsache, unser Geheimnis zu kennen, durchaus nicht hinter dem Berg. Im Gegenteil, kaum hatte der Verräter über Bold gesprochen, da fing der Atlantiksender auch schon an, den Bold häufig zu erwähnen und ihn als eine überflüssige «Scheisswaffe» zu bezeichnen. Das war beispielhaft und verfehlte seine Wirkung nicht. Denn während wir über den Bold noch flüsterten, berichtete der Gegner ungeniert in aller Öffentlichkeit davon.

Nach dem BdU ernannten auch andere Kommandos der Kriegsmarine jetzt Offiziere, die sich um die gegnerische Propaganda zu kümmern hatten. In einer Ansprache an seine Befehlshaber erwähnte Grossadmiral Dönitz diese neue Massnahme. Er sagte: «Ich halte es für notwendig, dass in alle Dienststellen, die Berührung mit der feindlichen Propaganda oder mit der Politik oder ähnlichen Dingen haben, hartgesottene Frontkämpfer hineinkommen, deren klare soldatische Haltung und der bewiesene gesunde Menschenverstand sie immun machen gegen die unausbleiblichen Einflüsse der Feindseite, die durch ihre dienstlichen Beschäftigungen vorhanden sind».

Ich selbst hatte bis dahin von Propaganda genausowenig gehalten wie von Reklame. Das Wort Propaganda hatte, seitdem der in unseren Augen immer etwas unseriös wirkende Dr. Goebbels ein ganzes Ministerium dafür aufgebaut hatte, einen schlechten Beigeschmack. Wir Offiziere glaubten ihm ebensowenig wie dem Gegner. Alles war fragwürdig, so zum Beispiel über Deutschland abgeworfene

Flugblätter, in denen die U-Boote «schwimmende Särge» genannt wurden und die den Satz enthielten «Die Versicherungsgesellschaften schätzen die Lebensdauer eines deutschen U-Boot-Matrosen auf fünfzig Tage». Die davon betroffenen jungen Matrosen lachten darüber («Bangemachen gilt nicht») und waren stolz darauf, einer solch gefährlichen Waffengattung anzugehören. Aber die Eltern der jungen Leute und andere Aussenstehende mag dieses Flugblatt in Angst und Schrecken versetzt haben. Und das waren wiederum die beabsichtigten Neben- und Tiefenwirkungen.

Die Engländer selbst waren offenbar geteilter Meinung über den Erfolg ihrer Propaganda. Gleich nach Kriegsende besuchte Commander Patrick Beesly das grosse Sonderlager «S» in Schleswig-Holstein, in dem U-Boot-Besatzungen gefangengehalten wurden. Beesly, der ein bekannter Geheimdienstmann und auch am Knacken des deutschen Funkschlüssels «M» beteiligt war, schreibt unter anderem:

«Für schwarze Marinepropaganda war der sogenannte «Atlantiksender» zuständig. Der Verfasser ist der Auffassung, dass der Einfluss der Sendungen auf die Moral der deutschen Kriegsmarine gering war. Bei einem zweimonatigen Aufenthalt in Flensburg nach dem Zusammenbruch war ich beeindruckt von der hohen Moral und der Disziplin der Angehörigen der Kriegsmarine.

Die Moral unserer Besatzungen war durchweg hervorragend. Die sogenannte schwarze Propaganda so gering einzuschätzen, erstaunte mich. Bei einem Treffen deutscher und britischer Marineoffiziere im Herbst 1979 in Bonn sprach ich Beesly darauf an, der erwiderte: «Ich habe gemeint, dass die Kampfmoral der Männer durch den Sender nicht erschüttert wurde. Aber die anderen Ziele der sogenannten schwarzen Propaganda und jenes Senders wurden erreicht, und die Erfolge sind beträchtlich».

12

Auf des Messers Schneide – Der Gap ist geschlossen – Die Wende: «Attack and kill» – Der U-Boot-Krieg soll weitergehen – Wie sicher ist der Schlüssel M? – «Cremer läuft am 2. Juni aus» – Die Zehnte Flotte schlägt zu – Mit Kanonen auf Spatzen – Ohne Öl und Proviant – Rückzug aus dem Mittelatlantik – Immer an der Wand lang – Mit leeren Händen.

Im zweiten Halbjahr 1942 hatten die deutschen U-Boote rund 3 Millionen BRT versenkt. Das war eine eindrucksvolle Leistung, der gegenüber sich unsere Verluste in verhältnismässig engen Grenzen hielten. Im Dezember 1942 gingen fünf Boote verloren, im Januar 1943 waren es sechs. Darunter war auch «U 507», das Boot von Harro Schacht, der noch zu meiner Zeit erfolgreich an der Floridaküste operiert hatte. Im Februar stieg die Verlustziffer sprunghaft auf 19, um im März auf 15 zurückzufallen.

Sonst liess sich der März vielversprechend an. Wie schon erwähnt, versenkten wir in den ersten zwanzig Tagen 105 Schiffe mit über 500'000 BRT, das war die Hälfte britischer Neubautonnage eines ganzen Jahres. Die britische Versorgungslage schien ernsthaft gefährdet, und warnende Stimmen auf der Insel gaben zu bedenken, dass bei derart hohen Einbussen die Vorräte nur noch für zwei Monate reichen würden – dann käme das Ende. Zu diesem Zeitpunkt stellte sich der Gegner allen Ernstes die Frage: Bot das Geleitzugwesen überhaupt noch einen wirksamen Schutz gegen die Rudeltaktik? Zu allem übrigen war der britische Nachrichtendienst (so Rear Admiral Edelsten) seit Anfang März nicht mehr imstande, die deutschen Funksprüche zu entschlüsseln und musste zugeben, «dass wir für einige Zeit, vielleicht für Monate, über die Bewegungen der U-Boote nichts mehr erfahren werden». Alles stand auf des Messers Schneide, und rückblickend sagt der britische Historiker Roskill: «Wir sind im Frühjahr 1943 ganz knapp der Niederlage im Atlantik entronnen».

So riskant es auch immer sein mochte, die Geleitzüge mussten nun erst recht fahren und versuchen, durchzukommen. Zu dieser Zeit machte sich alle sechs Tage ein schnelles Geleit (Kennbuchstaben HX) von USA/Kanada auf den Weg nach Osten, und alle sechs Tage ein schnelles Gegengeleit (ON) leerer Schiffe auf den Weg

nach Westen. Und alle acht Tage begab sich ein langsames Geleit (SC) nach Osten, und ein langsames Gegengeleit (ONS) im Ballast nach Westen. Schnell und langsam sind relative Begriffe, aber wenn die Briten heute behaupten, dass selbst ihre schnellen Geleite selten mehr als zehn Knoten erreichten, so erscheint das etwas untertrieben. Im Allgemeinen konnte man ihnen auf den Fersen bleiben. Die schnellen Geleitzüge umfassten jetzt bis zu 60 Schiffe, die langsamen blieben auf 40 beschränkt. Jeweils vier oder fünf Schiffe liefen in einer Kiellinie. So war ein 60-Schiffe-Geleit etwa 6 Seemeilen breit (11 Kilometer) und gut zwei Seemeilen tief (4 Kilometer). Mit der breiten Front des Rechtecks schob es sich vorwärts und bot seitlich eine schmalere Angriffsfläche. Der Sicherungsgürtel um einen Geleitzug kreiste einen Durchmesser von etwa 60 Seemeilen ein. Das war, um mit Fontane zu reden, ein weites Feld. Später kam zur äusseren Sicherung noch eine zweite hinzu, die innere, was unsere Schwierigkeiten beim Angriff verdoppelte. Wir konnten natürlich mit unseren U-Boot-Gruppen ausgedehnte Sperrriegel bilden, aber weder die Gruppen noch die Geleitzüge standen immer dort, wo man sie erwartete.

Zu Beginn des Jahres 1943 befanden sich 143 U-Boote im Atlantik-Einsatz, davon nach der Dreiteilung An- und Abmarsch, Werft und Front, ein knappes Drittel im Operationsgebiet. Im Nordmeer, Mittel- und Schwarzem Meer schwammen 21, 24 und 3 U-Boote. Da die Zahl der gegnerischen Geleitfahrzeuge immer grösser wurde, wurden sie immer häufiger und mehrfach geortet, was natürlich zu einer zahlenmässigen Überschätzung der angreifenden U-Boote führte. Es waren tatsächlich nicht mehr als angegeben, und es hätte einer viel grösseren Anzahl von U-Booten bedurft, um den vergleichbaren Wirkungsgrad früherer Jahre zu erreichen. Die britische Untertreibung hatte auch hier wieder mal in den düstersten Farben gemalt. In Wirklichkeit war die Situation des Gegners gar nicht so schlecht. Man stand schon vor der Wende.

Während der ersten Monate des Jahres 1943 war ich noch Admiralstabsoffizier beim BdU und habe diese Wende im U-Boot-Krieg an zentraler Stelle miterlebt. Im März gab es mehrere schwere Geleitzugsschlachten, unter anderem die mit dem HX 228. Hier erschien zum erstenmal ein Flugzeugträger als Begleitung, USS «Bogue», der die U-Boote hemmte, ihnen Verluste beibrachte und Schlimmes für die Zukunft ahnen liess. Dann kamen die Geleitzüge SC 122 und HX 229, die ohne Trägerschutz liefen. Sie wurden über einen entschlüsselten Funkspruch gestellt (wir konnten das auch), aber durch schweres Wetter begünstigt. Mehr als 40 U-Boote stiessen gegen die beiden Geleitzüge vor. Doch nun überflogen den Atlantik

die amerikanischen Langstrecken-Liberators (Flugdauer 16 Stunden) von der einen, und die Fortress-Bomber (11 Stunden) und Sunderlands (9 Stunden) von der anderen Seite, aus Nordirland, und bedrohten uns unablässig. Trotzdem wurden bei dieser Gelegenheit noch 21 Handelsschiffe mit 141'000 Tonnen herausgeschossen. Später bildeten zwei Gruppen («Seeteufel» und «Seewolf») mit 32 Booten einen langen Streifen von der Südspitze Grönlands südostwärts. Wieder wurden sie durch schweres Wetter beeinträchtigt, verloren die Führung mit dem westwärts stampfenden ON 1, und jagten schliesslich den nach England schlingern den SC 123 und HX 230 hinterher. Stürme machten ihnen allen das Leben sauer, und der Erfolg wiederholte sich nicht. Als es abflaute, war plötzlich wieder der Träger «Bogue» da und blieb für sechs Tage bei den Handelsschiffen. Die Angriffe gegen die letzten wurden zum offenen Misserfolg. Eine Gruppe von 30 U-Booten versenkte nur einen Nachzügler. Obendrein verlor sie dabei noch «U 169» und «U 469», die beide von britischen Flugzeugen vernichtet wurden. Alle zurückkehrenden Kommandanten berichteten übereinstimmend von einer starken See- und Luftsicherung. Dreiviertel der Boote hatten Wasserbomben zu spüren bekommen.

Eines lag klar auf der Hand: das so lang Erwartete war eingetreten: Langstreckenflieger und Flugzeugträger hatten den sogenannten «Gap», die Lücke in der atlantischen Luftüberwachung, endgültig geschlossen. Alle Schiffe auf dem grossen Teich zwischen England und Amerika erhielten nun Aufklärung und Schutz von oben. Die Schere schnappte zu, um den Lebensfaden der U-Boote abzuschneiden...

Ferner wurden vom Commander in Chief Western Approaches, Admiral Max Horton, den Geleitzügen ausser den Escort-Groups (Sicherungsgruppen) fünf selbständig operierende Support-Groups (U-Jagdgruppen) angehängt, deren eigentliche Aufgabe darin bestand, die U-Boote aufzustöbern, ihnen nachzusetzen und sie zu vernichten, bevor diese zum Angriff kamen. Zu ihnen gehörten fähige Verbandsführer, wie der Commander F. J. Johnnie Walker R. N. und der Kanadier Commander J. D. Prentice. Neben der USS «Bogue» erschienen als weitere Flugzeugträger die «Biter», «Dasher» und «Archer». Damit noch nicht genug, wurden geeignete Handelsschiffe zu Trägern umgebaut und in MACs verwandelt, das heisst in Merchant Aircraft Carrier, so die 8'000 Tonnen grosse «Empire McAlpine». Und alle hatten nur ein Ziel: «Attack and kill» – anzugreifen und zu töten.

Das war erst der Anfang. Denn jetzt, nach dreieinhalb Jahren Krieg, begann der mörderische Geleitkampf, der für jedes versenkte Handelsschiff ein U-Boot kostete. Und im weiteren Verlauf verschob sich das Verhältnis noch mehr zugunsten des Gegners. Die Geleitzüge ON 184 und HX 239 verloren Mitte Mai überhaupt

kein Schiff mehr, während jeweils ein U-Boot in die Tiefe ging: «U 657» und «U 752». Als der Geleitzug SC 130 von 19 U-Booten angegriffen wurde, erlitt er ebenfalls keine Verluste, dagegen blieben sechs U-Boote auf der Strecke: «U 209», «U 258», «U 273», «U 381», «U 646» und «U 954». Alle wurden sie Mitte Mai teils von Überwasserstreitkräften, teils aus der Luft erledigt.

April und Mai hatten die völlige Wende gebracht. Nicht etwa, so heisst es, weil weniger Schiffe liefen oder mehr U-Boote versenkt wurden, sondern weil von jetzt an die U-Boote auch bei günstiger Lage ihre geballten Angriffe gegen Geleitzüge nicht mehr durchführen konnten. Sie kamen kaum noch heran. Es standen dem Gegner (nach Alfred Price) mehrmals 1'100 Flugzeuge zu Verfügung, dazu diverse Flugzeugträger. Eine neue, flach einstellbare Wasserbombe war an der Front, ein neuer, treffsicherer Zielsuchtorpedo und eine Anti-Submarine-Rakete. Es gab magnetische Flugzeugortungsgeräte, das Zehn-Zentimeter-Radar und es gab Huff/Duff. Jetzt wurden die U-Boote nicht nur heruntergedrückt. Im Gegenteil, sie wurden zum Auftauchen gezwungen und regelrecht fertiggemacht. Die Folgen waren fürchterlich. Waren es im April noch 15, so stiegen die Verluste im Mai auf 41, bis zu vier Boote an einem Tag (19. Mai).

Die britische Propaganda nutzte diese Erfolge selbstverständlich weidlich aus und liess von den Bombern entsprechende Flugblätter über Deutschland abwerfen: «2'000 U-Boot-Fahrer sind bereits als Kriegsgefangene in Grossbritannien. Aber auf jeden von ihnen kommen fünf, die gefallen sind. Die Versicherungsgesellschaften neutraler Länder schätzen die Lebensdauer eines deutschen U-Boot-Matrosen im Durchschnitt auf 50 Tage. Die U-Boote sind zu schwimmenden Särgen geworden, und dabei wünscht Hitler, dass Ihr jungen deutschen Männer an Bord geht. Tut Ihr das, so könnt Ihr dem schnellsten, oft aber auch furchtbarsten Tod in der deutschen Wehrmacht entgehen».

Die Verluste im Mai bewiesen eindeutig, dass durch eine Armada von Sicherungsfahrzeugen nebst einer Unzahl von Flugzeugen, ausgestattet mit modernsten Waffen und elektronischen Ortungsgeräten (von denen wir Huff/Duff und Kurzwellenradar kaum kannten, und denen wir nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen hatten) die Kampfkraft der U-Boote mattgesetzt wurde. Die U-Boot-Führung glaubte anfänglich noch, dass die mangelnden Erfolge nur auf die Unerfahrenheit der jungen Kommandanten zurückzuführen seien, wurde aber eines besseren belehrt.

36 »Java Arrow« war durch zwei Torpedos getroffen und entwickelte einen riesigen Rauchpilz. Die Tankschiffsbesatzungen hatten ein schweres Los.



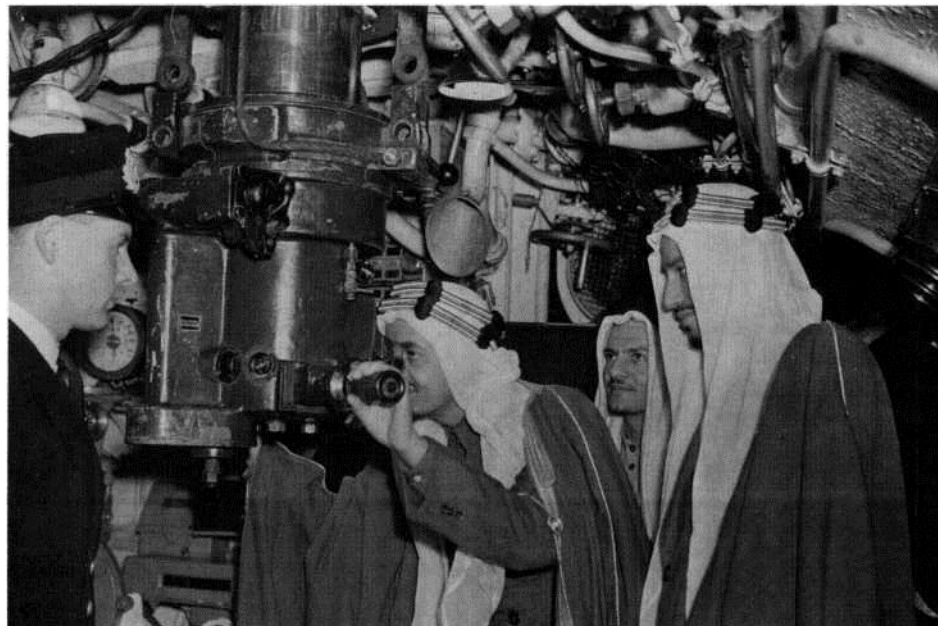


- 37 Im Atlantik greift eine «Hudson» der RAF das deutsche Unterseeboot **U570** an.
- 38 Das ehemalige deutsche U 570 verlässt mit britischer Besatzung als HMS «Graph» das Dock und greift U 333 in der Biskaya an.





- 39 Im Inneren der «Graph»: Die englische Besatzung beim Essen.
- 40 Besuch arabischer Prinzen an Bord des U-Boots «Graph», das jetzt in Portsmouth ausgestellt wird. Prinz Amir Fasil am Periskop. Ganz rechts: Prinz Amir Khalia. Mitte: Scheich Hafiz. Commander Marriott.



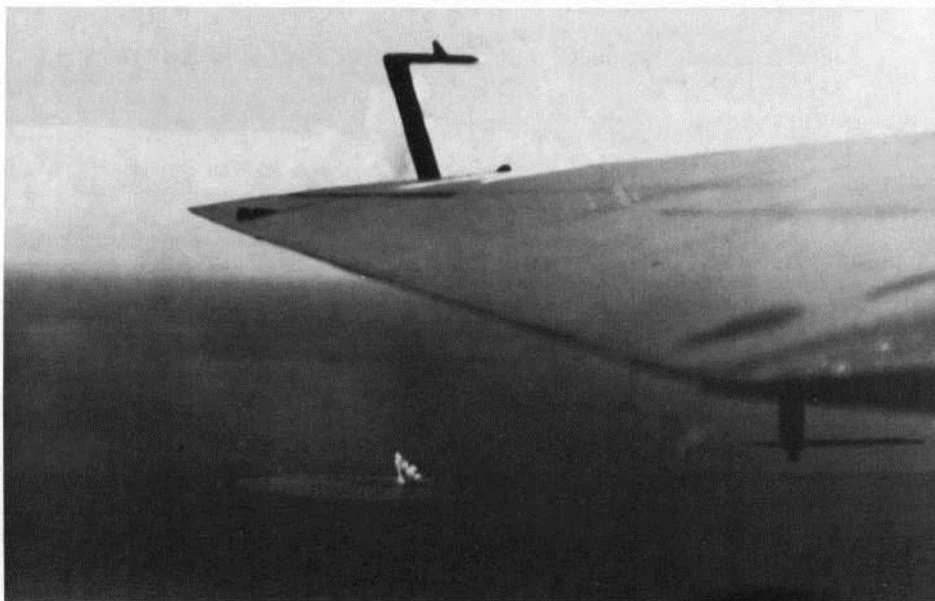
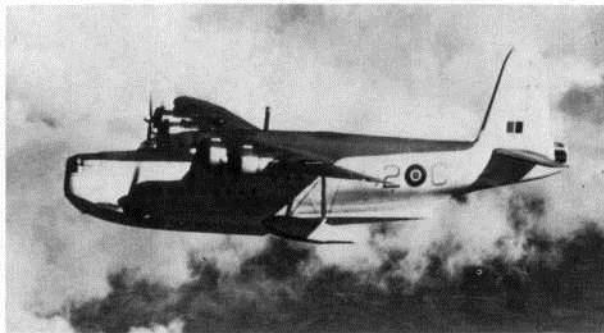
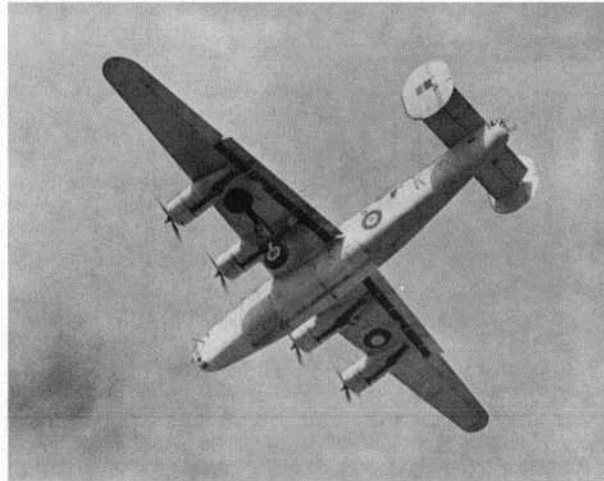


41 Im Stabe von Dönitz. V.l.n.r.: Schnee, Dönitz, Fuhrmann.

42 US-Flugzeugträger «Core». Ab Mitte 1943 jagten Flugzeugträgergruppen deutsche U-Boote im mittleren Atlantik.



43–45 Ab Mitte 1943 wurde der »gap« im Atlantik geschlossen. Langstreckenbomber (oben: »Liberator«), Wasserflugzeuge (Mitte: »Sunderland«) und Trägerflugzeuge beherrschten die Meere.





46 Ein Filmberichter, Werner Thiemer, nahm an mehreren Fahrten teil und filmte und fotografierte dramatische Kampfszenen.



47 Im Funkraum: Die Zerstörergeräusche werden am Horchgerät abgehört, um Abwehrmassnahmen einleiten zu können bzw. die Position eines Geleitzuges festzustellen.

48 Im «Anzug Seehund». – Nach schweren Einsätzen ist das Gesicht von Strapazen gezeichnet.



49 In der Zentrale:
Luft wird in die
Tauchtanks geblasen,
um aufzutauchen.

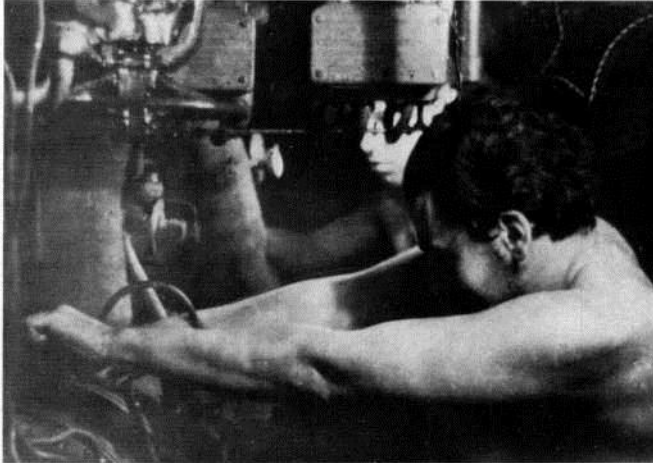


50 Sekunden vor
dem Alarm ...



51 Jetzt werden die
Entlüftungsventile
heruntergerissen, und
U 333 sackt in 30 Se-
kunden auf 20 Meter.





52
Nach der Wasser-
bombenverfolgung
werden Ventile unter
schwerstem Krafein-
satz gelockert.



53
Durch die Was-
serbomben hat sich
der Diesel vom Sockel
gelöst. Er wurde durch
Balken provisorisch
abgestützt.

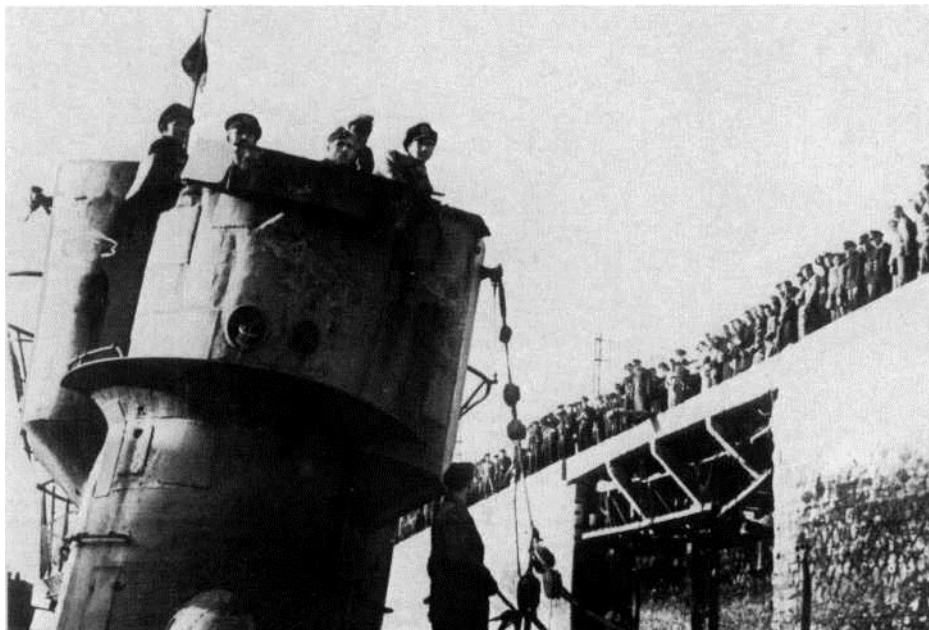


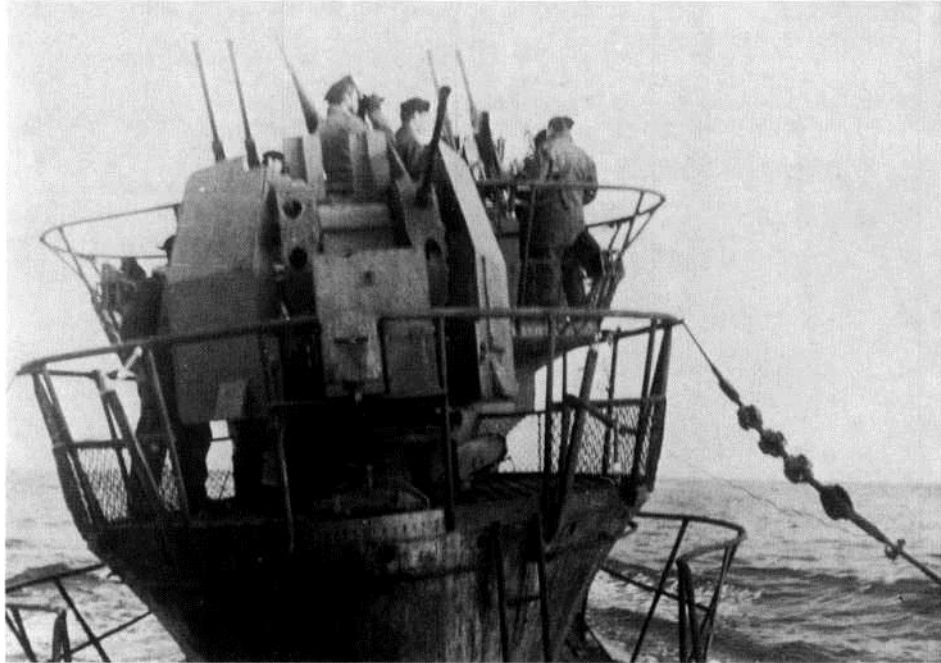
54
Um die Position
des U-Boots zu be-
stimmen, mussten mit
einem Sextanten die
Sonne oder die Sterne
geschossen werden.



55 Aufgrund der Luftüberlegenheit der Alliierten mussten ab Ende 1943 beim Auftauchen sofort Schwimmwesten angelegt werden.

56 Durch den Druck der Wasserbomben der «Exe» wurde U 333 an die Oberfläche emporgeschleudert und an den Schiffskörper der Fregatte gedrückt. Dabei wurde der Turm des U-Boots angeknickt und verbogen.





57 Die Rohre des 2-cm-Vierlings waren abgerissen.

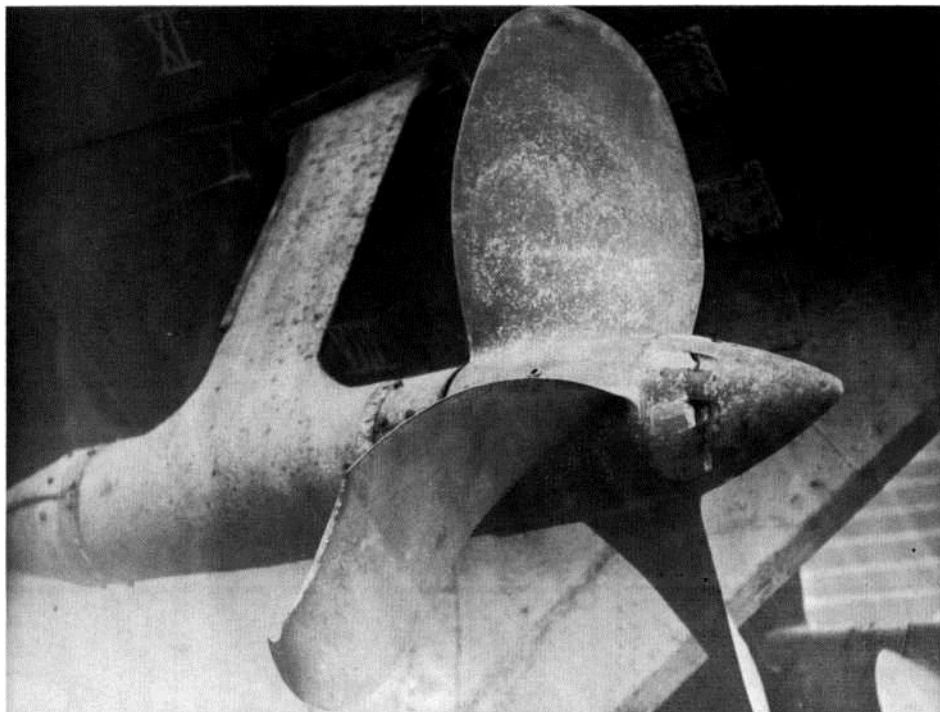
58 Die Schraube der Fregatte hat sich in den Turm des U-Boots «reingemahlt».





59 Das abgebrochene Angriffsrohr.

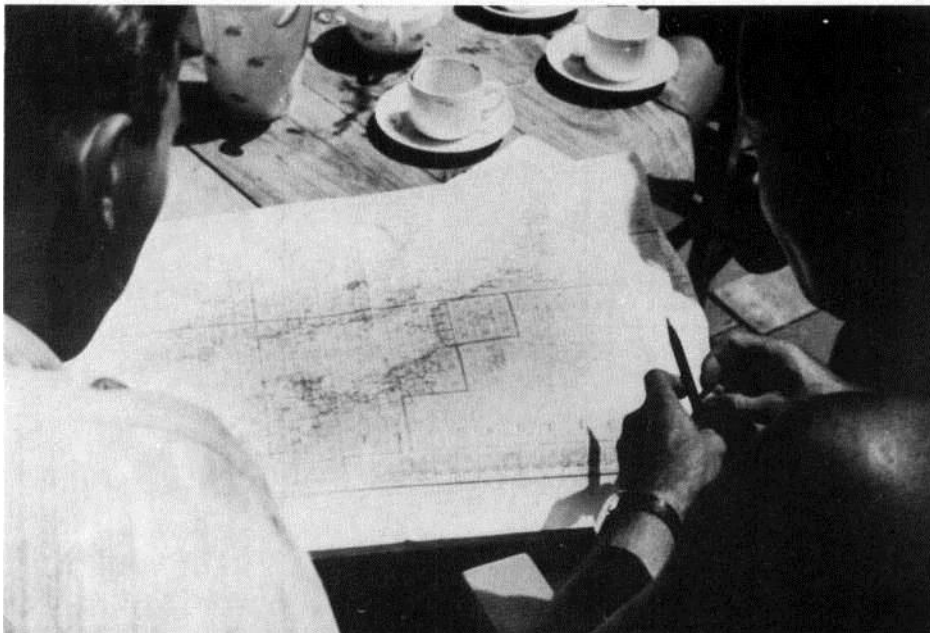
60 Die Schiffsschraube der «Exe» blieb nicht ungeschoren und der Doppelkeil der Fregatte wurde aufgerissen.





61 Diese Gasflaschen dienen zum Auffüllen der «Aphroditen». Dies waren Ballons mit Stanniolpapier, die ein falsches Echo für Radargeräte erzeugten.

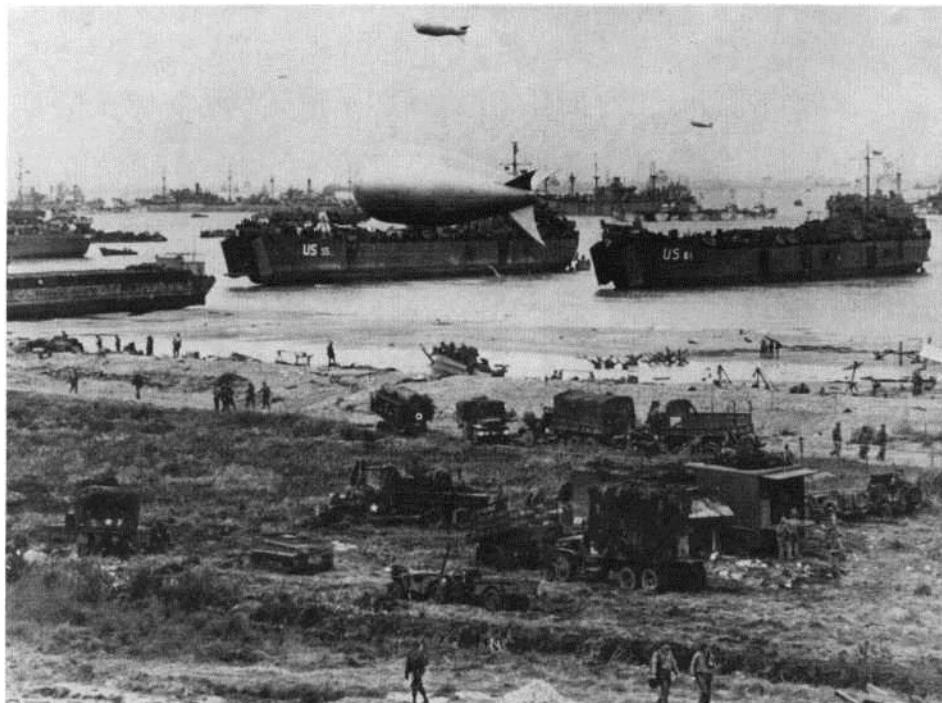
62 Die Invasion beginnt: Quadratkarten auf dem Kartentisch.

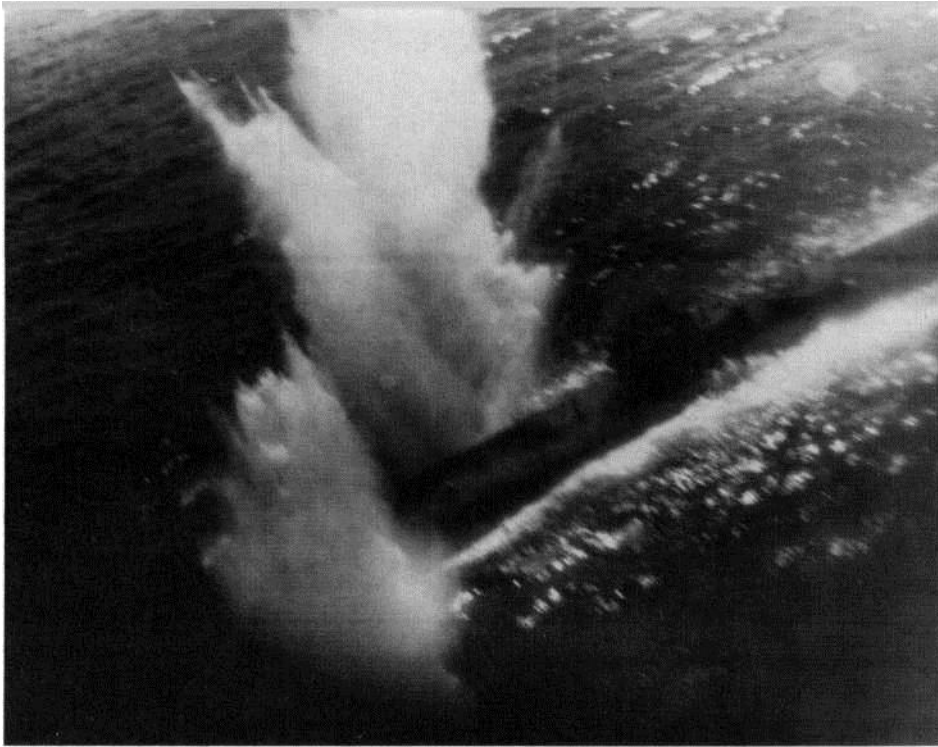




63 Hunderte von Kriegsschiffen bringen die Invasionstruppen an Land.

64 Brückenkopf an der französischen Küste in der Normandie. Ballons sichern gegen Luftangriffe.

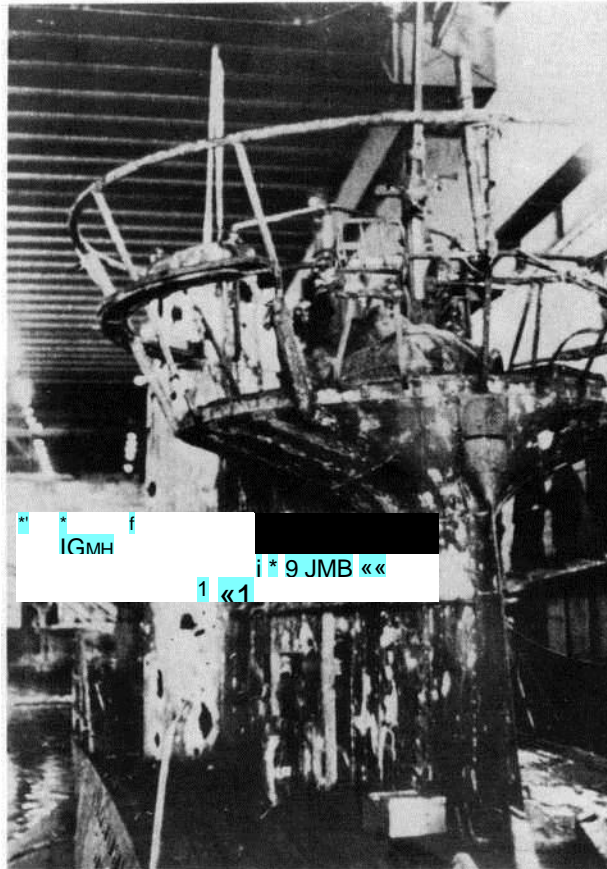




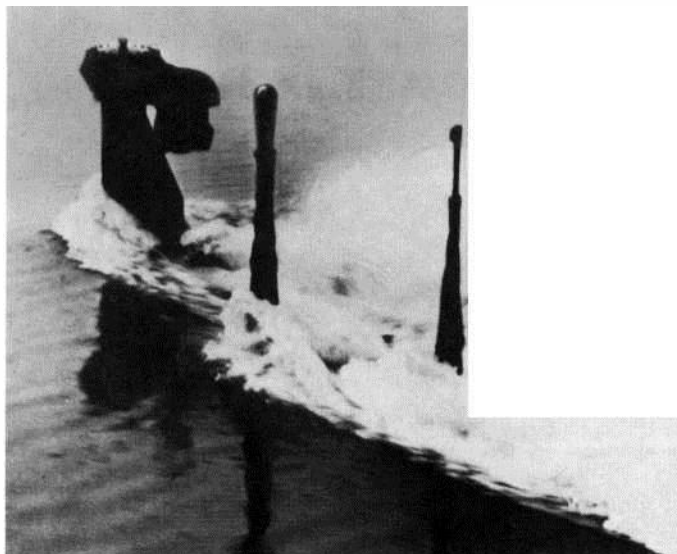
65/66 Deutsche U-Boote werden durch Luft- und Seestreitkräfte vernichtet.
Nur wenigen Schnorchelbooten gelingt es, die Invasionsfront zu erreichen.

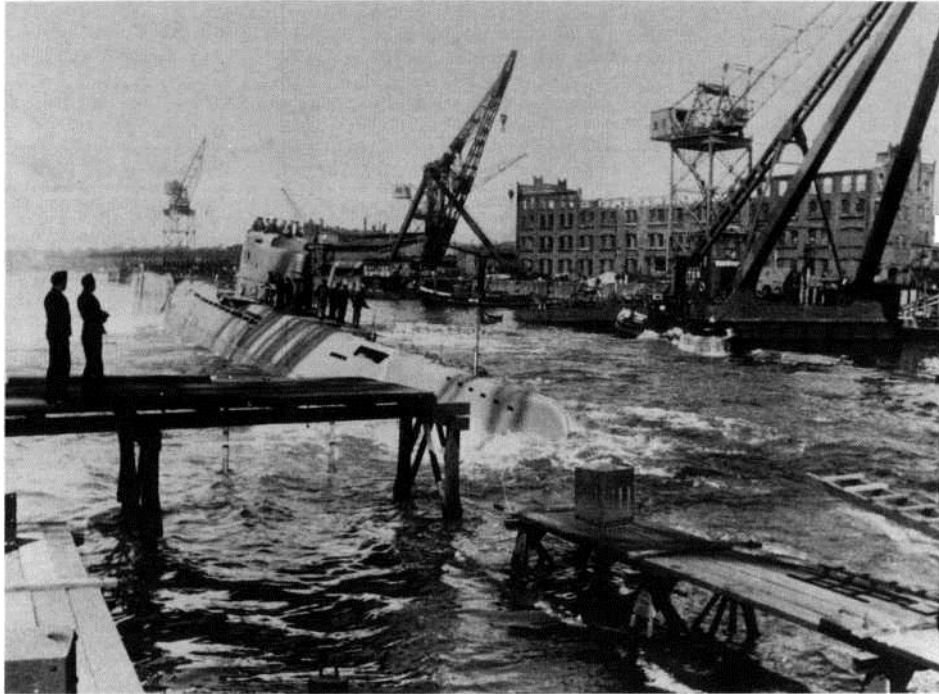


67 U 333 wurde von Bomben und Geschossen durchlöchert.



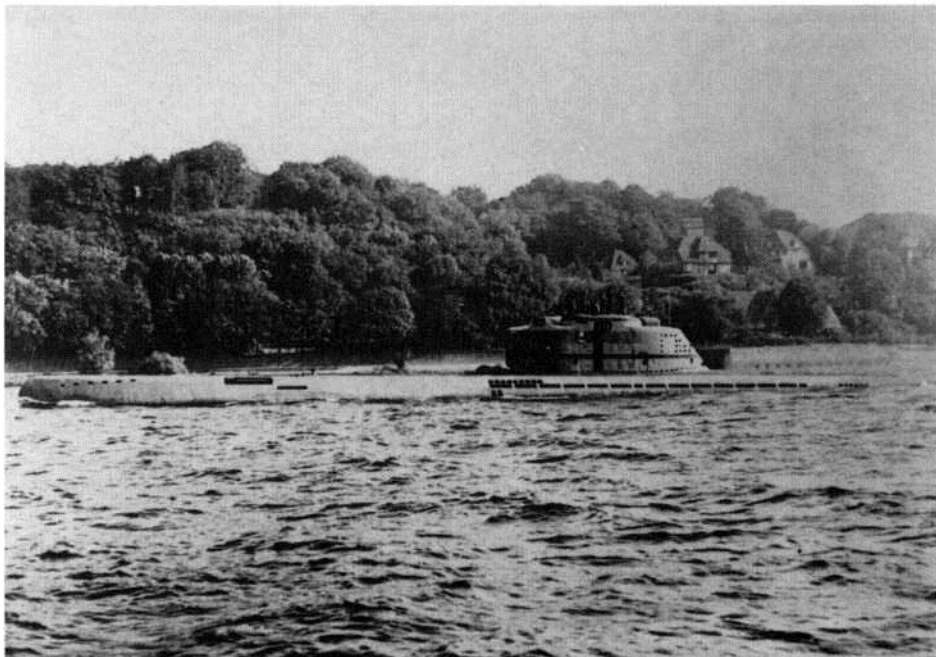
68 In der letzten Phase des U-Bootkrieges verschwindet der U-Bootsturm unter die Wasseroberfläche, nur durch den Schnorchel wird Luft angesogen, um das Arbeiten des Dieselmotors möglich zu machen.





69 Stapellauf eines U-Boots vom Typ 21.

70 U 2519 auf dem Wege zu Erprobung. Diese Boote sollten den Umschwung im U-Bootskrieg bringen, kamen aber nicht mehr zum Einsatz.



Das U-Boot in seiner jetzigen Ausführung, ein blosses Tauchboot mit geringer Unterwassergeschwindigkeit und begrenzter Tauchdauer, war nicht mehr effektiv genug und der modernen Abwehrtechnik unterlegen. Ein ganz neuer Unterseeboots-Typ, das Walter-U-Boot, turbinengetrieben und unter Wasser 28 Knoten schnell, wurde noch erprobt und nicht vor Ende 1944 an der Front erwartet.

Grossadmiral Dönitz stand im Mai vor der schweren Frage, den U-Boot-Krieg mit den bisherigen Typen einzustellen oder aber, trotz offensichtlicher Unterlegenheit, mit ihnen weiterzukämpfen. Wir haben im Stab lange diskutiert, wobei jeder einzelne von uns seine Meinung frei und offen aussprechen konnte. Es waren ganz besonders die schwerwiegenden menschlichen Folgen, die Dönitz beschäftigten. Zum einen hatte er ein sehr enges Verhältnis zu seinen Untergebenen, kein anderer Oberbefehlshaber stand seinen Leuten so nahe, zum anderen aber war er persönlich betroffen. Zu den Opfern des Mai gehörte auch einer seiner beiden Söhne, der als W.O. mit «U 954» untergegangen war, während er den anderen ein Jahr später bei der Schnellboot-Waffe verlor. Nach aussen hin aber trug Dönitz eine beinahe unnahbare Haltung und eine harte Miene zur Schau, wenn er im Stabe grübelnd auf und ab ging. Unter dem Eindruck der entsetzlichen Verluste zog er am 24. Mai die U-Boote aus dem Nordatlantik zurück und liess sie in den Seeraum südlich der Azoren abmarschieren.

Admiral Horton, Commander in Chief Western Approaches, aber sah sich am Ziel. Die gewaltige See- und Luftabwehr der beiden grössten Seemächte der Welt hatte den U-Boot-Krieg im Nordatlantik jäh unterdrückt. Am 26. Mai 1943 übermittelte er den Einheiten seines Kommandos eine Botschaft, in der er unter anderem sagte: «Die Schlacht im Atlantik hat in den letzten zwei Monaten eine endgültige Wende zu unseren Gunsten angenommen... Alle Geleitgruppen, Einsatzgruppen, Geleitträger und ihre Maschinen haben ebenso wie die Flugzeuge der verschiedenen Luftkommandos zu diesem grossen Erfolg beigetragen ... der Höhepunkt der Schlacht ist überstanden...»

Am 31. Mai gab Dönitz im Führerhauptquartier vor Hitler einen Bericht zur Lage, der darin gipfelte: «... wie weit aber die Wirkung des U-Boot-Krieges hinsichtlich seines Erfolges sich wieder hochziehen lässt, ist nicht vorauszusehen. Die Abwehr des Gegners auf dem Wasser und in der Luft wird noch zunehmen». (1 SKL 1614/43 Gekados Chefsache vom 5. Juni 43.)

Hitler hielt dem entgegen: «Der Atlantik ist mein westlichstes Vorfeld, und wenn ich dort auch in der Defensive kämpfen muss, so ist das besser, als wenn ich mich erst an den Küsten Europas verteidige. Auch wenn der U-Boot-Krieg nicht mehr zu grossen Erfolgen kommt, so bildet er ein ausserordentlich grosses Kampf-

mittel, und ich kann mir das Freiwerden dieser Streitkräfte des Gegners nicht erlauben».

Der U-Boot-Krieg sollte also weitergehen. Hitler selbst hatte sich dafür entschieden. Man muss das wohl im Zusammenhang mit der Gesamtsituation sehen. An allen Fronten befand sich Deutschland in der Defensive, und das Reich mit seiner Zivilbevölkerung war schweren Luftangriffen ausgesetzt. Der atlantische Kriegsschauplatz band starke feindliche Luft- und Seestreitkräfte, die sonst unmittelbar gegen die Heimat und an der Norwegenküste hätten eingesetzt werden können, er war westliches Vorfeld. Ausserdem hatte der Gegner für dieses Kampfpotential eine bedeutende materielle Kapazität und Organisation zu unterhalten, die an anderer Stelle abgezogen werden musste. Es war immer dieselbe Geschichte und die gleiche Ausrede.

Dönitz war sich darüber klar, dass die Fortführung des Kampfes ein wirklicher Opfergang sein würde. Es fragte sich nur, ob der einfache U-Boot-Mann die Notwendigkeit des Kampfes einsah, bei dem es keine grossen Erfolge mehr zu erringen gab und der nur selbstlosen Einsatz vorsah. Der Grossadmiral hat zu den Frontflottillen an der Atlantikküste darüber gesprochen. Die U-Boot-Soldaten, und man muss das einmal sagen, haben den Entschluss weiterzukämpfen, mit ihren Kommandanten gebilligt und die Verantwortung mitgetragen. Sie haben selbst in den Zeiten der schrecklichsten Niederlage ihren Zusammenhalt und ihre Disziplin bewahrt. Sie durchstanden lange Fahrten unter höchst gefährlichen Bedingungen und grossen Beschwerden. Sie waren immer bereit weiterzumachen, auch unter schwersten Verlusten. Ihr Kampfgeist war bis zum Kriegsende ungebrochen.

Bei allen unseren Überlegungen hinsichtlich Ursachen und Wirkungen ergab sich immer wieder die Frage, ob unsere U-Boot-Funksprüche schlüsselsicher waren. Schon im Januar wurden trotz eingehender Meldungen die Geleitzüge von den U-Booten nicht immer erfasst, im Juni und Juli überhaupt nicht. Waren dem Gegner die Standorte unserer U-Boote, die sich von Zeit zu Zeit melden mussten, bekannt und hat er sie einfach umfahren? Wenn ja, dann hatte man unseren Funkschlüssel wieder einmal «geknackt» –, oder es war Verrat im Spiel. Man ging mit dem Wort Verrat damals ziemlich freigiebig um, und über die personellen Konsequenzen im Stabe des BdU habe ich schon berichtet. Die Einstellung des Marineoberkommandos zur Schlüsselsicherheit war prinzipiell sehr positiv. Die wissenschaftlichen Vorarbeiten und die Herstellung von Funkschlüsseln besorgte die Berliner Firma Kurski & Krüger, die mathematischen Berechnungen eine Firma Heimsoht & Rinke. Dort sassen auch die sogenannten «Astronomen», die mit Millionen Mög-

lichkeiten rechneten. Zwischen den beiden Firmen und dem OKM gab es keine Zwischeninstanzen.

Über das «Knacken» des Schlüssels bzw. der Geheimcodes sind schon ganze Bücher geschrieben worden. Trotz aller Sicherheitsmassnahmen wurde es mit wechselndem Glück von beiden Seiten praktiziert. Die deutsche Funkaufklärung (Tarnname: B-Dienst) mit rund 1'100 Mitarbeitern lieferte von Anfang an viele wertvolle Nachrichten. Dem britischen Nachrichtendienst gelang dagegen erst ab 1941 der Einbruch in das deutsche Schlüsselssystem, als den Briten beim Entern von U-Booten und Wetterdienstschiffen im fernen Atlantik unterschiedliche Schlüsselmittel in die Hände fielen. Im Gegensatz zur britischen Marine, die noch mit Codebüchern im überdeckenden Wurmverfahren arbeitete, benutzten wir eine Verschlüsselungsmaschine. Der deutsche Schlüssel M (als Enigma populär) war eine Schreibmaschine, die über drei, später vier Walzen und auswechselbaren Steckern den Klartext verfremdete und umgekehrt beim Empfänger wieder auflöste. Im Besitze dieser Unterlagen haben die Briten im Bletchley Park in Buckinghamshire nach und nach eine riesige Organisation (Ultra) mit Tausenden von Mitarbeitern aufgebaut, sogar einen Computer entwickelt, und sich ausschliesslich mit dem Auswerten deutscher Funksprüche beschäftigt. Das dauerte jeweils von zwei bis zu sieben Tagen; denn die Schlüsselmittel blieben zwar dieselben, wohl aber wechselte der Schlüssel selbst, dem man nachspürte.

