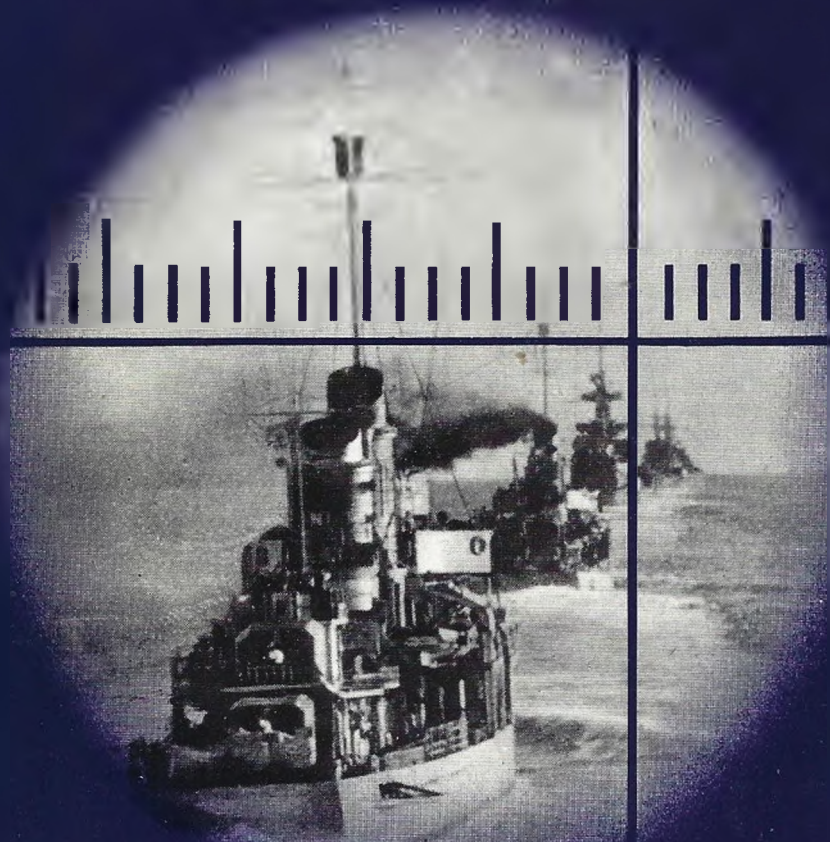


LEONCE PEILLARD
GESCHICHTE DES
U-BOOTKRIEGES
1939/1945





LEONCE PEILLARD

geboren 1898 in Toulon, stammt aus einer Seemannsfamilie. Mit achtzehn Jahren geht er selbst zur See, kehrt drei Jahre später nach Frankreich zurück, um Jus und Handelswissenschaften zu studieren, und schlägt nach Abschluß seiner Studien endgültig die Marinelaufbahn ein, die er erst als Vierzigjähriger wieder aufgibt. Seither betätigt sich L. Peillard als Schriftsteller und Herausgeber. Seine Werke wurden mehrfach preisgekrönt, er gilt als der erste Marineschriftsteller Frankreichs.

Auf allen Meeren, vom Ärmelkanal bis zum Indischen Ozean, vom Pazifik bis zur Arktis, kämpften im Zweiten Weltkrieg Unterseeboote ihren erbarmungslosen und einsamen Kampf. Ihr Kriegsglück gab häufig den Ausschlag am schwankenden Barometer des Seekrieges, ihre Erfolgs- und Pechserien wirkten sich unmittelbar auf die Nachschublage der Armeen und die Versorgung der Zivilbevölkerung aus. 25 Jahre nach Kriegsende erscheint nun, nachdem sich die zahlreich vorliegende Literatur überwiegend mit Teilaspekten beschäftigte, das Werk von Leonce Peillard, das den U-Bootkrieg in seiner globalen Erstreckung und aus dem Blickwinkel aller beteiligten Seemächte nachzuzeichnen versucht. In 24 Kapiteln behandelt es die wesentlichen Operationen, die während der Zeit von 1939 bis 1945 von U-Booten durchgeführt wurden, es schildert Planung und Einsatz, es stellt das Ergebnis der Kämpfe in den großen Zusammenhang der Erfolgs- und Verlustbilanzen, vermerkt ihre propagandistische Auswertung und die Reaktion auf Seiten der Gegner. Ergänzt werden die Operationsberichte durch eine umfassende Charakteristik der Potentials und der Taktik der U-Boot-Streitkräfte der einzelnen Seemächte, einschließlich der Russen und der Japaner. Peillard ist aber nicht nur ein gewissenhafter, objektiver Historiker, sondern er gilt darüber hinaus als der erste Marine-schriftsteller Frankreichs.

Vom gleichen Autor ist erschienen:

Leonce Peillard

Versenkt die Tirpitz

Als Churchill im Jahre 1942 den Versenkungsbefehl gab, lag die „Tirpitz“ im Trondheim-Fjord, bedrohte von hier aus die Flanke der Geleitzüge nach Rußland und band starke britische Kräfte. Eingeleitet wurde die zweijährige Jagd auf das größte Schlachtschiff, das während des Zweiten Weltkrieges in europäischen Gewässern operierte, durch schwere Angriffe der Royal Airforce. Es folgte – von Peillard atemberaubend geschildert – das Unternehmen „Title“, bei dem in Zusammenarbeit mit der norwegischen Widerstandsbewegung Einmann-Torpedos in den Fjord eingeschmuggelt wurden. Aber erst die Operation „Source“ brachte einen Teilerfolg: zwei von vier Kleinst-U-Booten durchbrachen die Netzsperrn und havarierten das Schlachtschiff schwer. Notdürftig instandgesetzt, wurde es nun vor Tromsø als eine Art Küstenartillerie auf Grund gesetzt, wo es nach einer Serie von Luftangriffen im November 1944 eine Spezialbombe traf. Das Schiff, das nicht sinken konnte, kenterte, drehte um 135° und begrub in seinem stählernen Leib fast die Hälfte der ca. 1700 Mann starken Besatzung, von der trotz Aufschweißen des Schiffskörpers nur ein Teil gerettet werden konnte. Ein exemplarisches und auch tragisches Schicksal, an dem der Autor demonstriert, daß die Rolle der Schlachtschiffe endgültig ausgespielt ist: kein einziges Mal konnte die „Tirpitz“ ihre Schnelligkeit und Feuerkraft in einem Seegefecht zur Wirkung bringen und während sie im Trondheim-Fjord pausenlos angegriffen wurde, hatte Hitler bereits ihre Abwrackung beschlossen, was zum Rücktritt Readers führte. Peillard rekonstruierte seinen Tatsachenbericht aus Hunderten von Interviews mit Engländern, Deutschen und Norwegern und aus dem reichen Material der deutschen und britischen Archive.

LÉONCE PEILLARD

Geschichte
des U-Bootkrieges
1939-1945



VERLAG BUCH UND WELT

Nach der bei Robert Laffont, Paris, erschienenen Originalausgabe
HISTOIRE GENERALE DE LA GUERRE SOUSMARINE 1939-1945

Aus dem Französischen übertragen von
Fregkpt. a. D. Hans Sokol und Ing. Wilhelm Rudolf

Die marinetechnische Durchsicht der deutschen Fassung besorgte
Ernst Maerker

Alle Rechte vorbehalten

© 1970 by Robert Laffont, Paris

Berechtigte Lizenzausgabe für den Verlag Buch und Welt, Hans Kaiser,
Klagenfurt, mit Genehmigung des Paul Neff Verlages, Wien

Alle deutschen Rechte bei Paul Neff Verlag, Wien

Schutzumschlag: Volkmar Reiter

Druck: M. Theiss, Wolfsberg

Eingelesen mit [ABBYY Fine Reader](#)

INHALT

<i>Einleitung</i>	9
<i>I Die Unterseeboote bei Kriegserklärung</i>	13
Deutschland macht sich von den Klauseln des Versailler Vertrages frei / Karl Dönitz / Die Deutschen bauen eine neue U-Boot-Flotte! Der 3. September 1939 / Die deutschen U-Boote! Ausbildung der deutschen Besatzungen / Die britischen Unterseeboote / Die französischen Unterseeboote / Die italienischen Unterseeboote	
<i>II Der Beginn des Seekrieges um Grossbritannien ...</i>	33
Die Prisenordnung bestimmt das Gesetz des Handelns / Der Angriff auf die «Royal Sceptre», 5. September 1939 / Die Magnet-Minen / Der Fall «Athenia», 3. September 1939 / Die Prisenordnung gilt nicht mehr / Der Angriff auf den Flugzeugträger «Ark Royal», 14. September 1939 / Die Torpedierung der «Courageous», 17. September 1939	
<i>III Scapa Flow</i>	41
Die Planung durch Dönitz / Auf dem Wege nach Scapa Flow / Die Torpedierung der «Royal Oak», 14. Oktober 1939	
<i>IV Die Schlacht um Norwegen</i>	51
(April bis Juni 1940) Vorhutgefechte / Die Schlacht um Norwegen / Die englischen U-Boote / Die Aufbringung der «Seal» / Die französischen U-Boote / Im Skagerrak / Die Krise der Torpedos	
<i>V Die Schlacht im Atlantik</i>	75
(Erste Phase: Juni 1940 bis Dezember 1940) Die ersten Erfolge / Der Angriff in der Nacht und über Wasser / Das goldene Zeitalter der U-Boote (Lorient) / Die Jahresbilanz 1940 (Zweite Phase: Januar 1941 bis Dezember 1941) Die Wolfsrudel / Versuche zur Zusammenarbeit mit der Luftwaffe / Die Zusammenarbeit mit den italienischen U-Booten / Vier hervorragende deutsche U-Boot-Kommandanten fallen aus / Die «Bewaffnete Neutralität» der Vereinigten Staaten / Der Untergang der «Bismarck», 26. Mai 1941 / Freetown, Mai bis Juni 1941 / Die Bilanz 1941	
<i>VI Gefechte im Atlantik</i>	101
Die Affäre von Dakar, 23. bis 25. September 1940	

VII Die U-Boote im Mittelmeer	107
(1940-1942)	
Die ersten Kampfhandlungen / Untergang der «Ark Royal», 14. November 1940, und der «Barham», 25. November 1940 / Die bemannten Torpedos der Italiener, 18. Dezember 1941 / Die Mausefalle / Die britischen U-Boote	
VIII Die Schlacht im Pazifik	121
Die japanische U-Boot-Flotte zum Zeitpunkt der Kriegserklärung / Die japanischen U-Boot-Besatzungen / Der Angriff auf Pearl Harbor. Letzte Vorbereitungen / Das Zwerg-U-Boot des Sakamaki / I 69 vor Pearl Harbor / I 165 sichtet die «Repulse» und den «Prince of Wales» / Die Aufgaben der japanischen U-Boote: Vernichtung der amerikanischen Seestreitkräfte / Die Aufklärungstätigkeit durch Flugzeuge / Ein Kleinflugzeug wirft Bomben / Der Angriff auf Diego Suarez, 29. bis 30. Mai 1942	
IX Die Schlacht im Pazifik – Die Japanische Flut . .	145
(7. Dezember 1941 bis August 1943)	
Die amerikanischen U-Boote / Die Besatzungen der amerikanischen U-Boote / Die uneingeschränkte Kriegführung / Die ersten Kämpfe / Der «Sealion» (SS 195), 10. Dezember 1941 / «Perch» (SS 176) im Fegefeuer, 3. März 1942 / Der «Seawolf» (SS 197) und die japanischen Kreuzer, 1. April 1942 / Die Krise der Torpedos / Der «Seawolf» macht die Probe, 3. November 1942 / «Mush» Morton und seine «Wahoo» (SS 238) in Wewak, Januar 1943	
X Midway	173
Die Schlacht von Midway, 5. Juni 1942 / Die Torpedierung der «Yorktown», 6. Juni 1942	
XI Die U-Boote in den Aleuten	181
Die Sugar Boats / Die Besetzung von Kiska und Attu durch die Japaner, 8. Juni 1942 / Der Verlust des «Grunion» (SS 216), 30. Juli 1942 / Wiederoberung von Attu, 30. Mai 1943, und Kiska, 31. August 1943 / Der Verlust von S 44, 7. Oktober 1943	
XII Die Schlacht im Atlantik	191
(Dritte Phase: Januar 1942 bis November 1942)	
Der «Paukenschlag» an den amerikanischen Küsten / Torpedierungen und Beschiessungen in der Karibischen See / Drei U-Boote verschwinden / Die deutschen Warngeräte / Die erste alliierte Offensive im Golf von Biskaya / Neue Taktik der deutschen U-Boote / Die Versorgungs-U-Boote / Neue Wege zur Lösung alter Probleme (Walter-U-Boot) / Der Fall «Laconia» / Zweite Schlacht um die Geleitzüge aus den USA	

<i>XIII Die sowjetischen Unterseeboote</i>	213
Die oberste Führung / Die Männer auf den Unterseebooten / Die Ostsee / Belagerung Leningrads / Leningrad befreit / Die sowjetischen Unterseeboote wieder in der Ostsee / Die sowjetischen Unterseeboote im Nordmeer / Der Stützpunkt Poljarnoj / Erste Kämpfe / Die Unterseeboote im Nordmeer erhalten Verstärkung / Tätigkeit der sowjetischen Unterseeboote im Nordmeer	
<i>XIV Die Geleitzüge im Nordmeer</i>	239
Der Geleitzug PQ 17 / Das sowjetische U-Boot K 21 greift die «Tirpitz» an / Wiederaufnahme der Geleitzüge / Die Operation «Source», 22. September 1943 / Die Waffentat von X 24	
<i>XV Die sowjetischen Unterseeboote im Schwarzen Meer</i>	255
Sewastopol / Belagerung Sewastopols / Die Befreiung der Krim / Die 30. U-Boot-Flottille im Schwarzen Meer / Die Operationen der Achsen-U-Boote in den Jahren 1942-1943 / Ende der 30. U-Boot-Flottille im Schwarzen Meer	
<i>XVI U-Boote stellen eine Verbindung zwischen Europa und dem Fernen Osten her</i>	271
Die italienischen U-Boote / Die ersten Gruppen laufen aus / Die «Giuliani» und die «Tazzoli» / Die «Torelli» / Die «Cagni» / Die Japaner erhalten zwei U-Boote / Die japanischen U-Boote im Atlantik / Die U-Boote im Indischen Ozean / Die Odyssee des U 188	
<i>XVII Operation «Torch»</i>	293
Der Geheimauftrag von P 219 / Operation «Torch», 8. November 1942 / Massenvernichtung der französischen Unterseeboote / Jahresbilanz 1942 / Wechsel in der Führung	
<i>XVIII Die Schlacht im Atlantik</i>	307
(Vierte Phase: Februar bis Mai 1943) Der Angriff auf die grossen Geleitzüge, Februar bis März 1943 / Die Wendung / Neue Geräte und Methoden der Alliierten	
<i>XIX Die Schlacht im Atlantik</i>	315
(Fünfte Phase: Juni 1943 bis Mai 1944) Zweite alliierte Offensive gegen die U-Boote im Golf von Biskaya, 20. Juni bis 20. September 1943 / Die neuen U-Boot-Typen / Der Torpedo «Zaunkönig» / Die MAD-Sperre / Neue Schlacht in den <i>Western Approaches</i> , 19. Januar bis 24. Februar 1944 / Die Affäre Eck	

XX Unterseeboote im Mittelmeer	333
(Januar 1943 bis August 1944)	
Angriff der britischen «Chariots» auf Palermo / Swamp operations /	
Polnische Unterseeboote / Erste Fahrten von U 453 / Operation «Husky» /	
U 453 und die Zahl 13 / Letzte Kämpfe im Mittelmeer / Die Versenkung	
von U 371 / Das Ende von U 453 / Operation «Dragon»	
XXI Die französischen Unterseeboote greifen wieder in den	
Kampf ein	349
Auf See vor Norwegen / Die «Casabianca» im Mittelmeer	
XXII Operation «Neptune»	359
(Die Landung in der Normandie, 6. Juni 1944)	
Vorspiel zur Operation «Neptune» / Operation «Neptune» / Letzte	
Kämpfe vor den britischen Inseln / Verluste vom 1. Juni bis 31. Dezem-	
ber 1944 / Alliierte Gegenoffensive / Enorme Verluste der U-Boote /	
Verluste vom 1. Januar 1945 bis 31. August 1945! Die U-Boote der Typen	
XXI und XXIII werden in Dienst gestellt / Die letzte Fahrt des U 2511 /	
Das Ende der U-Boote / Die deutschen Kleinst-U-Boote	
XXIII Schlacht im Pazifik – Die Japanische Flut kommt	
zum Stillstand	379
(März 1942 bis Juni 1943)	
Guadalcanar, August 1942 bis Februar 1943 / Die Torpedierung der	
«Saratoga», 31. August 1942 / Verlust der «Wasp», 15. September 1942 /	
Das Ende von I 1, 29. Januar 1943 / Der Radarkrieg! Die menschlichen	
Torpedos / Angriff der Gruppe «Kongo»	
XXIV Die Japaner auf dem Rückzug	395
(Juni 1943 bis August 1945)	
Der Sieg geht ins andere Lager über / Die «Wahoo» im Japanischen Meer,	
August 1943 / Das Ende der «Tullibee» (SS 284), 26. März 1944 /	
Das Ende der «Shinano» / Angriff auf Iwo-Jima, 19. Februar 1945 /	
Die Schlacht von Okinawa, 28. März 1945 / Die englischen Unterseeboote	
im Fernen Osten / Torpedierung der «Ashigara», 8. Juni 1945 / Torpedie-	
rung der «Indianapolis», 29. Juli 1945	
Schlussfolgerungen	417
Anhang	421
Zur Statistik / Graphische Darstellungen / Anmerkungen / Literatur-	
nachweis / Dank des Autors / Bildnachweis / Namenregister	

EINLEITUNG

«Torpediert!» «Versenkt!» Diesen Worten begegnet der Leser fast auf jeder Seite meines Berichtes, doch er soll sich nicht irreführen lassen. Die Geschichte des Seekrieges und besonders des Unterseebootkrieges besteht keineswegs nur aus einer Abfolge ruhmreicher Taten. Und so notiert dieses Buch nicht vielleicht wie eine Erinnerungstafel nur glorreiche Kämpfe und Waffentaten, es spiegeln sich in ihm auch die Wellen des Ozeans, die sich für ewig über einem schliessen, während ein paar auftauchende Männer mit letzter Kraft um ihr Leben kämpfen.

Die ersehnte und gleichzeitig gefürchtete Begegnung mit dem Feind, die stundenlange, oft Tage und Nächte dauernde Jagd, der Kampf und der Sieg waren für die U-Boot-Männer im letzten Krieg nur seltene Momente während langer, eintöniger und oft fruchtloser Fahrten auf leerer See. Für die Mannschaften ist der Krieg vor allem eine endlose Abfolge dumpfer Wachdienste auf der Kommandobrücke, der sogenannten «Badewanne». Wie auf dem aus der Tiefe rauschenden Meer Windstille und sanfte Wellen von plötzlichen Stürmen abgelöst werden, so wechselt für die Beobachtungsposten in der Badewanne strömender pechiger Tropenregen und Sonnen- glut, die das Metall überhitzt und die Körper austrocknet, mit Tagen, an denen es friert und der schneidende Wind des Nordmeeres weht: Stunden des Wachens, in denen man sich die Augen nach See und Himmel aus dem Kopfe schaut. Anders die Maschinisten. Sie sitzen eingezwängt in der Tiefe des Bootes, horchen auf das regelmässige Brummen der Diesel, jederzeit bereit, auf einen Befehl von der Brücke die Drehzahl auf Höchstfahrt zu steigern. Flucht vor den angreifenden Feinden oder Jagd auf einen schnellen Frachter? Sie wussten es oft nicht, wenn ihnen der Kommandant nicht durch die Bordsprechanlage die Lage erläuterte; blinde Kämpfer, die ihm voll vertrauen mussten.

Der Umfang dieses Berichtes erlaubt nicht, das Thema und die Realität

dieses Krieges erschöpfend darzustellen. So wie die Historiker des Ersten Weltkrieges nicht auf all die endlosen Tage und Nächte der Jahre von 1914 bis 1918, an denen der Soldat nur im Schützengraben sass, ass, trank, schlief und seine Notdurft verrichtete, eingehen konnten, so habe auch ich jene einförmigen Stunden auf See nur nebenbei geschildert. Und doch, gerade das war der Krieg.

Die Männer auf den Booten haben vom Meer, das sie unermüdlich durchfurchen, eine besondere Auffassung, und es verbindet sie mit ihm ein ganz bestimmtes Gefühl. Wie die übrigen Seefahrer beobachten sie seine Oberfläche. Sie müssen aber auch seine Tiefe kennen und sie einzuschätzen verstehen. Der U-Boot-Mann nimmt das Wasser, auf dem er lebt und in das er eindringt, mit allen seinen Sinnen wahr, er erfühlt und ermisst es. In jedem Meer ist das spezifische Gewicht des Wassers und sein Salzgehalt anders, und dementsprechend war auch die Reaktion der Boote, ihr Verhalten bei Tauchfahrt verschieden, je nachdem, ob nun ein Unterseeboot in den eisigen Gewässern der norwegischen Fjorde, dem salzreichen Mittelmeer oder in warmen, schweren, tropischen Meeren operiert.

Die See lebt. Ihre Unterwasserströmungen kreuzen sich gleich grossen Wasserschlangen, sie erweitern und verengen sich, bekämpfen einander, verschwinden und leben ein wenig weiter wieder auf... Wie einst der Segelschiffkapitän von den Winden, muss der U-Boot-Kommandant eine gründliche Kenntnis der Strömungen besitzen. Für das U-Boot, das aus dem Atlantik ins Mittelmeer kommen wollte, war es nicht gleichgültig, ob es etwa die Strasse von Gibraltar in geringer Tiefe durchfuhr, wo die Strömung die Kraft seiner Motoren unterstützte, oder ob es in grosser Tiefe lief, wo die Strömung umgekehrt in Richtung Atlantik fliesst. In den Dardanellen beispielsweise strömt das Wasser mit 1 Knoten Geschwindigkeit in Richtung Mittelmeer.

Das Wasser ist für das U-Boot aber auch ein Schutzschild, seine Stärke ist die Tauchtiefe, die durch den Sicherheitskoeffizienten, durch den Wasserdruck, den der Schiffskörper auszuhalten imstande ist, begrenzt wird. Gleich dem Rebhuhn, das im Vertrauen auf sein Mimikry beim Nahen des Jägers auf dem Boden laufend zu entkommen versucht, entzieht sich das

EINLEITUNG

U-Boot nach dem Angriff – wenn aus dem Jäger der Gejagte geworden ist – dem Zugriff der feindlichen Zerstörer durch Tauchen. Es geht in die Tiefe, setzt sich auf Grund und wartet in völliger Stille, bis sich die Geräusche der Schiffsschrauben entfernt haben, bevor es wieder in eine vom Feind freie See aufsteigt.

Worte wie «Heldentum» und «Ruhm» kommen in diesem Buch selten vor. Die U-Boot-Männer schätzen sie nicht, und wenn sie schon einmal fallen, so bedeuten sie meist eine posthume Ehrung. U-Boot-Männer sind bescheiden, ihre menschlichen Vorzüge treten spontan in Erscheinung: Bei den Engländern die Zähigkeit und Ausdauer, bei den Deutschen die Erfahrung und Hartnäckigkeit, bei den Russen die physische Widerstandsfähigkeit, bei den Italienern der feurige Enthusiasmus, bei den Japanern die Todesverachtung, die ihre Wurzeln in der nationalen Tradition hat, bei den Amerikanern die unerschütterliche, aus dem Bewusstsein von Kraft kommende Ruhe und bei den Franzosen eine Beherrztheit, die trotz des schmerzlichen Gewissenskonfliktes, in dem sich der französische Seemann befand, der ihrer Freunde und Gegner nicht nachstand.

Der U-Boot-Kampf ist ein gnadenloser Kampf. Zu der Härte, die die Umstände diktierten, kam manchmal auch noch ein persönliches Rachegefühl dazu, wenn mit einem versenkten Boot gute Kameraden und Freunde ums Leben gekommen waren, oder wenn sich herumsprach, dass der Feind gefangene Kameraden brutal behandelte. Hass entstand also aus besonderen Umständen. Er wurde aber immer durch das traditionelle Solidaritätsgefühl, das Seeleute für einander haben, auch wenn sie im Krieg als Gegner einander gegenüberstehen, gemildert.

Die Besatzung eines U-Bootes fühlte sich eins mit ihrem Boot, sie liebte es. Mit dem Kommandanten, der meist kaum älter als die übrige Besatzung war und der respektiert und geschätzt wurde, verband sie das gemeinsame Leben und die stets drohende Gefahr. Ich habe für sentimentale Übertreibungen nicht viel übrig, lese aber doch gerne im Buch des amerikanischen U-Boot-Kommandanten *Edward L. Beach*, «Submarine», Sätze wie: «Wie Seeleute wissen, besitzt jedes Schiff eine Seele; man braucht aber Zeit, um

sie kennenzulernen, um sie zu erfassen. Bei mir dauerte das besonders lang, denn die ‚Trigger‘ musste vorerst selbst diese Seele bekommen. Schliesslich wurde sie aber doch mein Boot, gehörte niemand anderem als mir.» Die «Trigger» lag damals, im Januar 1942, zur Ausrüstung in der Werft der Mare-Insel, und sie war, wie Beach schreibt, noch nicht die «Trigger», sondern nur SS-237, ein «abscheulicher Stahlhaufen». Die Geschichte dieser «Trigger», die ich in meinem Buch erzähle, erinnert mich unweigerlich an ein anderes Unterseeboot, das zu dem Zeitpunkt, als ich es kennenlernte, seine «Seele» schon seit Langem ausgehaucht hatte.

Als junger Seemann suchte ich auf der Flucht vor dem Zapfenstreich und vor dem Geruch der Mannschaftsstuben im Inneren eines alten Unterseebootes, das in einem verlassenen Winkel der Touloner Werft rostete, Ruhe und Einsamkeit für die Nacht. Ich war zu jung, zu unwissend und auch zu erlebnishungrig, um das Geheimnis der Schiffsseele auch nur mit einem Gedanken zu streifen. Dieses Unterseeboot mit seinem lecken Rumpf, dieser «abscheuliche Stahlhaufen», der mir Unterschlupf bot, hatte nur ein paar Mann Besatzung gehabt. Es war ein Zwerg, verglichen mit den Booten, deren Geschichte ich hier erzähle und die sich nun auch wieder kaum mit den heutigen Atom-Unterseebooten vergleichen lassen. Und doch werden all die vielen Präzisionsinstrumente, die Elektronenrechner, die sie mit sich führen, immer nur Werkzeuge für den menschlichen Geist sein. Die Führung des vollendetsten Unterseebootes wird, so wie auch die von Interplanetarraketen, immer durch Menschenhände erfolgen. Bei aller technischen Perfektion werden die Besatzungen der Atom-Unterseeboote doch in dem gleichen Sinn Seeleute sein müssen wie die, die ich in diesem Buch geschildert habe. Und so werden auch die Männer auf diesen Unterseeboot-Kreuzern jene in Jahrhunderten geschaffene Tradition fortführen, dank der Seeleute nach beendetem Kampf einander ohne Erröten die Hände zu schütteln vermögen.

Léonce Peillard
Dampfer «France» Sankt
Helena-Ascension 22.-23.
April 1968

I

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Deutschland macht sich von den Klauseln des Versailler Vertrages frei

Im Jahre 1935 begann man in Deutschland auf Betreiben Hitlers und unter Verletzung der einschlägigen Bestimmungen des Versailler Vertrages mit dem Aufbau einer Armee und einer neuen Marine. Die ersten U-Boote, die man im geheimen auf versteckten Werften baute, waren sehr klein. Am Beginn des Wiedererstehens der U-Boot-Waffe steht ein Mann, der als U-Boot-Kommandant im Jahre 1917 von den Engländern gefangengenommen wurde und der so seine späteren Gegner gut kennenlernte. Jahrelang hatten sich die Gedanken dieses Offiziers mit dem Bau neuer U-Boote und der Verbesserung ihrer Angriffstaktik beschäftigt. Bald schon sollte er selbst in harter Schulung die ersten Besatzungen für die neuen U-Boote ausbilden; und viele dieser Männer wurden später seine besten Kommandanten. Hätte Hitler auf Karl Dönitz gehört – um ihn handelt es sich –, hätte der Führer, ehe er den Krieg begann, die von Dönitz verlangten 300 U-Boote bauen lassen, dann hätte das den Ausgang des Krieges wesentlich beeinflusst; jedenfalls hätten die Alliierten erheblich länger gebraucht, um die für ihren Sieg notwendige Freiheit der Meere zurückzugewinnen.

Wer war Karl Dönitz?

Karl Dönitz

Karl Dönitz war eine schlanke Erscheinung; flink und lebhaft, wirkte er in der dunklen Marineuniform wie ein Leutnant zur See. Das Hervorstechende in seinem dreieckigen Gesicht waren die Augen, ihr Blick schien

Untergebenen seine Gedanken aufzuzwingen; die kleinen Pupillen verdunkelten sich, wenn Zorn, den er jedoch stets zu zügeln verstand, in ihm hochstieg. Die schmalen Lippen verstärkten noch den harten Ausdruck, der allerdings manchmal durch ein leicht schalkhaftes Lächeln gemildert wurde. Alles in seinem Gesicht war spitz, die Ohren, die Spürnase, das Kinn. Beim Sprechen betonte er langsam jede Silbe, hob jedes Wort scharf hervor. Er verstand es aber, Erklärungen, die man ihm gab, schweigend anzuhören.

«Ich komme aus dem Preussentum», schreibt Dönitz. «Meine Vorfahren waren jahrhundertlang Erb-, Lehn- und Gerichtsschulzen an der alten germanischen Siedlungsgrenze an der Elbe in der Gegend der Saalemündung gewesen. Aus dieser bäuerlichen Dorfschulzen-Familie gingen später evangelische Pastoren, Offiziere und Gelehrte hervor.

Die preussische Geschichte, vor allem das Bild des ‚alten Fritz‘ und die Freiheitskriege, erfüllten meine Jugendvorstellungen. Ich wusste als Kind, dass mein Vater, wie er selbst sich ausdrückte, sich für den ‚alten König Wilhelm‘, den Kaiser Wilhelm I., in Stücke hätte hauen lassen. Es herrschte in unserem Haus kein individualistischer Geist, sondern der Geist preussischen Gemeinschaftsgefühls. Als ich Soldat und Offizier wurde, waren mir Ein- und Unterordnung etwas Natürliches. Die Überzeugung, dass an erster Stelle die Erfüllung meiner Pflichten zu stehen hätte, habe ich von Hause mitbekommen. Vor dem Ersten Weltkrieg war ich von 1912 an auf SMS ‚Breslau‘ im Ausland. Diese Zeit hat mich besonders beeinflusst. Sie stärkte meinen Patriotismus. Ich sah Deutschland aus einer entfernten Perspektive als Ganzes und verglich es mit anderen Nationen und Völkern, wobei mir seine inneren Schwächen nicht deutlich wurden. Der Zusammenbruch von 1918 traf mich wie jeden Deutschen, der seine Heimat liebt, hart¹.»

Er war ein wirklicher Herr; stolz, zurückhaltend, kaltblütig, hart gegen sich und andere, verwarf er jegliche gefühlsmässige Anwendung als Schwäche, wenn auch seinem Seemannsherzen eine gewisse Menschlichkeit nicht fehlte. Aus seiner Familie «gingen evangelische Pastoren her-

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

vor», sagt er. Hier unterschied er sich, trotz Beibehaltung lutheranischer Strenge, von seinen Vorfahren, denn er war Atheist. Doch auch da müsste man hinter die Fassade blicken; wir haben sein amüsiert herablassendes Lächeln gesehen, als seine gläubige Frau in seiner Anwesenheit von Gott sprach.

Am Ende des Beisammenseins sprach der Admiral das grosse Wort aus, auf dem er sein Leben aufgebaut hatte, «unbedingter Gehorsam»; und dieser Gehorsam gegenüber einem Hitler, «dessen teuflische Seite er später kennenlernen sollte», verstärkt durch betonten Patriotismus, brachte ihn ins Gefängnis². Dönitz duldete bei der Anwendung des Grundsatzes *Cedant arma togae* («Die Waffen haben hinter der Toga zurückzustehen») keine Ausnahme.

Wie alle Deutschen hatte auch er die Klauseln des Versailler Vertrages, die er «Fesseln» nannte, besonders jene, die sein Land entwaffneten, niemals anerkannt. Die Reichsmarine durfte nur Schiffe ohne militärischen Wert, in geringer Zahl, besitzen, und überhaupt kein Unterseeboot. Heute weiss man, dass die Ingenieure Techel und Schürer – letzterer hatte die U-Boote des Ersten Weltkriegs verbessert – in Holland unter dem Deckmantel eines niederländischen Unternehmens Arbeitsbüros errichteten und dass diese Deutschen ihre Pläne und Entwürfe an Landsleute in Südamerika und Spanien sandten, wo das holländische Schiffsbauunternehmen kleine Werften besass. Zwei U-Boote wurden gebaut, eines in Cadiz, das andere in dem kleinen finnischen Hafen Abo; sie waren – in verbesserter Auflage – den Booten ähnlich, die Deutschland im Jahre 1916 beinahe den Sieg gebracht hätten. Dann verkaufte man sie, das Boot mit 250 Tonnen an Finnland, das mit 500 an die Türkei. An den Versuchen der beiden Tauchboote hatten deutsche Offiziere, Matrosen und Ingenieure teilgenommen und sich auf diese Weise wieder mit der Materie vertraut gemacht.

Wahrscheinlich wusste Dönitz über all das Bescheid. Er war zu sehr interessiert an der Frage, zu eifrig darauf bedacht, den Versailler Vertrag zu zerreißen und seine Fetzen ins Meer zu werfen, als dass es anders hätte sein können.

Die Deutschen bauen eine neue U-Boot-Flotte

Am 25. Juni 1933 wurde in Kiel-Wik eine «Schule für U-Boot-Abwehr» eröffnet, die von höchstens einem Dutzend Marineoffiziere und etwa 60 Unteroffizieren und Matrosen der seemännischen Laufbahn besucht wurde. Man musste doch, um sich verteidigen zu können, die Kräfte des Gegners kennen, also über die Einzelheiten bei einem Unterseeboot, über seine Bedienung – Navigation, Tauchmanöver, Torpedoabschuss – Bescheid wissen. In Wirklichkeit handelte es sich um eine Ausbildungsschule für eine erste Gruppe von U-Boot-Männern.

Diese Seeleute nun begaben sich in Zivil, einzeln oder in kleinen Gruppen, nach Abo, wo sich ein riesiges U-Boot befand! Es war die Zeit, da Hitler die Macht übernahm und Reichskanzler wurde. Auf dem Gelände der Deutschen Werke und der Germania-Werft in Kiel wurden kleine Hangars errichtet, die stets gut bewacht waren. Niemand durfte sich ihnen nähern, und die dort Beschäftigten waren zu absoluter Geheimhaltung verpflichtet.

In Wahrheit baute dort die Marine des Dritten Reiches ihre ersten U-Boote mit 250 Tonnen nach dem finnischen Prototyp: U 1 bis U 6 ... Diese kleinen, wendigen Boote konnten keine grossen Kreuzfahrten durchführen, waren aber sehr seetüchtig. Jedenfalls erwiesen sie sich später als besonders geeignet für die intensive Ausbildung der Mannschaften, die der Reihe nach darauf fuhren, damit im gegebenen Augenblick eine möglichst grosse Anzahl von U-Boot-Männern zur Verfügung stünde.

Inzwischen knüpfte Hitler, dem diplomatisches Geschick und Kühnheit nicht abzusprechen sind, über von Ribbentrop Verhandlungen mit England an. England, das, seiner Gleichgewichtspolitik auf dem Kontinent entsprechend, Deutschland finanziell unterstützt hatte, wollte es nun wiederaufrüsten lassen, um ein Gegengewicht gegen Frankreich zu schaffen. Dieser Gedanke wurde von Hitler ausgenutzt und führte zu dem Flottenabkommen vom 16. Juni 1935, von dem Frankreich erst nach dem Abschluss in Kenntnis gesetzt wurde. Deutschland verpflichtete sich, die Tonnage seiner Flotte in allen Schiffsklassen auf 35 Prozent der britischen Flotte zu beschränken; ausgenommen waren nur die U-Boote, bei denen die Proportion

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

45 Prozent betragen sollte und auf Grund «freundschaftlicher Absprachen» auf 100 Prozent gebracht werden könnte. Demnach konnten die Deutschen ab 19. Juni 1935 24.000 Tonnen U-Boote bauen.

Hatte England das entscheidende Jahr 1916 vergessen? Nein, aber seine Flotte verfügte über sehr wenige Unterseeboote (57 im Jahre 1939); so hätte also sogar die Annahme einer hundertprozentigen Gleichheit kein grosses Risiko bedeutet.

Aus Dönitz' Schriften geht hervor, dass das Oberkommando der Kriegsmarine schon im Jahre 1932 den Bau von U-Booten vorbereitete, so dass es bereits Anfang 1933, während der Verhandlungen mit den Engländern, welche auf Stapel legen konnte.

Ende Juni 1935 fielen in Kiel die Wände eines Hangars, und ein erstes U-Boot, U 1, erschien vor aller Augen. Am 28. Juli 1935 – genau achtunddreissig Tage nach Unterzeichnung des Abkommens – unternahm U 1 seine ersten Versuchsfahrten auf See. Von da an lief alle vierzehn Tage feierlich ein U-Boot in der Kieler Werft vom Stapel.

Im September 1935 wurde Karl Dönitz, nach seiner Rückkehr von einer Kreuzfahrt der «Emden» im Indischen Ozean, zum Kommandanten der ersten Flottille ernannt, die aus den ersten drei U-Booten mit 250 Tonnen, U 7 bis U 9, bestand – der «U-Flottille Weddigen».

Ausserdem gab es sechs U-Boote, U 1 bis U 6, denen während der nächsten Monate neun andere von der Type IIb folgten, U 10 bis U 18³.

Der Fregattenkapitän hatte an Bord der «Emden» den Kapitänleutnant Godt als Zweiten Wachoffizier gehabt; er nahm ihn zu sich⁴.

Nun konnte Karl Dönitz die Pläne, mit denen er sich seit Jahren getragen und die er hatte ausreifen lassen, ausführen. Er hatte sich für die Ausbildung und Unterweisung der neuen U-Boot-Männer zwei Ziele gesetzt: Die Waffe musste ein möglichst hohes Kriegspotential besitzen. Daher wollte er seinen U-Boot-Männern in Friedenszeiten alle erdenklichen Situationen vor Augen führen, denen sie in Kriegszeiten begegnen konnten, und zwar so gründlich, dass die Mannschaften mit möglichst viel Kenntnissen und mit

Zuversicht in den Kampf gehen konnten. Andererseits wollte er bei ihnen Begeisterung und Liebe für ihre neue Waffe erwecken und sie dazu erziehen, ihre Pflicht mit restloser Selbstverleugnung zu erfüllen. Bei der Härte des U-Boot-Kampfes konnte in Kriegszeiten einzig ein derartiger Geist zum Erfolg führen. Blosses Fachwissen genügte nicht.

Der 3. September 1939

Wenige Kilometer vor Wilhelmshaven zweigt von der Strasse, die zum Hafen führt, ein wenig befahrener Weg ab. Er schlängelt sich zwischen Wiesen und Äckern durch, und an seinem Ende steht, halb verdeckt von einem Wäldchen, eine Holzbaracke. Das war der «Tote Weg» in Sengwarden, und bis zum September 1939 verdiente dieser Weg durch die Heide auch seinen Namen. Nur selten kamen Marineoffiziere auf ihm angefahren, die sich dann stundenlang in der Baracke aufhielten. Die Bewohner der Umgebung fragten sich zwar, was dort vorgehe, aber man sprach nicht darüber, denn es war ja nicht ungefährlich, Zeuge mehr oder minder geheimnisvoller Vorgänge zu sein. Dann tauchten immer häufiger dunkle Limousinen mit Marineoffizieren im Fond auf. Schweigend und nachdenklich fuhren sie durch die flache Gegend und wechselten kaum ein paar Worte. Auf dem Dach der Baracke wurde schliesslich ein Funkmast errichtet, rundum baute man weitere Baracken und legte Telefonleitungen. So entstand das neue Hauptquartier des Befehlshabers der U-Boote, Kapitän zur See Karl Dönitz, das bis dahin in Swinemünde an der Ostsee untergebracht war.

Am Morgen des 3. September 1939, an dem Tag also, an dem Grossbritannien und Frankreich Deutschland den Krieg erklärten, befand sich Dönitz im Positionsraum. Vor ihm an den Wänden hingen die Karten der Ostsee, des Nordatlantik und des Ärmelkanals, auf ihnen kleine blaue Fähnchen mit Nummern, die die Position der U-Boote bezeichneten. Leider, so musste Dönitz feststellen, gab es viel zu viele leere Räume, die Zahl der U-Boote war zu gering. Neben ihm unterhielt sich sein Stabschef, Fregatkapitän Godt, mit dem Ersten Offizier des Stabes, Kapitänleutnant Oeh-

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

ren, und dem Fernmeldeoffizier, Kapitänleutnant von Stockhausen. Der hochgewachsene schlanke Godt mit seinem messerscharfen Profil war dem U-Boot-Chef mit Leib und Seele ergeben. Beide wussten, dass der Krieg mit Frankreich und England unmittelbar bevorstand, doch noch hofften sie, dass sich England, dank der politischen Manöver des Führers, heraushalten und neutral bleiben werde. Die Proportion der Marinestreitkräfte Englands und Deutschlands war wirklich zu ungünstig, als dass ein Sieg der deutschen Kriegsmarine zu erhoffen gewesen wäre. Plötzlich öffnete sich die Tür, und ein Matrose reichte dem Kapitän einen Funkspruch mit dem Vermerk «Dringend». Dönitz nahm ihn ohne besondere Hast entgegen und überblickte die Nachricht schnell, mit ausgestreckter Hand, ohne die Brille aufzusetzen (er war weitsichtig); dann las er sie, um von den Offizieren gut verstanden zu werden, laut und langsam vor. Die Botschaft war vom B-Dienst⁵, bei dem man die ausländischen Sender abhörte, entziffert worden; sie war von Whitehall an alle britischen Streitkräfte auf See sowie an alle Handelsschiffe gerichtet: «*Total Germany*» Auf die beiden Worte folgte eine kurze Erläuterung. *Total Germany* bedeutete zweifellos sofortige Eröffnung der Feindseligkeiten gegen Deutschland.

Dönitz warf das Blatt Papier auf den Tisch. Godt griff danach und las die Meldung gleichfalls. Dönitz ging im Positionsraum auf und ab. Es sah aus, als habe der ruhige, überlegte Mann seine Kaltblütigkeit verloren. Plötzlich murmelte er, laut genug, dass alle es hörten: «Verdammt! Das nochmals erleben zu müssen!» und zog sich in sein Büro zurück.

Die drei Offiziere waren über diesen unerwarteten Ausbruch bei ihrem stets so beherrschten Chef bestürzt und verblieben noch eine Weile regungslos auf ihren Plätzen.

Dönitz hat nie jemand die Gedanken anvertraut, die ihn während der einsamen halben Stunde beschäftigten, bevor er entschlossen und selbstsicher wieder bei seinen Offizieren erschien.

Am selben Tag, um 13.30 Uhr, befahl das deutsche Oberkommando die sofortige Eröffnung der Feindseligkeiten gegen England.

Die deutschen U-Boote

Die deutsche U-Boot-Flotte war im Jahre 1939, neben der britischen, die schwächste:

Deutschland: 57 U-Boote,

Grossbritannien: 57 Boote, davon 12 ohne Gefechtswert,

Italien: 115 Boote,

Frankreich: 77 Boote.

Die Vereinigten Staaten, Japan und die Sowjetunion, die später in den Krieg eintraten, besaßen jeweils 111 (davon 27 überaltert), 60 beziehungsweise 218 Unterseeboote.

Am Tag der Kriegserklärung verfügte Dönitz über 57 U-Boote. Er hätte 300 haben müssen, um England auszuhungern und es nach Versenkung sämtlicher Transport- und Handelsschiffe, die einen britischen Hafen anzulaufen versuchten, zu zwingen, um Frieden zu bitten. Von den 300 U-Booten wären 100 in Gefechtseinsatz gestanden, 100 auf See bei Fahrten zu Einsätzen oder auf Rückfahrt in die Heimathäfen gewesen, während die restlichen 100 sich in den Werften zu Überholungs- und Reparaturarbeiten befunden hätten...

Dönitz musste in den ersten Kriegsjahren viele Berichte schreiben sowie schriftlich und mündlich darauf drängen, dass sein Plan erfüllt werde. Das am 7. September beschlossene Bauprogramm sah vor:

7 U-Boote im Jahre 1939,

46 U-Boote im Jahre 1940,

120 U-Boote im Jahre 1941.

Ende September verlangte Dönitz, dass monatlich 25 bis 30 U-Boote gebaut werden müssten; seinem Verlangen konnte jedoch nicht unverzüglich entsprochen werden, da damals das Heer Vorrang hatte.

Die 57 U-Boote waren auf sechs Flottillen aufgeteilt:

Eine Flottille mit 9 U-Booten vom Typ IX,

zwei Flottillen mit insgesamt 18 U-Booten vom Typ VII, drei Flottillen mit insgesamt 30 U-Booten vom Typ II.

Am 3. September standen 32 Boote (Typ VII und IX) zum Einsatz im Atlantik⁶ zur Verfügung.

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Hauptsächliche Merkmale der deutschen U-Boote

Type (Baujahr)	Wasserverdrängung in t	Tatsächliche Wasserverdrängung über/unter Wasser	Aktionsradius in sm (<i>Geschwindigkeiten in kn</i>) über/unter Wasser	Höchstgeschwindigkeit in kn über / unter Wasser
I (1935)	712	862/983	7900 (12) 80 (4)	17,2 8,2
II (1935-1940)	250	254/303	3100 (12) 35 (4)	13,0 8,2
VII a (1936-1937)	500	626/745	6200 (10) 4300 (12) 90 (4)	16,0 8,0
VII b (1938-1940)	517	753/857	8700 (10) 6500 (12) 72 (4)	17,2 8,0
VII c (1940-1945)	517	769/871	8850 (10) 6500 (12) 80 (4)	17,3 7,6
IX C (1940)	740	1120/1232	13.450 (10) 11.000 (12) 63 (4)	18,2 7,3
IX D 2 - Kreuzer - (1941-1942)		1612/1804	31.500(10) 23.700 (12) 57 (4)	19,2 6,9
XB - Minen - (1940)	.-	1763/2177	13.450 (10) 14.500 (12) 93 (4)	16,4 7,0
XIV - Versorgung - (1941)	-	1688/2932	12.350 (10) 9300 (12) 55 (4)	14,5 6,2
XXI (1944-1945)		1621/1819	15.500 (10) 11.150 (12) 285 (6)	15,5 17,5
XXIII (1944-1945)		232/256	1350 (9) 175 (4)	9,5 12,5

Diese U-Boot-Typen entsprachen allen Anforderungen, insbesondere die Typen VIIb und VIIc erwiesen sich als sehr manövrierfähig, ausserdem besaßen sie einen grösseren Aktionsradius, als in den zu Friedenszeiten erstellten vorsichtigen Beurteilungen vorgesehen war. Diese überaus widerstandsfähigen, für eine Tauchtiefe von 100 Meter berechneten U-Boote konnten auf 150, ja sogar 170 Meter Tiefe gehen; eines von ihnen tauchte unversehrt auf, nachdem es 265 Meter⁷ Tiefe erreicht hatte. Die gesamte Ausrüstung war vereinheitlicht. Das soll keineswegs bedeuten, dass die U-Boote keine Fehler aufwiesen. Die Erfahrung zeigte, dass der Unterbau der Motoren für lange Kreuzfahrten zu schwach war. Man tauschte sie später aus, das setzte jedoch Boote für längere Zeit ausser Dienst.

Es gab gefährliche Einsickerungen, da die Auspuffventile nicht genügend dicht hielten. Bekanntlich fährt das Boot über Wasser mit zwei Dieseln. Wenn das U-Boot taucht, werden die Diesel gestoppt und die Elektromotoren eingeschaltet. Normalerweise müssen die Auspuffventile unter dem Wasserdruck auf ihrem Sitz aufliegen und die Auspuffsammelleitungen hermetisch verschliessen. Das war hier nicht der Fall, und in das getauchte U-Boot drangen beträchtliche Mengen Wasser. Zweifellos zwang dieser Fehler mehr als ein Boot zum Auf tauchen an die Wasseroberfläche.

Ausbildung der deutschen Besatzungen

Die zukünftigen Marineoffiziere wurden zur 7. SSa auf der Insel Dänholm bei Stralsund eingezogen. Wecken: 6 Uhr, im Winter bei Temperaturen bis 40 Grad unter Null, dann Übungen und Kurse. «Eigentlich dienten diese Kurse dazu», schreibt Kapitän Heinz Schaeffer, «unseren Charakter zu enthüllen, uns dahinzubringen, uns erkennen zu geben und die ausfindig zu machen, die sich gegen Strafen sträubten, um sie als ungeeignet auszuscheiden. Die Ausbildung beruhte auf dem Grundsatz, dass nur jemand, der zu gehorchen weiss, auch zu befehlen versteht.» Kapitän Schaeffer schildert auch ein gewisses «Todesta» und die beiden Anhöhen, die mit angelegter Gasmasken, Tornister und Gewehr im Laufschrift zu überqueren waren, und sagt: «Manche dachten an Selbstmord.»

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Die Anwärter wurden dann nach Kiel beordert und auf drei ehemalige Segelschiffe, die «Gorch Fock», die «Albert Schlageter» und die «Horst Wessel», aufgeteilt. Da hiess es morgens bei grösster Kälte die Hängematten unter der Brückenverkleidung verstauen, nachdem man die Nacht in der heissen Atmosphäre der Batterien verbracht hatte ... Wehe dem, der sich bei den Übungen in der Takelage als nicht schwindelfrei erwies; «Schwimmschule»⁸ und immer wieder «Schwimmschule».

Dann wurde der Matrose Seekadett, seine Uniform erhielt am Ärmel einen Stern und eine goldene Borte.

Die Besatzungen der U-Boote bestanden ausschliesslich aus Freiwilligen. Nicht jeder, der es wollte, wurde U-Boot-Mann, zumindest nicht zu Anfang des Krieges. Es gab zahlreiche medizinische Untersuchungen und Eignungsteste. Die Ausbildung war überaus hart, und viele hielten nicht durch.

Die praktische Ausbildung fand in der südlichen Ostsee statt, die lange von Kampfhandlungen verschont blieb. Das den Besatzungen im Voraus bekanntgegebene Programm dauerte sechs Monate. Jedes U-Boot musste vor dem Scharfschiessen 66 Scheinangriffe fahren. Die Übungen fanden bei Tag und bei Nacht statt: Tauchen auf Sehrohtiefe, Schnelltauchen, Tieftauchen, Angriff mit Bordkanone, Tauchmanöver bei völliger Dunkelheit. Der Ablauf jedes Manövers wurde genau festgelegt. Man musste ebenso schnell wie genau sein.

Besonders streng war der Wachdienst. Jeder Ausguckposten hatte vier Stunden lang einen Sektor von 90 Grad zu überwachen ... Ein französischer Marineoffizier erzählte uns, er habe ein deutsches U-Boot gesehen, das sich unter dramatischen Umständen seinem Schiff genähert habe. «Keiner der Ausguckposten wandte auch nur eine Sekunde lang den Kopf, um zu uns herüberzublicken. Eine so konzentrierte Aufmerksamkeit, eine so eiserne Disziplin war bei der französischen Marine undenkbar.»

Dönitz forcierte die Ausbildung und die Ausbildungsziele in einer Weise, dass bei den Übungen in der Ostsee ein paarmal Boote ernsthaft in Gefahr waren.

An Bord der U-Boote gab es keine Politik und auch kaum einmal ein Hitlerbild ... An seiner Stelle sah man dafür, was wohl angenehmer war, die Fotos hübscher Mädchen.

Zivilisten war das Betreten von U-Booten nicht erlaubt, und wenn es in Ausnahmefällen dennoch dazu kam, so empfingen sie die Kommandanten mit aller Reserviertheit. Parteigenossen waren, soweit es sie in der U-Boot-Waffe gab, an Bord nur Besatzungsmitglieder und sonst nichts.

Als die gut geschulten Besatzungen der ersten Kriegsjahre, mit Kommandanten wie Kretschmer, Prien, Schepke, Endrass, um nur einige zu nennen, ausgefallen waren, mussten sie mit einem Nachwuchs aufgefüllt werden, der bereits durch die Schule der Hitlerjugend, die Napola, gegangen war. Dieser Nachwuchs besaß weder die Ausbildung noch die Grundhaltung der ersten Besatzungen, und er musste auch den Mangel an Erfahrung teuer bezahlen. Von den 30.000 deutschen U-Boot-Fahrern, die im Kampfeinsatz gestanden hatten, blieben nur etwa 5'000 am Leben.

Die britischen Unterseeboote

Die Engländer verfügten über die gleiche Anzahl von U-Booten wie die deutsche Marine, nämlich über 57 Boote. Zählt man allerdings die bei Kriegsbeginn kurz vor dem Stapellauf stehenden Boote mit, so waren es 68.

Die britische Unterseebootflotte war durch ihre mangelnde Einheitlichkeit (10 verschiedene Typen) gekennzeichnet. Sie bestand vor allem aus den Booten des Typs «Triton» mit 1'100 Tonnen, drei Boote vom Typ «River» («Thames») mit 1'850 Tonnen erreichten 22 Knoten. Die Boote vom Typ «H» und «L» waren veraltet und nur beschränkt verwendungsfähig.

Die Engländer setzten nicht, wie die Deutschen, ihre ganze Hoffnung auf ihre U-Boote, und der von den Briten geführte Unterseebootkrieg stand im Schatten der Gesamtkriegführung. Es gab sogar in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen hervorragende Persönlichkeiten bei der britischen Marine, nach deren Ansicht diese Waffe veraltet war. Obgleich die Besatzungen dieser Bootstypen eine Elite bildeten, waren die Unterseeboote einfach nur ein Teil in der Masse der Überwasserschiffe Ihrer Majestät (*His Majesty's Ships*).

England hatte vor allem die Herrschaft zur See zu gewährleisten und die Tausende Handelsschiffe zu schützen, die unter englischer, kanadischer,

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Merkmale der britischen U-Boote

Type (Baujahr)	Anzahl	Wasserverdrängung in t über/unter Wasser	Anzahl der Tor- pedo- rohre	Höchstgeschwindig- keit in kn übe /unter Wasser
«Triton» (1936-1939)	15	1100/1600	10	15/9
«Porpoise» - Minenleger - (1934-1939)	6	1500/2157	6	15/9
«Thames» (1932-1935)	3	1850/2700	6	22/10
«Rainbow» (1930-1932)	4	1475/2030	8	17/9
«Parthian» (1930-1931)	5	1475/2030	8	17/9
«Odin- Oberon» (1927-1931)	9	1475/2030	8	16/9
L» (1918-1931)	3	760/1080	4	17,5/10,5
«Shark» (1932-1938)	12	670/960	6	15/10
«Unity» (1937-1938)	3	540/730	6	11/10
«H» (1918-1919)	9	410/500	4	13/10,5

australischer, südafrikanischer Flagge die Meere befahren; für diese Aufgabe war das Unterseeboot kaum geeignet. Im Dezember 1939 wurde ein Versuch unternommen, sie zum Schutz von Geleitzügen aus Halifax (Neu-England) nach Grossbritannien einzusetzen. Die U-Boot-Minenleger «Porpoise», «Cachalot», «Narwhal» und «Seal», zusammen mit den vier fran-

zösischen Unterseebooten der 2. Division, «Casa-blanca», «Sfax», «Achille» und «Pasteur», gerieten dabei im Nordatlantik in so stürmisches Wetter, dass die britische Admiralität auf die weitere Verwendung von Unterseebooten für solche Einsätze verzichtete. Ihrer Ansicht nach sollten die Unterseeboote Patrouillenfahrten in feindlichen Gewässern durchführen, dort auf grosse Schiffe warten und sie torpedieren. Das suchten sie sofort nach Kriegsbeginn im Kattegat und später in den norwegischen Gewässern durchzuführen. Da es keine feindlichen Panzerschiffe gab, begnügten sie sich mit der Versenkung eines Tankers, eines Truppentransporters und eines Handelsschiffs.

Die britischen Unterseeboote lauerten feindlichen U-Booten oft an den Hafenausfahrten auf und kamen zu Erfolgen.

Bei Kriegsausbruch waren die 2. und 6. Unterseebootflottille, die aus vierzehn beziehungsweise sieben Booten bestanden, der *Home Fleet* unterstellt. Dem Mittelmeergeschwader gehörten zehn Unterseeboote (1. Flottille) an, der Gruppe Nordatlantik zwei Boote, dem Stützpunkt Fern-Ost fünfzehn Boote (4. Flottille). Die aus acht Booten bestehende 5. Flottille diente der Ausbildung der Besatzungen. Jede dieser Flottilen wurde durch ein Überwasserschiff versorgt; die «Titania», die «Midway», die «Alecto» gelangten zu Berühmtheit.

Im Mittelmeer griffen die britischen Unterseeboote die deutschen und italienischen Versorgungsschiffe während der Kämpfe in Libyen an. Die 1. Mittelmeerflottille erhielt alte Unterseeboote (Typ O, R, P) zur Verstärkung. Ende 1940 trafen aus dem Fernen Osten siebzehn Boote, darunter zwei Minenleger, ein.

In Südostasien behinderten sie den japanischen Küstenverkehr, der Truppen, Munition und Nachschub beförderte.

Der grosse britische Unterseebootstützpunkt befand sich in Gosport, gegenüber von Portsmouth; seine typisch englischen, einstöckigen Ziegelbauten trugen den Namen *Fort Block House*, offiziell hiess der Stützpunkt *HMS Dolphin*.

Am 20. Dezember 1939 wurde der Befehlshaber der Nordflottille der Unterseeboote, Sir Max Horton (*Northern Patrol*), durch Vize-Admiral R. H.T. Raikes ersetzt und wurde Vize-Admiral der Unterseeboote (*Vice-Admiral Submarines* oder *Flag Officer Submarines*). Im Jahre 1942 trat Sir

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Claude Barry an die Stelle Sir Max Hortons; er war es, der die «Tirpitz» zu versenken versuchte und dieses Ziel hartnäckig verfolgte, bis er Erfolg hatte.

Die britischen Unterseebootfahrer, vom *Flag Officer Submarines* bis zum Matrosen, fühlten sich als Mitglieder des vorzüglichsten Klubs der Welt (*the best club in the world*).

Zwei ehemalige Unterseebootmänner, C.E.T. Warren und James Benson, schrieben ohne die geringste Grosstuererei: «Das Zusammengehörigkeitsgefühl (*togetherness*) zwischen 50 oder 60 Männern verschiedener Herkunft, die in ihrem getauchten Boot durch die See rund um sie von der übrigen Menschheit getrennt sind, trägt dazu bei, dass der U-Boot-Fahrer sich selbst für einen Gott hält⁹.»

Die französischen Unterseeboote

Im Jahre 1939 besass Frankreich eine einheitliche Flotte mit gut ausgebildeten Besatzungen. Für den Fall eines Krieges mit den Achsenmächten war vorgesehen, dass sie im Mittelmeer, vornehmlich in dessen westlichem Teil, operieren sollte, während Atlantik und Nordsee der britischen Flotte zugeteilt waren.

Die französischen Unterseebootdivisionen (DSM) hatten als Hauptstützpunkte Toulon, wo 28 Boote lagen, und Biserta mit 17 Booten, von denen drei vorübergehend zur Flottendivision Levante abkommandiert waren.

In Oran lagen zwölf Unterseeboote, von denen einige nach Casablanca entsandt wurden, um westlich von Gibraltar bis zu den Kanarischen Inseln und den Azoren zu kreuzen. Frankreich verfügte bei Kriegsausbruch – wenn man den U-Boot-Kreuzer «Surcouf» mitzählte – über 78 Boote. Man unterschied Boote Erster Klasse und Zweiter Klasse.

Es gab zwei Typen Unterseeboote Erster Klasse:

1. Neun Boote vom Typ «Requin» mit doppeltem Bootskörper, für Fernfahrten bestimmt, in den Jahren 1926 und 1927 in Dienst gestellt: «Requin», «Souffleur», «Morse», «Narval», «Marsouin», «Dauphin», «Caiman», «Phoque», «Espadon».

Wasserverdrängung: 974/1'441 t. Zwei Dieselmotoren mit 1'450 PS, zwei Elektromotoren mit 900 PS. 15 kn über, 9 kn unter Wasser. Aktions-

radius 5'650 sm bei 10 kn. Bewaffnung: Zehn Torpedorohre 550 mm, eine 10-cm-Kanone, zwei FlaMG. Tauchtiefe 80 m.

2. 31 Boote vom Typ «1'500 Tonnen» mit doppeltem Bootskörper, zwischen 1931 und 1939 in Dienst gestellt. Sie bildeten die Hauptmacht der französischen Unterseeboote auf den Weltmeeren. In Wirklichkeit gab es im Jahre 1939 nur 29 dieser Boote, da die «Prométhée» am 7. Juli 1932 bei einer Versuchsfahrt vor Cherbourg durch einen Unglücksfall und die «Phoenix» am 15. Juni 1939 in der Cam-Ranh-Bucht in Indochina gesunken waren. Die Namen dieser «1'500-Tonnen»-Boote lauteten: «Redoutable», «Pascal», «Vengeur», «Pasteur», «Henri Poincaré», «Poncelet», «Persee», «Heros», «Beveziers», «Sidi-Ferruch», «Sfax», «Casabianca» usw.

Wasserverdrängung: 1'570/2'084 t. Zwei Dieselmotoren mit – je nach Baujahr – 3'000, 3'600 oder 4'300 PS. Zwei Elektromotoren mit 1'000 PS. 17/10 oder 19,5/10 kn. Aktionsradius 4'000 sm bei 17 kn, 10.000 sm bei 10 kn. In Tauchfahrt bei 5 kn 100 sm. Bewaffnung: Neun Torpedorohre 550 mm, zwei Torpedorohre 400 mm, eine 10-cm-Kanone, zwei 13,2-mm-FlaMG. Tauchtiefe 80 m.

Diese Boote waren 30 Tage lang versorgungsmässig unabhängig. Der im Jahre 1941 erfolgte Umbau der «Redoutable» gestattete eine Verdoppelung ihres Aktionsradius. Die Boote vom Typ «1'500 Tonnen» tauchten schnell: Die Fülldauer ihrer Tauchtanks betrug 30 bis 35 Sekunden, und das Boot war in weniger als einer Minute unter Wasser. Die Trimmlage des Bootes war ausgezeichnet.

Der einzige Fehler dieser Boote lag in der mangelhaften Ortungsausrüstung. Die vom Jahre 1935 an eingebauten Schallempfänger konnten die Lage des Zieles mit einer Genauigkeit von 2 Grad bei einer Hörweite von etwa 10 Seemeilen angeben und ermöglichten die Aufklärung der Art des gehörten Schiffes.

3. Erwähnt sei noch der U-Boot-Kreuzer «Surcouf». Er wurde am 18. Oktober 1929 vom Stapel gelassen, im Mai 1934 in Dienst gestellt und war 1939 das grösste Unterseeboot der Welt.

Wasserverdrängung: 3'304/4'318 t. Zwei Dieselmotoren mit 3800 PS und zwei Elektromotoren mit 1'700 PS. 18 kn über, 8,5 kn unter Wasser.

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

Aktionsradius vollbelastet 6800 sm bei 13,8 kn, 10.000 sm bei 10 kn. In Tauchfahrt 70 sm bei 4,5 kn. Bewaffnung: Ein wasserdichter Turm mit zwei 20,3-cm-Geschützen, zwei 3,7-cm-Fla-Kanonen und vier 8-mm-Fla-MG; sechs Torpedorohre 550 mm, vier Torpedorohre 400 mm, ein Aufklärungswasserflugzeug in wasserdichtem Schuppen. Tauchtiefe 80 m.

Es sollten noch zwei Boote des gleichen Typs gebaut werden. Dieser Untersee-Handelszerstörer war dafür bestimmt, den feindlichen Handel in fernen Meeren zu bekämpfen, eventuell die Küsten zu beschiessen, doch er leistete trotz seiner überaus gelungenen technischen Ausrüstung nicht die Dienste, die man erwartet hatte. Vielleicht verursachten die Umstände diesen halben Misserfolg; er wurde viel zu früh in der Nacht vom 18. zum 19. Februar 1942 in der Karibischen See gerammt und sank.

Die Unterseeboote Zweiter Klasse:

Zwölf Boote vom Typ «600 Tonnen», Unterseeboote für mittelweite Kreuzfahrten mit doppeltem Bootskörper, zur Küstenverteidigung bestimmt, in Dienst gestellt zwischen 1927 und 1930.

«Ondine», «Ariane», «Eurydice», «Danae», «Sirene», «Naiade», «Galatee» usw.

«Ondine» war allerdings am 3. Oktober 1928 nach Rammstoss vor Vigo an der spanischen Küste gesunken.

Wasserverdrängung: 626/787 t. Zwei Dieselmotoren mit 600 PS, zwei Elektromotoren mit 500 PS, 14/7,5 kn. Aktionsradius: 3500 sm bei 7,5 kn. Bewaffnung: Sieben Torpedorohre 550 mm, eine 7,5-cm-Kanone, zwei 8-mm-FlaMG. Tauchtiefe: 80 m.

Diese in drei Abschnitten gebauten Boote wiesen untereinander leicht verschiedene Merkmale auf.

16 Boote vom Typ «630 Tonnen» (Typ «Argonaute») wurden zwischen 1932 und 1935 in Dienst gestellt:

«Diane», «Meduse», «Amphitrite», «Orphée», «Sibylle», «Argonaute», «Orion», «Ondine» (das zweite Boot gleichen Namens) usw.

Je nach Bauabschnitt mit gewissen Abweichungen. 651/807 t, zwei Dieselmotoren mit 650 PS, zwei Elektromotoren mit 500 PS. Geschwindigkeit: 13,7/9,2 kn. Aktionsradius: 4'000 sm bei 10 kn. Bewaffnung: 8 Tor-

pedorohre (eines davon, ein mittschiffs aufgestelltes Tripelrohr, schoss einen Torpedo von 550 und zwei von 400 mm ab). Tauchtiefe: 80 m.

6 Unterseeboote Zweiter Klasse, Typ «Amirauté»: «Minerve», «Junon», «Venus», «Iris», «Pallas», «Cérés».

Wasserverdrängung: 620/856 t. Geschwindigkeit: 14,25/9,3 kn. Aktionsradius 2500 sm bei 13 kn. Bewaffnung: Neun Torpedorohre (vier vorne und zwei achtern mit 550 mm, drei Rohre mit 400 mm und ein Tripelrohr mittschiffs achtern). Tauchtiefe: 80 m.

Minenleger-U-Boote:

6 Boote vom Typ «Saphir», Stapellauf zwischen 1930 und 1937: «Saphir», «Turquoise», «Nautilus», «Rubis», «Diamant», «Perle».

Wasserverdrängung: 761/925 t, sie konnten 32 Minen aufnehmen. Geschwindigkeit 12/9 kn. Bewaffnung: Zwei Torpedorohre 550 mm, zwei 400 mm, eine 13,2-mm-FlaMG, zwei 8-mm-MG.

Die französische Flotte war für das westliche Mittelmeer verantwortlich, und alle verfügbaren Unterseeboote operierten von Kriegsbeginn an zwischen Italien und Gibraltar. Am 17. Juni stiess die «Morse» (Kapitänleutnant Paris) vor der Insel Dscherba auf eine französische Mine. Andere Boote wurden auf Ersuchen der Engländer zur Begleitung von Handelsschiffen, für Patrouillenfahrten in der Norwegischen Rinne und im Skagerak abgestellt.