Gleichbedeutend mit dem Knacken eines Codes ist das Bemühen, den Gegner nicht ahnen zu lassen, dass man ihm in die Karten gucken kann. Das lässt sich auf die Dauer nicht verheimlichen; denn als beispielsweise am 12. Januar 1943 die Milchkuh «U 459» (v. Wilamowitz-Möllendorf) auf einem weitabgelegenen Treffpunkt im Mittelatlantik statt des erwarteten U-Bootes feindliche Zerstörer vorfand, konnte man kaum von einem Zufall sprechen. Alle Anzeichen deuteten darauf hin, dass unser Schlüssel wieder einmal geknackt worden war.

Das Knacken der Geheimcodes pendelte also gegenseitig hin und her. Perioden mit einer Fülle von Nachrichten wechselten mit «black outs», d. h. Zeiten ohne Entzifferungsergebnisse. Der deutsche B-Dienst entschlüsselte im März 1943 an zwanzig Tagen 175 alliierte Funksprüche, von denen zehn vom BdU zu operativen Massnahmen benutzt werden konnten, diese aber mit grossem Erfolg. Die Entschlüsselung deutscher Funksprüche dauerte Anfang März von drei bis zu sieben Tagen. Das Signal zum Verlegen der U-Boote wurde erst nach sieben Tagen deutlich lesbar, weil man den Bezugspunkt auf der Quadratkarte nicht gefunden hatte. Man sieht somit, dass ein entzifferter Funkspruch an sich noch nicht alles bedeutet, sondern häufig zusätzlicher Hilfsmittel, Vergleiche und Übereinstimmungen bedarf. Beesly schreibt: «Im Grossen und Ganzen war eine Verzögerung von 24

Stunden tragbar, und selbst nach drei Tagen war eine Entschlüsselung möglicherweise noch erfolgreich, um Gegenaktionen zu starten». Aber ausgerechnet von Anfang März bis Juni 1943 hatte der britische Nachrichtendienst ein totales black out, was wir nicht wussten, während unser B-Dienst, so Vice Admiral Peter Gretton, die britischen Sprüche wie ein offenes Buch mitlas.

Was nun unsere Frage betraf, ob der Gegner zu diesem Zeitraum die U-Boot-Funksprüche lesen konnte oder nicht, so verneinte der Chef des Marine-Nachrichtendienstes eine solche Möglichkeit. Nach seiner Auffassung war der Schlüssel M unbedingt sicher. Das Entschlüsseln, so argumentierte er, könnte, wenn überhaupt, nur unter ungeheuerem technischen Aufwand erreicht und so zeitraubend werden, dass im Grunde das Ergebnis überholt und wertlos wäre. Die Zweifel im BdU-Stab blieben zwar bestehen, aber wir konnten ihm nicht das Gegenteil beweisen.

Der Chef der 2. Abteilung der Seekriegsleitung, als der für das Schlüsselverfahren erhebende und letztlich verantwortlichen Stelle, Konteradmiral Stummel, legt noch heute Wert auf die Feststellung, dass es erstens um unsere Schlüsselverfahren und ihre Unterlagen keine Spur von Verrat gegeben hat, und zweitens, dass dem Gegner im Rahmen des Kriegsfunkverfahrens dank der Leistungen unserer Männer der Funklaufbahn keinerlei Hilfen zur Dechiffrierung geboten wurden. Die Wende trat erst ein, nachdem der Gegner alle Unterlagen erbeutet hatte. Der eigenen Funkaufklärung gelangen von Anfang an wertvolle Einbrüche, besonders zugunsten der U-Boot-Kriegsführung. Auch ein neuer, ausserordentlich aufwendiger (britischer) Code unterbrach nur für kurze Zeit diese Einblicke in den feindlichen Funkverkehr. Abschliessend bemerkt der Admiral, dass das Maschinenschreibverfahren trotz Verlust unserer Unterlagen «doch hemmend auf die Entzifferung wirkte, denn man darf nicht verkennen, dass der Funkschlüssel täglich wechselte». Dagegen blieben die englischen Verfahren, selbst ohne erbeutete Unterlagen, fast ununterbrochen angreifbar.

Kapitän zur See a. D. Heinz Bonatz, ehemaliger Chef der Abteilung Funkaufklärung im OKM, bemerkt hierzu noch: «Die Bestürzung der Engländer nach der Kapitulation, als sie erste Einblicke in die umfangreichen Erfolge der deutschen Entzifferung alliierter Schlüsselmittel erhielten, wäre bestimmt nicht so gross gewesen, wenn ihnen oder den USA die Lösung des sehr viel schwierigeren und dadurch standfesteren Funkschlüssels M früher gelungen wäre».

Übrigens gelang es der deutschen Funkaufklärung, nicht nur die westalliierten, sondern auch die russischen Codes zu knacken und so Informationen aus erster Hand zu erhalten.

Wie auch immer die Nachrichtendienste waren beiden Seiten sehr nützlich, aber nicht kriegsentscheidend. Sie waren nur ein Faktor unter anderen, und kein Ultra verbürgte den Sieg. Schliesslich und endlich hat die Erfahrung gezeigt, dass es ein absolut entschlüsselsicheres Mittel nicht gibt. Auch Admiral Stummel spricht nur von «hemmend». Alles ist entzifferbar, es ist nur eine Frage der Zeit und der Umstände. Es genügt auch nicht, über die Absichten des Gegners informiert zu sein, man muss ihnen auch wirkungsvoll entgegentreten können. Und das am richtigen Ort und zur rechten Zeit. Um die Anwesenheit von U-Booten ermitteln zu können, gibt es noch andere Verfahren, und einen Geleitzug aufzustöbern ist problematisch genug, wenn dieser totale Funkstille einhält.

«U 333», das Boot der drei kleinen Fische, hatte wieder einmal Glück gehabt. Vom 13. April bis zum 2. Juni, während des ganzen «schwarzen Mai», in dem so viele von uns nicht wiederkamen, lag es in La Pallice, teils in der Werft, teils in der Ausrüstung. Oberleutnant Schwaff hatte es heil zurückgebracht. Am 18. April verabschiedete er sich von der Besatzung, um mir Platz zu machen, und das war das letzte, was wir von ihm sahen. Er übernahm als Kommandant «U 440» und wurde schon sechs Wochen später vor der nordspanischen Küste, bei Kap Ortegal, durch Fliegerbomben versenkt, wobei die gesamte Besatzung umkam. Es war das letzte der 41 Boote, die im Mai verloren gingen.

Ich nahm an, dass nach den furchtbaren Verlusten die Moral der Besatzungen in den Stützpunkten einen Tiefstand erreicht haben würde. Von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen war das nicht der Fall, und in meiner Flottille überhaupt nicht. Während ich noch beim BdU-Stab in Berlin arbeitete, hatte der Grossadmiral bereits zu ihnen gesprochen und den Geist seiner Waffe im Kern ungebrochen vorgefunden. Kurz darauf wurde ich mit Herbert Kuppisch und Friedrich Guggenberger zur Front abkommandiert und fuhr über Paris nach La Pallice.

Wieder an Bord von «U 333», sah ich mir meine Leute sehr genau an. Einige fremde Gesichter waren darunter, aber neue Besatzungsmitglieder bekamen wir schnell in den Griff. Bald lief alles wieder wie früher. Die alten Maate grinsten. Sie waren zufrieden, dass ich zurückgekommen war und sprachen ganz offen aus, dass ein erfahrener Kommandant die beste Lebensversicherung sei. Sie hatten befürchtet, unter einem jungen, unerfahrenen Mann auf Feindfahrt gehen zu müssen. Es gab von denen schon eine Menge.

Ehe ich auslief, fuhr ich nach Merimac. Das war ein Flugplatz, von dem aus unsere VFW 200 starteten. Ich hatte dort einen Freund, Major Kowalewski, von

dem ich gerne hören wollte, welche Schwierigkeiten ein grosses Flugzeug beim Angriff auf ein Schiff zu überwinden habe, wenn man Wind und Wetter in Betracht zog. Ausserdem wollte ich mich über die Instrumente im Flugzeug informieren, vor allem über den Höhenmesser. Aus all diesen Einzelheiten hoffte ich, bei der Abwehr feindlicher Flugzeuge etwas profitieren zu können. Der Umstand, dass ganze Geschossladungen an ihrem Rumpf abprallten, machte mir Kopfzerbrechen. Die feindlichen Grossbomber und Flugboote waren an der Unterseite gepanzert und mit kleineren Kalibern schier unverwundbar.

Als ich am 2. Juni morgens mein Hotel verliess, sagte ein Kamerad auf der Treppe zu mir: «Na, dann viel Glück! Sie laufen ja wohl heute aus».

Ich war sehr erstaunt. Der Kamerad gehörte wohl zur Marine, doch nicht zur U-Boot-Waffe, und ich hatte immer geglaubt, dass unsere Auslauftermine streng geheimgehalten würden. Deshalb stellte ich die Gegenfrage: «Woher wissen Sie das?» Er erwiderte ernst: «Das hat der Atlantiksender schon gestern abend verbreitet: Cremer läuft mit «U 333» am 2. Juni aus.

Ich machte grosse Augen und hatte ein eigenartiges Gefühl in der Magengrube. Es ist wirklich nicht angenehm zu hören, dass man vom Gegner bereits erwartet wird, und ich nahm mir vor, in der Biskaya besonders auf dem Quivive zu sein...

Merkwürdigerweise tat sich dann dort doch nichts. Die Luft war so rein, dass wir am helllichten Tage über Wasser marschieren konnten und nur nachts wegtauchten. Ausser uns befand sich noch «U 572» auf der Ausreise.

Wie alle Boote hatten auch wir noch das alte Metox-Warngerät an Bord, und sein gelegentlich aufleuchtendes «magisches Auge» registrierte Kontakte mit unerklärlichen Objekten. Im Nachhinein bedeutete das, dass noch längst nicht alle feindlichen Maschinen mit dem neuen Zehn-Zentimeter-Radar ausgerüstet und noch immer erfassbar waren. Doch abgesehen davon, dass uns am vierten Tag bei Nebel eine Maschine sehr tief überflog und sich gleich wieder im Dunst verlor, gab es keine besonderen Vorkommnisse, wie es im Militärdeutsch heisst. Von der ungestörten Tagesfahrt berichtete ich in einem Funkspruch an den BdU. Die Nachricht wurde vom Gegner aufgefangen und entschlüsselt. Daher waren alle Boote, die nach uns ausliefen und es uns gleichzutun versuchten, plötzlich wieder überraschenden Tagesangriffen ausgesetzt. Es war die schreckliche Zeit der Biskaya-Krise, und die Taktiken wechselten sehr schnell.

Die Engländer schildern das mit einer gewissen Genugtuung in «Wir wissen alles»-«Annex to D/AHB (RAF): U-333 (on its seventh war cruise) and U-572 departed La Pallice. On 7 June they reported that the Bay of Biskay had been traversed succesfully on the surface by day and under-water by night... Immediately thereafter, U-Boats in groups of 3 to 5 left Biskay on 7, 8, 9,10 and 12 June...».

Offensichtlich hatte der britische Nachrichtendienst den Anfang März verlorenen deutschen Funkschlüssel nun wieder aufnehmen können.

Ende Juni verstärkten die Engländer den Blockadering um die Biskaya durch speziell zusammengestellte U-Jagdgruppen aus Luft- und Seestreitkräften. Ein Verband von etwa sieben Flugzeugen flog täglich dreimal auf Parallelkurs durch zwei Randgebiete, die den Namen Musketry und Seasluck bekamen. Flugzeuge hielten beim Sichten eines U-Bootes Fühlung und riefen die Jagdgruppen heran, die bis unmittelbar vor der spanischen Seegrenze operierten und auf Heimkehrer warteten.

Die unter guten Vorzeichen angetretene, in den Mittelatlantik führende siebente Feindfahrt des Bootes (meine fünfte) wurde ein totaler Misserfolg. Die Reise dauerte 90 Tage, war also sehr lang und zog sich bis Ende August hin. Körperlich nahm sie mich ziemlich mit. Mit meiner freiwilligen Meldung hatte ich mir doch zuviel zugemutet. Ich war durchaus nicht so fit, wie ich mir einzureden versuchte, und manchmal, wenn ich aus dem Boot auf die Brücke musste, hatte ich kaum die Kraft, mich alleine anzuziehen. Mein Aufklärer Michael Martin, der heute in den USA lebt, half mir dann wie ein Kindermädchen.

Im Sommer 1943 waren die Versenkungsergebnisse im Atlantik ausserordentlich gering, die Verluste dagegen wieder hoch. Von 17 Booten im Juni stiegen sie auf 37 im Juli und 25 im August. Den «schwarzen Mai» ausgenommen waren die Verluste im Juli grösser als in irgendeinem anderen Monat während des ganzen Krieges. Unter den 37 Opfern des Juli befanden sich auch vier Milchkühe –, ein Schlag, der sich nicht wieder gutmachen liess. Im Atlantik war wirklich der Teufel los.

Inzwischen hätten die Alliierten ihre Kampfzonen abgesteckt. Engländer und Kanadier nahmen sich der New York-, Halifax- und der England-Geleitzüge an. Die USA bildeten die Zehnte Flotte, ein Verband, der alle Anti-U-Boot-Aktivitäten zusammenfasste und sicherten die New York-Gibraltar-Route, die Öltransporte von Trinidad und den Westen des Südatlantiks. Sie besorgten das so gründlich, dass sie buchstäblich alles totschiessen, was sich ihnen in den Weg stellte. Ihre CVEs (Carrier Vessel Escorts) bestanden aus Flugzeugträgern wie «Bogue», «Core», «Santee», «Card» und «Rock Island» und waren von Hunter-Killer-Groups umgeben: von Zerstörern, Fregatten und Korvetten. Ihre Besatzungen waren hervorragend ausgebildet. Die Schiffe selbst verfügten über moderne Radargeräte, raffinierte Peiler, mit denen sie die Herkunft eines Funkspruchs, ja sogar eines blossen Kurzsignals, der Richtung nach im Handumdrehen bestimmen konnten.

Das war das vorerwähnte Huff/Duff, mit dem ich schon einmal Bekanntschaft gemacht hatte, von dem wir aber noch immer keine Ahnung hatten und dem wir uns mit unumgänglichen Funkzeichen selbst ans Messer lieferten. Für den Nahkampf waren sie mit neuartigen Asdic-Unterwasserschall-Ortungsgaräten versehen, mit modernen Wasserbomben, mit all jenen Hilfsmitteln, die einem einmal erfassten U-Boot das Entkommen nahezu unmöglich machten. In diesem Sommer machten die Amerikaner wett, was sie fast zwei Jahre lang versäumt hatten ...

Den Gap gab es nicht mehr. Überall schwirren Flugzeuge, die uns nach dem Leben trachteten. Ungestörte Versorgungsplätze, wo wir nach langen Unterwasserfahrten endlich einmal Luft holen konnten, wo wir unsere blasse Haut für kurze Zeit von der Sonne bräunen liessen, rückten in immer weitere Fernen. Ruhepausen, in denen wir im Seewasser plantschten und uns mit Seewasser-Seife zu reinigen vermochten, wo wir der Natur etwas Aufmerksamkeit schenkten, der Tierwelt im Wasser, den Seeschildkröten, den ozeanischen Riesenquallen und vielleicht auch mal einem Hai –, das alles war vorbei. Doch was soll's –, dies ist keine Zeit mehr für Kleinmalerei.

Während dieser 90 Tage wurden wir dreimal versorgt: mit Treibstoff, Ersatzteilen, mit Schmieröl und Proviant. Die Lieferanten waren reguläre Kampfboote wie wir; denn es gab fast keine Milchkühe mehr. Auch unserem treuen von Wilamowitz-Möllendorf auf «U 459» sind wir nicht mehr begegnet. Alle zehn dieser grossen U-Tanker gingen drauf, allein sieben in diesem verhängnisvollen Sommer 1943. «U 459» erwischte es am 24. Juli auf ungewöhnlich dramatische Weise vor der Biskaya. Die Milchkuh wurde von einer Leigh Light Wellington der Musketry-Patrouille angegriffen, konnte aber noch die Maschine abschiessen. Der stürzende Bomber streifte das Boot, riss die Geschütze und deren Bedienung hinweg und flog zerstückelt in die See. Unter den an Deck hinterlassenen Trümmern fand die Besatzung zwei Wasserbomben. Von Wilamowitz-Möllendorf ging auf Höchstfahrt und liess die Bomben achteraus ins Wasser rollen. Was er nicht ahnte es waren keine gewöhnlichen Wasserbomben, sondern Bomben der Air Force, die in nur acht Meter Wassertiefe detonieren. Die eine ging direkt unter dem Heck hoch, zerstörte das Ruder, verursachte Maschinenschaden und Feuer an Bord. Als ein anderes Flugzeug hinzukam, war das Boot manövrierunfähig und waffenlos. Der Kommandant befahl seinen Männern, das Boot zu verlassen. Dann zündete er eine Sprengladung und ging mit «U 459» unter. Ein britisches Kriegsschiff rettete 45 Überlebende.

«U 333» kam überhaupt nicht zum Schuss. Nach dem Rückzug im Nordatlantik lagen wir mit einer Anzahl anderer U-Boote in einer Linie südlich der Azoren auf der Lauer. Dort erwarteten wir die Geleitzüge der Amerikaner, die neuerdings mit

Kriegsmaterial für Russland durch das Mittelmeer via Suez den Persischen Golf ansteuerten, zum anderen Menschen und Material ins Mittelmeer warfen und am 10. Juli 1943 auf Sizilien landeten. Doch obgleich wir uns die Augen aus dem Kopfe stierten, erfassten wir während der Schönwetterperiode keinen der sagenhaften Konvois.

Es tat sich nichts. Der Atlantik verlief in mitsommerlicher Ruhe von Horizont zu Horizont. Wir dümpelten auf der Stelle, tauchten ein, tauchten wieder auf, meldeten unsere Standorte und übten uns in Geduld. Genaugenommen tat sich hin und wieder schon etwas, aber wenn wir einer Mastspitze hinterherjagten und das ganze Schiff allmählich zum Vorschein kam, war es bestimmt ein Neutraler, ein Spanier aus Bilbao, ein Portugiese oder sonstwer, dessen Kielwasser sich aus unserem Gesichtskreis wieder verlor.

Es war die Zeit der langen Tage. Eines Abends, Mitte Juni, die Uhr zeigte schon 22.38, kamen Masten in Sicht. Was heisst Masten –, eine ganze Allee – endlich ein Geleitzug! Alles eilte wie elektrisiert auf Gefechtsstationen, die Rohre wurden klargemacht. Mit äusserster Fahrt dieselten wir hinterher, kamen aber über eine gewisse Distanz nicht an den Gegner heran. Dem verblassenden Tageslicht folgte eine Vollmondnacht mit sehr guter Sicht. Sie täuschte uns nicht darüber hinweg, dass wir nicht mithalten konnten und das Nachsehen hatten. Ein Aal, den ich hinterherschob, wurde zum Fehlschuss und ging ins Leere. Der Geleitzug hatte uns nicht einmal bemerkt, und ich weiss auch nicht, ob meine Sichtmeldung andere Boote zum Zuge kommen liess. Und weiter ging es –, auf- und eintauchen, Zickzacken und warten.

Wir waren schon vier Wochen auf See, am frühen Nachmittag des 29. Juni, als sich endlich wie auf einem Präsentierteller, auf dem Wege von West nach Ost, der grosse tiefbeladene Konvoi einstellte. Funkspruch abgegeben und nichts wie ran! Das schreibt sich so leicht, aber –. Auf Sehrohrtiefe, beobachtet, wieder aufgetaucht und nachgestossen. Der Geleitzug bewegte sich in drei ungleich langen Säulen, mit den dicken Brocken in der Mitte. Ich versuchte vorsichtig heranzustaffeln, sah aber bald, dass ich nicht unbemerkt durch die Sicherung kommen würde. Das ging so den ganzen Nachmittag, und es ging auch soweit ganz gut. Bis ich einen dicken Dampfer in Reichweite und im Fadenkreuz hatte. Da orteten mich die Geleiter und drehten sofort auf mich zu. Ich blieb aufgetaucht, ging auf Gegenkurs und hoffte, ihnen mit schmalere Silhouette in der hereinbrechenden Dämmerung davonlaufen zu können. Sie setzten mir nach, waren fixer als ich mit meinen 16 Knoten, und einer schwenkte plötzlich einen Scheinwerfer. Ich schickte die Brückenwache nach unten und blieb alleine auf dem Turm. Mit nur noch einer Seemeile Vorsprung und im gleissenden Scheinwerferlicht bekam das Ganze eine ver-

damnte Ähnlichkeit mit dem «Crocus»-Überfall vor Freetown. Höchste Zeit, um in den Keller zu gehen, ehe wir Senge bezogen. Alarmtauchen!

Weg waren wir, zwei Verfolger hinter uns. Ihre Asdic-Ortung kam nicht gut an, ihre Wasserbomben lagen schlecht. Sie verloren unsere Spur. Die Schraubengeräusche wurden leiser und leiser und versiegten schliesslich. Als wir wieder hochkamen, war das Geleit schon ein gutes Stück weiter und verschwand in Dunkelheit und Regenschauern.

Ein Tief zog über uns hinweg. Niedrige Wolkendecke, mässige Sicht. Mehrere neutrale Dampfer passierten, denen wir anfänglich hinterhertuckerten, wobei wir nur Brennstoff vergeudeten. Ein Schnellgeleit blieb für uns unerreichbar. Um etwas Aussichtsreicheres aufgreifen zu können, schlug ich vor, zur Afrikaküste hinüberzuwechseln. Doch ehe die Antwort vom BdU eintraf, fielen unglücklicherweise beide Verdichter des Bootes aus.

Allgemeinverständlich ausgedrückt: Das bedeutete, es fehlte mir an Pressluft, um die Tauchtanks leerbublasen und das Boot auftauchen zu lassen. Es ist ungefähr so, als ob ein Fisch die Funktion seiner Schwimmblase verliert, er sinkt langsam zu Boden. Zwar kann man mittels der Tiefenruder und der Fahrtmaschinen das Boot an die Oberfläche schieben und dort mit den Dieselabgasen die Tanks leerdrücken. Das ist in ruhigen Zeiten kein Problem. Wenn es aber hart auf hart geht und womöglich noch Maschinenschaden hinzukommt, kann es Kopf und Kragen kosten. Und es schien heiss heraufzuziehen; denn während der folgenden Wochen, in denen wir «dynamisch» herumschwabberten, hörten wir laufend Kurzsignale anderer Boote, die von Flugzeugen angegriffen wurden. Mit unserer mageren Flugabwehrbewaffnung, zwei Maschinengewehren und einem Zwei-Zentimeter-Geschütz, hatten sie Mühe, sich ihrer zu erwehren.

Kurz darauf ging es mir selber an den Kragen. Es gibt darüber einen Action-Report des Flugzeugträgers USS «Core» vom 14. Juli 1943, Serial 043 CVE-13, Confidential-Classified: Anti-Submarine Action by Aircraft, in die zwei seiner Flugzeuge am Nachmittag des 13. Juli 1943 verwickelt waren: «Um 15.21 Uhr bemerkte der Schütze ein weisses Kielwasser, ungefähr zehn Meilen entfernt...» (Das war ich, Cremer, mit «U 333») ... «Beide Maschinen drehten nach Backbord, als Lt. Williams, während des Anfluges die Wolkendeckung benutzend, feststellte, dass ein voll aufgetauchtes U-Boot das Kielwasser verursachte. Seine Geschwindigkeit lag zwischen 12 und 14 Knoten. Lt. Williams signalisierte Lt. Steiger (zweites Flugzeug), mit einer «strafing run» zu beginnen...»

«... Steiger näherte sich dem Boot von Steuerbord vorne, um es im Tiefflug anzugreifen... Williams bemerkte während seines Anfluges einen Mann vor dem Turm des U-Bootes laufend, als ob er das Geschütz bedienen wollte. Williams löste einen Satz von vier Wasserbomben (Mark 47) aus einer Höhe von 250 Fuss und fotografierte die Explosionen durch die Heckschützen-Kanzel. Die ersten beiden streiften den Bug 35 Fuss vor dem Turm. Beide Maschinen stiegen auf 1'000 Meter, um das Ergebnis der Attacke zu beobachten. Das Boot beschrieb einen Rechtskreis und kam zum Stillstand. Austretendes Öl bedeckte die ganze, vom Drehkreis begrenzte Fläche. Inzwischen hatte die Besatzung das Geschütz bemannt und begann zu feuern. Die Schüsse lagen ständig zu niedrig und hinter den drehenden Maschinen ...»

Von mir aus gesehen verlief das Gefecht ein wenig anders. Ich war gerade aufgetaucht, als das erste Flugzeug, eine zweimotorige Maschine, in Sicht kam. Sie hielt Fühlung und gab Funksignale ab. Eine zweite leistete ihr Schützenhilfe und kam sehr niedrig über dem Wasser auf uns zu. Ich ging mit der Fahrt herunter, liess die Zwei-Zentimeter besetzen und die neuen Maschinengewehre, FlaMG 38, und schoss als Willkommensgruss ein Magazin leer. Wie zur Antwort öffnete die bedrohte Maschine ihren Bombenschacht. Als sie uns überflog, konnte man deutlich die Geschosse im Flugzeug verschwinden sehen. Die Flak 38 versagte nach kurzem Feuerstoss. Vielleicht lag es an der Munition, vielleicht war die Waffe noch zu nass, ich weiss es nicht.

Der Bomberpilot nahm wohl an, dass seine Bomben getroffen hätten. Er zog 4'000 Meter entfernt seine Kreise und funkte weiterhin. Jetzt besetzte ich mein 8,8-Zentimeter-Geschütz und fing an, «mit Kanonen auf Spatzen zu schiessen». Seitlich und in der Höhe war das einfach zu berechnen, und die mit einem Verzögerungszünder eingestellte Granate kreperte dicht vor seiner Nase. Mit dem zweiten Schuss korrigierte ich die Entfernung. Er verlor die Lust am Risiko und schwirrte ab.

Der amerikanische Report meldete aber auch, dass die zweite Maschine (Lt. Steiger) bei einem erneuten Anflug «plötzlich nach links schwenkte. Ihre Nase senkte sich, und sie stürzte ins Wasser... Eine spätere gründliche Suche in dem Gebiet enthüllte keine Spur, weder vom Piloten noch von der Maschine». Den Abschuss, oder was es auch gewesen sein mag, haben wir nicht bemerkt, obgleich die Amerikaner allen Ernstes behaupten, «the submarine had gotten one of our planes». Wir hatten was anderes zu tun und tauchten vorübergehend.

Inzwischen nahte herbeigefunkte Verstärkung, fünf weitere Maschinen von der «Core» und der Zerstörer «Barker». Unterwegs stiessen sie auf die Milchkuh «U 487» (Metz), die nicht mehr entkam. Es wurde ein ungleicher Kampf. Die Wassersäulen der Bomben lüfteten das Boot an, es neigte sich auf 45 Grad und war in

kürzester Zeit verschwunden. Der Zerstörer rettete 35 Überlebende, die auf Flößen im Wasser trieben. Bei aller Hektik hatte man mich aus den Augen verloren, so dass ich wieder einmal das Weite suchen konnte.

In einer Analyse zum Gefechtsbericht «Anti Submarine Action by Aircraft» liest man folgenden Passus: «... Die Tatsache, dass (Lt.) Williams Radar innerhalb von siebzehn Meilen im Bereich des U-Bootes im Betrieb war, mag von Bedeutung sein. Da das U-Boot trotzdem überrascht wurde, darf man annehmen, dass es kein Radar-Warngerät besass, oder wenn doch, ein nicht besonders wirksames...»

Damit hatten sie den Nagel auf den Kopf getroffen. Ich sagte schon, dass wir noch immer mit dem veralteten Metox-Warngerät zur See fahren, das auf die modernen Zentimeter-Radare nicht reagierte. Das ging noch einige Zeit so, bis Metox durch BdU-Befehl am 16. August stillgelegt wurde, weil es angeblich selber ausstrahlte und wir bis zur Einführung des neuen Naxos-Gerätes überhaupt kein Warngerät mehr in der Hand hatten.

«U 333» hatte es wieder einmal überstanden. Trotzdem waren die Aussichten trübe, waren wir doch schon wieder 42 Tage unterwegs und hatten erst einmal Öl nachgetankt. Jetzt ging der Treibstoff zur Neige und der Proviant wurde knapp. Anderen Booten ging es ähnlich.

Dazu einige Erläuterungen: Die aus dem Nordatlantik abgezogenen U-Boote waren von der U-Boot-Führung in relativ ferne Angriffsräume dirigiert worden. Sie tummelten sich nicht nur im Mittelatlantik, darüber hinaus auch in der Trinidad-Area, vor Brasilien und vor dem afrikanischen Freetown. Der grössere IX-D-Typ, die sieben sogenannten Monsun-Boote, operierten ohnehin vor Südafrika und im Indischen Ozean. Um ihre Reichweiten zu sichern, war für die auslaufenden und rückkehrenden Boote eine zwischenzeitliche Versorgung im Mittelatlantik vorgesehen. Sie würden an vereinbarten Treffpunkten Versorger vorfinden.

Als im Juni 1943 die ersten CEVs oder Task Groups der Zehnten Flotte mit «Bogue», «Core» und «Santee» im Mittelatlantik erschienen, nahm die U-Boot-Führung an, diese würden sich, wie gehabt, auf den blossen Schutz der Geleitzüge beschränken und verkannten ihren offensiven Charakter. Die Amerikaner drehten jedoch den Spiess um und waren zum grossen Reinemachen entschlossen. Aus dem Funkverkehr zwischen dem BdU und seinen Booten, den sie mit zwei- bis dreitägiger Verzögerung entzifferten, ersahen sie aus den operativen Bewegungen auch die korrespondierende Nachschuborganisation. Es lag auf der Hand, dass,

würde es ihnen gelingen das Versorgungsnetz zu zerreißen, das ganze System zusammenbrechen musste. Eine Katastrophe bahnte sich an.

Was mich auf «U 333» betraf, so hatte ich mich neben anderen Mängeln noch immer mit dem leidigen Verdichterschaden abzuquälen. Ununterbrochen wurde daran gebastelt und geflickt. Dabei kam zum Vorschein, dass wir es mit einem, sagen wir mal, Veteranenverdichter zu tun hatten, der frischgestrichen an Land einen durchaus soliden Eindruck machte, sich beim Auseinandernehmen eher als wurmstichig erwies. Mitte Juli erhielt ich zwar von «U 618» (Faust) Ersatzteile, desgleichen kurz danach weitere von «U 600» (Bernhard Zurmühlen), die aber nur vorübergehende Besserung brachten. So ging das volle sechs Wochen hindurch, begleitet von der ständigen Sorge: Lieber Gott, lass es nicht zu folgenschweren Zwischenfällen kommen! Auf meine wiederholten Mahnungen um baldige Lieferung eines neuen Junkers-Verdichters «is Cremer told, that the intended delivery of a Junkers compressor is impossible because no tanker available». So haben es die Yankees formuliert, die den Vorgang aufmerksam im Äther verfolgten: Cremer wurde mitgeteilt, dass die beabsichtigte Lieferung unmöglich sei, da kein Tanker verfügbar wäre. Ich sollte den Verdichter zusammenflicken, so gut es ging, und mit dem Kampfboot «U 571» (Lüssow) Ersatzteile aushandeln. Und so geschah es dann auch. Erst am 5. August, nachts, brachte die Übernahme eines E-Verdichters von Lüssow die langersehnte Anblaseluft und damit die volle Manövrierfähigkeit wieder.

Die Amerikaner deuteten das Ganze folgerichtig als «instances of the collapsing supply system», als ein Beispiel des zusammenbrechenden Versorgungs-Systems. Keine U-Tanker verfügbar! Von den eigentlichen zehn U-Tankern überstanden nur noch zwei diesen Sommer. «U 464» war schon vor einem Jahr im Nordatlantik verschwunden. «U 463» im «schwarzen Mai» vor der Biskaya. «U 461» und «U 462» beide am 30. Juli ebenda. «U 489» sollte es am 4. August im Nordatlantik treffen. «U 459» und «U 460» im Herbst ebenfalls vor der Biskaya. Den nachhaltigsten Stoss erhielt das Versorgungs-System nach Ansicht der Amerikaner durch den Fortfall des U-Tankers «U 487» (Metz) am 13. Juli, in den die Hunter-Killer der «Core» hineinrannten, zumal anderntags auch noch der Hilfstanker «U 160» dran glauben musste. Beide waren auf dem Wege zu einem Dutzend anderer Boote, deren Ziele nun geändert werden mussten. Die Folge war eine Kettenreaktion, die immer weiter um sich griff und sowohl die unmittelbaren als auch weitergehenden Pläne des BdU durcheinanderbrachte.

Die Milchkühe waren fast ausnahmslos tot. Nun wurden mehr als bisher Frontboote zu Hilfstankern umfunktioniert, die an Notleidende Treibstoff und anderes abzugeben hatten. Die grossen Monsun-Boote vom Typ IXD, mit einem Fassungs-

vermögen von 500 Tonnen Dieselöl, sahen sich auf dem Wege zum Indischen Ozean zurückgepiffen und zu Bunkerbooten im Mittelatlantik degradiert. Ihr Kampfauftrag war hinfällig geworden, und auf ihre Proteste kam vom BdU nur ein lakonisches «Keine andere Lösung möglich, Bebunkern ist durchzuführen». Es wurde noch viel schlimmer. Die Task Groups vernichteten Hilfsstanker und Kampfboote gleichermaßen, und Ende August war überhaupt nicht mehr die Rede davon, Operationen fortzusetzen, sondern nur noch von der Notwendigkeit zu retten, was zu retten war, um die Boote mit dem letzten Tropfen Öl mach Hause» zurückzubekommen. Es war nicht viel anders als vorher im Nordatlantik...

Überall ging es bewegt zu. Am 11. August traf es Klemens Schamong, meinen früheren Eins W.O., jetzt Kommandant von «U 468», vor der westafrikanischen Küste. Sein Boot wurde von einer Maschine der R.A.F. angegriffen. Im schweren Abwehrfeuer geriet das Flugzeug in Brand und stürzte ab. Der Pilot, der dabei sein Leben verlor, hielt bis zuletzt durch und legte noch eine Serie von Wasserbomben quer über «U 468», die den Druckkörper zerriss und das Boot vernichtete. Schamong und sieben seiner Männer kletterten in ein Schlauchboot und wurden drei Tage später von einem britischen Kriegsschiff aufgepickt. Monate danach wurde dem gefallen Piloten, Flying Officer L. Trigg, auf Grund der Aussagen der U-Boot-Leute post mortem die höchste britische Tapferkeitsauszeichnung verliehen: das Victoria-Kreuz...

Auch mit der wiedergewonnenen Bewegungsfreiheit war es für «U 333» nicht mehr weit her. Nachdem ich noch am 12. August den portugiesischen Dampfer «Maria Christina» gejagt hatte, rangen auch wir mit dem letzten Tropfen Öl. Aus der Traum –! Man hatte allen U-Booten, die für die Rückkehr tanken mussten, ein bestimmtes Planquadrat zugeteilt. Für einen Umkreis von 400 Meilen war absolute Funkstille angeordnet, taktische Meldungen ausgenommen.

Nachts lagen wir vor einem Treibanker, eine Art Segeltuchtüte an langer Leine, die das Boot mit dem Kopf auf der See hielt, und stampften in der Dünung. Man stelle sich vor: ein kampfstarkes U-Boot bewegungslos im Ozean. Nicht nur das – , einen Tag später war auch der Proviant verbraucht, und es gab nur noch heißen Kaffee. Die Mahlzeiten werden durch stramme Haltung ersetzt, flachsten die Leute. Es blieb uns nichts anderes übrig, als stillschweigend der Dinge zu harren, die da kommen sollten. Kurz nach uns traf «U 230» (Paul Siegmann) ein, der sich in der gleichen Zwangslage befand. Wie böse es bei mir aussah, kann man daran ermesen, dass ich mir etwa 1'500 Liter Schmieröl in 15- Liter-Flaschen leihen

musste. Wir waren schliesslich fünf Boote, die ohne Treibstoff und Proviant die Zeit verträdelten. Die Situation war nicht nur grotesk, sie war schon desperat, hatte man doch zuvor grundsätzlich jedes einzelne U-Boot aus Sicherheitsgründen in einem grösseren Gebiet für sich versorgt und eine Konzentrierung von Booten vermieden. Und hier lagen wir mit fünf auf engstem Raum, allen Zufälligkeiten ausgeliefert.

Erst vier Tage später kam Harpe mit dem Hilfsstanker «U 129» in Sicht und versah uns mit dem Nötigsten. Da hatten sich insgesamt sieben U-Boote zum Betanken eingefunden. Das Wetter war gut. In der langen, trägen Dünung war es einfach, die Schläuche herüberzuziehen, und so ging alles verhältnismässig schnell. Und am Ende konnten wir uns auch wieder sattessen –, an Reis und Würstchen, an Dosenbrot und Belag.

Als der Rückzugsbefehl kam, machten wir uns getrennt auf den Heimweg. «U 333» passierte am 22. August die Azoreninsel Santa Maria. Flugzeuge des britischen Insel-Stützpunktes drückten uns tagsüber unter Wasser. Und dann näherten wir uns dem gefährlichsten Reiseabschnitt, der Fahrt durch die Biskaya. Das schreibt sich so gelassen hin, aber –.

Die Biskaya, als Wurzel allen Übels, war den Briten schon immer ein Dorn im Auge gewesen. Von 1941 an, als die deutsche Luftwaffe zum grössten Teil gen Osten abgezogen wurde, hatten sie den ein- und auslaufenden U-Booten das Leben schwer gemacht. In diesem Sommer 1943 holten sie mit verstärkten See- und Luftstreitkräften zum Schlage aus. Die Offensive brachte ihnen erhoffte Erfolge. Von Ende April bis Anfang August, in einem Zeitraum von 97 Tagen, versenkten ihre Flugzeuge 26 U-Boote und beschädigten 17, die umkehren mussten. Die Kriegsmarine hatte versucht, diesen Luftangriffen schwerbewaffnete U-Boote als Flugzeugfallen entgegenzuhalten, war aber wieder davon abgekommen. Es war schliesslich nicht Aufgabe der U-Boote, Flugzeuge abzuschliessen, sondern ihnen auszuweichen. Anfang August schien der Höhepunkt der Biskaya-Offensive überschritten. Dafür schickten sich die gegnerischen Seestreitkräfte an, den Ring um die Biskaya dicht zu machen. Mehrfache Warnungen des BdU mahnten zur äussersten Vorsicht.

Was mich betraf, so war ich sowieso nicht gewillt, nach 90 nutzlosen Tagen vielleicht ein ebenso nutzloses Ende zu finden. Ich würde alle Komplikationen möglichst vermeiden und mir einen «Privatweg» suchen, notfalls ein bisschen ausserhalb der Legalität, dafür innerhalb sicherer Gewässer. Niemand sollte mich deshalb tadeln. Das Wetter war sommerlich gut und schwach windig, die See leicht bewegt, die Sicht auf grosse Entfernung klar. Noch ehe wir in der Nacht zum 28. August die spanische Küste bei Kap Finisterre erreichten, bekamen wir einen Vorgeschmack dessen, was unserer wartete und hörten es im Norden schon von wei-

tem rummeln. Dort war eine britische Support-Group mit Feuereifer am Wirken und verstreute ihre 70 Wasserbomben. Die Detonierungen lagen mir noch lange im Ohr und wiederholten sich, je näher wir kamen. Auf- und eintauchend ging es weiter von Kap zu Kap: Finisterre, Villano, Prior, Punta de la Estaca, Penas. Bei Kap Villano wurde es wieder schlimm. Wasserbomben und Geräusche schnelldrehender Schrauben von Zerstörern und Korvetten, die wer weiss wen am Wickel hatten. Die warfen doch auf alles und jedes, auch wenn sie am Ende nur ein Wrack orteten und es für ein U-Boot hielten.

Ich verdrückte mich, so gut es ging, und hielt mich so dicht unter Land wie nur möglich. Immer an der Wand lang, immer an der Wand lang –, lieber eine neutrale Ecke abkratzen, als selber abgekratzt werden. Ich mischte mich zwischen Handelsdampfer und spanische Fischer, rechterhand die zum Greifen nahe hohe Küste als guten Hintergrund, und hatte bei allem nur einen Leitgedanken: Wenn sie uns jetzt etwa abknallen sollten, können wir wenigstens an Land schwimmen. Und das ist, so meine ich auch noch heute, ein ganz gesunder Standpunkt...

Kurz vor der französischen Haustüre hörten wir in den frühen Morgenstunden Schraubengeräusche eines fremden U-Bootes. Tauchte auf, sah aber nichts. Ich machte mit «U 333» einen weiten Bogen und setzte mich hinter die Geräusche. Erst später bekamen wir uns zu Gesicht, gerade noch zeitig genug, um einen Abschuss sein zu lassen. Freund oder Feind -? Ich hatte einen Japaner vor mir. Eines jener Boote, die aus dem Fernen Osten Rohstoffe für die deutsche Rüstungsindustrie brachten, vor allem Wolfram. Unter uns nannten wir die japanischen U-Boote poetisch «Kirschblüten». Nach einiger Zeit erfuhren wir, dass die Japaner keine anglo-amerikanischen Frachter im Pazifik versenkten, wenn es den Anschein hatte, dass diese Rüstungsmaterial in die Sowjet-Union brachten. Es war den Japanern alles daran gelegen, nicht in einen Krieg mit Russland verwickelt zu werden.

Als wir am 30. August 43 in La Pallice / La Rochelle festmachten, empfing mich Adalbert Schnee, damals Admiralstabsoffizier beim BdU. «Gott sei Dank, dass wenigstens Du wieder da bist. Von Kuppisch fehlt seit drei Tagen jede Meldung, und Guggenberger hat es schon im Juli erwischt. Wie spielt sich das da draussen eigentlich ab?»

Friedrich Guggenberger war mit «U513» vorder brasilianischen Küste einem Flugzeug erlegen, aber gerettet worden. Mein Freund Herbert Kuppisch, der zuletzt den Hilfstanker «U 847» führte, war durch ein Flugzeug der USS «Core» im

Mittelatlantik verlorengegangen. Sowa erfährt man natürlich erst immer nach längerer Ungewissheit, im ersten Augenblick der Heimkehr verschlägt es einem die Sprache.

So war also von uns dreien, die man vor wenigen Monaten hinausgeschickt hatte, um herauszufinden, «was dort eigentlich los war», nur ich alleine zurückgekehrt. Was dort draussen los war, brauchte man nicht mehr festzustellen, es hatte sich herumgesprochen. Nur über das «wie» gab es noch Zweifel. Sonst aber redeten die Tatsachen für sich selbst – im Nordatlantik, in der Biskaya und im Mittelatlantik. Im Juni hatten wir 17 U-Boote eingebüsst, im Juli sogar 37 und im August nochmal 25 –, und in den drei Monaten knapp 60 Handelsschiffe versenkt. Das sprach Bände für die Überlegenheit des Gegners. Jetzt kämpften wir eher mit dem Rücken an der Wand.

Merkwürdig, ich habe auf dieser langen Reise erst so recht erkannt, was Mut ist. Für einen Soldaten ist es selbstverständlich, dass er es drauf ankommen lässt und das Risiko auf sich nimmt –, wird es doch meistens von dem Gefühl begleitet: mir passiert schon nichts. Hat er aber erst einmal etwas abbekommen –, und ich hatte etwas abbekommen und trage Verwundetenabzeichen in Schwarz und Silber – und geht, kaum geheilt, schon wieder ran, dann sieht das anders aus. Er hat erfahren, was Wunden und Schmerzen bedeuten, und weiss, dass ihm so etwas jeden Augenblick wieder zustossen kann. Er weiss, wie nahe er dem Tode ist. Um trotzdem weiterzumachen, bedarf es wirklichen Mutes. Ich beziehe das durchaus nicht besonders auf mich. Bei einem Berufssoldaten setzt man als selbstverständlich voraus, dass er sich aufopfert. Jedenfalls verhielt es sich damals so und galt erst recht für Offiziere.

Guggenberger hatte immerhin noch fünf Schiffe versenken können. Ich kam mit leeren Händen. Es klingt fast, als hätte man mich zu trösten versucht, wenn Admiral Godt seine Stellungnahme mit den Worten abschloss: «Die lange und erfolglose Fahrt wurde für den bewährten Kommandanten ohne sein Zutun leider eine Enttäuschung».

Indessen, ich lebte – wir lebten. Meine Besatzung war mir dankbar. Denn auch das zweite Boot, in dessen Begleitung wir am 2. Juni die Ausfahrt durch die Biskaya angetreten hatten, «U 572» (Heinz Kummetat), hatte im Bereich von Trinidad mit der gesamten Besatzung durch ein Flugzeug sein nasses Grab gefunden...

13

«Ali ist so gut wie 'ne Lebensversicherung» – Bessere Waffen – Angriff! Ran! Versenken! – Mein erster Zerstörer – Schiffe die sich nachts begegnen – Konvoi SL 139/MKS 30 – Zusammenprall mit der «Exe» – Im nassen Abgrund – Das Zaunkönig-Debakel – «Der Tag wird kommen –».

Es war üblich, dass man nach jeder grösseren Feindfahrt bis zu drei Besatzungsmitglieder austauschte. Alte und erfahrene kamen auf neue Boote. An ihre Stelle traten Anfänger. Wir hatten in dieser Beziehung keinen Mangel. Die Leute drängten sich, an Bord von «U 333» zu kommen. «Ali», wie man mich nannte, «Ali ist so gut wie 'ne Lebensversicherung».

Nun, wir schreiben das dreizehnte Kapitel, und es liegt kein Grund vor, von vornherein so optimistisch zu sein, obgleich man uns Dinge in die Hand gegeben hatte, die gewisse Erfolgs- und Überlebenschancen zu garantieren schienen. Zum einen war Metox durch den von der Kieler Firma Hagenuk gebauten Naxos-Radar-Warnempfänger ersetzt worden, der auch die Zehn-Zentimeter-Welle der Alliierten erfasste. Ausserdem hatten die U-Boote eine erhöhte Flakarmierung durch 20-Millimeter-Vierlingskanonen mit hoher Feuergeschwindigkeit und eine halbautomatische 3,7 nebst verstärkter Brückenpanzerung bekommen. Als Wichtigstes, jedes Boot wurde mit vier Zaunkönig-Torpedos ausgerüstet.

Der «Zaunkönig», technisch als T 5 (T fünf) bezeichnet, besass einen akustisch funktionierenden Suchkopf, der auf die Schraubengeräusche und Fahrtwirbel eines Schiffes reagierte. In seinem Kopf sassen zwei Geräuschempänger. Beim Überwiegen der Lautstärke einer Seite wurde der Torpedo automatisch zur anderen Seite gelenkt, bis er sich eingependelt hatte und dem Ziel entgegenlief. Vom Zaunkönig erzählte man sich Wunderdinge. Es war eine Waffe zum Sichergehen, die als «Zerstörerknacker» galt. So wollte die U-Boot-Gruppe «Leuthen», angespornt von einem BdU-Funkspruch «Der Führer verfolgt jede Phase Eures Kampfes. Angriff! Ran! Versenken!!!» in der zweiten Septemberhälfte 1943 aus zwei Geleitzügen im Atlantik (ON 202 und ONS 18) mit 24 Zaunkönig-Schüssen sechs Handelsschiffe und 12 Geleitfahrzeuge versenkt haben. Es war also technisch und moralisch eine der versprochenen Wunderwaffen. Und auch wir sollten unser blaues Wunder mit ihr erleben.

Das begann Mitte Oktober, als wir uns wieder herausgeschlichen hatten und innerhalb der Gruppe «Schill» im Grossquadrat BE, westlich der Biskaya, operierten. Der politische Horizont verdunkelte sich. Im September hatte Italien mit den Alliierten einen Waffenstillstand geschlossen, und am 13. Oktober erklärte seine neue Regierung unter Marschall Badoglio Deutschland den Krieg. Die Achse war zerbrochen, im Mittelmeer hatten die Alliierten freien Spielraum und ihr Schiffsverkehr wurde lebhafter.

Mit einem Riegel von acht U-Booten erwarteten wir einen von Sierra Leone und einen von Gibraltar kommenden Geleitzug, die sich am 24. Oktober zum nordwärts steuernden Konvoi SL 138/MKS 28 vereinigt hatten. Luftaufklärung des Fliegerführers Atlantik (Generalleutnant Kessler) hatte die Masse der Schiffe, die von sieben Fahrzeugen der britischen Escort Group B 1 abgesichert wurden, beobachtet. Im weiteren Verlauf der Reise verlor man sie wieder aus den Augen und entdeckte sie erneut am Mittag des 30. Oktober. Der für die folgende Nacht geplante Grossangriff der U-Boote verschob sich. Der vorgewarnte Geleitzug hatte seine Fahrt verringert und hielt sich zurück. Als in der Ferne Leuchtgranaten aufstiegen und «U 262» (Heinz Franke) voraus die ersten Schiffe meldete, graute schon der neue Tag. Es wehte eine leichte Brise, die Luft war klar.

Ich erspähte von der Brücke aus vor mir einen Schatten auf dem Wasser, es war «707» (Günter Gretschel). Dann sah ich bei Hellwerden das Geleit. Das Boot vor mir ging schon auf Tiefe, und auch ich machte, dass ich runterkam. Nach einem nächtlichen Huff/Duff-Ausfall hatte das Geleit jetzt «at least three U-Boats evidently» festgestellt und änderte ab 8.10 Uhr (MGZ) seinen Kurs zweimal nach Backbord. Es steuerte 300 Grad und lief nunmehr acht Knoten. Um 8.32 Uhr wurde das letzte Schiff in der zweiten Säule, der norwegische Dampfer «Hallfried» (2 968 BRT) aus nächster Entfernung an Backbordseite von zwei Torpedos getroffen und sank in etwa einer halben Minute. Der Schütze war «U 262». Nach Ansicht der Engländer «hatte das Boot vermutlich nicht beabsichtigt, so dicht anzugreifen, war aber in den Ellenbogen des Kurswechsels eingeklemmt».

Da lief auch schon ein Einschornstein-Zerstörer herbei. Ich visierte ihn im Sehrohr und liess einen Zaunkönig klarmachen, und gab meine Befehle lautstark, damit die Besatzung mitbekam, wen ich angreifen wollte. Es ist immer ein eigenartiges Gefühl, wenn der Gegner im Okular grösser wird. Der Zerstörer kam in der idealen Lage Null auf mich zu und fuhr ziemlich langsam. Ihm folgte ein Geleiter, der schon Wasserbomben warf, die wohl «U 707» galten. Der Zerstörer kam immer näher. 3'500 Meter, jetzt -! «Rohr fünf – los!»

Nach dem Schuss ging ich sofort auf 30 Meter Tiefe, damit der geräusch-

empfindliche Zaunkönig sich nicht etwa umdrehte und das eigene Boot auf die Hörner nahm. Nun sollte er mir einmal beweisen, was er konnte. Die Wartezeit wollte und wollte kein Ende nehmen. Da nach vollen vier Minuten und 20 Sekunden gab es einen Knall, dass die Wand wackelte. Hurra –, Treffer!

Als ich den Spargel wieder raussteckte, war das Meer an der Stelle des gesunkenen Handelsschiffes mit Trümmern übersät. Vom Zerstörer war nichts mehr zu sehen, der war auch weg. Der Geleiter warf noch immer Wasserbomben, ein anderer setzte ein Boot aus und rettete drei Überlebende der «Hallfried». Zwei weitere kamen von der abgekehrten Steuerbord-Seite hier herüber und beteiligten sich an der U-Boot-Jagd. Wie es in der britischen Analyse zum Angriff auf den SL 138/MKS 28 heisst, «führten zwischen 9.15 Uhr und 13.54 «Rochester» einen Hedgehog- und sieben Wasserbombenangriffe aus, während «Azalee» fünfmal mit Wasserbomben angriff. 75 Sekunden nach der letzten «Rochester»-Angriff wurde eine laute Unterwasserdetonation gehört und für eine beträchtliche Zeitdauer kam ein Schwall von Luftblasen an die Oberfläche. Beweismaterial einer Vernichtung wurde jedoch nicht gefunden». Kein Wunder; denn die Luftblasen stammten von mir. Ich hatte die Verfolger mit einem «Bold» genarrt und mich absetzen können. Um 14.50 Uhr wurde ein anderes Objekt angegriffen, das sich aber als «non-sub» erwies. Dafür blieb im Kielwasser von «Whitehall» und «Geranium» das zerbombte und untergehende «U 306» zurück, nämlich Claus von Trotha mit allen seinen Leuten. Die Verfolger kurvten noch eine Zeitlang hin und her, bis «Rochester» als letzte die Suche abbrach und hinter dem Geleit einschwenkte, das seine Reise pausenlos fortgesetzt hatte.

Die Wasserbomben, die wir diesmal zu spüren bekamen, waren lauter und stärker gewesen. Einige gehörten zu einem neuen Typ, dem Hedgehog oder Igel. Diese waren nicht auf Wasserdruck abgestimmt und zündeten erst beim Aufschlag auf ein Ziel. Sie wurden auch nicht achteraus, vielmehr zu mehreren nach vorne geworfen – gewissermassen wie die fünf Finger einer ausgestreckten Hand, die nach dem U-Boot griff...

Mein erster T 5 hatte sich bewährt. Der Zerstörer war verschwunden, er wurde mir zuerkannt. Die Stimmung meiner Besatzung stieg hoch, der Alte war wieder gross in Form. Das Knacken eines Zerstörers ist eine ganz besondere Sache, dachten wir. Und das mit Recht.

Der Geleitzug wurde zunehmend durch Luftstreitkräfte gesichert, und obwohl wir ihm auf den Fersen blieben, konnten wir auch nach Sonnenuntergang und aufgetaucht nicht mehr an ihn heran. Die Operation, in deren Verlauf wir ein U-Boot gegen ein Handelsschiff verloren hatten, war missglückt und wurde abgebrochen. Wir gingen zurück auf Wartestellung und sahen der nächsten entgegen. Andern-

tags, am Spätnachmittag und unter Wasser, meldeten die Horcher wieder das Singen schnelldrehender Schrauben. Steuern auf Sehrohtiefe und hatten wieder einen Zerstörer im günstigen Anlauf von 180 Grad vor uns. Noch angetan vom gestrigen Erfolg schoss ich aus Rohr drei den nächsten Zaunkönig –, der prompt nichts erbrachte. Man hätte ganz sichergehen und den akustischen Aal höchstens 3'000 Meter weit losschicken sollen. Diesmal waren wir nahezu 4'000 Meter entfernt gewesen, wenn nicht noch mehr. Aber die Bedingungen erschienen erfolgversprechend, ich war voll Ungeduld, zu selbstsicher und hatte es drauf ankommen lassen. Nun waren schon zwei der mitgeführten T-Fünfer dahin.

Wir operierten weiter im Grossquadrat BE, machten die beim Verfolgen des Geleitzuges verfahrenere Strecke gut und gingen auf einen neuen Vorpostenstreifen zurück.

In der Nacht zum 4. November waren wir unter Wasser, als in das schmale Horchspektrum schwache Geräusche drangen. Beim Auftauchen empfing uns dichter, alles auflösender Nebel und eine schier verwunschene Stimmung über der Tiefe. Die Welt war stumm und leer, und man lauschte dem Echo der eigenen Worte. Und doch lag etwas in der Luft. Da –, für einen Moment erschien ein Licht, wurde vom Nebel verschluckt, glimmte aufs neue. Vermutlich die Topplampe eines neutralen Dampfers, der von den Azoren kam, sich lautlos wieder in den Schwaden verlor und das Traumhafte noch unterstrich. Einzelne Fischerlaternen warfen matte Reflexe aufs Wasser. Schiffe die sich nachts begegnen...

Das stille Schweben zwischen Wahn und Wirklichkeit, die Sinne narrend und die Gedanken entführend, hielt an. Wie lange, ich weiss es nicht. Plötzlich, wir trauten unseren Augen nicht, man darf im Kriege nicht träumen, wechselte die Szene abrupt wie auf einer Bühne. Aus dem vermeintlichen Dampfer wurde der hingehauchte Schatten eines Kriegsschiffes. Durch den wallenden Nebelschleier verzerrt, zerrissen und ins Überdimensionale wachsend, bildeten sich Bordwände, Masten und Schornsteine. Wie hinter einem Zwischenvorhang glitt anstelle friedlicher Hochseefischer eine Kavalkade grosser Schemen vorbei, vom Nebel wie in Watte verpackt und stille wie Gespenster...

Eine schöne Bescherung! Zum Überlegen blieb keine Zeit mehr, alles musste sich aus der Situation des Augenblicks ergeben. Raumtiefe und Bezugspunkte fehlten in diesem Waschküchendunst. Rein gefühlsmässig stiess ich aufs Geratewohl zwischen zwei Schatten ins Leere vor, wurde sofort von einem Zerstörer er-

fasst und angegriffen. Auch dieser kam mir in Lage Null entgegen lief mir also direkt ins Messer.

Eine ideale Schussposition, der ich nicht widerstehen konnte, obgleich alles Hals über Kopf geschah und ich mir die Schusswerte aus dem Handgelenk schütteln musste. Ganz egal –, drückt auf die Tube und den dritten T 5 heraus und – und – und. Jetzt waren wir bei der schlechten Sicht einander schon so nahe gekommen, dass ich nach dem Abschuss stoppen musste, um nicht mit irgendwem zusammenzustossen und sich mir der irre Gedanke aufdrängte, wer hier wohl wem ins Messer lief. Also umgedreht und ausgerissen...

Während sich hinter mir die Masse eines Geleitzuges sofort wieder im Nebel auflöste, liess der Zerstörer nicht von mir ab. Ich verharrte als Letzter auf dem Turm, vielleicht eine Idee zu lange. Von unten drängte der W.O.: «Wir müssen tauchen, Herr Kaleu, wir müssen tauchen!» Meines T Fünfers sicher schrie ich siegesbewusst zurück: «Noch nicht, Du Angsthase. Der Zerstörer fliegt gleich in die Luft, pass mal auf!»

Denkste –, nichts dergleichen geschah. Erst als der Obersteuermann den Kopf aus dem Luk steckte und schimpfte und der Zerstörer seinen Scheinwerfer auf uns richtete, musste ich mir eingestehen, dass wieder mal etwas nicht funktioniert hatte. Nun war auch schon der dritte Zaunkönig dahin.

Wir konnten gerade noch verschwinden. Noch keine hundert Meter tief setzte es die ersten Wasserbomben. Gott sei Dank, sie waren flach eingestellt. Bei 180 Meter fingen wir das Boot ab und waren von 7.18 Uhr an einem stundenlangen Wasserbombensegen ausgesetzt, bis es auch dem Gegner zuviel wurde. «U 333» entfernte sich mit unbedeutenden Ausfällen, eine schwache Ölspur hinterlassend. Der neuen Wunderwaffe gegenüber skeptisch geworden, vermerkte ich im Kriegstagebuch: «Der Heck-Zaunkönig muss als letzte Rettung zurückgehalten werden».

Um das diffuse Bild abzurunden, soll noch die Gegenseite zu Wort kommen (Ministry of Defence – Public Record Office at Kew, Reference ADM 237/5 and ADM 237/159): Der Bericht bestätigt, dass «U 333» auf etwa 43 Grad 40 Min. Nord und 22 Grad 00 Min. West an einen grossen, nach Süden steuernden Konvoi geriet. Der Konvoi war von sieben Geleitfahrzeugen der 40. Escort Group umgeben, geführt von der Fregatte «Exe». Es herrschte dichter Nebel, und die Sloop «Kistna» sicherte die rechte Seite des Geleitzuges, als sich das U-Boot zwischen die Sloop und fünf grosse Frachter schob: «Empire Pennant» (6'000 BRT), «Panaghis» (5'200), «Seapool» (4'800), «Ivan Topic» (4'900) und «Empire Might» (6'000).

«... die «Kistna» hatte zweimal Kontakt mit dem U-Boot... Nachdem sie dem zweiten Kontakt ohne Ergebnis nachgegangen war, «tastete sie sich mit Radar im

Nebel» auf ihre Station zurück. Als in den frühen Morgenstunden ein dritter Kontakt gelang, lüftete sich der Nebel leicht und man bemerkte dicht bei ein U-Boot. Die «Kistna» änderte ihren Kurs, und als das U-Boot aus der Richtung der Handelsschiffe frei war, erhielten ihre Geschütze Feuererlaubnis. Aber jetzt war der Abstand schon so gering, dass sich die Geschütze nicht mehr senken liessen [man hätte über das U-Boot hinweggeschossen!]. Der Kommandant der «Kistna» hatte die Absicht, das Boot zu rammen und einen flachen Wasserbombenteppich abzufeuern, verfehlte aber die Rammung um 10 oder 15 Sekunden, während die Wasserbomben ziemlich dicht gelegen haben müssen.

Die «Kistna» glaubt, dass ein oder zwei Torpedos auf sie abgefeuert wurden. Man hat sie gehört, aber keine Laufbahnen gesehen. Der Kommandant nahm an, dass das ursprünglich aufgetauchte U-Boot wahrscheinlich versenkt wurde».

Bis auf die letzte Zeile passen beide Darstellungen, ob von Freund oder Feind, zusammen wie die Faust aufs Auge. Der englische Bericht spricht noch davon, dass «as far as I can determine the U-333 was the only Boat of Group Schill to make contact with this KMS convoy». Was nun die «Kistna» angeht, so handelt es sich um eine im Kriege gebaute Sloop der Royal Indian Navy, bewaffnet mit sechs 4-Inch-Geschützen (Zehn-Zentimeter) in drei Türmen.

Das war's also, ein Inder. Wenn auch die Jahre drüber hinweggegangen sind, erfährt man nachträglich doch noch gerne, mit wem man es zu tun gehabt hat. Auf den ersten Blick durchs Sehrohr oder vom Turm erschienen sie uns alle wie Zerstörer, obwohl es überwiegend Fregatten, Korvetten, Sloops und dergleichen waren, wie sie der Engländer benannte. In einem tieferen Sinne waren es auch alles Zerstörer, ungeachtet ihrer Gattung, die es auf uns abgesehen hatten und uns vernichten wollten, wenn wir ihnen nicht zuvorkamen oder entwichen. Diesmal war es also eine indische Sloop gewesen, und ich kann mir vorstellen, wie ihre dunkelhäutigen Laskarenmannschaften in den nasskalten Nächten des herbstlichen Atlantiks gebibbert haben mögen.

Ships that pass in the night ist eine Sentenz aus der englischen Literatur. Schiffe die sich nachts begegnen. Einem von ihnen, nämlich der eingangs erwähnten Fregatte «Exe», sollte ich bald darauf wieder in die Quere kommen.

Am 13. November wurde das Auslaufen eines Konvois mit Schiffen aus Gibraltar und nordafrikanischen Häfen gemeldet, der sich anderntags, etwa 100 Seemeilen südlich von Cap San Vincente, mit einem Sierra-Leone-Geleitzug traf und nun aus 66 Frachtern bestand: SL 139/MKS 30. Er wurde anfangs von der 40. Escort-Group

unter Commander G. V. Legassick R. N. R. (Führerboot Fregatte «Exe») begleitet. Während der Überfahrt nach England wurden die 7. und die 5. Escort Group von anderen Geleitzügen hinzugezogen und die 4. Escort Group von Belfast geholt, so dass die 66 Handelsschiffe allmählich von 28 Sicherungsfahrzeugen umgeben waren: Fregatten, Korvetten, Zerstörern und dem kanadischen Flak-Kreuzer H.M.C.S. «Prince Robert», der von Plymouth gekommen war. Der Verband der Kriegsschiffe stand unter dem Befehl von Commander L. F. Burnford-Slater R. N., dem Senior-Officer der 7. Escort Group.

Die Luftsicherung besorgten von Gibraltar aus Wellingtons der RAF Squadron 171, bei Kap Ortegal kamen Mosquitos und Beaufighters hinzu. Unmittelbar am Konvoi übernahmen Flugzeuge aus Cornwall den Schutz (RCAF Squadron 422 und Liberators der RAF Squadron 453).

Gegen diesen doppelt und dreifach abgeschirmten Konvoi hatten wir die Gruppen «Schill» I, II und III in drei Querriegeln im Abstand von jeweils etwa einer Tagesreise eingesetzt. Das machte zusammen 23 U-Boote. Der Fliegerführer Atlantik war mit 25 Fernbomben vom Typ HE 177 beteiligt. Es versprach diesmal eine ebenso ausgedehnte wie vielseitige Geleitzugschlacht zu werden.

Am 16. November wurde der Konvoi von einem deutschen Flugzeug zuerst gesichtet und danach noch mehrmals erspäht. In den Morgenstunden des 18. November kam es zum Treffen zwischen den von Süden heraufkommenden Schiffen und den im Norden lauenden U-Booten. Der Schauplatz lag etwa in der Mitte zwischen den Azoren und der portugiesischen Küste.

Einer klaren Mondscheinnacht folgte ein grauer Novembertag. Die Sichel stand noch lange am Himmel, ehe es richtig hell wurde. Leichte Wölkchen zogen auf. Der Wind blies schwach aus Nordost, und als im Laufe des Vormittags die Sonne schien, strahlte sie auf eine See, die den Winden der letzten Tage in leichter Dünung nachschwang. «U 333» bewegte sich unter Wasser. Wenn ich gelegentlich das Sehrohr ausfuhr, klatschten Spritzer gegen die Optik. Der leere Horizont war eine scharfe Trennungslinie, die sich im Rhythmus der Wellen hob und hinter ihren Kämmen wieder verschwand. Die Borduhr zeigte 11.30 Uhr.

Im Boot war es relativ still. In das Glucksen und Plätschern des Wassers mischten sich erst schwach, dann immer stärker andere Geräusche. Die Horcher signalisierten Schiffsschrauben aus südlicher Richtung. Ich liess es sachte angehen und hing mich wieder ans Sehrohr. Nach einer Weile tauchten die Silhouetten einer

Unzahl von Frachtern auf. Vierzehn Reihen von Dampfern kamen in voller Breite mit schäumender Bugwelle geradewegs auf mich zu. Es war ein einmaliger Anblick: der erwartete Geleitzug SL 139/MKS 30. Der Zufall wollte es, dass «U 333» als erstes Boot dem Gegner in die Arme fallen sollte.

Vorneweg zogen zwei Sicherungsfahrzeuge, offenbar Zerstörer. «U 333» lag ungefähr in der Mitte zwischen ihnen und befand sich in einer Angriffsposition, die wahrscheinlich nicht wiederkehrte. Ich brauchte mich nur in den Geleitzug hineinsacken zu lassen und wie ein Hecht im Karpfenteich anzugreifen. Alle Rohre waren klar zum Unterwasserschuss, bewässert und mit geöffneten Mündungsklapfen. Stillhalten, den Gegner nur immer herankommen lassen, und dann auf ihn mit Gebrüll. Aber es verlief alles ganz anders.

Beide Zerstörer signalisierten miteinander. Der rechte zickzackte ununterbrochen, während der linke graden Suchkurs beibehielt. Ich hatte mein Sehrohr wieder draussen, hoffte, dass es bei der leicht bewegten See nicht auffallen würde, und sah plötzlich knapp 30 Meter über Wasser ein Flugzeug an meiner Optik vorbeiflitzen. Gleichzeitig trafen die Ortungssignale des feindlichen Asdic mit ihrem widerlichen Ping-Ping-Ping-Ping voll auf die Bordwand und derart laut, als hätte ich sie selber ausgestrahlt. Wir waren entdeckt. Unwillkürlich hielt alles den Atem an.

Schon drehte der linke Geleiter, es war die Fregatte «Exe», auf uns zu und war im Nu so nahe, dass ich die Einzelheiten an Deck zu unterscheiden vermochte. Ich beabsichtigte einen Dreierfächer in den Geleitzug zu schießen, hatte «Fächer fertig» bereits befohlen und wollte, ungeachtet der drohenden Fregatte, deren Matrosen ich schon hin und herrennen sah, nach den Fehlschüssen nun wirklich auf Nummer Sicher gehen und die Dampfer noch näher herankommen lassen. Noch starrte ich verbissen durchs Sehrohr –, als eine Salve von zehn Wasserbomben mit ohrenbetäubendem Getöse um das Boot klatschte. Wir waren mitten in einen Teppich geraten.

Die Wirkung war fürchterlich und ist schwer zu beschreiben. Schlagartig wurde es finster. Alles fiel aus, sogar die Fahrtmaschinen blieben stehen. Im Strudel der Detonationswellen wurde das steuerlose Boot wie ein Kork gepackt und nach oben gestossen. Ein Krachen und Knirschen, die Welt schien unterzugehen und die Decke von oben zu kommen. Es klirrte und polterte, als sich das Boot auf die Seite warf und alles Lose durcheinanderpurzeln liess. Ich bekam noch den Stahlstropp am Sehrohr zu fassen, dann zog es auch mir die Beine unterm Körper weg. Wir waren gegen den Boden der Fregatte geprallt, die sich nun Stahl auf Stahl über uns hinwegschob. Sicher waren die Engländer nicht weniger erschrocken als wir; denn «nach der Explosion der ersten Salve hörten die Mannschaften im Kesselraum das

Periskop die Seite entlangschrapen». (Precis of Attack by H.M.S. «Exe», Reference: A.U.D. 864/43.)

Sekunden später brachen die Sehrohre ab. Das torkelnde Boot richtete sich auf, stiess mit dem Turm gegen den Rumpf der «Exe» und hatte sofort Wasser in der Zentrale und im Horchraum. Schnell quoll es über die Flurplatten. Im Scheine einer griffbereiten Taschenlampe vom Kartentisch bot sich ein Bild der Verwüstung. Alle Anzeigergeräte hingen lose herunter, das Glas war zersplittert, Glühbirnen zerplatzt. Kabelenden zogen sich in Buchten durch den Raum, die Akkus der Notbeleuchtung waren abgerissen. Noch ehe ich zum Tiefensteuerstand kam, wurde das Boot abermals von schwersten Wasserbomben geschüttelt. Wie ein Stein rutschten wir rückwärts in den nassen Abgrund, der hier 5'000 Meter tief abfiel...

Von Mund zu Mund wurde aus der Maschine der Tiefendruck übermittelt und durch Anblasen mit Pressluft das Fallen des Bootes abgestoppt. Es stieg langsam, dann schneller und schneller und musste wieder geflutet werden, um nicht wie ein Pfeil aus dem Wasser zu schiessen. Lichtkegel von Taschenlampen huschten über Wände, die vor Nässe glitzerten. Es rieselte und floss. Da keine Pumpe mehr funktionierte, wurde das eingedrungene Wasser aus dem tieferliegenden Achterschiff, wo es schon den Stüll des Durchgangsluk überspülte, in Pützen von Hand zu Hand in die Zentralbilge geschüttet. Allmählich schwang das Boot aus der Schräglage in die Waagerechte zurück.

Zum Glück war die Schalttafel noch trocken, es gab keinen Kurzschluss. Wir konnten die herausgefallenen Kippschalter wieder einlegen und bekamen in fieberhafter Eile die E-Maschine in Gang. Wenn auch das Rumoren der Backbord-Schraubenwelle einen Schaden erkennen liess, war ihr erneutes Drehen Musik in unseren Ohren.

Mein KTB sagt: «Entschliesse mich, mit allen Mitteln Boot zu halten und langsam wieder auf Tiefe zu gehen. Ausfälle sehr gross und noch nicht zu übersehen». Aus englischer Sicht waren wir in das «centre of the pattern when it exploded» gelangt und «considered that the U-Boat must have been seriously damaged». Als man um 11.56 Uhr einen Ölfleck gewahrte und eine Probe schöpfte, neigte man dazu, uns als gesunken anzusehen.

Wir aber hatten uns von 60 auf 140 Meter sacken lassen. Derweil zog der ganze Geleitzug der Länge nach polternd über uns hinweg. Das ist in einer solchen Lage etwa der sicherste Platz auf der Welt, zumal jeglicher Horchkontakt im Schraubenwasser verlorengeht. Nichts kann einem passieren, ausser dass vielleicht ein Schiff torpediert wird und einem auf den Kopf fällt.

Kaum aber war die Masse der Schiffe vorbei, überschüttete man uns mit einem wahren Trommelfeuer, wie ich es bisher noch nicht erlebt hatte. Und das will viel

sagen. Das fing mittags an und ging bis um 20.55 Uhr, gleich einem fortwährenden Gewitter, mal näher, mal ferner, die dumpfen Wasserbomben und die helleren Hedgehogs. Und immer wenn man meint, jetzt schlägt's ein und es dreht dann doch ab, wischte man sich den kalten Schweiß von der Stirne. Vom sogenannten Heldentum ist da nicht mehr viel drin. Und wenn endlich die Tortur aufhört und die grosse Stille eintritt, weigert man sich, es zu glauben – und steht mit weiten Augen und wartet auf die nächsten – und keucht und ringt nach Atemluft.

Nur gut, dass uns nicht viel Zeit zum Nachdenken blieb. Es gab zu viel zu tun. Die grössten Schäden wollten behoben werden. Die angestossenen Geräte (Fahrtemess- und Trimmanzeiger, Wasserstände, Manometer, Tiefenmesser) gehörten noch zu den kleineren Übeln. Kaputte Telefone und ein ausgefallenes Radio liessen sich ohne weiteres hinnehmen. Selbst eine zerstörte Feuerleitanlage verlor an Bedeutung fürs Überleben, zumal von allen in den Rohren befindlichen Torpedos die Köpfe eingedrückt waren – und erst recht die Pressstoffkappe meines letzten Zaunkönigs, von dem ich soviel gehalten hatte. Aus dem Plätschern des Wassers im Boot wurden Rinnsale, die man notdürftig lenzen konnte.

Aber dass der Steuerbord-Diesel sich seitswärts verschoben hatte und bald vom Sockel gefallen war, und wir ihn nun im Scheweisse unseres Angesichts mit Balken abstützen und verkeilen mussten, war mehr als bedenklich. Und die verbogene und stark schlagende BB-Schraubenwelle kaum weniger. Um das Unglück vollzumachen, war die Funkstation derart mitgenommen, dass ich trotz dreimaliger Versuche nur ein verstümmeltes Kurzsignal herausbrachte.

Die Luft wurde knapp. Durch unsere körperlichen Anstrengungen hatten wir sie schneller verbraucht als normal. Sie musste durch Kalipatronen und Sauerstoff verbessert werden. Es stank nach Batteriegasen, die Absaugstränge waren gerissen, und nach verwässertem Öl. Schliesslich war der Mief zum Ersticken dick. Auch die Pressluft ging zur Neige. Nach neunstündigen Wasserbombenwürfen, die das Boot gehörig beuteln und immer wieder durch Anblasen ausgeglichen werden müssen, behält man am Ende kaum noch Pressluft übrig. Das Boot liess sich nur noch mühsam in der Schewebe halten, es neigte wieder zum Absacken. Ich musste hoch, ohne Rücksicht auf Verluste. Eine Stunde nachdem die letzte Bombe detoniert und die grosse und vielleicht so trügerische Stille eingetreten war, brachte ich «U 333» an die Oberfläche.

Oben war es dunkel. Es herrschte Seegang fünf bis sechs mit hoher Dünung, in deren Trögen die schmale Silhouette des Bootes sich verbarg. Irgendwo lag ein

Zerstörer, er merkte nichts. Die Wache zog auf, und wir besahen uns den Umfang der äusseren Schäden. Der vordere Netzabweiser war gerissen, die Brückenverkleidung nach vorne heruntergedrückt. Beide Sehrohre waren hinüber, das Angriffsehrohr abgeknickt, das Nachtzielsehrohr gebrochen. Funkpeiler und Flakgeschütze waren fort, wie abrasiert. Das schwankende Boot hatte Schlagseite. Es schwamm nur wenig über Wasser, und ich erschrak noch einmal, soweit man überhaupt noch erschrecken konnte, weil an beiden Seiten Luftblasen heraussprudelten. Offenbar hatten alle Tauchzellen Risse. «U 333» war nur noch beschränkt schwimmfähig...

Die Diesel sprangen nicht an. Trotz wiederholtem Anblasen blieb das Boot nicht an der Oberfläche, sondern schnitt achtern langsam unter. Wir mussten wieder einsteigen, um nicht auf der Brücke eventuell zu ersaufen. Wie immer versuchte ich als Letzter das Turmluk zu schliessen. Es ging nicht zu, es klemmte. Inzwischen ging das Boot ganz unter, und Ströme von Wasser ergossen sich durch die Öffnung. Ich hing noch immer am Rad, bis ich in die Zentrale fiel. Wir bliesen die letzte Pressluft in die Tanks, und das Luk kam ganz langsam wieder aus dem Überschwabbernden Wasser heraus. Ich hatte sehr viel geschluckt, war pudelnass und benommen, aber immerhin noch soweit klar, dass ich mit Hilfe des Zwei W.O. die merkwürdige Ursache des Defektes fand: auf dem Turm lag ein abgeschlagener Schraubenflügel von der Fregatte «Exe», war verrutscht und hatte das Luk blockiert...

Das war die Tücke des Objekts –, als ob man hinterher noch versuchte, uns fertigzumachen. Nach vielen Experimenten bekamen wir endlich den BB-Diesel in Gang, der «langsam voraus» zu laufen anfang, und allmählich setzte auch der Steuerbord-Diesel wieder ein. Mit den Abgasen, die wir in die undichten Tauchzellen drückten, konnten wir dem eindringenden Wasser einigermaßen die Balance halten. Das Boot blieb mehr oder weniger labil und drohte noch immer, uns unter den Füßen wegzusacken. Und irgendwo triff ständig Wasser nach binnenbords, wo wir uns mit den beschädigten Pumpen abmühten. Es blieb uns nichts anderes übrig, als wieder «dynamisch» zu fahren und uns sachte davonzumachen.

Am nächsten Tag, schon auf dem Heimweg, schrieb ich ins KTB «Auftauchen geht schon besser», am übernächsten «-schon erheblich besser, das heisst, ich habe mich an den Zustand des langsamen Absackens gewöhnt». Was zwar Bände spricht, aber noch nichts über die nassen Füsse aussagt. Jawohl, man hatte uns schwer in die Pfanne gehauen. Meine Leute flickten alles, was sich mit Bordmitteln beheben liess. Das war sehr wenig. Und so humpelten wir mit einem Wrack nach Hause. Und navigierten bei allem Eisen ringsum nur nach der Magnetnadel; denn auch der Kreiselkompass war perdu...

Blenden wir zurück auf den Schauplatz des Geschehens. Was war nun das Resultat dieser Geleitzugschlacht SL 139/MKS 30? Ein mehr als mageres, viel Lärm um nichts. In einem Treffen vom 18. bis 21. November 1943, bei dem 23 U-Boote und 25 Fernbomber gegen insgesamt 28 Geleitfahrzeuge und diverse Flieger eingesetzt waren, wurde aus einem Pulk von 66 Handelsschiffen lediglich ein einziges versenkt, der Dampfer «Marsa» (4 405 BRT) von London, und eins beschädigt, die «Delhis» (6 065 BRT) der bekannten Reederei Lampert & Holt von Liverpool. Dazu trug die Korvette «Winchelsea» Schäden davon. All dies von deutschen Flugzeugen, die Gleitbomben geworfen hatten, in den letzten Stunden der dreitägigen Schlacht. Ein U-Boot, «U 515» (Henke) feuerte einen Zaunkönig auf die Korvette «Chanticleer», der beide Maschinen und das Ruder ausfielen. Ein Bergungsdampfer «Salvedo» kam zur Hilfe.

Wir verloren drei Boote: «U 211» durch eine Wellington. «U 536» wurde durch die Korvetten «Nene», «Snowberry» und «Calgary» zum Auftauchen gezwungen und vernichtet. «U 538», von «Foley» und «Crane» behämmert, blieb gleich unten. U-Boote schossen eine Sunderland und eine Liberator ab. Zwei deutsche Flugzeuge fielen herunter, und zwei mussten umkehren.

Von den 23 deutschen U-Booten war nur eines in die Nähe der Handelsschiffe gekommen: – «U 333». Alle anderen waren abgedrängt worden.

Admiral Max Horton, Commander in Chief Western Approaches, bemerkt in einem Resümee vom 23. Dezember 1943 unter Punkt 5): «Es scheint, dass wenigstens zwei, möglicherweise auch drei U-Boote durch Geleitfahrzeuge versenkt wurden. Nur einem U-Boot gelang es, die innere Sicherung zu erreichen. Es wurde von H.M.S. «Exe», Commander G. V. Legassick, angegriffen, bevor es zum Angriff auf den Geleitzug kam. Ein Mangel an Entschlossenheit, mit den Support Forces in Kontakt zu geraten, war auf Seiten der U-Boote augenscheinlich».

Nun, er hatte gut reden. Schliesslich schrieben wir weder 1914 noch 1941. Aber auch seinen eigenen Leuten gegenüber hielt er mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg und ging unter Punkt 20) mit dem Kommandanten der angeschossenen «Chanticleer» ins Gericht. Dieser hatte es versäumt, Abwehrmassnahmen gegen Zaunkönig-Torpedos zu treffen (wovon noch die Rede sein wird), was Horton mit den Worten quittierte: «... diese Angelegenheit wird weiterhin untersucht und die Frage einer disziplinarischen Massnahme gegen den Offizier in Betracht gezogen».

Und doch, irgendwie stimmte es schon. Es zeichneten sich die Fehler einer zu schnellen Ausbildung von U-Boot-Kommandanten ab. Sie mussten möglichst rasch die Plätze der Gefallenen einnehmen und waren nicht gründlich genug vorbereitet worden. Wir Alten nannten das «zu schnell durchgeschossen». Die kurze

Zeit, die sie in der AGRU-Front zubrachten, der Ausbildungsgruppe Front, gab ihnen keine rechte Vorstellung von den tatsächlichen Verhältnissen. Auch überstieg die komplizierte Abwehrtechnik des Gegners zuweilen ihr Auffassungsvermögen. Die feindlichen Abwehrkräfte wiederum hatten nicht nur zahlenmäßig zugenommen. Die Besatzungen hatten durch den langen Krieg manches gelernt, wurden von der Woge des Erfolges getragen und gingen schärfer vor als je zuvor.

Auch das RAF Coastal Command beschäftigte sich mit meinem Boot und schrieb: ««U 333» encountered the outer surface screen and was so severely damaged by depth charges that she barely managed to reach port on 1 December after a nightmare journey ->», dass sie nach einer Alptraum-Reise den Hafen erreichte. Tatsächlich wurde es so etwas wie eine Alptraum-Reise mit einem Boot, von dem ich noch am 24.11. ins KTB schrieb, «dass es nur sehr schwer über Wasser gehalten werden kann. Beide Diesel lösen sich im Ausfallen durch Wasserschlag ab. Überwasserfahrt immer schwieriger wegen Seegang».

Eine kleine Erheiterung brachte der Biskaya-Wetterbericht, der «manchmal etwas nässend» prophezeite, während wir auf der Brücke die überkommenden Seen laut Tagebuch «Vierkant in die Fresse kriegten». Am 27. heisst es «kein astronomisches Besteck, kein Funkpeiler, kein Lot und dicker Nebel, eine schöne Navigation». Der Nebel hatte indes auch sein Gutes, er verbarg uns. Am 1. Dezember stand ich am Geleit, das uns nach La Pallice bringen sollte. Dynamisch fahrend, konnte ich «U 333» nicht stoppen und musste zum Entsetzen des Geleitführers, der mich schon in den Minenfeldern sah, im Kreise drehen, da das Boot sonst abgesoffen wäre. In der Schleuse kamen sie mit Pressluftflaschen angelaufen und pressten mit hohem Druck das Wasser aus den leckenden Tauchtanks, sonst hätten wir uns noch an der Pier auf den Boden gelegt. Dann wurde die Schrottbüchse eingedockt. Ein Wettlauf zwischen Luft und Wasser war zu Ende.

Kaum an Land, erfuhr ich, dass Kasch auf «U 540» irgendwo zwischen Island und Grönland mit Fliegern aneinandergeraten war. Es gab keine Überlebenden. Jener Oberleutnant zur See Kasch, den mir v. Wilamowitz-Möllendorf nach dem «Crocus»-Gefecht zur Verfügung gestellt hatte, damit er mich Blessierten auf der Heimfahrt unterstützen sollte, jetzt war auch er dahingegangen. Die Alten wurden immer weniger. Unter den Mannschaften aber machte mehr denn je das Sprichwort die Runde: «Ali Cremer ist so gut wie 'ne Lebensversicherung». Während wir noch

dem Stützpunkt zustrebten, hatte man 15 «Schill»-Boote zu einer neuen Gruppe «Weddigen» zusammengefasst und im gleichen Gebiet auf ein anderes Grossgeleit SL 140/MKS 31 angesetzt. Jenes war aber ebenso stark durch die 4. und 2. Jagdgruppe des bekannten Commanders Walker R. N. abgesichert, wenn nicht noch stärker, nachdem sich die Gruppe USS «Bogue» mit vier Zerstörern hinzugesellt hatte. Starke Nachtluftsicherungen führten die Jagdgruppen an die U-Boote heran. Indes alle Handelsschiffe ungehindert ihren Weg fortsetzen konnten, mussten wieder vier U-Boote abgeschrieben werden: «U 86», «U 542», «U 600» und «U 648».

Das reichte. Die Gruppe «Weddigen» wurde am 7. Dezember 1943 aufgelöst und die Geleitzugsbekämpfung aufgegeben.

Nach dem schweren Zusammenstoss mit der Fregatte «Exe», die auch ihr Teil abbekommen hatte und ins Dock musste, wurde «U 333» fast zweieinhalb Monate repariert. Ich hielt in den einzelnen Stützpunkten Vorträge über Unterwassertaktik, Verhalten bei Wasserbombenschäden und ähnliche Themen. Zum erstenmal in diesem Kriege war es der Besatzung möglich, Weihnachten und Neujahr im Hafen und zum Teil sogar bei ihren Familien zu erleben. Nach den Strapazen der letzten, haarsträubenden Feindfahrt, auf der jedem von uns das Äusserste abverlangt wurde und «die beispiellose Härte und das Können des Kommandanten und der Besatzung das Boot nach schwersten Ausfällen und Beschädigungen durch Bomben glücklich den Stützpunkt erreichen liessen», konnten sie sich nun erholen. Und wir hatten als anerkannten Erfolg vom 31. Oktober einen Zerstörer im Kasten...

Doch das dicke Ende kam nach. Sehr viel später sollte sich herausstellen, dass mein stolzer Zaunkönig ein sogenannter Nah-Detonierer gewesen war, der unmittelbar hinter dem Zerstörer wie eine Seifenblase platzte und ihn nur durchschüttelte. Dass ich das Schiff mit dem Sehrohr nicht mehr gefunden hatte, musste wohl am Seegang gelegen haben.

Mir ging es nicht alleine so; denn das unkontrollierbare Verhalten des T 5 weitete sich zu einem Debakel aus, das dem Versagen des Torpedos G 7e im ersten Kriegsjahr gleichkam. Dessen elektromagnetische Zündung hatte häufig im kritischen Moment ausgesetzt und den damaligen Assen das Gefühl vermittelt, mit einem «Holzgewehr zu kämpfen». Der geräuschempfindliche Zaunkönig verhielt sich ebenso launisch und unberechenbar. So waren die angeblichen Erfolge der «Leuthen»-Gruppe, die mit 24 Zaunkönig-Schüssen 12 Zerstörer versenkt und wahrscheinlich drei weitere beschädigt haben wollte, katastrophale Überschätzungen aus der Sicht des Augenblicks. In Wirklichkeit hatte sie sechs Handelsschiffe und drei Geleitfahrzeuge versenkt und eins angeschossen. Es hatte zwar reichlich geknallt, aber nicht weniger als 14 Zaunkönige waren im Schraubengeräusch des

gegnerischen Kielwassers detoniert oder zu spät krepirt. Der Gegner hatte aus guten Gründen stillgeschwiegen und uns im Glauben an die Wunderwaffe bestärkt...

Die Auswertung von Kriegstagebüchern und anderen Unterlagen durch den bekannten deutschen Marineexperten Professor Jürgen Rohwer ergab, dass von den 610 abgefeuerten Zaunkönigen allerhöchstens ein Drittel getroffen hatte.

Zur Wirkungsweise selbst: Ein fahrendes Schiff sendet unter Wasser Schallwellen in einem breiten Frequenzband aus, je nach seiner Geschwindigkeit und Bauart. Im Bereich des Ultraschalls konzentriert sich die Abstrahlung auf die Schiffsschrauben. Der akustische Torpedo war auf einen Mittelwert in der Frequenz von etwa 24,5 Kilohertz abgestimmt, und die Engländer haben einfach durch eine Veränderung der Geschwindigkeit die Frequenz des Zaunkönigs ausmanövriert. Wirbelndes Kielwasser und Wellenschlag haben zuweilen den T 5 zurückgedrängt und seine empfindliche Zündpistole zu früh bzw. zu spät ausgelöst. Detonationen im Kielwasser täuschten Treffer und Versenkungen vor. Verzögerungen in der automatischen Steuereinrichtung konnten den Radius verändern und den Torpedo auch vorbeilaufen lassen. Er konnte Haken schlagen und theoretisch zu den Geräuschen des eigenen Schiffes zurückkehren. Alles in allem handelt es sich um komplizierte physikalische Vorgänge, die zum besseren Verständnis vereinfacht werden müssen. Ich erhielt über den T 5 sehr interessante und vielsagende Ausführungen von Männern, die damals für seine Konstruktion verantwortlich waren.

Der eigentliche Grund des Versagens aber war wohl der, dass der T 5 zu früh eingesetzt wurde. Wir U-Boot-Kommandanten haben immer wieder auf einen modernen Torpedo zum «Knacken» der Geleiter bestanden. Daraufhin hat man uns dieses hervorragende Instrument gegeben, das zwar geregelt, aber noch nicht eingeschossen war. Es sollte eben alles schnell gehen, wie bei unserem personellen Nachwuchs, und so bekamen wir eine noch nicht frontreife Waffe in die Hand gedrückt. Hätte man noch einige Monate gewartet und weitere Versuche angestellt, würde alles anders ausgesehen haben. Ende 1943 war der Optimismus der U-Boot-Führung in Sachen Zaunkönig geschwunden. Erst Ende 1944 war er so weit, dass man eine grössere Anzahl von Treffern erzielte.

Vom britischen Ministry of Defence, Naval Historical Branch, bekamen die Autoren dieses Buches auf eine diesbezügliche Anfrage am 15. Juli 1981 (D/NHB/4/2/66) noch folgende aufschlussreiche Informationen zum Thema GNAT (wie die Alliierten den T 5 bezeichneten).

«(Schon) vom Anbeginn des Krieges wurde erwartet, dass die Deutschen einen akustisch treffenden Torpedo einführen würden. 1942 beschrieb ein deutscher Soldat während eines Verhörs Einzelheiten von Versuchen, welche die Entwicklung

einer solchen Waffe anzeigten, und Anfang 1943 sprachen Überlebende von U-Booten von einem neuen Torpedo, der bald zur Anwendung kommen sollte, während im August (des gleichen Jahres) andere Überlebende davon redeten, dass seine Einführung unmittelbar bevorstünde.

Er wurde zuerst im September gegen die Konvois ON 202 und ONS 18 eingesetzt. Zu dieser Zeit schätzten wir seine Höchstgeschwindigkeit auf 25 Knoten und seinen «homing radius» auf 500 Yards (460 Meter). In den frühen Morgenstunden des 20. September 1943 wurde H.M.S. «Lagan» während einer U-Boot-Jagd beim ON 202 torpediert, konnte aber noch den Hafen erreichen. Als Schlussfolgerung nahmen wir an, dass der Torpedo aus dem Heckrohr auf den Verfolger des U-Boots gefeuert wurde, und nachdem die eingestellte Entfernung gerade abgelaufen war, solange kreisen würde, bis der Geleiter entdeckt war. Es wurde angenommen, dass der Torpedo gewinkelt (gesteuert) werden konnte und üblicherweise nachts über Wasser und tags aus Sehrohtiefe gefeuert würde. (Unsere) Gegenmassnahmen beruhten auf der Annahme, dass der Torpedo defensiv und nach Taktik und Wichtigkeit unterschiedlich benutzt würde.

Unter Berücksichtigung des Vorerwähnten wurden «steuer seitwärts», «langsame Sicherheitsfahrt» und «schnelle Sicherheitsfahrt» vorgeschrieben...»

Die Briten haben also die Wirkungsweise des T 5 sehr bald erkannt, und indem sie ihre Geleiter absichtlich zu schnell oder zu langsam laufen liessen, blieben sie ausserhalb jener Schallfrequenz von 24,5 Kilohertz, auf die der Zaunkönig ansprang. Um es in ihrer Sprache auszudrücken: on the safe side...

Angeregt durch die fortschreitende Technik, durch widersprüchliche Ratschläge und auch Fehlschläge, befahl Grossadmiral Dönitz Ende 1943 die Bildung eines wissenschaftlichen Führungsstabes der Kriegsmarine in Berlin. Schon vor 1942 hatte er eine engere Verbindung zwischen aktuellen Fronterfahrungen und technischer Forschung gefordert und wäre damit dem Beispiel der Briten gefolgt, die regelmässige und sehr effektive U-Boot-Bekämpfungssymposien abhielten, an denen operative Führer, Frontoffiziere und Techniker teilnahmen. Sie waren sehr viel früher darauf gekommen, in Operational-Research-Gruppen Wissenschaftler zur Beratung heranzuziehen und sich deren Methoden zur Analyse von Operationen und Entwicklung neuer Verfahren zu bedienen. Aber alle entsprechenden Vorschläge Dönitz' waren vom damaligen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Grossadmiral Raeder, abgelehnt worden. Obwohl, wie Prof. Rohwer meint, «ein guter und erfahrener Hochfrequenztechniker als Beobachter im BdU-Stab sicher man-

che Entwicklungen aus dem unmittelbaren Kontakt mit rückkehrenden U-Boot-Fahrern und der Führung hätte sehr viel früher erkennen können, als die auf diesem Gebiet zwangsläufig als «Amateure» agierenden Offiziere».

Jetzt versuchte Grossadmiral Dönitz diese unmittelbare Verbindung zwischen Front und Forschung zu knüpfen und berief Professor Küpfmüller zum Leiter des Wissenschaftlichen Führungsstabes, «der unsere technische Unterlegenheit ausgleichen und die Kampffähigkeit des U-Bootes wieder hersteilen sollte, die uns der Gegner nicht durch überlegene Taktik oder Strategie, sondern durch seine Überlegenheit auf technischem Gebiet» genommen hat.

War es doch schon wieder soweit, dass das neue deutsche Naxos-Radar-Warngerät, das auch das Zehn-Zentimeter-Radar der Alliierten erfasste, durch ein allerneuestes Radargerät auf der noch kürzeren Drei-Zentimeter-Welle ausgetrickst werden sollte, und daraufhin geändert werden musste. Ausserdem besaßen die Alliierten schon ein Abwehrgerät gegen den T 5 und obendrein ebenfalls einen ziel-suchenden Torpedo, den sie liebevoll Fido nannten. Es war dies eine tödlich sichere Waffe, technisch als «Mark 24 Mine» bezeichnet, die sie im Bombenschacht von Flugzeugen mitführten und der bereits eine Reihe von U-Booten zum Opfer gefallen waren. Sie wurde so «streng geheime» gehalten, dass wir bis Kriegsende überhaupt nichts davon erfuhren. Es war also in dieser und jener Beziehung schlimmer als angenommen. Und was den Wissenschaftlichen Führungsstab betraf, so ist unter anderem auch Prof. Rohwer der Ansicht, dass er sich praktisch erst auswirkte, als der U-Boot-Krieg bereits entschieden war...

Hatten deutsche U-Boote im ersten Halbjahr 1943 noch rund 1'700'000 Tonnen versenkt, so waren es im zweiten Halbjahr nur noch 500'000 Tonnen, noch nicht einmal ganz soviel wie im Monat März. In völliger Verkennung der Dinge sagte Hitler in seiner Neujahrsansprache im Januar 1944:

«Die offensichtliche Flaute des U-Boot-Krieges ist auf eine einzige technische Erfindung des Gegners zurückzuführen. Wir sind dabei, sie zu neutralisieren und sind überzeugt, dass das in ganz kurzer Zeit geschehen wird».

Und Grossadmiral Dönitz am 20. Januar 1944:

«Der Tag wird kommen, an dem ich Churchill einen erstklassigen U-Boot- Krieg bieten werde. Die U-Boot-Waffe ist an den Rückschlägen des Jahres 1943 nicht zerbrochen. Im Gegenteil, sie ist stärker geworden».

«Claridge» und «Sheherezade» – Kennt der Gegner Infra-Rot? – «Remy» und der Widerstand – Kurs Nordkanal – Über Kreuz mit Walkers 2. Support Group – Täuschungsmanöver – Der «Foxyer» – Am Vorabend der Invasion.

Auf der Durchreise nach Deutschland ergab sich in Paris die Gelegenheit zu einem Erfahrungsaustausch mit Kapitänleutnant Werner Henke von «U 515». Henke war derjenige, der bei der grossen Geleitzugsschlacht im November die Korvette «Chanticleer» mit einem T 5 ausser Gefecht gesetzt hatte. Wir trafen uns im Hotel «Claridge» und sprachen über das, was uns am meisten bewegte: die Wasserbombenverfolgungen des Gibraltar-Konvois.

Darüber liess sich nun allerlei sagen. Wir stimmten schliesslich darin überein, dass die bisher scheinbar bombensichere Wassertiefe von 200 Metern und mehr nach dem neuesten Stand der Dinge ein Risiko war, sobald der Gegner erst einmal ein U-Boot erfasst hatte. Denn er hatte inzwischen gelernt, nicht nur den Ort, sondern auch die exakte Tauchtiefe des Bootes festzustellen und sich darauf einzuschliessen. Er warf seine Wasserbomben nicht mehr grob gepeilt auf zwanzig oder vierzig Meter, vielmehr der Etage des Bootes entsprechend und verstreute sie über eine ganze Fläche. In der bisher so sicheren 200-Meter-Tiefe aber genügte schon ein kleiner Riss, das kleinste Loch von Daumenbreite, um einen Wasserstrahl mit zwanzig Atmosphären Druck ins Boot schiessen zu lassen, der sich mit Pfropfen und sonstigen Bordmitteln nicht mehr abstoppen liess. Das Boot musste hoch.

Deshalb wollten wir in Zukunft Ausweichmanöver fahren, denen der Gegner nicht so schnell zu folgen vermochte und hinterherhinkte. Das heisst, kurz hintereinander wechselnde Tiefen ansteuern und den Kurs häufig ändern. Ausserdem nahmen wir uns vor, den in der Feindpropaganda zwar belachten, aber doch wohl ernstgenommenen «Bold» auszustossen, die Wasseroberfläche mit Luftblasen, Uniformfetzen, Putzlappen und dergleichen zu überschwemmen und einen Treffer vorzutäuschen. Werner Henke hat nicht mehr viel von dieser Taktik gehabt. Wenige Monate nachdem wir uns trennten, wurde sein Boot auf der Gibraltar-Route von der Support Group USS «Guadalcanal» versenkt. Er selbst geriet in Gefangenschaft und wurde bei einem Fluchtversuch von einem Wachtposten erschossen.

Wir waren die beiden letzten Kommandanten gewesen, die seit 1941 von Westfrankreich aus im Atlantik gekämpft hatten, und nun war nur noch ich alleine übriggeblieben.

Das «Claridge» war und ist noch heute eine Nobelherberge auf den Champs-Élysées, damals reserviert für Generäle und Ritterkreuzträger. Wir dekorierten U-Boot-Kommandanten pflegten dort abzusteigen. War ein Boot von Feindfahrt zurückgekehrt, blieb uns gerade noch soviel Zeit, um auszuschlafen und den Friseur aufzusuchen. Während hinter uns die Besatzung das Boot restlos ausräumte und die leere Hülle den Werfleuten zur Reparatur übergab, sassen wir schon im Zuge nach Deutschland, um dem BdU mündlich Bericht zu erstatten. Für das Umsteigen in Paris, vom Gare de Montparnasse zum Nordbahnhof, gönnte man uns einen Tag Pause. Erst hier kamen wir wieder richtig zu uns und verfielen alleine durch den blossen Kontrast auf der Stelle dem Zauber dieser einmaligen Stadt.

Das Paris von 1944 war nicht mehr das Paris nach dem Frankreichfeldzug. Die grosse Hakenkreuzflagge auf dem Eiffelturm gab es nicht mehr, und das Siegerlächeln der Besatzer hatte seinen Glanz eingebüsst. Auf den Boulevards und den weiten Plätzen tummelten sich nicht mehr so viele deutsche Uniformen wie ehemals. Die Tide floss zurück. Über dem Nachtleben lag der Schatten der Verdunkelung, in den bekannten Cafés und Restaurants bestimmten Lebensmittelmarken den Verzehr, und Fahrradtaxen ersetzten die Autos. Die Mode war von gestern, die Farben verblichen, Pariser Charme und Chic hatten Patina angesetzt, und der Louvre blieb geschlossen. Wir sahen das alles nicht. Noch immer bestimmte Notre-Dame das Bild der Cite, und die überfüllte Metro fuhr wie eh und je. Das Leben pulsierte, und bekannte Künstler wie Maurice Chevalier und andere gastierten vor den Deutschen. Was ihnen die Resistance sehr bald schon übel ankredete.

Wir aber bemerkten weder die Verschmutzung noch die Verknappung, noch die Spuren eines unvermeidlichen Verfalls nach vier langen Kriegsjahren. Nach mörderischen Kämpfen in klösterlicher Enge entstieg uns ein nasser Abgrund, in dem ausser der Brückenwache niemand mehr die Sonne gesehen, frische Luft geatmet, geschweige denn eine Zigarette geraucht hatte und fanden uns, aller Gefahr enthoben, über Nacht in einer schier heilen Welt mit all ihren Menschen. Wir –, mit bleichen, grünlich schimmernden Gesichtern und tiefen Rändern unter den Augen, dass man uns in der Reception des «Claridge» nachdenklich anstarrte.

Der Gegensatz war überwältigend. Schon der Luxus des Liegens in einem breiten Bett, ohne die Notwendigkeit im Halbschlaf ständig auf verdächtige Geräusche achten zu müssen. Ledig der Umklammerung von «U 333», wo nicht einmal jeder eine Koje hatte und die Freiwache in die noch warme Koje der Wache kroch, sich auf die Flurplatten bettete oder in eine Ecke kauerte. Wieder einmal imstande zu sein, lässig zu baden, mit Frischwasserdusche und einer Sprüh Eau d'Orsay, anstelle des flüchtigen Waschens mit Seewasserseife, die den penetranten Geruch von Treiböl angenommen hatte. Sauna und Sportgeräte im Keller des «Claridge» halfen unsere, der Bewegung entwöhnten Körper wieder geschmeidig zu machen. Und wer genoss etwa nicht die selbst in diesen Zeiten noch gepflegte französische Küche, nachdem an Bord innerhalb der ersten acht Tage der Frischproviant aufgegessen war, und von da ab alles aus der Dose stammte und, angereichert durch sogenanntes Bratlingspulver, sich durch gepflegte Einförmigkeit auszeichnete, bis es einem buchstäblich hochkam.

Paris bedeutete Vergnügen und Vergessen, wenn auch nur für 24 Stunden. Das Stammlokal der U-Boot-Kommandanten war die «Sheherezade» auf dem Montmartre, ein Nachtlokal im altrussischen Genre (was man sich so darunter vorstellte) und mit einer Band, die auf Balalaika und Xylophon friedensmässige Schlager von sich gab. Der Besitzer, ein Emigrant, war uns besonders zugetan. Er hatte unter dem Zaren als Leutnant bei den Preobraschenskij-Dragonern gedient. Die Länge unseres Krieges belebte natürlich auch seine militärische Karriere wieder, und als ich ihm zum letztenmal begegnete, war er schon zum ehemaligen Rittmeister und Schwadronschef avanciert.

Meine Anwesenheit sprach sich wie ein Lauffeuer herum. Im Nu war ich von hübschen jungen Damen umgeben, Töchtern weissrussischer Emigranten. Um auch nicht den geringsten Zweifel aufkommen zu lassen, trugen sie alle milieugerechte Namen wie Olga, Tamara, Tatjana, Sonja, Anna Karenina und erhoben Anspruch darauf, hochwohlgeboren und adelig zu sein. Dieser Anspruch pflegte sich im Laufe der Nacht auch in der Wahl der Getränke auszudrücken. Natascha war blond und hatte schulterlange, gewellte Haare. Nun, was soll's

Tamara war immer für mich da. Sie lud Freundinnen und Freunde ein, bestellte für mich und arrangierte im Handumdrehen ein rauschendes Fest. Bald war das Lokal proppenvoll und wurde geschlossen. Sekt, Musik und Tanz sorgten für hemmungslose Fröhlichkeit, so auf der mittleren Ebene zwischen Kutteldaddeldu und dem erlösten Prinz von Homburg: Seit ich mein Grab sah...

Wenn Tamara für mich sang ein blonder Engel mit spitzenbesetztem Organa-

kleid (ich habe sie immer nur in diesem einen Kleid gesehen oder barfuss bis zum Hals), wenn also Tamara für mich sang, war alles mäuschenstill. Sie war keine grosse Sängerin, sie war eine «Disease». Ich aber, noch den Takt der Diesel in den Ohren, fand ihre Stimme wunderschön und war begeistert. Ausserdem vertrug ich nicht viel. Nach der langen Enthaltbarkeit auf See genügten zwei, drei Cognaks, mich in Euphorie zu versetzen. Hurra –, wir leben!

Dafür sofften die «Russen» nach Strich und Faden. Tamara lud ein, und ich bezahlte. Noch 'ne Runde für die Bande, mir war alles egal. Jubel, Trubel, Heiterkeit. Die Batterie der leeren Flaschen wurde immer länger. Nur hatte ich leider kein Geld bei mir. Das tat jedoch unserer Fröhlichkeit keinen Abbruch, ich hatte Kredit. Tamara machte die Rechnung auf, und ich unterschrieb, mir war alles egal. Das Duplikat legte man mir mit grösster Sorgfalt in mein Soldbuch («... ist eine Urkunde. Zu Eintragungen sind nur Dienststellen der Wehrmacht befugt...»). Adieu, bis zum nächstenmal.