Dann kam das Drama des Waffenstillstands. Damals lagen viele Unterseeboote in den Werften. Die einen wurden von ihren Besatzungen versenkt: in Brest die 1500-Tonner «Pasteur», «Agosta», «Achille», «Ouesant». Anderen gelang es, sich nach England schleppen zu lassen. Die «Surcouf» (Kkpt. Martin) flüchtete am 18. Juni aus Brest, lief nur mit ihren Elektromotoren und gelangte nach Plymouth. Bei ihrem Eintreffen in England kam es zu blutigen Zusammenstössen zwischen Engländern und Franzosen.

Eine Anzahl von Booten vom Typ «Roland-Morillot», die vor ihrer Fertigstellung standen, wurde versenkt. Im Juli befand sich der grösste Teil der französischen Unterseebootflotte in Toulon, ausser Reichweite der Deutschen.

Auf allen französischen Kriegsschiffen stehen vier Worte in Goldlettern. Sie sind auf zwei Tafeln angeordnet, die unter dem Achterdeck angebracht sind. Auf einer Seite der Wahlspruch: «Ehre und Vaterland», auf der anderen «Tapferkeit und Disziplin.» Alle französischen Seeleute, ob

DIE UNTERSEEBOOTE BEI KRIEGSERKLÄRUNG

sie Admiräle, Offiziere, Marineunteroffiziere oder Matrosen waren, hatten im letzten Krieg über diese vier Worte nachzudenken, zu erwägen, in welche Richtung sie wiesen. Viele fühlten sich moralisch zerrissen, insbesondere die Unterseebootkommandanten.

Die italienischen Unterseeboote

Bei der Kriegserklärung befanden sich die italienischen Unterseeboote in ihren Stützpunkten Tarent, La Spezia, Syrakus, Palermo, Tripolis, in Sardinien, in Leros im Dodekanes, in Tobruk in Libyen, in der Adria, im Roten Meer. Insgesamt waren es 115 Boote.

Gefechtswert besaßen nur jene 108 Unterseeboote, die im Erneuerungsprogramm der italienischen Unterseebootflotte (1936 bis 1942), nach dem Krieg mit Äthiopien, gebaut worden waren.

Im Jahre 1936 waren zwei Typen auf Stapel gelegt worden: drei «Foca» und drei «Brin».

Die drei «Foca» («Foca», «Zoa», «Atropo») waren Minenleger-U-Boote (36 Minen), ausserdem mit sechs Torpedorohren, einer 10-cm-Kanone/47 und vier 13,2-mm-MGs ausgerüstet. Bei einer Wasserverdrängung von 1'318 t liefen sie 14 kn über Wasser. Sie wurden zwischen Ende 1937 und Anfang 1939 in Dienst gestellt.

Die drei «Brin» («Brin», «Galvani», «Guglielmotti») waren Unterseeboote mit einer Bewaffnung von acht Rohren, einer 10-cm-Kanone/47 und vier 13,2-mm-MGs. Ihre Wasserverdrängung betrug 1'016 t, ihre Geschwindigkeit ungefähr 17 kn. Sie wurden im Jahre 1938 in Dienst gestellt.

Im Laufe des Jahres 1937 wurden elf Unterseeboote mit grossem Aktionsradius auf Stapel gelegt, davon neun vom Typ «Marcello» (1'060 t, acht Rohre, zwei 10-cm-Kanonen/47, vier 13,2-mm-MGs, 17,5 kn.): «Marcello», «Barbarigo» usw., die im Jahre 1938 in Dienst gestellt wurden.

Die beiden anderen Boote waren die «Archimede» und die «Torricelli»; ihre Merkmale waren die des Typs «Brin». Sie wurden 1938 an Spanien abgegeben.

In den Jahren 1938 bis 1939 wurden zwölf weitere Boote mit grossem Aktionsradius auf Stapel gelegt: Zwei «Cappellini» («Commandante Cap-

pellini» und «Commandante Face Di Bruno») mit 1'083 t; sechs «Marconi»: «Guglielmo Marconi», «Leonardo da Vinci» usw. (1'192 t, 18 kn, acht Torpedorohre, eine 10,2-cm-Kanone/35, vier 13,2-mm-MGs), Anfang 1940 in Dienst gestellt; vier «Liuzzi»: «Console Generale Liuzzi», «Alpino Bagnolini», «Reginaldo Giuliani», «Capitano Tarantini».

Insgesamt 29 Unterseeboote, zu denen noch 19 weitere Boote kamen: siebzehn vom Typ «Adna» mit ungefähr 600 t, zwei vom Typ «Argo» mit 794 t, die für die Küstenverteidigung bestimmt waren.

Obwohl nur als «Küstenfahrer» gedacht, wurden diese Boote zu Kriegsbeginn erfolgreich im Atlantik eingesetzt. Ihre Geschwindigkeit betrug 14 kn.

Die Italiener verfügten am 10. Juni 1940 über 108 neugebaute Unterseeboote. Mit den fünf Booten vom Typ «H» und den zwei Booten vom Typ «X», die am Ersten Weltkrieg teilgenommen hatten, bildeten diese 115 Boote eine der bedeutendsten Unterseebootflotten der Welt¹⁰.

Was geschah mit dieser beträchtlichen Anzahl von Booten? Offen gestanden entsprachen die Ergebnisse ihrer Tätigkeit trotz der unbestreitbaren Tapferkeit ihrer Kommandanten und Besatzungen – die für Einzelkämpfe und Einzeleinsätze besser geeignet waren als für die Rudelangriffe, für die Dönitz sie schulte – nicht den erhofften Erwartungen. Die italienischen Unterseeboote gerieten bald in Abhängigkeit von den Deutschen, insbesondere die Boote mit Stützpunkt Bordeaux, die im Atlantik operierten. Die Einigkeit zwischen den Achsenmächten war nur scheinbar, ihr fehlte die innere Bindung.

DER BEGINN DES SEEKRIEGES UM GROSSBRITANNIEN

Die Prißenordnung bestimmt das Gesetz des Handelns

Hitler hoffte vorerst, eine militärische Auseinandersetzung mit Grossbritannien vermeiden zu können, weil er nicht die Absicht hatte, diese maritime Grossmacht unmittelbar anzugreifen. Für ihn, als den zur See Schwächeren, erschien es wichtig, keinen Anlass zu einem totalen Krieg zu bieten. Frankreich wurde einige Wochen lang geschont; die deutschen U-Boote liessen französische Handelsschiffe unbehelligt. Der Führer wollte sich nicht zu viele Feinde auf einmal auf den Hals laden, vielmehr sollte einer nach dem anderen niedergekämpft werden.

Der deutschen Kriegsmarine wurde befohlen, den Krieg nur im Einklang mit der Prißenordnung zu führen, und dies galt vor allem für die U-Boote. Hiezu bemerkt der englische Kapitän Roskill: «Dies entsprang nicht etwa der Nächstenliebe, sondern der Erwartung, dass Grossbritannien und besonders Frankreich nach der Niederwerfung Polens zum Frieden bereit wären.»

Und Grossadmiral Dönitz stellte fest: «Die U-Boote hatten den Handelskrieg nach der Prißenordnung zu führen. Dies entsprach den Bestimmungen des Londoner Protokolls von 1936; d.h. ein Handelsschiff, ob bewaffnet oder nicht, musste ... von den U-Booten wie von einem Überwasser-Kriegsschiff zunächst über Wasser angehalten und untersucht werden. Falls die Bestimmungen der Prißenordnung hinsichtlich Nationalität bzw. Ladung des Dampfers seine Versenkung erlaubten, musste das U-Boot vorerst für die Sicherung der Dampferbesatzung sorgen, wobei in freier See die Rettungsboote des Dampfers nicht für ausreichend galten¹.»

Nicht unter den Schutz dieser Bestimmungen fielen daher Handelsschif-

fe, die von Kriegsschiffen oder Flugzeugen begleitet wurden oder die sich der Durchsuchung widersetzen, sowie Truppentransporter.

Die Befolgung der Prisenordnung fiel den U-Booten ausserordentlich schwer. Die Durchsuchung der Handelsschiffe setzte voraus, dass sich das U-Boot ‚unter grösster Gefahr ihnen näherte‘. Jeden Augenblick aber konnte auf diesen Schiffen die Verhüllung eines Geschützes fallen und gegen die dünne Stahlwand des U-Boots das Feuer eröffnet werden. Auch die Möglichkeit, dass das U-Boot gerammt wurde, war nicht auszuschliessen. Die U-Boot-Kommandanten waren sich dieser Gefahren nur zu gut bewusst und standen daher dem Vorgang, der ihnen beim Sichten eines feindlichen Handelsschiffes vorgeschrieben war, ablehnend gegenüber.

Wann war ein Akt des Handelsschiffes als «Angriff» zu werten? Etwa dann, wenn eine Nationalflagge sehr zögernd an einer Gaffel gehisst wurde, wo sie im Nebel schwer zu erkennen war? Oder, wenn ein Matrose zum Bug hinlief, um vielleicht ein Geschütz frei zu machen? Oder dann, wenn das Schiff seinen Kurs jäh wechselte, oder wenn es das Notsignal SOS funkte?

Der Angriff auf die «Royal Sceptre», 5. September 1939

Wie gefährlich es für die deutschen U-Boote war, nach den Vorschriften der Prisenordnung zu handeln, zeigte sich schon am 5. September 1939.

An diesem Tag sichtete U 48 (Kptlt. Wolfgang Frank) in schwerer See ein Handelsschiff, das weder eine Nationalflagge führte noch sonst seine Nationalität erkennen liess.

Der U-Boot-Kommandant forderte den Frachter durch Schüsse vor den Bug auf, zu stoppen. Aber der Dampfer drehte scharf ab und hisste die britische Flagge. Gleichzeitig funkte er: «Werde von einem U-Boot gejagt und unter Feuer genommen.» Dazu noch die Positionsangabe und der Notruf SOS, was Frank als eine Verletzung der Prisenordnung auffassen musste. Da die Geschosse der Bootskanone nicht genügten, dem Frachter einen entscheidenden Schaden zuzufügen, versenkte der U-Boot-Kommandant ihn durch einen Torpedo. Die «Royal Sceptre» wurde damit zum

ersten der 2'472 Handelsschiffe, die im Zweiten Weltkrieg von deutschen U-Booten versenkt wurden.

Kaum war die «Royal Sceptre» erledigt, als auch schon ein zweites Handelsschiff auf dem Schauplatz des kurzen Kampfes auftauchte. Es war die «Browning». Sie setzte sogleich die Rettungsboote aus, um in ihnen die eigene Besatzung und die Passagiere, unter denen sich auch Frauen und Kinder befanden, in Sicherheit zu bringen. Da aber laut Prißenordnung Rettungsboote für die Schiffbrüchigen keine genügende Sicherheit boten, sah sich Frank gezwungen, die Leute in den Booten der «Browning» zu veranlassen, auf das von ihnen vorzeitig verlassene Schiff, das führungslos weitertrieb, zurückzukehren.

Der SOS-Ruf der «Royal Sceptre» hatte zur Folge, dass vom Oberkommando der Marine der Befehl erging, in Hinkunft alle jene Schiffe, die beim Angehaltenwerden von ihrer Funkanlage Gebrauch machen würden, zu versenken oder als Prise aufzubringen².

Die Magnet-Minen

Am 21. August befanden sich 7 kleine U-Boote der Type II – von den Deutschen «Lochkriecher» oder auch «Einbäume» genannt – auf den ihnen in der südlichen Nordsee zugewiesenen Wartestellungen. Vom 21. bis zum 31. traten noch andere hinzu, so dass am Tag der Kriegserklärung nicht weniger als 39 deutsche Boote bereit waren, ihre Magnet-Minen vor den Häfen der Alliierten und an den Brennpunkten des Schiffsverkehrs zu legen³. An den 35 Unternehmungen dieser Art nahmen auch die Zerstörer des Kommodore Bonte und Flugzeuge der Luftwaffe teil. Es war sehr schwierig, diese Minen in den geringen Tiefen, den Strömungen und den Gezeiten dieser Gewässer auszubringen, umso mehr als diese Seeräume schon früher zu «Minen-Zonen» erklärt worden waren und daher einer starken Überwachung unterlagen.

Die Engländer nannten sie *Declared mine areas*.

Wäre die Anzahl der den Deutschen zur Verfügung stehenden Magnet-Minen nicht zu gering für eine ausreichende Blockierung der englischen und französischen Häfen gewesen, dann hätten die Alliierten noch viel hö-

here Verluste erlitten. Da die von dieser Art der Kriegführung völlig überraschten Briten in den ersten Kriegsmonaten noch über keine wirksamen Abwehrmassnahmen verfügten, fielen bis zum 20. Oktober nicht weniger als 19 Handelsschiffe mit 59.027 BRT den Magnet-Minen zum Opfer.

Alle im Einsatz befindlichen U-Boote, ausser U 16 (Kptlt. Wellner) und U 33 (Kptlt. Dresky), kehrten heil in ihre Heimathäfen zurück⁴.

Die Engländer fanden eine dieser Minen, die am 23. November im Schlamm von Shoebury angetrieben war. Kapitän J.G.D. Auvry entschärfte sie, worauf der Zündmechanismus untersucht werden konnte. Seither verloren die Magnet-Minen viel von ihrer Wirksamkeit⁵.

Der Fall «Athenia», 3. September 1939

U 30 war eines der Boote, die zwischen dem 19. und dem 21. August auf ihren Einsatzorten im Seeraum von Nordirland bis Gibraltar eingetroffen waren. Sein Kommandant, Kapitänleutnant Lemp, sichtete in der Nacht der Kriegserklärung ein grosses Schiff, das abgeblendet im Zick-Zack-Kurs auf einer Route fuhr, die dem U-Boot-Kommandanten «ungewöhnlich» schien. Lemp glaubte, es handle sich um einen Hilfskreuzer, aber es war in Wirklichkeit der Passagierdampfer «Athenia» (13.000 BRT), der sich auf der Fahrt nach den USA 250 sm westlich von Irland befand. U 30 tauchte und versenkte das Schiff mit drei Torpedos. Die Überlebenden wurden vom norwegischen Tanker «Knut Nelson», der schwedischen Jacht «Southern Cross» sowie den britischen Torpedobooten «Electra» und «Escort» geborgen.

Anfänglich leugnete Propagandaminister Goebbels diese Torpedierung ab, behauptete später aber, die Briten selbst hätten das Schiff versenkt, um die Amerikaner zum Eintritt in den Krieg zu bewegen. Tatsächlich hatte Lemp den Befehlen des Führers, der nach den Bestimmungen der Haager Konvention handeln wollte, zuwidergehandelt. Dönitz, der das Boot bei seiner Rückkehr an der Schleuse von Wilhelmshaven empfing, befahl dem Kapitänleutnant⁶, den Vorgang der Versenkung für sich zu behalten. Die

Seite des 3. September wurde aus dem Kriegstagebuch herausgerissen. Lemp wurde nach Berlin berufen, entging jedoch einer Bestrafung, weil man annahm, dass er in gutem Glauben gehandelt habe, und weil Dönitz ihn voll deckte.

Die Prisenordnung gilt nicht mehr

Nach der Torpedierung der «Athenia» und der «Royal Sceptre» hiess es in den Funksprüchen einiger englischer Frachter nicht mehr SOS, sondern SSS, wobei das mittlere S bedeutete, dass das Schiff von einem U-Boot (submarine) angegriffen werde. Wenn der Schiffsfunker in der Lage war, auch die Position anzugeben, blieb dem U-Boot nichts anderes mehr übrig, als das gefährlich werdende Seegebiet schnellstens zu verlassen.

Am 6. September wurde zum ersten Male ein U-Boot – U 38 – von einem Handelsschiff unter Feuer genommen. Am 1. Oktober gab die Britische Admiralität ihren Handelsschiffen den Rat, die feindlichen U-Boote zu rammen. In der Nacht fuhren alle britischen Handelsschiffe mit abgeblendeten Lichtern.

Nachdem Hitler England und Frankreich gleichermassen geschont hatte, gab er am 7. September den Befehl, dass französische Handelsschiffe nicht angegriffen und französische Gewässer nicht vermint werden dürften. Er hoffte zweifellos, die Alliierten untereinander zu entzweien und dann mit Frankreich einen Sonderfrieden schliessen zu können.

Admiral Raeder versuchte alles, was nur möglich war, um die Einschränkungen, die den U-Boot-Krieg belasteten, zu beseitigen. Seine Bemühungen hatten Erfolg: Ab 30. September wurde der U-Boot-Krieg von den Fesseln der Prisenordnung befreit. Im Ersten Weltkrieg war die gleiche Entscheidung erst nach 29 Kriegsmonaten gefallen.

Am 23. September erlaubte Hitler den U-Booten, ein jedes Handelsschiff, das bei einem Angriff von seiner Funkanlage Gebrauch machte, zu torpedieren.

Da die britische Regierung auch ihren Schiffen entsprechende Weisungen erteilte, war ein grosser Schritt zum totalen Krieg hin getan.

Am nächsten Tage wurde der Befehl, französische Kriegsschiffe nicht anzugreifen, aufgehoben. Am 30. September folgte die Anordnung, dass die Prisenordnung in den Seegebieten im Westen von Irland und Grossbritannien bis zum 15. Grad n. Br. nicht mehr anzuwenden sei. Die Engländer nannten diesen Seeraum *Western Approaches*.

Am 17. Oktober gab das deutsche Oberkommando der Marine seinen U-Booten freie Hand, jedes als feindlich erkannte Schiff ohne Warnung anzugreifen. Zwei Tage später wurde entschieden, dass jedes auf einer Route bis zum 20. Breitengrad mit abgeblendeten Lichtern fahrende Schiff anzugreifen und zu versenken sei. Die noch für Frachter geltende Ausnahme fiel am 17. November. Sie durften angegriffen werden, wenn sie eindeutig als feindliche Handelsschiffe identifiziert werden konnten. Hitler fürchtete, dass ein deutsches U-Boot ein amerikanisches Frachtschiff torpedieren könnte!

Auf diese Weise begann Mitte November 1939 der uneingeschränkte U-Boot-Krieg gegen die britische und die französische Handelsschiffahrt.

Alle von Hitler aus politischen Gründen veranlassten Beschränkungen wurden durch die Wucht der Ereignisse und das unablässige Drängen von Raeder und Dönitz – die sich ihrerseits den Klagen ihrer Bootkommandanten beugen mussten – hinweggefegt⁷.

Der Angriff auf den Flugzeugträger «Ark Royal», 14. September 1939

Die «Ark Royal» beteiligte sich, am 14. September ungefähr 150 sm westlich der Hebriden zusammen mit anderen Schiffen an der Jagd auf deutsche U-Boote, als sie von U 39 entdeckt wurde. Kapitänleutnant Glattes schoss zwei magnetische Torpedos gegen den Flugzeugträger ab, die vorzeitig explodierten. Die Explosionen alarmierten die Geleitschiffe. Am gleichen Tag griffen Flugzeuge des Flugzeugträgers «Ark Royal» U 30 mit Bomben, die speziell für die U-Boot-Bekämpfung entwickelt worden waren, an. In ihrer Unerfahrenheit und in ihrem Wagemut warfen die Piloten die Bomben aus zu geringer Höhe ab, zwei Maschinen wurden durch Splitter

DER BEGINN DES SEEKRIEGES UM GROSSBRITANNIEN

der eigenen Bomben getroffen und stürzten ab. Ihre Piloten wurden von U 30 gefangengenommen. Diese Angriffe alarmierten die englischen Marinebehörden, da sie aufzeigten, welchen Gefahren Flugzeugträger durch U-Boote ausgesetzt waren.

Die Torpedierung der «Courageous» > 17. September 1939

Am 17. September, kurz vor 18 Uhr, sichtete Kapitänleutnant Schuhart, Kommandant des U 29, die Silhouette eines sehr grossen, im Zick-Zack-Kurs steuernden Schiffes von schätzungsweise 10.000 BRT. Er hielt es zuerst für einen Amerikaner, den er passieren lassen müsste. Dann bemerkte er ein Flugzeug, das über dem Schiff kreiste, als würde es die See ringsum rekognoszieren. Aber warum der Zick-Zack-Kurs? Als nun das Boot auf Sehrohrtiefe tauchte, erkannte Schuhart, dass es sich um einen Flugzeugträger handelte, der von vier Zerstörern gesichert wurde. Wegen der besonderen Höhe der Bordwand und der Gleichförmigkeit des Aufbaus war es nicht möglich, die Entfernung zu schätzen, und überdies stand das Schiff in der Sonne.

Der Kommandant wollte auf eine solche Beute nicht verzichten. Über Wasser durfte er wegen der Zerstörer nicht gehen, es musste daher ein Unterwasserangriff gefahren werden.

Um 19.50 Uhr schoss U 29 einen Dreierfächer und hörte gleich danach zwei Detonationen, die so stark waren, dass Schuhart schon befürchtete, das Boot sei durch die Wasserbomben⁸ der Zerstörer getroffen worden. An Bord herrschte Freudestimmung, obwohl erst abgewartet werden musste, was tatsächlich geschehen war. Mittlerweile ging das Boot auf 80 m, obwohl nur 50 m erlaubt waren.

Am Mittag des nächsten Tages hörte der Kommandant während der Heimkehr seines Bootes im englischen Rundfunk: «Die Britische Admiralität bedauert, den Verlust des Flugzeugträgers 'Courageous' bekanntgeben zu müssen.» Das grosse Schiff (24.000 Tonnen, Kommandant Kpt. z. S. W. T. Makeig-Jones) war auf eine Entfernung von mindestens 3'000 m von zwei Torpedos getroffen worden und nahm bei seinem Sinken, das 15 Minuten dauerte, den Kommandanten und 518 Mann mit sich in die Tiefe.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

Die in den Geleitzerstörern eingebauten Asdic⁹ hatten die «Courageous» von der Anwesenheit eines deutschen U-Bootes nicht gewarnt. Flugzeugträger wurden seither für die Jagd auf U-Boote nicht mehr eingesetzt.

Da U 29, ohne Schaden zu erleiden, auf 80 m getaucht war, hob Dönitz die Begrenzung der Tauchtiefe auf. Dass ein U-Boot einmal wegen eines Materialfehlers infolge des eindringenden Wassers gesunken war, sollte kein Grund dafür sein, dass vom Feind gejagte U-Boote nicht bis an die Grenze der errechneten Widerstandskraft und noch darüber hinaus tauchen dürften.

Dönitz konnte zufrieden sein. Die Tonnage der von seinen U-Booten versenkten Schiffe war vom Januar 1940 – 40 Schiffe, 111.263 BRT – auf 45 Schiffe mit 169.566 BRT gestiegen. Dabei war die Anzahl der im Einsatz befindlichen Boote gleichgeblieben. Den im Jahre 1939 verlorengangenen 9 U-Booten (2 durch Minen beim Passieren des Kanals von Calais, 6 durch Wabos und 1 durch ein U-Boot) stand der Neubau von 7 Einheiten gegenüber. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1940 waren 6 Boote ständig im Atlantik und 9 in der Nordsee auf Position. Trotz dieses kleinen Aufgebots hatte die U-Boot-Waffe beträchtliche Erfolge erzielt.

SCAPA FLOW¹

Die Planung durch Dönitz

U 47 lag zu Anfang Oktober 1939 mit anderen U-Booten in der Kieler Werft. Es war Sonntag. Der Kommandant von U 47, Kapitänleutnant Prien, wollte eben zu einem Spaziergang an Land gehen, als ihm ein Matrose ein dringendes Dienststück überbrachte. Prien sah, dass es nun mit seinem Sonntagsspaziergang aus war, denn er las, dass ihn der «Löwe» für den Nachmittag auf die «Weichsel» befohlen hatte. Es musste sich um eine sehr wichtige Angelegenheit handeln.

Zur festgesetzten Stunde meldete sich Günther Prien auf der «Weichsel» und hörte hier, dass sich Kapitänleutnant Wellner schon beim Kommodore befinde. Warum Wellner? Prien erinnerte sich, dass Wellner der Kommandant eines «Einbaums» vom 13. bis 29. September am Pentland Firth, einer Meerenge zwischen den Orkneys und Nordschottland, gewesen war. Sein Boot hatte dort vom 13. bis zum 29. September die Befeuerung und die Betonungen des Fahrwassers aufgeklärt und mit heftigen Meeresströmungen zu kämpfen gehabt.

Das erste, was Prien sah, war eine auf dem Tisch ausgebreitete Seekarte. Auf ihr war ein Name unterstrichen: Scapa Flow. Scapa Flow, die grosse Reede, auf der die Home Fleet ankerte.

Zunächst berichtete Wellner über die Schwierigkeiten, auf die er im Pentland Firth gestossen war: die wuchtigen Meeresströmungen und die Stärke der Gezeiten, mit denen seine schwachen Motoren kaum fertig wurden. Sein Finger wies auf die Karte und bezeichnete die Stellen, wo feindliche Überwachung zu erwarten war, auf Sperren, die rings um den ausge-

dehnten Ankerplatz der englischen Flotte angebracht waren, und wo mit feindlichen Sicherungen gerechnet werden musste. Seinen Bericht schloss er mit der Feststellung, dass es möglich sein müsste, vom Süden her durch den Hoxa-Sund in die Bucht von Scapa Flow einzudringen. Die Sperren wären zwar gewaltig, aber es müsste Lücken in ihnen geben für das Ein- und Auslaufen der Patrouillenboote.

Dönitz wandte sich an Prien: «Glauben Sie, Prien, dass ein entschlossener Kommandant sein Boot hier in die Bucht von Scapa Flow hineinführen und auf dort liegende feindliche Seestreitkräfte zum Angriff zu bringen vermag? Ich will jetzt keine Antwort von Ihnen. Überlegen Sie sich's. Am Dienstag melden Sie mir, was Sie davon halten.» Und als der Kapitänleutnant sich verabschiedete, fügte Dönitz hinzu: «Wenn Sie nein sagen, fällt kein Makel auf Sie, wie Sie auch entscheiden – für uns bleiben Sie immer der alte.»

Dönitz hatte sich schon zu Kriegsbeginn mit dem Gedanken an ein Eindringen in die Bucht von Scapa Flow beschäftigt. Da er sich aber wohl an die beiden missglückten Versuche, die im Ersten Weltkrieg den U-Boot-Kommandanten Emsmann und Hennig das Leben gekostet hatten, erinnerte, war der Gedanke an eine Wiederholung eines solchen Unternehmens immer wieder beiseitegeschoben worden.

Seither hatte der Kommodore häufig die Seekarte dieses Gebietes studiert. Die Meerestiefen, die Durchfahrten und die Routen der englischen Schiffe waren bekannt oder konnten geschätzt werden. Neben den Schwierigkeiten, die sich aus der 10-kn-Strömung im Pentland Firth ergaben, musste man mit einer erhöhten Wachsamkeit des Feindes rechnen. Die Britische Admiralität kannte die Bucht natürlich genau, und es war sicher anzunehmen, dass es dort zahlreiche Abwehranlagen gab, die dem B.d.U.² unbekannt waren. Kapitänleutnant öhrn vom Operationsstab war aber überzeugt, dass man eines Tages den Weg in die Bucht finden werde.

Am 8. September erhielt Dönitz von einem Flugzeug der Luftflotte 2 ein Luftbild, das im Norden der Insel Flotta und in der Durchfahrt zwischen Switha und Risa mehrere verschieden grosse Sperranlagen zeigte.

Am 26. September brachte ein anderes Flugzeug von einem Erkun-

dungsflug besonders gut gelungene Bilder des Clestrum-Sund von Risa bis Switha mit, die sich auch über einen Teil des Hoxa-Sund und des Holm-Sund sowie über die Reede selbst und die kleine Ortschaft Kirkwall erstreckten³.

Die genaue Prüfung dieser Unterlagen überzeugte den Kommodore, dass es unmöglich war, den Hoxa-, Switha- und Clestrum-Sund zu passieren, weil dort zu viele Sperren angebracht waren.

Hingegen war der Holm-Sund im Osten nur durch einige alte, an der Nordküste der Passage von Kirk-Sund versenkte Schiffe geschützt. Im Süden, in Richtung auf den Holm-Sund, befand sich ein 170 m breiter Durchlass, der bis zur Niedrigwassergrenze reichte. Dort war das Meer nur 7 m tief. Nördlich von den versenkten Schiffen zeigte sich gleichfalls eine Sperrlücke, doch war diese nur sehr eng. Die Küste war zu beiden Seiten unbewohnt.

Es musste also möglich sein, bei Hochwasser in die Reede von Scapa Flow durchzukommen. Alles wurde natürlich noch schwieriger, wenn die Briten Alarm schlugen. Aber dann war die Aufgabe des U-Boots auch schon erfüllt. Prien konnte dann immer noch sein Boot vernichten und sich mit seiner Besatzung gefangengeben. Die Versenkung oder Beschädigung einiger feindlicher Schiffe hätte den Verlust des Bootes aufgewogen. Aber Prien würde bestimmt aus der Reede wieder hinausfinden, berichtete Dönitz dem Grossadmiral Raeder, und dieser stimmte dem Unternehmen zu. Nun war der Weg für die Verwirklichung des Planes frei; unbedingte Geheimhaltung war unerlässlich.

Prien sagte ja. Dönitz und er setzten für die Aktion die Nacht vom 13. auf den 14. Oktober fest. Sowohl die Flut als auch die Ebbe würde zu dieser Zeit in die mondlose Dunkelheit fallen. Dönitz berief am 4. Oktober die U-Boote U 10, U 18, U 20 und U 23, die bei den Orkneys standen, zurück, um in diesen Gewässern dem Feind keinen Anlass zu erhöhter Wachsamkeit zu geben.

Auf dem Wege nach Scapa Flow

U 47 verliess Kiel am 8. Oktober. Prien war, als er in See ging, von der Aufgabe begeistert und völlig ruhig. Er wusste, dass er sich auf sein Boot, auf seinen Ersten Wachoffizier Endrass und seine bestens geschulte und

disziplinierte Besatzung voll verlassen konnte. Die Seekarte des Einsatzgebietes hatte er bis in die kleinsten Einzelheiten mit all ihren Strömungen und Tiefen auswendig gelernt.

Die Nordsee war bewegt, der Wind kam mit Stärke 7 aus Südost. Das Boot traf auf einige englische Schiffe, ging ihnen aber aus dem Wege, so dass die Besatzung bald merkte, dass sie einen Sonderauftrag zu erfüllen habe. Wahrscheinlich sollten die neuen elektrischen Torpedos G 7e auf ein besonders wichtiges Ziel eingesetzt werden⁴.

Dönitz wollte unbedingt vermeiden, dass U 47 in der Bucht kein lohnendes Schiffsziel vorfand. Am 12. Oktober, 15 Uhr, wurde daher noch eine letzte Luftaufklärung durchgeführt. Leutnant Newe meldete, dass in Scapa Flow 5 schwere Panzerschiffe und 10 leichte Kreuzer lagen⁵. Das Ergebnis der Aufklärung wurde sofort mit Funk an Prien weitergegeben, doch er konnte die Meldung nicht aufnehmen, weil er zu dieser Zeit getaucht fuhr. Kurz zuvor hatte das Boot die Orkneys erreicht.

Nachdem der Kommandant am Abend des 12. Oktober die Küste studiert hatte, schrieb er in sein Kriegstagebuch: «Die Engländer sind so freundlich, alle Leuchtfeuer anzuzünden, was mir eine genaue Standortbestimmung erlaubt.»

13 . Oktober. Um 04.37 Uhr legt sich das Boot in 90 m auf Grund, und Prien gönnt der Besatzung eine Ruhepause.

Er informiert Endrass über den Auftrag des Bootes. Dann versammelt er die übrige Besatzung um sich. Die Leute sind wohl ein wenig aufgeregt, aber sie zeigen es nicht nach aussen.

Prien erklärte ihnen kurz, dass sie in wenigen Stunden versuchen würden, sich durch die Sperren von Scapa Flow zu arbeiten. Er gab ihnen noch einige Anweisungen und liess Sprengsätze für den Fall anbringen, dass U 47 von der eigenen Besatzung versenkt werden müsste. Alle, mit Ausnahme der Wache, mussten nun schlafen. Das Wecken wurde für 16 Uhr festgesetzt. Dann sollte nach einem kurzen, aber ausgiebigen Frühstück die Aktion beginnen.

Schweigend hörten sie ihrem «Alten» zu, kein Murmeln, keine Bemerkung, aber auch keine Begeisterung.

Prien inspizierte mit Endrass alle Räume des Bootes. Er wusste, dass es ihm unmöglich sein werde, zu schlafen, aber er hatte seiner Besatzung ein

gutes Beispiel! zu geben. Ob er es wollte oder nicht: immer sah er die Karte von Scapa Flow und vor allem den Holm-Sund vor sich. Bis zum grossen Abenteuer waren es nur noch wenige Stunden.

16.00 Uhr Wecken, 17.00 Uhr Essen: Schweinefleisch und Kohl. 19.15 Uhr jedermann auf Gefechtsstation, Prien, Endrass und Steuermann Wilhelm Spahr in der Zentrale...

Der Leitende Ingenieur Hans Wessels hebt das Boot vom Boden ab. Es ist wohltuend zu fühlen, wie es nach kurzem Beben die Fahrt aufnimmt und über Wasser kommt.

Prien hat durch das Sehrohr vorsichtig Ausblick gehalten. Für ein U-Boot, das wie U 47 kein Ortungsgerät besitzt, ist der Augenblick des Auftauchens gefährlich. Es besteht die Gefahr, dass man neben einem feindlichen Kriegsschiff auftaucht, dass man von einem Schiffsbug gerammt wird.

Es geschieht nichts von alledem. Das Boot glänzt vom abtröpfelnden Wasser wie ein Seehund. Die Diesel sind eingeschaltet, die Elektromotoren gestoppt. Prien öffnet das Turmluk. Er erschrickt: Der Himmel ist geradezu leuchtend klar! Die Männer auf Wache sehen zunächst nur das verödete Meer, dann kommt – 23.07 Uhr – vor Rose Ress ein Frachter in Sicht, und der Kommandant lässt tauchen. Als das Boot wieder über Wasser kommt, ist das Schiff verschwunden. Mit einer starken Strömung von achtern her läuft U 47 in den Holm-Sund ein.

Prien schreibt in sein Journal: «Schlechte Küstensicht, alles im Dunkel. Die Küste kommt näher, das Sperrschiff im Skerry-Sund wird deutlich erkennbar, und ich glaube, dass wir uns schon im Kirk-Sund befinden. Ich bereite mich zum Handeln vor, der Steuermann macht mich auf meinen Fehler in dem Augenblick aufmerksam, in dem ich ihn selber erkenne.

Ich weiche der Gefahr aus, indem ich ganz steuerbord wende. Wenige Minuten später liegt der Kirk-Sund klar vor mir.

Eine zauberhafte Nacht! An Land ist alles dunkel, das Nordlicht erhellt den Himmel. .. Die im Sund versenkten Schiffe scheinen phantastische Theaterkulissen zu sein ...

Ich werde dafür belohnt, dass ich die Karte so fleissig studiert habe. Der Durchbruch vollzieht sich mit unglaublicher Geschwindigkeit. Mittlerweile

habe ich beschlossen, die Wracks von Norden her zu passieren... Auf Kurs 270 komme ich an der Zweimast-Goelette vorbei, die ich auf 315° peile; ich habe mehr als genug Manövrierraum. Eine Minute später drückt uns die Strömung nach steuerbord. Ich sehe die Kette der Sperrschiffe auf 45° vor mir. Schnell aufeinanderfolgende Kursänderungen, Steuerbordmotor langsam voraus, Ruder hart backbord. Wir berühren ganz sanft den Grund. Das Heck reibt sich an der Kette, das Boot wird ein wenig nach backbord abgedrängt, nimmt aber unter schwierigem Manöver seine Fahrt wieder auf. Wir sind innerhalb der Bucht von Scapa Flow.»

Prien beugt sich zum Sprachrohr und ruft in die Zentrale: «Wir sind drinnen!»; seinem Tagebuch aber vertraut er an: «Der Anblick von Scapa Flow ist aussergewöhnlich. Die von hohen dunklen Bergen umgebene Bucht wird von oben durch die Leuchtfeuer der Nordküste beleuchtet. Im Süden, bei der kleinen Insel Cava, ist keine Spur eines feindlichen Schiffes zu sehen. Aber das diffuse Licht, das über der ganzen Reede liegt, kann täuschen.» Und Prien steuert Cava an.

Die Torpedierung der «Royal Oak», 14. Oktober 1939

00.27 Uhr. «Da erkenne ich, die Bewachung am Hoxa-Sund, für die das Boot als Zielscheibe in den nächsten Sekunden erscheinen muss. Damit wäre alles umsonst, zumal sich an Steuerbord noch immer keine Schiffe ausmachen lassen, obwohl sonst auf weiteste Entfernungen alles klar erkennbar ist. Also Entschluss: an Steuerbord liegt nichts; deshalb: bevor jede Aussicht auf Erfolg aufs Spiel gesetzt wird, müssen erreichbare Erfolge durchgeführt werden. Dementsprechend kehrtgemacht und unter der Küste nach Norden gelaufen. Dort liegen zwei Schlachtschiffe, weiter unter Land Zerstörer vor Anker. Kreuzer nicht auszumachen. Angriff auf die beiden Dicken.»

00.58 Uhr. «Die Schlachtschiffe sind 3'000 m vom U-Boot entfernt. Aus den vorderen Rohren einen Torpedo auf das im Norden sichtbare Schiff⁶, zwei auf die andere Einheit⁷.

Habe auf steuerbord mit Kurs gegen die Ausfahrt gewendet. Nach dreieinhalb Minuten eine einzige Detonation auf dem nördlichen Ziel, keine

auf dem anderen Schiff. Einen Torpedo aus dem Heckrohr auf das nächste Schiff abgefeuert, während die Bugrohre Nr. 1 und 2 wieder nachgeladen werden, Wendung gegen das Ziel.»

Die Zeit verstreicht, und nichts rührt sich in Scapa Flow. Der vierte Torpedo hat sein Ziel verfehlt. Die Stille hält an, wie wenn die Reede verlassen worden wäre und die Schiffe keine Besatzungen hätten ... Es ist unglaublich!

Prien steuert im Bogen gegen den Kirk-Sund. Jetzt will er den britischen Schlachtkreuzer angreifen, der seiner Meinung nach die «Royal Oak» sein müsste. Kein Scheinwerfer wird eingeschaltet, keiner der Zerstörer geht gegen das U-Boot los. Unbegreiflich! U 47 fährt auf der Reede förmlich spazieren. Das Laden der Rohre ist beendet.

01.23 Uhr. «Aus den Vorderrohren drei Torpedos auf das nächstliegende Ziel und wieder Kurs auf die Ausfahrt genommen. Drei Minuten später erfolgt auf dem Schlachtschiff eine starke Detonation. Wassersäulen steigen auf, Feuerschein wird sichtbar, und Materialtrümmer werden durch die Luft geschleudert. Jetzt wird es im Hafen lebendig! Zerstörer haben Lichter, aus allen Ecken wird gemorst. Es ist ein Schlachtschiff versenkt, ein weiteres beschädigt. Alle Rohre sind leergeschossen.»

01.28 Uhr. Für das U-Boot und für Prien ist es der Erfolg, der Sieg! Jetzt handelt es sich darum, mit heiler Haut aus Scapa Flow wieder hinauszugehen. Der Kommandant hat gesehen, wie der Fahrer eines Personenkraftwagens auf der Höhe des U-Bootes stehengeblieben ist und gewendet hat, um schleunigst nach Scapa Flow zurückzukehren. Dies ist aber belanglos, denn der Alarm wurde schon durch die Versenkung ausgelöst. Das U-Boot stösst bis Skidoney Point auf keine Hindernisse. Dort setzt die Strömung gegen U 47 ein, weshalb Kurs auf Kirk-Sund genommen wird. Dort ist das Schlupfloch zur Ausfahrt, und diesmal will Prien am südlichen Sperrschiff vorüber. Aber die Strömung wird immer stärker. Das Wasser schäumt am Bootskörper, und es sieht so aus, als würde das Boot nicht mehr an Weg gewinnen, so dass es in der Reede bleiben müsste. Schon nähert sich ein Zerstörer mit drohender Bugwelle. Wahrscheinlich hat sein Kommandant U 47 schon gesehen und will es durch Geschützfeuer oder Rammen vernichten.

Aber der Zerstörer ändert plötzlich den Kurs und verschwindet. Sollten wirklich sein Kommandant und die Wache auf der Brücke das Boot nicht gesehen haben?

«Die Strömung läuft gegen uns», hält Prien im Schiffstagebuch fest. «Auf 10 kn gegangen und in den Süden der Durchfahrt gesteuert, um das Niedrigwasser zu vermeiden. Gegen N zurück, ohne am Sperrschiff anzugreifen. Der Steuermann ist grossartig. Mit $\frac{1}{2}$, dann mit $\frac{3}{4}$ und schliesslich mit äusserster Kraft voraus ... In diesem Augenblick taucht steuerbord ein Hafendamm vor uns auf. Hart backbord und dann wieder auf den alten Kurs.»

02.15 Uhr. «Endlich aus Scapa heraus!»

«Wir sind durch», ruft Prien. Die Besatzung strahlt vor Freude. Die meisten Leute haben nichts gesehen. Sie sind auf ihren Posten verblieben und haben Stunden der Spannung hinter sich, aber auch solche, da sie an die Gefahren ihrer Lage gar nicht gedacht haben. Nun ist es vorbei. U 47 ist frei, fährt auf Südkurs gegen Kiel. Prien will so schnell wie möglich die gute Nachricht an Dönitz funken, aber er muss damit warten, bis das Boot den Seeraum, in dem feindliche Schiffe patrouillieren, endgültig verlassen hat. Die Briten würden nur zu gerne das U-Boot zur Strecke bringen, das es gewagt hat, in Scapa Flow einzudringen. «An Bord verbleiben fünf Torpedos für den Angriff auf Handelsschiffe», trägt Prien in das Tagebuch ein.

Auf der Rückfahrt erinnert sich Endrass an ein komisches Bild in irgendeiner Zeitschrift. Dabei kommt ihm ein Gedanke. Er lässt sich weisse Farbe und einen Pinsel geben. Mit ihnen malt er an den Turm einen Stier mit gesenkten Hörnern, der aus den Nüstern Feuergarben bläst. Das soll der «Stier von Scapa Flow» sein und zu einem Symbol des Kampfgeistes werden.

Währenddessen hat der B.d.U. ängstlich auf eine Nachricht von U 47 gewartet. War Prien erfolgreich? Ruht er mit seinen Leuten auf dem Grund des Meeres? Oder haben ihn die Engländer gefangengenommen?

Am 14. Oktober wird ihm eine Meldung überreicht. Prien hatte Erfolg, und die Engländer selbst geben ihn bekannt.

Die Freude Dönitz' hätte nicht grösser sein können, und er schreibt seinen Bericht. Und doch mischt sich in seine Zufriedenheit ein kleiner Wer-

SCAPA FLOW

mutstropfen. Sollte die Jagdbeute wirklich nur ein einziges Schlachtschiff gewesen sein? War denn die Reede leer?

Die «Royal Oak» war von drei Torpedos getroffen worden. 24 Offiziere und 800 Mann waren tot. Die Verteidigungsanlagen waren zum Zeitpunkt des Angriffs noch nicht voll ausgebaut. «Ironischerweise», schreibt S.W. Roskill, «traf ein Schiff, das an der Stelle, an der U 47 durchgebrochen war, als Sperre hätte versenkt werden sollen, am Tage nach dem Angriff Priens in Scapa Flow ein.»

Nach der Torpedierung der «Royal Oak» verliess die Home Fleet die Gewässer von Scapa Flow und ankerte in Loch Ewe (Schottland) und vor Sullomvor in den Shetland-Inseln. Die deutsche Propaganda nutzte die Tat des Kapitänleutnants Prien reichlich. Der Kommodore Dönitz wurde zum Konteradmiral befördert⁸.

IV

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

(April bis Juni 1940)

Vorhutgefechte

Schon lange vor dem 9. April, dem Tage, an dem die Schlacht um Norwegen begann, kreuzten 19 britische Unterseeboote vor den deutschen Küsten: sie standen im Kattegat, im Skagerrak, ostwärts von der Doggerbank, vor Helgoland, im Seegebiet westlich von Dänemark und vor der norwegischen Südwestküste. Auf der Linie zwischen Montrose und Obrestadt waren Aufklärungsflugzeuge der Type Anson¹ und später auch U-Boote eingesetzt. Die U-Boote hatten eine doppelte Aufgabe zu erfüllen: den Angriff auf den zivilen Schiffsverkehr und auf Kriegsschiffe, vor allem auf U-Boote, die aus ihren Heimathäfen ausliefen oder in sie zurückkehrten. Insbesondere hatten sie die Eisenerzfrachter, die aus den skandinavischen Häfen kamen, zu versenken, denn dieses Erz war für die Deutschen eine Lebensnotwendigkeit². Der Grossteil davon wurde aus Schweden über die Ostsee geführt und war daher für die britischen U-Boote unerreichbar. Der Erztransport aus Norwegen hingegen war kaum zu verhindern, weil die deutschen Frachtschiffe dicht unter der Küste innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer fuhren und zwischen den Tausenden von Inseln passierten. Auf diese Weise gelangten sie bis zum Kattegat vor Göteborg und hatten dann nur noch der dänischen Küste entlangzufahren.

Zwischen dem September 1939 und dem April 1940 versenkten die in ihrer Handlungsfreiheit derart beschränkten britischen U-Boote insgesamt nur 10 deutsche Handelsschiffe.

Für die britischen U-Boote begann der Krieg sehr ungünstig. Der britischen Taktik gemäss operierten sie jedes für sich allein und waren auf Sek-

toren verteilt, die viel zu nahe aneinander lagen, was zu peinlichen Zwischenfällen führte. Am 10. September versenkte die «Triton» die «Oxley», am 14. September gingen die Torpedos der «Sturgeon» nur knapp an der «Swordfish» vorbei. Die bisher befohlene Entfernung zwischen den Booten wurde daher von 12 sm auf 16 sm erhöht.

Die Engländer hatten jedes gesichtete U-Boot als Feind zu betrachten. Wenn eines ihrer U-Boote den ihm zugewiesenen Seeraum erreichte oder verliess, musste dies nach einem festgelegten Stundenplan und auf bestimmten Kursen geschehen³.

Nachdem sie 85 sm südwestlich von Lindesnes das deutsche U 36 torpediert hatte, sah die «Salmon» (Kkpt. E.O.B. Bickford) eine Woche später einen grossen Frachter auf sich zuhalten. Es war die «Bremen», die aus dem Hafen von New York geflüchtet war, um nach Deutschland zurückzukehren. Bickford beachtete die internationalen Vorschriften und liess sie laufen.

Im Morgendämmern des 13. September sichtete Bickford mehrere feindliche Kriegsschiffe und stellte unter ihnen die Leichten Kreuzer «Leipzig» und «Nürnberg» fest, die von zahlreichen Zerstörern begleitet waren. Doch die deutsche Kampfgruppe drehte scharf ab und entfernte sich mit höchster Geschwindigkeit. Bickford war wütend darüber, dass ihm eine so verlockende Beute entgehen sollte. Aber plötzlich änderten die deutschen Schiffe ihren Kurs und näherten sich dem britischen Boot.

Der Augenblick des Torpedoangriffes nahte ... 4500 m ... 6 Torpedos verliessen die Rohre der «Salmon», zwei von ihnen trafen die «Leipzig». Da die Zerstörer Wabos warfen, konnte das Boot erst nach einigen Stunden wieder auftauchen. Das Meer war auf vier Quadratmeilen Fläche mit ausgeflossenem Heizöl überzogen.

Am nächsten Morgen sichtete die «Ursula» den Kreuzer «Leipzig», wie er an der dänischen Küste in Richtung Deutschland langsam dahinfuhr. Das Boot griff mit Torpedos an, verfehlte aber das Ziel und traf stattdessen einen der Geleitzerstörer.

Die «Leipzig» fiel für ein volles Jahr aus. Die «Nürnberg» war nach zwei Torpedotreffern erst wieder im Mai 1940 fahrbereit.

Ende 1939 und zu Beginn 1940 war das Glück den britischen U-Booten keineswegs hold. Zwischen dem 9. und dem 16. Januar gingen die Boote

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

«Seahorse», «Undine» und «Starfish» verloren. Sie gerieten entweder auf Minen oder wurden von Vorpostenschiffen versenkt. Die Besatzungen der beiden letztgenannten U-Boote konnten jedoch gerettet werden. Die Admiralität zog ihre U-Boote aus dem westlichen Minenfeld, das als ein solches offiziell erklärt worden war, ab. Sie hatten fortan vor Helgoland, im Skagerrak und vor der norwegischen Küste zu patrouillieren.

Die Schlacht um Norwegen

Am 4. März 1940 erhielt Dönitz von der Seekriegsleitung den Befehl: «Auslaufen weiterer U-Boote zunächst abstoppen. Kein Einsatz bereits ausgelaufener U-Boote an der norwegischen Küste.» Überdies sollten die Instandsetzungsarbeiten beschleunigt, aber keine besonderen Massnahmen für eine Alarmierung getroffen werden.

Am nächsten Tag wurde der Admiral in Berlin über die operativen Absichten unterrichtet, die diesem Befehl zugrunde lagen: Norwegen und Dänemark sollten durch eine schlagartige Landung von Truppen gleichzeitig und überraschend besetzt werden. Es gab Anzeichen dafür, dass der Gegner gleichfalls eine militärische Aktion gegen Deutschland plante. Ihr wollte man durch einen Gegenschlag zuvorkommen. Der B.d.U. rief alle U-Boote aus dem Atlantik sogleich zurück, womit die Angriffe gegen feindliche Handelsschiffe ein jähes Ende nahmen. Einige U-Boote wurden unverzüglich vor die norwegischen Küsten entsandt, um die dortigen Verteidigungsanlagen zu erkunden.

Konteradmiral Dönitz auf der einen, Sir Max Horton auf der anderen Seite verteilten ihre U-Boote wie auf einem Schachbrett; der erstere entlang der norwegischen Küste von Stavanger bis Trondheim, wobei einige Boote auch zu den Orkneys und den Shetland-Inseln entsandt wurden; der letztere rings um Dänemark und vor Helgoland.

Die Befehle zum Unternehmen «Hartmuth» wurden den U-Boot-Kommandanten vom B.d.U. persönlich in einem versiegelten Briefumschlag überreicht, der erst beim Auslaufen geöffnet werden durfte.

Die U-Boote hatten vier Aufgaben zu erfüllen:

1. Sicherung der Landungsplätze: Die U-Boote hatten den Schutz der Truppentransporte zu besorgen, soweit sich diese in den norwegischen Gewässern befanden. Man befürchtete das Eingreifen der Home Fleet oder das Eingreifen zumindest von Kreuzer- und Zerstörerverbänden.

2. Verhinderung von feindlichen Landungen: Für solche Möglichkeiten hielt Dönitz U-Boot-Gruppen vor den in Betracht kommenden Landungsplätzen bereit. Diese Gruppen sollten auch jene feindlichen Seestreitkräfte angreifen, die versuchten, den Frachtverkehr mit Eisenerz zu unterbrechen.

3. Überwachung des Seeraumes ostwärts und westlich des Pentland Firth, wo feindlicher Schiffsverkehr zu erwarten war.

4. Beförderung von Nachschubgütern: Diese Aufgabe war dem Konteradmiral nicht sehr angenehm, aber man musste die Landungsoperationen zumindest bei ihrem Beginn auch auf diese Weise unterstützen. U 101 (Type VII) lud 36 t Munition für die 8,8-cm-Flak, auf U 122 wurden 90 t Brennstoff für die Luftwaffe verladen. Bis zu sieben Boote wurden zum Lebensmittelnachschub für die Wehrmacht in Trondheim verwendet. Nach der Instandsetzung der Eisenbahnlinie Oslo–Trondheim wurden die U-Boote von diesen Aufgaben befreit.

Die englischen U-Boote

Die Schlacht um Norwegen begann am 8. April 1940, als die Briten und die Franzosen die norwegische Regierung von ihrer Minenverlegung in norwegischen Hoheitsgewässern verständigten. Ministerpräsident Nygardsvold erhob dagegen Einspruch. Am gleichen Tag meldeten die vor dem Skagerrak kreuzenden U-Boote «Triton» und «Sunfish» einen verstärkten Schiffsverkehr auf Nordkurs nach Norwegen. Frachter, Passagierschiffe, ja sogar Kreuzer führten die Truppen der deutschen Wehrmacht nach Oslo, Kristiansund, Stavanger, Bergen, Trondheim und Narvik. Der Schwere Kreuzer «Blücher» wurde am 9. April, 4.20 Uhr, 18 sm südlich von Oslo durch das Geschützfeuer der Küstenartillerie und die Torpedos einer an Land fest eingebauten Torpedobatterie versenkt.

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

Die alliierten U-Boote begnügten sich nicht damit, die deutschen Schiffe nur zu melden. Die «Sunfish» versenkte vier Transporter, die U-Boote «Triad», «Sealion» und «Snapper» je einen, während das polnische U-Boot «Orel», das am 14. Oktober 1939 zu den britischen Streitkräften gestossen war, das Transportschiff «Rio de Janeiro» und einen Tanker torpedierte.

Im Kattegat, im Oslo-Fjord und im Sund wurden in der ersten Woche 50.000 BRT deutschen Handelsschiffsraumes versenkt und 10.000 BRT beschädigt.

In der Nacht vom 9. auf den 10. April patrouillierten die Kreuzer der Vizeadmirale G. Layton und Sir G.F. Edward-Collins gemeinsam mit den alliierten U-Booten an der norwegischen Küste bis nach Utsire, nördlich von Stavanger. Sie hofften, den Nachschub für die deutschen Truppen unterbrechen zu können, bekamen aber kein einziges feindliches Schiff zu sehen. Die Wehrmacht hatte sich auf die Beförderung von Mann und Material mit der Bahn oder mit Kraftwagen im Landesinneren umgestellt.

Die deutschen Kriegsschiffe, die als Truppentransporter dienten, erlitten durch die englischen U-Boote schwere Verluste. Am 9. April sichtete die «Truant» (Kkpt. C.H. Hutchinson) den Kreuzer «Karlsruhe» kurz nach seinem Auslaufen aus dem Hafen von Kristiansund; er hatte Truppen aus Deutschland abzuholen. Hutchinson schoss einen Achterfächer und beschädigte mit drei Torpedos die «Karlsruhe» so schwer, dass sie von ihren eigenen Geleitschiffen versenkt werden musste.

Der Panzerkreuzer «Lützow» verliess am Nachmittag des 10. April den Oslo-Fjord, um nach Kiel rückzulaufen. 11 Minuten bevor es in das Kattegat einlief, wurde es von der «Swordfish» torpediert und schwer beschädigt. Es konnte zwar im Schlepp und unter starkem Geleitschutz Kiel erreichen, fiel aber für 12 Monate aus.

Das deutsche U 64 wurde am 13. April das Opfer der Bomben eines Flugzeuges der «Warspite». Am nächsten Tag vernichteten die Zerstörer «Fearless» und «Brazon» das U 49. Die Engländer fanden in diesem Boot den geheimen deutschen Nachrichtencode für die norwegische Küste. Die Deutschen änderten ihn sogleich ab, als sie davon erfuhren.

So gingen die, die die anderen vernichten wollten, selbst zugrunde.

Die alliierten U-Boote hatten sich nicht nur gegen die vielen Überwasserschiffe, von denen sie gejagt und mit Wabos eingedeckt wurden, zu wehren. Auch die Bomben der deutschen Flugzeuge und die Minen, die sich bei Schlechtwetter von ihren Verankerungen losgerissen hatten und nun herumtrieben, setzten ihnen hart zu. Und schliesslich waren auch die Untiefen, Sandbänke und Meeresströmungen ihre Feinde. Die «Tetrach» (Kptlt. Mills) blieb 43 Stunden unter Wasser; die «Thistle» wurde am 10. April versenkt, die «Tarpon» durch ein Jagdflugzeug vernichtet. Die Franzosen verloren das U-Boot «Doris», das um Mitternacht des 9. Mai von den Torpedos des U 9 in die Tiefe gejagt wurde.

In den Gewässern rings um die dänische Halbinsel, vor Horns Riff, im Skagerrak und im Kattegat waren die Deutschen die wirklichen Herren. Ihre Kriegsschiffe und Flugzeuge, die sich auf nahe gelegene Basen stützen konnten, verhinderten eine Annäherung und ein Eingreifen der Home Fleet. Die britische Flotte war zwar in der Nordsee allmächtig, aber in dem engen Fahrwasser, durch welches die deutschen Truppentransporte geführt wurden, gab es sie praktisch nicht. Admiral Forbes, der Oberbefehlshaber (12. April 1938 bis 2. Dezember 1940), hätte ein Kreuzergeschwader gebraucht, und wenn man bereit war, dieses zu opfern, dann hätte das vielleicht den Verlauf der Schlacht um Norwegen geändert. So aber verblieben in diesem Seeraum von Seiten der Briten nur U-Boote.

Kapitän Roskill meint: «Unsere U-Boote hielten sich vorzüglich und fügten dem Feind wesentliche Verluste zu. Aber sie konnten, auf sich allein gestellt, den Feind nicht hindern, die nicht allzu schwierige Kontrolle über kurze Seestrecken auszuüben.»

Die Aufbringung der «Seal»

Die «Seal» war ein U-Boot-Minenleger der Type «Porpoise». Vier Monate vor Kriegsausbruch in Dienst gestellt, befand sie sich auf Fahrt in den Fernen Osten in Aden und wurde von dort nach Europa zurückbeordert. Den Kommandanten, Korvettenkapitän Rupert Philip Lonsdale, hätte man eher

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

für einen Professor oder Geistlichen denn für einen Seeoffizier halten können. Er war sehr fromm, und man warf ihm vor, eher ein Gentleman als ein richtiger Seemann zu sein, so, als ob es nicht möglich wäre, beides zugleich zu sein!

Bald sollte Lonsdale bei einem Auftrag im Kattegat im Mai 1940 unter ebenso schwierigen wie tragischen Umständen beweisen, dass er tapfer und tüchtig und seiner Mannschaft gegenüber wohlwollend, aber streng war.

Laut «Operation FD 7» hatte die «Seal» zuerst den Skagerrak anzulauen, dann auf Südostkurs zu gehen und im Kattegat ihre Minen zu legen. Durch dieses Seegebiet führten die Ein- und Auslaufwege der deutschen U-Boote, wenn sie nicht den Kieler Kanal benützten. Die Minen der «Seal» waren den Schiffen zudedacht, die Truppen der Wehrmacht und Materialnachschub nach Norwegen brachten, auf der Rückfahrt aber Eisenerz geladen hatten.

Am 4. Mai, 8.30 Uhr, traf das britische U-Boot an seinem Einsatzort ein. Das Meer war dort kaum 35 m tief. Ein für solche Manöver wie das Minenlegen bestimmtes Boot hätte Anlagen zum Gleichgewichtsausgleich besitzen müssen. Da dies bei der «Seal» nicht der Fall war, hatte ein Unteroffizier das durch die Abgabe der Minen verminderte Gewicht durch Wasser zu ersetzen. Das Boot wurde nach der Minenlegung um etwa 8 Tonnen leichter.

Da seine Aufgabe mit der Auslegung der Minen beendet war, hatte Lonsdale nur noch umzukehren und Kurs auf Fort Block House im Hafen von Gosport zu nehmen.

Auf der Fahrt waren zwei Minenfelder, das eine 15 m, das andere 30 m tief gelegt, zu passieren. Der Korvettenkapitän wusste dies und war davon überzeugt, dass Wachboote und Flugzeuge die Suche nach seinem U-Boot schon aufgenommen hatten. Lonsdale konnte sein Asdic einschalten, während die Deutschen nur über Hydrophone verfügten. Und die Deutschen kamen.

Um das von den Schrauben des U-Bootes erzeugte Geräusch besser hören zu können, hatten die deutschen Vorpostenboote ihre Maschinen gestoppt; zu gleicher Zeit stellte Lonsdale seinen Maschinentelegraphen auf «Halt».

Dieses Katz- und Mausspiel, das sich über den ganzen Vormittag hin zog, hatte den Zeitpunkt hinausgeschoben, in dem die «Seal» das offene

Meer erreichen und auf Überwasserfahrt hätte gehen können.

15.15 Uhr. Ein kurzer Rundblick durch das Sehrohr... Lonsdale sieht 9 Torpedoboote und macht einen Umweg, um ihnen auszuweichen. Da sieht er plötzlich in einer anderen Richtung eine Gruppe von Schiffen, die unmittelbar auf sein Boot zuhalten. Sie haben das U-Boot geortet. Aber wegen der geringen Wassertiefe kann die «Seal» ihren Gegnern nicht durch Tieftauchen entweichen. Lonsdale wendet zur dänischen Küste, dreht dann aber nach Norden ab. Er hofft, auf diese Weise die Dämmerung und, wenn er Glück hat, vielleicht sogar die Nacht abwarten zu können. Dauernd fährt er im Zick-Zack. Niemand an Bord denkt an die Minengefahr. Um den Gegner abzuschütteln, legt sich Lonsdale in einer Tiefe von 35 m auf den Grund. Die Maschinen sind gestoppt, alle Apparate, die irgendwie ein Geräusch verursachen, ja sogar die Ventilatoren und der Kreiselkompass, sind abgestellt. Unversehens gerät das Boot aus seiner Gleichgewichtslage, die Nadeln der Manometer schwanken in einem Auf und Ab von 30 bis 60 cm. Was ist geschehen? Gewiss nichts Ernstes. Lonsdale befiehlt seine Besatzung auf Tauchstation.

Obermatrose Reynolds hört als erster ein Kratzen an der Bordwand, als würde sich an ihr ein Kabel reiben. Er meldet dies sogleich in die Zentrale, und im gleichen Augenblick erfährt Lonsdale, dass die Achterruder beschädigt seien. Er nimmt aber an, dass keine unmittelbare Gefahr besteht, und lässt die Leute von den Tauchstationen abtreten. Seiner Meinung nach ist es besser, die Lage in Ruhe zu überdenken und erst dann die Behebung der Mängel zu versuchen.

18.30 Uhr. Die Besatzung hat mit dem Abendessen begonnen. Das Knirschen an der Bordwand ist nicht mehr zu hören. Der Kommandant könnte beruhigt sein, wenn da nicht die beschädigten Ruder wären.

Plötzlich eine gewaltige Explosion! Sie erschüttert das Boot, schleudert die Männer an die Wand und zertrümmert die Lampen, wie alles, was nicht niet- und nagelfest ist.

Dann wieder Stille. Alle können das Wasser, das in die achtern gelegenen Räume eindringt, rauschen hören. Dort hat die Detonation stattgefunden.

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

den. War es eine Mine oder eine Wabo? Man weiss es nicht, aber wenn es eine Wabo war, dann werden ihr weitere folgen.

Der Bug des Bootes hebt sich um 10 Grad nach oben. In der Zentrale, in der sich Lonsdale befindet, überstürzen sich die Meldungen über den Zustand des Bootes. Das Minendepot und die Schleusenkammer stehen unter Wasser.

Der Korvettenkapitän überzeugt sich davon, dass die Schotten dicht geblieben sind. Über dem Boot ist keinerlei Geräusch zu hören, woraus Lonsdale den Schluss zieht, dass die Detonation durch eine Mine erfolgt sei. Zweifellos wurde die Zündung durch die Steuerruder der «Seal» ausgelöst, die dann auch beschädigt wurden.

Die Detonation war entweder über Wasser gehört oder von den Hydrophonen der Wachboote aufgenommen worden, weshalb mit dem baldigen Erscheinen feindlicher Vorpostenboote zu rechnen ist. Dann würde ein Regen von Wabos auf das Boot niedergehen.

Noch immer dringt Wasser in das Boot ein, und der Luftdruck in den heil gebliebenen Räumen steigt. Trotz der zunehmenden Neigung des Bootes erfüllt jeder seine Pflicht. Noch im letzten Augenblick werden zwei Maschinisten vor dem Ertrinken in der Schleusenkammer gerettet.

Man versucht, wenn auch nur mit geringer Hoffnung, die Heckruderanlage wieder instanzzusetzen, aber es ist vergeblich, sie ist zu stark beschädigt.

Das Asdic bleibt stumm; wahrscheinlich hat man die Detonation über Wasser nicht gehört. Lonsdale rechnet sich aus, dass sein Boot sich nun 16 Stunden unter Wasser befindet, was aber für ein U-Boot nichts Aussergewöhnliches ist. Zum Auftauchen ist also noch Zeit. Über der «Seal» wird es bis 22 Uhr licht bleiben. Man muss aber die Nacht abwarten, und deshalb hebt der Kommandant die Tauchstationen auf.

Leutnant Clark, der Maschineningenieur, schätzt, dass an die 130 t Wasser in das Boot eingedrungen sind, das für 380 t Ballast gebaut ist. Es wird genügen, das Wasser nach dem Auftauchen abzulassen, und Lonsdale stimmt zu. Doch bis dahin muss man noch zwei Stunden Geduld haben.

Funker Futer bereitet seine Funkanlage für eine Meldung an den Be-

fehlshaber der U-Boote vor, um sie gleich nach dem Auftauchen absetzen zu können. Lonsdale verfasst sie und lässt sie dann verschlüsseln.

Nun werden die Geheimdokumente und die Chiffreschlüssel in mit Blei beschwerte Säcke verpackt und das Asdic, das auf keinen Fall in die Hände des Feindes fallen darf, zerhackt.

«Auftauchen!» Die Pressluft strömt in die Tauchzellen und treibt das Wasser aus ihnen. Von achtern kommen metallene Geräusche ... aber sonst ist alles still. Die Elektromotoren werden eingeschaltet, sie sind in Ordnung, und die Schrauben beginnen sich zu drehen ...

Die Nadel am Manometer wird unruhig... 90 Fuss ... 85 ... 80... 75. Noch ein wenig mehr Kraft... die «Seal» steigt... 70... 65 ... aber da bleibt das Boot plötzlich stehen. Der Bug richtet sich auf, während das Heck am Boden förmlich kleben bleibt.. . Der Neigungswinkel ist so gross, dass alles gegen achtern zu gleiten beginnt. Die Männer müssen sich festhalten, um nicht zu fallen.

Die Füllung der Akkumulatoren und der Pressluftvorrat sind viel zu kostbar, als dass sie verschleudert werden dürften. Lonsdale gibt das Rettungsmanöver auf.

„Ich muss sofort einen zweiten Versuch unternehmen“, denkt der Kommandant und fasst einen ihm schwerfallenden Entschluss: Er wird den 11 t schweren Not- und Ballastkiel abwerfen, wenn dies auch bedeutet, dass die «Seal» nicht mehr tauchfähig sein wird. Aber jede Minute bringt die Besatzung und ihn dem Tode näher...

Neuerlich ruft er seine Leute zu den Tauchstationen. Der Kiel wird gelöst, und gleichzeitig werden die Tauchzellen nochmals angeblasen. Die Besatzung beobachtet die Bewegungen des Bootes mit grösster Spannung. Alle starren auf die Tiefenmesser, aber diese rühren sich nur unmerklich...

Die Neigung der «Seal» steigt auf 45 Grad, und der Bug hebt sich 30 Fuss hoch über Wasser, während die Zentrale in 85 Fuss Tiefe lag...

Noch einen dritten und letzten Rettungsversuch ... Schon verspürten einige Leute Kopfschmerzen, anderen wieder legten sich Nebel vor die Augen.

Wieder strömte Pressluft in die Ballasttanks, und die Elektromotoren

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

arbeiteten mit äusserster Kraft. Aber die «Seal» rührte sich nicht mehr. Das war das Ende ...

«Alles, was nur möglich war, haben wir versucht», sagte Lonsdale, «jetzt können wir nur noch Gott um seine Hilfe bitten. Nur der Allmächtige kann uns noch retten ...»

Alle an Bord wussten, dass ihr Kommandant ein gläubiger Christ war. Die Nichtgläubigen brumnten, Lonsdales Bitten zu Gott wären doch nutzlos.

Laut sprach Lonsdale das Gebet:

«Vater unser im Himmel,
Geheiligt werde Dein Name,
Dein Reich komme, Dein Wille geschehe Im Him-
mel wie auch auf Erden ...»

Aber: «Wenn du dir selber hilfst, dann hilft dir auch Gott!» ... Lonsdale sandte alle Leute, die auf ihren Stationen nicht unbedingt notwendig waren, nach vorne. Durch ihr Gewicht sollte der Bug niedergedrückt und das Heck aus dem Schlamm des Meeresbodens losgerissen werden. Die Männer arbeiteten sich an einem schnell herbeigeschafften Tauende aufwärts, brechen dabei aber wegen des Mangels an Sauerstoff und wegen des hohen Luftdrucks zusammen ...

Noch einmal pfeift die Pressluft in die Tanks. Ein Matrose erinnert sich an zwei kleine Tanks im vorderen Teil des Bugs, die man bisher unbeachtet gelassen hat. Man öffnet ihre Schieber.

Das Boot beginnt zu zittern und sich zu bewegen. Alle haben den Eindruck – und darin täuscht sich ein Seemann selten –, dass die «Seal» flott geworden ist. Man weiss allerdings nicht, ob sich der Bug oder das Heck hebt. Die Zeiger auf den Manometern sinken auf 60 ... 55 ... 45 ... 30 Fuss. Das Boot kommt über Wasser. Es ist 1.30 Uhr.

Mühsam arbeitet sich Lonsdale zum Turm durch und öffnet das Luk. Kein Schiff weit und breit... Frische Luft streicht in die stickig gewordenen Bootsräume, aber es braucht seine Zeit, bis sich die Kranken erholen und wieder normal atmen können. Einzelne erbrechen sich, andere sind einer Ohnmacht nahe.

Futer setzt die vorbereitete Meldung ab: «Dringendst, vertraulich. „Seal“ an Vizeadmiral der U-Boote. Boot bei Schotte 129 vollgelaufen. Ursache Mine oder Wasserbombe. FD 7 im vorgeschriebenen Seeraum erledigt. Geheimsachen vernichtet. Fahren gegen schwedische Küste. Versuchen Göteborg zu erreichen.»

Göteborg erreichen! Die «Seal» kann nicht mehr steuern, und ihr Bug ist gegen Dänemark gerichtet, das von den Deutschen besetzt ist. Ein Dieselmotor ist ausgefallen. Lonsdale versucht, mit den Maschinen zu steuern ... es geht nicht, nicht einmal die Fahrt über Hede ist möglich.

Die «Seal» muss versenkt werden. Kapitänleutnant Henderson wirft die Säcke mit den Geheimdokumenten und den Chiffreschlüsseln über Bord. Das Asdic ist schon zertrümmert.

Für alle Fälle verfügt Lonsdale aber noch über zwei Lewis-Maschinengewehre. 2.50 Uhr. Der Himmel wird farblos, die grüne Farbe des Meeres wird heller. In dieser Jahreszeit ist es noch sehr kalt, und die übermüdeten Männer fühlen dies umso stärker.

Zwischen den Wolken und noch ziemlich weit entfernt erscheint ein deutsches Flugzeug der Type Arado 196. Zweifellos hat es das Boot schon gesichtet. Es fliegt im Tiefflug die «Seal» an und gibt Lichtsignale. Da das stillliegende Boot sie nicht beantwortet, morst die Arado mit der Vartallampe den Buchstaben «K» (sofort stoppen).

Die Arado führt zwei Bomben unter ihren Flächen, und der Pilot, Leutnant Mehrens, wirft die erste davon auf 500 m Entfernung vom Boot. Sie schlägt nur 30 m dwars von der Bootswand ins Wasser. Dann folgt die zweite Bombe, und eine Detonation lässt das Boot bis ins Innerste erbeben. Das Flugzeug schießt nun mit seinen Bordkanonen und mit seinem Maschinengewehr, und die Treffer schlagen in den unteren Teil des Turmes. Die «Seal» schießt ohne Erfolg zurück. Da die Arado nicht mehr als zwei Bomben führt, meldet Mehrens das Boot an seinen Stützpunkt. Bald trifft ein zweites Flugzeug ein, dessen Pilot, Leutnant Karl Schmidt, mit seinen Bomben das U-Boot nur knapp verfehlt. Dann feuern die beiden Flugzeuge auf den Turm, wo sich drei Mann befinden...

Lonsdale wusste, dass sein Boot verloren war. Er konnte nur noch einen Versuch zur Rettung der Besatzung unternehmen, nahm aber an, dass seine

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

Leute nicht mehr die Kraft haben würden, so lange im eiskalten Wasser zu schwimmen, bis Hilfe kam. Er nahm zu einer List Zuflucht: Er liess sinnlose Worte funken, denen aber die Buchstaben SOS folgten.

Die Deutschen setzten die Beschiessung des Bootes fort und verletzten dabei den Ersten Offizier, Kapitänleutnant Butler, und den Unteroffizier Murray. Lonsdale, der sich gleichfalls auf der Brücke befand, wurde nicht getroffen. Unbeirrt fuhr er fort, Befehle zu erteilen und bediente selbst die Lewis, an der zweiten stand ein Unteroffizier.

Die «Seal» bekam Schlagseite und schien zu sinken.

Die Elektromotoren und die Dieselmotoren waren ebenso wie die Ruderanlage ausgefallen, das Boot war nur noch ein Wrack.

Die Arados schossen weiter, während ein Flugzeug der Type Heinkel He 115 aus Aalborg erschien und sogleich seine Bomben abwarf.

Während Lonsdale noch mit seinem MG schoss, fasste er den Entschluss, das ungleiche Gefecht zu beenden. Plötzlich hatten beide Gewehre Ladehemmung, und nun war die «Seal» endgültig schutzlos und verloren...

Lonsdale hisste eine weisse Flagge, um seiner Besatzung weitere Verluste und Leiden zu ersparen.

Das Flugzeug des Leutnants Mehrens wasserte und näherte sich dem U-Boot auf Rufweite. Der deutsche Offizier verlangte, dass der Kommandant der «Seal» ins Wasser springe und zum Rumpf der Arado schwimme. Damit war dem Boot sein Kommandant entzogen.

Ein U-Boot-Jäger – UJ 128 – war bald zur Stelle, die Besatzung wurde an Bord und die «Seal» ins Schlepp genommen.

Obwohl das britische Boot nur noch ein Wrack war, kam sie in langsamer Fahrt bis nach Kiel und wurde dort sogleich in ein Trockendock gebracht. Dort ging auf ihrem Achterdeck die deutsche Kriegsflagge mit dem Hakenkreuz hoch, und die Deutschen riefen Hurra. Die Kapitäne Godt und Rösing kamen, um das Wrack in allen seinen Einzelheiten zu besichtigen. Aber sie fanden nichts, was ihnen nicht schon früher bekannt gewesen wäre.

Es wurde versucht, das Boot wieder fahrbereit zu machen, doch die Ar-

beit wurde 1943 aufgegeben, und die Ex-»Seal« blieb unbeachtet in der Werft liegen.

Nach dem Ende des Krieges kehrten Lonsdale und seine ehemaligen Besatzungsmitglieder nach England zurück. Nach den in allen Marinen der Welt geltenden Rechtsvorschriften hatte der Korvettenkapitän vor einem Kriegsgericht über den Verlust seines Bootes, vor allem aber über seine Gefangennahme Rechenschaft abzulegen.

Am 10. April 1946 wurde Lonsdale in Portsmouth beschuldigt, die «Seal» dem Feinde ausgeliefert zu haben; er sass nicht allein auf der Anklagebank: Kapitänleutnant Biet hatte, nachdem der Kommandant ins Wasser gesprungen war, das Kommando übernommen, wohl nur für kurze Zeit, aber das Gesetz kennt keine Ausnahmen. Die Verhandlung dauerte drei Tage.

Gefasst schilderte Lonsdale die Todesgefahr, in der sich seine Leute befunden hatten, alle Einzelheiten des Dramas und jeden Rettungsversuch. Was er selber erlitten hatte, verschwieg er, betonte aber umso mehr die Tüchtigkeit und den Heldenmut seiner Leute. Er vergass auch nicht zu erwähnen, wie sehr es Gott allein zu verdanken gewesen sei, dass er und seine Leute sich noch am Leben befänden.

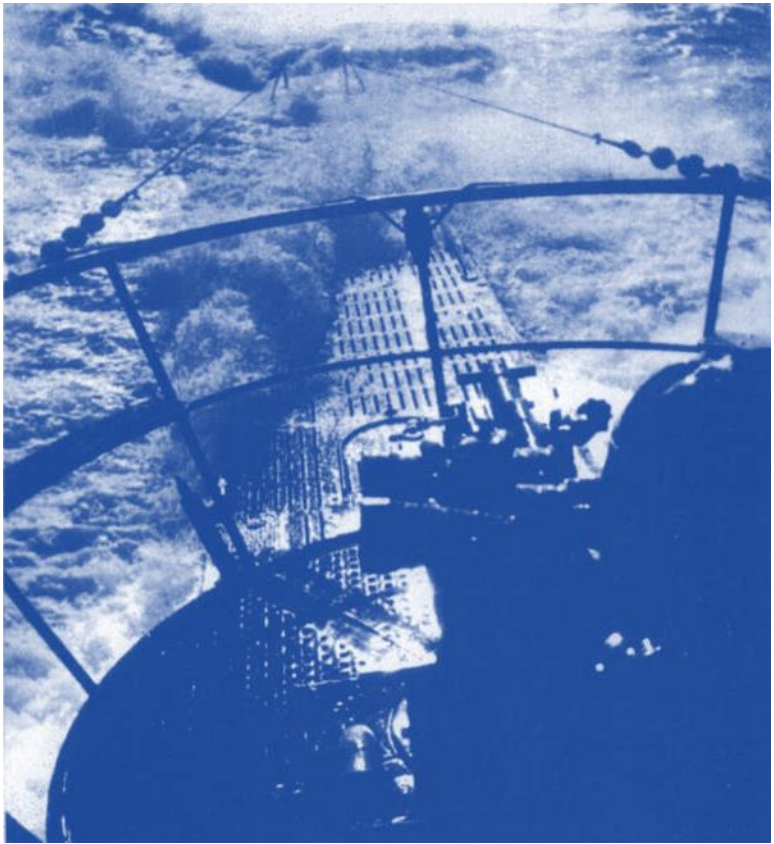
Der Vorsitzende des Kriegsgerichts, Kapitän z. S. Norris, verlas das Urteil: «Ich habe die grosse Freude, Kapitän Rupert Philip Lonsdale, Ihnen Ihren Säbel zurückzugeben.»

Auch Kapitänleutnant Biet wurde freigesprochen.

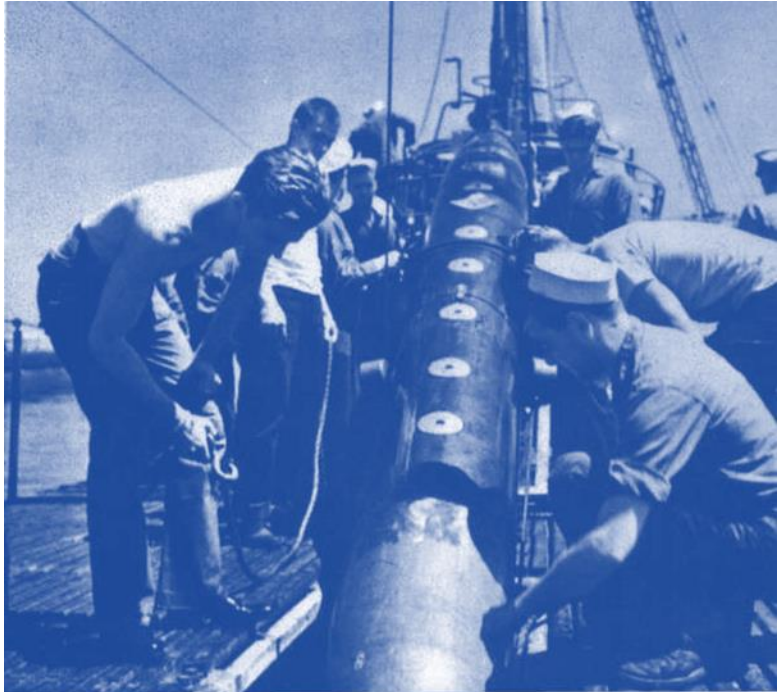
Der frühere Kommandant der «Seal» verzichtete auf seine Marinelaufbahn und ging als Pastor nach Kenya. Im Jahre 1958 kehrte er nach England zurück und hofft nun, dass eines Tages ein neues U-Boot den Namen «Seal» erhalten werde ...

Die «Shark» erlitt am 6. Juli ein ähnliches Schicksal wie die «Seal». Sie wurde, als sie vor der norwegischen Küste über Wasser fuhr, von den Bomben eines Flugzeugs versenkt. Ihre Besatzung geriet in Kriegsgefangenschaft.

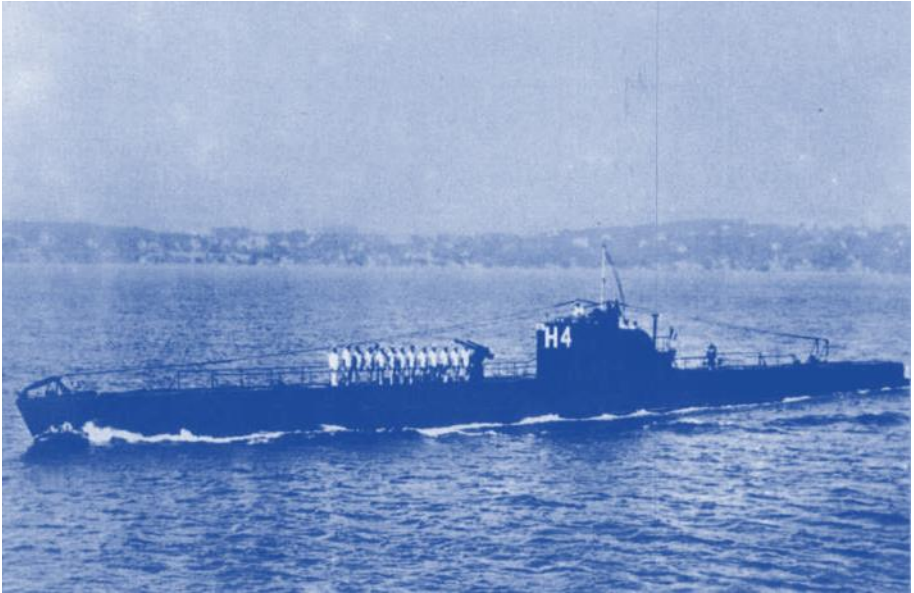
Die Verluste in den Reihen ihrer U-Boote zwangen die Britische Admiralität, ihre Boote, die vor Trondheim die «Gneisenau» abfangen sollten, zurückzuberufen. Die sehr kurzen Nächte erschwerten das Aufladen der Batterien, auch war die deutsche Luftaufklärung beträchtlich verstärkt worden.



1
*Deutsches
U-Boot bei
stürmischer
See im
Atlantik*



2
*Eine ameri-
kanische Besat-
zung bei Über-
nahme von
Torpedos*



3 Das französische U-Boot «Rubis»

4 Dönitz in seinem Stabsquartier am Boulevard Suchet, Paris



DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

Dass die Deutschen das britische Codebuch besaßen und die englischen Funksprüche entziffern konnten, war an der Vernichtung des holländischen U-Bootes «O13» sowie der britischen Boote «Salmon», «Narwhal», «Thames» und «Spearfish», die zwischen Juni und August ausliefen, sicherlich mitschuldig⁴.

Die Engländer änderten ihre Operationspläne. Sie zogen ihre Boote aus den norwegischen Gewässern, in denen die Deutschen die Oberhand hatten, ab und setzten sie im Golf von Biskaya, in der Nordsee und auf den Fahrtrouten im Atlantik ein. Dort konnten sie mit viel zahlreicheren Gelegenheiten zum Angriff rechnen.

Die französischen U-Boote

Am 20. Februar 1940 verlangte Churchill vom französischen Admiral Darlan die Beistellung von acht 600-t-U-Booten. Unter dem Oberkommando von Sir Max Horton übernahm Kapitän z. S. Belot das Kommando über sie.

Diese acht Boote: «Orphée», «Antilope», «Sibylle», «Amazone» von der 16. U-Boot-Division, «Doris», «Thetis», «Circé», «Calypso» von der 13. U-Boot-Division und das Mutterschiff «Jules Verne» sollten es den Engländern erleichtern, sich aus den deutschen und den dänischen Seeräumen wie aus den norwegischen Fjorden zurückzuziehen und die Tätigkeit weiter in den Norden, in die Gewässer von Tromsø und Narvik, zu verlegen. Diese Boote waren aber für derartige Unternehmungen nicht geeignet, weil sich ihre grossen Reserve-Treibstofftanks aussenbords befanden. Es war deshalb zu befürchten, dass nach Wabo-Treffern das in diesen Behältern gelagerte Heizöl auslaufen würde. Man liess daher diese Tanks leer, was aber den Fahrbereich der Boote um ein Drittel verminderte.

Gleich zu Kriegsbeginn dachte Sir Max Horton an die vier 1'500-t-Boote der 2. U-Boot-Division, von denen er annahm, dass sie für Patrouillenfahrten in den norwegischen Fjorden geeignet waren. Sie waren der Britischen Admiralität gut bekannt: Die «Casabianca» und die «Sfax» hatten an dem grossen Geleitzug HX 11 von Halifax nach England, Anfang Dezember 1939, teilgenommen, während die «Achille» und die «Pasteur» zur

Begleitung des schnellen Geleitzuges HXF 12 (10 Frachter) und des Konvois HX 12 gehört hatten. Sie waren dabei in Eisstürme geraten, wobei die Handelsschiffe im Nebel verlorengegangen waren und erst später wiedergefunden wurden. Aber auch die britischen U-Boote hatten gegen die gleichen Schwierigkeiten anzukämpfen, so dass sich die Admiralität entschloss, U-Boote im Geleitschutz nicht mehr zu verwenden.

Gemeinsam mit dem Kapitän Belot entwarf Sir Max Horton folgenden Plan:

Vier U-Boote sollten gemeinsam aus Dundee in die norwegischen Gewässer auslaufen und sich an einem bestimmten Ort in zwei Gruppen teilen. Die «Casabianca» (Kkpt. Sacaze) und die «Achille» (Kptlt. Moreau) hatten vor den Fjorden Salborn und Kors, auf der Südroute nach Bergen, die «Sfax» (Kptlt. Groix) und die «Pasteur» (Kptlt. Merts) im Karmsund, vor Stavanger, zu patrouillieren. Vorausgesetzt wurde, dass der Schiffsverkehr der Deutschen sehr lebhaft sein und zu Angriffen sich reichlich Gelegenheit bieten werde. Es war aber damit zu rechnen, dass sich dieser Verkehr auf den inneren Routen und zwischen den zahlreichen Inseln, also in einem schwierigen Fahrwasser, abwickeln werde.

Die «Casabianca» hatte einen englischen Verbindungsoffizier und zwei Unteroffiziere der British Navy, durchwegs U-Boot-Männer, und einen norwegischen Piloten an Bord zu nehmen. Unglücklicherweise erlitt jedoch die «Pasteur» beim Auslaufen eine Havarie. In der starken Strömung des Tay-Flusses beschädigte die «Achille» mit ihrer Steuerbordschraube das achtere Tiefenruder der «Pasteur», so dass die «Pasteur» im Hafen bleiben musste. So zählte die französische U-Boot-Flottille nur noch drei Einheiten ...

Die grosse Gefahr für diese mit 16 bis 18 kn über Wasser laufenden U-Boote sind die treibenden Minen.

«Gegen 08.00 Uhr höre ich den Backbord-Ausguck rufen: ‚Mine ober Wasser!‘⁵ Ich will manövrieren, aber es ist zu spät. Die Mine ist schon dwars, ihre leuchtenden Stachel wie die eines Igels drohend nach oben gerichtet.

Grundsätzlich sieht das internationale Recht vor, dass Minen, die sich von ihrer Verankerung losgerissen haben, sich selber desaktivieren sollen.

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

Aber ich war mir trotzdem nicht sicher, ob es bei Berührung dieser Stachel nicht doch um das stolze Boot geschehen sein werde.

Die Mine treibt beim Boot vorbei, aber eine andere kommt in Sicht.» Korvettenkapitän Sacaze lässt sogleich das 13-mm-Zwillings-MG bemannen. Nachdem die Mine das Boot passiert hat, prasselt eine Salve auf sie nieder. Sie detoniert, und ein Eisenstück saust über die Köpfe der Männer auf dem Achterdeck.

Am 19. April verabschiedet sich die «Casabianca» von der «Sfax». Am 21., kurz vor 4 Uhr, sichtet Sacaze die norwegische Küste und geht auf Tauchkurs. Um 7.20 Uhr befindet sich das Boot vor dem Leuchtturm von Sloters am Eingang zum Selbjorn-Fjord. «Das Wetter ist schön, die See ist, besonders im Fjord, spiegelglatt. Die grauen, mit Moos überzogenen Felsen nehmen im grellen Sonnenlicht zauberhafte Farben an. Die Ufer sind steil, an ihren Wänden ist das Meer 400 m tief.»

Diese poetischen Zeilen wird Sacaze allerdings erst später schreiben. Im Augenblick aber trägt er in das Schiffstagebuch ein: «22. April; Wind NW 2, klarer Himmel, ruhige See, mondklare Nächte. 03.48 Uhr getaucht. 06.45 Uhr dunklen, kugelförmigen Körper auf dem Wasser gesichtet, könnte ein U-Boot sein. Keine Horchgeräusche. 08.45 Uhr Detonation in der Ferne. Patrouillenfahrt vor Kors-Fjord. 14.58 Uhr Schraubenlärm, Peilung 66°. Durch Sehrohr graues Wachschiiff (Motortorpedoboot) beim Fjordeingang gesichtet, dürfte ein deutsches S-Boot sein. 15.55 Uhr zwei Heinkel, Peilung 157°. 16.55 Uhr wieder das S-Boot gesichtet. 21.25 Uhr auf getaucht...»

Der Tag verging mit «Tauchen» (03.30 Uhr) und «Auftauchen» (21.24 Uhr). Zwischendurch hörte man den Motorlärm zweier Flugzeuge ... Der norwegische Pilot Helwig ist vom Anblick seiner Heimat tief berührt. Er bittet, an Land gehen zu dürfen, um «seine kleine Frau zu überraschen».

Drei Tage lang hat nun das U-Boot die norwegische Küste beobachtet, bei Tag getaucht, des Nachts in Überwasserfahrt. Es hat Fischerfahrzeuge gesichtet, hat ihnen aber unter Wasser ausweichen können. Aber es hat sich noch immer kein Ziel blicken lassen.

25. April. Die «Casabianca» läuft in den Selbjorn-Fjord ein und schlängelt sich durch den 1 sm langen Darm des Lungeln, im Inneren des Bjorne-

Fjords, wo die 1-kn-Strömung das Boot ein wenig versetzt. Sacaze muss hoffen, dass ihm hier kein feindliches Schiff über den Weg läuft, weil er wegen der geringen Entfernung den Torpedo nicht abfeuern könnte: Eine besondere Vorrichtung sperrt in den ersten 200 m des Torpedolaufs den Zündmechanismus, da sonst die Detonation das Boot selbst gefährden könnte ...

Vom 25. bis zum 28. April führt die «Casablanca» drei Patrouillenfahrten innerhalb der Fjorde durch, ohne auch nur ein einziges Schiff zu sehen. Helswig kann seine Landsleute auf den Strassen, die neben den Fjorden entlangziehen, reden hören, und am Abend tönen die Melodien einer Ziehharmonika zum Boot herüber.

«Das sind Deutsche», meint Helswig, «die Norweger spielen nicht Ziehharmonika.» Wie schade, dass Helswig nicht die Bootsbesatzung zu einem kleinen Fest in seinem Hause einladen kann!

Um Mitternacht des 28. April wendet Sacaze, der sich sehr darüber ärgert, dass er seine Torpedos nicht an den Feind gebracht hat, zur Rückfahrt...

In Dundee traf er die «Sfax» und die «Achille» beim Mutterschiff «Jules Verne». Die «Sfax» war zwei kleinen Transportschiffen begegnet, aber diese waren ausserhalb der Laufweite der Torpedos geblieben. Die «Achille» hatte ihren Kameraden «Sfax» am 24. April, 1 Uhr, nur knapp verfehlt. Die Einsatzgebiete der U-Boote lagen einander viel zu nahe.

«Ich habe wohl gezögert», sagte Moreau in der Offiziersmesse. «Und ich hatte keine Ahnung davon!» meinte Groix.

Im Skagerrak

Zehn Tage nach ihrer Rückkehr, der auch bei den Engländern üblichen Ruhepause, mussten die französischen U-Boote wieder auslaufen. Die «Casablanca» legte am 9. Mai, 17.30 Uhr, ab und ging in See. Als sie sich am 15. Mai, 2 Uhr, auf der Höhe von Lindesnes vor der Einfahrt in das Skagerrak befand, wurde sie von einem deutschen Schnellboot geortet und mit Bomben beworfen. Dies wäre für Sacaze und den britischen Verbindungsoffizier nicht weiter beunruhigend gewesen, wenn sie nicht das

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

«tüt... tüt...» der Mikrophone gehört hätten. Besass der Gegner denn ein Asdic oder ein diesem Apparat ähnliches Gerät mit Ultraschall und hohen Frequenzen? Oder war vielleicht an Bord der «Seal», die den Deutschen am 5. Mai in die Hände gefallen war, der Chiffreschlüssel gefunden worden?⁶

Die «Casabianca» entkam ihrem Angreifer. Sie steuerte sehr geschickt gegen die deutsche Küste und lief in das Skagerrak mit seinen geringen Tiefen ein, während der Feind glaubte, sie sei gegen See hin entflohen. Im deutschen Wehrmachtsbericht hiess es: «Am 17. Mai wurde in der Nordsee ein französisches U-Boot angegriffen und wahrscheinlich versenkt.» Die Besatzung konnte aber erst nach einer 45stündigen Unterwasserfahrt wieder aufatmen.

Aber man sollte von der «Casabianca» noch hören ...!

Die «Achille» wurde von einem Flugzeug mit Bomben beworfen. In der Nacht vom 15. auf den 16. Mai, 22.55 Uhr, detonierten 6, um 00.17 Uhr noch weitere Bomben neben ihr. Nach 52 Stunden Tauchfahrt musste sie zum Aufladen ihrer Batterien wieder über Wasser gehen. Dies war aber ihr Unglück. Vor der englischen Küste wurde sie von einem britischen Flugzeug mit 5 Bomben zu je 125 kg getroffen, schwer beschädigt und musste Brest anlaufen⁷.

Am 22. Mai war die 2. U-Boot-Division wieder in ihrem Heimathafen Dundee versammelt. Am 6. Juni verliess die «Jules Verne» mit acht französischen Booten diesen Hafen mit dem Bestimmungsort Brest. Auch die «Casabianca» und die «Achille» waren darunter. Der U-Boot-Minenleger «Rubis», der auf schwierige Unternehmungen zurückblicken konnte, blieb zurück. Er hatte seine Minen vor dem norwegischen Hafen Egersund, in den Gewässern von Stavanger und im Inneren der Passage von Bergen gelegt. Nachdem die «Rubis» am 21. Juni, zwei Tage vor dem deutsch-französischen Waffenstillstand, zu einem neuen Unternehmen aus Dundee ausgelaufen war, legte sie, trotz scharfer Überwachung dieser Gebiete durch deutsche Flugzeuge und Wachboote, ihre «Eier» am 26. acht sm im Kanal von Ytte-Fjord und vor Trondheim. Ihr Kommandant, Kapitänleutnant Cabanier, nahm den Waffenstillstand einfach nicht zur Kenntnis. «Ich habe den Bericht über Ihre soeben durchgeführten Patrouillenfahrten mit Interesse und Erleichterung zur Kenntnis genommen und beglückwünsche Sie

zu Ihrer letzten Kreuzfahrt, bei der Sie einen so grossen Erfolg errungen haben, auf das Wärmste. Sie erwiesen der Sache der Verbündeten einen grossen Dienst.»

So lautete die Botschaft, die Sir A. Dudley P.R. Pound, Erster Lord der Admiralität und Oberbefehlshaber der Royal Navy, an den Kapitänleutnant Georges Cabanier⁸ zu einem Zeitpunkt richtete, als Frankreich kapitulierte.

Die «Rubis» trat unter den Befehl des Kapitänleutnants Rousselot und setzte ihre gefährvolle Tätigkeit fort. Sie zählte 15 überprüfbare Erfolge, ohne die Schiffe des Feindes zu zählen, die auf eine der in 22 Einsätzen ausgelegten 629 Minen geraten waren. Die «Rubis» erwies sich für die Engländer als umso wertvoller, weil Grossbritannien nur wenige U-Boot-Minenleger besass. Im übrigen war dieses U-Boot das erste Schiff der Seestreitkräfte des freien Frankreich.

Inzwischen fanden in den Fjorden und im Landinneren von Norwegen noch weiter Kämpfe statt. Am 10. April hatten englische Seestreitkräfte die deutschen Kriegsschiffe vor Narvik angegriffen und 7 Zerstörer versenkt. In Namsos und in Andalsnes wurden britische und französische Truppen gelandet, um Trondheim zurückzuerobern. Dies gelang aber nicht, weil die Deutschen Verstärkungen aus Oslo und Lillehammer heranholten. Am 28. April verlagerte sich die Schlacht um Norwegen in den Norden von Narvik, wo sich General Béthouart mit der 22. französischen Jägerbrigade, zwei Bataillonen der Fremdenlegion und zwei polnischen Bataillonen auszeichnete⁹.

Die Krise der Torpedos

Ungeduldig erwartete Dönitz in Kiel Meldungen über die Erfolge seiner U-Boote. Obwohl die Anzahl der Schiffe, die von den Alliierten für Truppentransporte und Materialnachschub nach Norwegen eingesetzt wurden, gross war, und obwohl aus den Meldungen der deutschen Geheimagenten hervorging, wie wichtig der Schiffsraum für die Feindmächte war, blieben Siegesmeldungen der U-Boote aus.

Zwischen dem 1. und dem 10. April musste der B.d.U. in den Berichten seiner U-Boot-Kommandanten Sätze lesen wie etwa: «4 Torpedos gegen

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

die ‚Warspite‘ ohne Erfolg» ... oder «4 Torpedos gegen Transportschiffe verschossen, kein Treffer» ...

Alles in allem: 4 Angriffe gegen die «Warspite», 14 gegen Zerstörer, 10 gegen Transportschiffe... und sie alle waren vergeblich geblieben, weil die Torpedos entweder wirkungslos unter den Schiffen durchliefen oder schon vorher detoniert waren.

Diese überraschende Tatsache war besonders im Hinblick auf die Moral der Besatzungen niederschmetternd. Es war so, als würde ein an sich vorzügliches Gewehr an zahlreich vorhandenem Wild dauernd vorbeischießen.

Es war klar, dass die mit magnetischer Zündvorrichtung versehenen Torpedos Fehler aufwiesen: Am 11. April waren von 12 Torpedos, die von den U-Booten U 25, U 48 und U 51 abgefeuert worden waren, 8 zu früh detoniert, und von den 15, die Prien auf Transporter in einem Fjord verschossen hatte, hatten alle das Ziel verfehlt¹⁰.

Am 11. April beschloss Dönitz, die Funkstille zu brechen¹¹. Dies war nicht gefährlich, eher das Gegenteil, denn es konnte dem Gegner Angst einjagen, dass in seiner Nähe U-Boote operierten.

Zwischen dem B.d.U. einerseits und der Torpedo-Inspektion wie auch den Arsenalen andererseits kam es zu heftigen Auseinandersetzungen. Die Erzeugungsstätten der Torpedos hielten daran fest, dass das von ihnen gelieferte Material in Ordnung sei. Dönitz, der Mathematiker und Pedant, legte Statistiken an; diese Arbeit dürfte während der Schlacht um Norwegen seine meiste Zeit beansprucht haben.

Man griff auf die Torpedos mit Aufschlagzünder zurück, ohne die Magnet-Torpedos ganz aufzugeben. Der Konteradmiral gab für die Art ihres Einsatzes sehr genaue Weisungen heraus¹². Aber alle diese Anordnungen erwiesen sich als unwirksam, und die U-Boote vermochten auch weiterhin nicht, ihre früheren Erfolge zu erreichen. Wenn die verbitterten und unzufriedenen Kommandanten von ihren Unternehmungen zurückkamen, nachdem sie alle ihre Torpedos nutzlos verschossen hatten, sprachen sie von nichts anderem als von ihrer Enttäuschung über die verfluchten Torpedos, die zu einem Schandfleck in der ruhmreichen Geschichte der U-Boot-Waffe geworden waren. Die Lage war ernst.

Die Auseinandersetzungen mit der Torpedo-Inspektion wurden immer

häufiger. Die magnetische Zündung wirkte wohl auf hoher See, nicht aber in den Fjorden. Man dachte schon an die Temperaturunterschiede im Wasser, das in den Fjorden kälter war als im offenen Meer. Auch die Verschiedenheiten in der Dichte des Wassers konnten das Funktionieren der Torpedos beeinflussen. Dönitz fand, dass in den nördlichen Breiten der Zündmechanismus völlig versagte, und änderte die früher an die U-Boot-Kommandanten ergangenen Befehle ab. Widerwillig sandte er neue Instruktionen aus, von denen er selber wusste, dass es schwierig sein werde, sie zu verstehen, geschweige denn ihnen nachzukommen.

Am 18. April meldete auch U 37 Frühzündungen seiner Torpedos, und am 19. griff U 47 die «Warspite» mit zwei auf 8 m Tiefe eingestellten Torpedos an, von denen einer schon vor dem Ziel, der zweite erst, nachdem er es unterlaufen hatte, zündete. Niemals war ein Schiff so oft von U-Booten angegriffen worden wie die «Warspite»! Am gleichen Tag feuerte U 65 einen Torpedo gegen den Kreuzer «Emerald», der schon 22 Sekunden nach Verlassen des Rohres zündete. Diese Torpedos waren zu einer Gefahr für die Boote selbst geworden.

Am 20. begegnete Priens U 47 ein m nach Norden steuernden Geleitzug und griff ihn nicht an, weil der Kommandant überzeugt war, dass die Torpedos das Ziel nicht treffen würden. Vorher hatte er auf Transportschiffe, die vor Anker lagen, 8 Torpedos ohne Erfolg verschossen. Sie hatten alle das Ziel unterlaufen, ohne zu zünden. Da die Torpedos nach den internationalen Vorschriften sich nach Beendigung ihres Antriebs selbst deaktivieren müssen, gingen sie bis auf einen, der am Strand detonierte, auf dem Meeresboden verloren.

Prien erklärte dem B.d.U. rundweg, dass man ihm nicht noch einmal zumuten könne, mit einem Holzgewehr in den Kampf zu ziehen.

Der Admiral regte seine Offiziere dazu an, ihre Meinung ganz unumwunden zu äussern. Er, der selbst ein ehemaliger U-Boot-Kommandant war, wusste, dass zur See die Verleugnung oder das Fehlen eines Charakters nur schädlich sein könne.

Während dieser Zeit hatte der am 21. Dezember 1939 zum Torpedospektor ernannte Konteradmiral Kummertz alles daran gesetzt, die Ursa-

DIE SCHLACHT UM NORWEGEN

chen für die Mängel an den Torpedos herauszufinden. Grossadmiral Räder stellte einen Untersuchungsausschuss zusammen. Am 23. Juli 1940 veröffentlichte der Oberbefehlshaber der Marine ein Dienststück, das eine Darstellung der an den Torpedos festgestellten Fehler beinhaltete, wie sich diese bei den Untersuchungen des Ausschusses herausgestellt hatten. Die für die Übernahme der Torpedos Verantwortlichen wurden vor ein Kriegsgericht gestellt. Damit hörten die «Versager» aber nicht auf.

Im Juni 1940 verwendeten die U-Boote nur noch Torpedos mit Aufschlagzündung. Man schrieb diesen Rückschlag der nicht genügend kritischen Einstellung des Untersuchungsausschusses zu seinen eigenen Wahrnehmungen zu. Jedenfalls versenkten die U-Boote im März nur 47.000, im April 31.000 und im Mai 48.000 BRT alliierten Schiffsraum. Nach den Schätzungen des B.d.U. hatten sie 150.000 BRT verfehlt¹³.

Im April wurden 7 deutsche U-Boote vernichtet, und diese Summe wäre sicherlich geringer ausgefallen, wenn sich nicht die Boote U 27 und U 39 durch die Frühzündler ihrer Torpedos verraten hätten. Die U-Boote hätten die Transporte von alliierten Truppen verhindert oder zumindest stören können, so aber ging für die Engländer und die Franzosen kein einziger Truppentransporter verloren.

Wenn auch die Schlacht um Norwegen, um diese «Erde des Schicksals», wie Hitler sie nannte, für die Alliierten mit einer Niederlage geendet hatte, ging der Krieg trotzdem in den norwegischen Fjorden weiter; es war nur der Hauptkriegsschauplatz, der sich verlagert hatte.

V

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

«Die Engländer geben nie auf halbem Wege auf, sie gehen bis zum Ende.» *Karl Dönitz*

Erste Phase: Juni 1940 bis Dezember 1940

Die Kommandanten und die U-Boot-Besatzungen waren wegen der geringen Erfolge, die sie in der Schlacht um Norwegen erzielt hatten, unzufrieden, verärgert und missmutig in die Liegehäfen Wilhelmshaven und Kiel zurückgekehrt¹. Sogleich hatten die Werften mit den Instandsetzungsarbeiten begonnen, weshalb sich kurze Zeit kein einziges Boot in See befand. Andererseits hatten die Engländer den überwiegenden Teil ihrer Boote im Ärmelkanal, wo sich nichts ereignete, zusammengezogen.

Ohne Begeisterung und ohne allzu grosse Hoffnungen bereitete Dönitz seine U-Boote für die Aktion «Seelöwe», die Landung deutscher Truppen in England, vor und unterwarf alle Besatzungen und die noch in Ausbildung begriffenen Männer einer neuerlichen Schulung.

Die Truppen über den Ärmelkanal und in die Strasse von Calais zu schaffen, um sie auf englischem Boden zu landen, war an und für sich schon eine sehr schwer zu lösende Aufgabe; sie dann noch mit Munition, Material und Lebensmitteln zu versorgen und die Verwundeten in die Heimat zurückzubringen, war noch viel schwieriger.

Um dies alles zu meistern, hätte es nicht nur einer langen Vorbereitungszeit, sondern auch der Luftherrschaft bedurft. Doch die Luftwaffe hatte die Schlacht über England verloren.

Grossadmiral Raeder stand vor anderen Problemen. Vor allem musste

er den Italienern in ihrem Kampf um die britischen Stützpunkte im Mittelmeer, Malta und Alexandrien, Hilfe bieten.

Um alle notwendigen Operationen durchführen zu können, hätten viel mehr U-Boote zur Verfügung stehen müssen.

Nach Ansicht des B.d.U. war der Angriff auf die maritimen Verbindungswege neben der Truppenlandung auf englischem Boden das einzige Mittel, Grossbritannien zum Frieden zu zwingen. «Um England friedensbereit zu machen», schreibt Dönitz, «blieb meiner Meinung nach ... der Kampf gegen seine Seeverbindungen. Damit würde England direkt getroffen. Auf sie war die englische Kriegführung unmittelbar und weitgehend angewiesen. Auf ihre ernsthafte Bedrohung musste die englische Politik unbedingt reagieren².»

Napoleon hatte ähnlich gedacht, aber nicht die Mittel besessen, die Kontinentalsperre lückenlos zu verwirklichen.

Die ersten Erfolge

Am 15. Mai 1940 sandte Dönitz ein U-Boot – U 37 (Kptlt. öhm) – in den Atlantik. Im Nordwestfen von Kap Finisterre war der Seeverkehr im Frieden sehr stark, und man konnte annehmen, dass er auch im Krieg lebhaft sein werde.

Wird sich der Magnet-Torpedo im Atlantik besser bewähren als in den norwegischen Fjorden? In angstvoller Ungeduld wartete Dönitz auf den Bericht des U-Boot-Kommandanten. Konnte öhm seine Aufgabe nicht erfüllen, dann war Hitlers Vertrauen in seine U-Boote endgültig dahin. Der Ausbau der U-Boot-Waffe würde verzögert, vielleicht sogar eingestellt werden. U 37 meldete, dass es neben einigen Versagern der Magnet-Torpedos auch Erfolge gegeben habe. Dönitz verbot daraufhin die weitere Verwendung dieser Type und ordnete den ausschliesslichen Einsatz von Torpedos mit Aufschlagzündung an. Den damit verbundenen Rückschlag im technischen Sinn musste man eben im Hinblick auf die besseren Ergebnisse der altmodischen Torpedos auf sich nehmen.

U 37 lief am 9. Juni mit Flaggengala und Triumph in Wilhelmshaven ein, nachdem es 47.000 BRT Schiffsraum versenkt hatte. Die Stimmung der Männer auf den U-Booten stieg wie das Barometer nach einem Sturm. Auf Befehl des B.d.U. gingen nun fast alle verfügbaren U-Boote in den At-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

lantik, wo sie sich zwischen Irland und Gibraltar verteilten. In den folgenden Monaten fielen ihnen zahlreiche Handelsschiffe zum Opfer.

Am 10. September wurden von 4 Booten 5 Frachter aus einem englischen Geleitzug heraus versenkt; in der Nacht vom 21. auf den 22. gingen 11 Handelsschiffe durch die Torpedos von 5 Booten zugrunde. In den Nächten vom 17. und 18. Oktober versenkten 6 U-Boote im Überwasserangriff aus 3 Geleitzügen nicht weniger als 38 Handelsschiffe! Und die Versenkungen stiegen von Monat zu Monat.

Diese U-Boot-Erfolge waren der deutschen Propaganda sehr willkommen. Mehrmals am Tage gab der Rundfunk nach den ersten Takten der 5. Symphonie von Beethoven die Zahl des neuerlich versenkten Schiffsraums bekannt, wobei propagandistische Übertreibungen nicht selten waren. «Wir packen die Engländer an der Kehle», verkündete Goebbels.

Alle diese Erfolge wurden im Nordwesten von Rockall, einer kleinen Insel nordwestlich von Irland, erzielt. Um in dieses Seegebiet zu gelangen, mussten die U-Boote die Strasse von Calais passieren, die von den Engländern *the Straits of Dover* genannt wird. Dort legten die beiden Minenleger «Adventure» und «Plover» in verschiedenen Tiefen viele Tausende von Minen, auf die dann auch in der ersten Oktoberhälfte die Boote U 12 und U 40 gerieten. U 16, das von einer Mine schwer beschädigt worden war, konnte sich am 24. Oktober bei Goodwin auf Strand setzen. Nur ein einziges U-Boot kam unbehindert durch die Sperre. Seither umfuhren die U-Boote auf ihrem Weg nach Rodcall Grossbritannien von Norden her, was zwar den Weg verlängerte, aber mehr Sicherheit und Aussichten auf Beute verhiess.

Der Angriff in der Nacht und über Wasser

Vielfach glaubt man, dass ein U-Boot immer unter Wasser fährt, getaucht seine Torpedos verschießt und nur auftaucht, um seine Batterien aufzufüllen und der Besatzung eine Atempause zu gönnen, während die Ventilatoren die Räume des Bootes durchlüften. Bis zum Jahre 1945 – dem Beginn

des Atomzeitalters – war das nicht so. Über Wasser fuhr das Boot 16 bis 18 kn, getaucht höchstens 7 kn. Es war wichtig, mit den feindlichen Geleitzügen Fühlung zu halten und den Gegner an backbord oder an steuerbord zu überholen, um aus einer günstigen Stellung angreifen zu können. Die geringe Höhe des Turmes verminderte die Gefahr des Gesichtetwerdens, das Boot näherte sich dem Ziel bis an die Grenze des Entdecktwerdens.

Die Angriffe fanden in der Nacht statt. Bei Tag anzugreifen, war zwar kühn, aber wegen der Geleitfahrzeuge gefährlich. Gewöhnlich führten die Torpedierungen zu einem Durcheinander in der Fahrordnung der Handelsschiffe, die, im Zick-Zack-Kurs laufend, einander behinderten, ja sogar rammten. Nach der Aktion suchte das U-Boot schleunigst das Weite und tauchte nur ganz tief, wenn ein Geleitzerstörer erschien. Das Kriegstagebuch des Kapitanleutnants Kretschmer schildert ein solches Unternehmen³:

«18. Oktober. 23.30 Uhr. Ich greife nun den rechten Flügel des vorletzten Gliedes an. Bugschuss auf grossen Frachter. Da der Dampfer zuzackt, geht der Torpedo vorn vorbei und trifft dessen noch grösseren Nebenmann nach einer Laufstrecke von 1'740 m. Dieses Schiff, etwa 7'000 BRT gross, wird in der Höhe des vorderen Mastes getroffen und sinkt mit dem Vorschiff schnell bis zur und unter die Wasseroberfläche, da anscheinend zwei Laderäume volllaufen.

23.55 Uhr. Bugschuss auf grossen Frachter, etwa 6'000 BRT, Entfernung 750 m. Treffer vorderer Mast. Der Torpedo-Detonation folgt unmittelbar eine durch eine hohe Stichflamme begleitete Explosion, die das Vorschiff bis zur Brücke auf reisst und deren Qualmwolke etwa 200 m hoch steht. Vorschiff anscheinend gebrochen. Schiff brennt weiter mit grünlicher Flamme.

19. Oktober. 00.15 Uhr. Drei Zerstörer nähern sich dem Schiff und suchen in Dwarlinie die Umgebung ab. Ich laufe mit äusserster Kraft ab nach Süd-West und gewinne bald wieder Anschluss an den Geleitzug. Es sind dauernd Torpedo-Detonationen anderer Boote zu hören. Die Zerstörer wissen sich nicht zu helfen und schiessen dauernd zu ihrer Beruhigung Leuchtgranaten, die aber in der hellen Mondnacht nicht viel ausrichten. Ich fange nun an, den Geleitzug von achtern abzubauen.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

01.38 Uhr. Bugschuss auf grossen, tiefbeladenen Frachter von etwa 6'000 BRT, Entfernung 945 m. Treffer am vorderen Mast. Schiff sinkt in der Detonation.

01.55 Uhr. Bugschuss auf den nächsten grossen Dampfer von etwa 7'000 BRT. Entfernung 975 m. Treffer am vorderen Mast. Schiff sinkt innerhalb von 40 sec.»

Wie konnte dies alles während der Aktion so genau festgestellt werden? Ein Unteroffizier hatte in der Zentrale die Seekarte vor sich ausgebreitet. Auf ihr wurden die Befehle des Kommandanten vermerkt, was nicht nur eine schnelle Auffassungsgabe, sondern auch eine genaue Kenntnis der Taktik erforderte. Nach dem Angriff wurden die Aufzeichnungen auf der Karte vom Kommandanten für seine Meldung ausgewertet.

Das goldene Zeitalter der U-Boote (Lorient)

Als die Deutschen nach dem Waffenstillstand vom 22. Juni 1940 die französische Küste von Dünkirchen bis Hendaye besetzten, erweiterte sich der Wirkungskreis ihrer U-Boote beträchtlich.

Dönitz begriff sogleich die Wichtigkeit der Häfen von Brest und Lorient als Stützpunkte für seine Einheiten. Endlich konnten auch die kleinsten unter ihnen – die 250-t-Boote – die Sachgasse der Nordsee verlassen und sich an der Bedrohung der Schiffahrtswege des Gegners beteiligen.

Am 23. Juni 1940 verliess Konteradmiral Dönitz Sengwarden und begab sich an Bord eines Junkers-Flugzeugs nach Lorient...

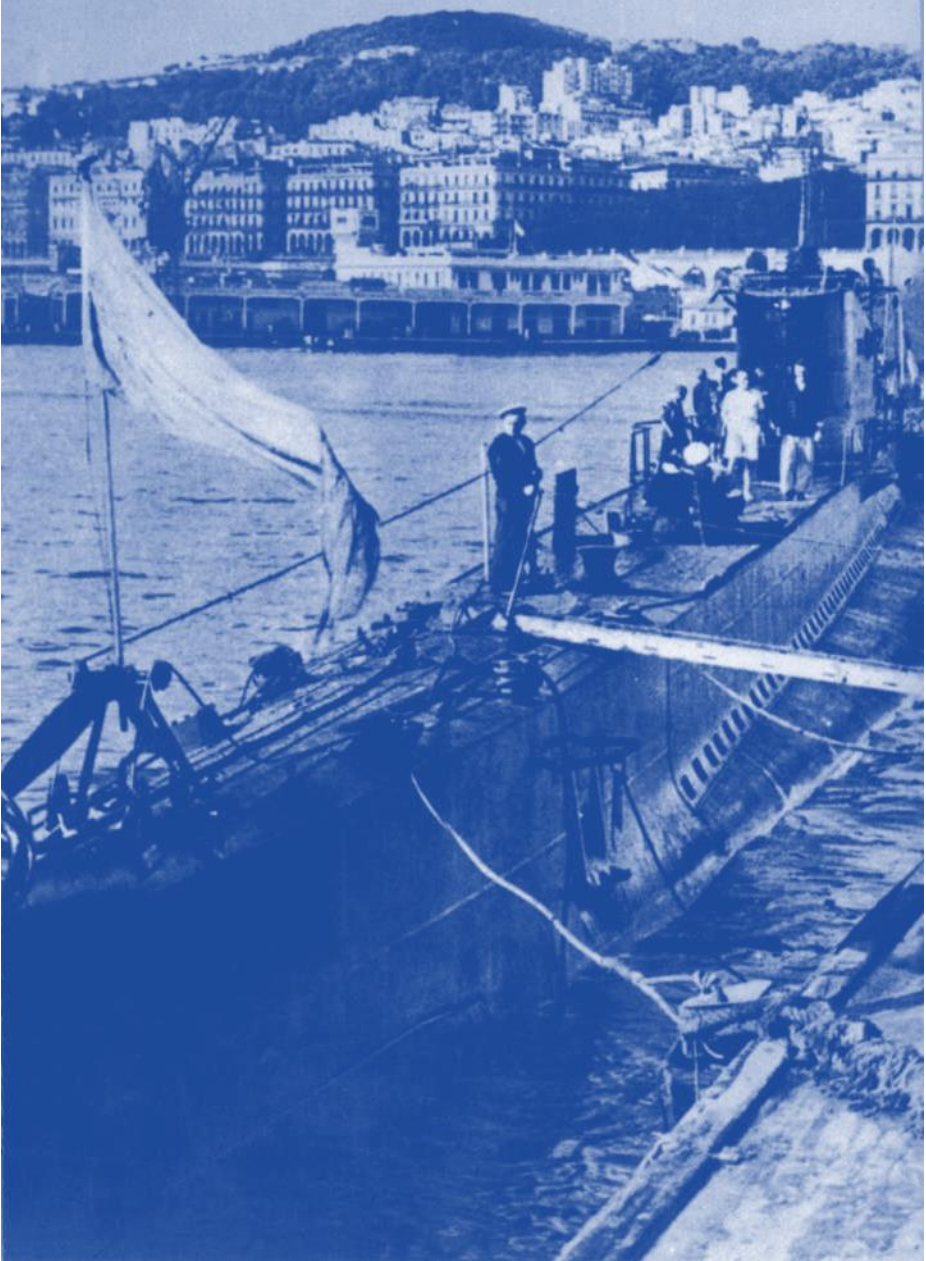
Unverzüglich lässt er in Keroman einen U-Boot-Liegehafen errichten, in dem die Boote zwischen ihren Feindfahrten einen schützenden Unterschlupf in Betonbunkern mit meterdicken Wänden und Decken finden. Die Besatzungen werden in Hotels und in der Musikakademie der Stadt untergebracht. In Kernevel befindet sich die Befehlsstelle des B.d.U. Er selbst berichtet über sie⁴:

«In meiner Befehlsstelle in Frankreich wurden die U-Boot-Operationen in den beiden sogenannten ‚Lagezimmern‘ bearbeitet. Hier fanden die täglichen Lagevorträge statt und fielen alle Entscheidungen über die U-Boot-Kriegführung. Die dafür benötigten Seekarten bedeckten die Wände. Mit Nadeln oder Fähnchen waren die U-Boot-Positionen und die uns bekannten

Angaben über die Feindlage, wie z.B. erwartete Geleitzüge und ihre Wege oder Räume und Reichweiten der gegnerischen Abwehr daraufgesteckt oder eingezeichnet. Die Karten wurden ergänzt durch graphische Darstellungen. Sie betrafen z.B. die vom geographischen Ort der Befehlsstelle abweichenden Tag- und Nachtzeiten in den Operationsgebieten, Meeres- und Gezeitenströmungen, die Eis- und Nebelverhältnisse, besonders im Nordwest-Atlantik, tägliche Wetterlagen, vorhandene Seeausdauer der im Einsatz stehenden sowie Werft- und Auslauftermine der in den Häfen befindlichen U-Boote und derartige Dinge mehr...

Neben den Lagezimmern befand sich unser sogenanntes ‚Museum‘. Hier waren an den Wänden im Wesentlichen die graphischen Darstellungen über Versenkungen, U-Boot-Verluste und durchgeführte Geleitzugoperationen aufgehängt. Vor allem war hier die Wirksamkeit unserer Kriegführung zur Kontrolle bildhaft aufgezeichnet. Das Potential der U-Boote, d.h. die durchschnittliche Versenkungszahl pro Seetag, war in Kurven dargestellt. Es konnte in Bruttoregistertonnen nur nach den Erfolgsmeldungen der U-Boote berechnet werden. Wenn auch diese Meldungen erfahrungsgemäss im Allgemeinen etwas nach oben verschätzt waren ... gaben sie doch über die relative monatliche Zu- oder Abnahme des Potentials ein zutreffendes Bild.»

Der Konteradmiral ging mit seinem getreuen Stabschef Godt von einem Zimmer in das andere und beriet sich mit den Offizieren seines Stabes. Es bedrückte ihn, wenn die U-Boote bei allzu schlechtem Wetter nicht auslaufen konnten, und er war besorgt, wenn sich die Meldungen seiner Boote verzögerten oder wenn sie gar ausblieben. Er kannte alle Offiziere, die Kommandanten, die LOs (Ingenieure), denen die Betreuung der Maschinenanlagen, das Auffüllen der Batterien und die Tauchmanöver und Tauchfahrt des Bootes oblag, die WOs (Wachoffiziere), ja sogar die Fähnriche, denen bei einem Artilleriegefecht die Feuerleitung oblag. Kernevel mit seinen Offizieren und Sekretärinnen, den «blauen Mäusen», war eine Welt für sich. Ein wenig weiter, an der Mündung des Ter-Flusses, standen die drei riesigen Betonbunker, die bis zu 13 Boote beherbergen konnten. Sie waren von den Ingenieuren der Organisation Todt geplant und von französischen



5 *Das französische U-Boot «Casablanca» im Hafen von Algier. Die Aufnahme wurde im November 1942 nach der geglückten Flucht der «Casablanca» aus Toulon aufgenommen*



6 Dönitz überreicht einem U-Boot-Kommandanten (Endrass) das Ritterkreuz

7 Admiral Nimitz lässt sich eine Besatzung vorstellen. Neben ihm Admiral Lockwood der die amerikanischen U-Boote im Pazifik befehligte



DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Arbeitern errichtet worden. Ursprünglich waren die Deutschen mit diesen Arbeitern zufrieden, aber dann ...

Wenn das U-Boot von der Feindfahrt zurückkam, wurden sein Kommandant und seine Besatzung von den Offizieren und Mannschaften an Land empfangen. Die Männer auf den Booten standen, so wie sie waren, unrasiert, mit verwildertem Bartwuchs und in Arbeitsuniformen, die vom Meersalz und Olflecken glänzten, ausgerichtet an Deck. Dann begrüßte Dönitz selbst oder sein Stellvertreter den Kommandanten mit Handschlag.

Bald waren die Bootsnummern und die Namen der Kommandanten allgemein bekannt. Man veranstaltete ein kleines Fest, bei dem deutsche Mädchen den Kommandanten und die Besatzung mit Blumen begrüßten. Abends wurde dann – und nicht wenig – getrunken und gesungen. Aber es gab auch ernstere Dinge zu erledigen, vor allem die Meldung über den Verlauf der Unternehmung. Sie war nicht etwa nur eine blosse Schilderung dessen, was nacheinander geschehen war, oder eine Abschrift des Kriegstagebuches. Es mussten aus ihr vielmehr auch viele andere Einzelheiten ersichtlich sein, wie z.B. die Erfahrungen mit dem Material, die Beurteilung der Taktik, die Stimmung unter der Besatzung ... tausend Dinge, die der B.d.U. immer sehr aufmerksam verfolgte.

Dönitz, Godt und die anderen Offiziere des Stabes studierten die Berichte der Kommandanten genau. Über ihren Inhalt wurde gemeinsam geurteilt, es wurde gelobt und kritisiert. Und immer verlangte Dönitz, dass jeder seine Meinung unverhüllt äussere.

Es kam vor, dass ein von der Feindfahrt ermüdet und durch sie nervös gewordener Kommandant oder ein Choleriker aus Veranlagung in erregtem Ton über die Werften und ihre Ingenieure zu fluchen begann, die den Männern an der Front, die Tag für Tag ihre Haut zu Markte trugen, fehlerhaftes Material lieferten. Dann versuchte der Konteradmiral den Aufgeregten zu beruhigen, indem er sich seine Beschwerden aufschrieb. Wenn aber der Erboste in seiner Erbitterung zu weit ging, stand Dönitz auf und klopfte dem Offizier besänftigend auf die Schulter, wobei er sagte: «Sie gehen zu weit, mein Lieber!»

Die Kommandanten und Besatzungen gingen sodann auf Heimaturlaub, und nur einige Besatzungsmitglieder blieben zur Instandsetzung des Bootes

an Bord. Sie konnten sich dafür des Abends in den Gaststätten von Lorient schadlos halten.

Wenn die Urlauber von zu Hause zurückkehrten, fanden sie ihr Boot neu gestrichen, auf Glanz hergerichtet und vielleicht mit einer anderen Nummer vor. Diese war gewöhnlich höher als die frühere, um den Feind zu täuschen ... Man glaubte es wenigstens.

Die Offiziere und Mannschaften, die in Lorient Zurückbleiben mussten, schlugen zuweilen über die Stränge. Aber jeder gute Kommandant sah darüber hinweg, wenn seine Leute, solange das Boot im Hafen lag, übermütig wurden. In See jedoch herrschte unbarmherzige Disziplin, die nur durch die täglichen Gefahren, die allen Männern des Bootes gemeinsam drohten, aufgelockert wurde.

Die Jahresbilanz 1940

In den fünf Monaten vom Juni bis einschliesslich Oktober 1940 wurden in Anbetracht der Erfolge im Atlantik von den deutschen U-Booten 274 alliierte und neutrale Handelsschiffe mit insgesamt 1.395.298 BRT versenkt, also wesentlich mehr als im vorhergehenden gleichen Zeitraum mit seinen 128 Schiffen und 431.657 BRT. Das Schlechtwetter und die Reparaturarbeiten an zahlreichen Einheiten setzten die Zahlen für die Monate November und Dezember 1940 (69 Schiffe mit 359.203 BRT) herab, das Jahr schloss für die deutschen U-Boote jedenfalls mit einem bedeutenden Guthaben, denn sie hatten den gegnerischen Schiffsraum um 471 Schiffe mit 2.186.590 BRT vermindert, das sind im Monatsdurchschnitt ungefähr 183.000 BRT⁵.

Dönitz urteilte über die baulichen Gegenmassnahmen der Alliierten sehr nüchtern: «Die englischen und amerikanischen Werften konnten im Jahre 1940 monatlich schätzungsweise 200.000 BRT bauen. Eine Erhöhung dieser Bauquote war in den kommenden Jahren natürlich zu erwarten. Sie konnte aber nur allmählich anlaufen und wirkungsvoll werden ... Unsere Aufgabe musste demnach sein, so schnell wie möglich den feindlichen Schiffsraum zu versenken, d.h. als Voraussetzung dafür, so schnell wie möglich U-Boote, das Hauptkampfmittel in der Handelskriegführung, in der erforderlichlich grossen Anzahl zu schaffen⁶.»

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Die Zahl 200.000 im Monat war im Durchschnitt fast erreicht worden. Der B.d.U. dachte an die ungeheure Verlustzahl der Gegner, die hätte erzielt werden können, wäre die von ihm verlangte Anzahl von 100 U-Booten gebaut worden. Dass dieser Erfolg möglich gewesen wäre, konnte Dönitz angesichts der Tüchtigkeit seiner Kommandanten, der Prien, Herbert Schultze, Kretschmer, Schepke, Endrass, Liebe, Lüth, Frauenheim, Wohlfahrt, öhrn, Jenisch und vieler anderer als sicher voraussetzen.

Die britischen Verluste stiegen ebenso wie der Ausfall an deutschen U-Booten. Zwischen dem 3. September und dem 31. Dezember 1940 waren in der Nordsee und im Ärmelkanal durch die Wabos der Zerstörer und U-Jäger wie durch die Bomben von Flugzeugen 31 deutsche U-Boote versenkt worden. Zwei Boote wurden durch ihre britischen Artgenossen vernichtet: U 51 (Kptlt. Dietrich Knorr) am 20. August vor Belle-Isle und das italienische U-Boot «Tartini» am 15. Dezember von der «Thunderbolt» vor Verdon.

Dönitz setzte sich beim Grossadmiral Raeder dauernd schriftlich und mündlich dafür ein, dass der Ausbau der U-Boot-Waffe verstärkt werde. Der Grossadmiral leitete die Forderung des B.d.U. an den Führer weiter, von dem man wusste, dass er der Marine nicht günstig gesinnt sei. Beide Offiziere stiessen auf die Unzugänglichkeit Hitlers, die stille Feindschaft Görings und die sich eher unverhüllt zeigende Abneigung des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht, des Generalobersten Keitel. Diesen Männern kam bei ihrer ablehnenden Haltung zugute, dass sie stets in der Umgebung des Führers weilten und ihn daher entsprechend beeinflussen konnten. Der Marine wurden zwar 5 Prozent der Stahlerzeugung zugewiesen, doch durften nur 25 U-Boote im Monat gebaut werden. In der ersten Jahreshälfte 1940 liefen nur zwei, in der zweiten nur sechs U-Boote vom Stapel. Dönitz aber wusste, dass die Alliierten in den nächsten Monaten, vielleicht sogar Jahren, ihre Verteidigungsmittel stark entwickeln und die Verluste an Booten daher steigen würden. Die Vereinigten Staaten bauten auf Fliessband Handelsschiffe, die «Liberty ships» genannt wurden und ebenso einfach wie billig waren. Der Konteradmiral legte seinen Standpunkt zu dieser Lage der Dinge schriftlich fest⁷: «Heute Versäumtes lässt sich später, selbst bei erhöhter Produktion, nicht mehr einholen.»

Die Schlacht in den *Western Approaches* war im Dezember 1940 zu Ende. Sie war durch die Erfolge der grossen U-Boot-Kommandanten, die individuell operierten, gekennzeichnet. Von da an verlagerte sich die hauptsächliche Kampf­tätigkeit in den mittleren Atlantik und in die Gewässer vor Freetown, wo U-Boot-Rudel operierten.

In diesem Zeitraum hatten die britischen U-Boote 180.000 BRT deutschen Schiffsraums (davon 80.000 in der Nordsee, 45.000 im Mittelmeer) versenkt. Zu diesen ziemlich mittelmässigen Erfolgen ist der Verlust eines deutschen Kreuzers, eines italienischen Torpedobootes sowie von drei deutschen und einem italienischen U-Boot hinzuzurechnen. Die britischen Verluste wurden zum Teil durch französische, holländische und griechische Einheiten sowie durch den Neubau von U-Booten (Typen T, U und S) im Jahre 1940 aufgehoben.

Zweite Phase der Schlacht im Atlantik:

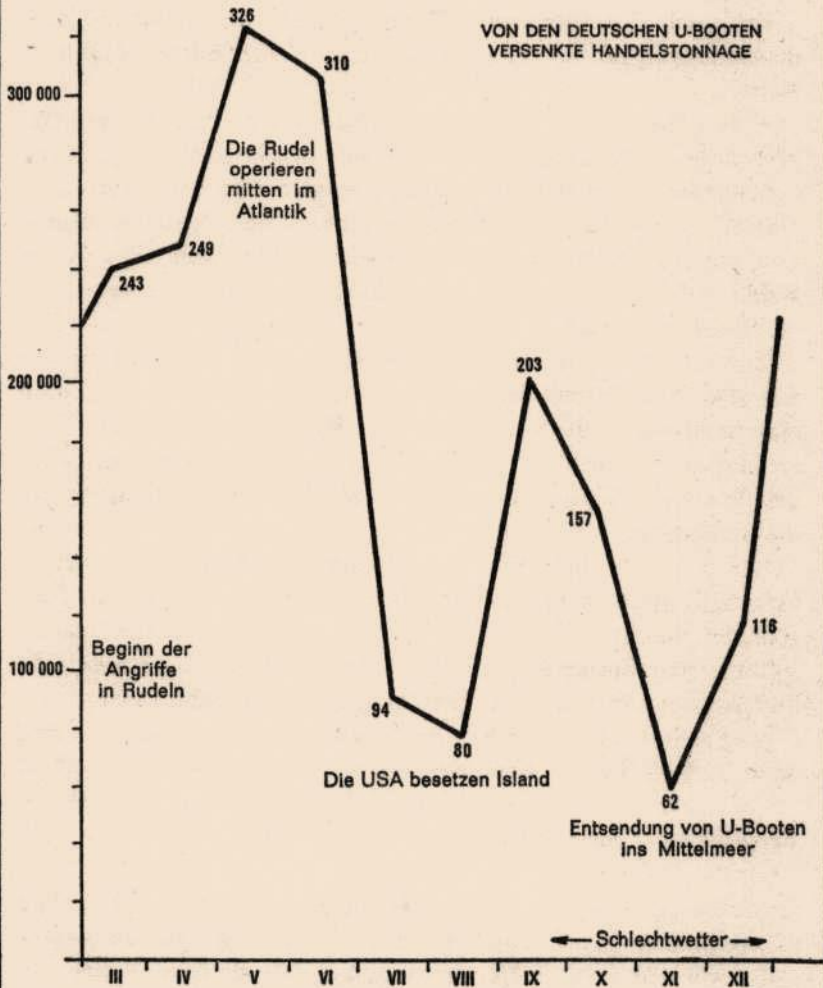
Januar 1941 bis Dezember 1941

Die Wolfsrudel¹

Schon seit 1935 hatten sich Dönitz und sein Stab mit der gruppenweisen Führung von U-Booten, der sogenannten «Rudel-Taktik» beschäftigt. Die Grundzüge dieser Taktik bestanden darin, dass der B.d.U. U-Boote in einem bestimmten Gebiet konzentrierte, ohne dass die zusammengezogene Gruppe einem Abschnittskommando unterstellt wurde. Während des Angriffs, der gemeinsam geführt wurde, hatte jeder U-Boot-Kommandant volle Handlungsfreiheit. Wie Dönitz schreibt, handelte es sich darum, dass eine gewisse Anzahl von U-Booten planmässig zu einem Angriff herangeführt wurde, wobei die einzelnen Boote während der Aktion nicht befehlsgebunden waren. Es musste aber geklärt werden:

1. Die Nachrichtenübermittlung: Bei den über Wasser und auf Sehrohrtiefe fahrenden U-Booten war die Funkverbindung kein Problem, aber die Nachrichtenverbindung mit Booten in Tauchfahrt war eine schwer zu lösende Aufgabe. Man verwendete Langwellen, die vom U-Boot bis zu einer Tiefe von 20 m empfangen werden konnten.