Nach dem viel zu kurzen Pariser Intermezzo brachte mich der Berliner Zug in die rauhe Wirklichkeit zerstörter Bahnhöfe und zertrümmerter deutscher Städte zurück. Die dort lebten hatten andere Sorgen. Nach dem Vortrag beim Grossadmiral gab es ein bescheidenes Eintopfessen im Stabe. Dönitz bestand darauf, dass nur die vorgeschriebenen Rationen serviert wurden. Mir verging der Appetit, weil mich allmählich meine Schulden in der «Sheherezade» zu drücken begannen. Nach tausendundeiner Nacht, besonders nach dieser einen Nacht, war wieder alles so ernst und voller Sorgen. Von mir aus wagte ich es nicht, darauf anzuspielden.

Als wir dann alleine waren, kam die erwartete Frage: «Hast Du einen Wunsch, Cremer?» Dönitz duzte seine «alte Garde» noch immer.

Aufatmend kramte ich meinen Schuldschein aus der Tasche und erschrak über die Höhe der Summe, die mir beim Unterschreiben so gleichgültig gewesen war. Anscheinend hatte ich mich im Komma versehen. Dönitz bemerkte mein Zögern. «Na, was ist -?»

Wortlos überreichte ich ihm das Duplikat. Der ObdM schaute gar nicht hin, er rief nur seinen Schwiegersohn heran: «Hessler, bring die Angelegenheit für Cremer in Ordnung».

Meine nächste Feindfahrt war schon vorbestimmt. Sie sollte zum North Channel führen, und Dönitz wusste, was das bedeutet... Bei dieser Gelegenheit traf ich auch

den Physiker Professor Küpfmüller. Es war ein Mann in mittleren Jahren, der nunmehr als Leiter des wissenschaftlichen Führungsstabes zu jeder Lagebesprechung hinzugezogen wurde und das direkte Gespräch mit den Frontleuten suchte, was sich positiv auswirkte.

Wir konnten es uns damals nicht erklären, dass wir über Wasser immer öfter vom Gegner geortet wurden, ohne dass unser verbessertes, alle gebräuchlichen Wellen erfassendes Naxos-Warngerät, die «Wanze», W.Anz.G 1 von Hagenuk, Radarimpulse anzeigte. Da wir noch immer nichts vom Huff/Duff-Peiler erfahren hatten, suchten wir nach plausiblen Erklärungen und verfielen schliesslich darauf, dem Gegner das Infrarot-Verfahren zuzuschreiben. Es gibt auf diesem, damals noch neuen Gebiet zwei Möglichkeiten. Beim aktiven Verfahren wird ein unsichtbarer Infrarot-Strahl ausgesandt. Sobald der Durchgang eines Menschen oder irgendeines Gegenstandes (z. B. eines Schiffes) diesen Strahl unterbricht, wird dies durch Reflektion wahrgenommen. Nun trifft es auch physikalisch zu, dass umgekehrt jeder Gegenstand von sich aus Infrarot-Energie ausstrahlt. Ihre Menge und spektrale Verteilung hängt vom Material und dessen Temperatur ab. Der Gegenstand selbst, seine Bewegung und seine Richtung zeichnen sich auf einem Empfänger ab. Dieses sogenannte passive Verfahren eröffnet gute militärische Auswertungsmöglichkeiten, zumal das Objekt bzw. der Betroffene nichts davon merkt. Gegenüber der Radar-Ortung ist das Infrarot-Verfahren mit Warngeräten nicht feststellbar. Es hat einen Überraschungseffekt.

Heutzutage sind Infrarot-Schaltungen gang und gäbe, bei Lichttelefonie und Lichtschranken wie automatischen Türöffnern, Überwachungsanlagen, Alarmauslösern. Leider standen uns damals nicht genügend Arbeitskräfte, Hilfsmittel und Materialien zur Verfügung, um mehr als einige Versuchsgeräte für den militärischen Gebrauch herzustellen. Einige dieser Infrarot-Apparaturen waren am Kanal eingesetzt. Sie dienten dazu, den Schiffsverkehr unter der englischen Küste zu kontrollieren. Mit ihnen gelang es im passiven Verfahren, die Anzahl der Schiffseinheiten, ihre Fahrtrichtung und Geschwindigkeit festzustellen. Egal ob bei Tageslicht oder in rabenschwarzer Nacht, oder bei diesigem Wetter. Das infrarote Auge durchdrang fast alles.

Die deutschen Fernkampfbatterien bedienten sich seiner, die Flakscheinwerfer tauchten unverhofft gezielt Flugzeuge in grelles Licht, die Artillerie traf auch im Dunkeln. Damals war Deutschland in der Infrarot-Forschung führend und Weltspitze, ohne es zu wissen! Der Entwicklung entsprechend neigte man dazu, beim Gegner gleiche Kenntnisse vorauszusetzen. Es war ein Trugschluss, im Vergleich zu uns wussten die Alliierten äusserst wenig. Und so gehörte es nach dem Zusammenbruch Deutschlands zu ihren ersten Schritten, ihren Nachholbedarf zu decken.

Das heisst, sich alle nur greifbaren Unterlagen zu besorgen und die auf diesem Gebiet tätigen Wissenschaftler zu kassieren, an der Spitze Dr. phil. habil. Dr. Ing. e. h. Edgar Kutzscher.

Nachdem sie schon in den Jahren davor ein Infrarot-Gerät samt Bedienungsmannschaft an der Kanalküste von einem Schnellboot kidnappen liessen und einen holländischen Spion in das Entwicklungslabor von Dr. Kutzscher geschleust hatten...

Es gab damals ein weitverbreitetes Plakat, das die Silhouette eines Lauschers zeigte und vor unbedachten Äusserungen und Plaudereien warnte: Achtung, Feind hört mit! Die Anwesenheit vieler Fremdarbeiter im Reichsgebiet, ihre Beschäftigung auch in der Rüstungsindustrie, hatte die Möglichkeiten für Spione und Saboteure ausserordentlich erweitert. Das galt erst recht für das besetzte Frankreich, wo sich die anfängliche Resignation schon längst in Resistance verwandelt hatte und wo uns Millionen Augenpaare auf die Finger sahen. Und wo die plakatierten Lauscher durchaus nicht schwarz waren, vielleicht sogar blond und langhaarig.

Nach ihrer schnellen Niederlage 1940 war den Franzosen jeder Widerstand sinnlos erschienen und man hatte sich zu arrangieren versucht. Das ging bis zur offenen Kollaboration, wie es beispielsweise bei der Produktion des Radar-Warngerätes Metox in Paris der Fall war. Und es ging von höchster Ebene bis hinunter zu Hilfskräften, die für deutsche Dienststellen arbeiteten. Es gab sogar ein Hand in Hand mit der deutschen Spionageabwehr oder später mit der Gestapo, die sich nicht scheute, Angehörige der Unterwelt für ihre Zwecke einzuspannen. Und es gab Agenten, die für beide Seiten tätig waren.

Doch mit der Länge des Krieges und dem Nachlassen der deutschen Erfolge wuchs der französische Widerstand, erweckt und geschürt durch das National-Komitee der Freien Franzosen des Generals de Gaulle in London. Die psychologische Kriegsführung von jenseits des Kanals setzte ein, im Äther und mit Flugblättern. Einer der ersten Mitstreiter des Generals war «Remy», der 1940 mit nach drüben gegangen war und dort zunächst über den Rundfunk zum Widerstand aufforderte. Über Portugal und Spanien zurückkehrend, begann er in Frankreich eine Organisation aufzubauen und Informationen nach England zu übertragen. Von den Briten wurden Funkgeräte an Fallschirmen abgeworfen, und zeitweilig bestand sogar eine direkte Verbindung zu den Scilly-Inseln durch Fischereifahrzeuge. Die Resistance formierte sich allmählich als Ausdruck des Volkswillens. Hinzu kam die patriotische Haltung der Kirche, die sich von Anfang an zum Widerstand bekannte. Unterschiedliche Gruppen entstanden, wurden zerschlagen, bildeten sich

aufs neue. Es wimmelte von Agenten, so dass ab Herbst 1943 der personalbeschränkten deutschen Abwehr die Dinge über den Kopf wuchsen.

Natürlich waren unsere U-Boot-Basen von Anfang an Schwerpunkte der Spionagetätigkeit. Remys Organisation nahm einen derartigen Umfang an, dass kaum noch etwas in den Atlantikhäfen geschah, was nicht nach England gemeldet wurde. Alleine in Bordeaux unterhielt ein im U-Boot-Stützpunkt beschäftigter Ingenieur eine Gruppe von 30 Spitzeln. Es brauchte sich nicht einmal um die Teilnahme an so gewaltsamen Unternehmen wie den britischen Überfall auf St. Nazaire zu handeln, oder um Anschläge auf Treibstoffbehälter. Aus vielen kleinen und oftmals auf den ersten Blick unbedeutenden Bruchstücken, die dem Gegner zugetragen wurden, gewann dieser einen Überblick. Ob ein Hafentotse in Bordeaux das Ein- und Auslaufen unserer Einheiten registrierte, ob ein Strassenfeger vor dem Bahnhof von St. Jean die nach Deutschland gehenden Eisenbahnzüge meldete, ob Tiefbauer in Brest grosse Dalben zum Festmachen deutscher Schlachtschiffe rammen (denen die Engländer später Flugzeuge auf den Hals schickten) oder ein Spion die Wandstärken unserer U-Boot-Bunker auskundschaftete, alles wurde chiffriert und nach drüben gesendet. Dafür sorgte unter anderem ein ehemaliger Funkmeister der französischen Marine in Angers. Als die RAF sich bei ihren Angriffen auf die U-Boot-Basen durch künstlichen Nebel behindert sah, wurde ihr wunschgemäß die chemische Formel des Gases aus der französischen Fabrik übermittelt, die wiederum mit uns kollaborierte. Und als es einem ehemaligen Ingenieur-Offizier gelang, während einer Frühstückspause Pläne der Stützpunkte Brest, Lorient, St. Nazaire, La Pallice und Bordeaux aus einem Panzerschrank zu nehmen und zu fotografieren, fanden auch die Mikrofilme den Weg über den Kanal. Gemessen an derartigen Wagnissen war das Übermitteln von Fussballwettkämpfen der Marine-mannschaften, deren Ergebnisse dann vom Atlantiksender verbreitet wurden, ein Kinderspiel.

Auch als ich Mitte Februar 1944 meine sechste Feindfahrt mit «U 333» antrat, erhielt der Gegner davon Kenntnis und notierte am 20. Februar: «U-333 was detected in Bay of Biscay outbound to the North Channel for inshore reconnaissance patrol». Damit war alles gesagt.

Mein Eins W.O. war wieder Hans-Jürgen Dobinski, genannt «Max», der schon 1941 als Fähnrich bei Vati Schultze gedient hatte und auf der letzten Reise, wo es im Nebel und danach mit der «Exe» hart zuing, mit an Bord gewesen war. Ein Mann, auf den man sich verlassen konnte. Das war vielleicht mehr denn je nötig;

denn unsere Fahrt versprach eine Gleichung mit vielen Unbekannten zu werden.

Der North Channel (Nordkanal) ist die Durchfahrt zwischen der Nordspitze Irlands und Schottland. Hier wird der weite Atlantik ein relativ flaches Gewässer, von Klippen und Inseln besäumt und an der engsten Stelle nur zehn Seemeilen breit. Als nördliches Tor zur Irischen See und den britischen Westhäfen wurde sie von Geleitzügen benutzt, die den feindnäheren südlichen Zugang scheuten. Hier, vor der Höhle des Löwen, konnte man sie abfangen oder ihnen auch noch jetzt das Fürchten lehren. Inshore reconnaissance –, das hiess Beobachten des Schiffsverkehrs und möglicher Angriff unter einer Küste, die nicht zum neutralen Irland gehörte und von den britischen Seestreitkräften vom nahen Londonderry aus behütet und deren Durchfahrt mit Minensperren verriegelt wurde. Niemand konnte wissen, was uns vor dieser «kyle» und an dieser «muH» (die irischen Worte für Meerenge und Landspitze) erwartete. Es fehlten Erfahrungen der jüngsten Zeit.

Es sah nicht danach aus, als wäre diesmal ein Blumentopf zu gewinnen. Das machte sich sowieso schon keiner von uns mehr vor. Nicht etwa wegen des Fehlstartes, zu dem uns eine starke Ölspur verhalf, so dass wir wieder umdrehen mussten, reparierten und im «Ältestenrat» von Kommandant, Leitendem Ing. und dem Obermaschinenisten uns gegenseitig versicherten, dass sich alles mit der Zeit beheben würde. Auf ein Neues! Doch kaum hatten wir die Nase oben, jagten die Fliegerwarnungen des neuen Naxos-Gerätes uns wieder hinunter. Und das in schnell aufeinanderfolgenden Intervallen von bisweilen nur wenigen Minuten. Es ging wie in einem Fahrstuhl: Rauf – runter, rauf – runter! Nur verloren wir hierbei neben der Lust allmählich auch die Luft zum Anblasen. Das zwang mich schliesslich, nach Süden durchzustossen und auf einen Umweg. Irland und Schottland lagen noch in weiter Ferne.

Wir unterliefen die Biskaya, gelangten nach Westen, wurden einer neugebildeten Gruppe «Preussen» zugeteilt, in bestimmte Angriffsräume und Wassertiefen befohlen. Verfehlten Geleitzüge, hörten Wasserbomben, wurden von wechselnden Frühjahrswetterlagen wechselnd durchgeschüttelt und sahen uns die ersten vierzehn Tage vom ursprünglichen Auftrag eher abgelenkt als gefördert. Bis in der Nacht vom 6./7. März 1944 der erwartete Funkspruch einging, der «U 333» freisetzte: «Cremer scheidet aus Gruppe Preussen aus. Freies Manöver wie vorgesehen».

Wir suchten keine Händel. Die Tücke des Objektes kennzeichnete die folgenden Tage. Das 3,7-Flakgeschütz streikte, das Naxos-Gerät fiel aus, und das Angriffsschrohr liess sich infolge der schweren Erschütterungen nur noch mit Anstrengung drehen. Das Kriegstagebuch las sich schon wie eine Reparaturliste. Wir marschier-

ten mehr unter als über Wasser, kamen daher mit sparsamer Fahrt nur langsam vorwärts, erreichten aber trotz des verrückt spielenden Kompasses die Grossquadrate AL und AM im Norden und das Vorfeld des Nordkanals.

Dem hellen Mondschein folgten dunkle Nächte, wie ich sie just brauchte, um nachts auch mal auftauchen zu können. Begleitet von schwachem Meeresleuchten und den ersten Nordlichtern näherten wir uns vorsichtig dem Minengürtel an der Einfahrt des North Channel, als das aufgetauchte Boot in den Morgenstunden des 21. März von einem Flugzeug geortet wurde. Das Flugzeug war nur ein Vorbote und unsere Anwesenheit ein Stich ins Wespennest.

Zehn Tage zuvor hatte die 2. Support Group unter dem bekannten Captain F. John Walker Londonderry verlassen und befand sich mit dem Flugzeugträger H.M.S. «Vindex» im Nordatlantik, wo sie «U 653» (Hans-Albrecht Kandier) versenkte. Johnnie Walker, ungeachtet seines behäbigen Whisky-Namens («Still going strong») mit vierzehn anerkannten Versenkungen der erfolgreichste U-Boot-Killer der Royal Navy, hatte eine Angriffstaktik entwickelt, die viele Stunden und grösste Hartnäckigkeit erforderte, aber am Ende fast ausnahmslos zum Ziel führte. Während im Anfangsstadium der Schlacht um den Atlantik einige wenige Geleiter nur kurze Gegenattacken gegen angreifende U-Boote machen konnten und sich beeilen mussten, zum Konvoi zurückzukehren, war es bei Walker umgekehrt. Mehrere Geleiter gingen in einer koordinierten Attacke gegen das U-Boot vor, ohne von ihm abzulassen. Sie folgten seinen Ausweichmanövern so lange, bis sie schliesslich wie die Jäger das Wild eingekreist hatten und zur Strecke brachten. Es war zu aufregenden und mit höchster Erbitterung ausgefochtenen Nahkämpfen mit Walkers Boot über Wasser gekommen, wobei das U-Boot den kürzeren gezogen und kaum einer überlebt hatte. Kurz nach der Vernichtung von «U 653» war Walkers 2. Support Group nach Scapa Flow dirigiert worden und traf am 24. März dort ein: H.M.S. «Starling» (Walker), «Magpie», «Whimbrel», «WildGoose» und «Wren» (nach Ministry of Defence, Naval Historical Branch, Reference D/NHB/4/2/66, September 1981).

Nach englischer Ansicht «could the move well have taken the Group across the path of U-333». Wozu ich nur sagen kann, it certainly did, und dass sich unsere umständebedingten Kurse mit Sicherheit kreuzten. Nachdem mich das Aufklärungsflugzeug am 21. März frühmorgens beobachtet und weitergemeldet hatte, näherten sich gegen 11.00 Uhr starke Schraubengeräusche in einem breiten Horchspektrum, das sich von Westen bis Süden erstreckte. Ich versuchte den Gegner auszumanövrieren und mit Südwestkurs durchzustossen, aber es war ein aussichtsloses Beginnen. Das Wetter selbst war schlecht. Es lief eine lange atlantische Dünung, die sich noch in 40 Meter Tiefe unangenehm bemerkbar machte und das Boot hin- und herschwang.

Diese Gruppe kam von zwei Seiten in der von Walker bevorzugten Angriffsformation auf «U 333» zu. In einer breiten Dwarslinie nebeneinander herfahrend warfen die Schiffe in sehr kurzen Abständen Wasserbomben. Sozusagen als Auftakt fielen in wenigen Minuten zahlreiche Exemplare, deren Detonationen ineinander übergingen und nicht mehr zu zählen waren. Ihre Druckwellen waren so enorm, dass das Turmluk zu flattern begann und wir alle wieder durcheinanderpurzelten. Daraufhin wurde es verdächtig ruhig, bis sich das widerliche Ping-Ping – Ping – Ping eines suchenden Fahrzeuges erst dünn, dann immer lauter vernehmen liess. Dann brach auch das ab, und es folgte wieder eine Pause, die sich vielleicht damit erklären lässt, dass es dem Gegner nicht gelang, uns einwandfrei zu orten. Mag sein, dass es am Wetter lag. Jedenfalls heisst es «no reports being made since their contact was not firm enough».

Wahrscheinlich rettete uns dies das Leben; denn plötzlich war wieder die Hölle los. Aber jetzt schmissen sie ungezielt, sozusagen auf Verdacht. An ein Entkommen war nicht zu denken. Der Ozean war hier schon zu flach, und jedes unserer Maschinengeräusche hätte uns verraten. Am besten, man liess überhaupt nichts von sich hören und spielte den Fatalisten. Mag kommen, was wollte. So legte ich das Boot auf den Meeresgrund, wo es sich in Sand und Schlick weich bettete. Der Besatzung befahl ich, auszuruhen und möglichst nicht an Wasserbomben zu denken, die leider unüberhörbar dröhnten. Wer so viel schmeisst, wird bald leer dastehen, dachte ich. Indessen schritt der Zeiger der Borduhr immer weiter vor, die Suche zog sich in die Länge und dauerte bis in die Nacht.

Im Boot war es totenstill, wenn man so sagen darf, ohne dass es makaber klingt. Anders als im Film und in manchem Buch verhielten sich die U-Boot-Fahrer in prekären Situationen gefasst und verloren nur selten die Nerven. Es wurde weder geschrien noch gestöhnt, und selbst Befehle gingen nur flüsternd von Mund zu Mund. Achtung –, Feind hört mit! Das Wasser leitet unheimlich gut. Ich selbst hockte zusammengekauert in der Zentrale, Bauch und Knie in mollige Katzenfelle gewickelt. Es war kalt und alte Wunden schmerzten.

Die Schraubengeräusche der Zerstörer klangen mal dumpfer, mal heller. Sie rückten näher, entfernten sich wieder. Mal kamen sie einzeln, mal waren es mehrere. Die Zeit verrann. Die Luft war verbraucht, die Kalipatronen liefen leer und ich musste Sauerstoff zugeben. Jeder atmete kurz und schwer. Nach zehn Stunden (aber was für Stunden!) drängte es mich an die Oberfläche. Also: Alle Mann auf Gefechtsstationen – Auftauchen! Sofort wurden sie hellwach.

«Druck auf die Tanks!» Ein helles, zischendes Geräusch. Das war alles, sonst nichts. Das Boot bewegte sich nicht, eine unsichtbare Hand hielt es zurück. Sowa hatte es noch nie gegeben. Nochmals das gleiche Manöver. «Druck auf die Tanks!»

Nichts rührte sich, das Boot klebte wie angegossen auf dem Meeresboden.

Du meine Güte, schoss es mir durch den Kopf, ich hatte den Tidenhub und die starke Strömung an dieser Küste nicht bedacht und nun hatten Treibsand und Schlick das Boot wie eine Flunder zugedeckt. Mit jeder Minute setzten die Naturkräfte ihr Werk fort, und wenn wir es nicht fertigbrachten «U 333» irgendwie hochzujagen, begruben sie uns am Ende lebendig im eisernen Sarg. Das war durchaus nicht abwegig, ein sanfter Tod des Erstickens. Man schläft ein und dämmert hinüber. Die Überlegungen gingen weiter und blieben bei der Möglichkeit des Tauchretters. Man legt die aufblasbare Schwimmweste an, benutzt das Mundstück und die Nasenklemme, öffnet das Luk und steigt mit der noch entweichenden Luft nach oben und in die Gefangenschaft. Vorausgesetzt natürlich, dass sich das Luk öffnen lässt, dass man ferner Glück hat und sie einen finden. Soweit der Schreck des ersten Augenblicks.

Waren die Aussichten, das Boot zu bewegen, wirklich schon vorbei? Vielleicht gelang es durch Krängungsmanöver dem Boot einen Anstoss zu geben, indem man einfach das Gewicht schnell verlagerte. Zehn Mann mussten von vorne nach hinten und wieder zurück durch das Boot laufen. So wie sie gingen und standen, dalli, dalli! Vom Bug-Torpedoraum durch Oberfeld- und Offizierskabuff, durch Zentrale, Unteroffiziersbehausung, durch die Küche, an den Dieselmotoren vorbei bis zum Heck-Torpedoraum und den E-Maschinen. Durch vier stählerne Schotten, blockierende Türen und kreisrunde Durchsteigeluken mit hohen Stills, an denen man sich die Beine brechen konnte. Das ist schon Akrobatik an sich und erst recht, wenn es – dalli, dalli – schnell gehen und Schwung in die Sache bringen soll. Die Sorge verlieh meinen Leuten Flügel, sie schafften es in Rekordzeit.

«U 333» neigte sich ein wenig nach vorne, etwas mehr nach hinten. Noch einmal und noch einmal. Tatsächlich, das Boot geriet in Bewegung, es wippte. Jetzt zusätzlich Druck auf die Tanks! Beim dritten oder vierten Mal spürten wir es unter den Füßen, dass sich das Boot widerstrebend vom Boden löste und den Ballast abwarf. Danach schwebte es mit einem Ruck so schnell nach oben, dass die Maschinen knapp ansprangen und ich wie ein Verrückter das Turmluk aufdrehte. Die frische Luft fiel förmlich herein.

Das Wetter oben war, zu unserm Glück, wirklich unter aller Kanone. Bewegte See, die über den Turm schlug. Stockdunkle Nacht, Nieselregen und etwa 300 Meter Sicht. Ich selbst aber war buchstäblich schon wieder oben auf und schrieb hochtrabend ins Kriegstagebuch: «... dass man vorm Nordkanal den Eindruck hat, ganze Schulklassen werden mit Booten ausgerüstet und erhalten frei zur U-Jagd».

Nachdem man uns nun schon entdeckt hatte und alles gewarnt war, erschien mir ein weiteres Verbleiben im küstennahen Raum nicht mehr erfolgversprechend. Ich entschloss mich, westwärts zu **s**teuern, bis zum **15.** Längengrad und dann nach Süden, um auf Gibraltar-Geleitzüge anzusetzen. Dort hatte man wenigstens mehr Wasser unter dem Kiel und Bewegungsfreiheit. Doch wohin wir auch kamen, überall waren Escort- und Suchgruppen am Werk, überall rumste, bumste und knallte es. Soviele deutsche U-Boote konnte es eigentlich gar nicht mehr geben, und selbst die Briten resümierten am **22.** März 1944, dass «many Typ VII boats had been lost in the Atlantic, with only 18 still operational, including U-333 in the North Channel». Nur noch achtzehn **VII C**-Boote an der Front...

Der U-Boots-Krieg hatte sich in kleinere Gefechte und Einzelaktionen aufgelöst, deren Absicht es war, die gewaltigen alliierten Abwehrkräfte zu binden und die U-Boot-Waffe selbst bis zum Einsatz der kommenden grossen Typen in Gang zu halten. Diese neuen Boote entstanden trotz aller Rückschläge in der Heimat, und über sie wird noch ausführlich zu reden sein. Inzwischen bemühten wir uns auch, dem Feind eine grössere Anzahl von Front-U-Booten vorzugaukeln, als tatsächlich vorhanden waren. Schon die Anwesenheit eines einzigen konnte eine ganze Region verunsichern. Zu unseren Täuschungsmanövern gehörte auch insofern «reger Funkverkehr», indem wir völlig unsinnige und schwer zu entschlüsselnde Mitteilungen hinausjagten, wie etwa: «Heute, am 4.4. 44 ist der 444. Feindtag auf U-333 und wir befinden uns im Quadrat 4711...».

Wir hatten überhaupt keine Angriffschancen, die ganze Zeit kam uns nichts vor die Rohre. In der leisen Hoffnung, dennoch etwas aus**s**ichten zu können, erwog ich einen hinhaltenden Rückmarsch «bis Aufbrauch von Kampfkraft. Da noch genügend Brennstoff vorhanden, **s**trecken den Proviant». Bis uns der BdU kategorisch befahl aufzuhören: «Cremer Rückmarsch ohne Zeitverlust durchführen. Nicht hinhaltend».

Versenkungserfolge brachten wir also nicht mit. Dafür gab es Widerwärtigkeiten genug. Mal klemmte das Turmluk; Feuer im Schiff, als eine Schalttafel für die E-Maschinen zu brennen begann, dann schleppte der Kreiselkompass nach, weil durch die harten Stösse die Kugel einen Riss bekommen hatte. Eines Nachts tanzten Flämm**ch**en auf der Naxos-Antenne, bläulich fahl und gespenstisch: St. Elmfeuer. Eine legendäre Naturerscheinung seit den Tagen der Argonauten und des Fliegenden Holländers, eher auf den Toppen und Rahnocken der letzten grossen Segelschiffe zu Hause, aber auf einem profanen U-Boot völlig fehl am Platze und nur die Funkortung störend. Alles in allem eine harmlose Lichterscheinung bei starker Lufterlektrizität.

Keine Abschüsse, dafür eine Neuigkeit. Nach dem Festmachen im Stützpunkt am 20. April konnte ich dem Flottillenchef und seinem Stab über eigenartige Geräusche berichten, die sich bei einem Zerstörerangriff im Atlantik ergeben hatten. Das Poltern der Schiffsschrauben wurde übertönt von einem lauten Summen, das manchmal in das Heulen einer Kreissäge überging und schliesslich zum gleichmässigen Summen eines Insektes wurde. Es musste sich um eine neuartige Geräuschboje handeln, welche die Zerstörer hinter sich herzogen. Meine exakte Beschreibung des bis dahin unbekanntes Feindgerätes verhalf ihm vorerst zu dem Namen «Cremmer'sche Hummel».

Diese britische Erfindung, die sich später als der «Foxer» entpuppte, kam nicht ganz unerwartet. Es handelte sich um eine Massnahme gegen unsere akustischen Torpedos, um diese vom Schiffskörper fernzuhalten und sie schon im Kielwasser zur Explosion zu bringen. Damit der T 5 «anbiss», musste das Geräusch des Foxers lauter sein, als das der Schiffsschrauben. Das Gerät bestand aus zwei parallel liegenden Stahlrohren, die hinterherschleppten, im Fahrstrudel gegeneinander vibrierten und alles andere übertönten. Sie verursachten in der Tat einen Höllenlärm. Der Foxer hatte auch Nachteile insofern, als er die Unterwasser-Ortung beeinträchtigte und so die offensive Möglichkeit der Zerstörer minderte. Als jedoch unsere problematischen Zaunkönige zuverlässiger arbeiteten, wie beispielsweise in der grossen Geleitzugschlacht gegen «Chantier», überwog die Vorsicht die Angriffslust. Der Foxer wurde eingesetzt, und wir auf «U 333» waren die ersten, die ihn zu hören bekamen.

Um den Foxer wiederum zu überlisten, entwickelten wir nach dem T 5 einen neuen Typ, den TII. Dieser verfeinerte akustische Torpedo steuerte den Foxer an und unterlief ihn. Das heisst, er machte eine zeitlang «die Ohren zu», bis er den Foxer überholt hatte. Dann schaltete er sich wieder ein, war nach hinten abgeschirmt, konnte auf die Schraubengeräusche ansprechen und geradewegs auf sein eigentliches Ziel zuschiessen. Der menschliche Erfindungsreichtum ist unerschöpflich, wenn es gilt, einander umzubringen.

Frühjahr 1944. Die Dinge hatten sich zugespitzt, und die Invasion warf ihre Schatten voraus. Alle Widerstandsgruppen hatten sich geeinigt, so sehr sie sich auch in ihren politischen Endzielen unterschieden. Es ging gegen den gemeinsamen Feind, der sich seit vier Jahren auf französischem Boden festgesetzt hatte und dessen Herrschaft an den Fronten sichtlich im Schwinden war.

In den Stützpunkten war es nicht mehr wie einst. Das Verhältnis zur Zivilbevölkerung bekam einen anderen Ton. Die Geschäftsleute, sofern noch vorhanden,

wurden auffallend zurückhaltend. Statt wie früher unseren Gruss lächelnd zu erwidern, zogen sie es vor, hinwegzusehen. Unsere Hilfskräfte in Lagern, Kantinen und Messen kündigten oder blieben einfach fort, manche tauchten im Zuge teilweiser Evakuierungen unter. Das Verhalten der Franzosen auf der Strasse wurde selbstbewusster, wenn nicht sogar provozierend. Man durfte nicht mehr alleine in die Stadt gehen, nur noch zu zweit und bewaffnet. Als ich auf der Durchreise meine Verwandten in Metz besuchte, wagten auch diese schon nicht mehr, sich mit mir in der Öffentlichkeit blicken zu lassen, und wir assen zu Hause.

Die Bevölkerung, zwischen Furcht und Hoffnung schwankend, vermied jeden Schein des Einverständnisses mit den Deutschen. Jeder hörte auf die Resistance, die allen Kollaborateuren blutige Rache geschworen hatte. Und wie man weiss, wurden nach unserem Rückzug alte Rechnungen beglichen und politische Gegner unter Missbrauch des Patriotismus buchstäblich erledigt. Doch das ist ein Kapitel für sich und gehört nicht mehr in dieses Buch.

Mit dem Landen der Alliierten im Juni 1944 gewann die Resistance in den von uns noch besetzten Gebieten noch grösseren Auftrieb. Man konnte von offenem Widerstand sprechen, wenn auch bewaffnete Überfälle extremer Gruppen Einzelaktionen blieben, nichtsdestoweniger später übertrieben herausgestellt wurden. Im nachhinein versuchten alle zu beweisen, in der Resistance gewesen zu sein oder wenigstens die Besatzer abgelehnt zu haben. Schon um ihre Haut zu retten und darüber hinaus noch ihre Haare, die man jenen Frauen abschnitt, die sich mit Deutschen eingelassen hatten. Natürlich waren alle Patrioten gegen uns eingestellt.

Vielleicht waren es im Grunde ihres Herzens auch die kleinen Mädchen, ob sie nun Gwendolyn, Mireille, Charmaine, Marianne oder sonstwie hiessen. Ob sie nun strichen, für eine deutsche Dienststelle arbeiteten oder in Bars herumhingen. Wie etwa in der «Sheherezade» die, weitab vom Schuss, überwacht, geduldet, aus naheliegenden Gründen möglicherweise noch gefördert, an der Küste für uns Kommandanten kein adäquates Gegenstück hatte.

An der Küste gab es andere Möglichkeiten. Als ich nach dem Kriege den geheimnisvollen «Remy» persönlich kennenlernte, fragte ich ihn unter anderem:

«Wie haben Sie eigentlich immer die exakten Ein- und Auslaufdaten meines Bootes erfahren, die dann die Briten in alle Welt posaunten?»

Er lachte: «Wir erhielten den Tip aus der Wäscherei».

«Aus der Wäscherei -? Wie war das denn möglich?»

«Schauen Sie -», fuhr Remy fort, «-dort arbeitete eine unserer Agentinnen, die Sie im Auge behielt. Aus dem Bettzeug Ihres Bootes, das Sie schmutzig zum Waschen brachten und erst beim Auslaufen wieder abholten, konnte sie genau erse-

hen, wann Sie eingelaufen waren und dass Sie wieder auf längere Feindfahrt gehen wollten. Dann meldete sie uns einfach «Helga ist wieder klar», und wir wussten Bescheid».

So war das also mit der Waschfrau.

Voilà, alles war im Widerstand.

Sie kommen! – Ein umstrittener Tagesbefehl – U-Boote zur Invasionsfront – Die Luftüberlegenheit – Ein Sturzflug-Duell mit einer Sunderland – «Cremer, Sie kriegen ein neues Boot» – Das Ende der «Drei kleinen Fische»

Bulgarien hatte die Westalliierten um Waffenstillstand ersucht. Rumänien verhandelte mit den Sowjets über ein Ausscheiden aus dem Krieg. Die Russen traten zur Sommeroffensive an. In Italien waren die Alliierten in Rom einmarschiert. Zwei Tage danach, in den Morgenstunden des 6. Juni 1944, landeten Engländer, Amerikaner und Kanadier an der Küste der Normandie. Die Invasion hatte begonnen.

Nachdem die Eröffnung dieser zweiten Front von den Alliierten langfristig und sorgfältig geplant worden war, was den auf seinen Westwall vertrauenden Adolf Hitler veranlasste, den Mund wieder einmal mächtig voll zu nehmen und den Zweikampf auf französischem Boden förmlich herauszufordern, wobei er die Angreifer ins Meer zu fegen versprach, war der D-Day endlich angebrochen. Was zuerst als ein Ablenkungsmanöver an ganz anderer als an der erwarteten Stelle erschien, entlud sich in einem Stahlgewitter grössten Ausmasses. Nach dem Absprung von Luftlandedivisionen hinter der deutschen Front, im Schutze der Bombenteppiche von Tausenden von Flugzeugen und einer Feuerglocke grössten Kalibers der Seestreitkräfte näherte sich eine unabsehbare Armada von Transportern und Landungsbooten. Sie war umgeben von etwa 700 Kriegsfahrzeugen, darunter sechs Schlachtschiffe, 22 Kreuzer, zwei Monitore, zahlreiche Zerstörer und Kleinkampfschiffe bis hinunter zum Kanonenboot. Die genauen Zahlen schwanken anscheinend je nach Zeitpunkt, Einsatzort und Blickwinkel der Chronisten, die eine ganze Literatur über die Invasion geschrieben haben. Alle stimmen darin überein, dass das industrielle und militärische Potential des Gegners, einmal hochgeschraubt, eine Kriegsmaschinerie gigantischen Ausmasses auf die Beine gestellt und ins Laufen gebracht hatte: das grösste Landeunternehmen aller Zeiten überhaupt.

So verlief dann auch das «Unternehmen Overlord» mit der Präzision eines Uhrwerkes. Unsere Abwehr wurde niedergekämpft, Gegenangriffe wurden zerschlagen, der Westwall geriet ins Wanken. Als man zur Besinnung kam, hatten die Al-

liierten in Frankreich Fuss gefasst. In der Normandie an der Mündung der Orne, an der Calvados-Küste und auf der Cotentin-Halbinsel.

Für uns kam die Invasion nicht eben aus heiterem Himmel. Schon im Mai stellte der britische B-Dienst bei allen deutschen Dienststellen «eine gewisse Nervosität» vor einer Invasion in Frankreich und Norwegen fest. Zwei Wochen vor der Landung entzifferten sie einen Funkspruch vom BdU an den Admiral Westfrankreich, der folgende wesentliche Teile enthielt:

1. 37 bis 40 U-Boote sind zu einer Gruppe zusammengestellt.

2. Alle U-Boote laufen am Tage der Invasion aus, spätestens einen Tag danach (D + 1). Weitere Einzelheiten sahen Patrouillen einiger weniger Boote zwischen den Scilly-Inseln, Cornwall und der französischen Küste vor. Eine zweite Welle sollte von Brest aus Wartepositionen für einen Angriff im Kanal beziehen, während das Gros dazu bestimmt war, sich noch in der Mitte und im Süden der Biskaya aufzuhalten, um eine Invasion im Bordeaux-Gebiet zu verhindern.

Es hätte nicht erst der Entschlüsselung dieses Spruches bedurft, um den Briten ein Konzept zu bestätigen, das sie sich an den fünf Fingern abzählen konnten. Da der Osteingang des Kanals mit seinen geringen Wassertiefen noch durch Minen blockiert war, musste man den Angriff der U-Boote auf jeden Fall von Westen her erwarten. Damit diese Boote das Invasionsgebiet gar nicht erst erreichten, verlegten die Briten zusätzlich vier Support-Groups an den Westausgang des Kanals nach Plymouth, wo sie sich mit sechs anderen Flottillen vereinigten. Ausserdem kreuzten drei Geleitflugzeugträger vor Landsend: «Tracker», «Activity» und «Vindex». In der Luft wurde das gesamte Seegebiet zwischen der Südküste Irlands und der Nordwestküste Frankreichs bis zur Halbinsel Cherbourg von Flugzeugen aller Typen des verstärkten Coastal Commands überzogen. Ein aufgetauchtes U-Boot geriet von einem Radarschirm auf den anderen. Der Gegner war von vornherein im Vorteil. Zwar kochte er sozusagen auch nur mit Wasser, aber sein Kochtopf war eben grösser.

Die Boote in den Atlantikstützpunkten waren, wie aus dem obigen Funkspruch hervorging, schon einige Zeit in der Gruppe «Landwirt» zum Gegenschlag zusammengefasst worden. In den Flottillen wurde von den Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen viel über die bevorstehende Invasion gesprochen. Ihr möglicher Zeitpunkt war von den Mond- und Gezeitenverhältnissen abhängig und liess sich einigermassen Voraussagen. Als unser Urlaub gestoppt wurde, verdichteten sich

die Gerüchte. Bereits vom 4. Mai an lagen alle U-Boote in den Atlantikstützpunkten in sechsstündiger Bereitschaft. Sie hatten von Grossadmiral Dönitz einen Tagesbefehl erhalten, der vom Führer der U-Boote West, Kapitän zur See Hans Rösing, an die Flottillen übermittelt wurde:

«Jedes feindliche Fahrzeug, das der Landung dient, auch wenn es nur etwa ein halbes Hundert Soldaten oder einen Panzer an Land bringt, ist ein Ziel, das den vollen Einsatz des Bootes verlangt. Es ist anzugreifen, auch unter Gefahr des Verlustes des eigenen Bootes. Wenn es gilt, an die feindliche Landungsflotte heranzukommen, gibt es keine Rücksicht auf Gefährdung durch flaches Wasser oder mögliche Minensperren oder irgendwelche Bedenken. Jeder Mann und jede Waffe des Feindes, die vor der Landung vernichtet wird, verringern die Aussicht des Feindes auf Erfolg. Das U-Boot aber, das dem Feind bei der Landung Verluste beibringt, hat seine höchste Aufgabe erfüllt und sein Dasein gerechtfertigt, auch wenn es dabei bleibt».

Mit dem «dabei bleiben» war natürlich «draufgehen» gemeint. Dieser Aufruf wurde, wie man sich denken kann, von den Besatzungen diskutiert. Mehr als einmal habe ich gehört «Jetzt sollen wir uns opfern». Es hatte keinen Zweck, diese Ansicht durch Phrasen oder stramme Haltung zu unterdrücken. Sie entsprang zudem auch einem gewissen Fatalismus: Lass kommen, was da will! Auf «U 333» habe ich ohnehin kaum etwas davon zu spüren bekommen. Hier galt noch immer das Wort «Ali ist unsere Lebensversicherung».

Schliesslich wird nichts so heiss gegessen, wie es gekocht wird. Was sollte ein Oberbefehlshaber in jenen Tagen denn schon sagen, was erwartete man von ihm? Man musste auch zwischen den Zeilen der grossen Worte zu lesen verstehen. Ein U-Boot gegen einen Panzer oder eine Handvoll Soldaten aufs Spiel setzen zu wollen, hiesse die Grösse der Invasion zu unterschätzen und bedeutete im übrigen ein Missverhältnis zwischen Aufwand und Nutzen, das an der Ernsthaftigkeit solcher Worte zweifeln liess, mussten doch für die angekündigten neuen Unterseeboote möglichst viele Männer überleben.

Die bisherigen U-Boots-Typen waren durch eine Vorrichtung verbessert worden, die es ihnen ermöglichte, weitaus länger als bisher unter Wasser zu bleiben. Das war der «Schnorchel», ein Luftmast, der aus Seehöhe über Wasser ausgefahren werden konnte und Frischluft ins Boot holte. Man konnte nun auf Seehöhe noch mit Dieselmotoren fahren und brauchte nicht unbedingt aufzutauchen, um die Batterien zu laden. Am Kopf des Schnorchels sass ein Schwimmventil, das sich beim Eintauchen im Seegang automatisch schloss und nach der Welle wieder öffnete. Zwar ergaben sich dabei fürs Trommelfell unangenehme Druckunterschiede, die aber in Kauf genommen werden mussten. Nun, der Schnorchel war eine Übergangsmassnahme, die uns ein Stückchen weiterbringen konnte. Aber

es ging wie bei vielen anderen Dingen auch. Die Bombenangriffe auf Deutschland hatten die Produktionsstätten und die Transportwege beeinträchtigt, und so kam es, dass von den 36 Booten der Gruppe «Landwirt» erst neun mit dem Schnorchel ausgestattet waren. Das erklärt einiges der späteren Ereignisse. Auch «U 333» besass kein solches Luftrohr.

Das bisherige BdU-Quartier im «Hotel am Steinplatz» in Berlin war wegen der ständigen Luftangriffe auf die deutsche Hauptstadt bereits nach Bernau, einem Vorort Berlins, ausgewichen. Dort hatte der ObdM sein behelfsmässiges Stabsquartier «Koralle», wo er auch die Nacht zum 6. Juni 1944 verbrachte. Um diese Zeit marschierten über 5'000 anglo-amerikanische Schiffseinheiten auf einem ziemlich schmalen Streifen aus den britischen Häfen hinüber zur Normandie, in ihrer Mitte die unabsehbare Masse der mit Soldaten und Kriegsmaterial vollgestopften Landungsboote. Anfängliche Zweifel, ob es sich um die erwartete Invasion handelte, schwanden bald, als man ihre Ausdehnung gewahr wurde.

In den frühen Morgenstunden bekam Dönitz vom Seebefehlshaber der Gruppe West, Admiral Theodor Krancke, einen Anruf. Die Invasion liefe an. Dönitz weckte Konteradmiral Godt und Kapitän Hessler, die im Nebenraum auf Feldbetten schliefen. Das Stichwort für den Alarm ging heraus. Alle drei glaubten, die für die U-Boote nötigen Befehle und Ausführungsbestimmungen erlassen zu haben. Jetzt konnte man nur noch abwarten. Das Schlimmste war zu befürchten. Die deutsche Kriegsmarine war nicht mehr schlagkräftig genug. Schwere Oberwasser-schiffe hatten wir in jenem Seegebiet nicht, lediglich einige Zerstörer, Torpedoboote und Kleinkampfeinheiten, und die aus ehemaligen Fischdampfern entstandenen Vorposten- und Minensuchflottillen. Es war von vornherein ein aussichtsloses Unternehmen. Vielleicht, dass noch die U-Boote...

Am 6. Juni, um 5.35 Uhr, erhielten die U-Boote Auslaufbefehl. Insgesamt verliessen 36 Boote die Atlantikstützpunkte: 17 aus Brest, 14 aus St. Nazaire, 4 aus La Pallice und 1 aus Lorient. Da man «U 333» zurückgehalten und mit Munition für Cherbourg beladen hatte, die übrigens nie ihren Bestimmungsort erreichte, verzögerte sich meine Abfahrt bis zum Nachmittag. Wir waren anfänglich jenen 19 Booten zugeteilt, die eine Warteposition in der Biskaya beziehen sollten. Als es feststand, dass die Alliierten nicht hier, sondern an der Kanalküste landen würden, disponierte man um und schickte alle Boote dorthin. Der Gegner, uns überhörend, fasste seine Beobachtungen präzise zusammen. Commander Roger Winn: «Die Reaktion des BdU auf die Invasion ist schnell und energisch, aber konfus. Der

Ansatz der Boote weicht (schon) jetzt in zahlreichen Punkten von dem ursprünglich festgelegten Plan für die U-Boote ab. In mehreren Fällen wurden erteilte Befehle wieder umgestossen. Alle Boote erhielten jedoch Befehl, rücksichtslos anzugreifen».

Von den 36 U-Booten waren, wie schon gesagt, nur neun mit Schnorcheln ausgerüstet. Das Gros sah sich gezwungen über Wasser zu laufen, um aufzuladen und war dem Angriff der Flugzeuge des 19. Coastal Command voll ausgesetzt. Die Briten hatten mit ihren «Musketry»-Patrouillen durch eigene Versuche die U-Boots-Abwehr in wirklichkeitsnahen Grossübungen erprobt. Sie beherrschten ein Gebiet von 20'000 Quadratmeilen. Ein U-Boot lief von einem Radarschirm in den anderen und konnte durchschnittlich etwa 13 Minuten lang auftauchen. Ein Zeitraum, der weder ausreichte die Batterien aufzuladen, noch die Druckluft zu ergänzen. Die Rechnung des Gegners ging auf. Schon nach den ersten beiden Tagen war abzusehen, dass die Nicht-Schnorchel-Boote wegen der überwältigenden Luftüberlegenheit den Invasionsraum überhaupt nicht erreichen würden. Alleine in der Nacht vom 6./7. Juni sichteten die Alliierten 22 mal deutsche U-Boote...

Die Luft war voll Motorengebrumm. Noch in der inneren Biskaya mussten wir uns niedrig fliegende Mosquito-Bomber mit der vereinbarten Feuerkraft mehrerer Boote vom Leibe halten. Immerhin waren diese Vögel mit 75 Millimeter-Bordkanonen armiert. In der Nacht zum 8. Juni, bei sehr guter Sicht und hellem Vollmond über der silbernen See, die unsere Silhouette scharf abzeichnete, setzte es mehrmals Fliegerbomben. Es war die Zeit der kurzen Sommernächte, und bald zeigte das Rampenlicht des neuen Tages uns gänzlich den Blicken des Feindes. Da unter den gegebenen Umständen an einen Überwassermarsch ins Operationsgebiet nicht zu denken war, gab der BdU allen Nicht-Schnorchlern Befehl, nur noch zum Laden hochzukommen. Ausserdem wurde die Gruppe «Landwirt» neu formiert. Die mit den Luftmasten versehenen Boote liefen uns davon, erreichten aber auch nicht viel. Und während sich im Invasionsgebiet grosse Dinge abspielten, krochen wir nur so dahin. Am ersten Tag noch 76 Seemeilen, am zweiten nur noch 50, davon 27 unter Wasser, das waren rund vier Kilometer in der Stunde. Bis wir am Ziel waren, würde alles entschieden sein.

Für «U 333» war nach sieben Tagen tatsächlich alles gelaufen. Die ganze Zeit hatten wir sozusagen kein Bein an Deck bekommen und uns nur mit Flugzeugen herumgeschlagen. Von feindlichen Überwasserstreitkräften keine Spur. Die einzigen Fahrzeuge, die wir sichteten, waren neutrale Fischkutter mit voller Beleuchtung.

Die immerwährende Spannung wurde durch ein paar bemerkenswerte Episoden noch unterstrichen. So brach der 10. Juni lebhaft genug an. Wiederholte Ortungen mit grosser Lautstärke, also aus nächster Nähe, liessen uns schon in der Morgendämmerung wieder und wieder verschwinden. Alarmtauchen –, laut KTB «nach 4 Minuten, 3 Minuten, nach 1 Minute – nach 1 Minute». Es kam, wie es kommen musste: das viele Auf und Nieder hatte den Druck der Pressluft in den Flaschen soweit sinken lassen und die Batterien entsprechend geleert, dass ich unbedingt bei Tage auftauchen musste, um zu ergänzen.

Es war 9.10 Uhr. Kaum hatten wir das Luk geöffnet, wurden wir von einer Sunderland von achtern angefliegen. Aus etwa 200 Meter Höhe stiess sie steil wie ein Habicht auf uns herab. Und wie sich einem in aufregenden Situationen zuweilen blitzschnell kleinste Eindrücke einzuprägen pflegen, so glaubte ich in der gläsernen Kanzel des schweren Flugbootes die verzerrten Gesichter der Besatzung zu erkennen. Wir entgingen einem Zusammenstoss um knapp 30 Meter, dann war alles vorbei. Zurück blieben, nach einem, wie ich es beschrieb, «imposanten» Bordwaffenbeschuss, diverse Einschläge in Turm und Wanne und die rauschenden Fontänen von Wasserbomben, die ihr Ziel verfehlt hatten, und das abschwellige Motorengeheul in unseren Ohren. Wir hatten uns überhaupt nicht wehren können. Das 3,7 Zentimeter-Flakgeschütz war schon nach dem ersten Schuss ausgefallen.

Der Pilot hatte die Maschine abgefangen und hielt in einiger Entfernung Führung. Ich wiegte den Gegner in Sicherheit, eröffnete dann aber plötzlich das Feuer aus der Zwei Zentimeter, das ihn abdrängte. Während die Sunderland noch kurvte, liess ich «U 333» schnell fallen und legte das Boot in 150 Meter Tiefe auf Grund.

Ich habe über das Flugboot, das nicht gerade für einen Kamikaze-Sturzflug geeignet war, nachdenken müssen und mich gefragt, was sich an Bord wohl abgespielt haben mochte. Was sollte diese Luftakrobatik, die ihm noch dazu wenig eingebracht hatte? Lange Jahre danach ergaben sich die Zusammenhänge aus einem Bericht des Ministry of Defence D/AHB (RAF) 8/13 vom 20. Februar 1981, in dem es heisst: «Am 10. Juni 1944 befand sich die Sunderland «Y» der 10. Staffel, geführt von Flight Lieutenant H. A. McGregor, RAAF, auf AntiU-Boot Patrouille... Um 9.15 Uhr sichtete die Besatzung ein auftauchendes U-Boot. Einen sofortigen Angriff versuchend, stiess das Flugzeug rapide in einer steilen Kurve hinab. Diese Bewegung erfolgte so heftig, dass der Bombenschütze, der den Backbord-Bombenschacht öffnen wollte, die Balance verlor und die Tür verklemmte. Dasselbe Manöver riss den Bug-Kanonier von seinem Posten zurück, er eröffnete aber so schnell wie möglich das Feuer mit dem vorderen Geschütz. Das Flugzeug wurde auf geradem Kurs gehalten, um ein fortlaufendes Treffen des Turmes zu ermögli-

chen. Da die Abtrift des Flugzeuges (aber) kein optimales Zielen zuließ, vollführte der Pilot ein S-Manöver um die ursprüngliche Anlaufrichtung wieder zu erreichen. Wasserbomben wurden für flache Tiefen scharfgemacht und 75 Fuss (25 m) über der See ausgelöst, aber drei der sechs Bomben wollten nicht fallen (verklemmt). Die nächste der drei anderen Bomben explodierte etwa 30 Yards hinter dem Boot und 10 Yards drüber weg. Schätzungsweise trafen zwei Drittel der 460 Maschinengewehr-Geschosse die Nähe des U-Boots-Turmes.

Das Flugboot kreiste dann, um den Auslösemechanismus der drei restlichen Bomben zu reparieren. Währenddessen feuerte das Boot 20 Flakgeschosse, akkurat in Entfernung und Höhe. Inzwischen steuerte es einen Ausweichkurs und tauchte nach annähernd fünf Minuten unter. Summarum: Achteraus verfehlt, keine Schäden anzuzeigen».

Das war es also. Ein überhasteter Sturzflug. An Bord der schweren Maschine war alles durcheinandergedurzelt, es gab Versager. Daher die, wie mir schien, verblüfften Gesichter, die mich, fast zum Greifen nahe, aus der Kanzel angestarrt hatten. Wenn es nicht so ernst gewesen wäre, hätte man lachen können.

Immer noch auf der Kriechspur bewegten wir uns weiter. Ich versuchte den Feind im Dunkeln mit «Aphroditen» zu täuschen. Das waren Wasserstoff-Ballons von einem Meter Durchmesser und an einem Schwimmer befestigt, von denen Bänder aus Aluminium-Folie herabhingen. Sie sollten die Radarortung stören und die Flugzeuge irritieren. Aber die Piloten, an ihre eigenen Tricks erinnert, wurden nun erst recht neugierig und das Gegenteil trat ein. Sie flogen uns an. Ich steuerte mit «U 333» Schlangenlinien, wurde aber zweimal aufgestöbert und angegriffen. Nach heftigem Abwehrfeuer zog sich der Gegner in den Schutz der Wolken zurück. Wir sahen ihn nicht mehr, hörten ihn aber unablässig mehr oder weniger brummen. Mit den «Aphroditen» hatten wir alle nicht viel im Sinn. Kam noch hinzu, dass sich ihre Leinen des öfteren in unseren Netzabweisern verhedderten und wir mit dem Klarieren unsere liebe Not hatten.