SCHLACHT IM ATLANTIK — DIE U-BOOT-RUDEL
März bis Dezember 1941



2. Der Chiffreschlüssel musste einfach sein, um die routinemässige Entschlüsselung nicht zu schwierig zu gestalten, er musste aber doch so kompliziert und ausgeklügelt sein, dass der Feind nicht womöglich den Schlüssel rekonstruieren konnte. Der für die Entschlüsselung zuständige U-Boot-Offizier stellte das Kennwort des Code auf einer Maschine ein, die zwei Millionen Kombinationen ermöglichte. Die verschlüsselt aufgenommene Nachricht wurde auf einer Schreibmaschine getippt, der Klartext konnte auf einer Scheibe abgelesen werden.

3. Die Karte des Atlantischen Ozeans wurde in Quadrate eingeteilt, die mit Buchstabenkombinationen bezeichnet waren und von denen jedes wieder in neun Quadrate unterteilt war, und auch diese Unterteilung zerfiel noch einmal in weitere kleine Quadrate. Wurde nun etwa im Sektor AK 58 ein Geleitzug gesichtet, so gab der B.d.U. den Befehl, dass sich alle Boote, die sich im Sektor AL 98 befanden, im Sektor AK 58 zu sammeln hätten.

Zuweilen wurden als Aufklärer eingesetzte Überwasserschiffe mit der Nachrichtenübermittlung betraut oder sie wurde auch manchmal einem der operierenden U-Boote übertragen. Die Entfernungen, in denen die einzelnen U-Boote fahren mussten, damit den Wachen auf der Brücke kein feindliches Schiff entging, lehrte die Erfahrung:

Die 5 bis 20 im Rudel operierenden Boote fuhren in Aufklärungstreifen, der gesamte Verband bewegte sich mit einer festgesetzten Geschwindigkeit.

Die ersten Einsätze von U-Boot-Rudeln im Atlantik erfolgten im Oktober 1940, doch wegen der geringen Anzahl an zur Verfügung stehenden Booten konnte diese Art der Gruppentaktik erst im März 1941 voll wirksam werden.

Versuche zur Zusammenarbeit mit der Luftwaffe

Grossadmiral Raeder und Konteradmiral Dönitz wussten, ohne nähere Einzelheiten zu kennen, dass die Briten einen grossen Gegenschlag vorbereiteten. Später erfuhren sie, dass die Amerikaner den Engländern im Mai 1941 50 Torpedobootzerstörer zugesagt hatten⁸. Bald wurde von den deut-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

schen U-Boot-Kommandanten auch eine verstärkte Tätigkeit der Flugzeuge des «Coastal Command» gemeldet...

Diesem Lufteinsatz der Briten hatte Dönitz nichts entgegenzustellen. Die deutsche Luftwaffe war viel zu sehr mit ihrer eigenen Kriegführung beschäftigt, als dass sie den U-Booten Unterstützung geben hätte können. Sie errang gegenüber dem alliierten Schiffsverkehr beachtliche Erfolge. Im Januar 1940 versenkten deutsche Flugzeuge 11 Schiffe mit 23.693 BRT. Im Februar und im März waren es allerdings wesentlich weniger, aber im Mai vernichteten deutsche Bomber 48 Frachter mit 158.348 BRT, während es den U-Booten nur gelungen war, den feindlichen Schiffsraum um 13 Einheiten mit 55.580 BRT zu reduzieren. Im Juni allerdings überflügelten die U-Boote mit 284.113 BRT die Luftwaffe, die nur 22 Einheiten mit 105.193 BRT versenkte.

Der Wetteifer zwischen Grossadmiral Raeder und Reichsmarschall Göring hatte sich – so wie später zwischen Dönitz und Göring – bis zur Eifersucht verschärft. Dem Bxl.U. wäre es bei Weitem lieber gewesen, wenn die Luftwaffe, statt Städte und Häfen anzugreifen, die englischen Werften, die Tag und Nacht arbeiteten, bombardiert hätte. Göring soll, wie Raeder schrieb, seine an der Küste stationierten Bomberverbände zu einer negativen Berichterstattung über die Marine ermuntert haben⁹.

Seit Anfang Juni 1940 forderte Dönitz eine Unterstützung der im Atlantik operierenden U-Boote durch Luftaufklärung. Das einzige Flugzeug, das täglich zu einem Aufklärungsflug startete, war auf das Seengebiet vor Südwest-Irland beschränkt. Im Dezember mussten die Maschinen dieser Type (B. V. 138) wegen technischer Mängel ihre Tätigkeit für zwei Monate einstellen.

Die in Brest und Bordeaux stationierten Einheiten der Luftwaffe arbeiteten mit der Marine nicht zusammen. Wenn Dönitz trotzdem erreichte, dass hie und da Aufklärungsflüge über den *Western Approaches* durchgeführt wurden, verdankte er das nur seinen freundschaftlichen Beziehungen zu einzelnen Fliegeroffizieren.

Am 14. Dezember berichtete der B.d.U. an das Oberkommando der Marine, dass eine Zusammenarbeit mit der Luftwaffe immer nur zufällig zustande komme. Er hätte seine Ideen für eine Zusammenarbeit mit der Luftwaffe umsonst entwickelt.

Auf Grund eines Protokolls vom 2. Februar 1939 war die Aufklärung zur See eine Angelegenheit der Kriegsmarine, aber die Luftwaffe hatte die Mittel dafür bereitzustellen. Das Verlangen nach einem zahlenmässig höheren Einsatz von Maschinen mit einem grösseren Flugbereich blieb jedoch unbeachtet. Nur die Dornier, die Do 18, waren geeignet, Flüge auf grössere Entfernungen durchzuführen.

Göring stellte neue Formationen mit Ju 88, He 111 und He 59 auf, die auf das einzige Ziel, das ihn interessierte, den Blitzkrieg gegen England, ausgerichtet wurden. Von diesen Neuaufstellungen wurde weder Raeder noch Dönitz in Kenntnis gesetzt. Wenn man die beiden Befehlshaber gelegentlich doch einmal um ihre Meinung fragte, war diese durch inzwischen durchgeführte Massnahmen der Luftwaffe bereits überholt.

Am 2. Januar 1941 hatte Raeder in Berlin eine Zusammenkunft zwischen Dönitz und dem Chef des Führungsstabes im Oberkommando der Wehrmacht, General Jodl, arrangiert. Der Konteradmiral forderte bei dieser Zusammenkunft den täglichen und gleichzeitigen Einsatz von 12 FW-200-Maschinen, die in Bordeaux stationiert waren (I. KG 40). Man einigte sich, und am 7. Januar befahl Hitler Göring, diese Einheit dem B.d.U. zu unterstellen. Göring befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Jagd. Der Reichsmarschall war mit der Unterstellung der Luftwaffeneinheit nicht einverstanden. «Alles, was fliegt, gehört mir!» äusserte er sich.

Als sich sein Sonderzug am 7. Februar in der Nähe der Befehlsstelle des B.d.U. befand, bat er diesen zu einer Unterredung zu sich. Göring versuchte, Dönitz zu bewegen, dass er bei Hitler für die Zurücknahme des Unterstellungsbefehles eintrete. Der Konteradmiral lehnte verstimmt dieses Ansinnen ab und schlug die Einladung zum Essen aus. Göring und Dönitz schieden im Groll.

Mit dem Kommando der I. KG 40 wurde von Göring am nächsten Tag Oberstleutnant Harlinghausen, ein ehemaliger Marineoffizier, betraut. Die von dieser Einheit geflogenen Maschinen waren eine Weiterentwicklung der Focke-Wulf 200. Man hatte ihnen unter anderem durch den Einbau grösserer Treibstoff tanks einen erweiterten Aktionsradius gegeben. Von ihrem Stützpunkt in Frankreich aus überflogen sie Nordirland, wo der bri-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

tische Seeverkehr sehr lebhaft war, den Rückweg nahmen sie über England und landeten im norwegischen Stavanger. Aber auch die Flugleistung der Condor war nicht ausreichend, um an den Geleitzügen so lange Fühlung halten zu können, bis die U-Boote herangeführt waren. Sie mussten sich meist damit begnügen, die Position der Boote zu melden und dann wieder zum Rückflug wenden. Weil für die gestellten Aufgaben ihre Anzahl und auch ihr Aktionsradius zu klein waren, konnten sie ausser im Golf von Biskaya und westlich von Spanien nur geringe Erfolge buchen. Oft waren solche nur dem glücklichen Umstand zu verdanken, dass sich zum Zeitpunkt der Sichtung ein U-Boot bereits in der Nähe des Geleitzuges befand. Den Piloten unterliefen bei der Standortbestimmung des Gegners Fehler bis zu 80 sm. Sie konnten übrigens mit den U-Booten nicht selbst in Funkverkehr treten, die Nachrichtenübermittlung erfolgte über eine Funkleitstelle auf dem Festland, was für die Durchgabe der Meldungen und für deren Auswertung eine weitere Verzögerung bedeutete.

Die Zusammenarbeit mit den italienischen U-Booten

Auf Verlangen des B.d.U., der für die Erkundung der Geleitzüge im Atlantik mehr U-Boote – «Augen» nannte er das – brauchte, errichteten die Italiener im August 1940 in Bordeaux einen U-Boot-Stützpunkt, der unter dem Befehl des Admirals Parona stand. Der deutsche Verbindungsoffizier zu dieser Dienststelle, der BETASOM¹⁰, Korvettenkapitän Rösing, ein ehemaliger U-Boot-Offizier, erhielt die Weisung, dass die Bundesgenossen im Rahmen der einheitlichen deutschen Führung weitgehende Selbständigkeit haben sollten. Allem guten Willen zum Trotz ergaben sich aber laufend Schwierigkeiten zwischen den Vertretern der beiden Achsenmächte. Die Überlegenheit der Deutschen in allen Fragen der U-Boot-Kriegführung und die Autorität der Oberleitung wirkten sich auf die italienische Überempfindlichkeit ungünstig aus. So kam es nie zu einer echten Zusammenarbeit.

Vom 1. September an trafen insgesamt 29 italienische Boote in Bordeaux ein.

Wie schon erwähnt, wurde am 15. Dezember das italienische U-Boot

«Tartini» vor der Mündung der Gironde von der «Thunderbolt» überrascht und versenkt.

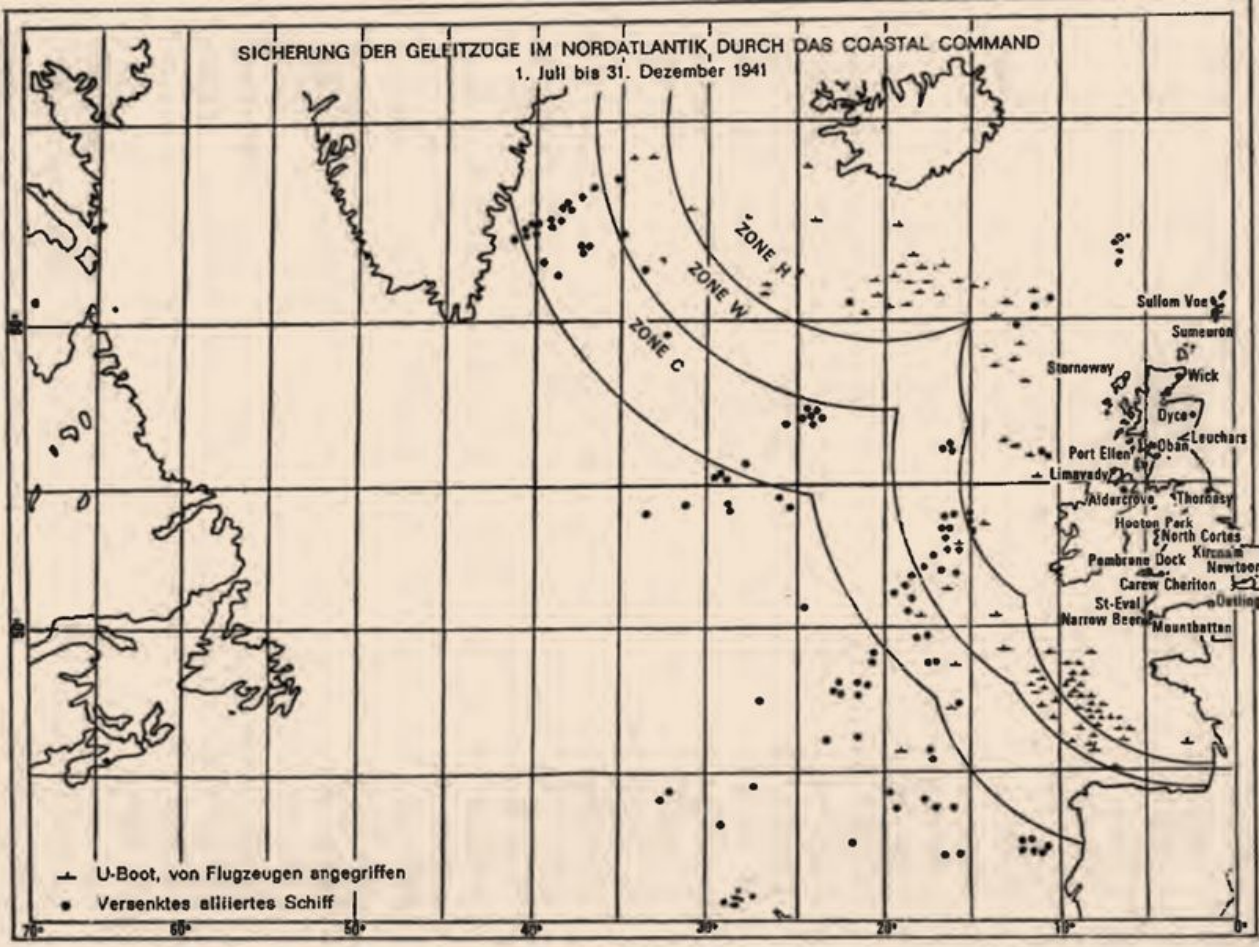
Dönitz erwartete sich von der Teilnahme der Italiener eine verstärkte Tätigkeit der Boote im Atlantik, wurde aber in seinen Hoffnungen schnell enttäuscht. Die Meldungen der Italiener waren ungenau und kamen oft zu spät. Es gelang den Italienern auch nie so recht, sich den Erfordernissen der Rudel-Taktik anzupassen. In den 43 Tagen ihrer Tätigkeit im Operationsgebiet (vom 10. Oktober bis zum 30. November) versenkten die Italiener nur ein einziges Handelsschiff – 4‘866 BRT –, während die deutschen U-Boote im gleichen Sektor 80 Frachter mit 435.189 BRT, d. s. 1‘115 BRT je Boot und Tag, als vernichtet melden konnten.

Die Italiener behaupten heute, dass sie zwischen Oktober und Dezember einen täglichen Durchschnitt von 2‘403 BRT erreicht hätten. Der Unterschied zwischen den deutschen und den italienischen Angaben ergibt sich daraus, dass die Deutschen nur die tatsächlich versenkten Einheiten zählten, während die Italiener in ihrer Statistik auch die bloss beschädigten Schiffe mit einbezogen. Ausserdem waren die Berichte ihrer Kommandanten oft übertrieben. Am 31. Juli 1941 meldete das italienische Oberkommando der Marine 180.000 BRT als versenkt, wohingegen es in Wirklichkeit samt den nur beschädigten Frachtern nur 55.897 BRT waren.

Den italienischen U-Boot-Fahrern fehlte es keineswegs an Ausbildung, aber sie waren zu wenig auf den kommenden Krieg ausgerichtet worden. Die Südländer waren dem Mittelmeer als ihrem Mare Nostrum verhaftet. Sie waren die Seefahrt im Atlantik mit seinem Schlechtwetter und dem langen, hohen Wellengang nicht gewöhnt. Ihre Boote litten darunter umso mehr, als sie nicht für ozeanische Ansprüche konstruiert worden waren. Ihre Türme waren zu hoch und boten bei Tag wie bei Nacht eine auffallende Silhouette. Sie besaßen keinen Dieselizehlmast im Turm, so dass bei der Überwasserfahrt das Turmluk offengehalten werden musste, damit die Dieselmotoren die notwendige Verbrennungsluft erhielten. Das Wasser, das dann durch das offene Luk ins Boot gelangte, verursachte Störungen an den technischen und besonders an den elektrischen Anlagen.

Die Schwierigkeiten in der Nachrichtenübermittlung und in der Ausle-

SICHERUNG DER GELEITZÜGE IM NORDATLANTIK DURCH DAS COASTAL COMMAND
1. Juli bis 31. Dezember 1941



gung der Meldungen veranlasste den B.d.U., nach einigen Monaten auf eine weitere Zusammenarbeit zu verzichten. Den Italienern wurden am 15. Mai 1941 folgende Einsatzgebiete zugewiesen:

Die Seeräume westlich von Gibraltar;

ein Seeraum im Nordatlantik südlich der deutschen Operationsräume; nach vorheriger Vereinbarung das Seegebiet vor Freetown.

Die Italiener beschwerten sich, dass Dönitz ihnen nur Zonen mit geringem Schiffsverkehr zuweise. Sie glaubten, dass der Konteradmiral sie auf die Rolle von Aufklärern beschränken wolle.

Im Einzelangriff bewährten sich die italienischen U-Boote hervorragend.

Das U-Boot «Cappellini» (Kkpt. Salvatore Todaro) torpedierte am 5. Januar vor Freetown den 5'029-BRT-Frachter «Shakespeare», der mit einer Ladung von Kriegsmaterial nach Suez unterwegs war. Im gleichen Seeraum gelang ihm später die Vernichtung des Hilfskreuzers «Eumaeus» (7'472 t). Todaro kehrte erst nach 39 Seetagen in den Heimathafen Bordeaux zurück (22. Dezember 1940 bis 30. Januar 1941).

Vor der Küste von Sierra Leone operierte der «Tazzoli» vom 7. April bis zum 23. Mai 1941, hatte aber trotz seiner 46 Seetage keinen Erfolg aufzuweisen.

Knapp bevor Massaua im Roten Meer in die Hände der Engländer fiel, entschlüpfen die dort stationierten italienischen U-Boote «Archimede», «Ferraris», «Guglielmotto» und «Perla» aus dem Hafen und kamen nach einer schwierigen Umrundung von Afrika und 13.000 sm Fahrtstrecke im Mai 1941 nach Bordeaux.

Am 19. Mai 1941 griffen 7 italienische U-Boote, «Argo», «Mocenigo», «Veniero», «Velella», «Marconi», «Brin» und «Emo», westlich von Gibraltar drei englische Geleitzüge an, wobei sie 4 Schiffe mit 12.008 BRT versenkten und 10 weitere mit 35.442 BRT beschädigten.

Im ganzen betrachtet zeitigte die Zusammenarbeit der Italiener mit den Deutschen zur See nicht mehr Erfolge als auf dem Lande. Die Unterschiede in der Geisteshaltung, im Temperament und in den Lebensgewohnheiten der beiden Völker waren zu gross. Obwohl die Tätigkeit der italienischen

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

U-Boote im Mittelmeer, im Atlantik und im Indischen Ozean kaum Einfluss auf die Entwicklung des Seekrieges hatte, war sie doch nicht wertlos. Einige italienische U-Boote, wie die «Da Vinci», die 116.086 BRT, und die «Tazzoli», die 96.553 BRT feindlichen Schiffsraum vernichtete, haben sich hervorragend geschlagen.

Vier hervorragende deutsche U-Boot-Kommandanten fallen aus

Dönitz konnte mit den Versenkungszahlen seiner U-Boote in den ersten vier Monaten 1941 zufrieden sein: im Januar 21 Schiffe mit 126.782 BRT, im Februar 39 Einheiten mit 196.783 BRT. Er entschloss sich, den Operationsraum der Boote weiter nach Norden zu verlegen, weil einer seiner besten Kommandanten, Kretschmer, bei seiner sechsten Feindfahrt dort einen lebhaften Schiffsverkehr beobachtet hatte¹¹.

Am 6. März 1941 erhielt Kretschmer vom B.d.U. den Befehl, einen von Prien gemeldeten Geleitzug zu verfolgen. U 47, U 70, U 95 und U 100 griffen den Konvoi (OB 293) am 7. März an. Bei dieser Aktion verschwand U 47, das vom Geleitzerstörer «Wolverine» angegriffen worden war, spurlos und nahm Prien in die Tiefe mit. U 70 (Kptlt. Matz) wurde von den Zerstörern «Camelia» und «Arbutus» versenkt. U 99 musste nach hartem Kampf mit den Geleitfahrzeugen «Walker» und «Vanoc» von seiner eigenen Besatzung, bevor sie sich ergab, versenkt werden.

Die Deutschen verloren bei einer einzigen Unternehmung vier ihrer besten U-Boot-Kommandanten: Kretschmer wurde gefangengenommen, Prien, Schepke und Matz waren tot. Der Konvoi OB 293 hatte den Verlust von 3 Frachtern mit über 30.000 BRT und die Beschädigung von zwei anderen Einheiten mit 14.916 BRT zu beklagen. Der nachfolgende Geleitzug (HX 112) wurde am 16. und 17. März angegriffen und büsste 6 Handelsschiffe mit 41.315 BRT ein, während zwei Einheiten mit 15.521 BRT schwer angeschlagen waren.

Die «Bewaffnete Neutralität» der Vereinigten Staaten

In seinen Memoiren betont Sir Winston Churchill, dass «die Vereinigten Staaten im Rahmen der Politik ihres Präsidenten für England sehr viel geleistet haben: alle nur mögliche Unterstützung, ausser der Kriegserklärung selbst». Und Dönitz meint dazu¹²: «Das ganze grosse amerikanische Rüstungs- und Wirtschaftspotential wurde allein den Gegnern der Achsenmächte zur Verfügung gestellt.»

Ab November 1939 erlaubte die *cash and carry*-Klausel die Unterstützung all jener Kriegführenden, die «prompt zahlen und die gekauften Waren auf ihren eigenen Schiffen transportieren konnten». Selbstverständlich war diese Bestimmung nur auf die Alliierten zugeschnitten, da es den Deutschen nicht möglich war, ihr zu entsprechen.

Trotz der Lieferung von 50 amerikanischen Zerstörern an England hüteten sich die Deutschen, an die USA den Krieg zu erklären, doch fassten sie diese Unterstützung als einen offenen Bruch der Neutralität auf. Man muss aber die damalige Sachlage bedenken: Ein Mann, dem die Kehle zugeschnürt wird und der dadurch in Lebensgefahr gerät, wird seine Verteidigungsmassnahmen nicht einer allzu strengen Beurteilung unterziehen.

Ende März schlossen die Amerikaner mit den Briten ein Übereinkommen, in dem in bezug auf die europäischen Aggressoren vereinbart wurde, dass die Vereinigten Staaten eine Politik der «bewaffneten Neutralität» (*belligerent neutrality*) verfolgen und verschiedene Operationen einer eingeschränkten Kriegführung (*short of war operations*) durchführen würden. Diese Operationen sollten in Patrouillenfahrten innerhalb eines atlantischen Sicherheitsgürtels, in der Verteidigung Grönlands sowie der Gewässer vor der Kriegszone im Ost-Atlantik bestehen ...

Am 20. Juni traf das deutsche U-Boot U 203 auf den amerikanischen Kreuzer «Texas», der innerhalb der deutschen Blockadezone britische Handelsschiffe geleitete. Das U-Boot griff nicht an, meldete aber, dass es den Kreuzer gesichtet habe.

Im Sinne von Hitlers Absicht, die USA aus dem Krieg herauszuhalten, gab Dönitz seinen in See befindlichen U-Booten den Befehl¹⁸: «Führer hat Vermeidung jeden Zwischenfalls mit den USA für die nächsten Wochen

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

befohlen. In allen denkbaren Fällen in diesem Sinne handeln. Darüber hinaus bis auf Weiteres Angriffe nur auf Kreuzer, Schlachtschiffe und Flugzeugträger, und nur, wenn diese einwandfrei als feindlich erkannt, freigegeben. Abgeblendet-Fahren gilt bei Kriegsschiffen nicht als Beweis feindlichen Charakters.»

Die Engländer ihrerseits wollten die amerikanische Neutralität nicht in ein schiefes Licht bringen und vermieden es, englische und amerikanische Geleitzüge miteinander zu vermischen. Trotzdem war es ein Spiel mit dem Feuer.

Am 4. März traf der amerikanische Zerstörer «Greer» auf das deutsche U-Boot 652. Der amerikanische Senatsausschuss für die Marine berichtete darüber: «Am 4. September 1941 sichtete ein Flugzeug 10 sm westlich von Irland ein U-Boot, das im Kurs der ‚Greer‘ getaucht fuhr. ‚Greer‘ lief mit erhöhter Geschwindigkeit im Zick-Zack-Kurs auf die angegebene Stelle zu. Gleich nachdem er das Schraubengeräusch des U-Bootes gehört hatte, begann er mit der Verfolgung und gab über Funk allen Flugzeugen und Zerstörern, die sich in der Nähe befanden, die Position des Bootes bekannt. Dies erfolgte gemäss den erhaltenen Weisungen: Nachricht geben, ohne anzugreifen. Um 10.52 Uhr warf ein britischer Zerstörer 4 Wabos, die aber ihr Ziel verfehlten. Zwanzig Minuten später gab er die Jagd auf, aber die ‚Greer‘ blieb dem U-Boot auf der Spur. Um 12.40 Uhr änderte das Boot seinen Kurs, näherte sich dem Zerstörer und griff ihn mit einem Torpedo an, der aber vofbeiging. Die ‚Greer‘ ging zum Angriff über, erzielte aber keinen sichtbaren Erfolg» (laut Meldung des Admirals Stark an den Marineausschuss des Senats)¹⁴.

Am 15. September 1941 gab der amerikanische Marineminister Knox bekannt, dass die Flotte der Vereinigten Staaten den Befehl erhalten habe, «alle Handelszerstörer, gleichviel, ob sie Überwasseroder Unterwasserpiraten sind, mit allen verfügbaren Mitteln aufzubringen oder zu zerstören». Dies war ein unverhüllter Schiessbefehl (*shoot in sight*), der den amerikanischen Seestreitkräften in den westlichen Seeräumen freie Hand gewährte. Von dieser Stunde an befanden sich die USA im Seekrieg mit Deutschland. Wohl war der Krieg de jure noch nicht erklärt, war aber de facto im Gange.

Am 17. Oktober wurde bei der Bekämpfung des englischen Geleitzugs HX 156 (44 Handelsschiffe) der amerikanische Zerstörer «Reuben James» von den Torpedos des U 552 (Kptlt. Topp) getroffen und versenkt. Die Amerikaner waren endgültig in den Krieg eingetreten.

Der Untergang der Jiismarck», 26. Mai 1941

Am 24. Mai 1941 meldete die deutsche Presse einen grossen Seesieg. Das Schlachtschiff «Bismarck» und der Schwere Kreuzer «Prinz Eugen» waren unter Flottenchef Admiral Günther Lütjens nach der Durchquerung der Dänemarkstrasse zwischen Grönland und Island auf die britische Kampfgruppe der Schlachtkreuzer «Hood» und «Prince of Wales» gestossen. In dem sich entwickelnden Artillerieduell wurde die «Hood» durch eine Panzergranate der «Bismarck» in der achteren Munitionskammer getroffen und versenkt¹⁵. Das vereinigte Feuer der deutschen Schiffe zwang darauf die schon mehrmals getroffene «Prince of Wales» zum Abdrehen. Die Briten, die über den Verlust der «Hood» zutiefst betroffen waren, entsandten nun alle greifbaren Einheiten gegen die beiden deutschen Schiffe. Es sollte ihnen der Rückweg abgeschnitten werden. Während die «Prinz Eugen» nach Süden entwich und den Hafen von Brest erreichen konnte (1. Juni 1941), wurde die «Bismarck» zunächst im Nebel von der «Suffolk» und der «Norfolk» mittels Radar verfolgt. Dann wurde sie von einem Flugzeug aufgespürt, das sie dann allerdings vorübergehend wieder aus der Sicht verlor, schliesslich aber von einer mächtigen Flotte gestellt, die aus der «Rodney», der «Renown», der «King George V.», der «Dorsetshire» und dem Flugzeugträger «Ark Royal» bestand.

Nachdem der Marinegruppenbefehlshaber West, Admiral Saalwächter, die Meldung erhalten hatte, dass die beiden deutschen Schiffe auf Kurs Süd, später Südwest, gegangen waren, ersuchte er den B.d.U., mit allen verfügbaren U-Booten die britischen Schiffe, die die beiden deutschen Schiffe verfolgten, anzugreifen. Dönitz hatte vor Beginn des Unternehmens der «Bismarck» mit Admiral Lütjens die Massnahmen zum Schutz der beiden Schiffe abgesprochen.

Am 26. Mai, 20 Uhr, passierten die «Renown» und der Flugzeugträger

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

«Ark Royal», der mit seinen «Swordfish»-Maschinen auf die «Bismarck» angesetzt werden sollte, ohne Zerstörergeleit das deutsche U 556. Sein Kommandant, Kapitänleutnant Wohlfahrt, berichtet darüber in seinem Kriegstagebuch¹⁶:

«26. Mai 1941. 15.31 Uhr. Vor Flugzeugen getaucht. Unter Wasser werden einige Detonationen wie Artilleriefeuer gehört.

19.48 Uhr. Alarm! Aus dem Dunst kommen von achtern mit hoher Fahrt ein Schlachtschiff der ‚King-George‘-Klasse und ein Flugzeugträger, wahrscheinlich ‚Ark Royal‘, in Sicht... Wenn ich doch jetzt Torpedos hätte! ich brauchte nicht einmal mehr anzulaufen, sondern ich stehe genau richtig... Ohne Zerstörer, ohne Zick-Zack-Kurse! Ich könnte mich dazwischenlegen und beide gleichzeitig erledigen. Der Träger hat Flugbetrieb von Torpedoflugzeugen. Vielleicht hätte ich der ‚Bismarck‘ helfen können...

00.00 Uhr. Aufgetaucht. Was kann ich nur für die ‚Bismarck‘ tun? ... Ich kann jetzt nur noch aufklären und Torpedo-Träger heranzuführen...

4.00 Uhr. ‚Bismarck‘ kämpft immer noch.»

Ein anderes U-Boot, U 74, befand sich ebenfalls in der Nähe des Gefechtes, war aber havariert und konnte der Funkbitte des U 556 um Hilfeleistung für die «Bismarck» nicht nachkommen.

Schon um 21.42 Uhr war ein Funkspruch mit höchster Dringlichkeit an alle U-Boote mit Torpedos abgegangen, zur Unterstützung des Schlachtschiffs auf die von U 556 angegebene Position zu geben. Doch sie erreichten wegen des auffrischenden Sturmes und der schweren See den Standort der «Bismarck» nicht mehr.

Die «Bismarck» sank am 27. Mai um 10.35 Uhr in 48° 10' nördl. Breite und 16° 12' östl. Länge mit wehender Flagge. Mit ihr gingen von einer Besatzung, die 2'400 Mann zählte, 2'290 in die Tiefe.

Dönitz zog aus dem Schicksal der «Bismarck» den Schluss¹⁷: «Der Untergang der ‚Bismarck‘ bewies eindeutig, dass der Gegner in seiner Überwachung des Atlantik derartige Fortschritte gemacht hat, dass die Zeit der Operationen eigener grosser Schiffe in diesem Seegebiet zu Ende war.»

Freetown, Mai bis Juni 1941

Im Frühjahr 1941 wurde der an der Küste von Sierra Leone gelegene Hafen Freetown zu einem Sammelplatz der englischen Handelsschiffe, die entweder von Suez über das Kap der Guten Hoffnung oder aus Südamerika kamen. Von Freetown gingen sie nach England weiter, die schnellen Frachter einzeln, die langsamen in Geleitzügen zusammengefasst. Für diese Konvois gab es verschiedene Routen mitten durch den Atlantik, unter denen sie jene wählten, von denen man annahm, dass sie nicht von deutschen U-Booten verseucht waren. Da Dönitz bemerkte, dass die Zahl der dort operierenden Boote für einen wirkungsvollen «Vorpostenstreifen» nicht ausreichte, führte er seine Einheiten näher an Freetown heran. Der Hafen von Freetown ist jedoch von Lorient ca. 3'000 sm entfernt, und die Treibstoff Vorräte der U-Boote genügten für die weiten Strecken und für das notwendige Verbleiben im Operationsgebiet bei Weitem nicht. Die Boote mussten daher in See mit Brennstoff versorgt werden.

Der B.d.U. liess 1'700-t-Boote (Type XIV) bauen, die über keine Torpedos und nur ein bis zwei Geschütze verfügten, dafür aber 700 t Treibstoff mit sich führen konnten. Von diesen 700 t Treibstoff konnten die «Milchkühe» genannten Boote je nach der Dauer des Einsatzes 400 bis 600 t Treibstoff abgeben. Bis zur Fertigstellung dieser Type wurde die Versorgung der U-Boote mit Überwasserschiffen durchgeführt, die auch Reservetorpedos und Lebensmittel geladen hatten.

Vor Freetown wurden 7 U-Boote eingesetzt: U 107 (Kptlt. Hessler)¹⁸, U 106 (Kptlt. Oesten), U 105 (Kptlt. Schewe), U 124 (Kptlt. Wilhelm Schulz), U 103 (Kkpt. Schütze), U 38 (Kptlt. Liebe) und U 69 (Kptlt. Metzler). Sie erhielten ihren Nachschub an Treibstoff von den Versorgungsschiffen, mit denen sie sich auf freier See trafen. Auf diese Weise wurde die Dauer ihrer Feindfahrt verdoppelt.

Dank ihrer Kühnheit und dem Überraschungsmoment hatten sie Erfolg; 74 britische Frachter wurden ihre Beute, wovon Kapitänleutnant Hessler allein 14 Schiffe mit 87.000 BRT auf seine Versenkungsliste setzen konnte.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Dieser Offizier fuhr, wie seinerzeit Kretschmer, auch bei Nacht mitten in den Geleitzügen und im Kielwasser der Frachter, 400 m von ihren Hecks entfernt. Es brauchte 20 Minuten, bis die ersten Torpedos in die Rohre eingeführt wurden und schussbereit waren, 1½ Stunden für die Nachladungen. Diese Arbeit musste während der Angriffe getan werden, so dass zeitweise die Führung mit den Geleitzügen verloren ging, bis dann wieder die Möglichkeit gegeben war, sich dem Konvoi anzuschließen und die einzelnen Schiffe anzugreifen.

Ein anderes Boot, U 69 (Kptlt. Metzler), legte vor den Häfen Lagos und Takoradi an der Küste von Guinea Minen, worauf die Britische Admiralität wegen der Verluste an Frachtschiffen diese Häfen für geraume Zeit schließen musste.

Da die Briten ihren Schiffsverkehr vor Freetown stark einschränkten, rief Dönitz seine Boote aus diesem Seeraum zurück und entsandte sie in den Nordostteil des Atlantik. Dort konnten sie durch die Aufklärungsflüge der in Bordeaux stationierten FW 200 (Condor) des I. KG 40 unterstützt werden.

Die Bilanz 1941

In den Monaten Mai und Juni 1941 vernichteten die U-Boote im Nordatlantik und vor Freetown, nachdem sie im März mit der Rudel-Taktik begonnen hatten, 119 Schiffe mit 635.635 BRT; in den Monaten Juli und August ging diese Zahl auf 45 Frachter mit 174.519 BRT zurück. Der B.d.U. schrieb diesen Rückschlag der geringen Anzahl seiner Boote zu, denn im Nordatlantik waren nur 12 Boote im Einsatz gewesen. Er sah seine Überzeugung bestätigt, dass der U-Boot-Krieg mit zu wenig Booten und ohne eine entsprechende Luftaufklärung problematisch sei.

Die Monate Mai und Juni wiesen einen Tagesdurchschnitt von 5'000 BRT versenkter Tonnage auf, wohingegen diese Zahl für Juli und August nur 3'600 BRT, nach Ansicht mancher sogar nur 1000 oder 2'000 BRT betrug. Schon fragten sich die Deutschen besorgt, ob die Angloamerikaner in Zukunft nicht nur so kleine Schiffe bauen würden, dass sie kaum noch einen Torpedoschuss wert seien.

Im September verlegte Dönitz den Schwerpunkt der U-Boot-Tätigkeit

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

an die Ostküste von Grönland, wo seiner Meinung nach ein lebhafter Schiffsverkehr herrschen musste. Er täuschte sich nicht. Die amerikanische Unterstützung der Alliierten wurde von Tag zu Tag fühlbarer, vom 1. September an beteiligten sich auch amerikanische Kriegsschiffe am Konvoidienst. Am 4. September trafen südlich von Island die «Greer» und U 652 aufeinander. Am 16. September verliess ein Geleitzug mit ausschliesslich amerikanischem Konvoischutz den Hafen von Halifax. Während des Monats September verminderten die deutschen U-Boote, die hauptsächlich im Nordatlantik operierten, den alliierten Schiffsraum um 53 Frachter mit 202.820 BRT, im November waren es nur 13 Einheiten mit 62.196 BRT, dafür aber im Dezember wieder 26 Schiffe mit 224.070 BRT.

In den letzten drei Monaten des Jahres 1941 sanken die Erfolgsmeldungen der U-Boote auf den tiefsten Stand, auf den Nadir, wie Dönitz es ausdrückte. In der Tätigkeit der Boote im Atlantik trat eine «Windstille» ein, die von den Engländern als die «Zeit der Ebbe» bezeichnet wurde. Im ganzen vernichteten die deutschen U-Boote im Jahre 1941 432 Handelsschiffe der Alliierten mit 2.171.754 BRT; ihre eigenen Verluste betrug 35 Boote. Darunter war eines (U 570), das am 27. August südlich von Irland von den Engländern aufgebracht worden war und zu Seiner Majestät Schiff «Graph» wurde¹⁹.

GEFECHE IM ATLANTIK

Die Affäre von Dakar, 23. bis 25. September 1940

Dass die französischen Schlachtschiffe «Dunkerque» und «Richelieu» Ende September 1940 noch einsatzfähig waren, bedeutete für die Engländer eine schwere seelische und strategische Belastung. Sie fürchteten – allerdings zu Unrecht –, dass diese beiden Einheiten früher oder später die deutsche Flagge hissen, wenn nicht gar unter deutschen Befehl treten könnten. Die «Dunkerque» war am 3. Juli im Hafen von Mers-el-Kébir schwer beschädigt worden. Vier Tage später wurde die «Richelieu» im Hafen von Dakar durch den Torpedo eines Flugzeuges des britischen Flugzeugträgers «Hermes» am Heck und an der Steuerbordwelle schwer getroffen. An dieser Aktion hatten sich auch die Kreuzer «Australia» und «Dorsetshire» beteiligt. Da keiner der beiden Kampfpartner einen eindeutigen Erfolg errungen hatte, bereiteten die Engländer einen grossen Schlag vor, der nicht nur militärisch, sondern auch politisch wirken sollte. Durch dieses Unternehmen, das «Menace» genannt wurde, wollten sie den Zusammenschluss der Streitkräfte von Vichy-Frankreich mit den freien Franzosen erreichen. Ein Geschwader, das unter dem Kommando des Admirals Cunningham aus den Schlachtschiffen «Barham» und «Resolution», dem Flugzeugträger «Ark Royal», den Kreuzern «Devonshire», «Australia» und «Cumberland» sowie aus einer entsprechenden Anzahl von Zerstörern bestand, erschien am 23. September vor Dakar. Grundsätzlich sollte die Initiative von den freien Franzosen ausgehen, weshalb sich General de Gaulle auf dem britischen Flaggschiff eingeschifft hatte. Er beabsichtigte, vorerst durch Verhandeln, wenn dies aber fruchtlos bleiben sollte, durch Gewalt, das Einverständnis des Gouverneurs Boisson zur Landung von

2'400 Franzosen, denen später eine doppelte Anzahl von Engländern folgen sollte, zu erreichen. Die Aktion «Menace» war in London unter schärfster Geheimhaltung geplant worden, doch scheint diese nicht unbedingt befolgt worden zu sein.

Vom britischen Geschwader wurden Unterhändler zum Gouverneur gesandt. Dieser hatte sich schon vorher mit Admiral Landrieu, dem Hafenkommendanten von Dakar, und Admiral Lacroix, dem Befehlshaber der Seestreitkräfte in dieser Marinestation, besprochen und lehnte im Sinne der aus Paris empfangenen Befehle die Zustimmung zur Landung ab. Die «Richelieu», die Kreuzer «Montcalm» und «Georges Leygues», einige Zerstörer und die drei U-Boote «Ajax», «Persée» und «Béveziers» lagen innerhalb des Hafenbeckens oder in der Werft. Als sich um 10.15 Uhr die englischen Zerstörer dem Hafen auf Schussweite näherten, eröffneten die Küstenbatterien das Feuer. Zehn Minuten später geriet das ganze britische Geschwader in den Schussbereich der Küstengeschütze, und es kam zu einem Artillerieduell.

Der Nebel, die herrschende Ungewissheit über die tatsächlichen Verhältnisse und falsche Manöver verhinderten jedweden Landungsversuch.

Das Missverhältnis zwischen den britischen und französischen Streitkräften war gross, und alle Vorteile lagen bei den Engländern. Zwei der drei im Heimathafen liegenden U-Boote, die «Persée» und die «Ajax», waren auslaufbereit. Die «Béveziers» befand sich in der Werft. Nur einer ihrer Dieselmotoren war einsatzfähig; der Bootskörper war mit grellrotem Minium angestrichen, so dass die feindlichen Flieger das Boot selbst unter Wasser entdeckt hätten. Während die Instandsetzungsarbeiten auf diesem Boot in fieberhafter Eile fortgesetzt wurden, versuchten die Kommandanten der beiden anderen Boote, dem Auslaufbefehl trotz der damit verbundenen Gefahren nachzukommen. Die Geschehnisse in Mers-el-Kébir, die 1'300 französischen Seeleuten das Leben gekostet hatten, lagen erst zwei Monate zurück. «Persée» und «Ajax» verliessen den Hafen wegen der geringen Wassertiefe in Überwasserfahrt. Um 10.40 Uhr wendete die «Persée» (Kptlt. Lapierre) gegen die Halbinsel Kap Verde, wo die feindliche Landung erwartet wurde. Die «Ajax» (Kptlt. Guimont) folgte mit Kurs auf

den Hafen von Rufisque, wo sich schon die ersten Truppentransportschiffe zu zeigen begannen.

Um 11.37 Uhr wurde die «Persee», als sie auf einen britischen Kreuzer vier Torpedos abfeuerte, von einem Flugzeug entdeckt und mit einem Bombenhagel versenkt. Die Avisos «Surprise», «Calais» und «Gazelle» wurden beim Versuch, die Überlebenden des U-Bootes zu retten, vom Geschützfeuer des britischen Geschwaders zur Umkehr gezwungen, erlitten aber wie durch ein Wunder keine Verluste. Als die «Ajax» sah, wie die «Persée» versenkt wurde, zog sie sich hinter den Pier zurück. Admiral Cunningham hatte um 11.54 Uhr die Antwort des Gouverneurs auf sein Ultimatum in Händen; sie lautete: «Wir erklären Ihnen, dass wir uns jedweder Landung widersetzen werden.»

Um 13.30 Uhr hielt Guimont den Augenblick für ein neuerliches Auslaufen für gekommen. Aber sogleich nach dem Auslaufen wurde das Boot das Ziel von Fliegerbomben, von denen eine am Bootskörper detonierte und Sachschaden verursachte. Der Kommandant befahl «Schnelltauchen!», und das Boot setzte sich in einer Tiefe von 35 m auf den Sandboden. Da die Beschädigungen der Aussenhaut nicht sehr schwer waren, konnte Guimont sein Boot nach dreiviertel Stunden eifrigster Ausbesserungsarbeiten vom Grund abheben und ganz langsam auf die ihm vorgeschriebenen Angriffsziele zuhalten. Da sie sogleich entdeckt und mit Wabos beworfen wurde, blieb die «Ajax» bis zum Einbruch der Nacht unter Wasser. Sie tauchte nur kurz auf, um Admiral Landrieu mit Funk über ihre Liegestelle, 10 sm südöstlich von Gorée, zu unterrichten.

Am nächsten Morgen, 8 Uhr, erlitt die «Ajax», als sie zum Angriff starten wollte, durch Wabos von britischen Zerstörern schwere Schäden am Röhrensystem, dem Sehrohr und an den Treibstofftanks, so dass an mehreren Stellen Wasser in das Boot drang. Nachdem alle Versuche zur Beseitigung der Schäden vergeblich blieben, hatte der Kommandant nur noch die Möglichkeit, die Besatzung zu retten und das Boot zu versenken. Die «Ajax» lag nur 500 m vom britischen Zerstörer «Fortune», von dem die tödlichen Treffer stammten, entfernt. Während die Engländer die Schiffbrüchigen retteten, öffnete Guimont die Flutventile. Er kletterte auf den Turm, und als das Boot bis zum Turmluk im Wasser versunken war, sprang

er von diesem ins Meer. Um 10.15 Uhr versank die «Ajax» für immer in den Fluten.

So war nur noch die «Beveziers» (Kptlt. Lancelot) übrig. Ihr Kommandant musste die Maschinisten, die an der Ingangsetzung der Dieselmotoren arbeiteten, nicht erst zum Einsatz ihrer letzten Kräfte anspornen. Sie waren die ganze Nacht rastlos tätig gewesen, so dass ihr Boot um 5 Uhr wieder seeklar gemeldet werden konnte. Admiral Landrieu entsandte es an die Stelle, an der die «Ajax» gesunken war. Dreimal an diesem Tage versuchte Lancelot, sich entweder in Tauchfahrt oder auf Sehrohrtiefe den britischen Schlachtschiffen, die mit ihren 38-cm-Geschützen Dakar unter Feuer hielten, auf Torpedoschussentfernung zu nähern. Aber die Zerstörer waren wachsam, und die «Beveziers» musste schnell tauchen, um den Wabos, die rings um das Boot detonierten, zu entkommen.

Admiral Cunningham und General de Gaulle hatten damit gerechnet, dass die Landungsoperation und die Verbrüderung zwischen den Truppen der beiden voneinander getrennten Teile Frankreichs keinerlei Schwierigkeiten begegnen würden. Nach einer kurzen Besprechung kamen sie überein, das Unternehmen «Menace» abubrechen. London befahl aber, noch einen letzten Versuch zu wagen.

Lancelot musste zum Aufladen der Batterien in den Hafen. Während dieser kurzen Zeitspanne gönnte er seinen Leuten eine Ruhepause, obwohl er ihnen viel lieber Pinsel und Farbe in die Hand gedrückt hätte, um das Minium, das die «Béveziers» dem Feinde selbst unter Wasser verriet, grau zu überstreichen.

Der Kommandant beriet sich mit Kapitän z. S. Marzin, dem Kommandanten der «Richelieu». Beim Einzeichnen der Kurse, die am Vortag von den britischen Einheiten gesteuert worden waren, erkannten die beiden Männer, dass diese ausserhalb der Batterien von Mamelles und Bel-Air lagen. Wahrscheinlich würden die Briten bei einem neuerlichen Angriff sich ebenso verhalten.

In der Morgendämmerung des 25. September verlässt die «Béveziers» ihren Liegeplatz; um 8.25 Uhr ist sie noch immer 34.000 m von der «Barham» und der «Resolution» entfernt. Die beiden britischen Schlachtschiffe hatten die Nacht auf hoher See verbracht und fuhren nun auf die Küste zu, um das Bombardement von Dakar zu wiederholen.

GEFECHTE IM ATLANTIK

08.47 Uhr: 30.000 m... 09.00 Uhr: 22.000 m... Die «Richelieu» und die Küstenbatterien eröffnen das Feuer ...

Zwei Zerstörer umkreisen die beiden grossen englischen Schiffe wie Wachhunde. Einer von ihnen kommt dem Vordersteven der «Beveziers», die auf Sehrohrtiefe fährt, bis auf 500 m nahe. Auch die Entfernung zur «Resolution» wird immer kleiner.

«Rohre I, II, III und IV Achtung! Vier Torpedos mit einer Sekunde Zeitintervall!» befiehlt Lancelot, der das Seerohr bedient.

«Feuer! Sehrohr einfahren!»

Die Zeit vergeht sehr langsam... Nachdem die Torpedos die Rohre verlassen haben, scheint sie stillzustehen ... Aber plötzlich ein Krach, vielleicht auch zwei; man kann unter Wasser, auf 25, 30 m Tiefe, ohne Apparate kaum richtig schätzen. Lancelot kann nicht auftauchen, weil es ringsumher von Schiffen wimmelt, deren Ausguck die Laufbahnen der Torpedos sicher schon gesehen haben.

Die «Resolution» hat einen Treffer unter der Backbordbrücke, ein 15 m weites Loch, durch das Tonnen von Wasser eindringen. Das Heizöl gerät in Brand, aber trotz der Schlagseite des Schiffes von 12° halten die Schotten dicht. Die anderen Einheiten kommen zu Hilfe, und es gelingt, die «Resolution» nach einer mühsamen Fahrt von 400 sm nach Freetown zu bringen ...

25. September, 09.30 Uhr. Die britischen Schiffe, von denen einige, und besonders die «Cumberland», Artilleriefeuer abbekommen haben, stellen die Beschiessung von Dakar ein ... Die «Béveziers» kehrt, ohne den geringsten Schaden erlitten zu haben, in den Hafen zurück¹.

Kapitän S. W. Roskill schreibt: «Dakar war für die Kontrolle der Fahrt-route um das Kap der Guten Hoffnung herum zweifellos sehr wichtig. Ebenso begründet war die Angst, dass die feindlichen Schiffe und Flugzeuge diesen Hafen als Stützpunkt benützen könnten. Aber weder ein Überwasserpirat noch ein U-Boot verwendete ihn als Ausgangspunkt für Angriffe auf unseren Handelsschiffsverkehr. Im Lichte späterer Ereignisse betrachtet, kann das Unternehmen ‚Menace‘ allerdings als nicht notwendig erscheinen.»

Hinzuzufügen ist, dass Dakar das einzige Grossdock – 205 m Länge – besass, das zwischen Gibraltar und dem Kap zur Verfügung stand.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

Das gleiche Missverständnis, das man auch «Drama» nennen könnte, ereignete sich am 7. November 1940. Das 1500-t-U-Boot «Poncelet» (Kptlt. Bertrand de Saussine) wurde vor dem Kap Lopez an der Küste von Gabun vom britischen Aviso «Mylord», zwei Patrouillenbooten und mehreren Flugzeugen angegriffen. Als das Boot nahe am Versinken war, befahl der Kommandant aufzutauchen, liess seine Besatzung das Wrack verlassen und öffnete, allein zurückgeblieben, die Flutventile. Dann ging er, dem Wappenspruch seiner Familie getreu: «Lieber sterben als weichen», mit der «Poncelet» in die Tiefe.

VII

DIE U-BOOTE IM MITTELMEER

(1940–1942)

Die ersten Kampfhandlungen

Untergang der «Ark Royal», 14. November 1940, und der «Barham», 25. November 1940

In Gibraltar lag das Geschwader H unter Admiral Sommerville; da Malta durch die Nähe Italiens als zu gefährdet angesehen wurde, verlegte man die Seestreitkräfte des Admirals Cunningham nach Alexandrien¹.

Zwischen diesen beiden Stützpunkten bildete die Meerenge von Sizilien-Kap Bon, die von den italienischen Seestreitkräften und Fliegern bei Tag und Nacht auf das Strengste überwacht wurde, eine Sperre, die das Mittelmeer in zwei voneinander getrennte Teile zerschneidet. Die Einheiten des Admirals Campioni waren ständig auslaufbereit, um Geleitzüge anzugreifen, die den Durchbruch durch die sizilianische Meerenge (im Englischen *The Narrows* genannt) versuchten.

Als im September 1940 die italienische Offensive in Libyen begann, fassten die Briten sogleich die Ausschaltung der italienischen Flottenabteilung im Hafen von Tarent ins Auge. Die grosse Marinebasis wurde am 11. November von den Flugzeugen der «Illustrious» bombardiert; am 27. November kam es zu einem Gefecht zwischen dem britischen Geschwader H und der aus Alexandrien herbeigeholten «Ramillies» einerseits und der Flottenabteilung des Admirals Campioni andererseits; am 28. März 1941 folgte das Seegefecht bei Kap Matapan, in dem die Italiener drei Kreuzer und zwei Zerstörer verloren.

Nach der Beendigung des Feldzugs in Frankreich und dem Verzicht der

Deutschen auf die Durchführung der Operation «Seelöwe⁰ wurde das Mittelmeer zum Hauptkriegsschauplatz und Malta, Griechenland, Kreta, Zypern, die Cyrenaika, Ägypten und der Suezkanal zu seinen Brennpunkten.

Die Ereignisse zur See hatten den Schwung und die Kühnheit der Briten unter Beweis gestellt, auf der Gegenseite aber die mangelnde Zusammenarbeit zwischen der italienischen Luftwaffe und Marine und die Unfähigkeit der Italiener zu Nachtkämpfen sichtbar werden lassen. Die Deutschen hatten zwar im Dezember 1940 ihr X. Fliegerkorps nach Sizilien verlegt, aber dieser Kräftezuwachs genügte nicht, um den britischen Angriffen wirksam zu begegnen.

Die Engländer unterhielten im Mittelmeer zwei U-Boot-Stützpunkte: in Malta war die 4. Flottille (4 Boote der Type O und zwei U-Boot-Minenleger, Type «Porpoise»), die im Februar 1941 durch die 10. Flottille (die neuen 630-t-Boote der Type U) verstärkt wurde, beheimatet; in Alexandrien war die 1. Flottille (12 Boote der Typen P und R), die aus dem Fernen Osten kam, stationiert.

Malta und seine U-Boote litten unter den dauernden heftigen Angriffen durch die Flugzeuge des X. Fliegerkorps. Das Leben an Bord dieser Boote, die in der Werft in einer Reihe aufgefädelt lagen, war derart unerträglich, dass die Besatzungen die Feindfahrten vorzogen, weil sie weniger gefährlich schienen als der Aufenthalt im Hafen. Einige von ihnen legten sich längs des Piers auf den Grund, um Bombentreffern zu entgehen. Die Arbeit in der Werft von Malta sank auf ein Drittel der normalen Leistungsfähigkeit².

Die U-Boot-Minenleger «Rorqual⁰ und «Cachalot⁰, die eine verhältnismässig grosse Ladefähigkeit besaßen, wurden für die Treibstoff- und Munitionsversorgung von Malta eingesetzt. Der «Cachalot⁰ fiel bei einer solchen Unternehmung im Juli einem italienischen U-Boot zum Opfer. Der «Rorqual⁰ vernichtete am 31. März 1941 das italienische U-Boot «Pier Capponi⁰.

Während der Räumung von Kreta brachte am 29. Juli der «Thrasher» 78 Soldaten nach Alexandrien. Auch andere englische U-Boote führten solche Aufgaben erfolgreich durch. Während einer solchen Unternehmung wurde am 20. Juli der «Union⁰ von einem italienischen Torpedoboot mit Torpedos versenkt.

Die Angriffe auf Geleitzüge der Achsenmächte nahmen in der zweiten

DIE U-BOOTE IM MITTELMEER

Jahreshälfte 1941 zu. Sie wurden in enger Zusammenarbeit der Seestreitkräfte mit der Luftwaffe und der 10. U-Boot-Flottille durchgeführt und beunruhigten das deutsche Oberkommando der Wehrmacht so sehr, dass die Fahrtroute der deutsch-italienischen Konvois abgeändert wurde. Die direkte Verbindungslinie von Messina nach Tripolis und Benghasi lag innerhalb der Reichweite der 142 Jagdflugzeuge der Royal Air Force, die im Juni in Malta eingetroffen waren, der 49 «Hurricane» der Flugzeugträger «Ark Royal» und «Furious» sowie der Blenheim-Bomber aus Gibraltar.

Die Geleitzüge der Achse steuerten fortan zuerst gegen Osten auf Kap Matapan zu und schlüpfen dann durch die Lücke, die zwischen den Flugbereichen von Malta und Marsa Matruk (Ägypten) bestand und nicht überwacht wurde.

Bei ihren Patrouillenfahrten vor Messina und Tarent meldeten die englischen U-Boote das Starten von Flugzeugen und das Auslaufen von Kriegsschiffen aus diesen Häfen, und es gelang ihnen auch, mehrere Schiffe zu vernichten. Die Furcht vor einer möglichen Unterbrechung der Verbindung zwischen Italien und Nordafrika und damit des Nachschubs für die deutsch-italienischen Truppen veranlasste Hitler, die Entsendung von U-Booten in das Mittelmeer zu befehlen.

Sehr gegen seinen Willen und nur dem Drängen des Oberkommandos der Wehrmacht folgend, beorderte Dönitz sechs U-Boote in dieses Seegebiet. Ende September passierten sie die Strasse von Gibraltar, und vier weitere folgten ihnen Anfang November.

Das Einlaufen der U-Boote in das Mittelmeer erwies sich als ein wesentliches Faktum: am 13. November, 15.41 Uhr, torpedierte U 81 (Kptlt. Guggenberger) die «Ark Royal» vor Gibraltar, als der Flugzeugträger (22.600 t) von der Aktion gegen einen italienischen Geleitzug zurückkehrte. Nachdem die Besatzung vergeblich versucht hatte, das Schiff über Wasser zu halten, musste sie es am 14. November, 6.13 Uhr, verlassen, worauf der Flugzeugträger in Sicht von Gibraltar versank. Dies war für die britische Marine ein besonderer Verlust, da Admiral Cunningham damals nur über diesen einen Vertreter seiner Klasse verfügte³.

Am 25. November lief Cunningham mit seiner 1. Schlachtschiff-Division («Queen Elizabeth», «Barham» und «Valiant») und neun Zerstörern

aus Alexandrien aus, um eine Unternehmung gegen einen grossen, nach Tripolis bestimmten Geleitzug von Tankern zu decken. Bei dieser Aktion ging um 16.29 Uhr die «Barham», das Flaggschiff des Vizeadmirals Pridham-Wippell, durch die Torpedos von U 331 (Kptlt. Freiherr von Tiesenhausen) verloren. Gleich nachher war das U-Boot aufgetaucht und einem Rammversuch der «Valiant» nur knapp entgangen. Den Wabos der Zerstörer vermochte das Boot, das wieder tauchte, heil zu entkommen.

Die «Ark Royal» hatte nur einen einzigen Mann als Verlust zu beklagen; bei der Versenkung der «Barham» kamen mit ihrem Kommandanten, Kapitän z. S. Cooke, 861 Mann der Besatzung ums Leben. Die Versenkung dieses Schiffes wurde von der Britischen Admiralität lange Zeit verheimlicht. Kurz vor Mitternacht des 14. Dezember gelang es dem U 557 (Kptlt. Paulsen), mit seinen Torpedos den Kreuzer «Galatea» 30 sm westlich von Alexandrien zur Strecke zu bringen.

Zu dieser Zeit wurde Malta fast täglich von feindlichen Flugzeugen heimgesucht, wodurch die Versorgung dieses Stützpunktes immer schwieriger wurde.

Ab September erkannte der deutsche Generalstab in Italien die Gefahren, die sich aus der Tätigkeit der englischen U-Boote und besonders jener aus Malta für den Nachschub nach Afrika ergaben. Grossadmiral Raeder empfahl daher, «die grösste Beschleunigung aller Massnahmen zur Behebung dieser Bedrohung, um den vollkommenen Verlust der in Nordafrika kämpfenden Streitkräfte der Achse zu verhindern».

Vom Oktober bis zum Dezember 1941 vernichteten britische U-Boote 6 deutsche Handelsschiffe (17.413 BRT) und 19 unter italienischer Flagge fahrende Frachter (61.805 BRT). Im ganzen verlor Italien im Jahre 1941 191 Einheiten mit 820.775 BRT von den 608 Handelsschiffen über 500 BRT mit 2.205.980 BRT, die es am 1. Januar dieses Jahres im Mittelmeer besessen hatte.

Heute weiss man, dass die Tätigkeit der italienischen U-Boote im Mittelmeer während des Zweites Weltkrieges gleich Null war. Und trotzdem...

Die bemannten Torpedos der Italiener, 18. Dezember 1941

In der Abenddämmerung des 18. Dezember 1941 näherte sich ein italienisches U-Boot, das «Scire», dem Hafen von Alexandrien, nachdem es den Marsch teils über Wasser, teils getaucht zurückgelegt hatte. Der Kommandant des Bootes, Fürst Valerio Borghese, liess bis zum Turmluk auftauchen. Sechs Männer, die schon in schwarzen Schwimmanzügen und mit Sauerstoffgeräten auf dem Rücken bereitstanden, kletterten aus dem Luk und winkten dem Fürsten einen Abschiedsgruss zu. Sie waren von ihm für ihre Aufgabe geschult worden, und er hatte den Befehl über das Boot übernommen, um diese Männer an ihren Einsatzort zu bringen. Nun wurden die drei an Deck befestigten Behälter geöffnet, und man holte aus ihnen drei torpedoähnliche Schwimmkörper heraus, die in der italienischen Marine S.L.C. (siluri a lenta corsa = langsam laufende Torpedos) genannt wurden.

Zu diesen merkwürdigen technischen Gebilden, die an die «Schildkröte» von Bushnell erinnerten, aber unvergleichlich komplizierter gebaut waren, gehörten je zwei Mann Besatzung:

zum S.L.C. 221 Kapitänleutnant Durand de La Penna und Tauchermeister Bianchi;

zum S.L.C. 222 Hauptmann des Marine-Geniedienstes Marceglia und Taucher-Unteroffizier Schergat;

zum S.L.C. 223 Hauptmann Martelotta und Tauchermeister Marino.

Die drei Zweimann-Torpedos wurden in das Wasser geschoben, und die sechs Männer setzten sich paarweise hintereinander auf ihre Rücken. Mittlerweile entfernte sich die «Scire» getaucht und mit halber Kraft.

Pechschwarze Nacht, Windstille und völlig ruhige See. Die drei S.L.C. bewegen sich ganz nahe voneinander über Wasser zur Hafeneinfahrt. Schon kommt in einer Entfernung von 500 m der Leuchtturm von Ras el Tin in Sicht. In aller Ruhe holen sich die sechs Männer belegte Brötchen, die allerdings ein wenig feucht sind, aus ihren Säcken und verzehren sie mit Behagen. Da sie dem Zeitplan etwas voraus sind, kehren sie für kurze Zeit um. Sie sind in einem Minenfeld, aber sie gleiten über die Minen hin-

weg. Nun steuern sie den Pier an, den sie umrunden müssen. Nahe von ihnen befindet sich ein Wachboot, das Wabos wirft, die aber nicht ihnen gelten, sondern nur zu einer abendlichen Routineübung gehören. Sie werden nicht entdeckt, aber der Augenblick zum Tauchen ist gekommen.

Nur die sechs Köpfe sind zu sehen und bieten, wie sie so zu zweit durch das Wasser ziehen, einen eigenartigen Anblick. Vor ihnen wird die Balkensperre wegen des Einlaufens von drei Torpedobooten geöffnet, und die Italiener benützen diese Gelegenheit, um mit ihren Booten in das Innere des Hafenbeckens zu schlüpfen. Ihre Ziele sind schon im Voraus geplant und festgelegt worden: die «Valiant» für Durand de La Penna, die «Queen Elizabeth» für Marceglia und einer der grossen im Hafen liegenden Öltanker für Martelotta.

02.19 Uhr. Durand ist nur noch 30 m von der «Valiant» entfernt und schwimmt nun mit dem Kopf über Wasser. Vor ihm tauchen die Torpedonetze des Schlachtschiffs auf. Die S.L.C. 221 arbeitet sich über sie hinweg; der dadurch entstehende kleine Wasserwirbel glättet sich gleich wieder. Die Lichter der «Valiant» sind zwar abgeblendet, aber doch ist hie und da noch ein Lichtschein zu erkennen. An Bord des Riesen, dessen Bordwand sich vor Durand auftürmt, scheint alles zu schlafen. Die Wachtposten dösen. Der kühne Schwimmer taucht nun so nahe unter dem Boden des Schiffes durch, dass er mit der Hand den Kiel berühren könnte. Plötzlich hat er das Gefühl, dass sein Torpedo unter Wasser nicht so läuft, wie er sollte, vielleicht, dass er zu leicht geworden ist. Als der Kapitänleutnant sich umdreht, fehlt Bianchi, sein Sitz ist leer. Treibt er vielleicht ohnmächtig auf dem Wasser? Der Offizier taucht auf, um seinen Kameraden zu suchen, aber sein Kampfgefährte ist nirgends zu sehen. Da Durand seine Aufgabe trotzdem erfüllen will, geht er wieder unter Wasser und legt sich auf den Grund. Über ihm zeichnet sich der geisterhafte Schattenriss seines Zieles ab. Durand denkt an seine Kameraden, die nun am Werk sind, es vielleicht sogar schon vollbracht haben ... Aber als er wieder an die Arbeit geht, lässt sich das Uhrwerk des Zeitzünders nicht in Gang setzen. Er entschärft die Sprengladung und hebt den Mechanismus des Zünders aus dem Gehäuse. Eine Feder hat geklemmt, und der Schaden ist schnell behoben, denn Durand hat alle möglicherweise notwendigen Handgriffe schon hunderte

Male geübt. Nach vierzig Minuten Aufenthalt unter Wasser ist der Kapitanleutnant völlig erschöpft; er zittert am ganzen Körper. Er fühlt sich am Ende seiner Kräfte. Er befestigt die Sprengladung nicht am Rumpf, sondern gleich über sich am Vorschiff. Schnell schwimmt er dann hoch, reisst sich die Sauerstoffmaske vom Gesicht und atmet die Luft mit vollen Zügen ein. Einige Meter vom Schlachtschiff entfernt sieht er die Boje, an der die «Valiant» vertäut ist. Auf ihr, im Schatten des Riesen, erkennt er einen Mann, der ihm Zeichen gibt. Es ist Bianchi, der halb ohnmächtig an die Oberfläche geschwommen war und der nun, durch die Ankerkette vor dem Entdecktwerden geschützt, bäuchlings auf der Boje liegt.

Im gleichen Augenblick ein Gewehrschuss. Gleich danach streicht der Lichtkegel eines Scheinwerfers über den Hafen und erfasst schliesslich die beiden Männer... Einige Sekunden später rauscht eine Barkasse mit hoher Fahrt auf sie zu und stoppt... Dann sind die beiden Italiener an Bord der «Valiant», und man nimmt sie ins Verhör. Jawohl, sie haben einen Sprengkörper unter dem Schiff angebracht. Wo? Sie schweigen, denn sie beantworten nur – und dies mit einem gewissen Stolz – die Fragen nach ihrer Herkunft und nach ihrem Namen. Sie wollen also nicht aussagen? Nun gut, man führt sie durch schmale Gänge, sie steigen über Niedergänge und befinden sich plötzlich statt im Arrest im untersten Plattformdeck des Schiffes in einer Kammer des Vorschiffs, genau über der Stelle, an der Durand seine Torpedomine angebracht hat...

Dort wird die Detonation erfolgen, und sie werden hilflos mit dem Schlachtschiff in die Luft fliegen. Aber ein Italiener findet immer einen Ausweg. Durand verlangt, dem Kommandanten vorgeführt zu werden ... Es sind noch genau zehn Minuten bis zu dem Augenblick, in dem die Zündung erfolgen wird.

«Herr Kommandant, bringen Sie Ihre Leute in Sicherheit, das Schiff wird in die Luft gehen, und Sie können nichts mehr dagegen unternehmen», sagt er. «Wo ist die Mine?» – Durand antwortet nicht. «Gut, führen Sie den Gefangenen in das Vorschiff zurück.» Dort angekommen, merkt der Offizier mit Schrecken, dass Bianchi verschwunden ist.