In der folgenden Mitternacht ging es wieder rund. Die Batterien nötigten uns abermals hinauf. Vom Radar erfasst, blieb ich trotzdem oben und mit allen Mitteln abwehrbereit. Das Flugzeug liess nicht lange auf sich warten. Wie von einem Faden gezogen, kam es aus der Dunkelheit schnurstracks auf uns zu, in einer Höhe von etwa 70 Meter, und direkt in das Feuer unserer beiden Zwei-Zentimeter-Geschütze. Der Matrosengefreite Hans Beier traf mit einer Garbe genau einen Motor

der Maschine, die sofort brannte und abstürzte. Noch während ihres Niederganges wurden wir vom Heckschützen beschossen. Dann flammte es zischend hinter uns im nachtdunklen Wasser auf. Beim Aufprall explodierten die Bomben donnernd in leuchtenden Säulen. Das lodernde Feuer des noch eine Weile schwimmenden Wracks erhellte das Meer ringsum und «U 333» dazu, während dahinter in der Dunkelheit schon wieder andere Flugzeuge kreisten, die sich aber nicht herantrauten. Ich glaubte einen Überlebenden gesehen zu haben, der aus dem brennenden Flugzeug sprang. Mein Aufklärer, Michael Martin, bestand darauf, dass es zwei gewesen wären. Sie müssen in ein Schlauchboot gestiegen sein; denn wir hörten schwache Funkzeichen aus einem kleinen Notsender.

In einem Annex zum vorerwähnten D/AHB (RAF) 8/13 wird dazu kurz bemerkt: «11. Juni 44 (Sunderland U aircraft shot down). Das Flugzeug wurde von Flight Lieutenant D. Hewitt, DFC, geführt... Nothing was farther heard from the aircraft and the crew was reported «missing» and subsequently presumed to have been killed in action».

Und man formuliert weiter in typisch britischer Zurückhaltung: «Unser Nachforscher folgert, dass die durch «U 333» angelasteten Schäden für das Misslingen des Flugzeugs vom Auftrag zurückzukehren, in Rechnung zu stellen sind».

Ein Abschuss auf meiner Haben-Seite. Andererseits waren auch wir bei den turbulenten Ereignissen nicht ungeschoren davongekommen. Der Ausfall des Funkmess-Ortungsgerätes und des 3,7 Zentimeter-Flakgeschützes hatten unsere Kampfkraft erheblich beeinträchtigt. Zudem hatten die vielen, in der Nähe hochgegangenen Bomben das Boot wieder einmal leck werden lassen. «U 333» zog eine Ölspur hinter sich her, die besonders beim Mondenschein gut zu erkennen war. Tanks und Turm waren durchlöchert.

In diesen Tagen wurde es den U-Booten in der Kanaleinfahrt freigestellt, in den Stützpunkt zurückzukehren, wenn die feindliche Abwehr zu stark war, aber fast alle von ihnen waren bereits versenkt. Ebenso hartnäckig wurden von den Fliegern des Coastal Command nördlich der britischen Inseln jene fünf U-Boote abgefangen, die von Norwegen aus den Marsch zum Invasionsgebiet angetreten hatten. Sie kamen nicht weit. Am 12. Juni wurden alle Nicht-Schnorchel-U-Boote, soweit noch vorhanden, zurückgerufen – darunter auch «U 333» – und erreichten spätestens am Abend des 15. Juni den Hafen.

Meine geschilderten Kämpfe sind exemplarisch und gehören noch zu denen, die für uns glimpflich abgingen. Es waren nicht viele. Alle Nicht-Schnorchel-U-Boote wurden von britischen Luftstreitkräften entweder versenkt oder schwer beschädigt. Von den einigen 30 eingesetzten Schnorchel-Booten gingen vom Beginn der

Invasion bis Ende August 20 Boote verloren. Zusammengekommen verloren wir in diesem Zeitraum 82 U-Boote auf allen Meeren (United States, Submarine Losses World War II, Washington 1963). Man könnte die Reihe der Gefechtsberichte beliebig fortsetzen, aber das Ende ist immer das gleiche – so oder so – und die den kürzeren zogen, können nicht mehr reden.

Gegen die Invasion haben unsere U-Boote wenig ausrichten können. Bis zum 26. August versenkten sie lediglich fünf Sicherungsfahrzeuge, 12 Schiffe mit 56 845 tons, vier Landungsfahrzeuge mit 8'400 tons. Torpediert wurden ein Sicherungsfahrzeug, drei Landungsfahrzeuge und fünf Schiffe mit 36'800 tons. Auch hierbei kam es wieder zu Versagern der nicht frontreifen akustischen Torpedos vom Typ T 5. Drei feindliche Schiffe gingen durch Minen verloren. Auf der anderen Seite erreichten Tausende von Transportern und Landungsfahrzeugen ihre Bestimmung.

Insgesamt versenkten deutsche U-Boote im ersten Halbjahr 1944 auf allen Meeren 387'250 BRT feindlichen Schiffsraum.

Wir von der Marine verstanden vom Landkrieg naturgemäss nicht so viel, zudem überblickten wir nicht die grosse Lage. Eines aber wurde uns doch klar. Nämlich dass die Anglo-Amerikaner nicht bei ihren Brückenköpfen in der Normandie stehenblieben, sondern dabei waren, langsam aber sicher ihre strategischen Absichten durchzusetzen und ganz Frankreich zu erobern. Am 18. Juni gelang es der 1. amerikanischen Armee auf der Cotentin-Halbinsel durchzubrechen und Cherbourg abzuschneiden. Cherbourg kapitulierte zwölf Tage später. Während die Alliierten im mittleren Frankreich an Boden gewannen, eroberten die Amerikaner Anfang August Rennes in der Bretagne. Am 4. August stiess die Invasionsarmee bei Avranche durch und schob sich nun in Richtung der Atlantikhäfen vor. Wir hatten diesen Eventualfall in den Messen besprochen und an das Schicksal unserer Flottillen gedacht. Es würde nicht mehr lange dauern, und alle unsere Stützpunkte, deren Abwehr mit dem «Atlantikwall» nach See ausgerichtet waren, würden von hinten umgangen und abgeschnitten sein, gleichgültig ob man sie nun zu Festungen erklärte oder nicht. Woher sollte der Nachschub kommen, der Treibstoff, die Munition. Das Unvermeidliche geschah: Vom 24. bis zum 26. August 1944 wurden die Biskaya-Häfen von den Flottillen geräumt und die noch vorhandenen U-Boote westwärts rund um Irland und Schottland nach Norwegen verlegt.

Mich selbst betrafen diese Veränderungen nicht mehr. In den ersten Julitagen wurde ich zu Kapitän zur See Hans Rösing, gerufen. Auch er war Ritterkreuzträger

und Führer der Unterseeboote West. Er empfing mich lächelnd und sagte: «Ali Cremer, alter Freund, Sie sind ein Glückspilz».

«Dass ich so etwas wie eine Lebensversicherung bin, haben meine Leute schon immer behauptet», entgegnete ich, «-aber man soll sein Glück nicht zu sehr berufen».

«Nein, das ist es nicht», fuhr Rösing fort, «halten Sie sich fest; denn sie kriegen eines der neuen Boote vom Typ XXL Es wartet in der Heimat schon auf Sie».

Mir verschlug es die Sprache. Ich war zwar einer von den Alten und hatte als einziger Kommandant, der seit 1941 an dieser Küste übriggeblieben war, noch die Invasion erlebt, doch mit einem derartigen Vertrauensbeweis hatte ich nicht gerechnet. Es war eine echte Auszeichnung, solch ein Traumboot anvertraut zu bekommen. Denn was trotz aller kriegsbedingten Schwierigkeiten in der Heimat entstand, waren die ersten echten Unterseeboote, auf die wir so lange gewartet hatten. Im Gegensatz zu unseren bisherigen U-Boots-Typen oder besser Tauchbooten mit beschränkter Tauchdauer, ob sie nun mit dem Schnorchel behelfsmässig verbessert wurden oder nicht, konnte man mit diesem neuen Typ dauernd unter Wasser bleiben. Obendrein machte es ihre Schnelligkeit ihnen leicht, sich den Verfolgern zu entziehen. Es wird noch eingehend darüber zu reden sein.

Im Gespräch mit Rösing versuchte ich, möglichst viele von meiner alten «U 333»-Besatzung mit auf das neue Boot zu nehmen. Uns allen lag daran, dass wir zusammenblieben. Nicht nur aus technischen Gründen, wir hatten einfach zuviel miteinander erlebt und geteilt. Nach einigem Hin und Her bekam ich über die Hälfte meiner Leute zugebilligt. Schliesslich konnte man «U 333» von seiner Stammesatzung nicht völlig entblößen. Rösing hatte noch beiläufig bemerkt: «Ihr altes Boot geht an Fiedler».

Kapitänleutnant Hans Fiedler war etwas jünger als ich und gehörte zu einer anderen Crew. Nachdem er mit seinem ersten Boot, «U 120», nichts hatte ausrichten können, gab man ihm «U 564». Das war das Erfolgsboot des berühmten Reinhard «Teddy» Suhren. Dieser hatte sich das Eichenlaub mit Schwertern verdient und befand sich als Führer der U-Boote Nord in Norwegen. Aber Fiedler war ein Pechvogel. Kaum hatte er das Boot übernommen, als er im Juni 1943 in der Biskaya von einer Sunderland so schwer angeschlagen wurde, dass er trotz Abschuss des Gegners nur noch in Begleitung eines anderen Bootes den rettenden Hafen zu erreichen versuchen konnte. Was ihm nicht gelang; anderntags wurde «U 564» erneut aus der Luft angegriffen und versenkt. Fiedler und ein Teil der Besatzung kamen davon. Fiedler erhielt bald darauf «U 998», ein ständig kränkelndes Boot mit vielen Mucken. Es gibt solche Schiffe, bei denen immer etwas an der Technik nicht funktioniert. Deshalb wurde dieses Boot am 27. Juni 1944 im norwegischen

Stützpunkt Bergen ausser Dienst gestellt. Von dort kam Fiedler mit einem Teil seiner Leute nach La Pallice und übernahm «U 333».

Es ging alles sehr schnell. Da lag mein Boot im U-Boots-Bunker. Durch die grosse Einfahrt fiel das Tageslicht, während sich die elektrischen Lampen im Wasser spiegelten. Auf dem Boot wurde gearbeitet, die blauen Stichflammen der Schweißer zischten und das Rattern der Presslufthämmer echote von den Betonwänden. Die Werftarbeiter unterbrachen für die Dauer der Zeremonie ihre Tätigkeit und gingen beiseite. Die neue Besatzung formierte sich auf dem eisernen Deck, in Blau und Lederpäckchen, wie es sich so ergab. Wir, als die Scheidenden, standen abfahrbereit auf der Pier. Einige kurze Worte und Kommandos, dann ging mein Kommandantenwimpel nieder und Fiedlers stieg hoch.

«U 333» zerzte leicht an den Leinen. Eine stählerne Hülle, die uns wer weiss wie weit und sonstwohin getragen hatte. In den Nordatlantik, zur Floridaküste, nach Sierra Leone, auf Schleichwegen durch die Biskaya, hinunter zum Wendekreis des Krebses und hinauf zum Nordkanal. In vielen Angriffen erprobt, ein wenig verbeult, ein wenig geflickt, ein wenig angerostet. Es war nicht mehr das jüngste Boot, und es war ein Stück unseres Lebens, meines Lebens –. Zum Grübeln kamen wir nicht. Der kriegerische Alltag und die hastig ablaufenden Ereignisse brachten uns auf die Sprünge. Das neue Boot – «U 2519» – lag in Hamburg und bedeutete neben grösserer Sicherheit und Kampfkraft in der Zukunft zunächst für einige meiner Leute ein längeres Wiedersehen mit ihren Familien. Die Vorfreude überwog die Abschiedsstimmung. Nur die zurückbleibenden Kameraden empfanden es als schlimm, als ahnten sie Ungutes.

So bestiegen wir nach einem letzten Blick auf «U 333» mit seinen drei kleinen Fischen am Turm den Omnibus, der uns aus der Stadt heraus und zur Eisenbahn bringen sollte. Das Gelände um die U-Boots-Stützpunkte war bereits von bewaffneten Widerstandskämpfern besetzt. Wir passierten unbehelligt und blieben auch von Tieffliegern verschont. Auch die Eisenbahn barg schon Gefahren in sich, da die Resistance und die feindlichen Bomber mehrere Brücken zerstört hatten. Trotzdem gab es noch eine Zufahrt nach Deutschland, wenn auch auf Umwegen.

Fiedler war ein Pechvogel. Am 10. Juli 1944 hatte er «U 333» übernommen und war danach zur elften Feindfahrt des Bootes in Richtung Kanal ausgelaufen. Kein Mensch hat es je wiedergesehen. Schon drei Wochen später, am 31. Juli, brach die Verbindung ab.

Am 31. Juli 1944 standen vier Schiffe der 2. Escort Group, darunter die Sloop «Starling» und die Fregatte «Loch Killin», in der Nähe der Scilly-Inseln. Es war die schon früher erwähnte Gruppe des erfolgreichsten britischen U-Boot-Killers, des hochdekorierten Captain F. J. Walker, R. N., der mit seinem Flaggschiff «Starling» oder im Verein mit anderen die meisten deutschen U-Boote versenkt hatte, nämlich insgesamt 20. Walker, 48 Jahre alt, war kurz vor dem Auslaufen ganz überraschend an den Folgen eines Schlaganfalles gestorben, und in der ihres Führers beraubten Gruppe war die Stimmung gedrückt. Wer sollte ihn ersetzen, der sie von Sieg zu Sieg getragen hatte. Wie auch immer, Auftrag blieb Auftrag: Jagt die U-Boote!

Die «Loch Killin» war mit einer neuen Anti-U-Boots-Waffe ausgerüstet, dem «Squid», eine Art Mörser, der ähnlich wie bei den Hedgehogs, die Geschosse etwa 800 Meter weit nach vorne schleudern konnte. Jede dieser Bomben wog 350 Pfund. Nur war Squid doppelt so schnell wie Hedgehog, und war die Hedgehog eine Hand, die mit fünf Fingern nach dem U-Boot griff, so war die Squid eine Pranke, die zuschlug und alles zermalmte...

Am 31. Juli, um 17.00 Uhr, meldete der Horchraum auf «Loch Killin» das Asdic-Echo eines U-Bootes. Der Gruppenführer auf «Starling» wurde verständigt und begann zusammen mit der «Loch Killin» eine systematische Suche. Um 17.27 Uhr feuerte «Loch Killin» eine Squid-Salve. Die Geschosse waren auf 40 Meter Tiefe eingestellt. Als «Starling» die Angriffsstelle überlief, sah man überall Öl auf der Oberfläche. Wahrscheinlich hatte man das Boot getroffen. Zwanzig Minuten später wurde es erneut mit Squid angegriffen, wobei Wrackteile und Öl heraufkamen. Man wartete geduldig.

Um 18.06 Uhr warf «Starling» eine Serie von zehn schweren Wasserbomben in Tiefen von 80 bis 130 Meter. Man hörte sie detonieren. Danach wurde es still –, totenstill.

Als man glaubte, dass alles vorüber wäre, gab es plötzlich in der Tiefe eine ungewöhnlich heftige Explosion. Immer mehr Öl kam herauf.

«Starling» und «Loch Killin» warfen weiterhin Wasserbomben und Squids, bis die ganze Meeresoberfläche mit Trümmern und Gegenständen aller Art bedeckt war. Aber das Boot blieb unten.

Es war das 15. Boot, das «Starling» mitversenkte und das 538. deutsche U-Boot, das die britische Admiralität als vernichtet notierte. Es war «U 333», das Boot der «Drei kleinen Fische»...

«Epilogue:

U-333 was sunk on 31 Jul 44 at 49 39 N 02 28 W (approximately 50 sm WSW of The Scillies) by HM sloop Starling and frigate Loch Killin of Escort Group 2 while on sea patrol. This was the first succesful sinking achieved by the use of «Squid», the forward firing depth charges».

Und der Sender Atlantik bemerkte dazu: «Es war ein Typ VII-C-Boot, wahrscheinlich unter Kapitänleutnant Fiedler. Vor ihm hatte Kapitänleutnant Cremer dieses Boot kommandiert».

Ich habe lange darüber nachgedacht.

16

U-Boot-Fahrer und Jagdflieger – Matuschkas Glück und Ende – Walter: Die Suche nach dem Boot von morgen – U-Boote vom Fließband – Nr. 733/ «U 2519» – Der Krieg auf deutschem Boden – Panzervernichtungstrupp Cremer – Das zweigeteilte Reich – Erneute U-Boot-Gefahr? – Nichts geht mehr.

Während das vom Glück verlassene «U 333» westlich der Scillies unterlag und die von uns Abgegebenen mit in die Tiefe nahm – was wir erst sehr viel später erfuhren war ich mit den mir Verbliebenen im holsteinischen Plön angelangt. Dort, bei der 1. U-Boot-Ausbildungsabteilung, wurde die Besatzung für «U 2519» auf einige fünfzig Mann ergänzt. Anschliessend schickte man uns alle für zwei Wochen nach Bad Wiessee, um uns für erneuten Fronteinsatz «fit» zu machen. Hier hatte man, in der Nähe des malerischen Tegernsees, ein U-Boot-Erholungsheim eingerichtet und auch ein Jagdfliegerheim.

Wir Mariner hatten einige Segelboote zur Verfügung und lagen tagsüber natürlich auf dem Wasser. Um die strikte Hausordnung zu umgehen, die vorsah, dass nach 22.00 Uhr jeder im Heim zu sein hatte, präparierte meine Besatzung ein Kellerfenster, durch das sie sich zu später Stunde Eingang verschaffte – wie der Einstieg durch ein U-Boot-Turnluk! Mit grossem Hallo bemerkten die Leute, dass sich auch der Kommandant dieses Zuganges bediente.

Grund meiner Verspätung war hauptsächlich das Jagdfliegerheim. Wir hatten zwar die besseren Segelboote, dafür die Jagdflieger reichlich Cognak und Sekt. Zu dieser Zeit war Hauptmann Erich Hartmann, mit Schwertern und Brillanten zum Eichenlaub ausgezeichnet und später als «der erfolgreichste Jagdflieger der Welt» apostrophiert, nach einem Empfang im Führerhauptquartier in Bad Wiessee eingetroffen. Und so – «glücklich der Mann, der hinter sich liess das Meer und die Stürme – », ergaben sich daraus die richtige Stimmung und ein reger Erfahrungsaustausch zwischen Marine und Luftwaffe. Einen breiten Raum in unseren Gesprächen nahmen die Vergleiche mit den Waffen und Taktiken der vergangenen Jahre ein. Bei den Fliegern war es im Grossen und Ganzen ähnlich wie bei der U-Boot-Waffe. Heute standen wir sehr harten und geschulten Gegnern und überlegenen Kampfmitteln gegenüber. Wir waren uns darüber einig, dass sich eine wirkungs-

vollere Technik nur zum Teil durch persönliche Tapferkeit ausgleichen liess. Die Technik behielt meist die Oberhand.

Selbstverständlich wurde eine Menge getrunken. Doch alle Fröhlichkeit, die sich bisweilen zur Ausgelassenheit steigerte, wurde überschattet durch die schweren Luftangriffe auf unsere Städte und die Abwehrkämpfe der U-Boots-Fahrer im Atlantik, die, wie Churchill (in *The Second World War*, Band IV. S. 72) schreibt, «erstaunlich standhaft und ungeachtet aller Verluste ausharrten, in der Brust unbeeindruckt die Hoffnung auf einen Umschwung im Seekrieg».

Noch war der Kampf an der Invasionsfront voll im Gange. De Gaulle war am 25. August im befreiten Paris eingezogen. Jagdflieger und U-Boot-Männer waren sich klar darüber, dass ihr gegenwärtiger Aufenthalt nur ein kleines Intermezzo, ein Atemholen war, und dass sie mit neuen Waffensystemen und frischer Einsatzfreudigkeit dringend an der Front erwartet wurden. Selbst Hartmanns Erzählungen aus dem Hauptquartier, die mit aller Vorsicht durchblicken liessen, dass selbst Adolf Hitler den Krieg vermutlich militärisch für aussichtslos hielt und auf politische Differenzen bei den Alliierten setzte, vermochten daran nichts zu ändern. Schliesslich waren wir Soldaten für die Heimat noch immer das letzte Fünkchen Hoffnung, die sich abzeichnende Niederlage zu einem Ende ohne Schrecken zu bringen. Vielleicht hatten wir am Schluss doch noch ein paar Trümpfe im Ärmel.

Mit dieser Überzeugung im Herzen kamen wir Anfang Oktober nach Hamburg zur Werft von Blohm & Voss, wo das neue Boot «U 2519» entstand.

In der Zwischenzeit hatten auch die Schnorchelboote, jetzt von Norwegen aus operierend, von sich reden gemacht, den Gegner beunruhigt und sich der Entdeckung aus der Luft mehr oder weniger zu entziehen gewusst. Das galt sowohl für die weiträumigen, stürmischen Gewässer des Nordens, in denen ein Schnorcheln ohnehin schwer zu orten war, als auch für die britischen Küstengewässer. Ein typisches Beispiel bot «U 482» unter Kapitänleutnant Graf Matuschka. Dieser hatte im Spätsommer 1944 seine erste Feindfahrt mit einem Schnorchel-Boot angetreten und einiges für sich verbuchen können. Am 29. September 1944 schrieb er in einem Brief:

«..Nach erster Feindfahrt sind wir wohlbehalten in den Norden zurückgekehrt. Unsere Aufgabe hatte uns an die Westküste Englands geführt und uns einen ganz ungewöhnlichen Erfolg beschieden. Das Boot versenkte den amerikanischen Turbinentanker «Jacksonville» am 30.8., am 1.9. die Korvette «Hurstcastle», und am 8.9. das Motorschiff «Pinto», sowie den britischen Dampfer «Empire Heritage». Nachdem wir auf dem Rückmarsch durch Funk unseren Erfolg gemeldet hatten, kam einen halben Tag später vom Grossadmiral und BdU folgende Antwort: Bravo, das ist eine ausgezeichnete Leistung!

Als wir vor drei Tagen einliefen, wurden wir empfangen, wie man es zuweilen in der Wochenschau sehen konnte. Sogar der Kuss durch ein Blumenmädchen fehlte nicht. Die Besatzung fuhr mit wallenden Bärten dann im Omnibus zum Stützpunkt. Das ganze Unternehmen stand unter einem grossen Glückstern. Jetzt hat uns ein schönes Holzhaus aufgenommen, das wir mit der ganzen Besatzung bewohnen. Für Vierfüntel der Besatzung war es am Einlaufstag das erste Mal, dass sie aus der «grossdeutschen Tauchröhre» wieder ans Licht kamen, da das Wort «Unterseeboot» erst heutigen Tages richtig zutrifft. Dass ich froh war, wie die Leinen wieder an Land fest waren und alle gesund und heiter, einschliesslich Boot, zurück, kannst Du Dir denken. Von der politischen und der Kriegslage bekamen wir nur gelegentlich etwas mit, und ab und zu erfassten wir einen Wehrmachtsbericht ...»

Das Ganze klingt zu sehr nach einem Abglanz vergangener Zeiten. Der rasche Erfolg des Anfängers erzeugte eine falsche Sicherheit. Sowa konnte auf die Dauer nicht gutgehen, jedenfalls nicht in derart problematischen Gewässern wie dem Nordkanal. Nachdem Matuschka auf seiner nächsten Feindfahrt den norwegischen Tanker «Spinanger» versenkte und das Glück hatte, dass ihm auch noch der britische Flugzeugträger «Thane» vor die Rohre lief, wurde die berühmte 2. Support Group (Capt. Walkers) auf das Boot angesetzt: die Sloops «Starling», «Peacock» und «Hart», die Korvette «Amethyst» und die Fregatte «Loch Craggie». Sie ruhten nicht eher, bis sie nach bewährter Methode das lästige U-Boot aufgestöbert hatten. Und das war das Ende von «U 482» und seiner Besatzung...

Dem «Elektro-Boot», wie man den Typ XXI (21) nannte, zu dem «U 2519» gehörte, waren Entwicklungen des Walter-U-Bootes vorausgegangen, deren Erwähnung unerlässlich ist. Der Kieler Prof. Hellmuth Walter hatte nach jahrelangem Experimentieren 1940 ein Triebwerk erfunden, das auf der Zersetzung von hochprozentigem Wasserstoffperoxyd (H_2O_2) beruhte. Das Peroxyd bzw. Superoxyd wird durch einen Katalysator in einem Zersetzer gespalten und das entstehende Sauerstoff-Wasser-Gemisch als Vortriebsstrahl bei Raketen oder zum Antrieb einer Turbine verwendet: der Walter-Turbine.

Walter hatte die Idee, diese Turbine, deren Dampf mittels Wasserstoffperoxyd als Sauerstoffträger zu gewinnen war, in U-Boote einzubauen. Man bekam damit das frischluft-unabhängige Unterseeboot. Das Boot war nicht mehr durch Radar zu erfassen, weil es dauernd unter Wasser bleiben konnte. Seine nach aussen gedrückten Restgase CO_2 verbanden sich mit dem Seewasser und entwickelten keine Blasenspur. Ihr Rauschen neutralisierte die Maschinengeräusche und machte das

Boot auch immun gegen die Asdic-Unterwasser-Ortung. Die Walter-Turbine mit einem geänderten Profil des Bootskörpers (im Querschnitt oval wie ein Fisch) ergab hohe Unterwassergeschwindigkeiten. Ende 1942 wurden damit 28 (!) Knoten erreicht. Alles in allem schien das Walter-Boot das ideale Unterseeboot schlechthin zu sein.

Indessen wurde ihm vorläufig nur ein mehr experimenteller Wert beigemessen, zumal sich seine Antriebsart als noch nicht ganz ausgereift erwies. Hinzu kam ein ausserordentlich hoher Treibstoffverbrauch, der überdies als explosionsgefährlich galt und entsprechende Vorsicht voraussetzte. Es blieb einstweilen bei nur ganz wenigen Versuchsbooten. 1942 wurde dann von Dönitz der Bau einer Serie kleinerer Walter-U-Boote für die Verwendung in Küstengewässern gefordert, Typ XXVII (27), um Erfahrungen zu sammeln, und der Entwurf eines grösseren, atlantikfähigen Walter-U-Boots, der spätere Typ XXVI (26).

Aber alle Experimente mit dem Walter-U-Boot blieben Zukunftsmusik, wenn auch, nach Walter, «alle Raketenantriebe und Hauptantriebe für Jagdflugzeuge sozusagen als Nebenprodukte bei der Arbeit am U-Boot-Antrieb dabei herausgesprungen sind». Die Suche nach dem «Unterseeboot von morgen» fiel in einen Zeitraum, als keine eigentliche Notwendigkeit dafür bestand; denn noch beherrschte der konventionelle VIIC-Typ die Meere und erzielte hohe Erfolge. Infolgedessen wurde seine Entwicklung umständebedingt verzögert, und das totale Unterseeboot war noch nicht greifbar in einem Augenblick, in dem man seiner schlagartig und am nötigsten bedurfte: nach dem «schwarzen Mai» 1943...

Nunmehr zwang die katastrophale Situation im U-Boot-Krieg zu schnellen Entschlüssen, und es wurde erforderlich, einen Zwischentyp zu schaffen, das heisst einen Übergang vom jetzigen, stark gefährdeten VIIC-Typ zum noch in Arbeit befindlichem Walter-U-Boot. Ein erster Schritt in dieser Richtung war der ebenfalls von Walter nach einer holländischen Idee entwickelte «Schnorchel». Ein weiterer Schritt war der Versuch, den zweckmässigen Entwurf der Form des schnellen Walter-Bootes mit der bisherigen, erprobten Antriebsmethode zu verkoppeln. Wenn man das Raumproblem lösen konnte, den vom Schnorchel mit Frischluft versorgten Dieselmotor belieh, die Batteriekapazität aber auf das Dreifache erhöhte, dann hatte man ein «konventionelles» U-Boot, das dem totalen Unterseeboot schon sehr nahe kam. Und so entstand der spätere Typ XXI (21) –, ein in der Grösse, in der Form und vor allem ein in der Batteriekapazität dem VIIC-Typ weit überlegenes Boot: eben das «Elektro-Boot». Zwar nicht ganz so geschwind wie das Walter-Boot, aber ebenfalls schwer zu orten und noch schnell genug, um seinen Verfolgern unter Wasser zu entweichen. Am 13. August 43 verfügte der ObdM, die

Werften mit dem Übergang auf «Elektro-Boote» auszulasten. 300 Stück wurden bestellt. Parallel dazu verlief das begrenzte Walter-Programm. Das alles brauchte seine Zeit, und der Krieg ging weiter.

Als Eins W.O. für «U 2519» hatte ich Dieter Klages vorgesehen. Er war der Nachfolger von «Max» Dobinski, der vor der Invasion abgelöst wurde, um ein eigenes Boot zu übernehmen, mit dem er aber nicht mehr zum Einsatz kam. An seiner Stelle hatte Klages die Invasion auf «U 333» mitgemacht. Wir waren also aufeinander eingespielt. Übrigens brachte es Klages später in der Bundesmarine noch zum Kapitän zur See.

Anfang Oktober 1944 fuhren wir mit der gesamten Besatzung nach Hamburg zur Baubelehrung bei der Werft Blohm & Voss. Dort sollte unser Elektro-Boot liegen. Aber als der FdU West in La Pallice mit seiner Bemerkung «es wartet in der Heimat schon auf Sie» diesen Eindruck erweckte, so war das reichlich vorgegriffen. «U 2519» wurde nämlich erst am 18. Oktober vom Stapel gelassen.

Diese neuen Boote wurden «durchgeschossen». Wir hatten den Begriff schon früher mit Hinsicht auf die Kurzausbildung der neuen Kommandanten geprägt, die «durchgeschossen» wurden. Auf die Entstehung der neuen XXI-Boote übertragen bedeutete es neue, schnelle Bauverfahren. Besser gesagt, extrem schnelle Bauverfahren. Sie wurden in ganzen Sektionen gebaut. Heute ist der Sektionsbau, besonders bei Grossschiffen, gang und gäbe. Damals stellten die Amerikaner ihre bekannten Liberty- und Victory-Schiffe gleichfalls sektionsweise her. Für uns fiel er aber doch aus dem Rahmen, obgleich man schon im Ersten Weltkrieg kleinere U-Boote stückweise mit der Eisenbahn zum Mittelmeer gebracht und dort zusammengesetzt hatte. Jetzt wurde nun der Typ des XXI-Bootes mit höchster Dringlichkeitsstufe in acht Sektionen vorgefertigt. Über 30 Fabriken im Binnenlande, bis hinauf nach Schlesien, waren mit der Vorfertigung von Rohsektionen beschäftigt. Dann wurden die Rohsektionen, die so schwer waren, dass man sie nur auf Wasserstrassen befördern konnte, an die Küste gebracht und von einem Dutzend Ausrüstungswerften mit Rohrleitungen, Kabeln, Hilfsmaschinen und restlichen Bauteilen versehen. Auf grossen Endmontagewerften in Hamburg, Bremen und Danzig schweisste man die Sektionen zusammen. Fertig war das Boot.

Das alles lief im Fließband-Tempo ab. Im Sommer 1944 lagen zwischen Kiellegung der Rohsektionen und der Ablieferung durchschnittlich 80 Tage, die man auf 71 Tage herunterzudrücken versuchte. 50 Tage waren für Bau und Ausrüstung vorgesehen, vier Tage für den Zusammenbau der Sektionen auf der Helling bis

zum Stapellauf des fertigen Bootes. Weitere sechs Tage kamen für die Endausrüstung an der Pier hinzu. Nach einer guten Woche Werfterprobung wurde das Boot der Kriegsmarine übergeben. War ein Boot vom Stapel, so wurden schon nach wenigen Stunden auf den freigewordenen Bauplatz, sozusagen in das noch warme Bett, die Sektionen des nächsten Bootes gelegt.

So ging das ununterbrochen. Tag und Nacht, Woche um Woche, Monat für Monat, mit etwa acht neuen Booten monatlich. Derartige Aktivitäten blieben dem Gegner nicht verborgen, seine Luftaufklärung arbeitete gut. Es gab Bombenangriffe auf Produktionsstätten und Transportwege, Kanäle liefen leer, Termine konnte nicht immer eingehalten werden. Trotz der wiederholten Bombenangriffe auf Hamburg ist die Werft von Blohm & Voss, damals unter Generaldirektor Willy Franzenburg, nie derart getroffen worden, dass sich das Programm wesentlich verzögert hätte. Als dort am 25. April 1945 das letzte Boot, «U 2552», in Dienst gestellt wurde, waren die Alliierten bereits bis Bremen und bis Stade an der Unterelbe vorgerückt.

Hier also entstand unser neues Boot «U 2519». Mit einer Länge von 76,7 Meter und 8,0 Meter Breite war der Typ XXI um zehn Meter länger und zwei Meter breiter als das VIIIC-Boot und verdrängte mit 1'621 Tonnen über Wasser mehr als das Doppelte unseres alten «U 333». Der Typ XXI enthielt zwei Dieselmotoren mit zusammen 4'000 PS. Was ihm jedoch den Namen Elektro-Boot verschaffte, waren sechs E-Motoren mit einer Leistungsfähigkeit, die den Dieseln gleichkam: nämlich 4'200 PS. Es gab zwei doppelte Motoren, zwei weitere doppelte für langsame Fahrt, ein doppelter für hohe und ein Einzelmotor für langsame Fahrt. Die ausgedehnten Treibstoffzellen im unteren Walter-Boot waren hier bis auf den letzten Platz mit Batterien ausgefüllt. Wie schon gesagt, der Schnorchel machte das Elektro-Boot auch unter Dieseln weitgehend oberflächen-unabhängig. Aber wenn schon oben, sollte es in nur 18 Sekunden alarmtauchen können. Als Tauchtiefe waren 250 Meter angegeben und mehr –, man sprach von 400 Metern.

Das Boot hatte den ovalen, fischähnlichen Querschnitt der Walter-Form mit relativ schmalem, runden Rücken, ohne die bisherige breite Lauffläche. Die Brücke war verkleidet und bot mehr Schutz als bei den vorangegangenen Typen. Im Prinzip hat sich diese Gestalt bis zu den heutigen Atom-U-Booten fortgesetzt. Erfahrene Kommandanten sollten zwei Reisen mit dem Elektro-Boot machen und dann auf die kommenden schnellen Unterseeboote mit der Walter-Turbine umsteigen, die verbessert wurde. Man rechnet mit dem Einsatz der Elektro-Boote noch vor Ende 1944, aber die Umstände zogen alles in die Länge. Die paar Wochen, die wir

zwischen dem Stützpunkt-Wohnschiff «Veendam», einem 16'000 BRT grossen Passagierdampfer der Holland-Amerika-Linie, und dem neuen Boot mit der Baunummer 733 teilten, waren restlos ausgefüllt und wurden nur unterbrochen, als die Besatzung nach einem Bombenangriff auf die Zivilviertel in Hamburg-Wilhelmsburg beim Löschen half. So manches war neu und ungewohnt und wurde uns erst im Rahmen der «Baubelehrung» vertraut. Das neue Boot fand durchweg die Zustimmung der Besatzung, zumal es mit seinen grösseren Abmessungen den Leuten mehr Bewegungsfreiheit bot, als die bisherigen «grossdeutschen Tauchröhren», wie Matuschka sie noch genannt hatte. Es gab zwei Wohn- und Schlafräume mit Kojen für jeden, dazu einen Waschraum mit Duschen. Und es waren, sehr wichtig, drei Klosetts vorhanden statt des bisherigen Abortes, der häufig noch als Proviantlast hatte herhalten müssen; bei dem man Mühe hatte, den «Inhalt» gegen den jeweiligen Wasserdruck mit der Hand hinauszupumpen. Über den in diesem Buch noch kein Wort verloren wurde, obgleich er doch ein ganzes «Besetzt»-Kapitel für sich alleine beanspruchen könnte.

Alles Tun und Treiben gipfelte in einer Spätbelehrung, und in Probefahrten, bei denen vor allem das technische Personal alle Hände voll zu tun bekam. Dem abschliessenden Einräumen, das sich bis Mitternacht hinzog, folgte schon anderntags die Indienstellung von «U 2519». Es war der 15. November 1944.

Wenn der Anlass auch die unbeschwerte Fröhlichkeit früherer Jahre vermissen liess, wurde doch das Beste daraus gemacht. Die Künstler unserer Bordkapelle spielten auf, ein Theaterstück ging über die Bühne, die Finkenwerder Speeldeel wirkte mit, es gab zu essen und zu trinken. Der Kommandierende Admiral der U-Boote, von Friedeburg, war persönlich erschienen, obwohl er in diesen Zeiten gewiss mehr zu tun hatte, als Geleitworte zu sprechen, und überbrachte ein Foto des Grossadmirals mit Widmung. Das inoffizielle Programm hatte wie immer Werner Thiemer arrangiert, der als Leutnant und Kriegsberichterstatter bei uns eingeschifft war. Ein freundlicher Mensch, den die Leute gerne mochten. Er hatte 1943/44 rund 2'000 Meter Film von «U 333» gedreht und viele interessante Fotos geschossen. Leider wurde dieses Bildmaterial bei einem Bombenangriff grösstenteils vernichtet. Thiemer wanderte nach dem Kriege aus, seine Spur verlor sich im Ungewissen.

Lange Erprobungswochen folgten. Wir wechselten durch den Nordostsee-Kanal hinüber in die Ostsee und von einem Hafen zum anderen. Hand in Hand mit dem Rollenexerzieren verliefen die Übungen an den neuen Elementen: der Probelauf der Diesel in Kiel, die Kontrolle der Funkanlage in Sonderburg. Auf einem Trip von Swinemünde nach Danzig, bei dem sechs Stunden hindurch «volle Fahrt» eingehalten und die vorgesehene Unterwassergeschwindigkeit von 16,8 Knoten noch

überboten wurde, kamen wir auf 17,5 Knoten. (Das war etwas anderes als die 7,6 des guten «U 333»).

Bei einer Marschfahrt von 10 Knoten hätte das Elektro-Boot einen Aktionsradius von 16'000 Seemeilen gehabt. Das entspricht in etwa einer Entfernung vom Kanal bis zum Kap Hoorn am Ende Südamerikas und zurück, oder einer Rundreise nach Kapstadt mit einem mehrwöchigen Aufenthalt dort unten. Weihnachten verging zwischen Torpedoschiessen, Schnorchelbetrieb und Alarmtauchen in der tiefen Danziger Bucht, dem Exerzierplatz der U-Boote, und als wir einmal drei Tage hintereinander unter Wasser blieben, schrieb man schon Mitte Januar 1945.

Ich habe mit «U 2519» alle nur erdenklichen Tests gefahren. Es war sowohl seemännisch, als auch technisch und waffentechnisch ein grossartiges Boot und sollte bis zu 24 Torpedos tragen, die sich in schneller Folge abfeuern liessen. Durch ein neuartiges Ortungsgerät hätten wir mit verbundenen Augen, das heisst ohne optische Sicht, zielen und treffen können, und wären unter Wasser allen Verfolgern entronnen. Doch es kam alles ganz anders. Als wir am 24. Januar 1945 zum letztenmal Pillau ansteuerten, rollte die russische Winteroffensive an, wurde Königsberg evakuiert, war ganz Ostpreussen von den Sowjets eingekreist und nur noch auf dem Seewege zu verlassen.

Während das Ausbildungsprogramm der U-Boote unbeirrt weiterging, verliessen buchstäblich über unseren Köpfen die von Flüchtlingen und Verwundeten überquellenden letzten Handelsdampfer und Kriegsfahrzeuge die ostdeutschen Häfen mit Kurs nach Westen. Eine nicht abreissende Kette, mehr als drei Monate, die letzten 115 Tage des Krieges hindurch. Nach Westen, wo die Westalliierten die deutschen Reichsgrenzen überschritten und in furchtbaren Bombenangriffen alles zerschlugen.

Angesichts der niederdrückenden Lage, in der sich das zerbröckelnde Reich befand, konnte es nicht ausbleiben, dass sich die Seeleute ihre eigenen Gedanken machten. Diese Männer, die mehrere Jahre von den jetzt abgeschnittenen und belagerten Atlantikstützpunkten aus gekämpft hatten, sahen mit offenen Augen die in der Heimat inzwischen eingetretenen Veränderungen. Hinsichtlich der überfüllten Häfen, der zerbombten Städte, des Flüchtlingseleuds, der vielen Verwundeten von der wankenden Ostfront, der Frierenden, der Verhärmten und der müden Werftarbeiter fragten sie sich, wie das nochmal enden sollte. Sie spürten das nahe Ende und dachten sicherlich ans Überleben.

Andererseits sahen wir noch immer neue Boote entstehen und vom Stapel laufen, wenn auch die vom Gegner zerbombten Wasserläufe und Kanäle die termingerechte Lieferung der XXI-Sektionen zeitweilig verzögerten. Denn der Gegner wusste genau, worauf es ankam.

Schon zu Beginn des Jahres hatte der Erste Seelord der Briten den Teufel an die Wand gemalt und ein Memorandum erlassen. Er befürchtete im Februar oder März 1945 eine neue Grossoffensive mit neuen U-Boot-Typen auf Konvois und in den Küstengewässern. Die Verluste, so sagte er, könnten möglicherweise die vom Frühjahr 1943 noch übertreffen. Die Folge wären Konsequenzen für alle Heeresoperationen. Auf Grund dieser Warnung wurden in England 300 für den Fernen Osten bestimmte alliierte Geleitfahrzeuge zurückgehalten.

Bei uns machte Grossadmiral Dönitz am 15. Februar konkrete Angaben. «Die Zahl der eingesetzten Boote wird in den nächsten Monaten beträchtlich ansteigen. Zurzeit sind 237 Boote für den Fronteinsatz in Vorbereitung (111 der alten Typen, 84 vom Typ XXI, 42 vom Typ XXIII). Monatlich werden etwa 60 Boote zum Einsatz kommen. Die augenblickliche Gesamtzahl von U-Booten ist die höchste, die Deutschland je besessen hat».

Und Churchill schrieb rückblickend: «Die ersten (neuen Boots-Typen) standen bereits in der Erprobung. Der wirkliche Erfolg hing für Deutschland davon ab, dass sie rechtzeitig in grossen Zahlen in Dienst gestellt werden konnten. Ihre hohe Unterwassergeschwindigkeit belastete uns mit neuen drohenden Problemen und würde tatsächlich, wie Dönitz voraussagte, die U-Boot-Kriegführung revolutioniert haben».

Um diese Zeit arbeiteten in fünf Werken etwa 5'000 Arbeitskräfte und ein Ingenieurstab von 300 Mann, darunter Spitzenkräfte, an der Herstellung des Walter-Turbinenbootes, das in Serienproduktion gehen sollte. Für Anfang Mai wurden die ersten drei frontreifen erwartet. Vom kleineren und für den Nahbereich gedachten, 234 Tonnen grossen Typ XXIII (23) des Elektro-Bootes waren die ersten acht unter der englischen Küste eingesetzt worden, um Erfahrungen zu sammeln. Die Kommandanten beurteilten diesen neuen Typ übereinstimmend positiv und waren des Lobes voll. «Ideales Boot für kurzfristige Unternehmen in Küstennähe. Schnell, wendig, einfache Tiefensteuerung, geringe Ortungs- und Angriffsfläche. Der Gegner ahnt mehr, dass ein Boot da ist, als dass er den klaren Beweis und die Position erhält.

Und um das Bild abzurunden: Bei einem «Kommando der Kleinkampfverbände» gab es neuartige Ein- und Zwei-Mann-Mini-U-Boote, den «Biber» und den «Seehund», als Torpedoträger für den Kampf aus nächster Nähe.

Doch während wir noch unsere restlichen Kräfte zusammenfassten, um den U-Boot-Krieg noch einmal zu forcieren, trafen sich in Yalta auf der Krim schon «die grossen Drei» (Stalin, Roosevelt und Churchill), um ihre weiteren militärischen Massnahmen zu koordinieren und ihre Massnahmen nach dem Kriege abzustimmen: Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen, Bildung eines alliierten Kontrollrates, Fixierung der zukünftigen polnisch-sowjetischen Westgrenze und ande-

res. Nichtsdestoweniger heisst es trotz aller Siegeszuversicht im Schlusskommunique: «Die Möglichkeit, dass deutsche U-Boote wieder eine ernste Gefahr für unsere Schifffahrt im Nordatlantik bilden könnten, erregt unsere Besorgnis».

Draussen auf dem Atlantik ging unterdessen der U-Boot-Krieg, mit und ohne Schnorchel, wieder weiter und forderte Opfer auf beiden Seiten. Im Januar 1945, als Matuschka verschwand, waren es 14 deutsche U-Boote. Im Februar bereits wieder 21, und im März insgesamt 33, die von der US Air Force an einem Tag in Häfen und Werften vernichteten mit einbezogen. (United States War Losses World War II, Washington 1963).

Am 22. Februar 1945 traf es Fritz Hein mit «U 300», der nach der Torpedierung von zwei Dampfern vor der Strasse von Gibraltar versenkt wurde. Oberleutnant Fritz Hein hatte die langen Reisen auf «U 333» mitgemacht. Ursächlich an seinem Pech war abermals ein Torpedoversager. Im Vertrauen auf einen T Fünfer hatte er sich zu weit vorgewagt, und als dieser streikte, waren sie über ihm gewesen. Nachdem es ein paar Monate vorher Hellmuth Kandzior mit «U 743» westlich vom Nordkanal erwischt hatte, und fast um die gleiche Zeit Kapitänleutnant Dietrich von der Esch mit «U 863» elf Grad südlich des Äquators sein Leben einbüsste – er war bei mir auf dem kleinen «U 152» an Bord gewesen –, fuhr von meinen ehemaligen Wachoffizieren bis auf Dobinski keiner mehr. Nur «Max» und Ali waren übriggeblieben ...

Die weiten Distanzen auf den Weltmeeren, die grossen Abstände von den landfesten Kriegsschauplätzen durften nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Seekrieg kein Eigenleben führte und auf Versorgungsbasen angewiesen war. Wenn auch die Kriegsmarine, vor allem die U-Boote, laut Wehrmachtsbericht im Monat März 1945 62 feindliche Schiffe versenkt hatte, so konnte man sich doch ausrechnen, dass uns wahrscheinlich nur noch eine Galgenfrist von wenigen Wochen verblieben war. Es wurde ein Wettrennen zwischen Zeit und Erfolg. Unsere Vorräte gingen zur Neige, Brennstoff und Treiböl wurden knapp. Und während der Landkrieg immer weiter auf deutschen Boden Übergriff, die Sowjets auf die Oder zielten, die Westalliierten den Rhein überschritten, während die Flüchtlingsschiffe in der Ostsee hin und herpendelten, wurden wir angewiesen, uns auf den Übungsfahrten für jeden Tropfen Dieselöl verantwortlich zu fühlen.

«U 2519» musste noch einmal zu Blohm & Voss zurück und ins Dock. Am 5. April fielen wieder Bomben auf das Werftgelände. Die Balken, mit denen das auf dem Trockenen stehende Boot abgestützt war, brachen, und das Boot kippte um.

um. Dabei wurden Backbord-Tauchzellen und Bunker eingedrückt, und das Rohr wurde derart verbogen, dass es nicht mehr zu gebrauchen war.

Drei Wochen später, am 25. April 1945, gab das Oberkommando der Wehrmacht bekannt: «Beiderseits der Weser und im Frontbogen zwischen dem Küstenkanal und Delmenhorst behaupteten sich unsere Divisionen bei geringem Geländeverlust gegen alle Durchbruchversuche der Engländer und Kanadier. Von der Weser südöstlich Bremens bis zur Elbe bei Horneburg hielten die schweren Abwehrkämpfe mit gleicher Stärke an...

In der Schlacht um Berlin wird um jeden Fussbreit Boden gerungen. Im östlichen und nördlichen Stadtgebiet dauern heftige Strassenkämpfe an... An der Oderfront griff der Gegner aus seinem Brückenkopf nördlich Gartz unter starkem Artillerie- und Schlachtfliegereinsatz an und konnte bis in den Raum westlich Tantow vorstossen... In der Nacht war Kiel das Ziel britischer Kampfflugzeuge ... Ergänzend zum Wehrmachtsbericht wird gemeldet: Ein von Korvettenkapitän Cremer geführter Panzervernichtungstrupp der Kriegsmarine, zusammengestellt aus Freiwilligen eines Unterseeboot-Stützpunktes, vernichtete innerhalb weniger Tage 24 Panzer.

Ausführlicher äusserte sich der folgende, «U-Boot-Kommandant als Panzerjäger» überschriebene Kriegsbericht, der die Titelseiten der nur noch wenigen deutschen Tageszeitungen schmückte:

«Die britischen Divisionen, die durch die Lüneburger Heide von Süden gegen Hamburg vorrücken, gelangten am 20. April südlich der Elbe an die äusserste Peripherie der Hansestadt. Es gelang ihnen jedoch nicht, in das Stadtgebiet einzudringen. Am Stadtrand bei Harburg fielen die ersten Schüsse auf den Bereich der Elbmetropole. Die deutsche Artillerie antwortete alsbald lebhaft. Die Hoffnung der Briten, rasch zu den grossen Elbinseln und den Elbbrücken Vordringen zu können, schlug fehl.

Am Abwehrkampf an der Peripherie von Hamburg beteiligten sich neben Volkssturmeinheiten, unter denen die der Hitler-Jugend sich besonders auszeichneten, auch Formationen der deutschen Kriegsmarine. So wurde eine Abteilung Panzerjäger von einem U-Boot-Kommandanten geführt, der sich auf zahlreichen erfolgreichen Feindfahrten das Ritterkreuz erwarb. Er benutzte die Pause im Unterwassereinsatz, die ihm durch die notwendig gewordene Überholung seines Bootes auferlegt war, zu einer Abkommandierung an die Hamburger Front. Seit vier Tagen macht er mit seinen Männern, statt wie bisher auf feindliche Schiffe, Jagd auf Britenpanzer.

16 der gegnerischen Stahlkolosse fielen dabei seiner Formation zum Opfer. Als ihn gerade in seinem primitiven Heidehaus die Meldung von weiteren Erfolgen seiner Mannschaft erreichte, kam für ihn der Ablösebefehl: sein Boot war wieder einsatzbereit. Beim Abschied meinte der U-Boot-Kapitän, er werde noch oft daran zurückdenken, wie er auf den sandigen Wegen der Lüneburger Heide, zwischen Birken und Wacholderbüschen, auf das Auftauchen englischer Panzer mit dem gleichen Jagdfieber gewartet habe, wie auf den Weltmeeren auf die Kähne des Gegners».

An dieser, mit ein bisschen Heroismus und Löns-Romantik verbrämten Schilderung stimmt einiges nicht. Statt sandiger Wege waren es eher gepflasterte Stadtrandstrassen; anstelle des Heidehäusleins, in dem ich angeblich die Erfolgsmeldungen meiner Leute entgegennahm, war es der grosse Panzergraben, in dem wir gemeinsam die Nase in den Dreck steckten, und mit der freiwilligen Meldung an die Hamburger Front na ja, wer lässt schon gerne sein Boot im Stich. Wohl aber traf es zu, dass die Hamburger Aussenbezirke unter feindlichem Feuer lagen.

Die Lage war verzweifelt. Im Osten stiessen die Sowjets nach Mecklenburg vor. Die Amerikaner hatten Essen und Hannover genommen, die Franzosen Stuttgart erreicht. Der letzte deutsche Widerstand konzentrierte sich auf immer engerem Raum. Am 20. April hatte Grossadmiral Dönitz die territoriale Befehlsgewalt über den vom Süden isolierten Norden erhalten. Dazu gehörten noch Nord-Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Lübeck und Schleswig-Holstein. Im Süden befahl Generalfeldmarschall Kesselring, während Adolf Hitler in Berlin verblieben war. Das Reich war schon geteilt, noch bevor sich Amerikaner und Russen am 25. April bei Torgau an der Elbe die Hände reichten.

Ehe sich der Ring um Berlin schloss, hatte der Grossadmiral sein bisheriges Marine-Hauptquartier «Koralle», ein Barackenlager bei Bernau, verlassen können und war nach Plön in Holstein ausgewichen. In seinem neuen Befehlsbereich unterband er sofort Hitlers Wahnsinnsbefehl «verbrannte Erde», der unter anderem die Selbstzerstörung der Seehäfen und ähnlicher Einrichtungen vorsah. Nichts dergleichen durfte ohne seine Einwilligung geschehen, die nie kam. Einzelaktionen und Kurzschlusshandlungen mussten unterbleiben. An Hamburg war ihm besonders gelegen. Die Elbbrücken durften nicht zerstört werden. Hinhaltende Kämpfe sollten Zeit für eventuelle Verhandlungen mit dem Gegner erbringen. Die operative Kriegführung «vor Ort» unterstand ihm im Einzelnen nicht, sondern war Sache der jeweiligen Kampfkommandanten.