Und plötzlich die Detonation! Das Schlachtschiff wird unter betäuben-

dem Krachen emporgehoben. Alle Lichter verlöschen, und die «Valiant» neigt sich langsam zur Seite. Die Kammer, in der sich Durand befindet, wird durch ein Bullauge in Höhe der Wasserlinie spärlich erleuchtet. Die Erschütterung durch die Explosion hat eine Tür sperrangelweit aufgerissen, und durch sie flüchtet der Italiener auf Deck. Dort stösst er auf die Matrosen, die zu den Aufbauten laufen, und sieht sich unversehens wieder dem Kommandanten gegenüber.

«Wo ist Bianchi? Was haben Sie mit ihm gemacht?» fragt Durand.

Durand kann von seinem Platz aus den Hafen überblicken, über dem sich im Morgendämmern der Himmel rötlich verfärbt. Vor ihm liegt, 500 m weit, die «Queen Elizabeth». Und da: auf dem Schlachtschiff eine schwere Explosion, ein furchtbares Krachen, herumfliegende Materialtrümmer, Heizöl, das aus einem Leck strömt und zu brennen beginnt. ..

Marceglia und Schergat haben ihre Aufgabe erfüllt...

Die S.L.C. 222 erreichte die «Queen Elizabeth» um 03.15 Uhr. Marceglia schaltete den Zeitzünder ein und brachte die Torpedomine an der vorgesehenen Stelle an. Der Zweimann-Torpedo war zwar schon vorher entdeckt worden, aber Marceglia hatte sich unter dem Schiffskörper verborgen. Die beiden Männer konnten dann davonschwimmen und das Land erreichen. Dort zogen sie ihre Schwimmanzüge aus und versteckten sie hinter einem auf den Strand gezogenen Boot. Dann marschierten sie, als wären sie die harmlosesten Gesellen der Welt, zum Bahnhof von Alexandrien und fuhren nach Kairo. Dort wurden sie von der ägyptischen Polizei festgenommen und den Engländern übergeben.

Auch Martelotta und Marino fanden ihren grossen Tanker. Als sie ihre Mine unter dem Boden des Ölschiffs legen wollten, legte sich ein kleiner Tanker neben seinen grösseren Bruder. Dabei verdeckte er die beiden Italiener, so dass sie ihre Arbeit in aller Ruhe ausführen konnten. Der Zeitzünder wurde auf drei Stunden eingestellt. Martelotta und Martino liessen kleine Brandbomben auf dem Wasser zurück, an denen sich nach der Detonation das ausströmende Öl entzündete und die beiden Tanker in Brand setzen sollte.

DIE U-BOOTE IM MITTELMEER

Immer über Wasser schwimmend, hielten sie mit ihrer Maschine auf einen verödeten Teil des Hafens zu. Anfangs empfanden sie wegen der vielen Schiffe ringsum Angst, aber sie blieben unentdeckt. Auf dem Land zerstörten sie ihre S.L.C. und versteckten ihre Schwimmanzüge.

Als sie den Hafen verlassen wollten, wurden sie festgenommen und in ein Gefängnis gebracht.

Um 05.54 Uhr hörten sie nacheinander drei Detonationen. Sie schlossen daraus, dass alle drei Gruppen Erfolg gehabt hatten.

Sechs Kriegsgefangene hier und dort: zwei mit schweren Beschädigungen gesunkene Schlachtschiffe zu je 32.000t, die für längere Zeit ausfallen, zwei Öltanker, die mit ihrer wertvollen Ladung ausgebrannt sind! Ein gewaltiger Erfolg!

Auf der «Queen Elizabeth» war in der Nähe ihrer Kessel eine Panzerplatte in 2,40 m Länge und in einer Breite von 4 bis 5 cm aufgerissen worden. Da sie auf geradem Kiel gesunken war, wurde das riesige Leck im Schiffsboden erst später sichtbar. Am 5. April 1942 wurde das Schlachtschiff ins Dock gebracht, wo es lange Zeit blieb. «Glücklicherweise», schreibt Kapitän Roskill, «war es möglich, beide Schlachtschiffe auf ebenem Kiel zu halten, so dass die feindlichen Nachrichtendienste und Flugzeuge nicht in der Lage waren, die volle Grösse des Erfolgs zu erkennen. Die Schlachtflotte im Mittelmeer war ausgeschaltet⁴.»

Der Erfolg der italienischen Zweimann-Torpedos gab Churchill zu denken. Warum sollten die Engländer nicht ähnliche Aktionen durchführen? Konnte man die «Tirpitz», die in einem norwegischen Fjord lag, nicht auf die gleiche Weise angreifen wie die Schlachtschiffe im Hafen von Alexandrien?

Am 18. Januar, einen Monat nach den Ereignissen in Ägypten, schrieb Churchill an General Ismay, den Chef der vereinigten Generalstäbe der drei Waffengattungen: «Bitte unterrichten Sie mich darüber, was unternommen wurde, damit die italienische Waffentat in Alexandrien und alle anderen ähnlichen Vorgänge von uns zum Vorbild genommen werden. Zu Kriegsbeginn hatte Oberst Jefferis auf diesem Gebiete einige vorzügliche Ideen, aber er fand keine Unterstützung. Sind wir von den Italienern in der Anpassung an den wissenschaftlichen Fortschritt überflügelt worden? Das

Gegenteil wäre wahrscheinlicher. ich bitte Sie, mir die gegenwärtige Lage auf diesem Gebiete genau zu schildern.»

Churchill und die Britische Admiralität hielten die Meldung, dass die «Valiant» und die «Queen Elizabeth» für längere Zeit ausser Gefecht gesetzt wurden, vorerst geheim. Aber die Wahrheit blieb nicht verborgen. Als britische Matrosen aus Ägypten in die Heimat kamen, erzählten sie von der Schreckensnacht in Alexandrien, und die Marineleitung musste sich bequemen, den zeitweisen Ausfall der beiden Schlachtschiffe und die Gründe hierfür bekanntzugeben.

Am 23. April 1942 erklärte Churchill im Unterhaus: «Aus diesem Grunde ist das Mittelmeer nun ohne Schlachtschiffe. Deshalb wurden einige Flugzeugträger und Flugzeuge von der Süd- und der Nordküste Englands nach Nordafrika entsandt, wo sie dringend gebraucht werden.»

Bald nach dieser Rede bekamen die deutschen U-Boote im Mittelmeer die Verstärkung der britischen Streitkräfte zu spüren.

Die Mausefalle

Am 29. November 1941 erhielt Dönitz vom Oberkommando der Marine den Befehl, alle seine U-Boote im Mittelmeer und westlich von Gibraltar einzusetzen. In diesem Befehl hiess es: «Die Lage und Bedeutung der Erhaltung eigener Mittelmeer-Positionen für den Gesamtkrieg zwingt zur durchgreifenden Schwerpunktbildung des U-Boot-Einsatzes bis zur Wiederherstellung der Lage⁵.»

Der B.d.U. war mit dieser Strategie nicht einverstanden und gab dies auch seinen vorgesetzten Dienststellen bekannt. Für ihn war und blieb der Atlantik der Brennpunkt der U-Boot-Kriegführung, weil dort die Entscheidung für den Ausgang des Krieges zu erwarten war. Überdies hatte er persönlich das Mittelmeer in schlechter Erinnerung, weil er dort im Jahre 1917 nach Vernichtung seines Bootes in britische Kriegsgefangenschaft geraten war. In diesem engen Seeraum. In dem es den britischen Seestreitkräften und Flugzeugen, die aus Gibraltar, Malta und Alexandrien kamen, nicht schwerfiel, die Verbindungswege zu überwachen, konnten die U-Boote nur selten über Wasser fahren. «Es war beim Stand der Abwehr auch nur schwer möglich, U-Boote, die einmal im Mittelmeer waren, wieder in

DIE U-BOOTE IM MITTELMEER

den Atlantik zurückzubringen. Ein ständiger starker Strom – abgesehen von Gegenströmungen dicht unter der Küste – läuft aus dem Atlantik durch die Gibraltarenge in das Mittelmeer hinein», schreibt Dönitz⁶. «Er erleichtert zwar den U-Booten das Eindringen: denn Boote, die hierbei vor feindlicher Überwachung tauchen müssen, werden unter Wasser durch die Strömung ins Mittelmeer hineingezogen, aber er wirkt sich beim Passieren der Gibraltarstrasse nach Westen in den Atlantik hinaus sehr ungünstig aus. Der Marsch über Wasser gegen den Strom in der gegebenen Kriegslage hätte zu lange gedauert, um während der Dunkelheit in einer einzigen Nacht durchgeführt werden zu können. Der Unterwassermarsch, zu dem die U-Boote durch die feindliche Überwachung mit grosser Wahrscheinlichkeit gezwungen worden wären, ist in der Mitte der Strasse kaum möglich, weil der Strom die getauchten U-Boote zu stark ins Mittelmeer zurücksetzt, während die Navigation an den Rändern der Enge im Gegenstrom für Kriegsverhältnisse zu schwierig ist. Die Atlantik-Boote, die einmal im Mittelmeer waren, befanden sich also dort... in einer Mausefalle.»

Nur ungerne und nur den erhaltenen Befehl befolgend, beorderte Dönitz 15 Boote in das westliche und 10 in das östliche Mittelmeer.

Die Verluste gaben den strategischen Ansichten des Admirals recht: Am 16. November 1941 wurde U 433 von der «Marigold» ostwärts von Gibraltar versenkt, nachdem das Boot die Meerenge schon passiert hatte; am 28. wurde U 95 durch die Torpedos des holländischen U-Boots O 21 vom gleichen Schicksal ereilt; am 11. Dezember wurde U 127 in den gleichen Gewässern versenkt; am 16. Dezember fiel unglücklicherweise U 557 dem Rammstoss eines italienischen U-Boots zum Opfer. Am 21. Dezember vernichtete ein Flugzeug des Geschwaders 812 vor Gibraltar das U 451 durch Bomben; am 23. Dezember wurde U 79 und fünf Tage später U 57 von Geleitzerstörern bei Alexandrien versenkt.

Sieben deutsche U-Boote innerhalb von sechs Wochen vernichtet, das war viel!

Die deutschen Boote bezahlten die Torpedierung der «Barham» und der «Ark Royal» und die Vernichtung oder Beschädigung der Leichten Kreuzer «Neptune», «Aurora», «Penelope» und «Kandahar», die entweder Torpedotreffer erhalten hatten oder auf Minen gelaufen waren, teuer. Da eine

Einheit nach der anderen ausschied, sandte Dönitz eine Meldung nach der anderen an das Oberkommando der Marine, in denen er dringendst darauf verwies, wie wichtig nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten eine aufs Äusserste gesteigerte U-Boot-Kriegführung im Atlantik geworden sei.

Die britischen U-Boote

In den Ländern rund um das Mittelmeer waren die Hauptkriegsschauplätze Kreta, der Balkan und Nordafrika, wo Rommel nach seinen Siegen in Tripolis und in der Cyrenaika in der Schlacht von El-Alamein eine Niederlage erlitt und den Rückzug vor der 8. britischen Armee antreten musste. Zur See operierte die 1. britische U-Boot-Flottille aus Alexandrien im Ägäischen Meer und an den Küsten der Cyrenaika, während die 10. Flottille pausenlos die deutsch-italienischen Geleitzüge nach Libyen angriff. Die englischen U-Boote nahmen auch an der Räumung von Kreta teil. Wie schon erwähnt, rettete die «Thrasher» dabei 78 Mann nach Alexandrien, für ein Boot von 1100 Tonnen gewiss eine grosse Leistung.

In der zweiten Jahreshälfte verstärkte sich die Tätigkeit der englischen U-Boot-Waffe, da sich der Durchschnitt der eingesetzten Einheiten von 8 auf 12 erhöht hatte. Sie waren so erfolgreich, dass, wie schon erwähnt, die Fahrtroute der deutsch-italienischen Geleitzüge abgeändert werden musste.

Die englischen U-Boote hatten auch mittelbar die von Gibraltar nach Malta bestimmten und im Süden von Sizilien geführten Geleitzüge zu sichern, indem sie überwachten, ob und wann die italienischen Streitkräfte aus ihren Liegehäfen ausliefen.

Auch die Fahrtwege der feindlichen Konvois waren dauernd im Auge zu behalten, wobei die U-Boote zeitweilig in minenverseuchten Gewässern operieren mussten.

Sie patrouillierten in den Zykladen, an den Küsten des Peloponnes und in der Adria, wo der deutsch-italienische Schiffsverkehr von kleinen Frachtern besorgt wurde.

Die «Torbay» (Kkpt. Miers) von der 1. U-Boot-Flottille versenkte Ende Juli vor Kap Malia und der Insel Falconera einige Segelschiffe; im Kanal von Doro torpedierte sie trotz heftiger Abwehr durch Geleitzerstörer einen

DIE U-BOOTE IM MITTELMEER

Frachter und einen Tanker; schliesslich versenkte sie noch einen Segler mit Truppen und Materialnachschieb an Bord durch Geschützfeuer.

Am 5. Juli sichtete sie bei der Insel Syra das italienische U-Boot «Jantina» (600 t) und versenkte es mit zwei Torpedos. Wiederum bei Kap Malia vernichtete die «Torbay» den von einem Zerstörer geleiteten italienischen Tanker «Strombo».

In enger Zusammenarbeit der Royal Air Force (R.A.F.), der Überwasser-Seestreitkräfte und der U-Boote wurden im Jahre 1941 im Mittelmeer 295.000 BRT des deutsch-italienischen Frachtraums versenkt. Dabei handelte es sich nicht um Handelsschiffe, die gewöhnliche Handelsware beförderten, sondern um Frachter, die mit Kriegsmaterial, Truppen und Lebensmitteln beladen waren, und um Tanker mit dem für die Panzer des Afrikakorps lebensnotwendigen Treibstoff.

Im Gegensatz zur strategischen Auffassung des Admirals Dönitz, dem das Oberkommando der Marine die Entsendung von U-Booten in die «Mausefalle» zur Unterstützung des Afrikakorps befohlen hatte, schrieb Admiral Cunningham damals: «Jedes unserer U-Boote im Mittelmeer ist sein Gewicht in Gold wert.»

VIII

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

Die japanische U-Boot-Flotte zum Zeitpunkt der Kriegserklärung

Die Japaner waren auf ihre U-Boot-Flotte stolz und erhofften sich von ihr besondere Erfolge. Zu Kriegsbeginn besaßen sie:

14 Boote der Type RO (700 bis 998 t, 10 bis 14 Torpedos, eine 8-cm-Kanone, Überwassergeschwindigkeit 16 bis 19 kn);

4 Boote, Minenleger der Type I 121 bis I 124 (1'142 t, 42 Minen, eine 15-cm-Kanone, Überwassergeschwindigkeit rd. 14 kn);

20 Boote, die der Hochseeflotte zugeteilt waren, der Typen I 68 und I 53 (1'400 bis 1'635 t, 14 bis 16 Torpedos, eine 10-cm- oder eine 12-cm-Kanone, Überwassergeschwindigkeit 20 bis 23 kn).

Zwischen den Typen I 68 und I 53, ja selbst zwischen den Booten gleicher Type bestanden beträchtliche Unterschiede¹.

Ferner besaßen die Japaner: *22 Boote für Patrouillenfahrten*, davon 6 Boote der Type I 1; 5 Boote der Type I 61; 7 Boote der Type I 15; 2 Boote der Type I 9 und 2 Boote der Type I 7 (1'950 bis 2'200 t, 17 bis 20 Torpedos, eine 12-cm- oder eine 14-cm-Kanone). Die Boote der Type I 75 hatten zwei 14-cm-Kanonen und eine Überwassergeschwindigkeit von 18 bis 24 kn). Die Boote der Typen I 15, I 7 und I 9 führten in einem wasserdichten Hangar auf Deck ein kleines Flugzeug, die 5 Boote der Type I 16 ein Zwerg-U-Boot mit.

Die japanische U-Boot-Waffe bestand also aus 60 Einheiten, die der Hochseeflotte (6. Flotte) zugeteilt waren, und einigen Zwergbooten, die dem Admiralstab unterstanden. Diese Kleinstboote mit 40 t und zwei 40-cm-Torpedos, die zwei Mann Besatzung hatten, galten lange Zeit als eine «Geheimwaffe». Während des Krieges bauten die Japaner 130 U-Boote. Bootstypen, wie I 13 (2'620 t) oder I'400 (3'430 t), mit zwei oder drei

Flugzeugen an Bord, zeigten die japanische Tendenz, immer grössere Boote zu bauen. Sie überflügelten die Tonnage der deutschen U-Boote weitaus, doch die Deutschen hielten so grosse Boote für schwierig zu manövrieren. Die Briten und die Amerikaner überschritten bei ihrem U-Boot-Bau nicht die Grenze von 1'500 t. Aber die Japaner legten in einer Art Grossmannsaudit auch die grössten Flugzeugträger und die mächtigsten Schlachtschiffe auf Stapel. Die Zwerg-U-Boote des Admirals Yamato erwiesen sich als wenig erfolgreich und wurden später durch Einmann-Torpedos ersetzt. Auf diese Weise bauten die Japaner gleichzeitig Goliath- und Liliputboote.

Über die U-Boote des Reiches der Aufgehenden Sonne schreibt Kapitän Mochitsuka: «Während des Krieges bildete die U-Boot-Waffe sozusagen ein Sonderkorps, in dem wegen des Mangels an technisch hochwertiger Ausrüstung die Besatzungen nichts anderes waren als Kanonenfutter. Niemals mehr dürfen wir nur mit einer Bambuslanze bewaffnet wieder in den Krieg ziehen.»

Dieses strenge Urteil wird vom Admiral S. Fukutome, dem ehemaligen Chef der «Vereinigten japanischen Seestreitkräfte», bestätigt: «Unsere U-Boote, die schlechter gebaut und schlechter ausgerüstet waren (als die amerikanischen), wurden angegriffen, bevor sie sich noch dem Ziel nähern oder sich von ihm entfernen konnten. Viele sahen den Feind erst, wenn er sie angriff.»

Die japanischen U-Boot-Besatzungen

Die japanischen U-Boot-Besatzungen wurden aus der Elite der Marine ausgewählt. Vom ersten Tage an, da sie Uniform trugen, wurden sie einer Ausbildung unterzogen, die so hart war wie die Schule der Preussen, die am Beginn des Jahrhunderts die militärischen Lehrer Japans gewesen waren und deren Methoden man beibehielt: Disziplin, Härte, Genauigkeit. Die Disziplin war oft sinnlos und manchmal nicht ohne Brutalität².

Die Männer auf den U-Booten waren wie alle Japaner genügsam; sie begnügten sich mit ein wenig Reis, getrocknetem Fisch und Tee. Alkohol war verboten. Das soll aber nicht etwa heissen, dass es in den Offiziersküchen und -messern keinen Alkohol gegeben hätte.

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

Bei festlichen Anlässen hatten die Kommandanten das Recht, ihren Leuten den Genuss von Sake zu gestatten. Dies konnte etwa aus Anlass eines Sieges oder eines Geburtstages geschehen, oder wenn die Besatzung eines auf dem Grunde des Meeres liegenden Bootes das Abschiedsmahl, das «Höllennahl», feierte, bevor sie starb.

Auch das Rauchen in den Bootsräumen war verboten. Laut Kapitän Ioura soll dieses Verbot erlassen worden sein, weil sich der Treibstoff der ersten Boote sehr leicht entzündete. Die U-Boot-Räume waren eng und besaßen keine Bullaugen, sie hatten eine ungenügende Durchlüftung, so dass das Rauchen die Atemluft noch mehr verschlechtert hätte.

Das Rauchverbot galt auf allen Booten, geraucht werden durfte bei Überwasserfahrt auf Deck, auf der «Badewanne». Die Matrosen, denen das Rauchen gestattet wurde, mussten auf der Brust ein um den Hals gehängtes Schild mit der Aufschrift «Rauchen erlaubt» tragen. Da aber manche U-Boote nur ein einziges Schild dieser Art besaßen, war es jeweils nur einem einzigen Mitglied der Besatzung möglich, sich dem Genuss einer Zigarette hinzugeben.

Kapitän Ioura, der selbst gern rauchte, liess auf seinem Boot I 74 vier solche Schilder anfertigen, so dass vier dienstfreie Männer gleichzeitig dem Rauchen frönen konnten. Schliesslich erreichte Ioura, dass für sein Boot das Rauchverbot überhaupt aufgehoben wurde.

Durchdrungen von ihrem Wert und von einem Gefühl der Überlegenheit traten die japanischen Admirale und Offiziere in den Krieg. Sie hatten die feste Überzeugung, dass sie besser wären als die Amerikaner und dass sie sie diesmal auch besiegen würden. Nach dem leicht errungenen Sieg von Pearl Harbor wurden sie übermütig. Zweifelsohne war das Ausbleiben grosser Erfolge bei der japanischen U-Boot-Waffe vor allem auch auf die mangelhafte technische Ausrüstung der Boote zurückzuführen. Sie besaßen kein Asdic, und das Radar wurde auf den japanischen U-Booten erst im Juni 1944 eingebaut. Zu einer Zeit also, da das amerikanische Radar schon fast auf Zentimeter genau arbeitete.

Den Spitzen der kaiserlichen Marine fehlte es, wenn man von Admiral Togo absieht, an Klasse, sie mussten das starre Festhalten an ihren Irrtümern teuer bezahlen. Zwischen dem Führungsstab und den U-Boot-Kom-

mandanten war eine Scheidewand aufgerichtet. Dies stand im völligen Gegensatz zu den Gegebenheiten der deutschen U-Boot-Führung, wo etwa der B.d.U. mit den Kommandanten nach jeder Feindfahrt persönlich in Verbindung trat und ihre Beobachtungen und Erfahrungen auswertete.

Die Ausbildung der Seeoffiziere und Mannschaften war nicht schlechter als die amerikanische. Die Schulung erfolgte allerdings nach anderen Methoden. Der Dienst auf den U-Booten erforderte schnelles Reaktionsvermögen, Entschlusskraft, körperliche Beweglichkeit und Leistungsfähigkeit. Während die Amerikaner zu ihrer körperlichen Ertüchtigung Baseball, Rugby oder Football spielten und Boxen lernten, übten sich die Japaner im Judo und im Säbelfechten. Wenn ein Boot zur Feindfahrt auslief und der Besatzung die Bevölkerung bei der Vorbeifahrt zuwinkte, dann schwangen sie gerne die Säbel. Mit dem Säbel in der Faust versuchten sie auch, amerikanische Schiffe zu entern. Der Säbel war das Sinnbild der Stärke, er verkörperte den Willen, bis zum bitteren Ende zu kämpfen. Wenn sich der japanische Soldat das weisse Band des *Hashamaki* unter seine schwarzen Haare band, fühlte er sich einig mit seinen kriegerischen Vorfahren, den Samurais.

Nach aussen schien es, dass der japanische Soldat den Tod nicht fürchte, in seinem Inneren hatte er aber, wie jedes menschliche Wesen, mit der Angst zu kämpfen. Minokuwada, der einen Einmann-Torpedo an den Feind führte, schreibt: «Wenn man uns so fröhlich miteinander reden sah, hätte man glauben können, wir seien dem Tode gegenüber unempfindlich. Tatsächlich aber verhielten wir uns nur so, weil dieses natürliche Benehmen uns daran hinderte, dem Sensenmann ins Auge zu schauen.»

Alle diese japanischen U-Boot-Männer waren jung, und das erklärt vieles, denn «man muss jung sein, um mit Haltung sterben zu können», behauptet der alte französische U-Boot-Fahrer Maurice Guierre.

Der Angriff auf Pearl Harbor. Letzte Vorbereitungen

Im Juni 1941 lief auf der Werft von Sasebo an der Ostküste von Kyushu ein 2180-t-Boot, das I 24, von Stapel. Die Offiziere, die der Zeremonie beiwohnten, sahen auf dem Achterdeck fünf riesige Haken, ein bei U-Booten, deren Oberdeck keinerlei Aufbauten aufweisen, ganz ungewohnter Anblick. Sehr bald darauf begann das Boot (Kkpt. Hirishb Hanabusa) mit seinen Versuchsfahrten. Der Torpedooftizier hiess Mochitsura Hashimoto³. Der gutgebaute junge Offizier hatte eine harte Ausbildung hinter sich. Mit grosser Behendigkeit vermochte er es, sich in das U-Boot gleiten zu lassen, und ebenso flink kletterte er die Leitern hinauf. Sechs Monate lang hatten Hanabusa und Hashimoto die Besatzung geschult und das Material, das die Werft geliefert hatte, getestet. «Die Versuche waren durchaus befriedigend», schrieb Hashimoto und ahnte nicht, welche Havarien und Schwierigkeiten seinem Boot und der Besatzung bevorstanden.

Am 11. November 1941 wurde das I 24 der 3. Flottille der 1. U-Boot-Flotte in Kure zugeteilt, die dem Kapitän zur See Sasaki unterstand. In einem nahegelegenen Dock legten Ingenieure und Arbeiter letzte Hand an U-Boote an, die sehr klein waren: 15 m lang, zwei Torpedorohre im Bug. Überall herrschte lebhafter Betrieb, die Atmosphäre war gespannt. Jeder trug seine Vaterlandsliebe betont zur Schau, seinen Glauben an den Sieg, obwohl mancher sich gesagt haben mag, dass man die Stärke der amerikanischen Flotte ja nicht kenne. Viele Seeoffiziere waren sich bewusst, dass Japan Treibstoff, Kautschuk und seltene Metalle einführen musste, während das grosse Amerika über fast unerschöpfliche Materialquellen verfügte.

Viele japanische U-Boote waren für die Aufnahme kleiner Flugzeuge eingerichtet. Hangar und Katapult befanden sich auf Deck. Man entfernte sie und befestigte an ihrer Stelle jene Riesenhaken, mit denen das I 24 schon bei seinem Bau ausgerüstet worden war.

Am 16. November wurden alle U-Boot-Besatzungen an Bord gerufen und die Kommandanten zum Befehlshaber der 1. U-Boot-Flotte befohlen. Kapitän zur See Shojiro Ioura war eben vom Oberkommando der «Verei-

nigten Flotte» in Tokio zurückgekehrt; sogleich wurde er von den Offizieren umringt und mit Fragen bestürmt.

«Wir haben den Plan für eine grosse Operation ausgearbeitet, aber sie muss geheim bleiben. Ich darf nicht darüber sprechen, und ich bitte Sie, keine Fragen an mich zu stellen.»

Dann sprach Ioura über die gespannte internationale Lage, und man ging zu den Vorbereitungen für das Auslaufen über, für das die Boote in längstens 48 Stunden bereit sein sollten. Es war wie am Abend vor einer Schlacht.

«Es war Anfang November», schreibt Ioura, «und die Berge von Kuju waren mit welken Blättern bedeckt. Wenn man vom Meer aus auf diese Berge schaute, bot sich einem der grossartige Kontrast zwischen dem blauen Himmel und dem gelben Laub. Meine Heimat, ein kleines Dorf, lag jenseits des Gebirges, und deshalb liebte ich diese Berge so sehr. Ahnte ich vielleicht, dass ich sie zum letzten Mal sah?»

Zwei junge Oberleutnants zur See hatten am Vortag in einem Laden in Kure Parfüm gekauft. «Nach der Tradition der Samurai wollten wir mit diesem Parfüm unsere Körper besprennen, bevor sie wie die Kirschblüten vergehen», sagten Sakamaki und Akira Hiro wo, zwei Jahrgangskameraden und Kommandanten der ZwergU-Boote, die dazu bestimmt waren, sich zu opfern⁴.

Wie bei den Deutschen vermischt sich auch bei den Japanern oft die Poesie mit der Realität und «es badet die Rose zuweilen in einem Becher voll Blut».

Auf Deck der grossen U-Boote vertäute man an den grossen Haltehaken je ein Zwerg-U-Boot, und die 1. U-Boot-Flotte lief, mit dem I 8 und Ioura als ihrem Kommandanten an der Spitze, aus. Sie ging nach Saeki, einem kleinen Fischerhafen auf der Insel Kyushu, die an der Strasse von Bungo liegt.

Da dort keine Gefahr bestand, die Geheimhaltungspflicht zu verletzen, erhielten die Besatzungen die Erlaubnis, an Land zu gehen. Selbstverständlich wurde bei dieser Gelegenheit dem Sake fleissig zugesprochen.

Am Abend des 18. November verliessen die U-Boote ihre Liegeplätze, während die grossen Einheiten aus Kure und Yosasuka ausliefen, um sich in der Bai von Tanran, in Etorofu, einer kleinen Insel im Norden Japans,

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

zu vereinigen. Am 22. November war der ganze Flottenverband versammelt...

Auf Deck des I 24 befand sich das Zwerg-U-Boot des Oberleutnants zur See Sakamaki. In einer pechscharzen Nacht sichtete Hanabusa, der Kommandant, die Silhouette eines grossen Schiffes ganz nahe von seinem Boot. Er weiss nicht, ob es ein Frachter oder ein Truppentransporter ist. Vorsichtshalber lässt er tauchen, damit niemand die winzigen U-Boote, die er mit sich führt, sieht. Sie nehmen sich wie Pilotenfische auf dem Rücken eines Haies aus ... In der Morgendämmerung macht Hanabusa einen Rundblick durch das Sehrohr. Das unbekannte Schiff ist noch immer neben ihm. Es ist ein japanischer Flugzeugträger. Nach einem gegenseitigen Signalwechsel marschieren die beiden so verschiedenen Einheiten nun gemeinsam weiter. Während der Fahrt werden Tauchmanöver geübt. Hashimoto sieht dabei, wie viel noch zu wünschen übrigbleibt. Die Boote sind ja erst vor kurzem aus der Werft gekommen und die Besatzungen noch kaum eingeschult. Alles lässt die Eile und Behelfsmässigkeit, mit denen die Indienststellung erfolgt ist, erkennen, aber jeder behält seine Wahrnehmungen für sich.

Die fünf Boote folgen einander in einem Abstand von 20 sm mit Kurs auf Hawaii. Bei der Annäherung an die Insel fahren sie laut Befehl bei Tag getaucht, in der Nacht über Wasser, da das Seegebiet um Hawaii von der amerikanischen Luftwaffe scharf überwacht wird.

Während die 3. U-Boot-Flottille unmittelbar auf Hawaii zuhält, steuern die 1. und die 2. Flottille einen mehr nördlichen Kurs, der sie zwischen die Aleuten und Midway führt. Eine andere U-Boot-Flottille hat Kwadjelin, die grösste der Marshall-Inseln, verlassen und ist, nachdem sie den Süden der Johnson-Insel passiert hat, auf Kurs Hawaii gegangen. Schliesslich vereinigen sich die von Süden, Osten und Norden kommenden Flottillen vor Hawaii.

Die Kommandanten der U-Boote wussten, dass zu gleicher Zeit wie sie auch andere Einheiten und die vielen Torpedoflugzeuge auf den Flugzeugträgern angreifen sollten. Aber sie kannten den Plan nicht, der von dem in Japan verbliebenen Admiral Yamamoto und von Admiral Chuichi Nagumo auf dem Flaggschiff «Akagi» ausgearbeitet worden war. Zur «Verei-

nigten Flotte» gehörten: der ganz neue riesige Flugzeugträger «Zuikaku», die Flugzeugträger «Shokoku», «Agaki» und «Kaga», die Schlachtschiffe «Hiei» und «Kirishima», die mittelgrossen Flugzeugträger «Hiryu» und «Soryu», die zwei Kreuzer «Tone» und «Chikuma» sowie zahlreiche Zerstörer und 27 U-Boote. Diese gewaltige Flotte hielt auf Pearl Harbor zu, das noch sorglos von Tausenden Lichtern erhellt war. Dort lagen die Schlachtschiffe «California», «Maryland», «Oklahoma», «Tennessee», «West Virginia», «Arizona» und «Nevada» mit halb oder ganz gelöschten Kesseln in zwei Reihen, die man die «Schlachtschiff-Allee» nannte, vor Anker. Die Kreuzer wie etwa die «Helena» und die Zerstörer lagen dem U-Boot-Hafen gegenüber am Pier. Die U-Boot-Waffe war durch die «Tautog», die «Dolphin», die «Cachalot», die «Cuttlefish» und die «Narwhal» vertreten. Das Schlachtschiff «Pennsylvania» befand sich im Trockendock. Die alten Kriegsschiffe «Utah» und «Raleigh» lagen geruhsam bei der Insel Ford Island. Ein ganzes Hundert von Schiffen! Unter ihnen fehlten allerdings Flugzeugträger, denn die befanden sich um diese Zeit in See. Die Japaner wussten und bedauerten es.

Admiral Nagumo hatte den Funkspruch empfangen: «Niitaka yama nobore» (Überschreiten Sie die Niitaka-Brücke) – das für den Angriff, der am 8. Dezember erfolgen sollte, vereinbarte Signal.

Der 7. Dezember (für die Japaner der 8. Dezember), ein Sonntag, begann. Die amerikanischen Matrosen frühstückten und lauschten der *Music for your Morning Mood*. Bald, um 8 Uhr, sollten die Glocken läuten und die Gottesdienste beginnen. Niemand ahnte, dass ein Angriff bevorstand⁵.

Das Zwerg-U-Boot des Sakamaki

Um 07.45 Uhr stiegen die Torpedoflugzeuge von den Flugzeugträgern auf...

Kehren wir zurück zu I 24 und zu seinen Angriffsvorbereitungen während der Nacht vom 6. auf den 7. Dezember. ‚Endlich!‘ dachte Sakamaki, als er die Insel Oahu vor sich ausmachte. Alles war für das Tauchmanöver

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

bereit. Der beleuchtete Hafen strahlte sein diffuses Licht gegen den Himmel, und beim Näherkommen sah man sogar die beleuchteten Neonlampen am Strand von Wakiki. Scheinwerfer schwenkten suchend umher, aber es schien nur eine Routineübung zu sein ...

23.00 Uhr. Sakamaki und sein Kamerad Inagaki kriechen in das Zwergboot, um noch ein letztes Mal alle Apparate zu überprüfen, wobei sie von den Elektrikern des I 24 unterstützt werden. Verdammt! Der Gyrokompass ist nicht in Ordnung! Ohne ihn wäre aber die Fahrt unter Wasser nicht möglich, ohne ihn könnte das Zwerg-U-Boot nicht in den Hafen hineinfinden. Der Zeitpunkt des Einsatzes rückt näher, der Schaden ist ernst. Sakamaki verflucht das Gyroskop und seine Erzeuger, weil der Kompass just in dem Augenblick, da er ihn braucht, versagt. Die Zeit vergeht, und bald wird es Tag sein. Den Angriff aufzugeben ist unmöglich, denn dies verbietet die Ehre. Lieber über Wasser laufen, lieber eine «Blindfahrt» unter Wasser wagen und das Unmögliche versuchen.

24.00 Uhr. Sakamaki rasiert sich sorgfältig, besprengt sich mit dem in Kure gekauften Parfüm und zieht die schwarze Uniform – doch ohne Rangabzeichen – an. Um die Stirn bindet er sich den weissen Hashamaki. Dann nimmt er von der Besatzung des grossen Bootes Abschied und dankt allen für ihr Wohlwollen; einigen drückt er die Hand, andere küsst er.

Inzwischen beaufsichtigt Inagaki die Loslösung des Zwergbootes aus der Vertäuerung. Bald wird der kleine Fisch seinen grossen Bruder verlassen und Kurs auf Pearl Harbor nehmen. Sakamaki studiert noch einmal die Karte, die der Artillerieoffizier mit Notizen über Pearl Harbor hat. Es ist nicht lange her, dass der junge Offizier, damals noch als Seekadett, auf einem Schulschiff Pearl Harbor kennengelernt hat; er weiss, dass es schwierig sein wird, die Einfahrt von Quilama zu finden, von wo aus man am besten in den inneren Hafen gelangt.

01.00 Uhr. Sakamaki hat sich entschlossen, die Aktion durchzuführen, obwohl der Kompass unbrauchbar ist. Noch ist vieles zu tun ... ein letzter Versuch, den Kompass doch noch in Ordnung zu bringen, schlägt fehl.

03.40 Uhr. Sakamaki schaut auf die Uhr. Jetzt soll der Einsatz der

Zwergboote anlaufen. Der Oberleutnant denkt an seinen Kameraden Akira Hirowo. Wo mag sich sein Freund zur Stunde befinden? Ist sein Boot schon unterwegs? Und ist sein Gyrokompass in Ordnung? Sicher hat Hirowo mehr Glück gehabt als er. Aber er, Sakamaki, ist an seinem Missgeschick ja auch selber schuld.

Er kriecht in sein Boot und wirft noch einen Blick auf den verdammten Kompass. Als richtiger Japaner überzeugt er sich davon, dass die zwei Töpfe mit gekochtem Reis, die einige Tage Überleben sichern sollen, an Bord sind. Das I 24 nimmt Fahrt auf und gleitet langsam unter Wasser. Auf Sakamakis Befehl schaltet Inagaki die Elektromotoren ein, das Boot taucht. Der Oberleutnant hat das Gefühl, dass es zu schnell unter Wasser geht und dass es in eine Tiefe geraten könnte, deren Wasserdruck der Zwerg nicht gewachsen ist. Er stellt den Motor auf «Halt», und das Boot taucht wieder auf. Doch scheint auch dieses Manöver nicht so zu klappen, wie es sollte. Der Bug hebt sich jäh empor und ist nur schwer wieder hinunterzudrücken, dann neigt er sich wieder gefährlich in die Tiefe. Die beiden Männer bemühen sich, die Gleichgewichtslage des Bootes herzustellen. Der Angriff beginnt unter ungünstigen Vorzeichen!

07.00 Uhr. Sakamaki stellt durch das Sehrohr fest, dass er sich noch weit entfernt von Pearl Harbor befindet, weil die Strömung das Boot abgetrieben hat.

Die beiden Männer bemühen sich noch immer, das Boot auf ebenen Kiel zu bringen, als die erste Welle der Trägerflugzeuge ihre Bomben auf die wehrlosen amerikanischen Kriegsschiffe wirft⁶ . . .

An Bord des Flaggschiffs «Agaki», 200 sm nördlich von Oahu, empfängt Admiral Nagumo mit grosser Befriedigung die Meldung vom Bombardement des Kriegshafens.

08.05 Uhr. Die Torpedos mit Erfolg abgeschossen.

08.10 Uhr. 30 US-Flugzeuge beschädigt, 25 Brände.

08.16 Uhr. Ein grosser Kreuzer getroffen.

08.22 Uhr. Treffer auf einem Kreuzer⁷.

Der Start der Zwerg-U-Boote wurde dem Kommandierenden Admiral gemeldet, so dass ihn die darauffolgende Funkstille keineswegs überraschte. Sollten einige amerikanische Einheiten versuchen, den Hafen zu verlassen, würden sie von den 15 und 30 sm seewärts lauenden grossen U-Booten torpediert werden.

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

Auch diese Boote sahen die Maschinen ihrer Flugzeugträger über sich hinwegrasen und die Flammenherde an Land, die mit ihrem Rauch den Himmel verdunkelten. Aber kein amerikanisches Kriegsschiff kam in die Reichweite ihrer Torpedos. Einige Boote wie I 8 mussten sogar wegen des Schlechtwetters unter Wasser gehen. «Uns wurde die Gnade Buddhas nicht zuteil», meinte Kapitän Ioura verbittert.

Das I 69 (Kkpt. Katsugi Watanabe) musste mehrmals schnelltauchen, da mehrere USA-Zerstörer auf sie zuhielten. Aber Watanabe war in der Kunst, den Feind irreführen, ein wahrer Meister. Er verbreitete über der Sinkstelle Ölflecken und warf, um zu beweisen, dass das Boot wirklich vernichtet worden war, Gettas über Bord⁸.

Sakamaki kämpfte noch immer, aber nicht gegen den Feind, sondern gegen sein eigenes Boot, das immer weiter abtrieb. Unglücklicherweise gibt es im Süden von Oahu zahlreiche Felsenriffe, von denen einige nur bis zum Wasserspiegel reichen. Das Zwerg-U-Boot stiess mehrmals gegen die harten Wände dieser Hindernisse, und dabei wurden die beiden Torpedorohre beschädigt. Sie wieder gebrauchsfähig zu machen, erwies sich als unmöglich. Dann strandete Sakamakis Boot, und die Lage der beiden Männer wurde kritisch, da jeden Augenblick ein feindlicher Zerstörer erscheinen konnte. In härtester Arbeit gelang es dem Oberleutnant und seinem Gefährten, das Fahrzeug wieder flottzumachen. Niedergedrückt und hoffnungslos sahen die beiden Männer einander an, sagten aber kein Wort davon, wie ihnen zumute war. Sakamaki meinte: «Ich will das Boot an einem amerikanischen Schlachtschiff zerschellen lassen», denn er hoffte, durch den Anprall würden die in ihren Rohren festgehaltenen Torpedos detonieren und den Gegner zugleich mit dem Zwergboot vernichten. Inagaki stimmte zu.

Der Nachmittag brach an. Das Ruder des U-Boot-Zwerges gehorchte nicht mehr, der Motor blieb manchmal stehen, um dann doch wieder anzuschlagen. Die Tauch Vorrichtungen waren nicht mehr intakt. Aus den durchnässten Batterien stiegen Giftgase auf, Wasser tropfte von den inneren Bordwänden. Die beiden Männer assen ein wenig Reis. Von ihrer Arbeit, von den vielen Stunden, in denen sie sich vergeblich bemüht hatten,

ihr Boot wieder manövrierfähig zu machen, fühlten sie sich elend und schwach. Sakamaki verlor das Bewusstsein ... kam wieder zu sich ... wurde wieder ohnmächtig... und seine Gedanken begannen sich zu verwirren ...

Hinter dem Feuerschein der Brände verschwand die Sonne am Horizont. Sakamaki erkannte, dass sie sich gegenüber von Diamond Read, 10 sm südlich von Pearl Harbor, befanden. Die Motoren waren wieder in Gang, aber es war zu spät, der Angriff war schon vorbei. Dem Oberleutnant blieb nur übrig, den vereinbarten Ort der Wiedervereinigung mit dem I 24, ganz nahe bei der Insel Lanai, anzusteuern – wenn er dazu noch imstande wäre.

Kapitän Hanabusa an Bord des I 24 war überzeugt, dass Sakamaki nicht mehr wiederkehren werde. Hashimoto meldete ihm, dass er die Kleider des Oberleutnants, fein säuberlich gefaltet, wie es sich für einen Seemann gehört, gefunden habe. Daneben lag eines der von japanischen Tischlern so kunstvoll gefertigten Holzkästchen. In ihm befanden sich ein für Sakamakis Mutter bestimmter Brief, eine schwarze Haarlocke, einige abgeschnittene Fingernägel und sogar die für die Postbeförderung dieser Erinnerungsstücke erforderlichen Yen.

Es schien, als würde Sakamaki niemals mehr in die Wärme und Geborgenheit des I 24 zurückkommen. Aber er überlebte den Angriff und wurde der erste kriegsgefangene Japaner der Amerikaner.

Er und sein Gefährte hatten mittlerweile sprunghafte Veränderungen ihres Gemütszustandes mitgemacht: Niedergeschlagenheit, Hoffnung, Ohnmacht, wiedererlangtes Bewusstsein, Verwirrung der Gedanken und wieder ein wenig Hoffnung, die aber bald wieder geschwunden war ...

Die Nacht war hereingebrochen, das Zwergboot trieb auf den Wellen dahin. In tödlicher Erschöpfung fielen die beiden Männer in Schlaf. Plötzlich strandete das Boot an einem Felsenriff und konnte sich nicht mehr freimachen. Der Strand war nur 200 m weit entfernt, und es war verlockend, zu ihm hinüberzuschwimmen. Um 6.40 Uhr betätigte er den Zündmechanismus seiner Torpedos ...

Hatte der Oberleutnant den Gedanken an Selbstmord aufgegeben? War nach der langen Irrfahrt in der schönen, sternhellen Nacht, nach dem

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

Wissen um den nahen Tod und im Anblick der Erde in diesem jungen Menschen mit seinen 27 Jahren die Freude am Leben wiedererwacht? Wortlos zeigte Sakamaki seinem Schicksalsgefährten den einsamen Strand. Nur mit ihren Unterhosen bekleidet, begannen die beiden Schiffbrüchigen zu schwimmen ...

Die Torpedos waren nicht detoniert, aber das Zwergboot durfte unter keinen Umständen in die Hände der Amerikaner fallen. Sakamaki kehrte wieder um ...

Als er zu sich kam und die Augen öffnete, sah er, wie sich ein amerikanischer Feldweibel mit einer Pistole über ihn beugte und ihn erstaunt anstarrte. Kazuo Sakamaki war ein Kriegsgefangener, Inagaki aber war verschwunden ...

I 24 sah sich bei seiner Fahrt grossen Schwierigkeiten gegenüber. Hashimoto berichtet darüber: «Es fiel uns ausserordentlich schwer, unser Boot in getauchtem Zustand zu halten (um 08.25 Uhr, als der Angriff auf Pearl Harbor stattfand). Bald geriet es unter die Sehrohtiefe, dann stieg es auf und drohte die Wasseroberfläche zu durchbrechen, ohne dass wir auch nur das geringste dagegen unternehmen konnten. Unsere Pumpen standen dauernd in Betrieb. Schliesslich entglitt das Boot unseren Händen und ging am hellichten Tag über Wasser. Dies war gewiss nicht der richtige Augenblick, um sich entdecken zu lassen! Sofort fluteten wir die Tauchtanks, und es waren immerhin 20 t Wasser. Trotzdem war es unmöglich, das Boot wieder unter Wasser zu bringen. Dies war die Folge eines Fehlers in der Trimmvorrichtung.»

Die Rückkehr nach Kwadjelin war nicht minder schwierig: «In der Nacht leerten wir wie gewöhnlich die mittleren Tanks, aber das Boot behielt seine gefährliche Schlagseite nach Steuerbord. Wir stoppten das Anblasen der Backbordtanks, aber der Neigungswinkel wurde nur noch grösser. Bei einer raschen Überprüfung ergab sich, dass eines der Hauptpressluftventile in seiner Stellung auf «Offen» durch ein Holzstück verlegt war, das glücklicherweise leicht entfernt werden konnte. Die Arbeiten am Boot waren erst vor einem Monat beendet worden, und dabei waren manche Materialstücke zurückgeblieben, die viele kleine Havarien verursachten.»

I 8 kehrte nach Japan zurück, ohne ein einziges amerikanisches Kriegsschiff gesehen zu haben. Das Meer war so stürmisch, dass eine Überwas-

serfahrt unmöglich war. Wenn dabei auch nichts Bemerkenswertes geschah, ist doch ein sehr eindrucksvolles und echt japanisches Ereignis zu erwähnen.

Vor Tadotsu warf die Besatzung alles Geld, das sie bei sich hatte, in ein Gefäss mit der Aufschrift: «Spende an den Schinto-Tempel in Kotohira.» Die Sparbüchse wurde hierauf ins Wasser geworfen, wobei die Männer auf dem Boot, das Gesicht zum Tempel gewendet, dafür beteten, dass das I 8 heil zurückkommen möge.

Kapitän Shojiro Ioura sah dann, wie kleine Fischerboote zu der Stelle eilten, an der das Gefäss mit der Spende versunken war, um es zu erhaschen und dem Tempel überreichen zu können. «Die Fischer glaubten, dass demjenigen, der dies täte, ein grosses Glück beschieden wäre», erklärte Ioura.

Gleich nach dem Einlaufen in den Heimathafen eilten Ioura und Korvettenkapitän Koorigama zum Fotografen, um sich mit ihrem schwarzen, wildverwachsenen Bart aufnehmen zu lassen. Dann rasierten sie sich und versuchten, I 8 bei den Geishas zu vergessen.

I 69 vor Pearl Harbor

Alle grossen japanischen U-Boote bis auf zwei kehrten in ihre Liegehäfen zurück; die Ankerplätze von I 69 (Kkpt. Katsugi Watanabe) und I 70 (Kkpt. Saho) blieben leer.

Watanabe hatte zuletzt unmittelbar nach dem Angriff gefunkt: «Wir sahen ein grosses Feuer in Richtung Pearl Harbor und glaubten daher, dass die Zwergboote ihre Aufgabe erfüllt hatten.» Dann nichts mehr. Waren die beiden grossen Boote vernichtet worden? Noch am 11. Dezember hoffte man, dass die Ursache ihres Schweigens Pannen in der Funkanlage sein könnten. Dann langte in Kwadjelin die Meldung ein: «Wir sind in die Balkensperren von Pearl Harbor geraten und konnten weder vor- noch rückwärts. Es glückte uns aber, in Tauchfahrt der Gefahr zu entrinnen. Nach 80 m Fahrt haben uns die Wachboote mehrmals mit Wabos beworfen, ohne uns Schaden zuzufügen.»

Das I 69 hatte schwere Angriffe zu überstehen. Es war mit dem Bug in 180, mit dem Heck in 100 m Tiefe in ein Spermetz geraten, konnte sich aber wieder freiarbeiten. Doch plötzlich war es bei einer Meerestiefe von

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

100 m abgesackt und hart an der Grenze der Belastungsfähigkeit des Materials auf den Meeresboden gestossen. Der Turm war mit Netzen umwickelt, deren sich das Boot aber zu entledigen vermochte. «Ich habe mich auf den Tod vorbereitet», erzählte später Kapitän Nakaoka⁹. «Ich befahl, das beste Essen für das ‚Höllenhahl‘ vorzubereiten. Für den Fall, dass das Boot versenkt werden müsste, liess ich alles Notwendige vorbereiten. Die Luft wurde stickig, von den Wänden tropfte das Wasser, Luftdruck und Temperatur waren ausserordentlich gestiegen, und das Atmen fiel schwer. Die Nähe des Feindes verhinderte das Wegschaffen der Exkremte, und der Gestank war sehr unangenehm. Wir hatten die Wahl, auf dem Grund des Meeres zu sterben oder das Auftauchen über Wasser zu wagen. Ich beriet mich mit Kapitän Watanabe, und wir entschlossen uns für den Kampf. Ich befahl ‚Alarm!‘ Wir wollten, die weisse Binde um die Stirn, uns mit unserer Artillerie verteidigen. Alle Mann standen auf ihren Posten und das Boot stieg langsam empor. Das war Buddhas Gnade! Sogleich befahl Watanabe zu tauchen, aber das Boot bewegte sich nicht. Ausserdem ergoss sich Wasser ins Boot von vorn nach achtern und von achtern nach vorn. Das Vorschiff hob und senkte sich dauernd, und die Männer mussten sich am nächstbesten Halt festklammern. Die Stühle flogen aus einer Ecke in die andere, und das jauchige Wasser stank ekeleregend. Es wurde unerträglich! Wir bliesen die Tanks aus, aber der Bug stieg und fiel weiter. Wir alle waren mehr tot als lebendig. Wir liefen Gefahr, vom Feinde entdeckt zu werden. Und tatsächlich! Watanabe sichtete durch das Periskop ein feindliches Wachboot. Er setzte alles aufs Spiel und feuerte sechs Torpedos. Aber man hörte keine Detonationen. Das Wachboot hielt in den Laufspuren der Torpedos auf uns zu – aber I 69 war tauchunfähig.

Doch Buddha rettete uns noch einmal. Ein Regenschauer fegte über das Meer, so dass uns der Gegner aus der Sicht verlor...

Aber für I 69 war die Gefahr noch nicht vorbei. Es wurde noch mehrmals von Wachbooten gestellt, doch Buddha wachte über uns...»

I 70 hingegen wurde am 10. Dezember vor Pearl Harbor durch ein amerikanisches Flugzeug versenkt.

Was war mit den Zwergbooten, die sich am Angriff beteiligt hatten, geschehen? Einem von ihnen war es gelungen, im Kielwasser des Mutterschiffes «Antares» in den Hafen einzudringen, es wurde aber sogleich durch «Catalinas-Flugzeuge versenkt. Auch ein zweites Kleinstboot war in den Hafen gelangt, wurde jedoch vom Zerstörer «Monaghan» gerammt. Der Zerstörer «Helm» vernichtete ein Zwergboot, das an einer Klippe gestrandet war, sich aber wieder freigemacht hatte. Das Boot von Sakamaki verschwand ebenso wie das fünfte Boot dieser Type.

Der Erfolg der grossen und der kleinen japanischen U-Boote war im Vergleich zu den Ergebnissen des Luftangriffs sehr gering. Keines dieser Boote war technisch auf der Höhe. Die Erfahrung lastete lange auf dem Admiralstab der U-Boot-Waffe, die in ihre Einheiten die grössten Hoffnungen gesetzt hatte. Admiral S. Fukutome stellte hiezu fest: «Das kaiserliche Hauptquartier und der Admiralstab der ‚Vereinigten Flotte‘ waren von den Ergebnissen der U-Boot-Operationen aufs Unangenehmste berührt und waren von der Niederlage sehr enttäuscht. Seither war das Vertrauen der japanischen Marine in ihre U-Boote erschüttert.»

Aber die Japaner sind zäh; sie machten sich wieder an die Arbeit, um bessere und grössere U-Boote zu bauen.

1 165 sichtet die «Repulse» und den «Prince of Wales»

Während die japanische Luftwaffe einen Grossteil der amerikanischen Seestreitkräfte im Hafen von Pearl Harbor vernichtete oder beschädigte, unterstützten kaiserliche Flottenabteilungen die zahlreichen Truppentransporte, die für die Besetzung von Malaya, von Singapur, von Hongkong, West-Borneo und der Philippinen bestimmt waren. Diese schlagartig und gleichzeitig durchgeführten Operationen dauerten vom 8. bis zum 11. Dezember 1941. Zehn alte U-Boote – die 4. U-Boot-Flottille – bildeten unter Konteradmiral Y. Yoshitomi vor der malaiischen Küste einen Schutzgürtel, um die britischen Kriegsschiffe in Singapur daran zu hindern, den in den Philippinen landenden japanischen Truppen in den Rücken zu fallen.

Zu dieser Zeit befanden sich die britischen Schlachtschiffe «Revenge»

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

und «Royal Sovereign», die Kreuzer «Mauritius» und «Achilles», einige australische und neuseeländische Schiffe sowie Zerstörer im Hafen von Singapur. Sie erhielten durch die Schlachtschiffe «Prince of Wales» und «Repulse» eine wesentliche Verstärkung.

Am Nachmittag des 8. Dezember, 17.35 Uhr, verliessen «Prince of Wales» und «Repulse» mit vier Geleitzerstörern den Hafen, um die am 7. und 8. Dezember in Songora an der malaiischen Küste gelandeten japanischen Truppen von ihrem Nachschub abzuschneiden. Dies sollte vollkommen überraschend geschehen, weshalb die britischen Schiffe auf keinen Fall von den Flugzeugen und U-Booten des Gegners gesehen werden durften.

Am 9. Dezember, 15.45 Uhr, sichtete jedoch das U-Boot I 165 beide Grosskampfschiffe 300 sm nördlich von Singapur. Der Kommandant (Kkpt. Harada) erkannte sie sogleich als den «Prince of Wales» und die «Repulse». Er bedauerte sehr, dass die Engländer ausserhalb der Reichweite seiner Torpedos blieben und so schnell liefen, dass er sie niemals hätte erreichen können. Er meldete jedoch ihre Position, den Kurs und die geschätzte Geschwindigkeit. Das durch diesen Funkspruch alarmierte Hauptquartier der japanischen Truppen in Malaya verständigte unverzüglich alle U-Boote; überdies zog Vizeadmiral Nobutaka Kondo die Schlachtschiffe «Kongo» und «Haruna», einige Kreuzer und eine Torpedobootflottille zusammen und nahm mit diesem Geschwader die Suche nach den Briten auf.

Er fand sie aber nicht.

Am 10. Dezember, 03.40 Uhr, traf das I 165 neuerlich auf die beiden feindlichen Zerstörer, die diesmal auf Südkurs liefen. Die Sicht war schlecht; Harada schoss seine Torpedos ab, erzielte aber keinen Treffer. Die britische Brückenwache hatte weder das Boot noch die Blasenbahnen der Torpedos gesehen. Am Nachmittag des 9. Dezember hatte ein Flugzeug die britische Kampfgruppe überflogen, worauf Admiral Phillips annahm, dass damit die Geheimhaltung seines Unternehmens nicht mehr gewährleistet sei, weil das Überraschungsmoment nicht mehr gegeben war. Er entschloss sich am Abend um 20.13 Uhr zur Rückkehr nach Singapur, wendete dann später aber auf Südkurs gegen Kuantan, weil er annahm,

dass dort die Landung der japanischen Truppen stattfindet, und dieser kleine Hafen ohnehin auf seinem Rückweg lag.

In Saigon hielten sich die Flugzeuge des Kapitäns Sonokawa zum Angriff auf Singapur bereit. Als Sonokawa von den beiden Schlachtschiffen in See erfuhr, liess er die Bomben seiner Flugzeuge durch Torpedos ersetzen. Am frühen Nachmittag des 10. Dezember wurden die britischen Schiffe vor Kuantan, wo keine japanischen Truppen gelandet waren, versenkt, wobei Admiral Phillips mit seinem Flaggschiff in die Tiefe ging. Der Verlust dieser Schlachtschiffe fand überall grösste Beachtung.

«Wenn auch die Ehre ihrer Vernichtung», schreibt Kapitän Hashimoto, «unbestritten der Luftwaffe zukommt, ist sie doch der Zusammenarbeit der Luftwaffe mit den U-Booten, die den Feind entdeckten und seine jeweiligen Positionen meldeten, zu verdanken.»

Die Aufgaben der japanischen U-Boote: Vernichtung der amerikanischen Seestreitkräfte

Die Grösse der japanischen U-Boot-Waffe sollte den an sie gestellten Aufgaben entsprechen: 1. der Vernichtung der feindlichen Seestreitkräfte; 2. der Aufklärung mit Hilfe der von den grossen U-Booten mitgeführten Kleinflugzeuge, die von einem Katapult aus starteten.

Als Hauptziele der Angriffe waren den U-Booten Flugzeugträger vorgeschrieben, dann kamen Schlachtschiffe, Kreuzer und, wenn keine Kriegsschiffe erreichbar waren, auch Handelsschiffe. Die für die Verwendung der Torpedos erlassenen Vorschriften führten genau an, für welche Schiffsklassen sich das U-Boot beim Torpedoschuss zu entscheiden hatte, wenn es dabei eine Auswahlmöglichkeit gab. Während z.B. den deutschen U-Boot-Kommandanten keine Beschränkungen auferlegt waren, durften die japanischen Kommandanten nur Flugzeugträger und Schlachtschiffe mit allen Torpedos angreifen; bei Kreuzern mussten sie sich auf drei Torpedos, bei Zerstörern und Handelsschiffen auf einen einzigen Torpedo beschränken, und selbst da war zu bedenken, ob das Ziel überhaupt einen Torpedo wert sei. Die japanischen Admirale versteiften sich darauf, den U-Booten Angriffe nur auf grosse Ziele zu erlauben, obwohl sie wissen

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

mussten, dass die amerikanischen Grosskampfschiffe nie ohne starken Geleitschutz in See gingen und mit den besten Radar- und Horchgeräten ausgerüstet waren.

Am 10. Dezember 1944 wurde eines der grössten japanischen U-Boote, das I 170 (1'900 t), als es mit vier Booten der gleichen Type vor Pearl Harbor patrouillierte, von einem Dauntless-Flugzeug der «Enterprise» versenkt. Das I 169 entging in nächster Nähe nur um Haaresbreite dem gleichen Schicksal.

Wegen des schlechten Wetters und vielleicht auch wegen unsachgemässer Manöver verloren die Japaner noch zwei andere Boote: Das RO 66 sank am 17. Dezember nach einem Zusammenstoss mit einem japanischen Frachter vor der Insel Wake, und am 29. Dezember strandete RO 60 vor Kwadjelin und konnte nicht mehr flottgemacht werden.

Nach der Rückkehr von ihren Operationen berichteten die U-Boot-Kommandanten über ihre Eindrücke: «Die Einheiten der feindlichen U-Boot-Abwehr und die Aufklärungsflugzeuge hielten ständig Wache. Wenn die U-Boote irgendein Angriffsziel sichteten, wurden sie, noch bevor sie zum Schuss kamen, schon angegriffen.» Die Kommandanten betonten auch, dass die U-Boote eine Waffe gegen Handelsschiffe seien, so dass ihre Hauptaufgabe die Vernichtung des feindlichen maritimen Handelsverkehrs sein müsse.

Aber trotz der Misserfolge und des Urteils der Kommandanten hielt der kaiserliche Admiralstab verbissen daran fest, den U-Booten ausschliesslich grosse Kriegsschiffe als Angriffsziele aufzuzwingen. Die Ausbildung der Besatzungen und der Bau der Boote waren in dieser Blickrichtung erfolgt.

Man kann nicht umhin, die Art und Weise, wie die Deutschen den U-Boot-Krieg führten, mit der Einstellung der japanischen Admiralität zu vergleichen. Auch die kaiserlichen Flaggoffiziere verlangten von ihren U-Boot-Kommandanten Berichte über die durchgeführten Operationen. Aber im Gegensatz zu Dönitz berieten sie sich mit den Beteiligten niemals über den Inhalt dieser Meldungen. Im Gegenteil, sie vermieden förmlich eine persönliche Aussprache mit ihren Untergebenen, die von der Front zurückkehrten. Es kostete den Kommandanten Mühe, bei ihren höchsten Vorgesetzten auch nur vorgelassen zu werden. Wenn es ihnen trotzdem hin und

wieder gelang, stiessen sie auf taube Ohren. Die Männer auf den japanischen U-Booten bekannten sich aber zu der U-Boot-Kriegführung, die der deutsche B.d.U. verwirklichte.

Die Aufklärungstätigkeit durch Flugzeuge

Schon vor Pearl Harbor hatten die Japaner beschlossen, ihre U-Boote als kleine Flugzeugträger zu verwenden. Die Boote der Typen 113 (zwei Einheiten mit je 2'620 t) und I , (drei Einheiten mit je 3'430 t), die während des Krieges gebaut wurden, konnten entweder zwei (bei der Type I 13) oder drei Flugzeuge (wie bei der Type I 400) an Bord nehmen und von Katapulten aus starten. Diese kleinen Einsitzer besaßen nur einen einzigen Motor und, bei einer Geschwindigkeit von 165 km, einen Flugbereich von rund 3 Flugstunden. Da sie aber von ihren Mutterschiffen sehr nahe an ihren Einsatzort herangeführt wurden, waren für sie höhere Fluggeschwindigkeiten und ein grösserer Aktionsradius nicht notwendig.

Beim Angriff auf Pearl Harbor waren 11 japanische U-Boote – I 7, I 8, I 9, I 10, I 15, I 17, I 19, I 21, I 23, I 25 und I 26 – mit je einem Flugzeug im Einsatz. Später bauten die Japaner noch 19 Boote der Type 115 und drei der Type I 54, alle mit einer Wasserverdrängung von 1'950 t. Die Kleinflugzeuge waren wohl mit einem Funkgerät ausgestattet, hatten aber keine Bewaffnung, weshalb sie verloren waren, wenn sie einem Jagdflugzeug begegneten. Das Bordflugzeug startete vor Morgendämmerung und kehrte nach Sonnenaufgang zu seinem Mutterschiff zurück. Während seiner Aufklärungstätigkeit stand es mit dem U-Boot in Funkverbindung. Nachteilig wirkte sich aus, dass es eine Stunde dauerte, bis das Flugzeug aus dem Hangar herausgeholt und startbereit war. Nach seiner Rückkehr musste es oft bei schwerem Seegang an Bord gehievt werden, wobei das Herannahen feindlicher Einheiten zu befürchten war. Da das Anbordholen eine Stunde dauerte, kam es manchmal vor, dass das U-Boot tauchen und sein Flugzeug im Stich lassen musste. Auch geschah es nicht selten, dass bei der Vorbereitung zum Start die Tragflächen beschädigt wurden. Während des Versuchs, die Havarien mit Bordmitteln zu beheben, war das Boot gezwungen, über Wasser tauchbereit zu bleiben.

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

Am 17. Dezember 1941 überflog das Bordflugzeug von I 5 Pearl Harbor und fotografierte die an den amerikanischen Kriegsschiffen am 7. Dezember verursachten Schäden.

Alles in allem erwies sich die Tätigkeit der japanischen Kleinflugzeuge als nicht ganz wertlos. Von einem ihrer Piloten wird berichtet, dass er 4'000 Flugstunden erreichte.

Im Februar 1941 erkundete das Kleinflugzeug der I 25 die australischen Häfen Melbourne, Sidney und die Küste von Neuseeland. I 25 kehrte nach Japan mit wertvollen Informationen über die Verteidigungsanlagen dieser Häfen, über die Zahl der dort ankernden Kriegsschiffe und über den Handelsschiffsverkehr zurück. Leider waren diese Meldungen, als sie ausgewertet wurden, schon veraltet, denn die Lage änderte sich von Tag zu Tag. Hashimoto schreibt: «Diese Aufklärungsflüge wurden bis zum Jahr 1944 fortgesetzt, erwiesen sich aber wegen der feindlichen Überwachung als immer gefährlicher.»

Ein Kleinflugzeug wirft Bomben

In der zweiten Augusthälfte 1942 warf der Japaner Fujita als Pilot des Bordflugzeugs von I 25 (Kkpt. Meiji Tagami) an der Küste von Oregon, 89 km südlich von Kap Blanco, zwei 76-kg-Brandbomben ab, die an dem Rumpf der Maschine befestigt waren. Dies war als Repressalie auf einen Luftangriff auf Tokio durch eine Gruppe von B-52-Bombern gedacht. Die Besatzung des U-Bootes sah den Feuerschein auf dem Lande, und amerikanische Rundfunkstationen meldeten, dass es Tote gegeben habe. Bei einem zweiten Einsatz fand Fujita nur mit grösster Mühe zu seinem Mutterboot zurück.

Nebel und Sturm verhinderten weitere Bombardierungen, die im übrigen für die Kriegführung bedeutungslos waren. Wieder in den heimischen Gewässern, versenkte I 25 mit seinen Torpedos zwei Tanker und ein russisches U-Boot¹⁰.

Der Angriff auf Diego Suarez, 29. bis 30. Mai 1942

Ende Mai 1942 führten japanische Zwerg-U-Boote und Kleinflugzeuge gemeinsam zwei Unternehmungen durch. Nachdem die Japaner den Stillen Ozean überflutet hatten, richtete sich ihr Ausdehnungsdrang bis zum Kanal von Mozambique im Indischen Ozean. Die britische Regierung hatte mit einer Landung japanischer Truppen auf der Insel Madagaskar zu rechnen.

Von Diego Suarez aus, dem im äussersten Norden der Insel gelegenen, wettergeschützten Hafen, wäre es den Japanern möglich gewesen, die um Afrika herum fahrenden Geleitzüge und den Schiffsverkehr im Indischen Ozean zu bedrohen.

Im April erfuhr die britische Admiralität, dass fünf japanische U-Boote der Type I – I 10, I 16, I 18, I 20 und I 30 – mit den Hilfskreuzern «Hokuku Maru» und «Aikoku Maru» Penang mit Westkurs verlassen hatten.

Winston Churchill erfuhr Ende April vom Auftauchen japanischer Seestreitkräfte an der ostafrikanischen Küste und war davon überzeugt, dass sich Japan der Insel Madagaskar bemächtigen wolle. Grossbritannien hingegen hatte bloss die Absicht, sich an jenen Stellen der Insel festzusetzen, von wo aus es imstande war, einen japanischen Angriff auf die Insel zu verhindern.

Die britische Gegenaktion hiess zuerst *Bonus*, dann *Ironclad*. Sie begann in der Morgendämmerung des 5. Mai vor Kap d’Ambre. Die Truppentransporter wurden durch das Schlachtschiff «Ramillies» (Admiral Syfret und General Sturges), den Flugzeugträger «Illustrious», 2 Kreuzer, 11 Zerstörer sowie einige Korvetten und Minensuchboote gedeckt.