Im Zuge der Abwehrkämpfe stellte der Grossadmiral dem Kampfkommandanten von Hamburg, Generalmajor Voltz, auch Angehörige der Kriegsmarine zur Verfügung. Und während mein Eins W.O., Dieter Klages, mit einem kleinen Teil

der Besatzung «U 2519» aus Hamburg fort und nach Kiel brachte (das Boot sollte im Gegensatz zum anderslautenden Kriegsbericht nie wieder einsatzbereit werden), bildete man aus uns ein «Marine-Panzervernichtungsbataillon» unter Führung von Korvettenkapitän Cremer. Dönitz bemerkte dazu: «Wenn ich auch den kämpferischen Mut der U-Boot-Männer kannte, so war ich doch voller Sorge, ob sie dem ungewohnten Landkampf gewachsen sein würden».

Wir wurden umfunktioniert. Mein Diesel-Maat Walter Kost schrieb damals in sein Notizbuch: «Ein einziger Tag Ausbildung hat aus einem U-Boot-Mann einen Landsers gemacht. Am folgenden Tag hat man mich mit der Panzerfaust bekanntgemacht. (Ein ofenrohrähnliches, primitives Gerät mit einem raketenartigen Geschoss, das tatsächlich Panzer knacken konnte). Am dritten Tag Pistolenschiessen. Ausgerechnet am Freitag, dem 13. April, kommen wir in Stellung. Wir werden hin und hergeschoben. Am 17. April, um 10.30 Uhr, der erste Angriff von 15 Panzern der Tommies. Neben mir liegt Obersteuermann Glowka. Mein Kamerad Kokscht wird schwer verwundet. Am 19. kämpft neben uns unser Kommandant und der Zwei W.O. Der «Ali» gibt uns neuen Mut. Wir ziehen uns langsam in Richtung Hamburg-Harburg zurück».

Wir wurden dreimal von Panzereinheiten eingeschlossen und kamen mit nur 16 Mann im Panzergraben an. Der Graben war vom zurückgehenden Volkssturm geräumt worden, und wir sollten die feindlichen Spitzen aufhalten. Die Engländer brachen jedoch mit ihren Panzerspähwagen durch, und wir mussten ohne Deckung Mann gegen Panzer mit Panzerfäusten und Schnellfeuergewehren die Spitze zum Rückzug zwingen. Was mich in diesen Tagen mit am meisten bewegte: Die Kompanie, die mit mir diesen Angriff aufhielt, waren 16 und 17 jährige Hitlerjungen, im Erdkampf kurz ausgebildet und in Feldgrau. Manche wirkten verwirrt durch den schnellen Fronteinsatz und die Realität des Kampfes, andere wiederum waren von fanatischer Entschlossenheit. Alle aber waren gewillt, ihre zertrümmerte Vaterstadt zu verteidigen.

Glücklicherweise liessen sich die Briten Zeit. Sie hatten den Sieg und damit Hamburg, «das Tor zur Welt», ohnehin schon in der Tasche. Sobald ihre Panzerspitzen auf Widerstand stiessen, blieben sie stehen und überliessen das Feld den Bombern, ehe sie wieder vorgingen.

Unseren Einsatz an der Hamburger Front beendete eine Order aus dem Quartier des Grossadmirals: «Korvettenkapitän Cremer und seine Leute sofort nach Plön». Dort erklärte mir der Chef der Seekriegsleitung, Admiral Meisei, wir wären von jetzt an das «Wachbataillon Cremer» und für die Sicherheit des Hauptquartiers und der Person des Grossadmirals verantwortlich. Er schloss mit einer für die damalige Zeit charakteristischen Bemerkung: «Es geht nicht mehr, dass der Grossadmiral nur von seinem Schäferhund beschützt wird».

Der Diesel-Maat schrieb wieder in sein kleines Notizbuch: «Wir müssen unsere U-Boot-Kluft abgeben und Feldgrau tragen». Das war uns alten U-Boot-Fahrern im Grunde zuwider, aber die Zweckmässigkeit ging vor. Nicht zuletzt liess sich die graue Uniform im Gelände leichter sauberhalten als das empfindliche Marineblau, und das sogenannte Wachbataillon sollte auch in diesen hektischen letzten Tagen einen ordentlichen Eindruck machen. Im Hauptquartier herrschte ein reges Kommen und Gehen von hohen Offizieren und Staatsbeamten, und meine Leute mussten laufend unters Gewehr treten und Ehrenbezeugungen erweisen: «Wache – raus!» Eigentlich hatten sie besseres verdient.

Obwohl der U-Boot-Krieg nicht mehr die alte Bedeutung in der Seekriegsführung einnahm und sich alle restlichen Kräfte auf die Räumung der Ostsee und die Rettung der Menschen aus dem Sowjetbereich richteten, war die U-Boot-Gefahr für die Westalliierten durchaus nicht erloschen. Im Gegenteil, noch am 18. April hatten neutrale Pressekorrespondenten aus Bern gemeldet:

«Zu den Aktionen der deutschen U-Boote im Atlantik nahm der nordamerikanische Marineminister Forrestal in aufschlussreicher Weise Stellung. Er erklärte in Washington, die U-Boot-Gefahr in den Gewässern um England sei sehr ernst. Die U-Boote versuchten, die Nachschubverbindungen zum Kontinent zu stören. Die Boote seien weit besser als früher, und ihre Vernichtung eine schwierige Angelegenheit. Ganz ähnlich äusserte sich der kanadische Marineminister McDonald, der angab, dass deutsche U-Boote sich bis in die St. Lorenz-Bay vorgewagt hätten, wo sie seit 1942 keine grössere Tätigkeit entfaltet hätten».

Mit den in den Gewässern um England operierenden, nunmehr weit besseren U-Booten waren allem Anschein nach jene ersten acht kleineren Elektro-Boote vom Typ XXIII (23) gemeint, die man spürte, ohne dass man sie zu fassen bekam. Selbst wenn man derart gezielten Nachrichten eine gewisse Absicht unterstellt, klingt doch eine echte Sorge um das Ringen in der letzten Stunde durch, wurden doch noch im Monat April von deutschen U-Booten im Atlantik und in der Nordsee 22 Dampfer vernichtet und Einheiten im Nordmeer torpediert. Churchill schreibt: «Alliierte Luftangriffe vernichteten viele Boote, aber als Dönitz die Kapitulation anordnete, standen noch immer nicht weniger als 49 Boote in See. So gross war die Hartnäckigkeit des deutschen Widerstandes, so unerschütterlich die Tapferkeit der U-Boot-Fahrer».

In der Heimat hatte die Bewegung der U-Boote wegen Treibstoffmangel aufgehört. Viele Boote lagen im Hafen und warteten auf Öl, das nicht mehr kam.

Am letzten Tag im April verliess das erste frontreife Elektro-Boot vom Typ XXI (21) den norwegischen Stützpunkt Bergen. Das Boot trug die Nummer «U 2511» und wurde von Korvettenkapitän Schnee geführt. Es war bei Blohm & Voss am 2. September 1944 vom Stapel gelaufen und am 29. September 1944 abgeliefert worden. Nach siebenmonatiger Erprobung trat «U 2511» die erste Feindfahrt an. Wie würde es sich bewähren? Adalbert Schnee berichtet:

«Auf Ausmarsch zum erstenmal Feindberührung mit U-Jagdgruppe in der Nordsee. Stelle fest, dass dem Boot mit der hohen Unterwassergeschwindigkeit diese U-Jagdgruppen nichts mehr anhaben können. Bin mit geringer Kursänderung von 30 Grad unter Wasser davongelaufen... Wenige Stunden später englischen Kreuzer mit mehreren Zerstörern getroffen. Unterwasserangriff gefahren, in die Sicherung gestossen und auf 500 Meter Schussentfernung Kreuzer erreicht. Alles unbemerkt... Meine Erfahrungen: Boot war hervorragend, im Angriff und in der Abwehr etwas ganz Neues für U-Boot-Fahrer».

300 grosse Elektro-Boote waren bestellt. Der Tag schien gekommen, von dem Dönitz vorausgesagt hatte, dass er Churchill einen neuen, erstklassigen U-Boot-Krieg bieten würde.

Aber der Tag kam zu spät. Wir schrieben 1945 und nichts ging mehr. Korvettenkapitän Schnee, den Kreuzer greifbar nahe vor sich, kam nicht mehr zum Schuss. Die U-Boote, soweit sie noch Treibstoff hatten, stiessen ins Leere. Die Weichen waren schon ins Abseits gestellt, und die Waffen schwiegen. Schnee befand sich bereits auf dem Rückmarsch nach Bergen, der Seekrieg war praktisch zu Ende. Seit dem 4. Mai hatten alle U-Boote Schiessverbot. Die Regierung Dönitz war in Waffenstillstandsverhandlungen eingetreten, denen in der Nacht vom 8./9. Mai 1945 die bedingungslose Kapitulation folgte. Alles war umsonst gewesen.

*Drei Funksprüche – Der Ring schliesst sich – Kapitulation – Stichwort «Regenbogen»
– Das Ende der U-Boot-Waffe – Bilanz hüben und drüben – Zur Person: Horton und
Dönitz – Der Tod von Lüth – Alles ist aus – «Haben Sie noch einen Wunsch?»*

Drei Funksprüche hatten die Situation gründlich verändert und den Weg zum baldigen Kriegsende freigemacht. Am Abend des 30. April, um 18.07 Uhr, war in Plön eine kurz zuvor in Berlin von Bormann unterzeichnete Nachricht eingegangen, wonach Adolf Hitler anstelle des bisherigen Reichsmarschalls Göring den Grossadmiral Dönitz zu seinem Nachfolger bestimmt hatte. Ab sofort solle dieser sämtliche Massnahmen verfügen, die sich aus der gegenwärtigen Lage ergaben. Das klang schon sehr nach einem Testament, das es dann auch war; denn noch ehe wir uns im Stabsquartier von der Überraschung erholt hatten, jagte schon am nächsten Morgen ein um 7.40 Uhr aufgebener Funkspruch hinterher. Er wurde um 10.53 Uhr in Plön empfangen und lautete wörtlich: «Testament in Kraft. Ich werde so schnell wie möglich zu Ihnen kommen. Bis dahin Veröffentlichung zurückstellen».

Wie der Ratgeber Hitlers und Leiter der Parteikanzlei das machen wolle, hatte er nicht angedeutet. Berlin befand sich im Griff der Sowjets. Stattdessen erhielt Dönitz um 15.18 Uhr des gleichen Tages den letzten, eine halbe Stunde zuvor in der Reichskanzlei abgefassten Funkspruch, der im Auszug besagte, Hitler sei «gestern um 15.30 Uhr verschieden. Testament vom 29.4. überträgt Ihnen das Amt des Reichspräsidenten. Das Testament wurde auf Anordnung an Sie, Feldmarschall Schörner und zur Sicherstellung für die Öffentlichkeit aus Berlin herausgebracht. Form und Zeitpunkt der Bekanntgabe an Truppe und Öffentlichkeit bleibt Ihnen überlassen».

Der geradezu überstürzte Ablauf der Ereignisse, sowie die zeitlichen Verschiebungen erstaunten uns sehr, vor allem rätselten wir am Wort «verschieden» herum. Nach allem Vorausgegangen glaubten wir annehmen zu müssen, dass Hitler den Tod an der Spitze seiner Truppen gesucht und gefunden habe. Daher wurde am Abend des 1. Mai, um 22.30 Uhr, über den Reichssender Hamburg eine entsprechende Meldung verbreitet. Von Hitlers Selbstmord erfuhr das deutsche Volk erst viel später.

Wieder einmal war dem Grossadmiral der Mantel der Geschichte auf die Schultern gefallen. Er selbst, voll dunkler Vorahnungen, meinte dazu: «Ich werde der-einst als tragische Figur dastehen. In dem Augenblick, als ich Oberbefehlshaber der Kriegsmarine wurde, war der U-Boot-Krieg verloren, und jetzt, wo ich Staatsoberhaupt bin, ist der Krieg bereits entschieden».

Was Hitler bewogen hatte, dem Grossadmiral die problematische Nachfolge zu übertragen, kann man nur vermuten. Jedenfalls hatte ihm Reichsminister Speer dazu geraten, und Hitler, der sich von seinen näheren Gefolgsleuten verraten und im Stich gelassen wähnte, reagierte wie so oft intuitiv. Er nahm den Aussenseiter. Dönitz stammte aus Potsdam, aus dem alten Preussen, das seinen Beamten und Militärs kein Wahlrecht zugestanden hatte. Sie hatten zu dienen, das war alles. Auch die Weimarer Republik hatte ihren Soldaten das Wahlrecht vorenthalten. Politisch waren sie isoliert. Eine Redensart im Dritten Reich sprach vielsagend von einem Volksheer, von einer nationalsozialistischen Luftwaffe und von einer kaiserlichen Marine. Der Grossadmiral hatte im Ersten Weltkrieg noch zu den Kaiserlichen gehört. Vielleicht, man weiss es nicht, klammerte sich Hitler, der seine Sache verloren sah, gerade daran.

Noch immer genoss der Grossadmiral bei den Feinden den Kredit eines fairen Gegners. Mit ihm würden sie reden. Ihm war ohnehin nur noch die Rolle eines Liquidators der Konkursmasse geblieben, eine zu allen Zeiten und bei allen Völkern undankbare Aufgabe; denn das Volk liebt nur den Sieger. Dönitz entzog sich dieser Aufgabe nicht, an deren Anfang die möglichst schnelle und erträgliche Beendigung des Krieges stehen musste. Dass dies in eine bedingungslose Kapitulation ausartete, sollte die Dinge erschweren. Unconditional surrender war zuletzt im amerikanischen Bürgerkrieg vor achtzig Jahren praktiziert worden, und die davon betroffenen Südstaaten der Union hatten sich nur langsam wieder erholt.

In einem Tagesbefehl an die Truppe hatte Dönitz darauf hingewiesen, dass nur durch vorbehaltlose Ausführung seiner Befehle Chaos und Untergang vermieden werden könnten. Die Streitkräfte im Osten fluteten zurück. Auf dem Seewege retteten Kriegsmarine und Handelsschiffahrt schon jetzt fast zwei Millionen Flüchtlinge, Verwundete und Soldaten so weit wie von Kurland. Am 2. Mai stiessen die Engländer aus ihrem Brückenkopf bei Lauenburg nach Lübeck vor. Das Plöner Hauptquartier lag während des ganzen Tages unter Luftangriffen der alliierten Jagdbomber. Es wurde höchste Zeit auszuweichen, und der Grossadmiral begab sich in der Nacht vom 27. Mai mit seinem Stab und den angeschlossenen Dienststellen nach Flensburg-Mürwik. Ich selbst hatte den Rückzug zu decken und fuhr

mit einem Sturmgeschütz der Kavalkade hinterher. Wiederholt mussten wir die Fahrt unterbrechen und in Deckung gehen, da die feindlichen Flugzeuge die Straßen mit Scheinwerfern ableuchteten und auf alles schossen, was sich bewegte.

Gegen 2.00 Uhr waren wir alle am Ziel. Wie Dönitz selbst sagt, «verging der Rest der Nacht mit kurzem Schlaf und Entscheidungen auf Anfragen militärischer Befehlshaber, die sich in diesem Zwischenzustand von Krieg und Frieden mit Recht im unklaren waren, wie sie sich verhalten sollten». Stabsquartier des Grossadmirals und des OKW wurde die zur Marineschule gehörende, von dieser durch ein Gehölz getrennte Sportschule. Marine-Oberkommando, Seekriegsleitung, die Oberkommandos des Heeres und der Luftwaffe kamen nach Glücksburg. Wir, das Wachbataillon, bezogen Baracken gegenüber der Sportschule. Der Flensburger Hafen war von Schiffen aller Art angefüllt, die Stadt von Flüchtlingen überlaufen.

Der Kampf mit dem Westen hatte seinen Sinn verloren. Noch in der Nacht unserer Ankunft besprach sich Dönitz mit Generaladmiral von Friedeburg über die Möglichkeiten einer Teilkapitulation im gesamten nordwestdeutschen Raum. Aus ihren Bemerkungen ging hervor, dass bei einer Teilkapitulation die Absetzbewegungen unserer Soldaten aus dem Osten zu Wasser und zu Lande und der Zustrom der Flüchtlinge nicht beeinträchtigt werden sollte. Dönitz machte es nicht wie der Reichsführer SS Himmler, der sich bereits am 24. April über den schwedischen Grafen Bernadotte mit einem Kapitulationsangebot an die Westmächte gewandt hatte. Mit einem Himmler verhandelte man nicht mehr. Der Grossadmiral wählte den direkten Weg und schickte eine Delegation unter von Friedeburg, dem neuen ObdM, in Montgomerys Hauptquartier in die Lüneburger Heide. Durch den Kampfkommandanten von Hamburg, den erwähnten General Voltz, wurde dieses Treffen bei der 21. britischen Heeresgruppe fixiert.

Während der Abwesenheit von Friedeburgs kam es zu laufenden Besprechungen zwischen Dönitz, der ein Fachkabinett zu bilden versuchte, und Experten wie Graf Schwerin von Krosigk und Albert Speer. Der Grossadmiral erkannte klar, dass die Tage einer selbstständigen deutschen Regierung, gleich welcher Art, gezählt waren, und er beeilte sich, die Gunst der Stunde zu nutzen. Es war ein Wettlauf gegen die Zeit. Hauptgegenstand aller Beratungen war, soweit ich das als Ausstehender mitbekam, wie man das zu erwartende Chaos vermeiden konnte.

Als von Friedeburg von seiner Mission zurückkehrte, betonte er, dass die Aufnahme und die Behandlung durch die Engländer korrekt gewesen wären. Die von Feldmarschall Montgomery geforderten Bedingungen entsprachen grundsätzlich

unseren Vorstellungen. Da jedoch alle Bewegungen aufzuhören hatten und alle Schiffe übergeben werden sollten, musste um das Weiterlaufen der Flüchtlingstransporte und um die Rückzugsbewegungen der Truppen zäh argumentiert werden. Von Friedeburg erwähnte in meinem Beisein, nach einigem hin und her hätte Montgomery schliesslich gemeint, wenn deutsche Soldaten die sowjetisch-britische Demarkationslinie überschreiten würden, nur um in britische Kriegsgefangenschaft zu geraten, und wenn die Flüchtlingstransporte über See westwärts weiterliefen, na dann: «Ich bin doch schliesslich kein Unmensch». Das war ein stillschweigendes Einverständnis, das «Monty» aber nicht schriftlich geben konnte. Damit aber wurde das Abkommen perfekt. So begann am 5. Mai, um 8.00 Uhr deutscher Sommerzeit, der Waffenstillstand im Bereich der Niederlande, Frankreich, der west- und ostfriesischen Inseln, einschliesslich Helgoland, in Schleswig-Holstein und Dänemark.

Weniger günstig verlief von Friedeburgs anschliessende Reise nach Reims ins Hauptquartier des Oberkommandierenden der alliierten Streitkräfte in Europa, zu General Eisenhower. Dieser bestand auf einer gleichzeitigen Kapitulation an allen Fronten, auch an der russischen – und zwar bedingungslos! Jeder Soldat sollte seine Waffen dort niederlegen, wo er sich gerade befand, kein Flüchtling sollte sich weiterbewegen dürfen, und jedes Schiff hatte den nächsten Hafen der Alliierten anzulaufen, auch die von den Sowjets besetzten. Ich sprach mit von Friedeburg nach seiner Rückkehr aus Reims. Er war zutiefst deprimiert.

Da es keine Alternative gab, unterzeichnete Generalfeldmarschall Jodl am 7. Mai, um 2.41 Uhr, in Eisenhowers Hauptquartier die bedingungslose Kapitulation der deutschen Streitkräfte zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Sie trat in der Nacht vom 8./9. Mai 1945, um 0.00 MEZ, in Kraft. Immerhin hatte man zwischen der Teilkapitulation und der allgemeinen Waffenruhe an allen Fronten noch einen Aufschub von fast vier Tagen erwirken können, währenddessen die Absetzbewegungen aus dem Osten unablässig weiterliefen und Flüchtlinge, Verwundete und Soldaten in die spätere britische Besatzungszone zurückströmen konnten. Dazu gehörten auch die Reste der Armee Busse aus dem schlesischen, des Generals Wenk aus dem brandenburgischen und der Heeresgruppe Heinrici aus dem pommerschen Raum. Grosse Teile der Heeresgruppe Mitte (Schörner) und Süd (Rendulic) kämpften sich nach Westen durch. Sie alle entgingen der russischen Gefangenschaft. Das war der Punkt auf dem i; denn in den letzten drei Monaten des Krieges hatten sich nachweislich rund zwei Millionen Menschen über See in den Westen retten können. Tatsächlich sind es noch weitaus mehr gewesen. Gewisser-

massen als Vorleistung zum Kapitulationsangebot hatte der Grossadmiral bereits am 4. Mai 1945, den U-Boot-Krieg einstellen lassen. Sein letzter Tagesbefehl an seine ureigenste Waffe endete mit den Worten: «Kameraden! Bewahrt Euch Euren tapferen U-Boot-Geist, mit dem ihr die langen Jahre hindurch tapfer, zäh und unbeirrbar gekämpft habt, auch in Zukunft zum Besten unseres Vaterlandes. Es lebe Deutschland! Euer Grossadmiral»

Die Vereinbarungen sahen unter anderem vor, «dass bei einer Teilkapitulation Kriegsschiffe zu übergeben und nicht zu versenken sind». Ein entsprechender Befehl des Grossadmirals lautete demnach auch: «... in See befindliche Transportbewegungen der Kriegsmarine laufen weiter. Keinerlei Zerstörungen, Schiffsversenkungen, und Kundgebungen». Das betraf mit am meisten uns U-Boot-Fahrer, die wir infolgedessen unsere Boote, gleichgültig ob sie sich auf See, in norwegischen Häfen oder in den Heimatstützpunkten befanden, den Anglo-Amerikanern kampflos auszuliefern hatten.

Die Kommandanten in den Heimatstützpunkten besprachen sich. Es dünkte ihnen ein bisschen zuviel verlangt, die ihnen ans Herz gewachsenen Boote so mir nichts dir nichts aufzugeben. Es wurde die Frage laut, ob es sich wohl mit der Selbstachtung einer Kriegsmarine vereinbaren liess, zumal eine ältere Anweisung der Seekriegsleitung unter dem Stichwort «Regenbogen» ein Selbstversenken vorgesehen hatte.

Es lag auf der Hand, dass der Grossadmiral nur unter dem Druck der Kapitulationsverhandlungen die pauschale Übergabe der Schiffe angeordnet hatte. Wir U-Boots-Kommandanten entschlossen uns spontan, allem zuzukommen. Als mich daher mein Eins W.O., Dieter Klages, aus Kiel anrief, wie er sich verhalten solle, denn ich war noch immer Kommandant von «U 2519», erklärte ich ihm: «Ali Cremer zeigt keine weisse Flagge und übergibt sein Boot nicht – also versenken!»

Und so wie ich machten es auch alle anderen Kommandanten in den heimischen Häfen. Infolgedessen sanken in der ersten Maiwoche 1945, soweit sie sich erfassen liessen, in Wilhelmshaven 15 U-Boote, in Hamburg 10, in Travemünde 31, in Kiel 26 und in Flensburg 56 U-Boote (US Submarine Losses WWII). Das waren nachweislich 138 Boote, darunter auch mein erprobtes XXI (21)-Boot «U 2519». Mit aufgerissenen Entlüftungsklappen und offenen Luken blubberten sie einfach ab. Auf eigenes Risiko der Kommandanten, die damit alles riskierten, und ohne Wissen des Grossadmirals.

Als ihm die Vorfälle gemeldet wurden, war ich persönlich dabei. Der Grossadmiral zeigte sich sehr überrascht, aber am Ende huschte ein leichtes Lächeln über sein anfänglich abweisendes Gesicht. Und wir Kommandanten kamen auch

nochmal gut davon; denn die von den Alliierten erwarteten Vergeltungsmassnahmen blieben aus.

Die noch in See befindlichen Boote hatten Befehl erhalten, aufzutauchen und bestimmte Häfen anzulaufen. Ungefähr die gleiche Anzahl wie oben verhielten sich wie befohlen und ergaben sich bis Ende Juni den Alliierten von Narvik bis Portsmouth, New Hampshire, und ein oder zwei Nachzügler tauchten Mitte August im La Plata auf (US Submarine Losses WWII). Die Boote, die den Krieg überstanden hatten und nicht versenkt worden waren, wurden mit deutschen Restbesatzungen nach England überführt. Von ihnen wurden schliesslich über 100 bald nach der Kapitulation in den Atlantik hinausgebracht und im Rahmen einer «Operation Deadlight» versenkt. Einige wenige wurden behalten und unter den alliierten Marinen verteilt. Das ging nicht immer gut aus. Als die Royal Navy später ein erbeutetes XXVI (26) Walter-U-Boot in Fahrt zu setzen versuchten, explodierte ihnen der Wasserstoff-Antrieb.

In einem Salzbergwerk im Harz hatten die Amerikaner das 1:1-Holzmodell eines U-Bootes vom gleichen Typ XXVI (26) vorgefunden. Es war übrigens das grosse, atlantikfähige Walter-U-Boot. Da sie offensichtlich nichts damit anzufangen wussten, hinterliessen sie es beim Rückzug aus Thüringen den Russen. Mehr als die Abmessungen können diese wohl kaum entnommen haben. Dagegen hatten die Sowjets auf der Danziger Schichau-Werft fünf XXI (21)-Elektroboote erbeutet und nach diesem deutschen Vorbild später ihr Standard-Boot vom Typ «Whiskey» entwickelt.

Mit der Kapitulation Deutschlands waren alle Kampfhandlungen, bis auf die im Fernen Osten, erloschen. Der Zweite Weltkrieg war zu Ende. Keiner Teilstreitkraft hatte er so grosse Opfer abverlangt wie der U-Boot-Waffe. Alle Angaben darüber schwanken geringfügig, je nach dem Blickpunkt. Von ungefähr 820 kämpfenden U-Booten waren 718 auf See geblieben, von etwa 39'000 U-Boot-Fahrern 32'000 ums Leben gekommen.

In einem Resümee sagt der Engländer weiter: «Grossadmiral Dönitz war seinen Männern fast väterlich zugeneigt, und seine Männer vergalteten ihm das mit unerschütterlicher Treue, wie sie nur wenigen militärischen Führern zuteil wird. Von etwa 39'000 deutschen Seeleuten fielen nicht weniger als 32'000, nur 5'000 gerieten in Gefangenschaft. Eine so hohe Verlustrate eines grossen und vorzüglich ausgebildeten Verbandes in einem lang sich hinziehenden Kampf hat in der Kriegsgeschichte wohl kaum ihresgleichen. Doch bis zum bitteren Ende kämpften die U-Boots-Besatzungen angesichts einer überwältigenden Übermacht verbissen

weiter was in hohem Grade für die Führungsqualitäten von Dönitz und den Esprit de Corps in seiner Waffe spricht».

So also sieht die Bilanz des U-Boot-Krieges aus. Ehe der Gegner ihn in den Griff bekam, hatten die deutschen Boote mehr als 2'500 alliierte Handelsschiffe mit insgesamt 14 Millionen Tonnen versenkt. Churchill erklärte, dass das einzige, was er im Kriege wirklich gefürchtet habe, die deutschen U-Boote gewesen seien. Sie hätten 65 Prozent der britischen Vorkriegstonnage vernichtet. Auch dann noch, als die U-Boote keine grossen Schläge mehr austeilen konnten und der U-Boots-Krieg für den Aussenstehenden scheinbar sinnlos geworden war, hätten sie noch während der letzten achtzehn Monate des Krieges ungeheuer starke feindliche Abwehrkräfte binden können.

Als wirkungsvolles Instrument bei der Bekämpfung der U-Boote hatte sich das von Admiral Sir Max Horton, dem Gegenspieler von Dönitz geführte Western Approaches Kommando erwiesen. Mehr als 1'000 Geleitfahrzeuge waren durch seine Ausbildungszentren gegangen. Noch im letzten Kriegsjahr befanden sich durchschnittlich 300 Geleitfahrzeuge im Nordatlantik, bemannt von 4'000 Offizieren und 40'000 Mannschaften. Das gesamte Kommando umfasste 100 maritime und einige sehr frontentfernte Einrichtungen mit einer Personalstärke von insgesamt 121'500 Soldaten, einschliesslich 18'000 Marinehelferinnen. Horton unterstanden sieben weitere Admiräle in den britischen Haupthäfen, der Commodore Western Isles, Commodore Londonderry und die Führer der Flottillen.

Die Totenliste des Western Approaches Command enthält 6'081 Namen «of gallant men». Sie liegt in der Kathedrale von Liverpool. Am 9. August 1945 wurde in dieser Kathedrale ein Dankgottesdienst zu Ehren des Western Approaches Command gehalten. Wenige Tage danach, am 15. August 1945, quittierte Admiral Sir Max Horton den Dienst, 62 Jahre alt, um den Weg für Jüngere frei zu machen. Bei Sonnenuntergang wurde seine Admiralsflagge niedergeholt. Seine Aufgabe war erfüllt. Einen Tag zuvor hatte auch die japanische Regierung die Kapitulationsbedingungen angenommen. Der Zweite Weltkrieg war endlich zu Ende.

Zurück nach Flensburg, dem Sitz der letzten deutschen Reichs- und Wehrmachtsführung. Der Hafen war mit Schiffen aller Art angefüllt und die Stadt von Flüchtlingen überflutet. Seit dem 10. Mai befand sich eine alliierte Kontrollkommission auf der «Patria», einem 17'000 Tonnen-Passagierschiff der HAPAG. Sie wurde von Generalmajor Rooks (USA) und Brigadegeneral Foord (GB) angeführt und erteilte Weisungen bezüglich der Demobilisierung der deutschen Streitkräfte und

achtete darauf, dass die Kapitulationsbedingungen eingehalten wurden. Die Beziehungen zwischen den Leitern der Kommission und den Deutschen verliefen korrekt.

Dönitz und seine Ratgeber konferierten unablässig, wobei die Umstellung der Kriegs- auf Friedensverhältnisse den breitesten Raum einnahm. Man machte sich Gedanken darüber, wie der zu erwartende Übergang und seine Begleiterscheinungen mit eigenen Kräften innerhalb der von den Alliierten gelassenen Bewegungsfreiheit gesteuert werden könnte. Es galt Menschen zurückzuführen, Unterkünfte zu schaffen, eine Ernährungskatastrophe zu verhindern, das Flüchtlingselend zu lindern, ärztliche Hilfe sicherzustellen und mehr. Die Alliierten hatten zu verstehen gegeben, dass jeder Verfall zu verhindern und die Ordnung unter allen Umständen aufrechtzuerhalten sei, notfalls mit Waffengebrauch. Es bestanden noch intakte Funk- und Nachrichtenverbindungen nach Norwegen, zu den höheren Truppenführern, den Generälen und Admirälen.

Das Gelände der Marineschule, der Sitz der Regierung Dönitz, galt als Enklave. Sie wurde als Hoheitsgebiet anerkannt. Das Wachbataillon stand unter Waffen und wurde von der Kontrollkommission respektiert. Die Kriegsflagge musste auf Befehl der Alliierten niedergeholt werden. Anstelle des Hitlergrusses hatte der Grossadmiral die alte militärische Ehrenbezeichnung wieder eingeführt. Es gab keine Führerbilder und keine Parteiembleme mehr.

Es waren hektische Tage. Reichsprotektoren, Gauleiter, Befehlshaber, Amtschefs, Braune mit Armbinden, SS-Leute und Parteifunktionäre aller Schattierungen, die sich einfanden und ratlos herumstanden, hatten sich nach der Kapitulation rasch verdrückt. Der Grossadmiral, hager, übernächtigt, wortkarg, hatte sie alle abblitzen lassen. Im Lazarett der Marineschule lag beispielsweise Alfred Rosenberg, einer der nationalsozialistischen Ideologen und Autor des sogar unter seinesgleichen verhöhten «Mythos des 20. Jahrhunderts». Immer wieder versuchte er, zu Dönitz vorzudringen. Notgedrungen musste ich ihn anmelden, aber die einzige Reaktion des Grossadmirals war nur: «Halten Sie mir den Rosenberg vom Leibe».

Ich war nämlich noch immer Einheitsführer des Wachbataillons. Der Krieg war aus, und für uns bedeutete dies ein Zeremoniell mit sauberen Uniformen und blanken Schuhen, das mindeste was man von einer Stabswache verlangen konnte. Auf Ersuchen der Kontrollkommission mussten wir uns täglich Mann für Mann in eine Liste eintragen, damit keiner davonlief. Dies habe ich mir ein paar Tage mit angesehen und dann das Eintragen unterlassen, weil es mir zu dumm und bürokratisch vorkam. Aber in puncto Bürokratie konnten wir von den Alliierten, besonders von den Amerikanern, noch einiges lernen. Das Fehlen meiner Unterschrift sollte für mich allerdings noch Folgen haben.

Wie schon erwähnt, war der Sitz der Regierung Dönitz die ehemalige Sportschule. Sie war von der eigentlichen Marineschule, in der neben einem Lazarett auch Soldaten wohnten, durch ein Gehölz, das «Wäldchen» getrennt. In diesem Wäldchen gab es nächtliche Schiessereien, kurze Feuerstösse aus einem Maschinengewehr, wurden gelegentlich Handgranaten geworfen, jedenfalls wurde allerlei gefährlicher Unfug verübt, im Umkreis von Flensburg-Mürwik hatten sich noch eine Menge bewaffneter Soldaten versammelt. Um den auf Sicherheit bedachten Alliierten keinen Grund zum Einschreiten zu geben, liess der Standortkommandant und Kommandeur der Marineschule, Kapitän z. S. Wolfgang Lüth, das Gelände von Wachtposten absichern. Dieser Massnahme fiel er unglücklicherweise selbst zum Opfer. In der Dunkelheit auf dem Wege zwischen Sportschule und Marineschule wurde Lüth im Wäldchen von einem Posten durch einen Warnschuss aus der Hüfte heraus getroffen. Er war auf der Stelle tot. Lüth, Crew 33, war mit Eichenlaub und Schwertern und Brillanten der höchstdekorierte Offizier der U-Boot-Waffe. Zuletzt hatte er eines der grossen Monsun-Boote geführt. Sein Tod, eben nach Kriegsende, versetzte uns allen einen Schock. Das sofort mit der Untersuchung beauftragte Kriegsgericht, auch das gab es unter alliierter Aufsicht noch, sprach den Posten frei von aller Schuld. Es war ein tragisches Missverständnis gewesen, ein Unfall. Aber ein Unfall, der sich nicht wieder gutmachen liess. Wolfgang Lüth wurde am 16. Mai in einer herzbewegenden Trauerfeier in Anwesenheit sämtlicher noch vorhandenen Repräsentanten, der Admiralität und Generalität, in aller Form beigesetzt. Das Wachbataillon stand Spalier. Drei Salven krachten...

Im Nachhinein lässt sich sagen, dass mit dieser letzten grossen Selbstdarstellung auch das Reich und die Marine symbolisch zu Grabe getragen wurden. Kurz darauf, am 23. Mai 1945, wurden der Grossadmiral und sein Kabinett verhaftet.

Der Grossadmiral hatte zumindest im britischen Kalkül eine bestimmte Rolle gespielt. Wenn sie im Kielwasser des zusammengebrochenen Dritten Reiches eine entfesselte Zügellosigkeit und politische Radikalisierung erwartet hatten, so hätten sie dem Chaos diese Figur als ruhenden Pol in der Erscheinungen Flucht entgegensetzen können. Schliesslich war er nicht der erste Admiral in der jüngeren europäischen Geschichte, der Staatsgeschäfte vollzog. Als jedoch das erwartete Aufbäumen ausblieb und das erschöpfte Volk in seiner Niedergeschlagenheit verharrte, brauchte man auch keinen Dönitz mehr.

Immerhin müssen auch seine Kritiker dem Grossadmiral zugestehen, dass selbst ein bezwungenes Deutschland im Moment des Zusammenbruchs zu den Westmächten fand und nicht buchstäblich mit fliegenden Fahnen zu den Sowjets übergang. Es hatte auch derartige Überlegungen gegeben. Und so verlief alles im

Einzelnen: Am Tage nach dem Begräbnis von Wolfgang Lüth traf der Stab der sowjetischen Kontrollkommission ein, geführt von Generalmajor Truskow. Die Russen behandelten die deutschen Gesprächspartner ausgesprochen höflich. Aber nun setzte die Auflösung ein. Am Vormittag des 23. Mai 1945 wurden Grossadmiral Dönitz, Generaloberst Jodl und Generaladmiral von Friedeburg aufgefordert, sich auf der «Patria» einzufinden. Dönitz ahnte, was dies bedeutete. An Bord empfing sie Generalmajor Rooks und eröffnete ihnen, dass er vom Alliierten Hauptquartier den Befehl erhalten habe, die geschäftsführende Deutsche Reichsregierung und das Oberkommando der Wehrmacht aufzulösen. Die Herren hätten sich als Gefangene zu betrachten.

Die 11. britische Panzerdivision umstellte die gesamte Enklave. Ein erhebliches Aufgebot an Tanks, Infanterie und Militärpolizei kreiste uns ein. Das Wachbataillon wurde in aller Form aufgefordert anzutreten und die Waffen niederzulegen. Ein englischer Offizier las nun unsere Namensliste vor, und alle, die aufgerufen wurden, mussten gesondert antreten. Jedesmal wenn etwa hundert Mann beisammen waren, marschierten sie durch das mit Stacheldraht eingezäunte Tor. Ihr weiterer Weg führte sie dann zu einem Dorf in der Nähe von Heide/Holstein, in ein den U-Boots-Leuten vorbehaltenes Gefangenenlager.

Der Haufen wurde immer kleiner, bis nur noch ich alleine übrigblieb, umgeben von Panzerwagen und Soldaten, die mit Maschinenpistolen und Handgranaten bis an die Zähne bestückt waren. Als nichts weiter geschah, ging ich zu dem vorlesenden Offizier und fragte: «Well, what about me?»

Er suchte vergeblich meinen Namen in seinen Papieren und fragte zurück: «Are you on the list?»

Als ich verneinte, schüttelte er den Kopf. «Get out, Camp is full».

Schnell begab ich mich wieder zur Baracke und war gerade dabei, meine Habseligkeiten zu packen, als ein anderer Offizier aufgeregt hereinkam und mir überbrachte, ich hätte mich unverzüglich auf der «Patria» einzufinden. Ich muss wohl einen mitleiderweckenden Eindruck gemacht haben; denn unterwegs wurde ich von einem sowjetischen Offizier angesprochen, der mich in gutem Deutsch freundlich zu trösten versuchte und dem Sinne nach meinte, es würde nun nicht mehr lange dauern und alles besser werden.

An Bord der «Patria» wurde ich zu Captain G. H. Roberts von der Royal Navy geführt. Er war von Admiral Horton geschickt worden. Horton hatte es sich nicht nehmen lassen, der Übergabe von acht deutschen U-Booten in London-derry persönlich beizuwohnen und dabei die Kommandanten auf eine sehr faire Art interviewt: «I do not wish any officer to answer a question that he objects to». Da der

Krieg mit Japan indessen noch nicht beendet war, versuchte er noch so viel wie möglich über die U-Boot-Waffe zu erfahren und hatte zu diesem Zweck ein Inspektions-Team nach Deutschland geschickt. Diesem gehörten ausser Captain Roberts ein Captain Gretton von der Navy und Group-Captain Gates vom Coastal Command an. Nach ihrer Rückkehr stellte ihnen Horton nur eine einzige Frage: «Haben Sie irgendetwas herausbekommen, das ich noch nicht wusste?» Die Antwort lautete kurz und bündig: «No, Sir».

Beim Eintreten in die Kammer von Captain Roberts stand dieser auf und gab mir wider Erwarten die Hand. Er begann unser Gespräch mit der Bemerkung, dass er Anerkennung und Hochachtung vor mir und den U-Boot-Fahrern allgemein empfinde. Wir unterhielten uns lange über dies und das, und auch über die Technik und Ausbildung der britischen U-Boots-Offiziere. Und wenn er auch nach Rückkehr zu Horton erklärte, nichts Neues von uns erfahren zu haben, so erfuhr ich im Laufe der Unterhaltung doch eine ganze Menge von ihm. Zum erstenmal hörte ich etwas von Huff/Duff, von ihrem zielsuchenden Torpedo, dem «Fido» und ähnlichen schönen Dingen, die uns bis dahin unbekannt geblieben waren, da «top secret». Er stellte auch gezielte Fragen über meine Laufbahn, die sie sehr genau verfolgt hatten, und über «U 333». Zwar gab es eine geheime Star-Turn-Liste der erfolgreichsten deutschen U-Boots-Kommandanten bei der britischen Admiralität mit Namen, Diensträngen, Auszeichnungen und sonstigen Daten, aber wie sie ausgerechnet auf mich verfallen waren, ist mir heute noch schleierhaft. Wie mir Roberts Jahre danach einmal schrieb, fasste er seine damaligen Eindrücke in einer privaten Tagebuchnotiz zusammen: «Dieser Bursche hat einen sense of honour, sonst würde er dies alles nicht getan haben, wo sein Körper so voller Bleikugeln steckt».

Schliesslich fragte er noch: «Haben Sie einen besonderen Wunsch?» Ich sah meine Chance und entgegnete: «Gewiss Sir, nach all den Jahren voller Kampf und Tod möchte ich nicht noch in Kriegsgefangenschaft gehen». Er nickte verständnisvoll. «Ich werde sehen, was sich machen lässt».

Als mich Roberts in seiner Kammer verabschiedete, reichte er mir wieder die Hand und bedauerte, dass er dies ausserhalb seiner vier Wände nicht tun dürfe. Er gab mir einen anderen Marineoffizier mit, um mich loszueisen, der mit mir von Pontius zu Pilatus fuhr. Und schliesslich und endlich erhielt ich auch einen ordnungsgemässen Entlassungsschein von einer britischen Dienststelle in Hamburg.

Und dann stand ich auf der Strasse, ein freier Mann. Hamburg lag in Trümmern. Um mich herum war es leer. Die meisten meiner Kameraden lebten nicht mehr, meine jungen Jahre waren dahin. Wie so viele andere hatte auch ich mein Bestes gegeben in einem Krieg, den die wenigsten von uns gewollt hatten, und indem der

Glaube und die Opferbereitschaft des deutschen Volkes und die Tapferkeit seiner Soldaten aufs schrecklichste missbraucht worden waren.
Alles war umsonst gewesen.

Danksagung

Vielen ehemaligen U-Bootfahrern, Wissenschaftlern, Institutionen und Beratern schulden wir Dank für ihre Hilfe.

Stellvertretend seien hier genannt: Capt. Patrick Beesly, R. N., London; Mr. Gus Britton, The Royal Navy Submarine Museum, Gosport/Hampshire; Hans Engel, Kapitän z. S., Marburg/Lahn; Mr. Poul Hartmann, Washington, D.C.; Professor Ellic Howe, London; Frau Liselotte Lemp, Hamburg; Capt. Peter Barnsley Marriot, R. N., Thetford; Mr. J. P. McDonald, Ministry of Defence, London; Mrs. Mary S. Pain, London; Professor Jürgen Rohwer, Stuttgart; Christine Schjetlein, Oslo; Günther Stiller, Hamburg; Peter Tamm, Hamburg/Berlin; M. R. Wilson, Cdr., Ministry of Defence, London; Mr. Robert Wolfe, National Archives, Washington, D.C. (Leiter der Abt. für deutsche Dokumente); insbesondere Herrn Frank Lynder, Berlin.

*Liste der Besatzungsmitglieder
von U333 und U2519 (soweit bekannt)*

Baier, J.	Härter, W.	Rezsnik
Birke, G.	Jakobi, J.	Schäpers, H.
Bremser, H.	Jurkschatt, H.	Schaffrin
Clade, W.	Killkowski, J.	Schaika, Ch.
Cremer, F.	Klagen, D.	Schamong, C.
Dobinski, H.-J.	Klumpe, W.	Schiefer
Eggenberger	Koch, G.	Schleeweiss, W.
Filz, H.	Kokscht	Schlupkothen, S.
Franz, K.	Kossack	Schmitz
Freimann, W.	Kost, W.	Scholz
Geiberger, K.	Krüger	Scymank, H.
Götz, F.	Kurlvink	Seelheim
Gottlob, M.	Lautz, H.	Spangenberg, R.
Grande, H.	Lublinski	Stoldt, F.
Grawert, J.	Luczak, H.	Stummvoll, F.
Hanselmann, R.	Martini, M.	Sühl, P.
Hauck, H.	Milde, H.	Thiemer, W.
Heber, G.	Mund, G.	Uerz, J.
Held	Natelberg, O.	Veite, E.
Hertel	Nau, K.	Weinert
Hoefner, K.	Patalong, H.	Wohlfeil, E.
Hoffmann, G.	Pries, R.	Zielke, O.
Hollmann, H.	Radke	

Verlustliste der deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg

Diese Liste der German U-Boat Casualties enthält die deutschen U-Boot-Verluste der Jahre 1939 bis 1945.

Sie stammt aus einer offiziellen Veröffentlichung zur US-Marinegeschichte.

Von links nach rechts erfasst die Liste: das Datum der Versenkung, die Bezeichnung des U-Boots, den Namen des letzten Kommandanten und den Ort der Versenkung.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
1939				
14 Sep	U39	Glattes	HMS <i>Faulknor</i> , <i>Foxhound</i> & <i>Firedrake</i>	58-32 N, 11-49 W
20[22?]Sep*	U27	Franz	HMS <i>Fortune</i> & <i>Forester</i>	58-35 N, 09-02 W
8 Oct	U 12	von der Ropp	Mine	t Straits of Dover
13 Oct	U40	Barten	Mine	Straits of Dover
13 Oct	U42	Dau	HMS <i>Imogen</i> & <i>Ilex</i>	49-12 N, 16-00 W
14 Oct	U45	Gehlhaar	HMS <i>Inglefield</i> , <i>Ivanhoe</i> , <i>Intrepid</i> , <i>Icarus</i>	150-58 N, 12-67 W
24 Oct	U 16	Wellner	HMS <i>Puffin</i> & <i>Cayton Wyke</i> (damaged by) (Mined & stranded on Goodwins)	f 51-09 N, 01-28 E
29 Nov	U35	Lott	HMS <i>Kingston</i> , <i>Kashmir</i> & <i>Icarus</i>	60-53 N, 02-47 E
4 Dec	U36	Fröhlich	HM Sub. <i>Salmon</i>	t 57-00 N, 05-20 E
1940				
30 Jan	U55	Heidei	HMS <i>Fowey</i> , <i>Whitshed</i> & Br. Sqn. 228	48-37 N, 07-46 W
1 Feb	U 15	Frahm	Rammed by German <i>Ilitis</i> (DD)	Baltic
5 Feb	U41	Mugler	HMS <i>Antelope</i>	149-2 N, 10-04 W
12 Feb	U33	von Dresky	HMS <i>Gleaner</i>	55-25 N, 05-07 W (mining Clyde)
23 Feb	U53	Grosse	HMS <i>Gurkha</i> in North Channel	160-32 N, 06-10 W
25 Feb	U63	Lorentz	HMS <i>Escort</i> , <i>Narwhal</i> , <i>Inglefield</i> & <i>Imogen</i>	58-40 N, 00-10 W
20 Mar	U44	Mathes	HMS <i>Fortune</i>	t 63-27 N, 0-36 E

* – A semiofficial British account (1954) says 20 March,

t – No survivors

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
14 Feb	U54	Kutschmann	Mined	(t) North Sea (?) (wreckage found) t
13 Apr	U64	Schulz	HMS <i>Warspite's</i> Sqdn. 700	68-29 N, 17-30 E
15 Apr	U49	von Gossler	HMS <i>Fearless (& Brazen)</i>	68-53 N, 16-59 E
16 Apr	U1	Deecke	HM Sub. <i>Porpoise</i>	t 58-18 N, 05-47 E
25 Apr	U22	Jenisch	Mine	157-00 N, 09-00 E
10/29? Apr	U 50	Bauer	HMS <i>Amazon & Witherington (Hero?)</i>	162-54 N, 01-56 W
31 May	U 13	Schulte	HMS <i>Weston</i>	52-27 N, 02-02 E
3 Jul	U26	Scherlinger	HMS <i>Gladiolus</i> & RAAF Sqdn. 10	48-03 N, 11-30 W
Jul	U 122	Loof	Unknown	t North SEa
3 Aug	U25	Beduhn	Mine	54-00 N, 05-00 E
20 Aug	U51	Knorr	HM Sub. <i>Cachalot</i>	47-06 N, 04-5 W
21 Aug?	U 102	von Kloth	Unknown	t North Sea?
3 Sep	U57	Kühl	Norw. SS <i>Rona</i> (rammed)	Baltic
30 Oct	U32	Jenisch	HMS <i>Harvester & Highlander</i>	55-37 N, 12-20 W
2 Nov	U31	Prellberg	HMS <i>Antelope</i> (& RAF*)	56-26 N, 10-18 W
21 Nov	U 104	Jüst	HMS <i>Rhododendron</i>	156-28 N, 14-13 W
1941				
7 Mar	U 70**	Matz	HMS <i>Camellia & Arbutus</i>	60-15 N, 14-00 W
8 Mar	U47	Prien	HMS <i>Wolverine</i>	160-47 N, 19-13 W
17 Mar	U99	Kretschmer	HMS <i>Walker (& Vanoc?)</i>	61-00 N, 12-00 W
17 Mar	U 100	Schepke	HMS <i>Walker & Vanoc</i>	61-00 N, 12-00 W
23 Mar	U551	Schrott	HMS <i>Visenda</i>	162-37 N, 16-47 W
5 Apr	U76	von Hippel	HMS <i>Wolverine & Scarborough</i>	58-35 N, 20-20 W
8 Apr	U65	Hoppe	HMS <i>Gladiolus</i>	160-04 N, 15-45 W
9 May	U110	Lemp	HMS <i>Aubrietia, Bulldog & Broadway</i> (captured)	60-3 N, 33-10 W
2 Jun	U 147	Wetjen	HMS <i>Wanderer & Periwinkle</i>	156-38 N, 10-24 W
18 Jun	U 138	Gramitzky	HMS <i>Faulknor, Fearless, Forester, Foresight & Foxhound</i>	36-04 N, 07-29 W
27 Jun	U556	Wohlfahrt	HMS <i>Nasturtium, Celandine & Gladiolus</i>	60-24 N, 29-00 W
29 Jun	U651	Lohmeyer	HMS <i>Malcolm, Violet, Scimitar, Arabis & Speedwell</i>	59-52 N, 18-36 W

the most recently published British research suggests U47 and U 70 sinkings should be transposed.