Am 7. Mai fiel nach einigen Gefechten der Nordteil der Insel mit Diego Suarez und Antsirane in die Hände der Briten, die vor den Japanern an Ort und Stelle waren. In der Nacht des 22. Mai, 22.30 Uhr, erschien ein Flugzeug unbekannter Nationalität über Diego Suarez, worauf die «Ramillies» vorsichtshalber den Hafen verliess.

In der folgenden Nacht wurden die «Ramillies» und ein Tanker von Torpedos getroffen, wobei das Schlachtschiff schwer havariert und der Tanker versenkt wurde.

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK

General Smuts hegte den Verdacht, dass es sich bei diesem Angriff um französische U-Boote gehandelt habe, denn am 7. Mai war das französische U-Boot «Le Héros» von den Briten südwestlich von Kap d'Ambre versenkt worden. Und der «Beveziers» war das gleiche Schicksal beschieden, als die englischen Flugzeuge die Landung der Truppen in Diego Suarez unterstützten.

Um Mitternacht des 30. Mai meldete das Bordflugzeug der I 10, dass es ein Schlachtschiff der «Queen-Elizabeth»-Klasse, einen Kreuzer und mehrere andere Einheiten im Hafen von Diego Suarez gesichtet habe. Daraufhin starteten die Kleinflugzeuge der U-Boote I 16 und I 20 zum Angriff. Das Flugzeug von I 18 war wegen einer Havarie nicht flugbereit.

Keines der beiden gestarteten Flugzeuge kehrte zu seinem Mutterboot zurück. Am 2. Juni entschlossen sich die Bootskommandanten zur Rückfahrt nach Penang ...

Fast zu gleicher Zeit befand sich eine andere Gruppe der 8. U-Boot-Flottille unter Kapitän zur See Sasaki – I 21, I 22, I 24, I 27 und I 29 – vor Sidney. Ihre Flugzeuge entdeckten ein Schlachtschiff und einige andere Kriegsschiffe in diesem Hafen. Nun wurden vier Zwerg-U-Boote zum Angriff auf diese Einheiten angesetzt. Eines von ihnen verfrügte sich in den Spermetzen, den drei anderen gelang es wohl, durch diese Sperre durchzubrechen, aber die gegen die amerikanischen Kriegsschiffe «Chicago» und «Perkins» sowie gegen den australischen Kreuzer «Canberra» geschossenen Torpedos gingen fehl. Keines der Zwergboote kehrte wieder zurück.

Die letzte Aktion der Zwerg-U-Boote fand am 8. Dezember 1944 im Seegebiet der Philippinen statt: Vier solche Boote waren in Cebu stationiert. Als die Amerikaner in Leyte landeten, gingen diese Boote, die dieses Mal nicht von ihren Mutterbooten, sondern vom Land aus starteten, zum Angriff auf die amerikanische Geleitflotte vor. Sie versenkten dabei zwei Kreuzer, ein mit Flugzeugen beladenes Transportschiff und fünf Frachter.

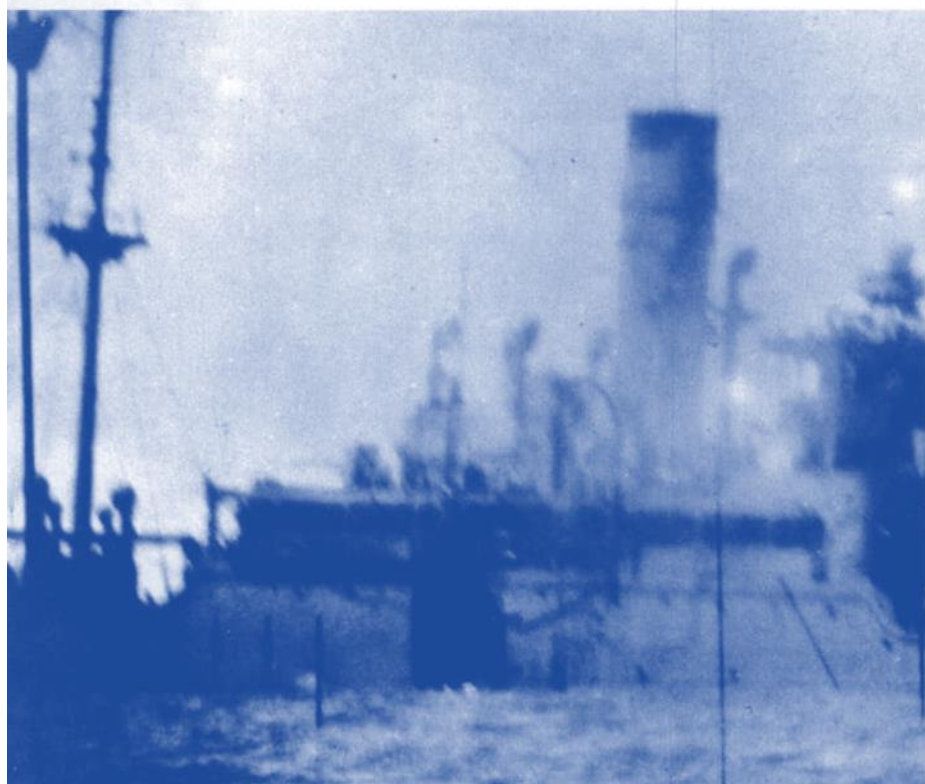
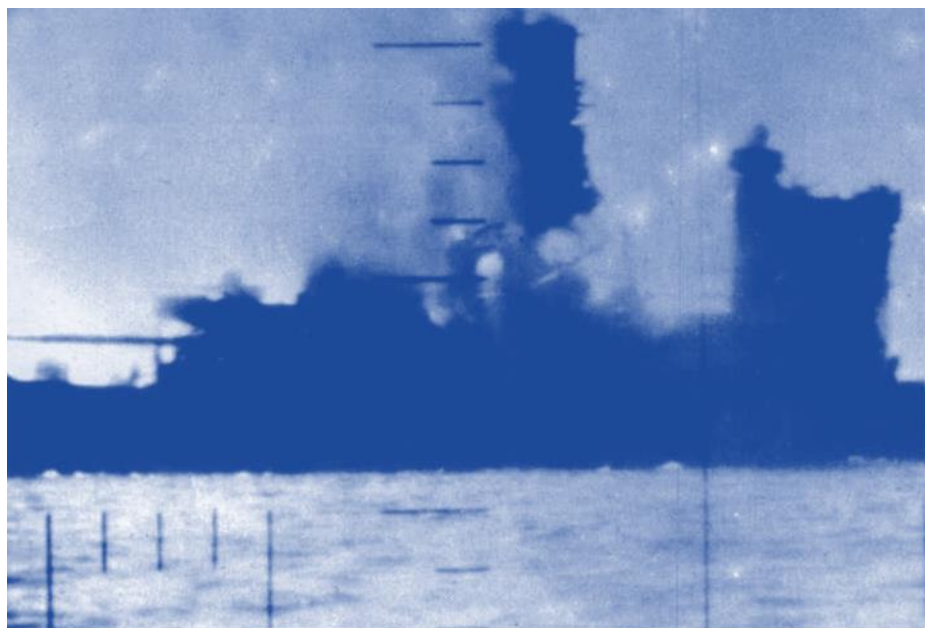
Am 20. März 1945 vernichteten die Japaner in Davao alle Zwergboote, knapp bevor sich die Amerikaner ihrer hätten bemächtigen können. Ein Teil der Besatzungen wurde gefangengenommen, der Rest flüchtete in die Berge und schloss sich dort den noch kämpfenden Landtruppen an.

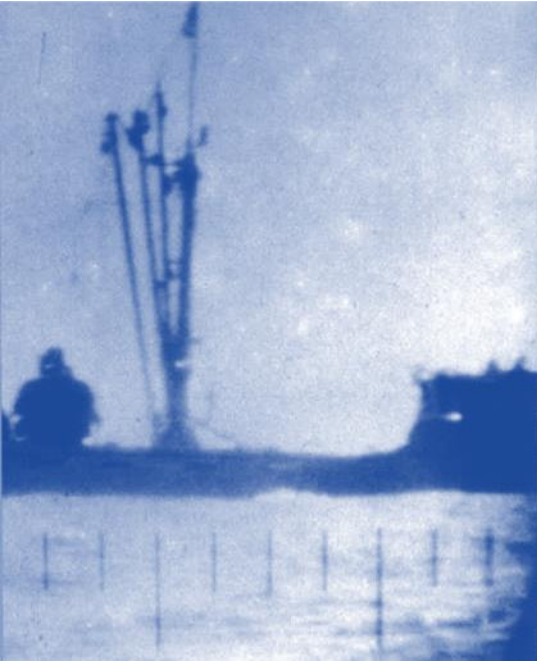


8 *Der Untergang eines japanischen Frachters, fotografiert durch das Sehrohr des amerikanischen U-Bootes «Wahoo», das ihn torpedierte*

9 *Besatzung eines amerikanischen U-Bootes. Die Flagge vermerkt Versenkungen*



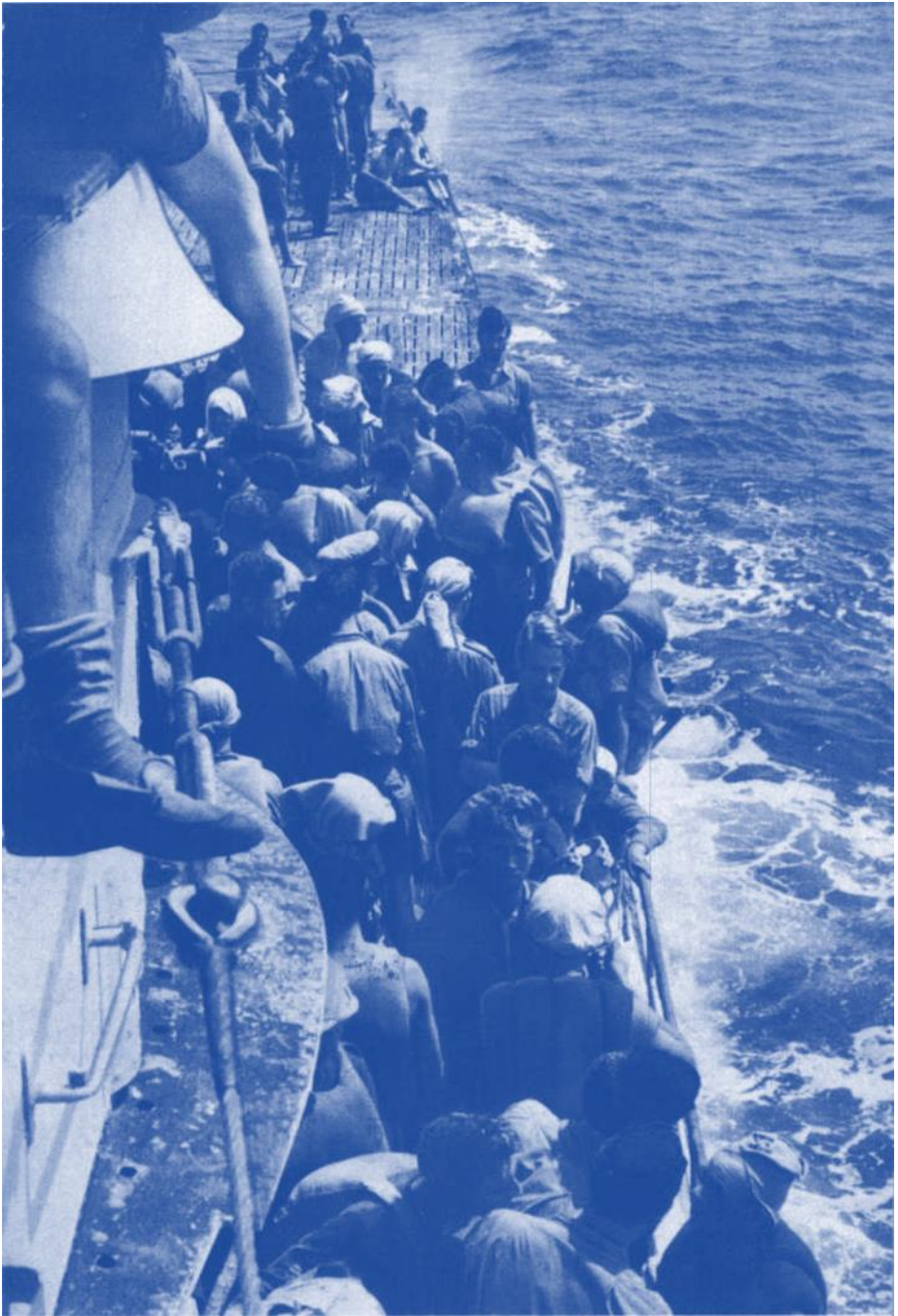




10 und 11

Der Kommandant des amerikanischen U-Bootes «Seawolf» hielt die Phasen des Unterganges eines von ihm torpedierten Schiffs im Foto fest. Die Aufnahmen wurden durch das Sehrohr gemacht





12 Affäre «Laconia»: An Deck von U 507 drängen sich von der Besatzung aufgefischte Schiffbrüchige

DIE SCHLACHT IM PAZIFIK – DIE JAPANISCHE FLUT

(7. Dezember 1941 bis August 1943)

Dieser Zeitabschnitt beginnt mit einem für die Japaner höchst erfolgreichen Blitzkrieg. Er endet im Sommer 1943 mit der Herstellung des Gleichgewichts zwischen den beiden kriegführenden Mächten. Die japanische Sturmflut hat ihre Stosskraft verloren, die Zeit der Ebbe beginnt... Im August 1943 durchbrechen die ersten amerikanischen U-Boote die Minensperren sowie die Überwachung in den Meerengen und laufen in der japanischen Binnensee ein.

Die amerikanischen U-Boote

Wie im Atlantischen Ozean mussten die Amerikaner auch im Pazifik ihren Mangel an Voraussicht teuer bezahlen, das Erwachen war bitter.

Ab 8. Dezember 1941 waren die Hauptziele ihrer Kriegführung im Fernen Osten die Rache für Pearl Harbor und die Wiederinbesitznahme der Inseln Guam und Wake sowie der Philippinen, die innerhalb von wenigen Wochen von den Japanern überrannt worden waren. Die US-Kriegsmarine hatte nur noch den Pazifik mit seinen ungeheuren Entfernungen im Auge: 13.000 sm von Panama nach Formosa, 8'600 sm von Japan zum Panama-Kanal, 3'400 sm von den Hawaii-Inseln nach Japan.

Die Amerikaner besaßen damals 111 fahrbereite und 73 im Bau befindliche U-Boote. Von den 51 im Pazifik stationierten Booten gehörten 22 zur *Pacific Fleet* (Pearl Harbor) und 29 zur *Asiatic Fleet* (Manila).

Die U-Boot-Flotte setzte sich aus zwei Haupttypen zusammen:

1. Die 1500-t-Boote mit den Namen von Fischen¹ eigneten sich beson-

ders für lange Kreuzfahrten, die den grossen ozeanischen Entfernungen entsprachen. (20 bis 21 kn über Wasser, 100 m lang, 9 m breit. Zehn Torpedorohre – sechs vorn, vier achtern –, eine 3-Zoll-Kanone vor dem Turm.)

2. Die 906-t-Boote der Type S waren nur mit Nummern bezeichnet und für die Küstenverteidigung bestimmt. (14 bis 15 kn über Wasser. Vier Torpedorohre vorn, eines achtern, eine 4-Zoll-Kanone.) Nach dem Ersten Weltkrieg gebaut, boten sie wenig Komfort, worunter die Besatzungen in den warmen Gewässern des Stillen Ozeans zu leiden hatten; sie wurden *pig boats* (Schweineboote) genannt.

Trotz ihres geringen Aktionsradius und ihrer schwachen Bewaffnung konnten diese Boote auf zahlreiche und erfolgreiche Feindfahrten hinweisen.

Drei Einheiten der Type V – «Argonaut» (V 4), «Narwhal» (V 5) und «Nautilus» (V 6) – mit 2'730 t über, 4'000 t unter Wasser waren grundsätzlich nur für Fernfahrten gedacht. Sie hatten eine Länge von 128 m. Ihre Bewaffnung variierte: «Narwhal» und «Nautilus» waren mit sechs Torpedorohren (zwei vorne, vier achtern) und zwei 6-Zoll-Kanonen ausgestattet, «Argonaut» hatte nur vier Torpedorohre und ebenfalls zwei 6-Zoll-Kanonen, konnte aber ausserdem 89 Minen aufnehmen. Diese grossen Boote erwiesen sich aber als schwer zu manövrieren und hatten überdies den Nachteil, leicht entdeckt zu werden.

Die Besatzungen der amerikanischen U-Boote

Die Besatzungen der amerikanischen U-Boote bestanden durchwegs aus jungen kräftigen, sportlich trainierten Freiwilligen. Bevor sie *qualified in submarines* (für den Dienst auf U-Booten geeignet erklärt) wurden, mussten sie mündliche und schriftliche Prüfungen über Dieselmotoren, Torpedowesen, Systeme der Kraftübertragung, Sicherheitsmassnahmen usw. ablegen. Sie mussten alle sich auf U-Booten ergebenden Spezialaufgaben beherrschen, nur der Koch, oft ein Neger, der auf den Booten besondere Wertschätzung genoss, war unersetzlich. Auch die Offiziere wurden nicht, wie in anderen Ländern, nur für einzelne Dienstzweige ausgebildet. Bei

den Amerikanern gab es bei den Offizieren keine Spezialeinheiten wie z.B. das der Ingenieure in der französischen Kriegsmarine.

Im Allgemeinen bestand die Besatzung eines U-Bootes aus acht Offizieren und 75 Mann. Der Kommandant, der C.O.², von seinen Leuten *the old man* (der alte Mann) genannt, obwohl er meist nur 34 oder 35 Jahre zählte, war ein Korvettenkapitän. Der nach ihm Diensthöchste war als *Chief of the boat* (Chef des Bootes³) für alles, was mit Torpedos zusammenhing, verantwortlich.

Auf See trugen alle die gleiche Uniform, wenn man Shorts, Hemden und Sandalen Uniform nennen kann, nur die Mütze unterschied den Kommandanten und die Offiziere von den übrigen Mitgliedern der Besatzung.

Alle assen dasselbe, und es gab weder Rangabzeichen noch protokollarische Vorschriften. Diese familiär-kameradschaftliche Atmosphäre schloss jedoch nicht aus, dass eine strikte und selbst strenge Disziplin eingehalten wurde.

Wie grosse Kinder vermischten die Männer auf den U-Booten Religion und Aberglauben miteinander. Da es an Bord keinen Priester gab, der die Messe hätte lesen können, sprach der Kommandant die Gebete. Viele Angehörige der Besatzungen beteten nach jeder Detonation einer Wabo, waren aber sofort zu einem Scherz bereit, wenn die Gefahr vorüber war.

An Bord herrschte Alkoholverbot, dafür ass man Eiscreme und trank Fruchtsäfte, Tee und Kaffee. Nahrungsmittel, besonders Konserven, die einen hohen Gehalt an Vitaminen hatten, waren reichlich vorhanden.

Der amerikanische U-Boot-Mann ist von Natur aus ein Spassmacher. Die Geschichte von der geheimen Eiscreme-Maschine, die in einem Winkel des Boots über einem Kühlwasser-Abtropfsammler aufgestellt war, ist berühmt. Ihr Betreuer war der Unteroffizier, dem die Wartung des Rudergerüsts und seine Schmierung oblag. So schmeckte die Eiscreme wohl nach Schmieröl, aber nur ganz wenig, und gelegentlich konnte man in ihr auch winzige Metallteilchen finden, die vom Getriebe irgendeiner Maschine abgesplittert waren, aber im übrigen schmeckte sie ausgezeichnet. Es ging auch das Gerücht, dass zerlegte Motorräder, ja sogar Einzelteile eines ganzen Jeeps in den Bootsräumen versteckt wurden. Eine Besonder-

heit der amerikanischen U-Boote war, dass jeder Angehörige der Besatzung, auch der Kommandant, einen Spitznamen besass.

Die Bilder von Pin-up-girls zierten nicht nur die Messen, sondern auch die Arbeitsplätze. Die Torpedorohre und die Dieselzylinder wurden mit weiblichen Vornamen bezeichnet. Radio, ein Schallplattenapparat, verschiedene Spiele, ja sogar ein Kinoapparat sorgten für Zerstreuung und Unterhaltung.

Drei Umstände hatten sich auf die Aktivität der amerikanischen U-Boote lange hemmend ausgewirkt:

1. Die Japaner hatten bei ihrer überraschenden Besetzung der Philippinen die Stützpunkte der amerikanischen U-Boote im Pazifik und vor allem die Werft in Cavite von Grund aus zerstört, das Mutterschiff «Pigeon» aber übersehen, das später für die Betreuung der U-Boote und ihre Reparaturen so wichtig wurde.
2. Die Amerikaner hielten die Verteidigungsmittel der japanischen Schiffe für viel stärker und wirksamer, als sie in Wirklichkeit waren. Die Japaner besaßen weder, wie man vermutete, Geheimwaffen noch Ortungsgeräte, die es ihnen erlaubt hätten, den Feind früher zu «hören», bevor er noch gesichtet wurde. Deshalb waren die Angriffe der Amerikaner im Anfang so zaghaft und ängstlich.
3. Die Amerikaner lernten wie die Deutschen eine Krise der Torpedos kennen. Dies untergrub die Moral der Besatzungen, wie dies auch bei den Deutschen der Fall war.

Die uneingeschränkte Kriegführung

Am 7. Dezember erhielten die amerikanischen U-Boot-Kommandanten den überraschenden Befehl: *Execute unrestricted air and submarine warfare against Japan* («Führen Sie gegen Japan einen uneingeschränkten Krieg in der Luft und unter Wasser»). Dies gab ihnen zu denken und belastete ihr Gewissen. «*The unrestricted warfare directive* bedeutete, dass ein Fischerboot und ein Frachter als ebenso legitime Ziele anzusehen waren wie Kriegsschiffe», schreibt Theodore Roscoe⁴.

Bisher hatten die Kommandanten der U-Boote die Vorschriften, die für ihr Verhalten im Krieg galten, in dem kleinen Dienstbuch *Instructions for the Navy of the United States Governing Maritime and Aerial Warfare* ge-

funden. Darin war der Angriff auf Handelsschiffe verboten und festgelegt, dass alle Marineangehörigen, die diesem Verbot zuwiderhandeln würden, «wie Piraten gejagt, gefangen oder versenkt werden sollten».

Der Widerspruch in diesen Vorschriften lag auf der Hand. Es war sicher, dass die deutschen U-Boote gegen die amerikanischen Passagierschiffe und Frachter im Atlantik einen totalen Krieg führten und die Japaner die amerikanischen Kriegsschiffe in Pearl Harbor ohne Kriegserklärung vernichtet hatten. Dieser Gedanke half den amerikanischen Seeleuten, sich rasch in die Überzeugung hineinzufinden, dass man einen Krieg nicht mit Halbheiten führen könne. «Das kleine ehrenwerte Gesetzbuch wurde über Bord geworfen», schreibt Roscoe. «Durch die neuen Dienstvorschriften in Zerstörer von Handelsschiffen verwandelt, gingen die U-Boote der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean mit der Absicht in den Krieg, alles, was unter japanischer Flagge fuhr, zu versenken.»

Die Stille, die während des Krieges die Tätigkeit der amerikanischen Boote umgab, hing damit zusammen, dass die amerikanische Führung befürchtete, die Japaner könnten gefangene U-Boot-Besatzungen wegen der uneingeschränkten Kriegführung als Kriegsverbrecher behandeln.

Die Tätigkeit der U-Boote wurde zum «stillen Dienst». Niemals wurden die Namen des U-Boots, des Kommandanten oder der versenkten Schiffe bekanntgegeben. Auf diese Weise erfuhren die Japaner nur verspätet von ihren Verlusten und von den Umständen, unter denen sie entstanden waren. Diese stets eingehaltene Geheimhaltung machte sie nervös.

Die Kommandanten und die Besatzungen der amerikanischen U-Boote wurden, wenn sie erfolgreich gewesen waren, entsprechend geehrt. Wenn das Boot von einer Feindfahrt zurückkehrte, hatte es an seinem Sehrohr einen Besen befestigt, der die Versenkung von Handelsschiffen aus einem Geleitzug anzeigte. Auf der Pier erwartete die Sieger eine Musikkapelle und der *ComSubPace* überreichte Auszeichnungen. Nach der ersten Feindfahrt erhielten die Männer auf den U-Booten die *Submarine Combat Insignia*, eine Silberplakette, die ein U-Boot darstellte. Nach der zweiten Feind-

fahrt wurde diesem Abzeichen ein goldener Stern hinzugefügt, nach der dritten wieder einer, mehr als drei Sterne wurden aber nicht zuerkannt.

Alle U-Boot-Männer trugen überdies als Abzeichen für ihre Zugehörigkeit zur U-Boot-Waffe eine Spange auf der Brust, die zwei längsseits von einem U-Boot spielende Delphine zeigte. Und auf sie waren die Männer sehr stolz.

Die ersten Kämpfe

51 amerikanische U-Boote befanden sich im Pazifik: Diese Anzahl reichte für die schweren Aufgaben, die nach dem schweren Blutzoll von Pearl Harbor der U-Boot-Waffe aufgebürdet wurden, nicht aus. Sie sollten die japanischen Seestreitkräfte angreifen, die nach Süden ausschwärmten, um die Philippinen, Singapur und die Inseln im Pazifik zu erobern. Diesen 51 Booten war es aber nicht möglich, die unzähligen Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer und Transportschiffe abzufangen und zu versenken. Die japanische Handelsschifftonnage wurde damals auf zwei Millionen BRT geschätzt.

Am 7. Dezember griffen die Japaner die Insel Midway an, ohne dass die U-Boote «Triton» und «Argonaut», die sich in diesem Seeraum befanden, hätten eingreifen können. Aber merkwürdigerweise verzichteten die Japaner auf die Landung von Truppen und zogen sich wieder zurück.

Als sie sechs Monate später zurückkehrten, stiessen sie auf die Verteidigungsanlagen, die mittlerweile errichtet worden waren. Mit ihren Reparaturanlagen und Depots war die Insel Midway zur letzten Station der amerikanischen U-Boote geworden, die aus Pearl Harbor gekommen waren und nun auf Feindfahrt gingen.

Der «Sealion» (SS 195), 10. Dezember 1941

Am 10. Dezember 1941 lagen «Sealion» (Kkpt. R.G. Vogue), «Seadragon» (Kkpt. W.E. Ferrall) und der Minenleger «Bittern» nebeneinander in der Werft von Cavite. Ihre Überholung hätte am 12. Dezember beendet sein sollen. In den ersten Kriegstagen hatten japanische Flugzeuge Manila bom-

bardiert, aber die Werft von Cavite war verschont geblieben. Am Nachmittag des 10. Dezember erschienen aber zwei Gruppen japanischer Flugzeuge mit insgesamt 27 Maschinen über Cavite. Zu dieser Zeit befanden sich Korvettenkapitän Vogue und sein WO (*executive officer*), Kapitänleutnant Albert L. Raborn, und drei Mann auf der Brücke des «Sealion». Alle anderen Angehörigen der Besatzung waren unter Dede beschäftigt.

Die erste Bombenreihe schlug 100 m achtern vom Boot ein. Da Vogue wusste, dass sein MG die Flugzeuge nicht erreichen konnte, befahl er seinen Leuten, im Bootsinneren Deckung zu suchen. Beim zweiten Angriff wurde der «Sealion» von zwei Bomben getroffen. Die eine zerstörte das MG, verbeulte den Turm und verwüstete die Brücke. Ein Sprengstück riss einen Teil der Brücke des «Seadragon» hinweg und tötete den Oberleutnant zur See Sam Hunter, der damit der erste Tote unter den amerikanischen U-Boot-Männern des Zweiten Weltkriegs wurde.

Im gleichen Augenblick schlug eine zweite Bombe auf dem «Sealion» ein, ging durch den Hauptballasttank durch und detonierte im Maschinenraum, wobei vier Tote zu beklagen waren. Der Tank füllte sich sogleich mit Wasser, und das Boot sank mit seinem Heck in den Schlamm des Meeresbodens. Die Besatzung flüchtete sich durch die Luken, die noch nicht unter Wasser standen. Vom Heck aus waren 40 Prozent des Bootes überspült, und der «Sealion» neigte sich mit 15 Prozent Schlagseite nach backbord. Der angerichtete Schaden war beträchtlich. Wäre die Werft von Cavite nicht beim Luftangriff zerstört worden, hätte man den «Sealion» wieder flottmachen und instandsetzen können. Pearl Harbor, die nächstgelegene Marinebasis, war 5000 sm entfernt. Um das Boot nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen, entschloss man sich, es zu vernichten. Nachdem alles, was noch gebrauchsfähig war oder für die Japaner von Interesse hätte sein können, abmontiert war, wurde das Boot am Silvestertag des Jahres 1941 versenkt⁶. Der «Seadragon» konnte auslaufen und flüchten.

Korvettenkapitän Frederick B. Warder, Kommandant des «Seawolf», der mit seinem Boot zur Dockung nach Cavite gekommen war, hatte die Luftangriffe mitgemacht. Er sah, wie die Bomben bei seinen Kameraden von der 2. U-Boot-Flottille der *Asiatic Fleet* einschlugen und wie die Werft

brannte. An diesem Tag hatte für den Kapitän der Krieg begonnen. Unter seinem und des Korvettenkapitäns R. L. Gross Kommando gelangte der «Seawolf» später, als er schon 18 Frachter mit 71.609 BRT versenkt hatte, zu Berühmtheit. Mehr als einmal zeigte dieses Boot bei seiner Rückkehr von der Feindfahrt einen Besen neben dem Sehrohr... Aber der Krug geht so lange zum Brunnen, bis er bricht... Am 3. Oktober 1944 wurde der «Seawolf» (Kkpt. A. M. Bontier) auf 2° 31' nördlicher Breite und 129° 18' östlicher Länge vernichtet, und zwar ... vom amerikanischen Geleitzerstörer «Rowell» (DE 403). Dieses Boot hatte es wahrlich nicht verdient, von einem Schiff unter dem Sternenbanner versenkt zu werden!

Am 11. Dezember 1941 torpedierte und beschädigte der «Triton» (Kkpt. W. A. Lent) einen kleinen japanischen Kreuzer im Süden der Insel Wake. So begannen die Kämpfe zur See. In den ersten Kriegsmonaten erlitten die Amerikaner schwere Verluste an ihren U-Booten. Am 21. Januar 1942 strandete S 36 (SS 141) nach der Versenkung eines kleinen Transporters, der sich auf dem Wege nach Soerabaja (Java) befand, in Calapan Harbor (Mindanao) auf den Riffen der Strasse von Makassar. Nach vergeblichen Versuchen durch die Holländer, das Boot wieder flottzumachen, wurde es von der eigenen Besatzung versenkt.

Am 24. Dezember wurde S 26 (SS 131) bei Balboa (Panama) vom amerikanischen Geleitzerstörer PS 460 gerammt, worauf das Boot in wenigen Sekunden sank.

Die «Shark» (SS 174) war das erste amerikanische U-Boot, das spurlos verschwand. Am 5. Januar war es von einem japanischen U-Boot mit einem Torpedo angegriffen, aber verfehlt worden. Der Kommandant, Korvettenkapitän L. Shane jr., gab das letzte Lebenszeichen am 8. Februar, als sich das Boot in der Strasse von Makassar befand.

Am 7. März erklärte der *ComSubPac* die «Shark» als verloren. Die amerikanischen und die an und für sich unvollständigen japanischen Archive, die durch Luftangriffe oder vor der Kapitulation durch die Japaner selbst zerstört wurden, wissen von einem amerikanischen U-Boot, das in diesen Gewässern vernichtet worden wäre, nichts zu berichten.

«Perch» (SS 176) im Fegefeuer, 3. März 1942

Am 27. Februar 1942 patrouillierte die «Perch» (Kkpt. David A. Hurt) in der Java-See, wo angeblich ein japanischer Geleitzug geführt wurde. Hurt hoffte, ihn zu überraschen und einen der vollbeladenen Transporter zu versenken. Die Japaner überluden nach der Besetzung der Philippinen ihre Handelsschiffe mit Soldaten, um so schnell wie nur möglich Borneo und Java zu erobern.

Als sich die «Perch» in der Nacht des 1. März 12 sm nordwestlich von Soerabaja befand, sichtete sie zwei Zerstörer, die auf sie zuhielten. Der Kommandant hörte das Geräusch der Schiffsschrauben über dem Boot und erwartete die Detonationen der Wabos. Aber die Zerstörer schienen sich zu entfernen. Hurt fuhr das Sehrohr aus und sah, wie der eine Zerstörer plötzlich wendete und wieder auf das Boot zuhielt.

«60 Meter!» befahl Hurt, weil er glaubte, auf 70 m Meerestiefe zu sein. Bevor aber das Boot noch auf 30 m gefallen war, fiel die erste Salve von Wabos. Sie verursachte zwar keinen Schaden, warf aber das Boot heftig hin und her. Kaum aber hatte die Besatzung festgestellt, dass dem Boot nichts geschehen war, setzte sich die «Perch» auf den Grund. Der Zerstörer kehrte inzwischen zurück und setzte den Abwurf von Wabos fort.

Diesmal wurde das U-Boot schwer getroffen. Der Backbord-Schraubentunnel wurde verbogen, die Dieselmotoren wurden beschädigt. 90 Prozent des Maschinenkontrollsystems fielen aus, der Hauptballasttank wurde durchbohrt, die Aussenhaut des Bootes eingedrückt und verbault. Die Lage der «Perch» wurde bedrohlich, und wieder fiel ein Hagel von Wabos auf sie nieder.

Die Treffer lagen mittschiffs. Die Brücke ging in Trümmer, die beiden Sehrohre waren nur noch mühsam von Hand aus zu bedienen, das Turmluk und das Luk über den Dieselmotoren wurden undicht und klemmten, dass es nicht mehr möglich war, sie einfach zu öffnen. Ob das Boot wieder über Wasser gehen könne, war nicht sicher. Das Boot lag unbeweglich mit nicht mehr arbeitsfähigem Antrieb im Schlamm.

Hurt empfand seine Ohnmacht, zu handeln, während über dem Boot die Zerstörer zu einem neuerlichen Angriff bereitstanden.

Es war sicher, dass der auf dem Wasser schwimmende Treibstoff die Lage des Bootes verraten hatte, aber es war unmöglich, unter Wasser zu verharren. Langsam setzte sich die «Perch» wieder in Bewegung und riss sich vom Meeresboden los. Zwei Stunden lang versuchten Kommandant und Besatzung, die Schäden im Boot ohne Lärm zu beheben, obwohl die Männer von der Anstrengung und der stickigen Luft schon am Ende ihrer Kräfte waren. Jeder fragte sich, ob das Boot jemals wieder fähig sein werde aufzutauchen. Niemand war sicher, dass sich dann auch die Luken- deckel öffnen lassen würden, und dabei war anzunehmen, dass das Boot von den Zerstörern sogleich mit Geschützfeuer empfangen würde.

Um 3 Uhr morgens hob sich die «Perch» über Wasser. Glücklicherweise liess sich das Turmluk öffnen. Als Hurt auf die Brücke kam, waren die beiden Zerstörer nicht mehr zu sehen. Aber die Verwüstungen auf Deck bewiesen, wie wirkungsvoll ihr Angriff gewesen war. Das Boot war von Splittern bedeckt, die Isolatoren der Antennen lagen in Scherben, die Seh- rohre waren verbogen, nur noch drei Zylinder der Dieselmotoren arbei- teten. Entschlossen, bis zum bitteren Ende zu kämpfen, richtete Hurt den Kurs seines Bootes gegen die Küste, wo die Japaner landen wollten.

Eine Stunde später erschienen die Zerstörer wieder und zwangen die «Perch» zu tauchen. Mit gestoppten Motoren und in der Tiefe fühlte sich der Kommandant noch am sichersten. Doch die Japaner hatten das Boot schon gesichtet, und was Hurt «Fegefeuer» nannte, begann von neuem. Ein Angriff folgte dem anderen, bei einer Detonation wurden die Männer an die Wand geschleudert, von der die Manometer und andere Apparaturen zerbrochen herunterhingen. Von vorn bis achtern liefen fünf Detonationen, und das Boot erzitterte wie bei einem Erdbeben. Die Gestänge der Ruder brachen, die Torpedos rieben sich an den Rohren, und das eindringende Wasser erhöhte das Gewicht des Bootes.

2. März, 08.30 Uhr. Dieser Angriff war der ärgste von allen. Aus den umgeworfenen Batterien stiegen Gase, deren Chlorgehalt die Luft verpes- tete.

Hurt wusste, dass sein Boot verloren war, unfähig, sich zu bewegen, nicht mehr imstande, sich vom Boden zu lösen. Aber es geschah ein Wun- der: Da über Wasser einzelne Trümmer der Boots-ausrüstung umher-

schwammen, glaubten die Japaner, dass die «Perch» nun endgültig vernichtet war und drehten ab.

Noch flackerte ein Funken Leben in diesem verwüsteten Bootskörper, und Hurt war nicht tot! Selbst vor Schwäche schwankend, schleppte sich der Kommandant an den Gefechtsstationen seiner Männer vorbei, die sich an allem, was noch Halt bot, festgeklammert hatten oder im Öl und im Wasser auf dem Boden lagen. Und die Männer sahen Hurt vorbeiwanken.

«Wir haben noch ein wenig Pressluft», sagte der Kapitän, «warten wir die Nacht ab, und dann gehen wir wieder über Wasser.»

Dieser Teufelskerl von einem Kommandanten, der seinen Leuten ein Beispiel der Pflichterfüllung bis zum Letzten gab, holte aus seiner Mannschaft die letzten Kraftreserven heraus. Die Dieselmotoren wurden in Gang gebracht, die Verbindungskabel erneuert, die Pumpen arbeiteten wieder, so dass kein Wasser mehr zu den elektrischen Einrichtungen gelangen konnte.

Um 20.00 Uhr befahl Hurt aufzutauchen. Der Befehl war allerdings leichter gegeben als befolgt. Es dauerte eine volle Stunde, bis die erschöpften Männer den Himmel über sich sahen und ihre Lungen frische Seeluft atmen durften.

Hurt aber musste sich mit Bitterkeit gestehen, dass sein Boot manövrierunfähig war. Was tun, so weit entfernt von einem Stützpunkt? Auf Hilfe war nicht zu hoffen. Lampen und Kabel waren schon lange zertrümmert, der Funkapparat zerstört. Mit dem noch arbeitenden Motor konnte nur eine Höchstgeschwindigkeit von 5 kn erzielt werden, und dies allein war schon ein Wunder! Der Lärm, den die Maschine verursachte, genügte, um die ganze japanische Flotte herbeizulocken. Das Ruder klemmte, mit ihm zu steuern, war unmöglich. Die erfrischende Nachtluft hatte die Besatzung wieder auf die Beine gebracht...

«Es ist vier Uhr morgens», sagte Hurt zum Kapitänleutnant Beverly R. van Ruskirk, seinem WO. «Die Sonne geht auf. Wir können nicht einmal mehr unser Geschütz gebrauchen ... Aber wir dürfen uns nicht über Wasser erwischen lassen. Tauchen!... Wir müssen!...»

«Und wir werden!» meinte van Ruskirk.

Das Boot sank auf 20 m. Wasser rieselte von allen Wänden, aus den

Spalten der beschädigten Bootshülle und durch die aus ihren Scharnieren gerissenen Luken. Das Boot bebte in allen Fugen, überall war Lärm, schwere Gegenstände fielen zu Boden. Schon erreichte das einströmende Wasser die Generatoren, aus denen Funkengarben schossen. Die «Perch» war kein Unterseeboot mehr, sie war ein Wrack.

«Auftauchen!» befahl Hurt, der nicht wollte, dass sein Boot ein Sarg für seine Besatzung wurde.

Das Boot stieg empor, aber nur der Bug und die Brücke kamen über Wasser. Man hätte die «Perch» für einen verwundeten Wal halten können, der zu atmen versucht.

Schon einige Stunden lang hatte man versucht, das Turmluk wieder dicht zu machen, als einige japanische Zerstörer in Sicht kamen.

«Das Fegefeuer war noch nicht zu Ende», schreibt Roscoe. «Der dem Boot zunächst liegende Zerstörer eröffnete das Feuer; die erste Granate lag 100 m zu weit, die zweite zu kurz. Aber es wurde immer heller und das Ziel wurde deutlicher sichtbar. Die Lage der ‚Perch‘ war hoffnungslos. Keines ihrer Torpedorohre war schiessfähig, das Geschütz zerstört, das Tauchen unmöglich. Noch weiter zuzuwarten, hätte nur zu einem Massaker geführt. Hurt befahl seinen Leuten, das Boot zu versenken.»

Korvettenkapitän Hurt und seine Besatzung wurden von den japanischen Seeleuten korrekt behandelt, doch in Japan unterzog man sie grausamen Verhören und sandte sie schliesslich in die Kupferminen von Ashio. Neun Mann kehrten von dort nicht mehr zurück; 55, darunter auch Hurt, überlebten diese grauenvolle Zeit.

Die «Perch» hatte 5'000 BRT japanischen Handelsschiffsraums versenkt, bevor sie im Westen der Philippinen auf 6° 8' südlicher Breite und 116° 34' östlicher Länge in den Fluten des Pazifik versank.

Die Amerikaner erfuhren vom Schicksal dieses Bootes erst, als Hurt nach Beendigung des Krieges in die Heimat zurückkehrte.

Der «Seawolf» (SS 197) und die japanischen Kreuzer, 1. April 1942

Bevor er von seinen Landsleuten vernichtet wurde, versenkte «Seawolf» im Verlauf von 14 Feindfahrten 108.600 BRT (27 Handelsschiffe) des feindlichen Frachtraums. Er war das erste Boot, das in einem Heeresbericht zweimal erwähnt wurde.

Ende März 1942 kreuzt der «Seawolf» westlich der Weihnachtsinsel, einem Atoll im polynesischen Inselgewirr.

Der Kommandant, Korvettenkapitän Frederick B. Warder, «Freddie» genannt, denkt an seinen ersten Angriff zurück, der sich gegen einen mit Flugzeugen beladenen Frachter richtete. Die ersten zwei Torpedos hatten trotz richtiger Einstellung das Ziel verfehlt. Ob der dritte Torpedo getroffen hat, weiss der Kommandant nicht mit Sicherheit... Er erinnert sich an das Gefecht, das er drei japanischen Kreuzern lieferte. In einem Funkgespruch hatte die «Salmon» in offener Sprache und ohne Angabe eines Adressaten die genaue Position eines japanischen Kreuzers und einer Landungsflotte gemeldet und der «Seawolf» bald darauf die feindlichen Schiffe gesichtet. «Es kam zu einem Gefecht», schreibt Theodore Roscoe, «bei dem die Detonationen der Torpedos und der Wabos bis nach Tokio widerhallten. Die ‚Rose von Tokio‘⁷ kündigte an, dass man alle amerikanischen U-Boote aus den Gewässern des Stillen Ozeans vertreiben werde.»

Der «Seawolf» ist unter seinem Kommandanten, den man in der Welt der U-Boot-Männer den *fearless Freddie*, den «furchtlosen Freddie», nennt, äusserst aktiv. Er patrouilliert vor der Weihnachtsinsel, wo Warder eine japanische Landung vermutet. Die von der englischen Garnison verlassene Insel ist für die Japaner interessant, weil auf ihr Phosphat gefördert wird. Überdies besitzt der kleine Hafen Flying Fish Cove ein Dock.

Warder denkt einen Augenblick daran, das Dock in die Luft zu sprengen, gibt diese Absicht aber bald wieder auf. Bei dieser Unternehmung hätten Eingeborene verletzt oder gar getötet werden können. Es ist besser, alle Kräfte für die Versenkung feindlicher Schiffe aufzusparen. In der Nacht zum 31. März beobachtet der «Seawolf» die Umgebung von Flying Fish Cove, hört lebhaften japanischen Funkverkehr und taucht wieder im Morgendämmern.

Am 1. April, 07.30 Uhr, erscheinen vier japanische Kreuzer mit Kurs auf den Hafen. Die Besatzung des U-Boots eilt auf die Gefechtsstationen und Warder manövriert sich an den Feind heran. «Ein Kreuzer der Natori-Klasse», teilt er seinen Leuten über die Bordsprechanlage mit, «mit Flugzeugen auf Deck.» Der Kreuzer befindet sich nun 5° backbord, auf einer Entfernung von 3'000 Yards zum Boot. Der Kommandant schätzt, dass er mit mittlerer Geschwindigkeit fährt. «Von seinem Mast weht eine Admiralsflagge. Vorn zwei Rohre bereitmachen!» ruft Warder in das Sprechrohr. «Freddie» schießt zwei Torpedos rasch nacheinander und dann, weil das Ziel lohnt, noch einen dritten und einen vierten.

Der Kapitän sieht durch das Sehrohr ganz deutlich, dass nur ein Torpedo den Kreuzer getroffen hat. Wassersäulen steigen auf, Dampf wird abgeblasen. Japanische Offiziere und Mannschaften laufen auf das Vorschiff... aber der Kreuzer setzt seine Fahrt fort...

Für den «Seawolf» ist es höchste Zeit, wieder zu tauchen. Schon schlagen die ersten Wabos an backbord ein und dann noch viel heftiger an steuerbord; alle 15 Sekunden wird das Boot durch die Detonationen erschüttert.

Den ganzen Tag lang lauern die Zerstörer auf den «Seawolf», und erst in der Abenddämmerung kann Warder seine Wachhunde abschütteln, endlich entfernen sich die Schraubengeräusche; das Boot geht auf Wartestellung, und der Kommandant kann seinen Leuten eine Ruhepause gönnen. In der Nacht taucht das Boot auf. Das Meer funkelt im Mondschein, ringsum vollkommene Stille. Warder nimmt Kurs auf Flying Fish Cove.

04.00 Uhr. Der Ausguck meldet einen japanischen Kreuzer in Sicht. «Seawolf» nähert sich langsam dem Feind, während es zu dämmern beginnt. Als Warder durch das Sehrohr blickt, flucht er: «Verdammt nochmal! Dieser Kreuzer schaut genauso aus wie der, den wir gestern getroffen haben. Er führt die gleiche Admiralsflagge. Hat der Admiral das Schiff gewechselt, oder wollen sie uns nur bluffen?»

Da fällt dem Kommandanten ein, dass der Kalender den 1. April anzeigt. Sollten denn die Japaner auch einen 1. April haben? Oder war es nur eine optische Täuschung? Wie dem auch sei, der Kreuzer kommt näher. Gestern

hat der «Seawolf» vier Torpedos verschossen, der Vorrat an «Aalen» hat sich sehr verringert. Warder entschliesst sich, noch drei Torpedos auf den Kreuzer zu verschiessen. Um 5.13 Uhr verlässt der erste Torpedo das Rohr und trifft... eine Detonation, die Versenkung ...

Warder fährt das Sehrohr aus: Die See ist klar, kein Kreuzer weit und breit. Er kann doch nicht so schnell gesunken sein. Es treiben auch keine Wrackteile umher ...

05.17 Uhr ... 05.22 Uhr ... Man hört Schraubenlärm ... Am Vormittag sichtet Warder Frachter, die von einem Kreuzer geleitet werden. Vom Deck des Japaners startet ein Flugzeug. Einige der Transportschiffe halten auf den Hafen zu, und dies bedeutet, dass eine Landung im Gange ist. Führt der Kreuzer etwa eine Admiralsflagge? Ist das Baumwollzeug, das da am Mast flattert, nicht nur Phantasie, hervorgerufen durch das Leuchten des Meeresspiegels? 1. April? Der Kreuzer kommt in Schussweite. «Auf Gefechtsstation!» Zwei Torpedos laufen gegen den Japaner. Wieder eine Detonation, während das Boot auf Tiefe geht. Die Lage durch das Sehrohr zu überprüfen, ist nicht mehr Zeit genug ...

Der Gegner hat sich entschlossen, dieses verfluchte U-Boot, das da einen Torpedo nach dem anderen schießt, endgültig zur Strecke zu bringen. Bisher sind die Torpedos Versager gewesen, aber schliesslich könnte einer von ihnen doch noch den Kreuzer versenken. Es folgt eine Lawine von Wabos, die Zerstörer kreuzen über dem Boot, die Zeit vergeht sehr langsam. Nach jeder Detonation befürchten die Männer im Boot, dass der «Seawolf» entzweigerissen werden könnte, das wäre ein Ende, ohne viel leiden zu müssen, oder dass das Boot schwer beschädigt in die Tiefe sinken werde, wo sich vielleicht einige Überlebende noch in einem dicht gebliebenen Schottenraum langsam dem sicheren Tod entgegenquälen würden. Aber diese Gedanken werden rasch verscheucht, denn es ist viel zu tun, da der *fearless Freddie* mit seiner Kommandostimme Befehl auf Befehl erteilt... Die Luft ist kaum zu atmen, die Hitze wirkt lähmend. Die Kühlvorrichtung ist ausgeschaltet, um jeden Lärm zu vermeiden, und das sonst eiskalte Wasser ist zu einer warmen Lauge geworden. Die WCs können nicht entleert werden, da die aufsteigenden Luftblasen das Boot verraten könn-

ten. Einige Männer erbrechen sich, und wenn sie auch weiterhin ihre gewohnte Arbeit verrichten, so geht sie doch nur sehr langsam vonstatten ... Noch immer hört man die Schraubengeräusche der Zerstörer über dem Boot. Sie kommen und gehen wie Jäger, die, wenn sich das Wild auch noch so sehr versteckt, wissen, dass sie es schliesslich doch noch erlegen werden. Wenn das U-Boot auftaucht, wird es sein Ende sein ... Es ist nur noch eine Frage der Geduld, eine, zwei, drei Stunden ...

Plötzlich wird es im Boot dunkel. Die Batterien sind leer. Warder befiehlt aufzutauchen. Durch das Sehrohr erkennt er einen Zerstörer, der nur wenige Meter vom Boot entfernt liegt, so dass ihn der auftauchende «Seawolf» fast gerammt hätte. «Tauchen!» Aber der Befehl wird falsch ausgeführt, denn der Mann am Tiefensteuer ist einer Ohnmacht nahe und arbeitet nur noch wie ein Automat. Das Boot richtet sich steil auf, schon ragen Bug und Brücke über Wasser.

«Alle Mann nach vorn!» ruft Warder und will damit die Aufwärtsbewegung bremsen. Die vorderen Tauchtanks werden gefüllt. Durch schnelle Manöver kommt das Boot wieder auf ebenen Kiel. Dann taucht es wieder.

Die erste Wabo-Salve wirft die Männer zu Boden. Der «Seawolf» sinkt bis zur Belastungsgrenze, er sinkt bis über 100 m Tiefe!

Um Mitternacht geben drei Glockenschläge das Signal zum Auftauchen...

Nie noch hat die Besatzung eines U-Boots die frische Luft so gierig in ihre Lungen gesaugt und noch nie den gestirnten Himmel mit einer solchen Freude begrüsst wie die erschöpften Männer des «Seawolf». Ringsherum ist das Meer frei.

Am nächsten Tag nimmt das Boot Kurs auf Australien. Warder lässt in der Zentrale neben den Glückwünschen des Oberkommandos eine Mitteilung anschlagen, in der es heisst:

«An alle! Ich will diese Gelegenheit benützen, um euch allen meinen herzlichsten Dank für eure Tüchtigkeit und Haltung, vor allem für den Eifer auszusprechen, mit dem ihr eure Pflicht erfüllt habt.

Es ist mein sehnlichster Wunsch, mit euch bei der nächsten Feindfahrt wieder zusammenzusein. Warder⁸.»

Der Kommandant drückt also wohl seine Zufriedenheit mit der Besatzung aus, unterdrückt aber seine Enttäuschung und seine Empörung: diese Admiralsflagge, der torpedierte Kreuzer, der spurlos verschwunden ist, und das alles am 1. April! Ein japanischer Bluff? Keineswegs, sondern fehlerhafte Torpedos, die entweder gar nicht oder zu früh detoniert sind⁹.

Die Krise der Torpedos

Die magnetischen Torpedos der Amerikaner gingen meist entweder unter dem Ziel durch oder sie detonierten zu früh, weil der Zündmechanismus überempfindlich war. Ihre Wirkung erschöpfte sich darin, dass sich ein Sturzbach über die Brücke des Angriffszieles ergoss oder dass die Aufbauten beschädigt wurden. Von Kriegsbeginn an hatten die U-Boot-Kommandanten mit ihnen Verdruss und Sorgen. Und die US-Besatzungen reagierten genauso wie die deutschen in der Schlacht um Norwegen: mit zornigen Beschwerden, mit Verbitterung.

Die amerikanischen U-Boote mussten den ganzen Ozean überqueren, den Feind suchen, ihn finden, das Wagnis seiner Versenkung auf sich nehmen, und dies alles mit Torpedos, die keine sichere Wirkung erzielten. Die «Trigger» hatte bei ihrem ersten Zusammentreffen mit dem Gegner einen Fächer von vier Torpedos verschossen, und kein einziger von ihnen war detoniert. Und dann schoss die «Trigger» noch zwei ab, die aber vorzeitig zündeten.

«Wir mussten uns immer wieder mit unseren Torpedos ärgern», schreibt Edward L. Beach, drei Jahre lang Kommandant der «Trigger». «Wir versenkten ein anderes Schiff, einen grossen Tanker, und beschädigten ein zweites, dann aber hatten wir keine Torpedos mehr und mussten nach Pearl Harbor zurückkehren¹⁰.»

Die Berichte der Kommandanten waren voll von bitteren Klagen: «Meine Torpedos liefen nicht gegen das anvisierte Ziel...» «Meine Torpedos detonierten nicht beim Aufschlag, andere sprangen aus dem Wasser, bevor sie das Ziel erreichten ...» «Habe einen ganzen Fächer aus den achteren Rohren unter idealen Bedingungen abgeschossen. Wir haben im Sehrohr die Leute auf dem Gegner beobachtet, wie sie von der Brücke aus die

Spur der Torpedos verfolgten, der unter dem Schiff durchlief. Wir haben daraufhin einen Gegenangriff mit Wabos mitgemacht. . .»

Es wurde sogar von Torpedos berichtet, die trotz genauer Einstellung schon nach den ersten Umdrehungen ihres Propellers einen Kreis beschrieben, so dass sie das eigene Boot gefährdeten. So geschah es zweifellos am 27. März 1944 der «Tullibee» und ganz sicher der «Tang» am 24. Oktober des gleichen Jahres. Und da sollte man nicht von Sabotage sprechen?

Admiral Lockwood verhielt sich so wie ein Jahr vorher Dönitz. Er hörte sich die Klagen seiner Kommandanten an, beruhigte die Erregten und tat alles, was in seiner Macht stand, um die Übelstände zu beseitigen. Er wandte sich an das Materialbüro in Washington und verfasste Eingaben, die an die Torpedo-Inspektion in Newport, im Staate Rhode Island, weitergeleitet wurden.

Die Antworten waren enttäuschend: «Die Mängel sind einzig und allein Fehlern beim Abfeuern der Torpedos zuzuschreiben und im Hinblick auf das Kampffieber verständlich» ... oder: «Den Beschwerdeführern obliegt es, zu beweisen, dass das ihnen gelieferte Material fehlerhaft war.»

Unter solchen Umständen durfte es nicht überraschen, dass die Moral der U-Boot-Besatzungen litt. Sie verfluchten die Bürokraten in Newport und in Washington, sie wussten auch, dass der Feind ihre Schwächen erkannt hatte. «Wir ahnten, dass Sie mit Ihren Torpedos Schwierigkeiten hatten», sagte nach dem Krieg ein hoher japanischer Marineoffizier zu einem Amerikaner.

Die Amerikaner überprüften die gelieferten Torpedos zuerst in Pearl Harbor und dann trotz des Verbotes auf See. Man zerlegte sie bis in ihre kleinsten Bestandteile und fügte sie dann wieder fein säuberlich zusammen. Man beriet sich von Boot zu Boot, von Mann zu Mann.

«Die Kommandanten», schreibt Edward L. Beach, «die so bittere Erfahrungen gesammelt hatten, gewöhnten sich daran, mit den Fehlern ihrer Torpedos zu rechnen. Sie suchten nach Mitteln und Wegen, sie zu behèben. Die meisten von ihnen stellten ganz einfach die Lauftiefe auf Null ein, obwohl dies nach den Vorschriften nicht zulässig war. Da im Allgemeinen die Torpedos der U-Boote drei bis sechs Meter tiefer liefen, als es den von

Washington vorgesehenen Einstellungen entsprach, bot dies die einzige Chance, ein Schiff mit grossem Tiefgang zu treffen. Es war keineswegs ein idealer Ausweg, denn auf diese Weise wurden Treffer bei Einheiten mit geringem Tiefgang, etwa bei Zerstörern oder bei flachgehenden Frachtern, eine reine Glücksache.»

Der «Seawolf» macht die Probe, 3. November 1942

Es war der «Seawolf», der den Beweis erbrachte, dass die Torpedos fehlerhaft waren. Das Boot war in der für Corregidor so schmerzvollen Zeit für den Nachschub von Lebensmitteln und Munition für die letzten Soldaten, die noch die Festung verteidigten, eingesetzt. Sie musste aber auch Offiziere, die für das Oberkommando wichtig waren, aus Corregidor herausholen, um sie vor der Gefangennahme durch die Japaner zu bewahren. Anfang November 1942 war Warder noch immer Kommandant des «Seawolf» und kreuzte mit ihm an der Küste von Mindanao.

Am 2. November 1942 hatte Warder den Frachter «Gifu Maru» (2'933 BRT) torpediert, und die Besatzung stand noch unter dem Eindruck dessen, was sich damals ereignet hatte. Der Kommandant hatte befohlen, zwei Japaner, die ganz nahe beim Boot schwammen, zu retten. Der eine verschwand im Dunkel der Nacht, der andere lehnte es ab, die Leine, die man ihm zuwarf, zu ergreifen. Daraufhin liess *fearless Freddie* einen Rettungsring ins Wasser werfen, an dem eine Flasche Whisky befestigt war. Der Japaner erfasste den Ring, nickte zum Dank mit dem Kopf und schwamm davon. Warder aber dachte mehr an die Fehler seiner Torpedos als an Japaner, die lieber für ihren Kaiser starben, als sich gefangenzugeben. Vielleicht hatten sie gefürchtet, so grausam verhört zu werden, wie es die Japaner mit ihren amerikanischen Gefangenen hielten¹¹. Der «Seawolf» näherte sich dann dem Golf von Davao, wo er die ersehnte Beute zu finden hoffte. In der Morgendämmerung des 3. November, 10.42 Uhr, 12 sm von der Küste entfernt, ging das Boot auf Sehrohrtiefe. «Ich kann einen Kirchturm, einige Häuser und einige Masten erkennen, dort müssen also auch Schiffe sein», meldete der WO, als er den sandigen Strand beobachtete. Das Boot lief in die Bucht von Talomo ein. Im Hafenwinkel lag ein Schiff mit einem

ganz neuen Tarnanstrich. Die Ankerkette hing senkrecht aus der Klüse, ein Zeichen dafür, dass es dort keine Strömung gab, ein für das von Warder geplante Unternehmen günstiges Vorzeichen.

Langsam schlich sich der «Seawolf» an sein Ziel heran, während der Kommandant durch 'das Periskop die Lage erkundete. Er wollte seine Torpedos mit dem Einstellwinkel Null schießen.

«Jim, ist die Kamera bereit?»

«Jawohl, Kommandant!»

Jim Mercer, ein junger Kapitänleutnant der Reserve, hatte eine Vorrichtung erfunden, mit der man Aufnahmen durch das Sehrohr machen konnte. In Pearl Harbor verlangte man, dass sich das getroffene Schiff wenigstens in sinkendem Zustand befinden müsse, um es auf das Konto des Bootes als «versenkt» zu buchen. Deshalb wollte Warder das getroffene Schiff im Lichtbild festhalten.

Der Kommandant bemühte sich, mit jener bedächtigen Ruhe vorzugehen, mit der er seinerzeit in der Schule von New London seine Torpedos einen nach dem anderen auf das Übungsziel geschossen hatte. Die Entfernung von 1400 m stand fest, der Tiefgang des Schiffes wurde auf 6 m geschätzt. Nachdem alle diese Einstellungen am Torpedo genau überprüft worden waren, wurde er auf 5,5 m Lauftiefe tempiert.

«Rohr I, los!»

Das Wasser strömte in die leer gewordenen Rohre bis zur Ventilklappe, die den Austritt von Luftblasen verhindert, die sonst das Boot verraten könnten. Warder verfolgte gespannt die Laufbahn des Torpedos...

Die See war ölig, die kaum sichtbare Spur war kerzengerade. Da erhob sich über ihr eine kleine Wolke. ‚Zu viel Öl‘, dachte Warder.

Der Torpedo läuft auf sein Ziel zu. Das Schiff wird in zwei Teile zerrissen werden. «Achtung ... schnell den Fotoapparat her!» – «47 Sekunden», meldet der WO Bill Deragon, der den Chronometer in der Hand hält.

«Er müsste am Ziel sein», murmelt der Kommandant, der seine Beobachtung fortsetzt.

Da hört man auch schon die Detonation.

«Wir haben ihn!» ruft einer der Männer in der Zentrale.

«Halt!» sagte Warder. «Er muss das Ziel unterlaufen haben und ist am Strand detoniert.»

Allgemeine Bestürzung, Totenstille.

Warder erklärte: «Der Torpedo war einer von der Marke XIV. Die Tiefeneinstellung war richtig, sie wurde vor Zeugen vorgenommen und von ihnen notiert, wie auch die Nummer des Torpedos. Das Lichtbild wird zeigen, dass die Spur genau auf das Ziel hingeführt hat und dass die Detonation hinter dem Schiff auf dem Land erfolgte. Jetzt haben wir den Beweis in Händen. Gehen wir weiter...»

Das Boot näherte sich dem Schiff bis auf 800 m. Warder schoss einen auf 2,42 m Tiefe eingestellten Torpedo. Das Schiff schien in der Mitte getroffen zu sein und neigte sich leicht zur Seite. Wenige Sekunden später wurde der «Seawolf» wie von einem Krampf geschüttelt.

«Diesmal haben wir ihn erwischt», meint Warder und legt einen neuen Film ein.

«Der Torpedo war 44,5 Sekunden unterwegs», meldet Bill Deragon, «und hätte 55,5 Sekunden für seinen Lauf gebraucht.»

«So ist er vor seinem Ziel detoniert», schliesst der Kommandant. «Aber habt ihr nicht einen Stoss verspürt?»

Ein Blick durch das Sehrohr. Der Japaner ist noch immer da, inmitten von aufschäumenden Wellen, in denen Materialtrümmer umherschweben.

Ein dritter und vierter Torpedo mit der Tiefeneinstellung von 1,20 m folgten. Das Schiessen wurde aber für das Boot selbst gefährlich, denn die Geschütze des Schiffes begannen auf das Sehrohr zu feuern.

Die Einschläge lagen zu beiden Seiten des Bootes um 800 m zu weit.

«Sie sind zu aufgereggt, um genau schiessen zu können», brummte Warder.

Der «Seawolf» hatte vier Torpedos nutzlos verschossen, ohne auch nur den geringsten Erfolg zu haben. Immer noch lag das Schiff in der Bucht von Talomo vor Anker.

Und alle Torpedos trugen die Marke XIV!¹²

Das Boot lief auf die freie See hinaus. Nicht weit, denn man wollte nur die Vorderrohre nachladen und wählte dafür diesmal die Torpedos der Marke IX.

Halbnackt, bei einer Temperatur von 50° C, bemühen sich die Männer, die schweren Brocken zu heben und in die Rohre einzuführen. Nach einer halben Stunde ist die Arbeit beendet, und das Boot nähert sich dem Dampfer auf Schussentfernung. Warder, der das Sehrohr ausfährt, stellt fest: Auf dem Frachter herrscht fieberhafte Tätigkeit; Männer gehen in die Boote und landen am Strand. Dort betrachten aus sicherer Entfernung Scharen von Eingeborenen das ungewohnte Schauspiel. Warder müsste sich vor ihnen eigentlich schämen, aber er macht sich selbst darüber lustig.

Wieder beginnen die japanischen Artilleristen zu schießen, aber offenbar streuen sie ihre Granaten nach allen Himmelsrichtungen, vielleicht nur, um ihre Nerven zu beruhigen.

Die Kamera ist bereit, der Abschusswinkelmesser steht auf Null. Alles ist in bester Ordnung.

«Rohr I, los!»

Der Torpedo läuft schnurgerade auf das Heck des japanischen Schiffes zu. Bum! Schnell ein Foto! Der Rauch verzieht sich... Das achtere Geschütz und seine Bedienungsmannschaften sind verschwunden, das Buggeschütz hat das Feuer eingestellt. Fünf mit Japanern bemannte Boote streben dem Ufer zu.

«Dieses verdammte Schiff will nicht sinken!» ärgert sich Warder. «Als wenn es nur aus wasserdichten Schotten bestünde! Geben wir ihm noch einen Torpedo, wir werden sehen, was dann geschieht!»

Für diesen Gnadenschuss ist der Gegner zu nahe. Das Boot wendet im Halbkreis und schießt einen Torpedo über Heck. Der japanische Frachter wird diesmal im Vorschiff getroffen und brennt. Sein Heck sinkt, als wäre es vom Vorschiff abgetrennt. Warder knipst auch diese letzte Phase des Kampfes. Um seinen Erfolg nachzuweisen? Keineswegs. Die «Sagami Maru», ein Passagier- und Frachtschiff von 7'189 BRT, hat ihn sechs Torpedos gekostet, und nur die alte Type Mark IX hat sich bewährt.

Nun wird die Bucht von drei japanischen Flugzeugen überflogen, denen zwei U-Boot-Jäger folgen. Der «Seawolf» taucht so tief als möglich und entzieht sich damit dem Angriff. Glücklicherweise hat Warder die Seekar-

te genau studiert und weiss, wohin er steuern muss ... Einige Wabos detonieren in der Nähe, das ist alles.

Als sich das Boot wieder in See und in relativer Sicherheit befindet, schreibt Warder in sein Schiffstagebuch: «Das Versagen der Torpedos bei den ersten Schüssen ist charakteristisch. Es verleiht den Klagen der anderen Kommandanten und meiner eigenen Beschwerde über das launenhafte Benehmen der Torpedos der Marke XIV, ihrer Bestandteile und des Sprengkopfs erhöhtes Gewicht¹³.»

«Die Männer auf den U-Booten hielten sich trotz ihrer Torpedos, denen sie nicht mehr trauten, gut», schreibt Theodore Roscoe. «Der Verlust ihrer vorgeschobenen Stützpunkte, der Hilfe durch ihre Flotte, der Reparaturwerkstätten und der Reserven traf sie nicht so hart wie die Fehler an ihren Torpedos. Fast zwei Jahre lang gingen die amerikanischen U-Boote mit dem Handicap schlecht funktionierender Torpedos in den Kampf.»

«Mush» Morton und seine «Wahoo» (SS 238) in Wewak, Januar 1943

Korvettenkapitän Dudley W. Morton, «Mush» Morton genannt, hatte auf der «Wahoo» schon als WO zwei ereignisreiche Feindfahrten hinter sich, als er im Januar 1943 Kommandant dieses Bootes wurde.

Autoritär, für seine Untergebenen keineswegs bequem, mit einer gewissen Vorliebe für eine freie Redeweise seinen Vorgesetzten gegenüber, bildete dieser Offizier mit seinem WO, Kapitänleutnant Richard H. O’Kane, ein sonderbares Zweigespann. Er wurde in der kleinen Welt der amerikanischen U-Boot-Fahrer dadurch berühmt, dass er eine völlig unorthodoxe Art, den Feind anzugehen, erfand.