* – Second sinking: sunk 3-11-40, Schillig Rds., by RAF, raised and recommissioned.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
3 Aug	U401	Zimmermann	HMS <i>Wanderer</i> , <i>St. Albans</i> & <i>Hydrangea</i>	f 50-27 N, 19-50 W
9 Aug (28 Jul?)	U 144	v. Mittelstaedt	Torpedoed by Russ. Sub. <i>SC-307</i>	t Gulf of Bothnia
25 Aug	U 452	March	HMS <i>Vascama</i> & Br. Sqdn. 209	161-30 N, 15-30 W
27 Aug	U 570*	Rahmlow	Br. Sqdn. 269	62-15 N, 18-35 W
10 Sep	U501	Förster	HMCS <i>Chambly</i> & <i>Moo-</i>	62-50 N, 37-50 W
11 Sep	U 207	Meyer	HMS <i>Leamington</i> & <i>Veteran</i>	163-59 N, 34-48 W
4 Oct	Uli	Kleinschmidt	HMS <i>Lady Shirley</i>	27-15 N, 20-27 W
19 Oct	U 204	Keil	HMS <i>Mallow</i> & <i>Rochester</i>	135-46 N, 06-02 W
11 Nov	U580	Kuhlmann	Collision	Baltic (off Memel)
15 Nov	U583	Ratsch	Collision	t Baltic
16 Nov	U433	Ey	HMS <i>Marigold</i>	36-13 N, 04-42 W
28 Nov	U95	Schreiber	HNM Sub. <i>0-21</i>	36-24 N, 03-20 W
30 Nov	U 206	Opitz	RAF Sqdn. 502	146-55 N, 07-16 W
11 Dec (Nov?)	U 208	Schlieper	HMS <i>Bluebell</i>	t Atlantic, W. of Gibraltar
15 Dec	U 127	Hansmann	HMAS <i>Nestor</i>	136-28 N, 09-12 W
16 Dec	U557	Paulssen	Rammed by Ital. Torp. boat <i>Orione</i>	35-33 N, 23-14 E
17 Dec	U 131	Baumann	HMS <i>Exmoor</i> , <i>Blanknev.</i>	34-12 N, 13-35 W
			<i>Stanley</i> , <i>Stork</i> , <i>Pentstemon</i> & <i>Audacity</i> [& 802 Sqdn (RN)]	
18 Dec	U434	Heyda	HMS <i>Stanley</i> & <i>Blankney</i>	36-15 N, 15-48 W
19 Dec	U574	Gengelbach	HMS <i>Stork</i>	38-12 N, 17-23 W
21 Dec	U451	Hoffmann	Br. Sqdn. 812	35-55 N, 06-08 W
21 Dec	U567	Endrass	HMS <i>Deptford</i> & <i>Samphire</i>	144-02 N, 20-10 W
20 Dec	U79	Kaufmann	HMS <i>Hastv</i> & <i>Hotsdur</i>	32-15 N, 25-19 E
28 Dec	U75	Ringelmann	HMS <i>Kipling</i>	31-50 N, 26-40 E
1942				
9 Jan	U577	Schauenburg	Br. Sqdn. 230	t 32-22 N, 26-54 E
12 Jan	U374	v. Fischei	HM Sub. <i>Unbeaten</i>	37-50 N, 16-00 E
15 Jan	U93	Elfe	HMS <i>Hesperus</i>	36-40 N, 15-52 W
2 Feb	U581	Pfeiffer	HMS <i>Westcott</i>	39-00 N, 30-00 W
6 Feb	U82	Rollmann	HMS <i>Rochester</i> & <i>Tamarisk</i>	144-10 N, 23-52 W
1 Mar	U656	Kröning	VP-82	146-15 N, 53-15 W
14 Mar	U 133	Mohr	Mine (her own?)	138-00 N, 24-00 W
15 Mar	U 503	Gerhicke	VP-82	145-50 N, 48-50 W
24 Mar	U655	Dumrese	HMS <i>Sharpshooter</i>	173-00 N, 21-00 W
27 Mar	U587	Borcherdt	HMS <i>Leamington</i> , <i>Grove</i> , <i>Aldenham</i> & <i>Volunteer</i>	147-2 N, 21-39 W

* (HMS *Graph* from '47)

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
29 Mar	U585	Lohse	HMS <i>Fury</i>	† 72-15 N, 34-22 E
— Apr	U 702	v. Rabenau	Unknown	† North Sea (?)
14 Apr	U85	Greger	<i>Roper (DD-147)</i>	† 35-55N, 75-13W
14 Apr	U252	Lerchen	HMS <i>Stork & Vetch</i>	† 147-00 N, 18-14W
1 May	U573	Heinsohn	Br. Sqdn. 233	(†)37-00N, 01-00 E
2 May	U74	Friederich	HMS <i>Wishart, Wrestler & Br. Sqdn. 202</i>	† 37-32 N, 00-10 E
9 May	U352	Rathke	USCGC <i>Icarus (WPC-110)</i>	34-12N, 76-35 W
28 May	U568	Preuss	HMS <i>Eridge, Hero & Hurworth</i>	32-42 N, 24-53 E
2 Jun	U652	Fraatz	Br. Sadn. 815 & 203	31-55N, 25-13 E
13 Jun	U 157	Henne	USCGC <i>Thetis (WPC-115)</i>	† 24-13 N, 82-03 W
30 Jun	U 158	Rostin	VP-74	† 132-50 N, 67-28 W
3 Jul	U 215	Höckner	HMS <i>Le Tiger</i>	† 141-48N, 66-38 W
5 Jul	U 502	v. Rosenstiel	Br. Sadn. 172	† 146-10N, 06-40 W
6 Jul	U 153	Reichmann	† US Army Bomb. Sqdn. 59 & † <i>Lansdowne (DD-486)</i>	† 12-50 N, 72-20 W
13 Jul	U 153	Reichmann	& † <i>Lansdowne (DD-486)</i>	† 109-56 N, 81-29 W
7 Jul	U701	Degen	US Army Bomb. Sqdn. 396	34-50 N, 74-55 W
11 Jul	U 136	Zimmermann	HMS <i>Snev, Pelican & RF Leopard</i>	† 133-30 N, 22-52 W
15 Jul	U576	Heinicke	VS-9 & Amer. MS <i>Unicoi</i>	† 34-5 IN, 75-22 W
17 Jul	U751	Bigalk	Br. Sqdn. 502 & 61	† 145-15N, 12-22W
24 Jul	U90	Oldörp	HMCS <i>St. Croix</i>	† 148-12 N, 40-56 W
31 Jul	U 213	v. Varendorff	HMS <i>Erne, Rochester & Sandwich</i>	† 136-45 N, 22-50 W
31 Jul	U588	Vogel	HMCS <i>Wetaskiwin & Skeena</i>	† 49-59 N, 36-36 W
31 Jul	U754	Oestermann	RCAF Sqdn. 113	† 143-02 N, 64-52 W
1 Aug	U 166	Kuhlmann	USCG Sqdn. 212	† 128-37 N, 90-45 W
3 Aug	U335	Pelkner	HM Sub. <i>Saracen</i>	62-48 N, 00-12 W
4 Aug	U372	Neumann	HMS <i>Sikh, Zulu, Croome, Tetcott & Br. Sqdn. 221</i>	32-00 N, 34-00 E
6 Aug	U210	Lemcke	HMCS <i>Assiniboine</i>	54-25 N, 39-37 W
8 Aug	U379	Kettner	HMS <i>Dianthus</i>	57-1 IN, 30-57 W
10 Aug	U578	Rehwinkel	Czech Sqdn. 311	† 145-59 N, 07-44 W
20 Aug	U464	Harms	VP-73	61-25 N, 14-40 W
22 Aug	U654	Förster	US Army Bomb. Sqdn. 45	† 112-00 N, 79-56 W
28 Aug	U94	Ites	HMCS <i>Oakville & VP-92</i>	17-40 N, 74-30 W
2 Sep	U222	v. Jessen	Collision	54-25 N, 19-50 E
3 Sep	U756	Hamey	Br. A/C	† 57-30 N, 29-00 W
3 Sep	U 705	Horn	Br. Sadn. 77	† 147-55 N, 10-04 W
3 Sep	U 162	Wattenberg	HMS <i>Vimy, Pathfinder & Quentin</i>	† 12-2 IN, 59-29 W
12 Sep	U589*	Horrer	HMS <i>Faulknor</i>	† 75-04 N, 04-49 E
14 Sep	U88*	Bohmann	HMS <i>Onslow</i>	† 75-40 N, 20-32 E
15 Sep	U261	Lange	Br. Sqdn. 58	† 159-49 N, 09-28 W

* Latest British study transposes these two sinkings also.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
16 Sep	U 457	Brandenburg	HMS <i>Impulsive</i>	175-05 N, 43-15 E
23 Sep	U253	Friedrichs	Br. Sqn. 210	168-19 N, 13-50 W
27 Sep	U 165	Hoffmann	Mine & Sqn. 825	147-50 N, 03-22 W
2 Oct	U512	Schultze	US Army Bomb. Sqn. 99	06-50 N, 52-25 W
8 Oct	U582	Schulte	Br. Sqn. 209	106-4 N, 22-38 W
8 Oct	U 179	Sobe	HMS <i>Active</i>	33-28 N, 17-05 E
9 Oct	U 171	Pfeffer	Mine	47-30 N, 03-30 W
12 Oct	U597	Bopst	Br. Sqn. 120	156-50 N, 28-05 W
15 Oct	U661	v. Lilienfeld	Br. Sqn. 120	153-58 N, 33-43 W
15 Oct	U619	Makowski	HMS <i>Viscount</i>	153-42 N, 35-56 W
16 Oct	U353	Römer	HMS <i>Farne</i>	53-54 N, 29-30 W
20 Oct	U 216	Schultz	Br. Sqn. 224	148-2 N, 19-25 W
22 Oct	U412	Jahrmärker	Br. Sqn. 179	163-55 N, 00-24 W
24 Oct	U599	Breithaupt	Br. Sqn. 224	146-07 N, 17-40 W
27 Oct	U627	Kindelbacher	Br. Sqn. 206	159-14 N, 22-49 W
30 Oct	U520	Schwartzkopf	RCAF Sqn. 10	47-47 N, 49-50 W
30 Oct	U559	Heidtman	MS <i>Pakenham, Petard, Hero, Dulverton, Hurworth & Br. A/C</i>	32-30 N, 33-00 E
30 Oct	U658	Senkel	RCAF Sqn. 145	150-32 N, 46-32 W
[20] Oct	U 116	Grimme	[VP-74]?	f Atlantic
5 Nov	U 132	Vogelsang	Br. Sqn. 120	f 58-08 N, 33-13 W
5 Nov	U 408	v. Hvmmen	VP-84	167-40 N, 18-32 W
12 Nov	U272	Hepp	Collision	Baltic (off Heia)
12 Nov	U660	Baur	HMS <i>Lotus & Starwort</i>	36-07 N, 01-00 W
13 Nov	U 605	Schütze	HMS <i>Lotus & Poppy</i>	f 37-04 N, 02-55 E
14[15?]Nov	U 595	Quaet-Faslem	Br. Sqn. 500 [damgd, bchd, scuttle]	36-38 N, 00-30 E
15[14?]No	U259	Köpke	Sqn. 500	f 37-20 N, 03-05 E
16 Nov	U 173	Schweichei	<i>Woolsey (DD-437), Swanson (DD-443) & Quick (DD-490)</i>	133-40 N, 07-35 W
17 Nov	U331	v. Tiesenhausen	HMS <i>Formidable's</i> Sqn. 820 & Br. Sqn. 500*	37-05 N, 02-24 E
19 Nov	U98	Eichmann	Br. Sqn. 608	135-38 N, 11-48 W
20 Nov	U 184	Dangschat	HNMS <i>Potentilla</i>	f 49-25 N, 45-25 W
21 Nov	U517	Hartwig	HMS <i>Victorious's</i> Sqn. 817	46-16 N, 17-09 W
15 Nov	U411	Spindlegger	HMS <i>Wrestler</i>	f 36-09 N, 07-42 E
8 Dec	U254	Gilardone	Br. Sqn. 120, after collision with another U-boat (sunk by HMS <i>Wrestler</i> ?)	57-25 N, 35-19 W
10 Dec	U611	v. Jacobs	VP-84	158-09 N, 22-44 W
15 Dec	U626	Bade	USCGC <i>Ingham</i>	156-46 N, 27-12 W
26 Dec	U357	Kellner	HMS <i>Hesperus & Vanessa</i>	57-10 N, 15-40 W
27 Dec	U 356	Ruppelt	HMCS <i>St. Laurent, Chilliwack, Battleford, Napanee & St. John</i>	145-30 N, 25-40 W

Damaged by and surrendered to Sqn. 500, but signals not seen by 820 Sqn., who then sank her.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
1943				
6 Jan	U 164	Fechner	VP-83	01-58 S, 39-23 W
13 Jan	U224	Kosbadt	HMCS <i>Ville de Quebec</i>	36-28 N, 00-49 E
13 Jan	U 507	Schacht	VP-83	01-38 S, 39-52 W
15 Jan	U337	Ruwiedel	Br. Sqdn. 206	157-40 N, 27-10W
21 Jan	U 301	Körner	HM Sub. <i>Sahib</i>	41-27 N, 07-04 E
— Jan	U553	Thurmann	Unknown	153-00 N, 33-00 W
3 Feb	U265	Aufhammer	Br. Sqdn. 220	156-35 N, 22-49 W
4 Feb	U 187	Münnich	HMS <i>Vimy & Beverley</i>	50-12 N, 36-34 W
7 Feb	U 609	Rudloff	RF <i>Lobelia</i>	155-17N, 26-38 W
7 Feb	U624	v. Soden-Fraunhofen	Br. Sadn. 220	155-42 N, 26-17W
10 Feb	U519	Eppen	US Army A/S Sqdn. 2	147-05 N, 18-34 W
12 Feb	U442	Hesse	Br. Sadn. 48	137-32 N, 11-56 W
14 Feb	U620	Stein	Br. Sadn. 202	139-27 N, 11-34W
15 Feb	U529	Fraatz	Br. Sadn. 120	155-45 N, 31-09 W
17 Feb	U 201	Rosenberg	HMS <i>Fame</i>	150-36 N, 41-07 W
17 Feb	U69	Gräf	HMS <i>Viscount</i>	150-50 N, 40-50 W
17 Feb	U 205	Bürgeel	HMS <i>Paladin & RSAAF</i> Sqdn. 15	32-56 N, 22-01W
19 Feb	U562	Hamm	HMS <i>Isis, Hurslev & Br. A/C</i> #	32-57 N, 20-54 E
19 Feb	U268	Heydemann	Br. Sqdn. 172	147-03 N, 05-56 W
21 Feb	U623	Schröder	RAF Sqdn. 120 (A/C torp.)	148-68 N, 29-15 W
21 Feb	U225	Leimkühler	USCGC <i>Spencer (WPG-36)</i>	151-25 N, 27-28 W
22 Feb	U 606	Döhler	USCGC <i>Campbell & ORP</i> <i>Burza</i>	47-44 N, 33-43 W
23 Feb	U522	Schneider	HMS <i>Totland</i>	131-27N, 26-22 W
23 Feb	U443	v. Puttkamer	HMS <i>Bicester, Lamerton & Wheatland</i>	136-55 N, 02-25 E
24 Feb	U649	Tiesler	Collision with <i>U 232</i>	
4 Mar	U83	Wörishoffer	RAF Sqdn. 500	137-10N, 00-05 E
4 Mar	U87	Berger	HMCS <i>Shediac & St. Croix</i>	141-36 N, 13-31W
7 Mar	U633	Müller	Br. Sqdn. 220	157-14 N, 26-30 W
8 Mar	U 156	Hartenstein	VP-53	112-38 N, 54-39 W
11 Mar	U432	Eckhardt	RF <i>Aconit</i>	51-35 N, 28-20 W
11 Mar	U444	Langfeld	HMS <i>Harvester & RF Aconit</i>	51-14N, 29-18W
12 Mar	U 130	Keller	<i>Champlin (DD-601)</i>	137-10N, 40-21W
19 Mar	U5	Rahn	Collision	54-25 N, 19-50 E
20 Mar	U384	v. Rosenberg-Gruszcynski	Br. Sqdn. 201	154-18 N, 26-15W
21 Mar	U 163	Engelmann	<i>Herring (SS-233)</i>	144-13 N, 08-23 W (lv. Lorient, 3-10) f
22 Mar	U665	Haupt	Br. Sqdn. 172	46-47 N, 09-58 W
22 Mar	U524	v. Steinaecker	US Army A/S Sqdn. 1	130-15N, 18-13W
25 Mar	U469	Claussen	Br. Sqdn. 206	162-12N, 16-40 W
27 Mar	U 169	Bauer	Br. Sadn. 206	160-54 N, 15-25 W
28 Mar	U77	Hartmann	Br. Sqdns. 233 & 48	37-42 N, 00-10 E
2 Apr	U 124	Mohr	HMS <i>Stonecrop & Black</i> <i>Swan</i>	141-02 N, 15-39 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
6 Apr	U 167	Sturm	Br. Sqdn. 233 (5 Apr; scuttled, 6th)	27-47 N, 15-00 W
6 Apr	U635	Eckelmann	HMS <i>Tav</i>	158-25 N, 19-22 W
6 Apr	U632	Karpf	Br. Sqdn. 86	158-02 N, 28-42 W
7 Apr	U644	Jensen	HM Sub. <i>Tuna</i>	169-38 N, 05-40 W
10 Apr	U376	Marks	Br. Sqdn. 172	146-48 N, 09-00 W
14 Apr	U526	Möglich	Mine	47-30 N, 03-45 W
17 Apr	U 175	Bruns	USCGC <i>Spencer (WPG-36)</i>	48-50 N, 21-20 W
23 Apr	U 602	Schüler	Br. Sqdn. 500 (off Oran)	(t) Mediterranean
23 Apr	U 189	Kurrer	Br. Sadr. 120	159-50 N, 34-43 W
23 Apr	U 191	Fiehn	HMS <i>Hesperus</i>	156-45 N, 34-25 W
24 Apr	U710	v. Carlowitz	Br. Sadr. 206	161-25 N, 19-48 W
25 Apr	U 203	Kottmann	HMS <i>Biter's</i> Sqdn. 811	55-05 N, 42-25 W
			HMS <i>Pathfinder</i>	
27 Apr	U 174	Grandefeld	VP-125	43-35 N, 56-18 W
30 Apr	U227	Kuntze	RAAF Sqdn. 455	164-05 N, 06-40 W
2 May	U332	Hüttemann	RAAF Sqdn. 461	144-48 N, 08-58 W
3 May	U659	Stock	Collision with <i>U-439</i>	43-32 N, 13-20 W
3 May	U439	v. Tippelskirch	Collision with <i>U 659</i>	43-32 N, 13-20 W
4 May	U630	Winkler	RCAF Sadr. 5	156-38 N, 42-32 W
7 May	U465	Wolf	RAAF Sadr. 10	147-06 N, 10-58 W
5 May	U 192	Hanne	HMS <i>Pink</i>	154-56 N, 43-44 W
5 May	U638	Staudinger	HMS <i>Loosestrife</i>	153-06 N, 45-02 W
6 May	U 125	Folkers	HMS <i>Vidette</i>	152-3 N, 44-50 W
6 May	U531	Neckel	HMS <i>Oribi</i>	152-3 N, 44-50 W
6 May	U438	Heinsohn	HMS <i>Pelican</i>	152-00 N, 45-10 W
7 May	U447	Bothe	Br. Sqdn. 233	135-30 N, 11-55 W
4 May	U 109	Schramm	Br. Sqdn. 86	147-22 N, 22-40 W
7 May	U663	Schmid	Br. Sqdn. 58	146-33 N, 11-12 W
11 May	U528	v. Rabenau	HMS <i>Fleetwood & Br. Sadr. 58</i>	46-55 N, 14-44 W
12[14?]May	U 186	Hesemann	HMS <i>Hesperus</i>	141-54 N, 31-49 W
12[14]May	U89	Lohmann	MS <i>Biter's</i> Sqdn. 811, HMS <i>Broadway & Lagan</i>	146-30 N, 25-40 W
13 May	U456	Teichert	MS <i>Lagan</i> , HMS <i>Drumheller & Br. Sqdn. 423</i>	148-37 N, 22-39 W
14 May	U266	v. Jessen	Br. Sqdn. 86	147-45 N, 26-57 W
14 May	U 640*	Nagel	VP-84	160-10 N, 31-52 W
15 May	U753	v. Mannstein	Unknown	147-00 N, 22-00 W
15 May	U 176	Dierksen	VS-62 & Cuban <i>SC-13</i>	123-2 N, 80-18 W
15 May	U463	Wolfbauer	Br. Sqdn. 58	145-28 N, 10-20 W
16[15]May	U 182	Clausen	<i>Mackenzie (DD-614)</i>	133-55 N, 20-35 W
17[28?]May	U 128	Steinert	VP-74, <i>Moffet (DD-362)</i> & <i>Jouett (DD-396)</i>	10-00 S, 35-35 W
17 May	U657*	Göllnitz	HMS <i>Swale</i>	158-54 N, 42-33 W
17 May	U646	Wulff	Br. Sqdn. 269	162-10 N, 14-30 W
19 May	U954	Löwe	Br. Sqdn. 120	155-09 N, 35-18 W
19 May	U 209	Brodda	HMS <i>Jed & Sennen</i>	154-54 N, 34-19 W
19 May	U273	Rossmann	Br. Sqdn. 269	159-25 N, 24-33 W

* Br. Admiralty advises *U 640* and **657** should be transposed.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
19 May	U381	v. Pückler u. Limpurg	HMS <i>Duncan & Snowflake</i>	154-4 N, 34-45 W
20 May	U258	v. Mäszenhausen	Br. Sqdn. 120	155-18 N, 27-49 W
21 May	U 303	Heine	HM Sub. <i>Sickle</i>	42-50 N, 06-00 E
22 May	U569	Johannsen	VC-9 from <i>Bogue (CVE-9)</i>	50-40 N, 35-2 W
23 May	U752	Schröter	HMS <i>Arche</i> A/C	51-40 N, 29-49 W
25 May	U 414	Huth	HMS <i>Vetch</i>	36-31 N, 00-40 E
26 May	U467	Kummer	VP-84	162-25 N, 14-52 W
26 May	U436	Seibicke	HMS <i>Test & Hyderabad</i>	43-49 N, 15-56 W
28 May	U 304	Koch	Br. Sadn. 120	154-50 N, 37-20 W
28 May	U755	Göing	Br. Sadn. 608	39-58 N, 01-41 E
31 May	U563	Borchardt	Br. Sqdn. 58 & 228 & RAAF Sqdn. 10	146-35 N, 10-40 W
31 May	U440	Schwaff	Br. Sqdns. 201	145-38 N, 13-04 W
1 Jun	U 202	Poser	HMS <i>Starling</i>	56-12 N, 39-52 W
1 Jun	U418	Lange	Br. Sadn. 236	147-05 N, 08-55 W
2 Jun	U 105	Nissen	Fr. Sadn. 141	114-15 N, 17-35 W
2 Jun	U521	Baresten	PC-565	37-43 N, 73-16 W
4 Jun	U 308	Mühlenpfordt	HM Sub. <i>Truculent</i>	64-28 N, 03-09 W
4 Jun	U594	Mumm	Br. Sadn. 48	135-55 N, 09-25 W
5 Jun	U 217	Reichenbach-Klinke	VC-9 from <i>Bogue (CVE-9)</i>	30-18 N, 42-50 W
11 Jun	U417	Schreiner	Br. Sqdn. 206	163-20 N, 10-30 W
12 Jun	U 118	Cygan	VC-9 from <i>Bogue (CVE-9)</i>	30-49 N, 33-49 W
14 Jun	U334	Ehrich	HMS <i>Jed & Pelican</i>	158-16 N, 28-20 W
14 Jun	U564	Fiedler	Br. Sqdn. 10	44-17 N, 10-25 W
16 Jun	U97	Trox	RAAF Sadn. 459	33-00 N, 34-00 E
20 Jun	U388	Sues	VP-84	157-36 N, 31-20 W
24 Jun	U 119	v. Kameke	HMS <i>Starling</i>	145-00 N, 11-59 W
24 Jun	U 194	Hesse	Br. Sadn. 120	158-15 N, 25-25 W
24 Jun	U 200	Schonder	VP-84	159-00 N, 26-18 W
24 Jun	U449	Otto	MS <i>Wren, Woodpecker, Kite & Wild Goose</i>	145-00 N, 11-59 W
3 Jul	U 126	Kietz	Br. Sqdn. 172	146-02 N, 11-23 W
3 Jul	U628	Hasenschar	Br. Sadn. 224	144-1 N, 08-45 W
5 Jul	U535	Ellmenreich	Br. Sadn. 53	143-38 N, 09-13 W
7 Jul	U951	Pressei	US Army A/S Sqdn. 1	137-40 N, 15-30 W
8 Jul	U514	Auffermann	Br. Sadn. 224	143-37 N, 08-59 W
8 Jul	U232	Ziehm	US Army A/S Sqdn. 2	140-37 N, 13-41 W
9 Jul	U435	Strelow	Br. Sadn. 179	139-48 N, 14-22 W
9 Jul	U590	Kruer	VP-94	103-22 N, 48-38 W
12 Jul	U 409	Massmann	HMS <i>Inconstant</i>	37-12 N, 04-00 E
12 Jul	U 506	Würdemann	US Army A/S Sqdn. 1	42-30 N, 16-30 W
12 Jul	U561	Henning	HM <i>MTB-81</i>	38-16 N, 15-39 E
13 Jul	U 607	Jeschonnek	Br. Sadn. 228	45-02 N, 09-14 W
13 Jul	U487	Metz	VC-13 from <i>Core</i>	27-15 N, 34-18 W
14 Jul	U 160	v. Pommer-Esche	VC-29 from <i>Santee (CVE-29)</i>	133-54 N, 27-13 W
15 Jul	U 159	Beckmann	VP-32	115-58 N, 73-44 W
15 Jul	U 135	Luther	HMS <i>Rochester, Mignonette & Balsam</i> & VP-92	28-20 N, 13-17 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
15 Jul	U 509	Witte	VC-29 from <i>Santee</i> (CVE-29)	134-02 N, 26-02 W
16 Jul	U67	Müller-Stöckheim	VC-13 from <i>Core</i> (CVE-13)	30-05 N, 44-17 W
19 Jul	U513	Guggenberger	VP-74	27-17 S, 47-32 W
20 Jul	U558	Krech	US Army A/S Sqn. 19	45-10 N, 09-42 W
21 Jul	U662	Müller	VP-94	03-56 N, 48-46 W
23 Jul	U527	Uhlig	VC-9 from <i>Bogue</i> (CVE-9)	35-25 N, 27-56 W
23 Jul	U 613	Koppe	<i>Badger</i> (DD-126)	135-32 N, 28-36 W
23 Jul	U598	Holtorf	VB-107	04-05 S, 33-23 W
24 Jul	U459	v. Wilamowitz-Möllendorf	Br. Sqn. 172	45-53 N, 10-38 W
24 Jul	U622	Karpf	US Army air raid	63-27 N, 10-23 E
26 Jul	U759	Friedrich	VP-32	118-06 N, 75-00 W
28 Jul	U359	Förster	VP-32	115-57 N, 68-30 W
28 Jul	U 404	Schönberg	US Army A/S Sqn. 4 & Br. Sqn. 224	145-53 N, 09-25 W
29 Jul	U614	Sträter	Br. Sqn. 172	146-42 N, 11-03 W
30 Jul	U591	Ziesmer	VB-127	08-36 S, 34-34 W
30 Jul	U 504	Luis	MS <i>Kite</i> , <i>Woodpecker</i> , <i>Wren</i> , <i>Wild Goose</i>	145-33 N, 10-47 W
30 Jul	U43	Schwandtke	VC-29 from <i>Santee</i> (CVE-29)	34-57 N, 35-1 W
30 Jul	U461	Stiebler	RAAF Sqn. 461	45-42 N, 11-00 W
30 Jul	U462	Vowe	Br. Sqn. 502	45-08 N, 10-57 W
30 Jul	U375	Koenenkamp	PC-624	36-40 N, 12-28 E
31 Jul	U 199	Kraus	VP-74 & Brazilian A/C	23-54 S, 42-54 W
1 Aug	U383	Kremser	Br. Sqn. 228	147-24 N, 12-10 W
1 Aug	U454	Hackländer	RAAF Sqn. 10	45-36 N, 10-23 W
2 Aug	U 706	v. Zitzewitz	US Army A/S Sqn. 4	46-15 N, 10-25 W
2 Aug	U 106	Damerow	RAAF Sqn. 461 & Br. Sqn. 228	46-35 N, 11-55 W
3 Aug	U572	Kummetat	VP-205	111-35 N, 54-05 W
3 Aug	U647	Hertin	Unknown	(t) Iceland-Faroes
4 Aug	U489	Schmandt	RCAF Sqn. 423	61-1 N, 14-38 W
5 Aug	U34	Aust	Collision with Ger. sub tender <i>Lech</i>	Off Memel
7 Aug	U615	Kapitzky	VP-205, VP-204, VB-130 & US Army Bomb. Sqn. 10	12-57 N, 64-34 W
7 Aug	U 117	Neumann	VC-1 from <i>Card</i> (CVE-11)	139-32 N, 38-2 W
9 Aug	U664	Graef	VC-1 from <i>Card</i> (CVE-11)	40-12 N, 37-29 W
11 Aug[3?]	U 604	Höltring	cuttled as result of attacks by VB-129, VB-107 & <i>Moffet</i> (DD-362)	05-00 S, 20-00 W [9-10 S, 29-43 W]
11 Aug	U468	Schamong	Br. Sqn. 200	12-20 N, 20-07 W
11 Aug	U525	Drewitz	VC-1 from <i>Card</i> (CVE-11)	141-29 N, 38-55 W
17 Aug	U 403	Heine	Br. Sqn. 200 & Fr. Sqn. 697	14-1 N, 17-40 W
20 Aug	U 197	Bartels	Br. Sqn. 265 & 259	28-40 S, 42-36 E
21 Aug	U670	Hyronimus	Collision	Baltic
22 Aug	U458	Diggins	HMS <i>Easton</i> & HHMS <i>Pin dos</i>	36-25 N, 12-39 E

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
24 Aug	U 134	Brosin	Br. Sqdn. 179	142-07 N, 09-30 W
24[30?] Aug	U 185	Maus	VC-13 from <i>Core (CVE-13)</i>	27-00 N, 37-06 W
24[26?] Aug	U 84	Uphoff	VC-13 from <i>Core (CVE-13)</i>	f 27-09 N, 37-03 W
25 Aug	U 523	Pietzsch	HMS <i>Wanderer</i> & <i>Wallflower</i>	42-03 N, 18-02 W
27 Aug	U 847	Kunnsch	VC-1 from <i>Card (CVE-11)</i>	128-19 N, 37-58 W
30 Aug	U 634	Dahlhaus	HMS <i>Stork</i> & <i>Stonecrop</i>	f 40-13 N, 19-24 W
30 Aug	U 639	Wichmann	Russian Sub. <i>S-101</i>	† Kara Sea
7 Sep	U 669	Köhl	RCAF Sqdn. 407	145-36 N, 10-13 W
8 Sep	U 983	Reimers	Collision	Baltic
8 Sep	U 760	Blum	Imaged by HMS <i>Wellington</i> S Sqdn. 179	Intemed in Spain; surrendered in '45
ll[12?] Sep	U 617	Brandi	Br. Sqdn. 179, HMS <i>Hyacinth</i> , <i>Haarlem</i> & HMAS <i>Woolongong</i>	35-38 N, 03-27 W
19 Sep	U 341	Epp	RCAF Sadn. 10	158-40 N, 25-30 W
20 Sep	U 338	Kinzel	Br. Sadn. 120	157-40 N, 29-48 W
20 Sep	U 346	Leisten	Marine casualty (diving accident)	† 54-25 N, 19-50 E
22 Sep	U 229	Schetelig	HMS <i>Keppel</i>	154-36 N, 36-25 W
27 Sep	U 161	Achilles	VP-74	† 12-30 S, 35-35 W
27 Sep	U 221	Trojer	Br. Sqdn. 58	147-00 N, 18-00 W
4 Oct	U 279	Finke	Br. Sqdn. 120	160-5 IN, 28-26 W
4 Oct	U 336	Hunger	VB-128	160-40 N, 26-30 W
4 Oct	U 422	Poeschel	VC-9 from <i>Card (CVE-11)</i>	143-18 N, 28-58 W
4 Oct	U 460	Schnorr	VC-9 from <i>Card (CVE-11)</i>	43-13 N, 28-58 W
5 Oct	U 389	Heilmann	Br. Sqdn. 269	162-43 N, 27-17 W
8 Oct	U 643	Speidel	Br. Sqdn. 86 & 120	56-14 N, 26-55 W
8 Oct	U 610	v. Frevberg	RCAF Sadn. 423	155-45 N, 24-33 W
8 Oct	U 419	Giersberg	Br. Sqdn. 86	56-3 IN, 27-05 W
13 Oct	U 402	v. Forstner	VC-9 from <i>Card (CVE-11)</i>	118-56 N, 29-41 W
16 Oct	U 470	Grave	Br. Sqdn. 59 & 120	58-20 N, 29-20 W
16 Oct	U 533	Hennig	Br. Sqdn. 244	25-28 S, 56-50 E
16 Oct	U 844	Möller	Br. Sadns. 86 & 59	158-30 N, 27-16 W
16 Oct	U 964	Hummer	Br. Sadn. 86	157-27 N, 28-17 W
17 Oct	U 631	Krüger	HMS <i>Sunflower</i>	158-13 N, 32-29 W
17 Oct	U 841	Bender	HMS <i>Byard</i>	59-57 N, 31-06 W
17 Oct	U 540	Kasch	Br. Sqdns. 59 & 120	158-38 N, 31-56 W
20 Oct	U 378	Mäder	VC-13 from <i>Core (CVE-13)</i>	47-40 N, 28-27 W
23 Oct	U 274	Jordan	HMS <i>Duncan</i> , <i>Vidette</i> & Br. Sqdn. 224	157-14 N, 27-50 W
24 Oct	U 566	Homkohl	Br. Sadn. 179	41-12 N, 09-31 W
26 Oct	U 420	Reese	RCAF Sqdn. 10	150-49 N, 41-01 W
28 Oct	U 220	Barber	C-1 from <i>Block Island (CVE-106)</i>	148-53 N, 33-30 W
29 Oct	U 282	Müller	HMS <i>Vidette</i> , <i>Duncan</i> & <i>Sunflower</i>	f 55-28 N, 31-57 W
30 Oct	U 431	Schöneboom	HM Sub. <i>Ultimatum</i>	f 43-04 N, 05-57 E
31 Oct	U 306	v. Trotha	HMS <i>Whitehall</i> & <i>Geranium</i>	146-19 N, 20-44 W
31 Oct	U 584	Deecke	VC-9 from <i>Card (CVE-11)</i>	149-14 N, 31-55 W
31 Oct	U 732	Carlsen	HMS <i>Imperialist</i> & <i>Douglas</i>	35-54 N, 05-52 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
1 Nov	U340	Klaus	HMS <i>Fleetwood</i> , Active, <i>Witherington</i> & Br. Sqdn. 179	35-33 N, 06-37 W
1 Nov	U 405	Hopmann	<i>Borie (DD-215)</i>	f 49-00 N, 31-14 W
5 Nov	U848	Rollmann	VB-107 & US Army Ist Compron	10-09 S, 18-00 W
6 Nov	U226	Gange	HMS <i>Starling</i> , <i>Woodcock</i> & <i>Kite</i>	f 44-49 N, 41-13 W
6 Nov	U842	Heller	HMS <i>Starline</i> & <i>Wild Goose</i>	143-42 N, 42-08 W
9 Nov	U 707	Gretschel	Br. Sqdn. 220	140-3 IN, 20-17 W
10 Nov	U966	Wolf	VB-103, VB-110 & Czech Sqdn. 311	44-00 N, 08-30 W
12 Nov	U 508	Staats	VB-103	146-00 N, 07-30 W
16 Nov	U280	Hungers hausen	Br. Sqdn. 86	149-1 IN, 27-32 W
18 Nov	U718	Wieduwilt	Collision	Baltic
19 Nov	U211	Hause	Br. Sqdn. 179	140-15 N, 19-18 W
20 Nov	U536	Schauenburg	HMS <i>Nene</i> , <i>Snowberry</i> & HMCS <i>Calgary</i>	43-50 N, 19-39 W
20 Nov	U768	Buttjer	Collision	Baltic
21 Nov	U538	Gossler	HMS <i>Foley</i> & <i>Crane</i>	f 45-40 N, 19-35 W
23 Nov	U648	Stahl	HMS <i>Bazley</i> , <i>Blackwood</i> & <i>Drury</i>	142-40 N, 20-37 W
25 Nov	U849	Schultze	VB-107	t 06-30 S, 05-40 W
25 Nov	U 600	Zurmühlen	HMS <i>Bazley</i> & <i>Blackwood</i>	140-3 IN, 22-07 W
28 Nov	U542	Coester	Br. Sqdn. 179	139-03 N, 16-25 W
29 Nov	U86	Schug	VC-19 from <i>Bogue (CVE-9)</i>	139-33 N, 19-01 W
13[12?]De	U 172	Hoffmann	VC-19 from <i>Bogue (CVE-9)</i> , <i>George E. Badger (AVD-3)</i> , <i>DuPont (DD-152)</i> , <i>Clemson</i> (<i>DD-186</i> & <i>George W. In-</i> <i>gram (DE-62)</i> Mine	26-19 N, 29-58 W
13 Dec	U345	Knackfuss		t 54-06 N, 12-09 E
13 Dec	U391	Dültgen	Br. Sqdn. 53	145-45 N, 09-38 W
13 Dec	U593	Kelbling	<i>Wainwright (DD-419)</i> ,	37-38 N, 05-58 E
16 Dec	U73	Deckert	HMS <i>Calpe</i> <i>Woolsey (DD-437)</i> & <i>Tripp</i> (<i>DD-403</i>)	36-07 N, 00-50 W
20 Dec	U850	Ewerth	VC-19 from <i>Bogue (CVE-9)</i>	132-54 N, 37-01 W
21 Dec	U284	Scholz	Scuttled	55-04 N, 30-23 W
24 Dec	U645	Ferro	<i>Schenck (DD-159)</i>	145-20 N, 21-40 W
1944				
8 Jan	U426	Reich	RAAF Sqdn. 10	146-47 N, 10-42 W
8 Jan	U757	Deetz	HMS <i>Bayntun</i> & HMCS <i>Camrose</i>	150-33 N, 18-03 W
9 Jan	U81	Krieg	US Army A/C	Pola
9 Jan	UIT 19	-(unknown)-	US Army A/C	Pola
13 Jan	U231	Wenzel	Br. Sqdn. 172	44-15 N, 20-38 W
—Jan	U377	Kluth	Unknown	(t) Atlantic
16 Jan	U544	Mattke	VC-13 from <i>Guadalcanal</i> (<i>CVE-60</i>)	140-30 N, 37-20 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
17 Jan	U 305	Bahr	HMS <i>Wanderer</i> & <i>Gienarm</i>	149-39 N, 20-10W
19 Jan	U641	Rendtel	HMS <i>Violet</i>	150-25 N, 18-49 W
— Jan	U972	König	Unknown	t Atlantic
20 Jan	U263	Nölke	Mine	146-10N, 01-14 W
28 Jan	U571	Lüssow	RAAF Sqdn. 461	152-4 IN, 14-27 W
28 Jan	U271	Barleben	VB-103	153-15N, 15-52W
30 Jan	U314	Basse	HMS <i>Whitehall</i> & <i>Meteor</i>	173-45 N, 26-15 E
30 Jan	U364	Sass	Br. Sqdn. 172	145-25 N, 05-15W
31 Jan	U592	Jaschke	HMS <i>Starling</i> , <i>Wild Goose</i> & <i>Magpie</i>	150-20 N, 17-29 W
4 Feb 6	U854	Weiher	Mine	53-55N, 14-17E
Feb	U 177	Buchholz	VB-107	10-35 S, 23-15 W
8 Feb	U762	Pietschmann	MS <i>Woodpecker</i> , (<i>Wild Goose</i> & <i>Starling</i>)	149-02 N, 16-58 W
9 Feb 9	U238	Hepp	HMS <i>Kite</i> , <i>Magpie</i> & <i>Starling</i>	f 49-44 N, 16-07 W
Feb	U734	Blauert	HMS <i>Wild Goose</i> & <i>Starling</i>	149-43 N, 16-23 W
10 Feb	U545	Mannesmann	Br. Sadn. 612	58-17N, 13-22 W
10 Feb	U666	Willberg	HMS <i>Fencer's A/C</i>	153-56N, 17-16W
11 Feb	U424	Lüders	MS <i>Wild Goose</i> & <i>Woodpecker</i>	150-00 N, 18-14W
11 Feb	U283	Nev	RCAF Sadn. 407	160-45 N, 12-50 W
14 Feb	U 738	Hoffmann	Diving accident	54-3 IN, 18-33 E
14 Feb	UIT 23	Striegler	HM Sub. <i>Tally Ho</i>	t 04-25 N, 100-09 E
18 Feb	U 406	Dieterichs	HMS <i>Spev</i>	148-32 N, 23-36 W
18 Feb	U7	Loeschke	Collision	54-25 N, 19-50 E
19 Feb	U264	Looks	HMS <i>Woodpecker</i> & <i>Starling</i>	48-3 IN, 22-05 W
19 Feb	U386	Albrecht	HMS <i>Spev</i>	48-5 IN, 22-4 IW
24 Feb	U257	Rahe	HMCS <i>Wasquesiu</i>	47-19 N, 26-00 W
24 Feb	U713	Gosejacob	HMS <i>Keppel</i>	t 69-27 N, 04-53 E
24 Feb	U761	Geider	P-63, VB-127, Br. Sqdn. 202, <i>HMS Anr Aony</i> & <i>Wishart</i>	35-55 N, 05-45 W
25 Feb	U 601	Hansen	Sqdn. 210	t 70-26 N, 12-40 E
25 Feb	U91	Hungerhausen	HMS <i>Affleck</i> , <i>Gore</i> & <i>Gould</i>	49-45 N, 26-20 W
1 Mar	U358	Manke	MS <i>Affleck</i> , <i>Gould</i> , <i>Garlies</i> & <i>Gore</i>	45-46 N, 23-16W
1 Mar	U 709	Ites	<i>Thomas (DE-102)</i> , <i>Bostwick (DE-103)</i> & <i>Bronstein (DE-189)</i>	f 49-10N, 26-00 W
1 Mar	U 603	Bertelsmann	<i>Bronstein (DE-189)</i>	148-55 N, 26-10W
4 Mar	U472	v. Forstner	HMS <i>Chaser's</i> Sqdn. 816 & <i>HMS Onslaught</i>	73-05 N, 26-40 W
5 Mar	U366	Langenberg	HMS <i>Chaser's</i> Sqdn. 816	t 72-10 N, 14-45 E
6 Mar	U744	Blischke	HMCS <i>St. Catherine's</i> , <i>Chilliwack</i> , <i>Gatineau</i> , <i>Fennel</i> , <i>Chaudiere</i> , HMS <i>Icarus</i> & <i>Kenilworth Castle</i>	
6 Mar	U973	Paepenmüller	HMs <i>Chaser's</i> Sqdn. 816	70-04 N, 05-48 E
10 Mar	U450	Böhme	MS <i>Exmoor</i> , <i>Blankney</i> , <i>Blen-cathra</i> & <i>Brecon</i>	40-11N, 12-27 E
10 Mar	U343	Rahn	HMS <i>Mull</i>	138-07 N, 09-41 E
10 Mar	U625	Straub	RCAF Sqdn. 422	152-35 N, 20-19W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
10 Mar	U845	Weber		48-20 N, 20-33 W
11 Mar	UIT22[ex <i>Alpino Attilio Bagno lini</i>]	Wunderlich	MS <i>Forester</i> ; HMCS <i>St. Laurent</i> , <i>Owen Sound</i> & <i>Swansea</i> RSAAF Sqdns. 279 & 262	141-28 S, 17-40 E
11 Mar	U380	Brandi	US Army A/C	Toulon
11 Mar	U410	Fenski	US Army A/C	Toulon
13 Mar	U575	Boehmer		46-18 N, 27-34 W
15 Mar	U653	Kandier	C-95 from <i>Bogue (CVE-9)</i> ; Br. Sqdns. 172 & 206, <i>Haverfield (DE-393)</i> , <i>Hobson (DD-464)</i> , HMCS <i>Prince Rupert</i> & Br. Sqdn. 220	153-46 N, 24-35 W
16 Mar	U392	Schümann	MS <i>Vindex's A/C</i> , HMS <i>Starling</i> & <i>Wild Goose</i> VP-63, HMS <i>Affleck</i> & <i>Vanoc</i>	135-55 N, 05-41 W
16 Mar	U 801	Branz		16-42 N, 30-28 W
17 Mar	U 1013	Linck	C-6 from <i>Block Island (CVE-106)</i> ; <i>Corry (DD-463)</i> & <i>Bronstein (DE-189)</i>	Baltic
19 Mar	U 1059	Leupold	Collision	13-10 N, 33-44 W
25 Mar	U976	Tiesler	Br. Sqn. 248	46-48 N, 02-43 W
— Mar	U851	Weingaertner	Unknown	(f) Atlantic
29 Mar	U961	Fischer	HMS <i>Starline</i>	164-3 N, 03-19 W
30 Mar	U223	Gerlach	HMS <i>Laforey</i> , <i>Tumult</i> , <i>Hambledon</i> & <i>Blencathra</i>	38-48 N, 14-10 E
— Mar	U28	Sachse	Marine casualty	Baltic (Neustadt)
1 Apr	U355	La Baume	HMS <i>Tacker's</i> Sqn. 846 & HMS <i>Beagle</i>	173-07 N, 10-21 E
2 Apr	U360	Becker	HMS <i>Keppel</i>	173-28 N, 13-04 E
3 Apr	U288	Meyer	HMS <i>Tracker's</i> Sqn. 846 & HMS <i>Activity's</i> Sqn. 819	173-44 N, 27-12 E
6 Apr	U 302	Sickel	HMS <i>Swale</i>	145-05 N, 35-11 W
6 Apr	U455	Scheibe	Unknown	144-04 N, 09-51 E
7 Apr	U856	Wittenberg	<i>Champlin (DD-601)</i> & <i>Huse (DE-145)</i>	40-18 N, 62-22 W
8 Apr	U2	Schwarzkopf	Collision	Baltic (W. of Pillau)
8 Apr	U962	Lieseberg	HMS <i>Crane</i> & <i>Cvenet</i>	145-43 N, 19-57 W
9 Apr	U515	Henke	VC-58 from <i>Guadalcanal (CVE-60)</i> ; <i>Pope (DD-225)</i> , <i>Pillsbury (DE-133)</i> , <i>Chatelain (DE-149)</i> & <i>Flaherty (DE-135)</i>	34-35 N, 19-18 W
10 Apr	U68	Lauzemis	VC-58 from <i>Guadalcanal (CVE-60)</i>	33-25 N, 18-59 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
14 Apr	U448	Dauter	MCS <i>Swansea</i> & HMS <i>Pelican Gandy</i> (DE-764), <i>Joyde</i> (DE-317) & <i>Peterson</i> (DE-152)	46-22 N, 19-35 W
16 Apr	U550	Hänert		40-09 N, 69-44 W
17 Apr	U342	Hossenfeider	RCAF Sqn. 162	160-23 N, 29-20 W
17 Apr	U986	Kaiser	<i>Swift</i> (AM-122) & <i>PC-619</i>	150-09 N, 12-5 W
19 Apr	U974	Wolff	HNorMSub. <i>Ula</i>	59-08 N, 05-23 E
24 Apr	U311	Zander	RCAF Sqn. 423	150-36 N, 18-36 W
26 Apr	U488	Studt	<i>Frost</i> (DE-144), <i>Huse</i> (DE-145), <i>Barber</i> (DE-161) & <i>Snowden</i> (DE-246)	117-54 N, 38-05 W
27 Apr	U 803	Schimpf	Mine	53-55 N, 14-17 E
28 Apr	U 193	Abel	Br. Sqn. 612	145-38 N, 09-43 W
29 Apr	U421	Kolbus	US ArmyA/C	Toulon
(11?) Apr	U 108	Brünig	US Army&RAFA/C (Decomm., 17th; Scuttled, May '45)	Stettin
1 May	U277	Lübsen	HMS <i>Fencer's</i> Sqn. 842	173-24 N, 15-32 E
2 May	U674	Muhs	HMS <i>Fencer's</i> Sqn. 842	170-32 N, 04-37 E
2 May	U959	Weitz	HMS <i>Fencer's</i> Sqn. 842	169-20 N, 00-20 W
3 May	U852	Eck	Br. Sqdns. 8 & 621	09-32 N, 50-59 E
4 May	U371	Fenski	<i>Pride</i> (DE-323), <i>Joseph E. Campeil</i> (DE-70), RF <i>Senegalais</i> & HMS <i>Blankney</i>	37-49 N, 05-39 E
4 May	U846	Hashagen	RCAF Sqn. 407	46-04 N, 09-20 W
5 May	U473	Stemberg	HMS <i>Starling</i> , <i>Wren</i> & <i>Wild Goose</i>	49-29 N, 21-22 W
6 May	U66	Seehausen	VC-55 from <i>Block Island</i> (CVE-106) & <i>Buckley</i> (DE-51)	17-17 N, 32-29 W
6 May	U765 (ex-)	Wendt	MS <i>Fizidex's</i> Sqn. 825, <i>Bickerton</i> , <i>Bligh</i> & <i>Aylmer</i>	52-30 N, 28-28 W
13 May	U 1224 (RO-501)	Norita (HIJMS)	<i>Francis M. Robinson</i> (DE-220)	118-08 N, 33-13 W
14-17 May	U616	Koitschka	<i>Nields</i> (DD-616), <i>Gleaves</i> (DD-423), <i>Ellyson</i> (DD-454), <i>Hilary P. Jones</i> (DD-427), <i>Macomb</i> (DD-458), <i>Hambleton</i> (DD-455), <i>Rodman</i> (DD-456), <i>Emmons</i> (DD-457) & Br. Sqn. 36	36-52 N, 00-1 E
15 May	U 1234	Wrede	Collision (later raised)	Off Göteborg
15 May	U731	Keller	VP-63, HMS <i>Kilmarnock</i> & <i>Blackfly</i>	135-54 N, 05-45 W
16 May	U240	Link	Nor. Sqn. 330	163-05 N, 03-10 E
18 May	U241	Werr	Br. Sqn. 210	163-36 N, 01-42 E
19 May	U960	Heinrich	<i>Niblack</i> (DD-424), <i>Ludlow</i> (DD-438), Br. Sqdns. 36 & 500	37-20 N, 01-35 E