Die «Wahoo» verliess Brisbane in der zweiten Januarhälfte 1943 mit Kurs auf die Palau-Inseln. Aber auf dem Weg dahin erhielt Morton den Befehl, nach Wewak zu gehen und die dortige Kriegslage zu erkunden. Wewak? Weder «Mush» noch O’Kane kannte dieses geheimnisvolle Eiland, doch in der Meldung war angegeben: Nordküste von Neu-Guinea, zwischen den beiden kleinen Inseln Kairiru und Muschu ... «Mush» ... Muschu ... das Zusammentreffen dieser beiden Namen gab Anlass zu mancherlei Spässen.

Morton fand auf der Karte die Kairiru-Insel mit einem 1'021 m hohen Berg und auch Muschu eingezeichnet, nach Wewak suchte er aber vergeblich. Das war befremdend und wurde bald als die Geschichte von der unbekanntenen Insel das Hauptthema der Bordgespräche.

Maschinist Dalton C. Keeter besass einen alten Schulatlas, in dem die Insel Wewak, allerdings nur sehr undeutlich, eingetragen war.

Morton musste sich aus dem Objektiv einer Kamera und einer Signallampe einen Apparat zusammenbasteln, um auf der Karte die genaue Lage der Insel feststellen zu können.

Am 24. Januar, 04.00 Uhr, kam die Nordküste von Neu-Guinea in Sicht, genau vor der mit ihrem Berg gut erkennbaren Insel Kairiru und backbord von ihr die flachere Insel Muschu. Dahinter musste die von den Bergen Neu-Guineas versteckte Reede von Wewak liegen. «Mush» ging auf Seehöhe.

Morton und O'Kane konnten nun alle Einzelheiten der Küste beobachten und ihre auffälligen Stellen in die Seekarte eintragen ... Kein Schiff weit und breit. Schon fragte sich Morton, was das Boot in dieser Gegend eigentlich zu suchen habe, als er gegen 11.00 Uhr zwischen den beiden Inseln zwei Zerstörer und zwei dickbauchige Schlepper hervorkommen sah.

«Zerstörer, Klasse ‚Chidori‘», sagte Morton. «Die beiden Schlepper lassen grössere Schiffe im Hafen vermuten, vielleicht liegt sogar ein ganzes Geschwader dort.»

Als sich zu Mittag das Boot der Küste näherte, bemerkte Morton mehrere Dreibeinmast-Kriegsschiffe. Das Gesicht des Kommandanten verhärtete sich, denn er wurde ein anderer Mensch, wenn er einen Feind anging. An die Schiffe heranzukommen, war nicht leicht. Ein tropischer Nebel breitete seinen Dunst über das Wasser und verschleierte die Sicht. Auch war mit einer Sperre der Einfahrt durch die Korallenriffe zu rechnen.

Morton machte einen grossen Umweg, wurde aber bald durch Korallenbänke aufgehalten. Er nahm Kurs auf Muschu, um die Insel zu umfahren. Vor ihm öffnete sich eine sehr enge Einfahrt. Ohne sich um eine etwaige Bewachung des Engpasses zu kümmern, lief das Boot auf Seehöhe in die Bucht ein. Bedauernd stellte «Mush» fest, dass die Schiffe mit den

Dreibeinmasten verschwunden waren. Statt ihrer lag dort ein japanischer Kreuzer oder Zerstörer vor Anker. Unbeirrt setzte Morton seinen Weg in das Innere der Bucht fort, die sich vor ihm auftat. Nach einer Fahrt von 7 sm blickte der Kommandant wieder durch das Sehrohr. Er erkannte einen Zerstörer der «Fubuki»-Klasse.

«Geh zum Sehrohr, Dick», sagte Morton zu O’Kane, der, als hätte er diesen Befehl schon vorausgeahnt, mit beiden Händen das Sehrohr ausfuhr und dann die spiegelglatte See nach dem Feind absuchte...

Im Inneren des Bootes ist es unerträglich heiss. Alle Männer sind fast nackt, kurze Hosen, Sandalen aus Holz oder Gummi, ein Tuch um den Hals gebunden, um die Schweisstropfen zu trocknen, die auf den Körper rinnen...

«Ventilatoren halt!» befiehlt Morton.

Vollkommene Stille, und in den geschlossenen Räumen mit ihren 38° C wirkt sie fast beängstigend. «Mush» tut, was noch kein Kommandant im Gefechtsalarm getan hat: Er überlässt das Sehrohr seinem WO. Dann gibt er die Einstellungen für die Abfeuerung eines ersten Viererfächers an.

Seine Befehle sind kurz:

«Letzte Beobachtung vor dem Angriff!»

O’Kane fährt das Sehrohr wieder aus; die Sonne blendet, der Himmel ist klar, das Meer fahlgrün.

«Geschätzte Entfernung 4000 m. Er hat uns gesehen, läuft auf uns zu, Schätzung der Geschwindigkeit unmöglich, nimmt von Sekunde zu Sekunde zu», meldet der WO, der das Sehrohr seinem Kommandanten übergeben will.

«Nein, Dick, lass das Sehrohr oben, ich will wissen, was geschieht.»

Der japanische Zerstörer hat den Anker gelichtet, und kaum ist der Anker aus dem Wasser, wird auch schon Fahrt aufgenommen.

«Er zickzackt auf uns zu! Hält vor unserem Bug, ist vor ihm!» «303», meldet der Mann am Peilapparat.

«Geschätzte Geschwindigkeit 15 kn», fügt O’Kane hinzu.

«Werde vier vordere Torpedos auf ihn schießen, auf 2400 m», erklärt Morton und wirft noch einen Blick auf die Einstellung der Torpedos.

«320, 325, 330, 340 ...» hört man die Peilmeldungen.

«Achtung, vorn, Rohr I! Dick, gib mir die Feindposition!»

Jeder hält den Atem an. Man vergisst die Hitze und den Schweiß, der über die feuchte Haut perlt.

Noch einmal fährt O’Kane das Sehrohr aus. Er weiss, dass der Gegner das glitzernde Prismenglas des Spiegels sehen wird, und dann braucht der japanische Kommandant nur noch genau über dem Boot seine Wabos abzuwerfen, um die «Wahoo» für immer in die Tiefe des Ozeans zu jagen. In einigen Minuten wird alles zu Ende sein.

«Peilung!» ... «358» ... «Genau vor dem Ziel!» ...

«Feuer!»

«Rohr I», wiederholt der Mann, der die Einstellung des Torpedos überwacht.

Eine merkwürdige Melodie des Todes in diesem verlorenen U-Boot auf dem Grunde eines unbekanntes Hafens.

Morton verliert keine Sekunde und feuert einen zweiten Torpedo, dann einen dritten. Keine Detonation... «Sehrohr!» ruft Morton zu O’Kane hin. Dieser führt das Periskop aus und flucht. Der Zerstörer ist am Heck des Bootes vorbeigelaufen und fährt nun seine 18 kn.

«200 Umdrehungen», wird vom Horchgerät her gemeldet.

«Auf 20 kn einstellen», befiehlt Morton.

«Peilung 10, im Ziel! ... Feuer!»

«Geht mit äusserster Kraft in Torpedolaufbahn, Schuss nur knapp verfehlt. Übergebe das Sehrohr», meldet O’Kane.

«Nein, lass es oben», ruft Morton.

Ist der Kommandant verrückt? fragen sich die sechs Männer in der Zentrale – aber nur einen Augenblick lang, denn der «Alte» weiss sicher, was er tut. Morton hat diesen Augenblick schon lange vorausgesehen:

«Wir bieten dem Kerl ein Ziel. Wenn er ganz nahe ist, jagen wir diese Blechkonzerve in eine andere Welt!»

Die Lautsprecher verkünden diesen tollkühnen Plan in allen Räumen des Bootes.

Vorn sind noch zwei Torpedos schussbereit. Wenigstens einer von ihnen muss ein Treffer werden. Die vier achteren Torpedos zu verwenden,

kommt nicht in Frage, ausserdem wäre dafür auch keine Zeit mehr.

Auch die zwei vorderen Torpedos müssen noch ein wenig warten, denn Morton will den Zerstörer auf einige hundert Meter herankommen lassen, so nahe, um ihn nicht zu verfehlen, aber weit genug, dass die Detonation nicht für das eigene Boot gefährlich ist. Auch würde der dünne Bug nur ein schlechtes Ziel bieten.

1200 Yards! Der erste Torpedo saust los.

«Nicht getroffen!»... meldet O’Kane, der noch immer am Sehrohr ist.

Er hat mit ängstlicher Spannung die milchige Laufbahn verfolgt und gesehen, wie das Ziel verfehlt wurde.

Wie sich ein Stier in der Arena auf das blutrote Tuch der «Muleta» stürzt, rast der Zerstörer auf das Sehrohr zu, das ihn herausfordert.

800 Yards... Der zweite Torpedo verlässt das Rohr. Wird er ein Treffer?

Bum! Ein donnerartiges Getöse, die «Wahoo» wird wie von einer Faust in die Tiefe gestossen.

«Eine Wassersäule steigt aus dem Zerstörer, bricht ihn in der Mitte entzwei und hält die beiden Teile einen Augenblick lang wie ein verkehrtes V in der Schwebelage und drückte sie über steuerbord hinunter», schreibt Edward L. Beach.

«Die Männer in Weiss, die sich auf Deck befinden, laufen planlos umher und purzeln dann kopfüber ins Wasser. Eine Wolke von Rauch lagert sich über das geborstene Wrack und ragt noch über die Wassersäule empor. Dann trennen sich die beiden Schiffshälften voneinander und versinken in das vorher so ruhige Meer von Wewak, das unter der Wucht der Detonation und dem Hagel der herabstürzenden Schiffstrümmer zu kochen scheint¹⁴.»

Die Kamera hat einstweilen die Katastrophe in mehreren Bildern festgehalten.

Mit einem neuen Besen am Sehrohr und kleinen japanischen Fähnchen am Turm – das Zeichen, dass die «Wahoo» auf dieser Feindfahrt mehrere japanische Einheiten versenkt hat – kehrte «Mush» nach Pearl Harbor zurück.

Als seine Kameraden fragten, warum er so ruhig geblieben war, als ihn

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

der Zerstörer rammen wollte, antwortete Morton, verschmitzt lächelnd:
«Warum glaubt ihr wohl, dass ich O’Kane am Sehrohr gelassen habe? –
Er ist der tapferste Mann, den ich kenne.»

Richard H. O’Kane wurde Kommandant der «Tang» (SS 306), eines
neuen, im Oktober 1943 in Mare Island gebauten Bootes¹⁵.

X

MIDWAY

Die Schlacht von Midway, 5. Juni 1942

Am 10. März 1942 wird Kapitän Shôjirô Ioura zum Admiralstab nach Tokio versetzt. Er denkt an seine letzte Rückkehr mit dem I 8 nach Kure und an seinen Freund, den Korvettenkapitän Kooriyama. Beide hatten sie damals schwarze Bärte getragen, wobei der Bart des Freundes schneller gewachsen war. Eine befreundete Geisha, die ihn nicht mehr erkannte, verbeugte sich vor ihm:

«Mit wem habe ich die Ehre zu sprechen?»

«Ich bin Ioura, hast du mich denn vergessen?»

Ach, es war trotz aller Gefahren auf den Feindfahrten eine schöne Zeit, und wie herzlich war die Kameradschaft auf dem I 8!

Jetzt ist Ioura also beim Admiralstab in Tokio, sein unmittelbarer Vorgesetzter ist Admiral Fukutome, und er hat es mit diesem Chef nicht leicht.

Heute legt ihnen der Verbindungsoffizier des Admiralstabs zur «Vereinigten Flotte» einen Plan vor: den Angriff auf die Insel Midway und ihre Besetzung. Kapitän zur See Yassouji Watanabe empfiehlt die Teilnahme der 5. U-Boot-Flottille an diesem Unternehmen, das von den Flugzeugträgern «Agaki» (als Flaggschiff), «Kaga» und «Soryu» durchgeführt werden soll...

«Nein», antwortet Admiral Fukutome, «der Admiralstab ist der Ansicht, dass ein U-Boot-Einsatz für die Samoa- und die Fidji-Inseln vorzuziehen sei.»

Watanabe bleibt bei seiner Anregung und begründet sie. Die U-Boote können vor Midway die grossen Schiffe der Amerikaner torpedieren, in Samoa und auf den Fidji-Inseln gibt es nur «kleine Fische».

«Ich werde Ihr Büro nicht verlassen, ehe ich nicht Ihre Zustimmung zur Teilnahme der U-Boote an der Aktion gegen Midway erhalten habe.»

Niemals noch hat Admiral Fukutome einen Offizier mit einer solchen Autorität sprechen gehört, und er ist davon beeindruckt.

«Ich danke Ihnen», sagt der Admiral, «lassen Sie mir den Akt ‚Midway‘ da, wir werden ihn studieren.»

Am nächsten Tag wird Ioura zum Admiral gerufen. Fukutome steht vor einer Karte des Pazifik und fragt:

«Was halten Sie, Ioura, von dem Vorschlag, die 5. U-Boot-Flottille bei der Aktion von Midway miteinzusetzen?»

«Offen gesagt, Admiral», erwidert Ioura, «die Teilnahme von U-Booten an diesem Unternehmen scheint nutzlos. Die alten Boote sind zu langsam, sie könnten mit den modernen Einheiten nicht Schritt halten. Sie können nicht einmal als Aufklärer dienen, weil die Maschinen der grossen amerikanischen Flugzeugträger sie angreifen würden. Sie werden nichts auszurichten vermögen, ausser sie haben ganz besonderes Glück.»

«Trotzdem...»

«Admiral, ich kenne die Erfolge der U-Boote in Friedenszeiten, wo sich alles wie auf einem Notenblatt planmässig abspielt... Der wirkliche Kampf ist aber etwas ganz anderes. Admiral... für mich ist das U-Boot für den Angriff auf Geleitzüge in Seeräumen geschaffen, wo der Feind nicht allzu viele Sicherheitsvorkehrungen treffen kann. Meiner Meinung nach sollte man alle U-Boote von der ‚Vereinigten Flotte‘ abziehen, bevor wir nicht über ganz moderne Boote mit hohen Überwassergeschwindigkeiten und mit der Fähigkeit zum Schnelltauchen verfügen. Inzwischen sollten alle Boote nur für Angriffe auf die feindlichen Konvois eingesetzt werden.»

«Wir werden mit den U-Booten einen letzten Versuch bei Midway unternehmen. Gelingt er nicht, gut, dann kann ich Ihnen für die Zukunft versprechen, dass wir die U-Boote nur für den von Ihnen angeführten Zweck verwenden, es sei denn, es ergäben sich ganz besondere Fälle.»

Kapitän Ioura war zufrieden, denn der Admiral schien ihm recht gegeben zu haben ...

MIDWAY

Am frühen Morgen des 5. Juni 1942 trafen der Admiral und Ioura einander im Saal des Admiralstabs. Neben vielen Offizieren des Marineoberkommandos war auch der Marineminister höchstpersönlich erschienen.

Die Schlacht von Midway war im Gange. Die Japaner waren fest davon überzeugt, dass Admiral Nagumo mit seinen vier Flugzeugträgern «Agaki» (Flaggschiff), «Kaga», «Hiryu» und «Soryu», mit den vier Schlachtschiffen, den Kreuzern, Zerstörern und U-Booten und mit den zahlreichen Truppentransportern die Garnison von Midway unter einem Hagel von Fliegerbomben vernichten und Midway erobern werde.

Um 07.00 Uhr langte die erste Meldung ein: «108 Bomben- und Torpedoflugzeuge gestartet.» Die Offiziere zeigten sich befriedigt und waren voll Vertrauen. Generalleutnant Tomonoga, der Chef der Luftflotte, funkte dann, dass eine neue Angriffswelle notwendig sei, um das Werk, das er begonnen hatte, zu vollenden: die Vernichtung der Verteidigungsanlagen von Midway. Nagumo verfügte in diesem Augenblick noch über eine Reserve von 93 Maschinen. Die lange Pause, die nun in den Meldungen eintrat, erklärte man sich damit, dass die Beladung der Flugzeuge mit Brandbomben eben eine gewisse Zeit brauche.

Dann kam ein Funkspruch: «10 Feindschiffe im Nordosten.»

«Ich dachte, es gäbe in diesem Gebiet keine amerikanischen Schiffe», meinte ein Admiralstabsoffizier, «zweifellos handelt es sich um Flugzeugträger.»

«Umso besser», rief ein anderer Offizier, «dann wird unsere ‚Vereinigte Flotte‘ sie vernichten.»

Der Marineminister murmelte gnädig seine Zustimmung, und alle anderen murmelten sie nach.

«Diese armen amerikanischen Flugzeugträger!..»

Dann war es für lange Zeit still. Nagumo meldete sich erst wieder um 09.10 Uhr.

«Letzte Luftangriffswelle zurückgekehrt. Vier feindliche Flugzeugträger. Wir wenden 90 Grad backbord, Richtung Ostnordost, um mit feindlicher Task-Force Fühlung aufzunehmen», hiess es in dem Funkspruch.

Triumphierend lächelten sich die Offiziere zu. Sicher war nun die Stun-

de H gekommen. In wenigen Minuten werden die amerikanischen Flugzeugträger in Brand geschossen sein und sinken ...

Um 10.24 Uhr funkte Nagumo, dass zahlreiche amerikanische Flugzeuge, die einen Angriff unternommen hatten, von seinen Maschinen abgeschossen wurden. Das war nun der sichere Sieg...

Plötzlich aber trafen alarmierende Nachrichten im Beratungszimmer des Admiralstabs ein. Der Sieg wechselte die Bordseite!

10.30 Uhr. Eine Bombe trifft den Hangar der «Agaki». Eine andere detoniert inmitten der aufgetankten und mit Torpedos beladenen, startbereiten Flugzeuge.

10.32 Uhr. Nagumo überschiffet sich auf den Kreuzer «Nagara». Die von ihrer Besatzung verlassene «Agaki» wird von einem japanischen Zerstörer torpediert.

10.35 Uhr. Vier Bomben auf der Brücke der «Kaga» detoniert. Schiff brennt vorn und achtern. Von der Besatzung verlassen.

An Bord nur Hilfskommando zurückgeblieben.

Die «Kaga» sinkt.

10.40 Uhr. «Soryu» während der Wendung zum Start der Flugzeuge getroffen.

11.00 Uhr. «Soryu» von der Besatzung auf gegeben. Sinkt.

Sie war von drei Torpedos des amerikanischen U-Boots «Nautilus» getroffen worden.

«Nun herrschte Stille im Beratungssaal», schreibt Kapitän Ioura, «aber niemand liess erkennen, dass er die Hoffnung verloren habe. Vielleicht glaubte man, dass die uns verbliebenen Flugzeuge den amerikanischen an Zahl noch immer gleich seien.»

Aber auch die amerikanischen Flugzeugträger kamen nicht ohne Verluste davon. Nagumo hatte den Flugzeugen der «Hiryu»¹ befohlen, die «Yorktown» anzugreifen. Von zwei Torpedos getroffen, brannte dieser, von den Amerikanern «Waltzing Matilda» («Die tanzende Mathilde») genannte Flugzeugträger an mehreren Stellen und hatte eine Schlagseite von 26°. Es war 10.45 Uhr.



13 und 14

Englische „Chariots“. Das obere Bild zeigt den Zweimanntorpedo in Tauchfahrt, das untere in Überwasserfahrt





15
*Konteradmiral Sir Claude Barry,
der Chef der britischen U-Boot-
Waffe, besichtigt ein U-Boot
vom Typ X*



16
*Englisches X-Boot bei einer
Übungsfahrt*

Die Torpedierung der «Yorktown», 6. Juni 1942

Der Kommandant der «Yorktown», Kapitän zur See Elliot Buckmaster, befürchtete, dass die «Yorktown» samt ihrer Besatzung sinken könnte – wie sich später zeigte, war diese Befürchtung nicht gerechtfertigt – und befahl daher seinen Leuten, das Schiff zu verlassen.

Der Flugzeugträger wurde von der «Vireo» in Schlepp genommen, doch dieses Schiff war zu schwach, um den Riesen mit seinen 19.800 t in Fahrt zu halten. Am 5. Juni, vor 07.00 Uhr, entdeckte ein Flugzeug des Kreuzers «Chikuma» den Flugzeugträger, aus dem schwarze Rauchwolken aufstiegen. Das Schiff schien verlassen worden zu sein. Sogleich meldete der Pilot: «Feindlicher Flugzeugträger in Sicht, Klasse ‚Yorktown‘, mit Steuerbordschlagseite, auf 111°, 240 sm von meinem Standort entfernt, ein Zerstörer in seiner Nähe.»

Fregattenkapitän Tanabe, Kommandant von I 168, fing diesen Funkpruch auf und eilte mit 21 kn zum Wrack, das er 150 sm nordöstlich von Midway vermutete.

Am nächsten Tag gegen 01.00 Uhr sichtete Tanabe die Silhouette der «Yorktown» an der Kimm. Sie war von Zerstörern und Schleppern umringt.

Das I 168 tauchte, ging dann auf Sehrohtiefe und näherte sich nach neun Stunden Fahrt der Beute, die sie sich nicht entgehen lassen wollte. Das Boot durchstieß die Schutzkette der Zerstörer und schoss einen Viererfächer auf den Flugzeugträger, von dem mehrere Torpedos trafen.

Es war 15.36 Uhr. Sogleich suchten die Zerstörer «Gwin», «Hughes», «Benham» und «Monaghan» mit ihren Asdics nach dem Angreifer.

Tanabe berichtet:

«Laut den amerikanischen Mitteilungen nach dem Weltkrieg wurde die ‚Yorktown‘ von zwei Torpedos getroffen, während ein dritter den in ihrer Nähe befindlichen Zerstörer ‚Hamann‘ entzweiriss. Der Flugzeugträger kenterte und sank am nächsten Tag.

Die Geleitzerstörer waren sehr aktiv. Binnen einer Viertelstunde nach dem Angriff warfen drei von ihnen Wabos. Sechs davon detonierten sehr

nahe von dem I 168, wobei die zunächst detonierende das Boot nach oben hob. Der Bootsanstrich blätterte ab, die Lampen verlöschten, und überall herrschte vollkommene Dunkelheit. Aus den Batterien stiegen giftige Gase auf. Als man schon glaubte, dass der Angriff zu Ende sei, detonierten noch drei Wabos und erschütterten das Boot seiner ganzen Länge nach.

Das I 168 war bewegungsunfähig, alle Pumpen waren ausgefallen. Um es unter Wasser zu halten, wurden die Ballasttanks gefüllt. Unverzüglich wurde mit der Instandsetzung der elektrischen Leitungen und der Akkumulatoren begonnen. Das Boot neigte sich um 20° nach vorn, da es unmöglich war, es im Gleichgewicht zu halten. Es war, als hinge es über einem Abgrund. Aber niemand gab die Hoffnung auf. Die Elektriker mussten bei ihrer Arbeit von den Kameraden gestützt werden, um nicht ohnmächtig hinzufallen. Alle Versuche, das Boot durch die nach achtern kommandierte Besatzung oder durch Verschiebung der Materialgewichte wieder auf ebenen Kiel zu bringen, schlugen fehl. Die Lage wurde wegen des drohenden Wassereintruchs und des elenden Zustands der Akkumulatoren kritisch. Die elektrischen Kabel waren zerrissen, die Schrauben drehten sich nicht mehr. Das wichtigste war, die beschädigten Akkumulatoren durch neue zu ersetzen. Die Besatzung war zwar vorzüglich ausgebildet, aber die zu bewältigenden Aufgaben waren ausserordentlich schwierig und umfangreich. Es schien, als wäre es bei der schwachen Beleuchtung und im betäubenden Dunst der Chlorgase unmöglich, alle diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Trotzdem gelang es. Nach verzweifelten Bemühungen wurde der elektrische Strom wieder eingeschaltet. Der Elektromeister überprüfte die Motoren und fand die Kupplungen in Ordnung. Die Schrauben begannen sich wieder zu drehen, die Lampen leuchteten auf, und alles schöpfte neue Hoffnung.

Da die Zerstörer noch immer oben lauerten, konnten die Kompressoren nicht betätigt werden, da sie zuviel Lärm verursacht hätten. Aber der vorhandene Rest an Pressluft genügte nicht, um das Wasser, das dauernd durch die achteren Torpedorohre einströmte, auszublasen. Und noch weiter unter Wasser zu bleiben, war unmöglich. Es blieb kein anderer Ausweg mehr,

MIDWAY

als aufzutauchen und den Kampf zu wagen. Als das Boot über Wasser kam, befanden sich drei Zerstörer in einer Entfernung von 10.000 m. Als sie I 168 erblickten, eilten sie mit äusserster Kraft auf das Boot zu und eröffneten auf 5000 m das Feuer. Es wäre zwar notwendig gewesen, wenigstens einige der Plessluftbehälter aufzufüllen, da aber die Granaten schon auf allen Seiten einschlugen, entschloss sich der Kommandant zu tauchen. In einer halben Stunde würde es dunkel werden, vielleicht wäre dann die Gelegenheit gegeben, dem Gegner zu entweichen. Die Zerstörer waren nun genau über dem Boot und warfen ihre Wabos. Dann entfernten sie sich, vielleicht weil ihr Vorrat an Wabos aufgebraucht war. Die Geräusche der Schiffsschrauben verstummten. Nun konnten die Schäden behoben und die Beleuchtung wieder vollkommen hergestellt werden. Es war 20.20 Uhr. Die Sonne war untergegangen, vom Gegner nichts mehr zu hören. I 168 tauchte auf, glücklich darüber, so heil davongekommen zu sein, und richtete ihren Kurs gegen Westen. Sie fuhr 16 kn und umfuhr ein Seegebiet, in dem Leuchtgranaten gesehen wurden.»

So rettete sich das Boot, nachdem es den neuen Flugzeugträger «Yorktown» in die Fluten des Stillen Ozeans versenkt hatte².

DIE U-BOOTE IN DEN ALEUTEN

Im Jahre 1867 wurde Alaska von den Russen um 7,200.000 Dollar an die Amerikaner verkauft. Dieser «Eiskasten» und seine Verlängerung, die Inselgruppe der Aleuten, wurden ab 1937 ein wichtiges strategisches Objekt.

Die Inselreihe ist vulkanischen Ursprungs, hat eine geringe Erdoberfläche und zieht sich in einer Länge von 2500 km bis zum russischen Kamtschatka und den Kurilen hin.

Die Sugar Boats

Die Amerikaner errichteten in Dutch Harbor auf der Insel Unalaska einen kleinen Marinestützpunkt. Am 27. Januar 1942 trafen in diesem Hafen des Hohen Nordens zwei US-U-Boote ein: das S 18 (Kptlt. W.Y. Millican) und das S 23 (Kptlt. E. V. Pierce). Undurchsichtige Nebel, unerträgliche Kälte, endlose Nächte! Die ersten Patrouillenfahrten waren ein steter Kampf gegen das Meer und den eisigen Wind, der den Aufenthalt der Wache an Deck fast unmöglich machte. Bug und Heck waren ein einziger Eisblock, von den Antennen des Funkgeräts hingen Eiszapfen. Wegen dieser weissen Überkrustung nannte man diese Einheiten «Sugar Boats» (Zuckerboote), was den Anfangsbuchstaben des englischen Wortes für Zucker ebenso wie der Bezeichnung der Type S entsprach.

Die Tauchfahrten wurden durch die verschiedene Dichte des Wassers erschwert, und die Kälte fügte den Bordinstrumenten beträchtlichen Schaden zu: Die Säure in den Batterien gefror. Wenn es auch nicht zu Zusammenstößen mit dem Feind kam, konnten die Boote wenigstens wichtige metereologische Unterlagen liefern.

Im April 1942 waren Dutch Harbor und Kodiak, ein zweiter kleiner Ha-

fen, für die Aufnahme weiterer Boote bereit. Nacheinander liefen dort die Boote S 34, S 35, S 27 und S 28 ein. Der Befehlshaber der Flottenabteilung in den Aleuten, zu der ausser den U-Booten noch fünf Kreuzer, elf Zerstörer und zahlreiche Hilfsschiffe gehörten, war Admiral Robert A. Theobald. Bei ihren Feindfahrten versenkten die *Sugar Boats* nur wenige japanische Fischerboote.

Die japanischen U-Boote hatten in diesen Gewässern einige Verluste zu beklagen. Zum ersten Male erkannten ihre Kommandanten, dass die Gegner ein Mittel besaßen, das ihnen erlaubte, auch in der Nacht und im dichtesten Nebel zu «sehen».

Am 22. Juni 1943 griff ein amerikanischer Zerstörer bei Kiska I 7 trotz des Nebels mit Geschützfeuer an. Der japanische Kommandant wurde getötet, aber seinem WO gelang es, sich vom Feind zu lösen und ihm zu entgehen. Schon auf der Fahrt nach Japan begriffen, wurde das Boot aber am nächsten Tag von amerikanischen Wachschiffen versenkt.

Die japanischen U-Boot-Besatzungen nannten später den Krieg in den Aleuten den «Krieg der Blinden».

Ende Juni kehrte die 1. japanische U-Boot-Flottille nach Japan zurück und wurde von der 2. U-Boot-Flottille abgelöst. Diese setzte sich aus den Booten I 1, I 3, I 5, I 6 und I 7 sowie aus einigen alten RO-Booten zusammen und sollte vor den Inseln Kiska und Attu patrouillieren.

Da die Boote der Type RO nur bis zu 36 m Tiefe tauchen konnten, wurden sie eine leichte Beute der Amerikaner. Am 9. Juli wurde das RO 32 vor Alaska, am 31. August das RO 61 und am 28. September das RO 65 – die beiden letzteren in den Aleuten – versenkt.

Einige Monate lang herrschte in diesem Seegebiet völlige Ruhe, und die amerikanischen U-Boote hatten nur unter der grossen Kälte zu leiden, da sie keine Heizvorrichtungen besaßen, so wie ihnen in den Tropen Klimaanlagen fehlten.

Am 18. April 1942 wurde Tokio von amerikanischen Flugzeugen bombardiert. Es heisst, dass der Angriff der Japaner auf zwei Inseln in den Aleuten die Antwort darauf war, da man in Japan glaubte, die Flugzeuge der USA seien von Dutch Harbor aus gestartet.

DIE U-BOOTE IN DEN ALEUTEN

Am 14. Juni wurden die amerikanischen Seestreitkräfte in den Aleuten in Alarmzustand versetzt, weil einige japanische U-Boote der Type I in der Nähe von Dutch Harbor gesichtet worden waren. Kaiserliche Flugzeuge zeigten sich über Dutch Harbor und, viel weiter südlich, auch über Seattle. Die Amerikaner nahmen an, dass sich auch ein Flugzeugträger im Seegebiet der Aleuten befände, aber in Wirklichkeit waren diese Maschinen von den Booten der japanischen 1. U-Boot-Flottille, von I 9, I 15, I 19, I 25 und I 26, gestartet.

Die Besetzung von Kiska und Attu durch die Japaner, 8. Juni 1942

Am 3. Juni bombardierten die Japaner Dutch Harbor, am 6. und 7. landeten sie Truppen auf den Inseln Kiska und Attu. An diesem Unternehmen beteiligten sich aie Flugzeugträger «Ryuo» und «Hayataka» (manchmal auch «Junyo» genannt), zwei schwere Kreuzer und drei Zerstörer unter Vizeadmiral Hosogaya.

Da Admiral Nimitz annahm, dass die Verteidigung der Aleuten zu schwach sei, entsandte er U-Boote aus dem Stillen Ozean auf diesen neuen Kriegsschauplatz.

Am 19. Juni strandete das S 27 (Kkpt. Herbert L. Jukes) 350 sm vor der Insel Amstchitka. Der Kommandant hielt das schwer beschädigte Boot für verloren und funkte dies in sechs Meldungen nach Dutch Harbor. Dann verliess die Mannschaft das Boot und wartete in einem Fischerdorf, dessen Einwohner nach einem japanischen Luftangriff geflüchtet waren, auf ihre Rettung. Nach sechs Tagen wurden die Schiffbrüchigen von einem amerikanischen Flugzeug entdeckt und auf dem Luftweg nach Dutch Harbor gebracht.

Der Verlust dieses Bootes hatte für kurze Zeit eine Lücke im Verteidigungssystem der Aleuten zur Folge. Dann aber trafen der Reihe nach grosse U-Boote ein: am 28. Juni der «Growler», am 3. Juli der «Triton» mit der «Finback», am 5. September der «Trigger» mit dem «Grunion» und dem «Grato», eine Woche später der «Tuna» und schliesslich am 15. August der «Halibut», insgesamt acht moderne Boote, die zum Teil nicht einmal noch ihre Probefahrten beendet hatten. Die dem Admiral Theobald

unterstellten Seestreitkräfte bildeten nun in den Aleuten eine beachtliche Kampfgruppe.

Sofort begaben sich die neu angekommenen U-Boote auf Feindfahrt. Der «Triton» (Kkpt. Kirkpatrick) versenkte am 4. Juli den japanischen Zerstörer «Nenohi» (1600 t), der kielüber in den Fluten verschwand, während sich seine Besatzung zu retten versuchte.

Vor Kiska traf der «Growler» (Kkpt. Howard W. Gilmore) drei japanische Zerstörer. Gilmore, der später einer der berühmtesten U-Boot-Kommandanten wurde¹, vollführte ein sehr kluges Angriffsmanöver. Er schoss je einen Torpedo auf die zwei an der Spitze der feindlichen Formation befindlichen Einheiten, den nächsten «Aal» auf den dritten Gegner. Als das Boot daraufhin gejagt wurde, ging der Kommandant auf Tiefe. Als er wieder über Wasser kam, sah er an der Kimm die Rauchwolke eines havarierten Schiffes; es war der Zerstörer «Arare» (1'850 t). Er sank, während ein anderer Zerstörer nach Japan geschleppt werden musste.

Auf Grund dieser Verluste sah Admiral Yamamoto sich gezwungen, Verstärkungen für den Schutz der Transporte nach Kiska und Attu in den Aleuten zu entsenden ...

«*Either hot water or cold, the Pacific was becoming unpleasant for the Japanese*», schreibt Theodore Roscoe. (Ob nun in seinen warmen, ob in seinen kalten Gewässern, der Stille Ozean wurde für die Japaner ungemütlich.)

Die Lebensverhältnisse an Bord der japanischen U-Boote waren unmenschlich, und dies selbst ohne Kriegshandlungen. «Im Gegensatz zu anderen Schiffen», schreibt Hashimoto, «liessen die Offiziere und Mannschaften der U-Boote den grössten Teil ihrer Habe in den Heimathäfen zurück und nahmen nur das Allemotwendigste mit. Die Ausrüstung der Marine ging von der Annahme aus, dass sich die Tätigkeit der japanischen Seestreitkräfte nur in tropischen Seegebieten vollziehen werde. Es darf daher nicht verwundern, wenn wir gegen die Kälte nicht genügend geschützt waren.»

I 8 geriet 800 sm nördlich von Midway in einen Sturm. Der Hauptmotor hatte eine Panne, und die Lage des Bootes wurde bedrohlich. Der Kommandant, Shôjirô Ioura, setzte die Tagesration der Nahrungsmittel auf die Hälfte herab, und der Gebrauch von Süsswasser wurde, ausser für das Kochen, verboten.

«Wir konnten uns weder waschen noch uns die Zähne putzen», berichtet Ioura. «Wir haben unser Schicksal in Buddhas Hände gelegt. Am Morgen des fünften Tages gelang es, den Motor wieder in Gang zu setzen. Zur richtigen Stunde waren wir der Gefahr entronnen. Ich sprang aus meiner Koje und ging in die Offiziersmesse, wo ich den L I, Korvettenkapitän Yamada, antraf. Er trug einen Pyjama, der voll von Fettresten war, er lächelte, indem er das Fett abkratzte und es in eine leere Zigarettschachtel tat.

«Was machst du da?»

«Ich will das da nach Hause bringen und es als Erbe für meine Kinder aufheben.»

Ein grossartiger Schatz!

Beide Offiziere lachten, und das hatten sie schon lange nicht mehr getan.

Dann nahm das I 8 Kurs auf Richtung Heimat. Sicher hatte Kapitän Ioura die Absicht, den Schatz seines L I so rasch wie nur möglich in dessen kleines Haus in Japan zu bringen, um ihn unter dem Tokonama² zu verwahren.

Der Verlust des «Grunion» (SS 216), 30. Juli 1942

Kaum hatte der «Grunion» seine Versuchsfahrten in Pearl Harbor beendet, als der Kommandant (Kkpt. M.L. Abele) den Befehl erhielt, nach Dutch Harbor abzugehen. Am 10. Juli lief er zu seiner ersten Feindfahrt in den Norden der Insel Kiska aus. Fünf Tage später erfuhr man im Stützpunkt, dass ein japanischer Zerstörer das Boot mit drei Torpedos angegriffen hatte, ohne es zu treffen. Am gleichen Tag langte ein anderer, etwas verstümmler Funkspruch ein.

Admiral Theobald hatte mittlerweile erfahren, dass sich japanische Seestreitkräfte in den Gewässern um die Insel Kiska befänden, wo sechs Wochen vorher die kaiserlichen Truppen gelandet waren. Er gab den Booten «Grunion», «Triton», «Tuna» und S 32 den Befehl, die japanischen Schiffe zu dem gleichen Zeitpunkt anzugreifen, in dem amerikanische Flugzeuge einen Angriff starten sollten: am 22. Juli.

Der geplante amerikanische Luftangriff wurde abgeseigt, aber die

U-Boote befanden sich zur vorgeschriebenen Zeit auf ihrer Position. Am 28. meldete der «Grunion» einen Angriff auf nicht näher bestimmbare Ziele vor der Hafenausfahrt von Kiska, am Kap Sirius. Die zwei Torpedos verfehlten jedoch ihr Ziel.

Am 30. meldete Abele eine verstärkte Tätigkeit japanischer U-Boote in diesem Seeraum.

Auch der «Trigger», der sich zu dieser Zeit auf der Fahrt zur Insel Attu befand, nahm diesen Funkspruch auf:

«Von Grunion stop. Habe zwei Zerstörer vor Kiska angegriffen stop. Nachts mit Sehrohr. Glaube einen versenkt, den anderen beschädigt zu haben stop. Habe einige kleinere Havarien in Verlauf Gegenangriffs zwei Stunden später erlitten stop. Alle achteren Torpedos verbraucht, zehn Rest...»

Dann wurde der Funkspruch unverständlich. Admiral Theobald befahl dem «Grunion», in den Heimathafen zurückzukehren. Dieser kam jedoch nie wieder, denn er war mit Mann und Maus untergegangen³.

Die Amerikaner nahmen die Besetzung von Attu und Kiska nicht so einfach hin. Sie machten mit ihren Luftangriffen den Besatzungstruppen das Leben unerträglich, wobei die amerikanischen Flugzeuge von der Insel Amtschitka aus starteten. Dann legten sie um diese Inseln mit den U-Booten «Cachalot», «Dolphin» und den Einheiten der Type S einen Gürtel, um den Nachschub für die japanischen Garnisonen zu erschweren.

Am 27. März fand zwischen amerikanischen Zerstörern und den Einheiten des Admirals Hosogaya, die einen Geleitzug sicherten, ein Gefecht statt, bei dem es auf beiden Seiten Verluste gab. Hosogaya kehrte mit dem Konvoi um, und das war der Wendepunkt im Kriegsglück der Japaner.

Die japanischen U-Boote, die am Geleit der Truppentransporte beteiligt gewesen waren, deckten den Abzug der japanischen Verbände aus Kiska und Attu.

Wiedereroberung von Attu, 30. Mai 1943, und Kiska, 31. August 1943

Die Amerikaner leiteten die Wiedereroberung der Insel Attu durch eine Landungsoperation ein. Sie wussten, dass sie mit einem verzweifelten Widerstand der Japaner zu rechnen hatten. Was aber dann geschah: Der Kampf mit dem Bajonett von Mann zu Mann, dieser rücksichtslose und selbstmörderische Einsatz der Japaner, der bis zum Harakiri ging, war nicht vorauszusehen gewesen.

Die Boote «Narwhal» und «Nautilus» liefen nach ihrem Umbau für die Aufnahme einer Höchstzahl von Infanteristen mit je 100 Mann des 71. Scout-Regiments aus Dutch Harbor aus. Wegen des schlechten Wetters musste die Landung mehrmals verschoben werden. In dichtem Nebel und schwerer See hätte der Kommandant des «Nautilus», Korvettenkapitän Brockman, um ein Haar einen Torpedo aus 800 m gegen ein im Radar festgestelltes Ziel abgefeuert, das sich aber gerade noch rechtzeitig als die «Narwhal» entpuppte. Nachdem die beiden Boote ihre Aufgabe erfüllt hatten, kehrten sie zu ihrem Stützpunkt zurück.

Der Kampf um die Wiedereroberung von Attu dauerte drei Wochen.

Nun war noch die Insel Kiska zu nehmen. Die Amerikaner zogen 100 Schiffe zusammen und setzten für die Landung, der ein schwerer Luftangriff vorausging, 29.000 Mann eigener Truppen und 5'000 Kanadier ein.

Man rechnete mit einem Kampf wie auf Attu. Als aber die Amerikaner landeten, fanden sie keinen einzigen japanischen Soldaten mehr vor. Die kaiserlichen Besatzungstruppen hatten Kiska am 31. August geräumt. Sie benützten dabei schnellaufende Frachter und liessen den Transport durch 15 U-Boote decken. Dies war der völlig unerwartete und merkwürdige Ausgang einer gut vorbereiteten Unternehmung.

Im Jahre 1943 verloren die Japaner in diesem Seeraum die Boote I 9, I 31 und I 7.

Nach der Rückeroberung der Aleuten nahmen die amerikanischen U-Boote ihre Feindfahrten im nördlichen Teil des Pazifik wieder auf. Dabei versenkten die Boote S 41, S 35 und S 28 mehrere japanische Handels-

schiffe. Die *Sugar Boats* erfüllten in eisiger Kälte und bei stürmischer See mehr als ihre Pflicht. S 32 hatte an einem einzigen Tag in einem Nebel, den man hätte mit dem Messer schneiden können, eine Schlagseite von 65° – und dies dreimal hintereinander. Das Marineoberkommando berief im Oktober diese Boote nach Amerika zurück und verwendete sie in Hinkunft nur noch als Suchboote.

Der Verlust von S 44, 7. Oktober 1943

Am 26. September 1943 begann S 44 (Kkpt. F. E. Brown) seine fünfte und letzte Feindfahrt, die in den Norden der Kurilen führte. Dieses «Zuckerboot» war unter seinem Kommandanten, Korvettenkapitän J.R. Moore («Dinty» genannt), durch die Versenkung des 8800-t-Kreuzers «Kako» am 10. August 1942 berühmt geworden.

In der Nacht des 7. Oktober erschien im Radargerät ein Schiff, das Brown für einen kleinen japanischen Frachter hielt, weshalb er sich entschloss, dieses Ziel durch Geschützfeuer zu versenken. Schon hatten seine Leute auf wenige hundert Meter das Feuer eröffnet, als der Kommandant erkannte, dass es sich nicht um ein kleines Handelsschiff, sondern um einen japanischen Zerstörer handle.

Brown schrie durch die Nacht: «Unter Deck! Wir tauchen!» Es war zu spät, denn schon schlugen die ersten Granaten auf dem Boot ein. Einige Granaten trafen das Boot unter der Wasserlinie und detonierten in der Zentrale, eine ging in die Brücke und andere zerstörten die Batterien. Brown befahl: «Schiff verlassen!» während ein Matrose statt einer weissen Flagge ein Kopfkissen schwenkte...

Der japanische Kommandant erkannte in der pechschwarzen Nacht das Zeichen für die Übergabe nicht und liess weiterschliessen. Es ist erwiesen, dass noch weitergefeuert wurde, als die Überlebenden der U-Boot-Besatzung ins Wasser sprangen. Es waren nur noch sieben oder acht, und die Japaner nahmen zwei von ihnen gefangen. Sie wurden in Paramushir ausgeschifft, bei den Verhören gefoltert und kamen schliesslich in die Kupferminen von Ashio.

Die Umstände, unter denen dieses Gefecht geführt wurde, gaben dem

DIE U-BOOTE IN DEN ALËUTEN

japanischen Kommandanten zu denken. Sicherlich hatte er das S 44 versenkt, und dies zählte als sein Guthaben. Aber die Amerikaner hatten als erste das Feuer eröffnet. Also war das Boot dem Zerstörer, ohne dass er es gesehen hatte, gefolgt. Er war «blind» gewesen. Das Geschützfeuer hatte das Boot verraten; das S 44 hatte wohl das Gefecht begonnen, aber das Artilleriefeuer des Zerstörers war schneller und gezielter gewesen, und überdies war das Boot leichter verwundbar. Es war ja nicht das erste Mal, dass japanische Kommandanten meldeten, sie seien vom Gegner in der Nacht oder im dichtesten Nebel geortet worden. Die Amerikaner besaßen also ein Gerät, mit dessen Hilfe sie auch in der Nacht «sehen» konnten. Dieses «Radar», das viele nicht einmal dem Namen nach kannten, begann den Krieg zugunsten der Alliierten zu entscheiden.

So endete die Schlacht um die Aleuten.

Die Aufgehende Sonne als Symbol Nippons deckte sich nicht mehr mit der Realität, Japan hatte den Kulminationspunkt seiner Expansion bereits überschritten.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

(Dritte Phase: Januar 1942 bis November 1942)

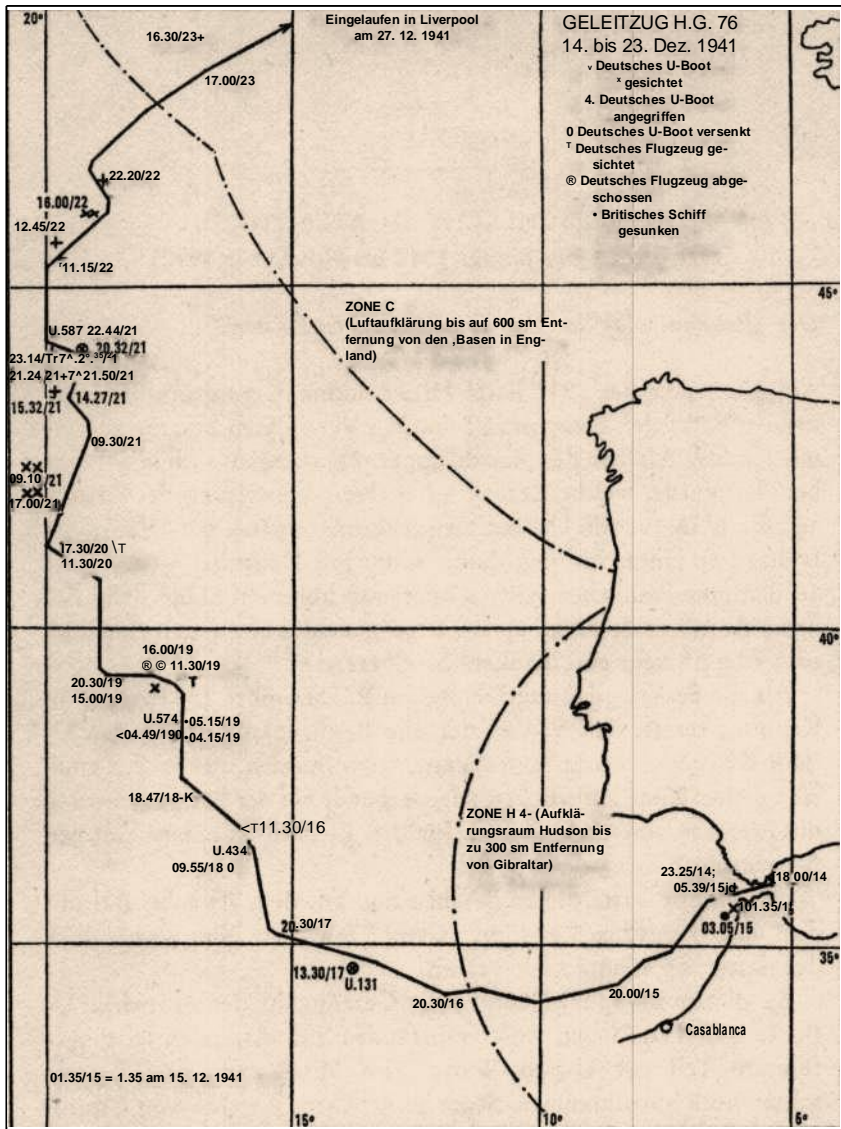
Der «Paukenschlag» an den amerikanischen Küsten

Am 17. September 1941 hatte Hitler nochmals ausdrücklich angeordnet, dass jeder Zwischenfall mit den Vereinigten Staaten zu vermeiden sei. Als bei den einschlägigen Beratungen auch die Frage berührt wurde, welche Lage sich bei einer Ausweitung des Krieges auf die USA für die U-Boot-Kriegführung ergäbe, bat Dönitz um frühzeitige Unterrichtung, damit schon mit Kriegsbeginn U-Boote an den amerikanischen Küsten operieren könnten. Dann liesse sich unter Ausnützung des Überraschungsmomentes und gegen eine noch schwache Abwehr ein «Paukenschlag» erzielen.

Als die Seekriegsleitung Dönitz am 9. Dezember 1941 davon in Kenntnis setzte, dass von Hitler alle Beschränkungen für den U-Boot-Krieg gegen Schiffe der Vereinigten Staaten und in der amerikanischen Zone aufgehoben seien, erbat er bei der Seekriegsleitung die Freigabe von 12 U-Booten für den Einsatz im amerikanischen Küstengebiet.

Die Marine hatte diesen Befehl schon seit dem Zwischenfall mit dem amerikanischen Zerstörer «Greer» erwartet. Nun war endlich der Krieg von allen Fesseln befreit.

Zu diesem Zeitpunkt betrug die Gesamtzahl der deutschen U-Boote 91. Von diesen Booten befanden sich 23, «der leistungsfähigste Teil der U-Boot-Waffe», im Mittelmeer; drei weitere sollten noch hinzukommen. Sechs Boote waren westlich von Gibraltar, vier in Norwegen im Einsatz. Von den 55 restlichen Booten waren 60 Prozent in Reparatur und vorläufig nicht einsatzfähig, nur 22 Boote waren in See, von ihnen die Hälfte durch



MARSCH EINES ENGLISCHEN GELEITZUGES
 VON GIBRALTAR NACH ENGLAND
 UND DIE U-BOOT-ANGRIFFE



Der Kommandant eines japanischen U-Bootes am Sehrohr

Der Maschinenraum eines japanischen U-Bootes ►



DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Hin- und Rückmarsch blockiert. Für den Tonnagekrieg standen also zum Beginn des Jahres 1942 nur 10 bis 12 Boote gleichzeitig zur Verfügung. 12 Boote für eine Küste von 5'000 km Länge war wenig und konnte höchstens für «Nadelstiche» reichen. Diese Boote gehörten überdies einer Type (V, 500 t) an, die dem winterlichen Schlechtwetter mit seiner stürmischen See kaum gewachsen war. Der B.d.U. bedauerte daher, dass seinem Ansuchen um Beistellung der 740-t-Boote (Type IX C), die vor Gibraltar operierten, von der Seekriegsleitung nicht stattgegeben wurde.

Er wies darauf hin, dass die IX-C-Boote für die Verwendung im Mittelmeerraum und vor Gibraltar wenig geeignet seien und schrieb¹:

«Sie sind leichter zu orten als Type VII, komplizierter als diese und daher weniger standfest gegen Wasserbombenverfolgung, und tiefensteuer-mässig schwieriger. Ihr Hauptvorteil, grösseres Brennstoffvolumen, kommt dagegen im Mittelmeer- und im Gibraltarraum nicht zum Tragen.» Er beharrte auf seinem Verlangen und wies auf die grossen Entfernungen zwischen den französischen Häfen und den amerikanischen Küsten hin: 2'400 sm nach Halifax, 3'000 sm nach New York, 4'000 sm nach Aruba, dem grossen Petroleumhafen von Venezuela. Nur die 740-t-Boote hatten genug Brennstoff für die Hin- und Rückfahrt plus zwei bis drei Wochen im Operationsgebiet.

Am 13. Januar 1942 nahmen sieben U-Boote der Type VII C Kurs auf die Küste von Neu-Braunschweig, während 4 IX-C-Boote Aruba, Curaçao und Trinidad ansteuerten, wo es zahlreiche Tanker gab.

Den erstaunten Augen der deutschen U-Boot-Besatzungen bot sich vor Boston, New York und Norfolk ein unerwartetes Bild: Über die Strassen fegten die Lichter der Autos, die Häuser waren hell beleuchtet, die Leuchtfeuer und Leuchtbaken waren nur schwach abgeschirmt, das Meer wimmelte von Schiffen, die wie im Frieden mit allen Lichtern fuhren. Dies war, nachdem die Kriegserklärung schon vor einem Monat erfolgt war, kaum zu glauben. Die amerikanischen Behörden hatten noch keine ernst zu nehmenden Massnahmen ergriffen, obwohl die U-Boote vor der Küste kreuzten, bei Tag auf Sehrohrtiefe oder auf dem Grund liegend, bei Nacht über Was-

ser. Alles wartete ungeduldig auf den «Paukenschlag», den Dönitz versprochen hatte.

Am 14. Januar begannen die Torpedierungen. So viele Schiffe boten sich als Ziele an, dass nur solche von mindestens 10.000 BRT angegriffen wurden. Manchmal schossen die U-Boote nur einige Granaten in die Wasserlinie, um Torpedos zu sparen. In den Küstenorten und an den Badestränden hörte man die Detonationen und sah die Feuersbrünste. Winston Churchill sprach von «einem Paradies der U-Boote, einem wahrhaftigen Massaker von Unschuldigen».

Ende Januar betrug die Versenkungszahlen zwischen dem Golf von St. Lorenz und New York 31 Schiffe mit etwa 200.000 BRT. Sowie die Boote der Type IX C der Reihe nach zur Verfügung standen, sandte sie Dönitz in den Seeraum südlich von Hampton Roads, Kap Hatteras und Florida.

Torpedierungen und Beschiessungen in der Karibischen See

In der Karibischen See trafen die U-Boote nicht auf mehr Widerstand als an den Küsten der USA. Die Petroleumtanker brannten und sanken der Reihe nach.

Im Januar 1942 wurden, überwiegend an den amerikanischen Küsten, 62 Schiffe mit 327.000 BRT, im Februar 68 Schiffe mit 380.000 BRT versenkt. «Es ist wirklich überraschend», schrieb Churchill, «dass man in den zwei Jahren eines totalen Krieges gegen die tödliche Gefahr, die sich dem amerikanischen Kontinent immer mehr näherte, nicht grössere Vorkehrungen getroffen hat².»

Die amerikanischen Behörden bauten eine wirksame Verteidigung erst nach tastenden Versuchen und mit vielen Verzögerungen auf. Und dabei hatten sie es nur mit einer Handvoll von U-Booten zu tun, einem Dutzend im Januar und nur sechs zu Beginn des Monats Februar.

Die Amerikaner richteten ihre ganze Aufmerksamkeit auf den Stillen Ozean, wo die Kämpfe gegen den japanischen Eroberer im Gange waren. Hitler fürchtete einen Angriff der Alliierten auf Norwegen und liess die U-Boote in den Fjorden operieren, obwohl Dönitz überzeugt war, dass der

Verteidigung Norwegens durch die Vernichtung des Handelsschiffsraums im Atlantik besser gedient wäre.

Am 22. Januar fand im Führerhauptquartier eine Besprechung statt, bei der Hitler erklärte, Norwegen sei «die Schicksalszone des Krieges. Verstärkungen durch Überwasser- und Unterwasser-Streitkräfte müssten gegebenenfalls unbedingt rücksichtslos durchgeführt werden ... Alle U-Boote müssten nach Norwegen zur ausreichenden Aufklärung anmarschierender Gegner und wirksamer Abwehr ...»³

Aber am 23. Januar änderte sich die Lage, da Hitler von den steigenden Versenkungszahlen an den USA-Küsten erfreut Kenntnis genommen und den Wunsch geäussert hatte, die Boote laufend dort zu sehen. Nach Norwegen wurden demgemäss nur 20 Boote entsandt. Die Zeit verging und die Gefahr einer alliierten Landung wurde – wenn sie überhaupt jemals bestand – immer geringer.

Vom 12. März an waren 20 U-Boote in der Arktis tätig, um die Transporte nach Murmansk und Archangelsk zu stoppen.

Auf Wunsch des B.d.U. wurden sie dem «Admiral Arktis», Kapitän zur See Suhren, unmittelbar unterstellt, da Suhren die besonderen Bedingungen und Verhältnisse der Kriegführung in den eisigen Gewässern dieses Seeraums wie kein anderer kannte.

Zu Anfang Januar gingen fünf grosse U-Boote in den Golf von Mexiko: U 156 (Kptlt. Hartenstein), U 67 (Kptlt. Müller-Stöckheim), U 129 (Kptlt. Nikolaus Clausen), U 161 (Kptlt. Albrecht Achilles) und U 502 (Kptlt. Jürgen von Rosenstiel). Sie begannen mit den Operationen am 16. Februar. Drei von ihnen waren vor Aruba, Curaçao und der Nordwestküste der Halbinsel Parangua tätig; die zwei anderen setzten mit Geschützfeuer die Öltanks von Aruba und Curaçao in Brand. Zwischen dem 16. Februar und dem 7. März wurden in diesem Abschnitt 21 Schiffe (106.569 BRT) versenkt und 7 Schiffe (46.356 BRT) beschädigt.

Anfang März befand sich ein sechstes Boot, U 126 (Kptlt. Bauer), in der Strasse von Vent und dem Bahama-Kanal. Innerhalb von zwei Wochen versenkte es fünf Handelsschiffe mit 27.488 BRT und beschädigte drei Frachter mit 22.893 BRT schwer. Die Amerikaner stellten den Schiffsverkehr in diesem Seegebiet vorübergehend ein, worauf Dönitz seine U-Boote

von dort zurückzog und im Seeraum von Freetown einsetzte, wo sie elf Schiffe versenkte.

Am 14. April mussten die Alliierten, als sie die Verlustzahlen für die letzten drei Monate zusammenstellten, 198 Einheiten mit 1.150.675 BRT von ihrem Handelsschiffsraum als Verluste abbuchen. Zwischen Franklin D. Roosevelt und Winston Churchill wurden zu diesem Gegenstand zahlreiche Briefe gewechselt.

«Meine Marine war im Kampf gegen die U-Boote sicher sehr nachlässig», gestand der amerikanische Präsident, und der britische Premier gab diese Bemerkung an seinen Ersten Lord der Admiralität weiter: «Was ist bei den Antillen tatsächlich geschehen? Ist das Geleitzugsystem, so wie versprochen, am 15. in Funktion getreten?»

Dönitz war zufrieden, seine «Paukenschläge» hatten gewirkt. Die Taktik, das Einsatzgebiet der U-Boote je nach der Art des Schiffsverkehrs und der Abwehrmassnahmen unverzüglich zu wechseln, die Frachter anzugreifen, der feindlichen Verteidigung aber auszuweichen, trug Früchte.

Die U-Boot-Kriegführung bedarf unendlicher Geduld. Der Admiral wusste es, und es war ihm auch klar, dass der Feind nicht untätig bleiben werde, dass er neue taktische und technische Methoden für Angriff und Abwehr ausarbeiten werde. Am meisten fürchtete der B.d.U. den Einsatz technischer Neuerungen.

Dann begann eine Reihe von Ereignissen, für die es keine Erklärung zu geben schien.

Drei U-Boote verschwinden

Seit dem 15. Januar 1942 war kein einziges deutsches U-Boot verlorengegangen, dafür aber war der feindliche Frachtraum im amerikanischen Abschnitt um 198 Schiffe mit 1.150.675 BRT vermindert worden. In der Nacht vom 13. auf den 14. April versenkte jedoch der alte amerikanische Zerstörer «Roper» (Kkpt. H.W. Howes) U 85 vor dem Leuchtfeuer von Wimble Shoal.

Als Howes mit seinem Radargerät ein Schiff, das im Zick-Zack-Kurs fuhr, auf 2'400 m Entfernung ortete, glaubte er zuerst, es sei ein Amerikaner. Erst als er die Torpedospur auf den Zerstörer zulaufen sah, begann er

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

zu schießen. Nach einigen Treffern an der Wasserlinie und im Turm war das U-Boot verloren. Um sicherzugehen, warf der Zerstörer noch einige Wabos.

Lange Zeit wusste Dönitz nichts vom Schicksal dieses Bootes. Erst als es schon lange überfällig war, wurde es auf die Verlustliste gesetzt.

Dann verschwanden im gleichen Quadrat – BE 10° bis 20° westlicher Länge und 43° bis 50° nördlicher Breite – drei Boote auf unerklärliche Weise.

Am 6. Februar 1942 sichtete U 82 (Kptlt. Siegfried Rollmann⁴) bei seiner Heimkehr nach Lorient vor der Einfahrt in den Golf von Biskaya im Quadrat BE einen kleinen amerikanischen Geleitzug mit nur schwacher Zerstörerdeckung. Es war der Konvoi OS 18 mit den Zerstörern «Rochester» und «Tamarisk». Rollmann sah im Angriff auf diese Ziele eine günstige Gelegenheit, mit seinen letzten Torpedos die Versenkungsliste seines Bootes zu erhöhen. Dönitz erhielt einen Funkspruch, dass Rollmann mit einem Geleitzug im Quadrat BE in Fühlung getreten sei, dann aber riss die Funkverbindung ab.

Am 27. März verschwand im gleichen Seeraum U 587 (Kkpt. Borchardt), nachdem es laut seiner Funkmeldung einen Konvoi angegriffen hatte. Es war der Geleitzug WS 17, ein Truppentransport, gesichert von den Zerstörern «Grove», «Aldenham» und «Volunteer».

Am 14. April ging im gleichen Seegebiet U 252 (Kptlt. Lerchen) verloren, ohne dass es seine Meldung über den Angriff auf den Geleitzug OG 82 mit den Zerstörern «Stork» und «Vetch» zu Ende hätte funken können.

Was war im Quadrat BE geschehen?

Dönitz schrieb in sein Kriegstagebuch⁵: «Ich halte es für möglich, dass der Engländer in diesem Raum, der von einem Strom nach Westen gehender U-Boote durchfahren wird, einen Scheingeleitzug aus besonderen Abwehrfahrzeugen, eine Art von U-Boot-Fallen-Geleitzug fahren lässt. Boote erhalten Befehl, beim Sichten von Geleitzügen im Quadrat BE ... nicht anzugreifen, sondern sich abzusetzen und dann zu melden. Es ist falsch, bei Nebenoperationen von nur zweifelhaften Erfolgsaussichten Boote aufs

Spiel zu setzen, während zu gleicher Zeit die günstige Lage im Amerika-Raum grosse Erfolgsaussichten bei geringeren Gefährdungen bietet.»

Der Admiral irrte sich. Er war auch im Irrtum, als er aus Angst vor möglicher Spionage den Zutritt zum Beratungssaal nur einer beschränkten Anzahl von Mitarbeitern gestattete, um jede Verletzung der Geheimhaltung auszuschalten. Der Verlust dieser drei U-Boote leitete einen Umschwung in der Kriegführung ein ... was Dönitz damals allerdings nicht ahnen konnte.

Die deutschen Warngeräte

Auf dem Gebiete der elektromagnetischen Ortung waren die deutschen Wissenschaftler gegenüber den Angelsachsen weitaus in der Hinterhand. Sie glaubten, dass das ihnen damals noch unbekannte Radargerät⁶ mit infraroten Strahlen arbeite, und dass der Anstrich des Bootskörpers mit einer gewissen Farbe die Strahlen aufheben könne. Diese Versuche blieben erfolglos.

Im August 1942 wurde das erste deutsche Warngerät, das «Metox» eingeführt, das Ähnlichkeit mit dem Kreuzgestänge einer Antenne hatte und das «Kreuz des Südens» genannt wurde. Dieser Apparat hatte einen schweren Nachteil: er musste vor jedem Tauchmanöver demontiert und beim Auftauchen wieder montiert werden. Diese «Alarmglocke» bewährte sich immerhin so weit, als mit ihr die Radarsignale abgehört werden konnten. Sie wurden sogar so stark aufgenommen, dass sie im Boot hallten, die Intervalle zwischen den Einzeltönen verschmolzen, und so entstand schliesslich ein andauernder Einzelton. Das machte die Besatzung nervös, und mancher bekam es mit der Angst zu tun.

Kptlt. Ulrich Heyse unternahm die ersten Versuchsfahrten mit dem «Metox» auf See. Sein Boot verliess Lorient am 3. September mit fünf Spezialisten, deren Leiter Dr. Robert Karl war. Obwohl sie Zivil trugen, gehörten diese Wissenschaftler doch der Marine an⁷.

Die Besatzung nannte diese einige Tage dauernde Probefahrt im Golf von Biskaya die «Radar-Detektor-Fahrt». Mehrere mit Radar ausgestattete Flugzeuge des Gegners wurden geortet, weil das «Metox» auf sie ansprach.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Später aber erfüllte das «Metox» die Erwartungen, die an dieses Warngerät geknüpft wurden, nicht, da es auf die Radarwellen der Bandbreite S nicht ansprach. Vielleicht wurde es sogar durch seine eigene Ausstrahlung die Ursache für die Verluste einiger deutscher U-Boote.

Im Juli 1943 ersetzten die Deutschen die zerlegbare Antenne durch ein festangebrachtes Gerät, die «Wanze», das eine schwächere Strahlung besass und innerhalb der Wellenbereiche 120 bis 180 cm arbeitete. Der «Wanze» folgte bald die «Borkum».

Im März 1943 fanden die Deutschen in einem abgeschossenen Flugzeug der Alliierten ein Radar H 23 (10 cm). Sie zerlegten es, und das führte zur Konstruktion eines neuen Warngerätes, der «Naxos» (8 bis 12 cm). Die Antenne musste abmontiert werden und war gegen Beschädigungen empfindlich.

Im November 1943 wurde ein anderes alliiertes Flugzeug abgeschossen; die Deutschen fanden in ihm das Radar H2X (3cm).

Speer, der Rüstungsminister, wurde mit dem Detektorwesen, das bisher der Luftwaffe unterstellt gewesen war, betraut. Im April 1944 erfanden die Deutschen die «Fliege» (3 cm), im Juni 1944 die «Mücke» (8 bis 12 cm). Aus diesen zwei Warngeräten entstand schliesslich die «Tunis». Noch immer musste die Antenne vor dem Tauchen entfernt werden.

Als im September 1944 durch die Erfindung des Schnorchels die bisherigen U-Boote, die eigentlich nur Tauchboote waren, Boote wurden, die zu langen Unterwasserfahrten befähigt waren und nun wirklich den Namen «Unterseeboote» verdienten, wurde die «Tunis» überflüssig. Die «Borkum» wurde am Schnorchel befestigt, aber es gelang nie, die Strahlen der Bandweite S ungestört zu empfangen.

Das Fu.M.B. (Funkmess-Beobachtungsgerät), als Empfangsapparat für radio-elektrische Wellen, war nur ein Behelf der Verteidigung, denn es erlaubte den deutschen U-Booten nur, zu erkennen, ob sie geortet worden waren.

Diese Aufeinanderfolge von Warngerättypen beweist zur Genüge, dass es den Deutschen nicht gelang, auf dem Gebiet der Elektrotechnik mit den Angelsachsen gleichzuziehen.

Die erste alliierte Offensive im Golf von Biskaya

Das *Air Ministry* stand vor einem schwierigen Problem: Sollte man die U-Boote durch Angriffe auf die deutschen Werften zu reduzieren versuchen, oder sollte man sie im Golf von Biskaya bei der Ausfahrt oder bei der Rückkehr von Feindfahrten zu versenken trachten?

Nachdem Konteradmiral E.J. Brind und Air Marshal Sir John Slessor mehrere Monate darüber beraten hatten, erhielt das *Bomber Command* vier neue Flugzeuggruppen (Wellington- und Whitley-Maschinen), um eine Offensive im Golf von Biskaya und in den Western Approaches beginnen zu können. Das war wenig, und die Admiralität war unzufrieden.