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
19 May	U 1015	Boos	Collision	t 54-25 N, 19-50 E
21 May	U453	Lührs	MS <i>Termagant</i> , <i>Tenacious</i> & <i>Liddesdale</i>	38-13 N, 16-36 E
24 May	U476	Niethmann	Br. Sqdn. 210	t 65-08 N, 04-53 E
24 May	U675	Sammler	Br. Sqdn. 4	t 62-27 N, 03-04 E
25 May	U990	Nordheimer	Br. Sqdn. 59	t 65-05 N, 07-28 E
27 May	U292	Schmidt	Br. Sqdn. 59	t 62-37 N, 00-57 E
29 May	U549			
31 May	U289	Hellwig	<i>ne E. Elmore (DE-686)</i> f 31-13 N, 23-03 W & <i>Ahrens (DE-575)</i> HMS <i>Milne</i>	t 73-32 N, 00-28 E
3 Jun	U477	Jenssen	RCAF Sqdn. 162	t 63-59 N, 01-37 E
4 Jun	U 505	Lange	Captured by VC-8 from <i>Guadalcanal (CVE-60)</i> ; <i>Chatelain (DE-149)</i> , <i>Jenks (DE-665)</i> & <i>Pillbury (DE-133)</i>	Now at Chicago Museum of Science & Industry 21-30 N, 19-20 W
7 Jun	U955	Baden	Br. Sqdn. 201	145-13 N, 08-30 W
7 Jun	U970	Ketels	Br. Sqdn. 228	45-15 N, 04-10 W
8 Jun	U629	Bugs	Br. Sqdn. 224	148-27 N, 05-47 W
8 Jun	U373	v. Lehsten	Br. Sqdn. 224	48-10N, 05-3 W
9 Jun	U740	Stark	Br. Sqdn. 120	149-09 N, 08-37 W
10 Jun	U821	Knackfuss	Br. Sqdns. 206 & 248	T48-31N, 05-11W
11 Jun	U980	Dahms	RCAF Sqdn. 162	t 63-07 N, 00-26 E
12 Jun	U490	Gerlach	VC-95 from <i>Croatian (CVE-25)</i> ; <i>Frost (DE-144)</i> , <i>Inch (DE-146)</i> & <i>Huse (DE-145)</i>	42-47 N, 40-08 W
13 Jun	U715	Röttger	RCAF Sqdn. 162	62-45 N, 02-59 W
15 Jun	U860	Büchel	VC-9 from <i>Solomons (CVE-67)</i>	25-27 S, 05-30 W
15 Jun	U987	Schreyer	HM Sub. <i>Satyr</i>	t 68-01 N, 05-08 E
16 Jun	U998	Fiedler	Nor. Sqdn. 333: heavily damaged, scuttled 27th.	61-01 N, 03-00 E
17 Jun	U423	Hackländer	Nor. Sqdn. 333	t 63-06 N, 02-05 E
18 Jun	U767	Dankleff	HMS <i>Farne</i> , <i>Inconstant</i> & <i>Havelock</i>	49-03 N, 03-13 W
18 Jun	U441	Hartmann	Polish Sqdn. 304	49-03 N, 04-48 W
24 Jun	U971	Zeplin	HMCS <i>Haida</i> , HMS <i>Eskimo</i> & Czech Sqdn. 311	49-01N, 05-35 W
24 Jun	U 1225	Sauerberg	RCAF Sqdn. 162	163-00 N, 00-50 W
25 Jun	U 1191	Grau	HMS <i>Affleck</i> & <i>Balfour</i>	150-03 N, 02-59 W
25 Jun	U269	Uhl	HMS <i>Bickerton</i>	50-0 IN, 02-59 W
26 Jun	U317	Rahlf	Br. Sqdn. 86	t 62-03 N, 01-45 E
26 Jun	U719	Steffens	HMS <i>Bulldog</i>	155-33 N, 11-02 W
29 Jun	U988	Dobberstein	HMS <i>Essington</i> , <i>Duckworth</i> , <i>Domett</i> , <i>Cooke</i> , & Br. Sqdn. 224	149-37 N, 03-4 W
30 Jun	U478	Rademacher	Br. Sqdn. 86 & RCAF Sqdn. 162	163-27 N, 00-50 W
2 Jul	U543	Hellriegel	VC-58 from <i>Wake Island (CVE-65)</i>	125-34 N, 21-36 W
3 Jul	U 154	Gemeiner	<i>Inch (DE-146)</i> & <i>Frost (DE-144)</i>	134-00 N, 19-30 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
5 Jul	U390	Geissler	HMS <i>Wanderer</i> & <i>Tavy</i>	49-52 N, 00-48 W
5 Jul	U586	Götze	US Army A/C	Toulon
5 Jul(?)	U642	Brünnig	US Army A/C	Toulon
5 Jul	U233	Steen	<i>Card (CVE-11)</i> 's A/C, <i>Baker (DE-190)</i> & <i>Thomas (DE-102)</i>	42-16 N, 59-49 W
6 Jul	U678	Hyronimus	HMCs <i>Ottawa</i> , <i>Kootenay</i> & HMS <i>Static</i>	150-32 N, 00-23 W
8 Jul	U243	Märtens	RAAF Sqdn. 10	47-06 N, 06-40 W
11 Jul	U 1222	Bielfeld	Br. Sqdn. 201	f 46-3 N, 05-29 W
14 Jul	U415	Werner	Mine	48-22 N, 04-29 W
15 Jul	U319	Clemens	Br. Sqdn. 206	t 57-40 N, 05-00 E
17 Jul	U361	Seidel	Br. Sqdn. 86	t 68-36 N, 08-33 E
17 Jul	U347	de Buhr	Br. Sqn. 210	68-35 N, 06-00 E
18 Jul	U672	Lawaetz	HMS <i>Balfour</i> (Scuttled)	50-03 N, 02-30 W
18 Jul	U742	Schwassmann	Br. Sqn. 210	168-24 N, 09-5 IE
21 Jul	U212	Vogler	HMS <i>Curzon</i> & <i>Ekins</i>	f 50-27 N, 09-5 IE
(22) Jul	U 1166	Ballert	Torpedo explosion	Eckemförde
23 Jul	U239	Vöge	RAF A/C (out of svce., 24 Julv)	Kiel
23 Jul	U 1164	-(unknown)-	RAF A/C (out of svce., 24 Julv)	Kiel
26 Jul	U 214	Conrad	HMS <i>Cooke</i>	149-55 N, 03-3 IW
29 Jul	U2323	Angermann	US Army A/C	Bremen
29 Jul	U872	Grau	US Army A/C	Bremen
30 Jul	U250	Schmidt	Russian <i>M-103</i> (sub)	Gulf of Finland
31 Jul	U333	Fiedler	HMS <i>Starling</i> & <i>Loch Killin</i>	49-39 N, 07-28 W
4 Aug	U671	Hegewald	HMS <i>Stayner</i> & <i>Wensleydale</i>	50-23 N, 00-06 E
6 Aug	U736	Reff	HMS <i>Loch Killin</i> & <i>Starling</i>	47-19 N, 04-16 W
6 Aug	U952	Curio	US Army A/C	Toulon
6 Aug	U471	Klövekom	US Army A/C	Toulon
6 Aug	U969	Dobbert	US Army A/C	Toulon
9 Aug	U 608	Reisener	Br. Sqn. 53 & HMS <i>Wren</i>	46-30 N, 03-08 W
11 Aug	U385	Valentiner	RAAF Sqdn. 461 & HMS <i>Starling</i>	46-16 N, 02-45 W
12 Aug	U981	Keller	Br. Sqn. 502	45-4 N, 01-25 W
13 Aug	U270	Schreiber	RAAF Sqdn. 461	46-19 N, 02-56 W
12 Aug	U 198	Heusinger v. Waldegg	HMS <i>Findhorn</i> & HMIS <i>Godavari</i>	t 03-35 S, 52-49 E
14 Aug	U 618	Faust	. Sqn. 53 & HMS <i>Duckworth</i> & <i>Essington</i>	147-22 N, 04-39 W
15 Aug	U741	Palmgren	HMS <i>Orchis</i>	50-02 N, 00-36 W
18 Aug	U 107	Fritz	Br. Sqdn. 201	146-46 N, 03-39 W
18 Aug	U621	Stuckmann	HMCS <i>Ottawa</i> , <i>Kootenay</i> & <i>Chaudiere</i>	145-52 N, 02-36 W
19 Aug	U 123	v. Schröter	(Out of Service, 8/44) (RF <i>Blaison</i> , '54)	Lorient
19 Aug	U466	Thater	Toulon	
19 Aug	U967	Eberbach	Toulon	
20 Aug	U413	Sachse	MS <i>Wensleydale</i> , <i>Forester</i> & <i>Vidette</i>	50-21 N, 00-0 IW
20 Aug	U984	Sieder	HMCS <i>Ottawa</i> , <i>Chaudiere</i> & f <i>Kootenay</i>	f 48-16 N, 05-33 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
20 Aug	U 1229	Zinke	VC-42 from <i>Bogue</i> (CVE-9)	42-20 N, 51-39 W
20 Aug	U9	Klapdor	Russian A/C	Constanza
21 Aug	U230	Eberbach	Scuttled	Toulon
22 Aug	U 180	Riesen	Mine	145-00 N, 02-00 W
24 Aug	U354	Sthamer	HMS <i>Vindex's</i> Sqn. 825. <i>Mermaid, Loch Dunvegan,</i> <i>Keppel & Peacock</i>	174-54 N, 15-26 E*
22 Aug	U344	Pietsch	HMS <i>Vindex's</i> Sqn. 825	† 72-49 N, 30-41 E*
24 Aug	U445	v. Treuberg	HMS <i>Louis</i>	147-2 N, 05-50 W
25[20?] Aug	U 178	Spahr	Scuttled	Bordeaux
20 Aug	U 188	Lüdden	Scuttled	Bordeaux
25 Aug	U121[ex-Giuseppe Finzi]	-(unknown)-	Scuttled	Bordeaux (out of Service after 9/8/43 attack)
25 Aug	U667	Lange	Mine	146-10 N, 01-14 W
25[31?] Aug	U 1000	Müller	Mine	Neustadt (Pillau?)
— Aug	U766	Wilke	(Out of Service, 8/44) (RF <i>Laubie</i> , '47)	La Pallice
— Aug	U 129	v. Harpe	(Out of Service, 7/44) (later scuttled)	Lorient
25 Aug	U 18	Fleige	Scuttled (later raised by USSR)	Constanza (Kustendje)
10 Sep?	U24	Lenzmann	Scuttled (later raised by USSR)	Constanza
1 Sep	U247	Matschulat	HMCS <i>St. John & Swansea</i>	149-54 N, 05-49 W
2 Sep	U394	Borger	HMS <i>Vindex's</i> Sqn. 825, <i>Keppel, Mermaid, Whitehall & Peacock</i> (See: Italian sub. chronology, inf.)	169-47 N, 04-41 E
4 Sep			Russian Minesweeper <i>T-II6</i>	† Krakowka I.
5 Sep	UIT 15, 16, 20 U362	Franz		
9 Sep	U743	Kandzlor	HMS <i>Portchester Castle & Helmsdale</i>	vicinity 155-45 N, 11-41 W
9 Sep	U484	Schäfer	HMCS <i>Dunver, Hespeler</i> (& RCAFSqn. 423?)	156-30 N, 07-40 W
10 Sep	U 19	Ohlenburg	Scuttled	Turkish coast
10 Sep	U20	Grafen	Scuttled	Turkish coast
10 Sep	U23	Arendt	Scuttled	Turkish coast
19 Sep	U 407	Kolbus	HMS <i>Troubridge, Terpsichore & ORP Garland</i>	36-27 N, 24-33 E
19 Sep	U865	Stellmacher	Unknown	† North Sea
19 Sep	U867	v. Mühlendahl	Br. Sqn. 224 (or engine failure?)	† 62-15 N, 01-50 E
23 Sep	U859	Jebsen	HM Sub. <i>Trenchant</i>	05-46 N, 100-04 E
24 Sep	U565	Henning	US Army A/C	Salamis
24 Sep	U596	Kolbus	US Army A/C	Salamis
24 Sep	U855	Ohlsen	Br. Sqn. 224	161-00 N, 04-07 E
26 Sep	U871	Ganzer	Br. Sqn. 220	143-18 N, 36-28 W
29 Sep	U863	v. d. Esch	VB-107	110-45 S, 25-30 W

* – Br. Admiralty indicates these two positions should be transposed.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
30 Sep	U921	Werner	HMS <i>Campania's</i> Sqdn. 813	t 72-32 N, 12-55 E
30 Sep	U 1062	Albrecht	<i>Fessenden (DE-142) & Mission Bay (CVE-59)</i>	111-36 N, 34-44 W
30 Sep	U 703	Brunner	Mine	t Iceland (E. coast) t
18 Sep	U925	Knoke	Unknown (Sailed from Bergen 24 Aug)	Iceland-Faeroes
4 Oct	U993	Steinmetz	RAFA/C	Bergen
4 Oct	U228	Engel	RAF A/C (out of Service, 12 Oct)	Bergen
4 Oct	U437	Lamby	RAF A/C (Put out Service, 13 Oct)	Berøen
4 Oct	U92	Brauel	RAF A/C (Put out of Service, 12 Oct)	Bergen
5 Oct	U 168	Pich	HNMSub. <i>Zwaardvisch</i>	06-20 S, 111-28 E
15 Oct	U777	Rupert	RAFA/C	Wilhelmshaven
16 Oct	U 1006	Voigt	HMCS <i>Annan</i>	60-59 N, 04-49 W
19 Oct	U957	Schaar	Rammed 19th by Ger. trsp.; out of Service. Narvik. 21st.	
23 Oct	U985	Wolff	Mine (out of Service, 15 Nov)	[63-07 N, 07-45 E Listerfjord?)
24 Oct	U673	Gerke	Collision w/minesweeper; stranded	59-20 N, 05-53 E
27 Oct	U 1060	Brammer	HMS <i>Implacable's</i> 1111 Sqdn., Br. Sqdn. 502 & Czech Sqdn. 311	t 65-24 N, 12-00 E
28 Oct	U 1226	Claussen	Unknown (Schnörkel accident?)	Atlantic
— Oct	U2331	Pahl	Marine casualty	Near Heia (Baltic) 7-13 S, 115-17 E Off C. Ortegal, Biscay
9 Nov	U537	Schrewe	<i>Flounder (SS-251)</i>	
10 Nov	U966	Wolf	Collision	169-17 N, 16-28 E 150-24 N, 09-10 W
11 Nov	U771	Block	HM Sub. <i>Venturer</i>	
11 Nov	U 1200	Mangels	HMS <i>Pevensy Castle</i> , <i>Launceston Castle</i> , <i>Portchester Castle & Kenilworth Castle</i>	
25 Nov	U322	Wysk	HMS <i>Ascension</i> & Norw. Sqdn. 330	160-18 N, 04-52 W
28 Nov	U80	Keerl	Diving accident Unknown	54-25 N, 19-50 E f
30 Nov	U 196	Striegler	Mine	Sunda Straits
— Nov	U547	Niemeyer		Baltic
6 Dec	U297	Aldegarmann	HMS <i>Loch Insh</i> & <i>Goodall</i>	158-44 N, 04-29 W t
9 Dec	U387	Büchler	HMS <i>Bamborough Castle</i>	69-41 N, 33-12 E
12 Dec	U416	Rieger	Raised after collision of 30 March Mine	Baltic (off Pillau)
12 Dec	U479	Sons	HMS <i>Campania's</i> Sqdn. 813	Eastem Baltic t 70-
13 Dec	U365	Todenhagen	HMS <i>Nyasaland</i> Diving acci-	43 N, 08-07 E 151-
17 Dec	U 400	Creutz	dent [struck rock] Collision	16 N, 08-05 W
18 Dec	U 1208	Hülsenbeck	with minesweeper Mine	49-57 N, 05-47 W
19 Dec	U737	Greus		(60-00 N, 05-00 E) 1
26 Dec	U234	Schad v. Mittelbiberach		53-55 N, 14-17 E

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
27 Dec	U877	Findeisen	HMCS <i>St. Thomas</i>	46-25 N, 36-38 W
28 Dec	U735	Börner	RAF A/C	59-24 N, 10-29 E (Horten)
30 Dec	U772	Rademacher	RCAF Sqdn. 407	150-05 N, 02-3 W
31 Dec	U 906	Unknown	Air attack	Hamburg
31 Dec (Apr)	U 2532	Unknown	Hamburg	
31 Dec '45?)	U2537	Klapdor	Hamburg	
1945				
— Jan	U650	Zorn	Unknown	† NE of Scotland(?)
10 Jan	U679	Aust	Mine (Russian A/S vs. l. A/O-724?)	† Baltic
16 Jan	U248	Loos	<i>Havter (DE-212), Otter (DE-210), Varian (DE-798) & Harry E. Hubbard (DD-748)</i>	147-43 N, 26-37 W
16 Jan	U482	v. Matuschka	<i>HMS Peacock, hart, Starling, Loch Craggie & Amethyst</i>	155-30 N, 05-53 W
17 Jan (11)	U2515	Borchers	US Army	Hamburg
17 Jan Mar?)	U 2530	Bockeiberg	US Army	Hamburg
17 Jan	U2523	Ketels	US Army & RAF A/C	Hamburg
21 Jan	U 1199	Stollmann	<i>HMS Icarus & Mienonette</i>	49-57 N, 05-42 W
24 Jan	U763	Schröter	Russian A/C	Koenigsberg
26 Jan	U 1172	Kuhlmann	<i>HMS Avlmer, Calder, Bentinck & Manners</i>	153-39 N, 05-23 W
27 Jan	U 1051	v. Holleben	<i>HMS Tylor, Keats & Bligh</i>	152-24 N, 05-42 W
31 Jan	U3520	Ballert	Mine	154-27 N, 09-26 E
— Jan	U 1020	Eberlein	Unknown	(t) 57-50 N, 04-10
— Jan	U382	Wilke	Collision	Baltic
3 Feb	U 1279	Falke	<i>HMS Bayntun, Braithwaite & Loch Eck</i>	61-2 N, 02-00 W
4 Feb	U745	v. Trotha	Unknown	† Eastern Baltic
4 Feb	U 1014	Glaser	<i>HMS Loch Scavaig, Nvasaland, Papua & Loch Shin</i>	155-17 N, 06-44 W
9 Feb	U864	Wolfram	HM Sub. <i>Venturer</i>	† 60-46 N, 04-35 E
14 Feb	U989	v. Roithberg	<i>HMS Bayntun, Braithwaite, Loch Eck & Loch Dunvegan</i>	161-36 N, 01-35 W
15 Feb	U 1053	Lange	Casualty in rocket tests	160-22 N, 05-10 E
16 Feb	U 309	Loeder	HMCS <i>St. John</i>	158-09 N, 02-23 W
17 Feb	U 425	Bentzien	<i>HMS Lark & Alnwick Castle</i>	69-39 N, 33-50 E
17 Feb	U 1273	Knollmann	Mine	† 59-30 N, 10-30 E
17 Feb	U 1278	Müller-Bethke	<i>HMS Bayntun & Loch Eck</i>	† 61-32 N, 01-36 W
18 Feb	U2344	Ellerhage	Collision	54-09 N, 11-51 E
19 Feb	U676	Sass	Mine	† Baltic
20 Feb	U 1208	Hagene	<i>HMS Amethyst</i>	† 51-48 N, 07-07 W
22 Feb	U 300	Hein	<i>MS Recruit, Evadne & Pincher</i>	36-29 N, 08-20 W
24 Feb	U480	Förster	<i>HMS Duckworth & Rowley</i>	149-55 N, 06-08 W
24 Feb	U927	Ebert	Br. Sqdn. 179	149-54 N, 04-45 W
24 Feb	U 3007	Marbach	US Army A/C	Bremen
27 Feb	U 1018	Burmeister	<i>HMS Loch Fada</i>	49-56 N, 05-20 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
27 Feb	U327	Lemcke	VPB-12, HMS <i>Labuan</i> , <i>Loch Fada</i> & <i>Wild Goose</i>	149-46 N, 05-47 W
28 Feb	U869	Neuerburg	<i>Fowler (DE-222)</i> & RF <i>l'Indiscret</i>	134-30 N, 08-13 W
— Feb	U923	Frömmer	Mine	† Baltic
2 Mar	U3519	v. Harpe	Mine	† 54-11 N, 12-05 E
7 Mar	U 1302	Herwartz	HMCS <i>La Hulloise</i> , <i>Strat-</i> <i>hadam</i> & <i>Thetford Mines</i>	152-19 N, 05-23 W
10 Mar	U275	Wehrkamp	Mine	† 50-36 N, 00-04 E
11 Mar	U681	Gebauer	VPB-103	49-53 N, 06-3 W
12 Mar	U683	Keller	HMS <i>Loch Ruthven</i> & <i>Wild Gosse</i>	149-52 N, 05-52 W
12 Mar	U260	Becker	Mine	51-15 N, 09-05 W
14 Mar	U714	Schebcke	HMSAS <i>Natal</i>	155-57 N, 01-57 W
15 Mar	U367	Stegemann	Mine	† 54-25 N, 19-50 E
18 Mar	U866	Rogowsky	<i>Lowe (DE-325)</i> , <i>Menges</i> <i>(DE-320)</i> , <i>Pride (DE-323)</i> & <i>Mosley (DE-321)</i>	143-18 N, 61-08 W
20 Mar	U 905	Schwarting	Br. Sqdn. 86	159-42 N, 04-55 W
20 Mar	U 1003	Strübing	HMCS <i>New Glasgow</i> [rammed]*	55-25 N, 06-53 W
22 Mar	U296	Rasch	Br. Sqdn. 120	155-23 N, 06-40 W
26 Mar	U399	Buhse	HMS <i>Duckworth</i>	49-56 N, 05-22 W
27 Mar	U965	Unverzagt	HMS <i>Conn</i> , (<i>Rupert</i> & <i>Deane</i>)	158-34 N, 05-46 W
27 Mar	U722	Reimers	HMS <i>Fitzrov</i> , <i>Redmil</i> & <i>Byron</i>	157-09 N, 06-55 W
29 Mar	U246	Raabe	HMS <i>Duckworth</i>	149-58 N, 05-25 W
29 Mar	U 1106	Bartke	Br. Sqdn. 224	f 61-46 N, 02-16 W
30 Mar	U 1021	Holpert	HMS <i>Rupert</i> , <i>Conn</i> (<i>& Deane</i>)	158-19 N, 05-31 W
4 Mar	U 3508	v. Lehsten	US Army A/C	Wilhelmshaven
30 Mar	U429 (ex RS 5-2)	Kuttkat	US Army A/C	Wilhelmshaven
30 Mar	U96	Rix	US Army A/C	Wilhelmshaven
30 Mar	U72	Mayer	US Army A/C	Bremen
30 Mar	U430 (ex RS 5-3)	Hammer	US Army A/C	Bremen
30 Mar	U870	Hechler	US Army A/C	Bremen
30 Mar	U329	-(unknown)-	US Army A/C	Bremen
30 Mar	U884	Lüders	US Army A/C	Bremen
30 Mar	U2340	Klusmeier	US Army A/C	Hamburg
30 Mar	U350	Niester	US Army A/C	Hamburg (D. Werft)
— Mar	U348	Schunck	US Army A/C	Hamburg
30 Mar	U 1167	Bortfeld	US Army A/C	Hamburg
30 Mar	U747	Zahnow	US Army A/C	Hamburg
30 Mar	U886		US Army A/C	Bremen (on Stocks)

* – Scuttled, 23 d.

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
31 Mar	U682	Tienemann	RAF A/C	Hamburg
2 Apr	U321	Berends	Polish Sqdn. 304	0-00 N, 12-57 W
3 Apr	U 1221	Ackermann	US Army A/C	Kiel
3 Apr	U2542	Hübschen	US Army A/C	Kiel
3 Apr	U 3505	Willner	US Army A/C	Kiel
3 Apr	U 1276	Wendt	Br. Sqdn. 224	1-42N, 00-24 W
4 Apr	U749	Huisken	US Army A/C	Kiel
4 Apr	U237	Menard	US Army A/C	Kiel
4 Apr	U 3003	Kregelin	US Army A/C	Kiel
5 Apr	U 1169	Goldbeck	Mine	2-03 N, 05-53 W
6 Apr	U 1195	Cordes	HMS <i>Watchman</i>	50-33 N, 00-55 W
7 Apr	U857	Premauer	<i>Gustafson (DE-182)</i>	142-22 N, 69-46 W
8 Apr	U 1001	Blaudow	HMS <i>Fitzroy & Byron</i>	149-19N, 10-23 W
8 Apr	U 2509	Schendel	RAF A/C	Hamburg
8 Apr	U2514	Wahlen	RAF A/C	Hamburg
8 Apr	U3512	Homkohl	RAF A/C	Kiel
8 Apr	U774	Sausmikat	HMS <i>Calder & Bentinck</i>	149-58 N, 11-51 W
9 Apr	U 804	Meyer	Br. Sqdns. 143, 235 & 248	157-58N, 11-15 E
9 Apr	U843	Herwartz	Br. Sqdns. 143, 235 & 248	57-58 N, 11-15 E
9 Apr	U 1065	Panitz	Br. Sqdn. 235	157-48 N, 11-26 E
10 Apr	U878	Rodig	HMS <i>Vanquisher & Tintagel Castle</i>	147-35 N, 10-33 W
12 Apr	U486	Meyer	HM Sub. <i>Tapir</i>	0-44 N, 04-39 E
12 Apr	U 1024	Gutteck	Captured by HMS <i>Loch Glendhu</i> (towed by <i>Loch More</i> , but sank underway)	53-39 N, 05-03 W
14 Apr	U 1206	Schlitt	Diving accident (grounded)	57-21N, 01-39 W t
14 Apr	U235	Huisken	Ger. escort vessel <i>T-17</i>	57-44 N, 10-39 E
15 Apr	U285	Bornhaupt	HMS <i>Grindall & Keats</i>	150-13 N, 12-48 W
16 Apr	U 1063	Stephan	HMS <i>Loch Killin</i>	50-08 N, 05-52 W
15 Apr	U 1235	Barsch	<i>Stanton (DE-247)</i> , & <i>frost (DE-144)</i>	147-54 N, 30-25 W
16 Apr	U78	Hübsch	Russian forces <i>Stanton (DE-247)</i> & <i>frost (DE-144)</i>	Pillau, in dock 147-53 N, 30-26 W
16 Apr	U880	Schötzau	HMS <i>Viceroy</i>	155-36N, 01-24 W
16 Apr	U 1274	Fitting	Br. Sqdns. 235, 143, 248 and Norw. Sqdn. 333	56-37 N, 11-51 E
19 Apr	U251	Säck	<i>Buckley (DE-51 & Reuben James (DE-153))</i>	142-19 N, 61-45 W
19 Apr	U879	Machen	MS <i>Bazely, Drury & Bentinck</i>	155-50 N, 10-3 W
21 Apr	U636	Schendel	<i>Carter (DE-112)</i> & <i>Neal A. Scott (DE-769)</i>	155-50 N, 10-3 W
21[22?]Apr	U518	Offermann	<i>Besugo (SS-321)</i>	143-26 N, 38-23 W
23 Apr	U 183	Schneewind	Br. Sqdn. 86	104-57 S, 112-52 E
23 Apr	U396	Siemon	<i>Flaherty (DE-135)</i> , <i>Neunzer (DE-150)</i> , <i>Chatelain (DE-149)</i> , <i>Varian (DE-798)</i> , <i>Harry E. Hubbard (DD-748)</i> , <i>Janssen (DE-396)</i> , <i>Pills-</i>	159-29 N, 05-22 W
24 Apr	U546	Just		43-53 N, 40-07 W

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
			<i>bury (DE-133) & Keith (DE-241)</i>	
25 Apr	U 1107	Parduhn	VPB-103	148-12 N, 05-42 W
28 Apr	U56	Miede	US Army & RAF A/C	Kiel
29 Apr	U 1017	Riecken	Br. Sqdn. 120	56-04 N, 11-06 W
29 Apr	U 307	Krüger	HMS <i>Loch Insh</i>	69-24 N, 33-44 E
29 Apr	U286	Dietrich	HMS <i>Loch Shin, Anguilla & Cotton</i>	69-29 N, 33-37 E
30 Apr	U242	Riedel	Unknown	(b) U. K. Area
30 Apr	U548	Krempel	<i>Natchez (PF-2), Coffmann (DE-I91), Bostwick (DE-103) and Thomas (DE-102)</i>	36-34 N, 74-00 W
			VPB-63	148-00 N, 06-30 W
30 Apr	U 1055	Meyer	US Army & RAF A/C	Kiel
— Apr	U 1227	Altmeier	US Army & RAF A/C	Hamburg
— Apr	U677	Ady	US Army & RAF A/C	Hamburg
— Apr	U982	Harmann	US Army & RAF A/C	Baltic
— Apr	U3525	Gaude	US Army & RAF A/C	Hamburg
— Apr	U2516	Kallipke	US Army & RAF A/C	Kiel
— Apr	U 1131	Fiebig	US Army & RAF A/C	t Eng. Channel (I. of Man)
30? Apr	U325	Dohrn	Unknown	(t) United Kingdom area
— Apr	U326	Matthes	Unknown	53-54 N, 11-28 E
2 May	U 1007	v. Witzendorff	RAF A/C (later mined)	57-29 N, 11-24 E
2 May	U2359	Bischoff	Br. Sqdns. 143, 235, 248, RCAF Sqdn. 404 & Norw. Sqdn. 333	
3 May	U 3030	Luttmann	RAF A/C	55-30 N, 10-00 E
3 May	U 3032	Slevogt	RAF A/C	55-30 N, 10-00 E
3 May	U2540	Schultze	RAF A/C	55-30 N, 10-00 E
3 May	U2524	v. Witzendorff	Br. Sqdns. 254 & 236	55-55 N, 10-45 E
3 May	U 1210	Grabert	RAF A/C	54-27 N, 09-51 E
4 May	U 2503	Wächter	Br. Sqdns. 236 & 254 (damage, beached)	55-37 N, 10-00 E
4 May	U711	Lange	HMS <i>Searcher's, Trumpeters & Queen's</i> Sqdns. 853, 882 & 846	68-48 N, 16-38 E
4 May	U2338	Kaiser	Br. Sqdns. 254 & 236	55-37 N, 10-00 E
4 May	U393	Herrle	Br. Sqdns. 254 & 236	54-29 N, 09-52 E
4 May	U 904	Stührmann	RAF bombs ↓ Scuttled	54-48 N, 09-55 E
4 May	U746	Lottner	RAF bombs ↓ after	54-29 N, 09-52 E
4 May	U876	Bahn	RAF bombs ↓ damage	54-29 N, 09-52 E
4 May	U236	Mumm	Br. Sqdns. 236 & 254 [Scuttled later]	55-37 N, 10-00 E
4 May	U 4708	Schulz	A/C	Kiel (Germaniawerft)
4 May	U 4709		A/C	Kiel (Germaniawerft)
4 May	U4711	Endler	A/C	Kiel (Germaniawerft)
4 May	U4712	Fleige	A/C	Kiel (Germaniawerft)

Date	U-Boat	Last Comdr.	Cause of sinking	Position
5 May	U2365	Christiansen	Czech Sqdn. 311	57-27 N, 10-38 E
5 May	U2367	Schröder	Collision with U-boat; (raised, '56, for Bundesmarine)	Great Belt
5 May	U534	Nollau	Br. Sqdn. 206	56-59 N, 11-48 E
5 May	U3523	Müller	Br. Sqdn. 224	t 56-06 N, 11-06 E
5 [4?] May	U 2521	Methner	Br. Sqdn. 547	t 56-11 N, 11-08 E
5 May	U733	Hammer	RAF bombs (Damaged, scuttled)	54-47 N, 09-26 E
5 May	U 3503	Deiring	Br. Sqdn. 86 (Scuttled off Göteborg, 8th)	56-45 N, 10-49 E
5 May	U579	Schwarzen berg	RAF bombs	t 55-30 N, 10-00 E
6 May	U 1008	Gessner	Br. Sqdn. 86	57-52 N, 10-49 E
6 May	U2534	Drews	Br. Sqdn. 86	t 57-08 N, 11-52 E
6 May	U853	Frömsdorf	Atherton (DE-169) & Moberly (PF-63)	t 41-13 N, 71-27 E
6 May	U881	Frischke	Farauhar (DE-139)	143-18 N, 47-44 W
7 May	U320	Fmrrich	Br. Sqdn. 210	61-32 N, 01-53 E
— May	U398	Cranz	Unknown	(t) E. Coast
9 May	U2538	Klapdor	Mine	Off Marstal, SW Aerö I.
16 May	U873	Steinhoff	Surrendered	Portsmouth, N.H.
3 Jun	U 1277	Stever	Scuttled	W. of Oporto
17 Aug	U977	Schaeffer	Surrendered	La Plata R., Argentina

Over 150 U-boats were scuttled in northern ports the first week in May '45-15 in Wilhelmshaven, 10 at Hamburg, 31 in Travemünde and 26 in Kiel the 2d. and 3d.; 56 in Flensburg alone the 5th. From then till the end of June, approximately an equal number of submarine crews surrendered to the Allies from Narvik to Portsmouth, N. H., and a straggler or two at the River Plate as late as mid-August. To pinpoint terminal date and locale for an individual U-boat, consult the general index, as space in the two paragraphs immediately following permits only a skeleton listing of the 300 U-numbers.

Scuttled, May 1945

U8, 14, 17, 29, 30, 37, 38, 46, 48, 52, 57, 58, 60, 61, 62, 71, 120, 121, 129, 137, 139, 140, 141, 142, 146, 148, 151, 152, 267, 290, 316, 323, 339, 349, 351, 370, 397, 428, 446, 474, 475, 552, 560, 612, 704, 708, 717, 721, 748, 750, 792, 793, 794, 795, 822, 828, 903, 922, 924, 929, 958, 963, 979, 999, 1002, 1016, 1025, 1056, 1057, 1058, 1101, 1132, 1161, 1162, 1168, 1170, 1192, 1193, 1196, 1204, 1207, 1277, 1303, 1304, 1306, 1308, 1405, 1406, 1407, 2327, 2330, 2332, 2333, 2339, 2343, 2346, 2347, 2349, 2352, 2355, 2357, 2358, 2360, 2362, 2366, 2368, 2369, 2370, 2371, 2501, 2504, 2505, 2508, 2510, 2512, 2517, 2519, 2520, 2522, 2525, 2526, 2527, 2528, 2531, 2533, 2535, 2536, 2539, 2541, 2543, 2544, 2545, 2546, 2548, 2551, 3001, 3002, 3004, 3005, 3006, 3009, 3016, 3018, 3029, 3031, 3033, 3034, 3037-3040, 3044, 3501, 3502, 3504, 3506, 3507, 3510, 3511, 3513, 3516, 3517, 3518, 3521, 3522, 3524, 3526, 3530, 4705, 4707, 4710, UIT 2, 3, 6-14.

Surrendered, May-June, 1945

(Over 100 U-boats, here marked were sunk in deep water in the North Atlantic soon after capitulation; this was the British «Operation Deadlight».)

U 59, 101, 143f, 145t, 149t, 150, 155t, 170t, 190, 218t, 234, 244t, 245t, 255t, 256, 262, 276, 278t, 281t, 291t, 293t, 294t, 295t, 298t, 299t, 310, 312t, 313t, 315, 318t, 324, 328t, 363t, 368t, 369t, 427t, 481t, 483t, 485, 510, 516t, 530, 532t, 539t, 541t, 555, 637t, 668t, 712, 716t, 720t, 739t, 758, 764t, 773t, 775t, 776t, 778t, 779t, 802t, 805, 806, 825t, 826t, 827t, 858, 861t, 868t, 873, 874t, 875t, 883t, 889, 901t, 907t, 926, 928t, 930t, 953, 956t, 968t, 975t, 977, 978t, 991t, 992t, 994t, 995, 997t, 1004t, 1005t, 1009t, 1010t, 1019t, 1022t, 1023t, 1052t, 1054, 1061t, 1064, 1102t, 1103t, 1104, 1105, 1108, 1109, 1110t, 1163t, 1165t, 1171, 1194t, 1197t, 1198t, 1201, 1202, 1203, 1228, 1230t, 1231, 1232, 1233t, 1271, 1272, 1275, 1301t, 1305, 1307t, 2321t, 2322t, 2324t, 2325t, 2326, 2328t, 2329t, 2334t, 2335t, 2336t, 2337t, 2341t, 2345t, 2348t, 2350t, 2351, 2353, 2354t, 2356, 2361t, 2363t, 2502, 2506, 2511, 2513, 2518, 2529, 3008, 3017, 3035, 3041, 3514t, 3515, 4706.

Quelle: « United States Submarine Losses, World War II »,
by Naval History Division, Office of the Chief of Naval Operations, Washington 1963

Auswahl-Bibliographie

- Beesley, Patrick, *Very Special Intelligence*. Geheimdienstkrieg der britischen Admiralität 1939-1945, Frankfurt/M., Berlin 1978
- Chalmers, W. S., *Max Horton and the Western Approaches*, London 1954
- Dönitz, Karl, *Zehn Jahre und zwanzig Tage*, Bonn 1958
- Harnack, Wolfgang, *Zerstörer unter deutscher Flagge 1934-1945*, Herford 1978
- Heiber, Helmut, *Hitlers Lagebesprechungen*. Protokollfragmente seiner militärischen Konferenzen 1942-1945, Stuttgart 1962
- Lüdde-Neurath, Walter, *Regierung Dönitz*, Göttingen 1964
- McLachlan, Donald, *Room 39, Naval Intelligence in Action 1939-1945*, London 1968
- Morison, Samuel Eliot, *Battle of the Atlantic 1939-1943*, Boston 1951
- Picker, Henry, *Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier 1941-1942*, Stuttgart 1963
- Prager, H. G., «Blohm & Voss», Herford 1977
- Price, A., *Flugzeuge jagen U-Boote*, Stuttgart 1976
- Raeder, Erich, *Mein Leben I/II*, Tübingen 1956
- Robertson, T., *Walker R.N.*, London 1956
- Rohwer, Jürgen, *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*, München 1968
- Rohwer, Jürgen/Hümmelchen, Gerhard, *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, Oldenburg, München 1968
- Rohwer, Jürgen, *Geleitzugschlachten im März 1943*, Stuttgart 1975
- Rohwer, Jürgen/Jäckel, Eberhard, *Funkaufklärung und ihre Rolle im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1978
- Roskill, S. W., *The War at Sea*, Bd. I-III, London 1960
- Rutter, Owen, *Red Ensign. A History of Convoy*, London 1942
- Salewski, Michael, *Die Deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, Bd. I-III, München 1975
- Schramm, Percy Ernst, *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht*, Bd. I-IV, Frankfurt 1963

Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945,
München 1972
Ministry of Information (HMSO), *Merchantmen at War*, London 1944 Ministry
of Information (HMSO), *His Majesty's Submarines*, London 1945 Office of the
Chief of Naval Operations, *United States Submarine Losses WWII*,
Washington 1963
OKM 3. Ski – M.Dv. Nr. 135, *Die Handelsflotten der Welt 1942*,
München/Berlin 1942
Die deutschen Marine-Quadratkarten im Zweiten Weltkrieg

Bildnachweis

Associated Press 23
Bundesarchiv 1, 2, 3, 4, 29, 32, 67
Franzenberg 69, 70
Imperial War Museum 5, 6, 7, 21, 24, 33, 35, 37, 38, 39,
40, 43, 44, 60, 63, 64, 66
Kost 27,28
National Archives 30, 42, 45, 65
Schleeweiss 17
Ullstein Bilderdienst 15, 16, 20, 22, 25, 26, 34, 36, 68
US Naval Institute 31

Alle übrigen Fotos stammen aus dem Privatbesitz von Peter E. Cremer.

Register

- Adenauer, Konrad 27
Arnauld de la Perière,
Lothar von 80
- Badoglio, Pietro 196
Barry (Konteradmiral)
150
- Bay, Henry 73
Beesly, Patrick 172,179
- Beier, Hans 235
- Berger, Joachim 102
- Bernhardt (Oberleutnant
zur See) 13,134,138
- Bernadotte, Graf
Folke 261
- Bleichrodt, Heinrich
105,111
- Blomberg, Werner von
27
- Böhm (Admiral) 30,46
- Böhmig, Gerhard 28,
35
- Börresen, Roar Boge 72
- Bonatz, Heinz 180
- Bonte (Kommodore) 35
- Bormann, Martin 259
- Bräutigam, R. 61
- Burnford-Slater, L.F. 201
- Canaris, Wilhelm 37,
135
- Carls, Rolf 155
Chalmers (Konteradmiral) 119
- Chevalier, Maurice 214
- Churchill, Winston 15,
37,41,47,81,86, 150, 211,
244, 251, 256-257,265
- Clausewitz, Karl von 46
- Creasy (Konteradmiral)
150
- Cremer, Peter
Canut 23
- Gaulle, Charles 218, 244
- Degen, Horst 75
- Delmer, Denis
Sefton 169
d'Estienne
d'Orves (Korvettenka-
pitän) 135
- Dieterichs, Horst 132
- Dietl, Eduard 37-38
- Dobinski, Hans-Jürgen
219, 247
- Dönitz, Karl 9,15-18,
20-21,30, 34, 42, 46-47,
49, 56, 75, 79, 84-85,
88,116,118, 123, 148,
151, 155, 161-164, 166,
170-171, 177,178, 210-
211,216, 231-232,246,
251, 254-257, 259-261,
264-268
- Edelsten (Rear Admi-
ral) 173
- Egge, Arno 73
- Eggenberger, Leo 158
- Eisenhower, Dwight D.
262
- Esch, Dietrich von der
252
- Faust (U-Boot-Kdt.)
189
- Fiedler, Hans 238-239,
241
- Fields (Leutnant) 113
- Fleming, Ian 168
- Forrestal, James 256
- Foord (Brigade
general) 265
- Franke, Heinz
156-157,196
- Franzenburg, Willy 248
- Fricke, Kurt 85
- Friedeburg, Hans Georg
von 98,155,249,
261-262, 268
- Friedrich der Grosse 23
- Gates (Group Captain)
269
- George VI. 15
Glaeson (Historiker) 63
- Glattes (Leutnant) 27
- Glowka (Obersteuer
mann) 255
- Godt, Eberhard 16, 18,
84, 118,128, 162, 193,
232
- ioebbels, Josef 117, 148,
171
- Göring, Hermann 34,
46, 259
- Graeger, Eberhard 114

- Gretschel, Günter 196
 Gretton, Peter 180, 269
 Guggenberger, Friedrich 9, 16, 21, 62, 181, 192-193
 Hardegen, Reinhard 75, 83, 102
 Harpe (Kdt. eines Hilfstankers) 191
 Harper (Admiral) 19
 Hartmann, Erich 243-244
 Hartmann, Werner 16, 56
 Heber (Obermaschinist) 83, 97
 Hein, Fritz 252
 Hemingway, Ernest 114
 Henke, Werner 206, 213
 Hess, Rudolf 19
 Hessler, Günter 16, 79, 139, 216, 232
 Hewitt, D. 236
 Heydemann, Günther 75, 78
 Hill, Ernest W. 99-100
 Himmler, Heinrich 261
 Hitler, Adolf 9, 15, 18-21, 27, 30, 36-37, 45-46, 49, 63, 72, 80, 85-86, 117, 155, 160, 166, 170, 176-178, 211, 229, 244, 254, 259-260
 Hoffmann, Georg 14, 59, 83, 97
 Holm, J. F. 12, 16
 Hoover, J. Edgar 113
 Horton, Max 119, 149-152, 164, 175, 177, 206, 265, 268-269
 Houle, Amelie Louise 23
 Jodl, Alfred 262, 268
 Johnson, H. K. 107
 Jurkschatt (Obermaat) 83
 Kaiser, Henry 117
 Kais, Ernst 102
 Kandier, Hans-Albrecht 221
 Kandzior, Hellmut 89, 134, 138, 252
 Kasch (ObLt.z.S.) 137-138, 207
 Keitel, Wilhelm 20
 Kesselring, Albert 254
 Kessler (Generalleutnant) 196
 King, Ernest J. 115
 Kircheisz, Carl 34
 Kirmse, Joachim 14, 15
 Klages, Dieter 247, 254, 263
 Knauf (Obermaat) 83
 Knocks (US-Marine-minister) 63
 Knox, Franklin William 114
 Kokscht 255
 Kost, Walter 255
 Kowalewski (Major) 181
 Krancke, Theodor 232
 Kretschmer, Otto 49, 58, 60, 144
 Küpfmüller (Professor) 211, 217
 Kummertat, Heinz 193
 Kuppisch, Herbert 9, 17, 21, 181, 192
 Kurze (Bootsmaat) 11, 135-137
 Kutzscher, Edgar 218
 Langer (Historiker) 63
 Legassick, G. V. 201, 206
 Lemp, Fritz 49, 56, 144
 Levermann (Obergefreiter) 13, 135
 Levetzow, von (Konteradmiral) 19
 Liebe, Johannes 75, 81
 Linge, Martin 86
 Löwe, Axel 156
 Ludwig XIV. 23
 Lüssow (U-Boot-Kdt.) 189
 Lüth, Wolfgang 267-268
 Marriot, Peter Barnsley 139-142, 149-150
 Marshall, George 115
 Martin, Michael 183, 236
 Matuschka, Graf 244-245, 249, 252
 McDonald (Kanad. Marineminister) 256
 McGregor, H. A. 234
 McLachlan, Donald 169, 171
 Meckel, Hans 16
 Meen, Leif 73
 Meisei (Admiral) 255
 Menge, Rudolf 42
 Metz (U-Boot-Kdt.) 187, 189
 Moehle, Karl-Heinz 61
 Montgomery, Bernard L. 261-262

Morison, Samuel E. 113,115
 Mountbatten, Louis 86
 Müller, H. 61 Mussolini, Benito 18
 Mützeiburg, Rolf 102

 Nagano (Admiral) 21
 Napoleon Bonaparte 66,80
 Nau (Obermaat) 83
 Nostiz, von (Kapitän zur See) 26

 Oestermann, Johannes 75

 Pfeiffer (Fregattenkapitän) 21
 Pohl, Wilhelm 89,93, 134,137-139
 Prentice, J. D. 175
 Price, Alfred 176 Prien, Günther 28,49, 56, 58 ,60
 Puttkamer von, Karl-Jesco 15,20

 Raeder, Erich 17, 19-20, 24, 27-30, 36-37,85,116,155, 210
 Reeder, Günther 132
 Reichenbacher (Bootsmaat) 158
 Remus, Gerhard 132
 Rendulic (General) 262
 Roberts, G. H. 268-269
 Rösing, Hans 231, 237-238
 Rohwer, Jürgen 46, 47, 209-211
 Rollmann, Siegfried 72, 142

 Rommel, Erwin 18
 Rooks (Generalmajor) 265, 268
 Roope, Gerhard 40
 Roosevelt, Franklin D. 113,251
 Rose (Kapitänleutnant) 84
 Rosenberg, Alfred 266
 Roskill, S.W. 84-86, 159, 164,173

 Saalwächter (Admiral) 30
 Schacht, Harro 105, 111, 173
 Schaika (Obermaat) 83
 Schamong, Clemens 89,134, 138,190
 Scheibel, 112 Schepke, Joachim 49, 58,60
 Schiefer 83
 Schlupkothen, Siegfried 91, 103
 Schnee, Adalbert 16, 192, 257
 Schniewind 26 Schörner, Ferdinand 259, 262
 Schuch, Heinrich 75
 Schütze, Victor 56
 Schug, Walter 102
 Schuhardt, Otto 49
 Schulte, Werner 75
 Schulte-Mönting, Erich 30
 Schultze, Herbert 16, 49, 56, 83,87,219
 Schwaff, Werner 155, 158-159, 163,181
 Schwerin-Krosigk, Graf Lutz 261
 Shimada 21

 Siegmann, Paul 190
 Sohler, Herbert 56
 Speer, Albert 18,260, 261
 Stalin, Josef W. 251
 Steiger (Leutnant) 186-187
 Steinbauer (Kptlt.) 163
 Steward, James Valentine 70
 Stockhausen, Hans-Gerrit von 30
 Stummel (Konteradmiral) 180-181
 Suhren, Gerd 17, 238
 Suhren, Reinhard 88, 105,107,111-112

 Taubert, Ernst 42
 Teuffer, Gottfried 17, 165
 Thiel (Obergefreiter) 13,135-136
 Thiemer, Werner 249
 Thompson, J. A. 142, 144
 Thursby, Cecil Fiennes 24
 Thursby, Lucy 23
 Tiesenhausen, Hans-Dietrich von 62,93
 Tirpitz, Alfred von 115
 Topp, Erich 102
 Trigg, L. 190
 Trotha, Claus von 197
 Truskow (Generalmajor) 268
 Uphoff, Horst 75
 Verde Leigh, Humphrey de 161
 Voltz (Generalmajor) 254, 261

Walker, F.J. 175, 208,
221, 240, 245
Walter, Hellmuth Prof.
245-246
Warlimont, Walter 20
Watson (Konterad-
miral) 150
Weddigen, Otto 48

Wenck, Walther
(General) 262

Wilamowitz-Moellen-
dorff, Georg von 14, 96,
136, 138, 179, 184, 207
Williams (Leutnant)
186-187

Winn, Roger 232

Zahn, Wilhelm 56
Zapp, Richard 84, 102
Zenker, Hans Paul 24,
25
Zurmühlen, Bernhard
189

Schiffe

AI 151
Aboukir 48 Activity 230
Admiral Hipper
38-42, 86
Admiral Scheer 86
Algonquin 67
Altmark 37
Amazone 106
Anton Schmitt 38-39
Archer 175
Ark Royal 27, 62
Athenia 49
Azalee 197

Balingkar 130-131
Barham 56, 62
Barker 187
Bellerophon 80
Bernd von
Arnim 38-39
Biber 251
Biter 175
Bogue 174-175, 183,
188, 208
Britany 75
British Prestige 98-99
Bruno Heinemann 38
Burwell 145

Caledonian Monarch 70

Card 183
Chanticleer 206, 213,
225
Cheshire 125, 130-132
City of Manila
130-132
Clan Skene 112
Cobra 33
Corabella 131
Core 183, 186-189, 192
Cormoran 78
Cossack 37
Courageous 49
Crane 206
Cressy 48
Crocus 9-13, 15-16, 137,
141, 185, 207
Dallas 105, 110-111
Dasher 175
Defoe 131
Delius 206
Deutschland 28
Dieter von Roeder 38
Dunmore 129

E9 151
Eclipse 107, 112
Empire Heritage 244
Empire McAlpine 175

Empire Might 199
Empire Pennant 199
Empire Voice 131
Erich Giese 38
Erich Koellner 35,
38-39
Exe 199-201, 203,
205-206, 208, 219

Foley 206
Folkestone 125, 129
Formidable 24
Friedrich Eckoldt
35, 38
Furious 42

Georg Thiele 38
Geranium 197
Glowworm 39-41
Gneisenau 38, 152
Gorlestone 125,
129-130, 132
Governor 131
Graph 139-141,
149-150
Greer 63
Grille 19

Hallfried 196
Halsey 106-107
Hamburg 34
Hans Lüdemann 38

Hatarana 130-131	Panaghis 199	Thunderbolt 47
Heia 151	Patria 265, 268	Tirpitz 86
Hermann Künne 38	Paul Jacobi 38	Tracker 230
Hogue 48	PC 450 107-108	Triton 129
Hood 56	PC 451, 107-110	Umaria 131
Hurstcastle 244	PC 484, 107	U2 96
Ivan Topic 199	Peacock	U9 48
Jacksonville 244	Pentstemon 125,	U24 24
Java Arrow 105, 112, 113	129-130	U25 56
Kaiser 33, 34	Pilar 114	U30 49, 56
Karlsruhe 42	Pinto 244	U37 56
Kingston Agate 145-146	Prince Robert 201	U38 56
Kistna 199-200	Prinz Adalbert 151	U39 27
Köln 26-27	Prinz Eugen 86	U46 56
Königsberg 42	Raby Castle 131	U47 28, 49, 56, 58
Kulmerland 78	Richard Beitzen 35	U48 83
Lagan 210	Ringstad 59, 71, 73	U53 84
Leberecht Maass 35, 36, 79	Rochester 197	U56 56
Leiesten 72	Rock Island 183	U81 62
Lionidas M. Kondylis 71	Rodney 56	U82 72, 142
Loch Killin 240-241	Roland 33	U84 75
Lützow 86 Lycaon 131	Rooper 114	U85 114
Magpie 221	Royal Oak 28, 49	U99 58
Maria Christina 190	S116 151	U100 58
Marsa 206	Salvedo 206	U 105 75
Max Schultz 35, 36	Santee 183, 188	U 109 105, 111
Nelson 56	Scharmhorst 19, 38, 152	U 120 238
Neuwerk 79	Seahorse 151	U 123 75
Niagara 145	Seapool 199	U 129 191
Niobe 24, 25	Seeadler 34	U 152 45, 52-57, 252
Northern Chief 145-146	Seehund 251	U 159 161
Northern Prince 145	Silver Sandal 131	U 160 189
Nurani 129	Spreewald 75-79	U 169 175
	Starfish 151	U 209 176
	Starling 221, 240-241	U211 206
	Swanson 73	U214 125, 131-132
	Theodor Riedel 26, 28-29, 33, 35-36, 38, 41-42	U230 190
	Therese Russ 24	U258 176
	Thetis 47	U262 156-158, 196
		U273 176
		U 300 252
		U 306 197
		U331 62, 93
		U332 75, 81

333 9-11,13-16,
 58-62, 64-65, 68,
 70-71,73,79,81,83,
 86-89,91,94,
 96-102,105,
 107-109,111,118,
 121, 124-127,129,
 131-132,134-135,
 137,141,150,155,
 158-160,162-163,
 167,181-182,184,
 186,188-189,
 190-192,195,
 199-202,204-206,
 207,219-225,
 231-236, 238-239,
 240-241, 243,
 247-250,252
 U381 176
 U 406 125.*
 U440 1°
 U459
 179,
 U460
 U461 189
 U462 189
 U463 189\
 U464 189
 U468 189,190
 U469 175
 U482 244
 U487 187, 189
 U489189
 U 502161
 U 507105, 111,173
 U513192
 U515206,213
 U536206
 U538206
 U540207
 U56488,105,111,
 238
 U566125,12°
 U570141-»
 U571P
 U572
 U°
 U2519 239.
 247,248-2
 263
 U2552 248
 UB 48 V
 UB 68
 Un»'

Hatarana 130-131	Panaghis 199	Thunderbolt 47 Tirpitz
Heia 151	Patria 265,268	86
Hermann Künne 38	Paul Jacobi 38	Tracker 230
Hogue 48	PC 450 107-108	Triton 129
Hood 56	PC 451, 107-110	
Hurstcastle 244	PC 484, 107	Umaria 131
	Peacock	U2 96
Ivan Topic 199		U9 48
	Pentstemon 125, 129-130	U24 24
Jacksonville 244	Pilar 114	U25 56
Java Arrow 105,112,	Pinto 244	U30 49,56
113	Prince Robert 201	U37 56
	Prinz Adalbert 151	U38 56
Kaiser 33,34	Prinz Eugen 86	U39 27
Karlsruhe 42		U46 56
Kingston Agate	Raby Castle 131	U47 28,49,56,58
145-146	Richard Beitzen 35	U48 83
Kistna 199-200	Ringstad 59,71,73	U53 84
Köln 26-27	Rochester 197	U56 56
Königsberg 42	Rock Island 183	U81 62
Kulmerland 78	Rodney 56	U82 72,142
	Roland 33	U84 75
Lagan 210	Rooper 114	U85 114
aberecht Maass 35, 36, 79	Royal Oak 28, 49	U99 58
		U100 58
Leiesten 72	S116 151	U105 75
Lionidas M. Kondylis	Salvedo 206	U 109 105,111
71	Santee 183,188	U120 238
Loch Killin 240-241	Scharnhorst 19,38,	U123 75
Lützow 86	152	U129 191
Lycaon 131	Seahorse 151	U 152 45,52-57,252
	Seapool 199	U159 161
Magpie 221	Seeadler 34	U160 189
Maria Christina 190	Seehund 251	U169 175
Marsa 206	Silver Sandal 131	U 209 176
Max Schultz 35, 36	Spreewald 75-79	U211 206
	Starfish 151	U214 125,131-132
Nelson 56	Starling 221,240-241	U230 190
Neuwerk 79	Swanson 73	U258 176
Niagara 145		U262 156-158,196
Niobe 24,25	Theodor Riedel 26,	U273 176
Northern Chief	28-29, 33, 35-36, 38,	U300 252
145-146	41-42	U306 197
Northern Prince 145	Therese Russ 24	U331 62,93
Nurani 129	Thetis 47	U332 75,81

333 9-11,13-16, 58-62,
 64-65, 68, 70-
 71,73,79,81,83, 86-
 89,91,94, 96-102, 105,
 107-109,111,118, 121,
 124-127,129, 131-
 132,134-135, 137,
 141,150,155, 158-
 160,162-163, 167,181-
 182,184, 186,188-189,
 190-192, 195, 199-
 202,204-206, 207,219-
 225, 231-236, 238-239,
 240-241,243, 247-250,
 252
 U381 176
 U 406 125,131-132
 U440 181 U459
 14,96,136,
 179,184,189
 U460 189 U461 189
 U462 189 U463 189
 U464 189 U468 189,190
 U469 175 U482 244
 U487 187,189
 U 489 189
 U 502 161
 U 507 105, 111,173
 U513 192
 U515 206,213
 U536 206
 U538 206
 U540 207
 U564 88, 105,111,
 238
 U566 125, 129,132
 U570 141-149
 U571 189
 U572 183,193
 U575 75,78-79
 U582 75
 U590 125
 U 600 189
 U 618 189
 U646 176
 U653 125,221
 U657 176
 U701 66
 U 707 75,196
 U743 89, 252
 U752 176
 U754 75
 U847 192
 U863 252
 U954 176-177
 U998 238
 U2511 257
 U2519 239,243-24
 247, 248-250, 252,
 263
 U2552 248
 UB 48 163
 UB 68 163
 Undine 151
 Vanoc 58
 Vassilios A. Polemis
 70
 Vigilant 107-109
 Vindex 221,230
 Walker 58
 Warspite 42,56
 Wasterwater 145
 Wellington 125,129
 Whimbre 221
 Whitehall 197
 Wild Goose 221
 Wilhelm Heidkamp
 38-39
 Winchelsea 206
 Windermere 145
 Wolfgang Zenker 38
 Wolverine 58
 Wren 221
 Z6 33
 Zetland 131-132