Man beschloss eine tägliche Anzahl von Flügen über dem Golf, ohne den Stand an Flugzeugen zu erhöhen. Das *Coastal Command* wurde erst Mitte Oktober durch mehrere Gruppen verstärkt. Es besass nun 44 Gruppen statt der 39 in den vorhergehenden Monaten. Die Flugzeuge der Type V.L.R. (*very long range* = sehr weiter Flugbereich) wurden zahlenmässig verstärkt: zwei Gruppen Liberator, viermotorige amerikanische Maschinen, den englischen Lancaster ein wenig überlegen, kamen hinzu.

Erst am 18. November 1942 beschloss das *Anti-U-Boat-Warfare-Committee*, eine beträchtliche Luftflotte für den Golf von Biskaya zu schaffen und für sie auch 30 Halifax-Maschinen abzustellen. Die alte Wellington-Type sollte durch modernere, mit Leigh Light⁸ und Radar ausgerüstete Flugzeuge ersetzt werden.

Die Amerikaner lieferten dem *Coastal Command* 30 Liberator, abgesehen von den Gruppen, die in diesem Abschnitt mit den Engländern gemeinsam kämpfen sollten.

Das war die Vorbereitung zur Operation «Torch», der alliierten Landung in Nordafrika.

Die serienweise Versenkung deutscher U-Boote im Golf von Biskaya begann im Juli 1942: U 502 wurde am 5. Juli durch ein Flugzeug der Untergruppe 172 versenkt, U 751 am 17. Juli durch Flugzeuge der Untergruppen 502 und 61, U 578 am 9. August durch ein Flugzeug der tschechoslowakischen Gruppe 311, U 705 am 3. September durch ein Flugzeug der Untergruppe 77.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Viele U-Boote konnten sich trotz schwerer Schäden in den französischen Heimathafen durchschlagen.

Neue Taktik der deutschen U-Boote

Am 24. Juni befahl Dönitz seinen U-Booten, im Hinblick auf die Gefahren durch die Luftüberwachung den Golf von Biskaya bei Tag und bei Nacht getaucht zu durchfahren und nur zur Auffüllung der Batterien über Wasser zu gehen.

Auf jedem Boot wurden vier 8-mm-MG aufgestellt, und eine schwerere Bewaffnung sollte folgen. Vom Reichsmarschall Göring erhielt der B.d.U. 24 Ju-88-C-6-Maschinen, die den Golf zu überwachen und die U-Boote zu sichern hatten.

Dönitz schreibt hiezu in seinem Standardwerk⁹: «Alle diese Anordnungen waren *Abwehrmassnahmen*; sie änderten aber nichts an der Tatsache, dass es den Engländern gelungen war, ein weitreichendes und genau arbeitendes Ortungsgerät zu schaffen. Damit war vor allem das Flugzeug plötzlich ein sehr gefährlicher Gegner geworden. Gefährlich nicht nur für jedes überraschend angegriffene einzelne Boot, sondern auch für unsere gesamte Kriegführung mit möglichst beweglichen, über Wasser fahrenden U-Booten, die ihren Gipfel in der Gruppen- oder Rudeltaktik hatte.»

Der Admiral suchte nach schwachen Stellen in der feindlichen Abwehr. Nach seiner Ansicht befanden sich diese im Südatlantik, vor Freetown, im Nordosten der Bermudas, vor dem Bahamakanal und im Golf von Mexiko.

Inzwischen ging in Grossbritannien der Krieg zwischen dem *Bomber Command*, das mit seinen Bomben Deutschland vernichten wollte, und dem *Coastal Command*, das den Krieg in enger Zusammenarbeit mit der Kriegsmarine im Golf von Biskaya führte, weiter.

Die Versorgungs-U-Boote

Der Einsatz des ersten Versorgungs-U-Bootes, des U 459 (Kkpt. von Willamowitz-Möllendorf), war dem Admiral bei der Verwirklichung seiner Pläne eine grosse Hilfe. U 459 (Type XIV) verdrängte 1'700 t, führte aber

keine Torpedos. Nur eine Flak-Ausrüstung sollte es ihm ermöglichen, sich zu verteidigen, bevor es tauchen und sich damit dem Angriff entziehen konnte. Dieses Boot war nicht für den Angriff, sondern für die Versorgung der anderen Boote auf gewissen Treffpunkten in See bestimmt. Es konnte je nach Dauer seiner eigenen Feindfahrt 400 bis 600 Tonnen Treibstoff abgeben.

Dieser U-Boot-Tanker konnte 12 mittlere Boote mit je 50 Tonnen Brennstoff oder fünf grosse Boote mit je 90 Tonnen versorgen. Die Boote konnten so viel länger in ihren Operationsgebieten vor dem Kap der Guten Hoffnung und in den Antillen verweilen.

Am 22. April 1942 führte U 459 500 sm nordöstlich der Bermudas seine erste Treibstoffabgabe an U 108 (Kkpt. Scholtz) durch. Das Heizöl wurde durch grosse Schläuche von einem Boot zum anderen gepumpt. Dieses Manöver bot manche Schwierigkeiten. Bei bewegter See war es nicht immer leicht, den Schlauchanschluss zwischen dem Spender und dem Empfänger herzustellen. Bald wurde Willamowitz (der «wilde Moritz») in der Welt der U-Boote berühmt, denn sein Erscheinen bedeutete nicht nur Heizöl, sondern auch Konserven, Zucker und manchmal sogar frische Nahrungsmittel. Die Boote der Type XIV wurden «Milchkühe» genannt. An Bord dieser Versorgungsboote wurden die Kranken von einem Arzt betreut, der auch Zähne zog.

Es kam vor, dass sich mehrere Boote gleichzeitig zur Belieferung einfanden, und dass Boote warten mussten, bis sie an die Reihe kamen. Dies barg die Gefahr in sich, dass sie dabei vom Gegner überrascht wurden.

Bald kamen noch zwei weitere «Milchkühe» hinzu: U 460 (Kptlt. Schäfer) und U 116 (Kkpt. von Schmidt); vom April bis zum Juni gaben sie den U-Booten in den Antillen je 20 bis 30 Tonnen Treibstoff ab.

Die Amerikaner begannen, ihre Geleitzüge unter Bedeckung unter der Küste zu führen, so dass die U-Boote in ihrer Tätigkeit auf den Golf von Mexiko und die Küste von Florida beschränkt wurden, wo sie noch jene früheren Verhältnisse vorfanden, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben günstig waren.

Dönitz entsandte seine Boote nun nach dem Süden.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Während der ersten sechs Monate des Jahres 1942 versenkten die deutschen und die italienischen U-Boote 585 Handelsschiffe mit 3.080.934 BRT. 21 U-Boote gingen dabei verloren.

Neue Wege zur Lösung alter Probleme (Walter-U-Boot)

Die deutschen Ingenieure blieben nicht untätig. Einer unter ihnen, Professor Walter, wurde von Dönitz besonders gefördert. Er arbeitete an einem Plan für einen U-Boot-Typ, der den U-Boot-Krieg revolutionieren sollte.

Am 24. Juni 1942 legte der B.d.U. dem Grossadmiral Raeder, der übrigens von Neuerungen im U-Boot-Bau nicht viel hielt, einen Bericht vor, der sich mit diesem Gegenstand befasste.

Dönitz schrieb darin¹⁰: «Gelingt es dem Gegner, Dampfer mit höheren Geschwindigkeiten in grosser Zahl zu bauen, so wird auch die Marschgeschwindigkeit der Geleitzüge grösser werden und das U-Boot nicht mehr in der Lage sein, sich zum Angriff vorzusetzen.

Dasselbe wird für den Gegner erreicht, wenn er durch Mittel der Überwasserortung das U-Boot bereits erfasst, wenn es sich noch ausser Sichtweite befindet und es durch Zerstörer abdrängt und unter Wasser drückt, bevor es an den Geleitzug herankommen und sich zum Angriff vorsetzen kann. Dies würde praktisch das Ende des Bewegungskampfes des U-Bootes bedeuten, das dann nur noch stationär eingesetzt werden könnte – und letzteres mit Erfolg nur in Seeräumen, die stärkster Abwehr unterliegen.

Dieser Gefahr würde radikal begegnet werden können, wenn das U-Boot eine so grosse Unterwassergeschwindigkeit besässe, dass es sich nicht mehr über Wasser vorzusetzen brauchte, sondern jeden gesichteten Gegner unter Wasser anlaufen und in Angriffsposition gelangen könnte.»

Dieses auf ganz neuen technischen Voraussetzungen beruhende Walter-Boot¹¹ sollte ausser den gewöhnlichen Antriebsmitteln, den Diesel- und Elektromotoren, eine Wasserstoffsperoxyd-Maschine besitzen.

Hiedurch waren für die Tauchfahrt grosse Geschwindigkeiten möglich.

Während Dönitz auf die Verwirklichung der Walterschen Pläne wartete,

versuchte er, seine im Fronteinsatz befindlichen Boote bestmöglich zum Einsatz zu bringen.

Mit einer gewissen Bitterkeit musste er dabei feststellen, dass seine alten und bewährten Kommandanten der Reihe nach ausfielen und von neuen abgelöst wurden, die viel jünger waren und weniger Tradition, vor allem aber weniger Erfahrung besaßen. Viele von ihnen kamen aus der Hitler-Jugend, und Dönitz, obwohl selbst mit Herz und Seele Hitler ergeben, wünschte nicht, dass die Politik und damit die Partei in das «Freikorps» der U-Boote Eingang fände.

Der Admiral wusste, wie sehr die Gegner ihre Kampfmittel verstärkt hatten. Die Lücken in der Luftüberwachung der Alliierten, die *zone of no air cover = gap* (Zone, die nicht von der Luft aus überwacht wird = die Lücke), waren sehr klein geworden, denn die Operationsräume der feindlichen Luftwaffe erstreckten sich bis auf 800 sm Entfernung von den Stützpunkten in Grönland, Irland, Gibraltar und Sierra Leone. Die wichtigste der unüberwachten Zonen war der *black pit*, das schwarze Loch, westlich der Azoren. In diesem Abschnitt konnten die U-Boote noch operieren, ohne von den vom Land aus startenden Catalina- und Liberator-Maschinen angegriffen zu werden.

Die Engländer wandten in der Bekämpfung der Wolfsrudel neue Methoden an: sogenannte *Snow Flakes* (Schneeflocken), die in der Nacht ausgestreut wurden und die Umgebung der Geleitzüge beleuchteten, so dass über Wasser angreifende U-Boote gesehen werden konnten, weiters die Verwandlung der Frachter in *Cam-ships*, Söhiffe, die auf Deck ein Flugzeug von einem Katapult aus starten konnten.

Um diesen Funkmessverfahren des Gegners zu entgehen, mussten die U-Boote ihre Funkberichte vorerst auf einem Tonband aufnehmen und sie dann schnellstens senden, während sie das Weite suchten. Die Befehlsstelle des B.d.U. brauchte die Funksprüche dann nur langsam abspielen zu lassen.

Eine sehr wichtige Hilfe für die U-Boote war, wie schon erwähnt, der B-Dienst¹², dem es gelungen war, den englischen Code zu entschlüsseln. Alle Funksprüche, die vom Land aus den auf See befindlichen Schiffen gesandt wurden, konnten entschlüsselt werden. Die Engländer merkten

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

dies erst Ende 1942, und erst im Mai 1943 setzten sie der Dechiffrierungsarbeit der deutschen Geheimdienste ein Ende.

Der Kampf zwischen den deutschen U-Booten und den Alliierten ging in der gewohnten Härte und Erbarmungslosigkeit weiter.

Vom 3. bis 31. Juli wurden im Atlantik 11 U-Boote versenkt.

Mit zäher Verbissenheit versuchte Dönitz, sich den Geleitzügen so dicht wie möglich bei ihren Ausgangshäfen – im Südosten von Kap Race (Neufundland) jenen, die von Halifax kamen, und am 25. Längengrad jenen, die nach Amerika gingen – zu nähern. Im Augenblick, da die Konvois im *gap* (Lücke) eintrafen, wurden sie so lange ununterbrochen angegriffen, bis sie wieder in das überwachte Seegebiet gelangten.

Dauernd studierte der B.d.U. die alliierten Geleitzugsysteme, ihre Marschrouten und Abwehrmassnahmen; er ersann für seine Taktik listenreiche Änderungen. Sein Ziel war, eine monatliche Versenkungszahl von 700.000 BRT, womöglich aber mehr, zu erreichen. Der Admiral nahm an, dass diese Zahl genügte, um die feindliche Tonnage trotz der Neubauten zu vermindern. Aber die seit 1943 in den Vereinigten Staaten und in Kanada am laufenden Band hergestellten Schiffsneubauten warfen seine Berechnungen über den Haufen.

Erreicht wurden die gewünschten 700.000 BRT allerdings nur im Juni 1942.

Verluste an alliierterm und neutralem Schiffsraum, U-Boot-Verluste:

Monat (1942)	Schiffe	Tonnage BRT	U-Boote
Januar	62	327.357	3
Februar	85	476.451	2
März	95	537.980	6
April	74	431.664	3
Mai	125	607.247	4
Juni	144	700.235	3
Juli	96	476.065	11
Summe	681	3.556.999	32

Der Monatsdurchschnitt betrug also 97,3 Schiffe mit 508.143 BRT¹³.

Am 1. März befanden sich 111 Boote in den Operationsgebieten, davon 80 im Atlantik. Ende Juni waren es 140.

Zwischen dem 1. Januar und dem 31. Juli versenkten die Alliierten 32 U-Boote, was annähernd der Anzahl von Booten entsprach, die auf den deutschen Werften von Stapel liefen.

Vom Juli bis zum September erlebte die Schlacht im Atlantik bei beiden kriegführenden Parteien ihre Höhe- wie ihre Tiefpunkte. Die deutschen U-Boot-Besatzungen waren erschöpft; sie fuhren einen Angriff nach dem anderen, versenkten Frachter wie Tanker, erlitten aber auch selbst Verluste. In der Zwischenzeit trafen sie ihre «Milchkühe», um ihre Vorräte an Brennstoff und Torpedos aufzufüllen.

Dann hiess es zum Heimathafen zurückkehren. Ermüdung bis zur Erschöpfung war die Ursache neuer Verluste. Nie wurde die Schlacht im Atlantik mit grösserer Verbissenheit geführt, beide Gegner fühlten, dass die nächste Zukunft entscheidend sei, dass sich die Waage auf die eine oder auf die andere Seite neigen werde.

Der Fall «Laconia»

Eine Torpedierung im September 1942 bereitete Admiral Dönitz und seinem Stab ziemliche Sorgen, und sie hatte auch unvorhergesehene Folgen:

Die Affäre «Laconia»¹⁴.

Dieser Truppentransporter der *Cunard White Star Line* mit 19.695 BRT, als Hilfskreuzer armiert, beförderte auf der Route rund um Afrika mehr als 3'000 Menschen von Suez nach England: britische Urlauber, verwundet oder rekonvaleszent, Frauen und Kinder – sowie 1'800 bei El Alamein in Gefangenschaft geratene Italiener, die von Polen bewacht wurden.

Das deutsche Unterseeboot U 156 (Korvettenkapitän Werner Hartenstein) versenkte die «Laconia» am 12. September 1942 um 20.00 Uhr 300 Meilen südlich von Kap Palmas. Die Versenkung hatte schreckliche Szenen zur Folge, da eine grosse Anzahl von Rettungsbooten von den zwei Torpedos, die den Schiffskörper aufgerissen und zahlreiche Italiener getötet hatten, beschädigt wurde.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Tatsächlich waren an Bord der «Laconia» die Hilfsmittel zur Rettung aus Seenot unzureichend und schadhaft. Hartenstein suchte inmitten der Wrackteile nach dem Kapitän der «Laconia», dem alten Seebären R. Sharp, der mit seinem Schiff untergehen sollte, als er Hilferufe auf italienisch hörte. Er fischte einige Schiffbrüchige auf und erfuhr von ihnen, dass er ein britisches Schiff mit 1'500 italienischen Gefangenen an Bord torpediert hatte. In Wirklichkeit waren es sogar 1'800! Sofort sandte er an Admiral Dönitz einen Funkspruch:

«13.9. – Atlantik Kurs Freetown Marinequadrat FT 5775 S.I. – 2 Meer I, 7 1100.400 – Bedeckte Sicht 4 Meilen – Versenkt Briten Laconia Marinequadrat FT 7721 – 310 Grad. Leider mit 1'500 italienischen Kriegsgefangenen. Bisher 90 gefischt. – Hartenstein.»

Grosse Aufregung bei den Deutschen! Hitler wurde benachrichtigt, Mussolini unterrichtet. Dönitz erteilte trotz gegenteiliger Ansicht seines Stabes den U-Booten der Gruppe Eisbär, U 506 (Würdemann), U 507 (Schacht), U 459 (Willamowitz), die sich in einer Entfernung von zwei Tagereisen vom Versenkungsort befanden, den Befehl, Hartenstein zu Hilfe zu kommen. U 459, ein Versorgungs-U-Boot, setzte seine Operationen fort, da es sich in zu grosser Entfernung vom Versenkungsort befand. Ein italienisches U-Boot, «Cappellini», wurde gleichfalls auf hoher See angewiesen, Kurs zum Versenkungsort zu nehmen. Inzwischen intervenierte die deutsche Regierung durch Vermittlung der Waffenstillstandskommission in Vichy, damit die in Dakar liegenden französischen Schiffe gleichfalls zum Versenkungsort entsandt wurden, um die Schiffbrüchigen der «Laconia» an Bord zu nehmen. Für die französischen Schiffe war das eine heikle Situation, aber man verweigert Hilfeleistung für Schiffbrüchige nicht. Die «Gloire» lief aus Dakar aus, die «Annamite» und die «Dumont d'Urville» erhielten Befehl zur Kursänderung.

Inzwischen ertranken viele Schiffbrüchige oder fielen den Haien zum Opfer. Hartenstein sandte einen offenen Funkspruch in englischer Sprache an die Alliierten, in dem er sie ersuchte, seine Rettungsaktion zu unterstützen. U 506 und U 507 trafen endlich am 15. September ein und nahmen

eine grosse Zahl von Schiffbrüchigen an Bord. Am 16. September, mittags, überflog jedoch ein amerikanisches viermotoriges Flugzeug U 156. Hartenstein, der überzeugt war, dass dieses Flugzeug ihm zu Hilfe komme, hatte auf der Brücke seines Schiffs eine Rotkreuzflagge auslegen lassen und einem englischen Offizier gestattet, dem Flugzeugführer eine Morsebotschaft zu schicken, um ihn von der dramatischen Lage der Schiffbrüchigen zu unterrichten. Das Flugzeug entfernte sich, kehrte aber nach einer halben Stunde wieder zurück, bombardierte das U-Boot, brachte Rettungsboote zum Kentern und tötete Schiffbrüchige. Dann drehte es ab, überzeugt, das deutsche U-Boot versenkt zu haben.

Hartenstein hatte sofort auf die Bomben reagiert: Er befahl den Schiffbrüchigen, ins Meer zu springen, und tauchte. U 156 erlitt eine Anzahl von Treffern, Hartenstein vermochte die Schäden jedoch mit eigenen Mitteln zu reparieren und tauchte um Mitternacht auf; er sandte Dönitz einen Funkspruch, dass er während seiner Rettungsaktion für die Schiffbrüchigen von einem amerikanischen Flugzeug bombardiert worden war.

Dönitz war wütend. Er untersagte ausdrücklich seinen Unterseebooten die Rettung von Schiffbrüchigen torpedierter Schiffe. Über diesen Befehl Triton Null¹⁵ wurde beim Nürnberger Prozess verhandelt, die Richter jedoch nahmen den Punkt nicht in die Anklageschrift auf.

Viel später gaben die Amerikaner Einzelheiten über diese Bombardierung bekannt. Die Insel Ascension war ein neuer Stützpunkt, eine Plattform für Flugzeuge, die aus Werken in den USA kamen; sie legten eine Zwischenlandung in Natal in Brasilien ein, überquerten dann den Atlantik und kamen so nach Afrika und auf die Kriegsschauplätze des Mittleren Ostens. Dieser Stützpunkt auf Ascension musste möglichst lang geheimgehalten werden. Andererseits war der amerikanische Flugzeugkommandant nur zu erfreut – das muss man wohl sagen –, ein U-Boot auf seine Abschussliste setzen zu können.

Am 17. September nahmen die Franzosen die Überlebenden der «Laconia» aus den Rettungsbooten sowie von den deutschen U-Booten und dem italienischen Boot an Bord. Am Morgen des 21. September traf die

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

«Gloire» in Casablanca ein, und ihr Kommandant, Kapitän zur See Graziani, konnte 1041 Passagiere der «Laconia», Italiener, Engländer, Polen und Griechen, wohlbehalten an Land setzen. So endete dieser in den Marineannalen einzigartige Schiffsuntergang. Er ist ein Musterbeispiel für die Solidarität der Seeleute, sobald der Kampf zu Ende ist.

Zweite Schlacht um die Geleitzüge aus den USA

Dönitz konnte nun der Zukunft vertrauensvoller entgegensehen. Gewiss, seine U-Boote versenkten nicht mehr solche Mengen von Schiffsraum wie die 700.000 Tonnen des Monats Juni, und die Amerikaner organisierten Geleitzüge von den Antillen bis Neufundland. Die Anzahl der im Juli versenkten feindlichen Schiffe war jedoch immer noch beachtlich: es waren 96, mit 476.000 BRT! Diese Tonnage konnte schnell grösser werden, wenn man die Zahl der jeden Monat neu in Dienst gestellten U-Boote, 20 bis 24 Einheiten, in Betracht zog, während die Verluste in derselben Zeit nicht über 10 Boote hinausgingen. Zu Beginn der Feindseligkeiten hatte der Admiral 300 einsatzfähige U-Boote verlangt; er verfügte im Juli 1942 über 341, davon standen 168 im Einsatz (im Januar desselben Jahres betrug die entsprechenden Zahlen 171 beziehungsweise 100 Einheiten). Allerdings wurden immer mehr alliierte, kanadische und amerikanische Handelsschiffe gebaut! Noch gab es mitten im Atlantik eine Lücke, ein *gap*; Dönitz beschloss, dort eine neue Offensive zu starten. Er stellte zwei U-Boot-Gruppen auf, eine ostwärts, die andere westlich des *gap*. Die Westgruppe sollte nachts in der gleichen Richtung und mit gleicher Geschwindigkeit wie die Geleitzüge¹⁶ marschieren. Am Tag machte die Verfolgergruppe kehrt und marschierte den alliierten Handelsschiffen entgegen. Die Deutschen nannten diese Gefechtsführung Vorpostenstreifen.

Die Brückenwache beobachtete aufmerksam den Horizont. Sobald ein U-Boot den Rauch eines Geleitzugs sichtete – er breitete sich über mehrere Dutzend Kilometer aus –, sandte es einen Funkspruch an den B.d.U., der sofort den am nächsten marschierenden U-Booten Befehl erteilte, die angegebene Stelle anzusteuern. Auf diese Weise konnte die grösstmögliche

Zahl von U-Booten an einem bestimmten Punkt zusammengefasst werden. Der Beobachtungsdienst (B-Dienst) des feindlichen Funkverkehrs half beim Aufspüren der alliierten Geleitzüge mit, und im Befehlsstand des B.d.U. herrschte vor diesen Gefechten höchster Betrieb.

Das überaus schlechte Oktoberwetter behinderte die Operationen der U-Boote. Grosse Passagierdampfer, die «Queen Elizabeth» (83.675 BRT), die «Queen Mary» (81.235 BRT), die «Aquitania» (44.786 BRT), die «Mauretania» (35.739 BRT), die «Ile de France» (43.450 BRT), die «Nieuw Amsterdam» (36.287 BRT), überquerten den Atlantik, an Bord Tausende amerikanische Soldaten für die bevorstehenden Landungsoperationen. Für diese Transporte, die im Zickzack, mit grosser Geschwindigkeit – etwa 28 Knoten – fuhren, trug die Britische Admiralität die Verantwortung. Der Zerstörerbegleitschutz beschränkte sich auf die Abfahrt von den USA und die Ankunft in Grossbritannien, da keines dieser Schiffe während der ganzen Überfahrt eine derartige Geschwindigkeit durchzuhalten vermochte. Man zitterte davor, dass eines der Passagierschiffe durch ein U-Boot versenkt werden könnte. Nur ein ernster Zwischenfall war zu verzeichnen. Am 2. Oktober 1942 stiess die «Queen Mary» kurz nach ihrer Einfahrt in die *Western Approaches* mit dem Kreuzer «Curaçao» zusammen, infolge eines Missverständnisses zwischen den beiden Kommandanten. Der «Curaçao» wurde entzweigeschnitten und sank, 338 Seeleute kamen ums Leben; die «Queen Mary» mit ihrer Truppenladung fuhr weiter...

Zwischen Juli und Dezember wurden 194.850 amerikanische Soldaten von den Vereinigten Staaten nach Grossbritannien gebracht.

Brasilien erklärte am 22. August Deutschland und Italien den Krieg, da die deutschen Unterseeboote in den Hoheitsgewässern Brasiliens operiert und brasilianische Schiffe versenkt hatten.

In den letzten Monaten des Jahres entfalteten die U-Boote eine lebhaftere Tätigkeit. Am 12. Oktober wurde der aus 47 Schiffen bestehende Geleitzug SC 104 von der Ostgruppe der U-Boote gesichtet. In der folgenden Nacht versenkte U 221 (Oberleutnant zur See Trojer) 7 Schiffe, darunter den Tanker «Southern Express» jnit 12.390 BRT, der den Geleitzug mit Brennstoff versorgte. Dieser Erfolg stand allein da, denn die U-Boote der

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Gruppe versenkte in den folgenden Tagen nur ein einziges Schiff. Das Wetter war veränderlich, grobe See wechselte mit Schönwetter. Am 15. Oktober versenkte der alte Zerstörer «Viscount» (1918) U 619, tags darauf vernichtete die «Fame» (1932) U 661.

Wohl gelang es einigen Geleitzügen, durch die Maschen des Netzes zu gelangen, ohne entdeckt zu werden, Ende Oktober jedoch verlor HX 212 sechs Schiffe. Meist spielte der Zufall bei der Ortung der Geleitzüge eine grosse Rolle. Stürmisches Wetter war für die U-Boote wohl nachteilig, grobe See dagegen eher günstig. So wurde am 30. Oktober der Geleitzug SC 107 durch ein U-Boot der Gruppe «Veilchen» ausgemacht, und da es dem deutschen B-Dienst gelungen war, einen Funkspruch zu entschlüsseln, der den Kurs des Geleitzuges angab, konnte er durch mehrere U-Boote angegriffen werden. SC 107 verlor 15 Schiffe mit 88.000 BRT. Die Deutschen dagegen verloren U 520 (Kapitänleutnant Schwartzkopf) und U 132 (Kapitänleutnant Vogelsang).

Westlich der Kanarischen Inseln versenkte die Gruppe «Streitaxt», die nach Freetown marschierte, im Lauf von sieben Kampftagen 13 Schiffe mit 85.685 BRT des Geleitzugs SL 125. «Das Unglück, das diesen Geleitzug ereilt hatte», schreibt S. W. Roskill, «schien der alliierten Sache in einer anderen Richtung ganz unerwartet Glück gebracht zu haben. Die ersten militärischen Geleitzüge für Nordafrika passierten die anliegenden Gewässer zu derselben Zeit, als die U-Boote dabei waren, SL 125 anzugreifen. Wäre der Feind nicht damit beschäftigt gewesen, hätte er die grossen Bewegungen von Truppen- und Nachschubschiffen entdeckt, sie angegriffen oder ihren Zweck und ihren Bestimmungsort festgestellt und so die Landungsstreitkräfte des für sie wichtigen Überraschungsmoments beraubt.» Es handelte sich um einen jener vielen wichtigen Geleitzüge für die Operation «Torch», die Landung an den Küsten Nordafrikas.

In den letzten fünf Monaten des Jahres 1942 verloren die Alliierten durch U-Boote 479 Schiffe mit 2.709.216 BRT; U-Boote wurden 55 versenkt.

XIII

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Am 22. Juni 1941, dem Tag des Einfalls der Wehrmacht in Russland, besaßen die Sowjets die grösste U-Boot-Flotte der Welt: 218 Boote, davon 205 einsatzfähig; ausserdem befanden sich 91 Boote im Bau oder auf Versuchsfahrt.

Die UdSSR hatte mehrere voneinander entfernt liegende, nicht unmittelbar zusammenhängende Meeresteile zu verteidigen. Ihre 205 Boote verteilten sich folgendermassen: Ostsee 65, Nordmeer 15, Schwarzes Meer 47, Fernost 78. Dazu kamen 13 alte Boote ohne grossen militärischen Wert. Im Juni 1941 waren diese Einheiten der 7 Haupttypen in Brigaden gruppiert und in Divisionen unterteilt.

Technische Daten der sowjetischen Unterseeboote¹:

Type	Wasser- verdrän- gung	Ge- schwin- digkeit	Ak- tions- radius	Bestük- kung	Rohre	Torpe- dos/ Minen	Bau- jahr
Dekabrist	1039/1335	14,5/8,5	8000	1–10,2 2–4,5	8	13 T 8 M	1928
Leninetz	1040/1318	14/8,4	10.000	1–10,0 1–4,5	6	14 M	1929
Prawda	1200/1670	18/7,8	12.000	2–10,0 1–4,5	6	12 T	1931
Schuska	587/704	13,5/8	6500	2–4,5	6	10 T	1933
Maloutka	205/256	13/8	3440	1–4,5	2	2 T	1933
Stalinetz	840/1050	19/9	12.000	1–10,0 1–4,5	6	13 T	1935
Komosoletz	1480/2090	18/10	15.000	2–10,0 2–4,5	10	24 T 20 M	1933

Die sowjetischen Ingenieure nahmen sich vorerst ein britisches Unterseeboot zum Vorbild, das L 55, das am 4. Juni 1919 in der Bucht von Korpja im Finnischen Meerbusen gesunken war. Das Unterseeboot wurde im Jahre 1928 wieder flottgemacht und fuhr noch ein Jahrzehnt unter sowjetischer Flagge. Die Kennzeichen der in technisch unzulänglichen Werften gebauten sowjetischen Unterseeboote waren Widerstandsfähigkeit und Einfachheit.

Die oberste Führung

In den Jahren 1937-1938 war die Hälfte der Führungskader unter der Anklage des Nationalismus oder der Opposition durch grosse blutige «Säuberungen» liquidiert worden. Man hatte Admiräle, Oberbefehlshaber, viele Kapitäne und Kommissare, wie zum Beispiel Moralès, den Kommandeur einer Unterseebootbrigade im Schwarzen Meer, hingerichtet.

Glücklicherweise stand an der Spitze der sowjetischen Marine ein junger – vierzigjähriger –, energischer, erfahrener Organisator, der am Spanienkrieg teilgenommen hatte: Admiral Kusnezow. Er überwand alle durch die schwerfällige Moskauer Verwaltung hervorgerufenen Schwierigkeiten, trieb die Instandsetzung sowie den Bau von neuen Unterseebooten in den Werften voran. «Wozu soll die Marine dienen?», fragte ihn angeblich eines Tages Stalin. Das beweist, wie nebensächlich damals die Rolle der Marine im Vergleich zu jener der Roten Armee war, von der sie stets abhing. Die sowjetische Marine beschränkte sich auf die Verteidigung, in Anwendung einer in ihrem marxistischen Charakter steifen Strategie ohne Angriffslust. Kusnezow wurde erst bei Ende der Feindseligkeiten, im Jahre 1945, in die am 10. Juli 1941 geschaffene *Stawka*, den obersten Führungsstab, aufgenommen.

Die Männer auf den Unterseebooten

Für die Sowjets war das Problem, für eine in zehn Jahren erbaute Flotte von 200 Unterseebooten Stäbe, Kommandanten, Offiziere, Besatzungen zu finden, schwierig zu lösen, da politische Überlegungen mitspielten.

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Man hatte die Rangordnung festgelegt:

Kapitän 1. Klasse (Kapitän zur See); Kapitän 2. Klasse (Fregattenkapitän); Kapitän 3. Klasse (Korvettenkapitän). Das Wort «Genosse» (*towaritsch*) vor dem des Kommandanten (*kommandir*) schloss die strenge Disziplin nicht aus.

Im Jahre 1941 waren die Kommandanten – etwa zehn hatten in Spanien gekämpft – sehr jung und unerfahren. Manche wurden sofort bei Kriegsausbruch für unzulänglich erachtet und ausgewechselt.

Das Marine-Unteroffizierskorps – die *starschini* – bestand aus beherzten, pflichttreuen Männern, alten Seebären mit wenig Kenntnissen, aber mit Erfahrung. Die Offiziere konnten sich darauf verlassen, dass diese Kerle die Verbindung mit der Besatzung besorgten und den Dienst, die seemännischen Manöver leiteten, bei denen sie natürlich mit Hand anlegten. Die *starschini* sorgten für gute Kampfmoral der Männer durch Versammlungen, bei denen Selbstkritik geübt und Siegeskommuniqués verlesen wurden.

Im Dezember 1944 wurde durch den *starschina* Bordmechaniker Bogdanow ein Beispiel von hervorragendem Mut und Leistungsfähigkeit gegeben.

Sch 307 (Kalinin) nahm bei einer Temperatur von –25 Grad Kurs Danziger Bucht. Plötzlich meldete der Rudergänger: «Das Ruder funktioniert nicht mehr!» Man schaltete das Handruder ein, doch die Ruderachse drehte sich leer. Kalinin liess stoppen und erteilte Bogdanow Auftrag, das Steuerruder zu reparieren. Bogdanow arbeitete zusammengekauert beim Licht einer Handlampe unter dem Heck des Unterseebootes zwei Stunden lang im eisigen Wasser. Im Falle eines feindlichen Angriffs – das wusste er – würde das U-Boot wegtauchen, ohne sich um ihn zu kümmern. Der Mann litt wahre Folterqualen. Nachdem das Steuerruder repariert war, nahm das Sch 307 seinen Marsch wieder auf, während man Bogdanows blaufrorenen Körper massierte.

Die Besatzungen stammten oft aus dem Landesinneren, aus Sibirien, der Ukraine. Diese widerstandsfähigen, gelassenen Landratten bildeten nach und nach ausgezeichnete U-Boot-Besatzungen.

Es war schwierig gewesen, sie anzuwerben. Die Flotte bestand im Jahre 1941 aus 340.000 Mann, von denen 67.000 Mitglieder oder Mitgliedsan-

wärter der Partei waren. Die Gesamtzahl der U-Boot-Männer betrug 15.000. Im November 1941 gab man den Matrosen das ehemalige zaristische schwarz-oranger Band wieder und schuf damit die «Gardeeinheiten». Man ehrte die Marine durch einen Aufruf an die patriotischen Traditionen der Zarenzeit: Übergabe der Gardeflagge an die knienden Besatzungen wie einstmals vor den Ikonen; man verteilte feierlich Orden und Auszeichnungen: «Held der Sowjetunion», die höchste sowjetische Auszeichnung, «Rote Flagge», «Garde-Unterseeboot». Im Jahre 1944 stiftete man Orden: «Nachimow», «Uschakow», das waren Namen zaristischer Admiräle; man gestattete das Tragen der traditionellen Schulterstücke, die während der Revolution abgeschafft worden waren.

In dem beengten kleinen Raum der Unterseeboote fand die Kommunistische Partei ein günstiges Terrain für die Organisation von Zellen, einem Sekretariat. Viele Männer waren Parteimitglieder. Jeder, der eine mutige Tat vollbrachte, erhielt die Parteikarte. So liefen Heldentum und politische Doktrin zusammen.

Es gab an Bord jedes Schiffes einen «politischen Kommissar». Besonders in den Jahren 1941-1942 mischten sich diese Kommissare allzuoft in Kommandoangelegenheiten der Unterseeboote und machten dem verantwortlichen Kommandanten Schwierigkeiten. 1943 erteilte man ihnen einen Militärrang. Ein «politischer Kommissar» namens Potapow wurde Kommandant des Unterseebootes K 25. Viele von ihnen, wie zum Beispiel Radun (K 22), gingen mit ihrem Boot zugrunde.

Die Ostsee

Die im Norden durch den Bottnischen und im Osten durch den Finnischen Meerbusen erweiterte Ostsee ist nur von mittlerer Tiefe; mit etwa 100 m in ihrem südlichen Abschnitt, erreicht sie ihre grösste Tiefe von 159 m zwischen Schweden und der Insel Gotland. Die beiden Meerbusen sind von Oktober bis Juni zugefroren. Im Finnischen Meerbusen, der etwa 400 km lang und 75 km breit ist und an dessen Ende die grosse Stadt Leningrad sowie die Werften von Kronstadt liegen, sollte sich die Hauptschlacht abspielen.

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Bereits am 4. April 1941 wurde durch den Einmarsch der deutschen Truppen in Jugoslawien Alarm gegeben. An diesem Tag wurde der Geheimkode der sowjetischen Marine geändert.

Sonntag, den 22. Juni 1941, liess Hitler bei Morgengrauen die Operation «Barbarossa» anlaufen.

General Popow, der Befehlshaber der Leningrader Front, befand sich in Murmansk; der politische Kommissar Schdanow machte Urlaub in Sot-schi; General Nowikow, der Befehlshaber der Flugwaffe, befand sich in Kiew!

Einige Tage vorher hatten deutsche Minenleger, ohne von den sowjetischen Patrouillen entdeckt zu werden, mehrere Minensperren vor den russischen Häfen, bei der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen, von Memel bis zur Insel Gotland angelegt. Sie hatten zwischen den vielen Inselchen vor den schwedischen Hoheitsgewässern nur einige Durchfahrtskanäle offengelassen, durch die deutsche und schwedische Schiffe mit dem in Lulea, im Inneren des Bottnischen Meerbusens, geladenen wertvollen Eisenerz passieren konnten. Viele dieser Schiffe sollten innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer fahren. Südlich der Minenfelder würden die neuen, aus den Werften kommenden U-Boote ihre Versuchsfahrten fortsetzen.

An jenem Sonntag, dem 22. Juni, lagen 8 sowjetische Unterseeboote in Riga, 15 in Liepaja (Libau) – das war die erste Brigade; 5 in Hanko und 14 in Reval bildeten die 2. Brigade; 25 in Kronstadt die 3. Brigade.

Die Unterseeboote der 1. und 2. Brigade waren seit dem Vortag in Alarmbereitschaft. 20 Schiffe wurden unverzüglich zum Einsatz längs der Küsten von Ostpreussen und Pommern beordert. Die Unterseeboote der 3. Division der 1. Brigade hatten Weisung, die Zugänge von Danzig, Memel und Kolberg zu verminen. Die Deutschen hatten alle ihre Handelsschiffe seit vierzehn Tagen in die Häfen laufenlassen und ihre Marineschulen nach Norwegen verlegt. Die sowjetischen U-Boote fanden die See leer. Bereits am 22. gab es den ersten Verlust der sowjetischen Überwasserflotte: der Zerstörer «Gnevny» lief auf eine deutsche Mine.

Am 25. Juni jedoch stiess S 4 (Kapitän 3. Klasse Abrasimow) um 7 Uhr morgens auf ein deutsches Handelsschiff mit Geleitschutz und griff es an. Die ungenügend geschulten Rudergänger des S 4, wahrscheinlich erregt

durch das erste Gefecht, korrigierten die durch den Abschuss der beiden Torpedos verursachte Gewichtsverminderung nicht schnell genug, und das Unterseeboot tauchte für einen Augenblick auf: das feindliche Geleitschiff sichtete den Turm.

«Sofort wegtauchen!» befahl Abrasimow.

Sieben Wasserbomben krachten und erschütterten das U-Boot.

S 4 überstand diesen Waboangriff, musste aber 9 Stunden in Tauchfahrt bleiben, um sich den Angriffen der Geleitschiffe zu entziehen. Als S 4 nachts auftauchte, fing es einen Funkspruch aus Kronstadt auf: «Weisung an alle U-Boote der 1. Brigade: Kurs auf Reval.»

Am 22. Juni wären die Unterseeboote im Hafen von Liepaja plötzlich von zwölf Ju 88 angegriffen worden! Sie hatten das Feuer sofort mit ihren Maschinengewehren und Kanonen erwidert. In dem Lärm der Geschütze, die auf die im Sturzflug herabkommenden und die Schiffsdecks mit MG-Feuer bestreichenden Junkers feuerten, liefen die U-Boote aus, während die Stadt und der Stützpunkt in Flammen standen. Fünf Einheiten sowie der Zerstörer «Lenin», die ausserstande waren, die hohe See zu erreichen, wurden von der eigenen Besatzung versenkt. Das in geringer Tiefe versenkte S 1 wurde später von den Deutschen wieder flottgemacht, die darin gewisse Informationen fanden.

S 5, das letzte, verliess Liepaja mit dem Kommandanten der 1. Brigade, Kapitän 1. Klasse Nikolaj Egipko, an Bord, dem ersten U-Boot-Mann der Ostsee, der zum «Helden der Sowjetunion» ernannt wurde.

Die 6 Unterseeboote, deren Brückenschutzbleche von Kugeln zersiebt waren, liefen Kurs nach Norden. Sie folgten der Küste, wo das Wasser zu wenig tief war, um wirkungsvoll wegtauchen zu können; die deutschen Flugzeuge und Schnellboote, die auf sie Jagd machten, versenkten S 3 (Kostromitschew), die übrigen U-Boote flüchteten zuerst nach Riga, dann nach Reval.

Sie verliessen am 28. August, als Reval aufgegeben wurde, den Hafen und erreichten Kronstadt, wo bereits S 4, S 5, Sch 307, Sch 308, Sch 322, M 98, M 79, M 95 und M 102 lagen...

Von den 29 im estnischen Hafen liegenden Handelsschiffen gelang es nur einem, nach Leningrad zu gelangen. S 11 (Soreda) mit dem Divisions-

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

kommandanten Tusow an Bord, lief in der Nacht des 2. August bei der Rückkehr von einer Patrouillenfahrt auf eine Mine. Dafür torpedierte Sch 307 (Petrow) am 9. August nördlich von Dagö U 144 (Kptlt. Gert von Mittelstaedt).

M 83 kehrte am 24. Juni in das bereits besetzte Liepaja zurück, und sein Kommandant hatte gerade noch Zeit, sein Boot zu versenken. Er schlug sich dann mit seiner Mannschaft zu den sowjetischen Landstreitkräften durch.

Die Ereignisse überstürzten sich. Die Mündung der Newa wurde am 31. August von den deutschen Truppen besetzt; der Kreis wurde enger, während der deutsche Schiffsverkehr entlang der Ostseeküsten sich frei entwickelte.

Der Flottenstützpunkt Kronstadt lag in Reichweite der Deutschen. Weder die Überwasserflotte noch die Unterseeboote der UdSSR schienen imstande, ihr zu entkommen. Der Finnische Meerbusen war übrigens völlig in Händen des Feindes; die Südküste hielten die Deutschen, die Nordküste die Finnen besetzt.

In diesen Katastrophentagen entging S 6 (Kulbakin) am 14. Juli nur mit knapper Not einem Wasserbombenangriff, während S 9 durch eine Stuka-Bombe schwer beschädigt wurde; S 5 fuhr am 27. August um 20 Uhr auf eine Mine, wobei auch der Brigadenchef Egipko von der Explosion ins Wasser geschleudert, dann aber gerettet wurde. Das gleiche Unheil widerfuhr am nächsten Tag Sch 301 (Gratschew). Am 30. August wurde die «Kalew» von der eigenen Besatzung, S 6 durch Fliegerbomben versenkt. P 1 endlich wurde im September bei dem Versuch, die Verteidiger der Insel Hanko zu versorgen, durch eine Mine vernichtet.

Angesichts dieser Verluste beorderte Admiral Tributz, der Kommandant der Leningrader Flotte, seine gesamten verfügbaren Unterseeboote, allen Gefahren zum Trotz, zum Kampfeinsatz. Er liess, als warnendes Beispiel, den Kapitän des Handelsschiffs «Kasachstan», Kalitaew, erschiessen, der von einer Bombenexplosion ins Wasser geschleudert wurde, und den man, zu Unrecht, verdächtigte, er habe aus Angst den Kopf verloren.

Nichts schien die sowjetische Flotte vor den massierten Angriffen der Luftwaffe (21. und 23. September) retten zu können, die entschlossen war, sie um jeden Preis in den Grund zu bohren. Während die verfügbaren Ma-

trosen an Land gesetzt wurden, um dort zu kämpfen, nahmen die U-Boote nachts an der Fliegerabwehr teil; während des Tages legten sich die Boote, die noch dazu imstande waren, auf Grund. Ein Unterseeboot, P 2, wurde durch Bomben versenkt. Admiral Tributz hoffte, einige U-Boote, S 7 (Lisin), S 8 (Braun), L 3 (Grischenko) und andere, retten zu können, indem er sie unter dem Kommando Tripolskijs durch den Belt ins Nordmeer fahren liess. Die Ankunft der gefürchteten «Tirpitz» vor den Älandinseln, zusammen mit 3 Kreuzern und 8 Zerstörern, liess aber einen Angriff auf Leningrad befürchten. Die Ausfahrt der Unterseeboote wurde widerrufen und 16 Boote (S 4, Sch 303, Sch 311, S 7, M 95, M 98 ...) als Sperre vor dem Finnischen Meerbusen postiert...

Belagerung Leningrads

Mitte September: Obwohl sich 15 sowjetische Unterseeboote, in drei Wellen (Sch 320, Sch 322, Sch 323 ...) hinbeordert, in der Ostsee aufhielten, wurde diese von den deutschen Schiffen unbehindert befahren.

Es wurde Dezember, Winter, der Finnische Meerbusen begann zuzufrieren. Leningrad war eingeschlossen; nur eine von Schdanow über den zugefrorenen Ladogasee gebaute Strasse erlaubte eine kärgliche Versorgung. Es fehlte an Trinkwasser, der elektrische Strom war abgesperrt, es gab keine Kohle mehr, nie hatte es einen härteren Winter gegeben. Die Ostseeflotte wurde unter dem Bombardement täglich kleiner, eine Einheit nach der anderen wurde versenkt oder beschädigt. Von den Anfang September noch vorhandenen 42 Unterseebooten waren nur noch 32 übrig.

Dennoch versuchten sie einige Ausfahrten, vor allem um Hanko zu versorgen, das sich immer noch hielt. Im November lief L 2 (Schabanow) auf eine Mine und sank. Am 11. Dezember sahen die Russen voll freudiger Überraschung, wie das letzte noch in der Ostsee verbliebene Unterseeboot, Sch 309 (Kabo), in den Hafen einlief. Am 18. schneite es in Kronstadt; die Deutschen – durch den verbissenen Widerstand der Sowjettruppen, der Arbeiter, die zu den Waffen griffen, und der 125.000 Matrosen, die unter dem

Befehl ihrer Offiziere Seesoldatenbataillone gebildet hatten, aufgehalten – beschossen Leningrad und seine Vorstädte.

Der Winter, für die Russen schrecklich, war es in noch schlimmerem Mass für die Deutschen, mit ihrer für die strenge Kälte wenig geeigneten Bekleidung; auch waren sie an so harte Winter nicht gewöhnt. Die Kämpfe in dieser Belagerungsatmosphäre spielten sich bei einem schneeüberhangenen Himmel ab. Dennoch lief K 51 (Kurnikow) hinter dem Eisbrecher «Ermok» aus und konnte die Insel Lavansaari erreichen. Kurnikow kam am 20. Dezember an und sah sich einem fleckenlos weissen Eisfeld gegenüber. Er wollte tauchen, um in die Ostsee durchzukommen und dort bis zum Frühjahr zu bleiben. Kurnikow glaubte, er werde nach 36 Stunden Tauchfahrt unter der Eisdecke die freie See erreichen. Würde er aber beim Auftauchen die dicke Eisschicht durchbrechen können? Würde er nicht darunter gefangenbleiben? Nun, das Eis war in der Umgebung von Lavansaari bereits 30 cm dick, und K 51 war beim Auftauchen beschädigt worden. Am 27. Dezember kehrte es nach Kronstadt zurück, das immer noch unter Beschuss lag. In der Werft wechselten die Unterseeboote häufig die Ankerplätze und lagen unter Tarnnetzen versteckt.

Inzwischen ergriff die Armee Wolchow wieder die Offensive, und am 8. Dezember begann der Versuch eines Entsatzes von Leningrad. Die Deutschen waren bereits aus Tichwin vertrieben, und in Leningrad erwachte wieder das Leben in den schneebedeckten Ruinen; in dieser trostlosen Wüstenei lieferten drei alte Unterseeboote ein wenig elektrischen Strom, als das Jahr zu Ende ging. In den 7 Kriegsmonaten waren die U-Boote 82mal ausgelaufen: 26mal in der Ostsee, 56mal im Finnischen Meerbusen, fast immer zur Verteidigung. Die versenkte feindliche Tonnage war gering: 4'840 BRT! Während dieser Zeit hatte die Marineluftwaffe nur 26 Flüge für die Unterseeboote ausgeführt, jedoch 25.000 für die Landarmee.

1942. In diesen letzten Wintermonaten arbeitete man angestrengt an den Booten. Sobald im Frühjahr das Eis schmolz, mussten die U-Boote klar zum Auslaufen für Einsätze sein. Die Admiralität hatte sogar das Auslaufdatum festgesetzt: 12 Juni! Unter dem Befehl von Konteradmiral Stesenko

– Stabschef Kurnikow – bestand die einzige Brigade damals aus 3 Divisionen: 1. (Junakow), 2. (Goldberg), 3. (Egorow).

Die Unterseeboote waren entmagnetisiert worden, doch die Risiken waren gross, wenn man wusste, dass der Feind in zwei aufeinanderfolgenden Sperrfeldern, «Seeigel» und «Nashorn», 13.000 Minen ausgelegt hatte. Der sowjetische Nachrichtendienst kannte ihre ungefähre Lage.

Nach einer am 29. Mai begonnenen zwölftägigen Aufklärungsfahrt des M 97 (Diakow) lief die erste Gruppe – Sch 304 (Afanasew) und Sch 317 (Mochot) – am vorbestimmten Datum, dem 12. Juni, aus. Kein U-Boot stiess gegen eine Mine, keines wurde von den an den Küsten liegenden feindlichen Verteidigungsstellungen ausgemacht. Am 16. Juni schoss Sch 304 auf der Höhe des Leuchtturms von Porkkala am äussersten Ende einer Reihe von Inseln südwestlich von Helsinki zwei Torpedos gegen das von 3 Minenräumbooten, die die Route vor ihm reinfegten, begleitete U-Boot-Mutterschiff M 12 (5'635 BRT). M 12 sichtete rechtzeitig die Laufspur der Torpedos, fuhr rückwärts und entging ihnen knapp. Von den Begleitschiffen wurden Wasserbomben geworfen, die jedoch weit entfernt von Sch 304 explodierten; das Boot nahm wieder Kurs zur Ostsee, die es am Morgen des 17. erreichte.

Die mit Eisenerz oder mit Truppen beladenen, häufig unter Geleitschutz fahrenden deutschen und schwedischen Schiffe wurden angegriffen. «Mochot» – mit Divisionschef Egerow an Bord – versenkte den Finnen «Argo» mit 2'513 BRT, den Dänen «Orion» mit 2'405 BRT, den Schweden «Ada Gorthon», dann machten sieben Geleitboote auf ihn, der getaucht fuhr, Jagd. Sch 317 kehrte nicht nach Kronstadt zurück, es wurde am 10. Juli versenkt.

Die Unterseeboote der ersten Welle hatten so gute Arbeit geleistet, dass die Deutschen ihre Schiffe umleiteten, ihre Verteidigung durch neue Patrouillenboote sowie durch weitere von Flugzeugen gelegte Minenfelder verstärkten.

Am 23. Juni liefen Sch 406 (Ossipow), das vierzig Tage auf See bleiben sollte, und Sch 303 (Trawkin) aus Kronstadt mit Bestimmung Ostsee aus. Ihnen folgten später Sch 320 (Wischnewskij), S 4 (Abrasmow) und S 7 (Lisin).

S 7 lag am 11. Juli, nachdem es Geleitzüge aufgespürt hatte, die für ei-

nen Angriff zu weit entfernt waren, unter Wasser vor Västervik, dem schwedischen Hafen gegenüber der Insel Öland, als Lisin das Geräusch von mehreren Schiffsschrauben hörte. Ein Blick durch das Sehrohr zeigte ihm einen von Zerstörern umgebenen Geleitzug von 16 Frachtschiffen auf Kurs nach Deutschland. Lisin versenkte den Schweden «Lulea» mit 5'600 BRT. Ein Zerstörer nahm die Jagd auf, S 7 wich aus und kreuzte die Ostsee, um seine Torpedoangriffe an der litauischen Küste fortzusetzen, wo es starken Schiffsverkehr zu finden hoffte. Dort versenkte es am 5. August den deutschen Frachter «Käthe» mit 1'400 BRT und schoss dann seinen letzten Torpedo gegen den Finnen «Pojanlahti», 680 BRT, ab. Da der Torpedo sein Ziel verfehlte, vernichtete Lisin das kleine Schiff mit Geschützfeuer.

Am 11. August kehrte Lisin nach Kronstadt zurück; er hatte 4 Frachter, darunter 2 Schweden, mit einer Gesamttonnage von 10.000 BRT zur Strecke gebracht.

Am 16. Oktober lief S 7 wieder aus, wurde jedoch von dem finnischen Unterseeboot «Vesihisi» torpediert. Lisin, der in Gefangenschaft geriet, wurde anlässlich der finnischen Kapitulation freigelassen und zum Stab der Pazifikflotte beordert; er wurde später zum «Helden der Sowjetunion» ernannt.

Die Spannung zwischen der UdSSR und Schweden war gross. Die schwedische Regierung teilte dem russischen Marineattaché mit, dass die schwedischen Kriegsschiffe nunmehr ermächtigt seien, «jegliches Unterseeboot in drohender Haltung, ob es sich in den Hoheitsgewässern befindet oder nicht», anzugreifen.

Am 20. Juli versenkte Sch 303 (Trawkin) an der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen die «Aldebaran» mit 7'800 BRT, die Teile der 7. Gebirgsdivision beförderte. Beim Wegtauchen stiess das U-Boot in 27 m Tiefe auf Grund. Bei dem heftigen Stoss wurden die Rohre beschädigt, und Sch 303 kehrte in seinen Stützpunkt zurück.

Die 7 sowjetischen Unterseeboote der ersten Welle, die in der Ostsee im Einsatz gestanden hatten, waren wieder in ihrem Stützpunkt eingelaufen, ihre Kommandanten wurden von Schdanow selbst empfangen und beglückwünscht. Sie hatten 12 von 24 Angriffen erfolgreich abgeschlossen, und die Eisenstrasse in der Ostsee war nun gefährdet. Während die häufig

von Flugzeugen angegriffenen sowjetischen Minenräumboote sich bemühen, den Finnischen Meerbusen zu säubern, liefen nacheinander zwei andere Wellen aus: zuerst 6 Einheiten am 10. August: L 3 (Grischenko), M 96 (Marinesco), Sch 407 (Afanasew), «Lembit» (Matiasewitsch), Sch 309 (Kabo) und Sch 310 (Jaroschewitsch). Sie operierten am Eingang des Bottnischen Meerbusens und entlang der deutschen Küste gegen Truppentransporter. Ihnen folgten im September S 13 (Malantschenko) und S 9 (Mylnikow); Sch 323 (Andronow), das durch eine explodierende Mine beschädigt wurde, kehrte um, M 97 und Sch 405 wurden versenkt.

Am 4. September griff «Lembit» einen Geleitzug im Gebiet der Älandinseln an. Beim Gegenangriff durch ein Patrouillenboot wurde «Lembit» beschädigt, im Vorderschiff brach Feuer aus, das U-Boot ging auf Grund. Nach neunstündiger Arbeit gelang es Matiasewitsch, den Schaden zu beheben und abzdrehen. Dasselbe Boot torpedierte und beschädigte den deutschen Frachter «Finnland» (2'300 BRT) am 14. September und kehrte nach Kronstadt zurück.

Ende September lief die dritte Welle aus: Sch 308 (Kostilew), S 12 (Turajew), D 2 (Lindenberg), Sch 307 (Momot), M 102 (Gladilin), Sch 320 (Wischnewskij), Sch 303 (Trawkin) und acht andere Einheiten.

S 12 übertraf den Dauerrekord der sowjetischen U-Boote auf See während des Krieges mit 61 Tagen (die Deutschen erreichten 127 Tage). Sechs Einheiten, die Sch 304, 305, 306, 311, 302 und 320, kehrten nicht zurück.

Die sowjetischen Unterseeboote führten im Jahre 1942 40 Feindfahrten durch, davon 30 in der Ostsee. 10 Einheiten gingen verloren, 15 wurden beschädigt.

Leningrad befreit

Am 12. Januar 1943 griff die Rote Armee die vor Leningrad liegenden deutschen Linien an. Die Wehrmacht zog sich zurück, und obgleich der Feind die Nord- und Südküsten des Finnischen Meerbusens noch in der Hand hatte, nahm die schreckliche Blockade ein Ende. Nunmehr konnte

die Versorgung der grossen nordischen Stadt Leningrad zu allen Jahreszeiten auf dem Landweg durchgeführt werden.

Zwischen dem 28. März und dem 11. Mai legten 141 deutsche Schiffe unter der Führung von Kapitän zur See Tschirch, gedeckt durch 5 Jagdflugzeuge, vor der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen ein doppeltes Netz aus; das war die Operation «Walross». Die sowjetische Flugwaffe griff nicht ein. Diese Mauer aus stählernen Maschen diente zur Verstärkung der von 10.000 Minen im gegenseitigen Abstand von 20 m gebildeten Sperren, zu denen noch die Hilfssperren kamen. Diese Hindernisse bereiteten den Kommandanten der drei noch vorhandenen Unterseebootdivisionen, den Kapitänen 1. Klasse Werkowskij und Kurnikow sowie Kapitän 2. Klasse Kabanow, beträchtliche Sorgen. 16 Boote wurden entmagnetisiert, über ihrem Vorderdeck wurde eine riesige Säge angebracht, um die Netzmaschen zu durchschneiden. Trotz des am 18. April erfolgten Verlustes des Sch 323 (Iwanzow), das vor Kronstadt auf eine Mine lief, beschloss die Admiralität, in der ersten Maihälfte eine erste Welle auslaufen zu lassen: es versuchten 3 Sch (Schuska), die Blockade zu durchbrechen, Sch 303 (Trawkin), Sch 408 (Kusmin) und Sch 406 (Ossipow). Nur Sch 303 gelangte am 18. Mai bei Nargö bis an das Netz; Trawkin versuchte in kaum 500 m Entfernung von der Küste in 18 m Tiefe zwischen der Küste und der Sperre durchzuschlüpfen, aber die Ruder des U-Bootes verfangen sich in den Maschen des Spermetzes, und Trawkin vermochte sein Boot erst nach einer Stunde anstrengender Arbeit endlich loszubekommen. Es kehrte um und lief am 11. Juni zu seinem Stützpunkt zurück. Weder Sch 406 noch Sch 408 kam wieder.

Juni – Juli – August. Acht Versuche, die schreckliche Sperre zu durchbrechen, ergaben den Verlust von vier Einheiten, die Beschädigung der vier anderen. Die sowjetischen U-Boote blieben bis Oktober 1944 innerhalb des Finnischen Meerbusens blockiert. Die Angriffe gegen die Eisenerzgeleitzüge wurden daher der sowjetischen Marineluftwaffe übertragen.

Die militärische und politische Lage entwickelte sich günstig für die UdSSR. Man reparierte in der Kronstädter Werft die U-Boote, führte den Bau von 5 Komosoletz' und 3 Schuskas zu Ende. So waren also im Januar

1944 26 Unterseeboote einsatzbereit. Langsam wurden die Russen wieder Herren des Ostabschnitts des Finnischen Meerbusens, doch diese Herrschaft wurde erst im Sommer 1944 mit der Wiederbesetzung von Karelien wirksam.

Das im Jahre 1943 am Ausgang des Meerbusens von den Deutschen ausgelegte Netz war durch die schlechte Witterung zerstört worden, und der deutsche Admiral Kummetz, der Befehlshaber des Ostseeabschnitts, liess ein neues auslegen.

Kummetz liess ab Juli hinter den Netzen und Minensperren 2 oder 3 U-Boote in ständigem Einsatz. Es gelang ihnen, einige sowjetische Patrouillenboote und Minensucher sowie kleine finnische Frachter zu versenken.

Am 30. Juli wurde U 250 (Kpilt. Werner Schmidt) von dem Patrouillenboot MO 103 (Kolenko) versenkt.

Kummetz liess die durch die sowjetischen Bomber der US-Type «Boston» allzu gefährdeten Schnellboote aus dem Finnischen Meerbusen abziehen und ersetzte sie durch ältere Unterseeboote, die im Atlantik nicht mehr verwendet werden konnten. Bei der am 9. Juli 1944 abgehaltenen Besprechung, zu der Hitler Generalfeldmarschall Model, die Generäle Friessner und von Greim und Grossadmiral Dönitz einlud, erklärte dieser: «Unsere Kontrolle der Ostsee ist wichtig. Sie ist wesentlich für die Einfuhr des schwedischen Erzes, das wir für unsere Rüstung dringend brauchen, und sie ist von entscheidender Wichtigkeit für die neue U-Boot-Waffe...»

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die neuen aus den deutschen Werften kommenden U-Boote ihre Versuchsfahrten in der südlichen Ostsee durchgeführt, wo auch ihre Besatzungen geschult wurden, ohne von den Sowjets gestört zu werden. Und einer der Vorwürfe, die ihnen gewisse Kritiker machten, lautete, dass sie ihren eigenen Krieg geführt hätten, ohne sich um die allgemeine Lage zu kümmern.

Die sowjetischen Unterseeboote wieder in der Ostsee

Finnland brach nach seiner Kapitulation vom 2. September 1944 die diplomatischen Beziehungen zum Deutschen Reich ab und forderte es auf, seine Truppen aus finnischem Gebiet, seine Kriegsschiffe aus finnischen Häfen

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

abzuziehen. Am 26. untersagte Schweden den deutschen Transportern die Berührung seiner Hoheitsgewässer und nahm den Handelsverkehr mit der UdSSR wieder auf.

Am 13. Oktober 1944 geriet Riga durch die Offensive Jeremenkos unter sowjetische Besetzung.

Die Sowjetmarine setzte sich in den von den Deutschen geräumten finnischen Häfen fest; sie errichtete Stützpunkte in Marienham (Ålandinseln), in Hanko und Abo. Im Dezember wurde die einzige Unterseebootbrigade (Konteradmiral Werchowskij) mit Kurnikow als Stabschef in 3 Divisionen geteilt, die von Orel (1.), Goldberg (2.) und Sidorenko (3.) befehligt wurden.

Die Freude in Kronstadt war umso grösser, als Mitte September finnische Lotsen eingetroffen waren. Sie kannten die minenfreien Durchlässe längs der finnischen Küste und sollten die sowjetischen Unterseeboote in die Ostsee führen.

Admiral Tributz übernahm die Operationsführung der noch vorhandenen 26 Unterseeboote: 20 wurden in den finnischen Häfen stationiert, gefolgt von 4 Versorgungsschiffen: «Irtysch», «P. Swjesda», «Wolchow» und «Smolny». Das Hauptziel des Admirals waren Versuche, die Schiffe abzufangen, die deutsche Truppen aus Riga und Liepaja nach Pommern brachten.

Bereits Anfang Oktober lief eine erste Gruppe, bestehend aus 10 Unterseebooten, Sch 309, 310, 318, «Lembit» u.a., aus. Später folgten ihnen Sch 303, K 51, K 53, K 56, M 90, M 102. Jedes für sich führte Patrouillenfahrten vor Pillau und Danzig durch. Da englische Flugzeuge zahlreiche Minen vor diese Häfen gelegt hatten, mussten die Boote auf hoher See bleiben, was ihre Angriffsaussichten verringerte. Die Hälfte der Kommandanten war neu befördert worden, einige kamen, wie Drosdow und Kliuschkin, aus dem Fernen Osten. Im April war die Marineluftwaffe durch Flugzeuge verstärkt worden, die bis zum Schwarzen Meer operierten (2. Division, Oberst Manschokow).

Auf der Höhe von Kurland traf Sch 407 (Botscharow) zwischen dem 2. und 13. Oktober nur auf einige Schiffe geringer Tonnage, die allein fuhren; es versenkte die «Nordstern» (870 BRT), verfehlte jedoch die «Leda» (2'000 BRT).

Am 13. versenkte L 3 (Konowalow) den dänischen Frachter «Hilmalau» (2'414 BRT) mitten in der Ostsee.

Der Dezember mit seiner strengen Kälte begann. Admiral Werchowskij schickte eine Gruppe von 5 Einheiten, Sch 307 (Kalinin), Sch 310 (Bogonad), K 51 (Drosdow), S 13 (Marinesco) und K 53 (Jaroschewitsch), in die Danziger Bucht. Diese Einheiten allein, die die Unterstützung der sowjetischen Flugwaffe genossen, versenkten 12 Schiffe mit 18.000 BRT. Das waren mässige Erfolge, wenn man bedenkt, dass die Deutschen zur selben Zeit 946.000 Mann und ihr Kriegsmaterial, eine Gesamttonnage von 2,700.000 Tonnen, auf nahezu 1'300 Schiffen, mit 400 Geleitschiffen, abtransportierten. Die mässigen Ergebnisse waren auf die mangelnde Angriffslust der sowjetischen Admiräle und auf eine ebenso schwache wie verspätete Zusammenarbeit zwischen Flugzeugen und U-Booten zurückzuführen.

Januar 1945. Während die Wehrmacht an der Ostfront täglich an Boden verlor, verfügte die 9. Unterseebootabwehrdivision noch über 327 Schiffe, und die deutschen Frachter brachten weiter Militär- und Zivilpersonen aus Ostpreussen nach dem Westen.

Die Rote Armee nahm Memel, Elbing, Königsberg. Am 1. Januar waren von den 28 eingesetzten sowjetischen Unterseebooten nur noch 20 vorhanden. Die Überwasserschiffe dagegen blieben im sicheren Kronstädter Hafen. Die Torpedierungen wurden fortgesetzt. Am 30. Januar 1945 torpedierte S 13 (Marinesco) das grosse Passagierschiff «Wilhelm Gustloff» (25.484 BRT); es war stockdunkle Nacht, das Schiff fuhr ohne Begleitung. Es war das grösste der von den Sowjets versenkten Schiffe, mehr als 4'000 Menschen fanden den Tod. Am 10. Februar wurde um 1 Uhr morgens das Lazaretschiff «General von Steuben» (14.660 BRT) torpediert; es sank mit 2'500 Verwundeten an Bord, nur 300 Menschen wurden gerettet. Die Russen erfuhren erst später von diesen beiden Erfolgen, und Marinesco wurde «Held der Sowjetunion». Sch 309 (Filow) torpedierte über Wasser und versenkte den Frachter «Göttingen» (6'267 BRT), wurde jedoch gesichtet; es erhielt Wasserbombenbeschuss, tauchte weg und entkam. Bald darauf schoss K 52 (Trawkin) den Frachter «Bohus» (1'761 BRT) ab, Sch 303 (Ignatew) versenkte die «Borbek» (6'000 BRT). Trawkin hatte inner-

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

halb von zwei Monaten sechs Angriffe durchgeführt und wurde «Held der Sowjetunion». Kliuskins S 4 jedoch wurde Anfang Januar von der deutschen U-Boot-Abwehr vernichtet. Es war das letzte sowjetische Unterseeboot, das verlorenging.

Die sowjetischen Unterseeboote versenkten in den Jahren 1944 bis 1945 in der Ostsee 87.000 BRT (24 Schiffe), während ihre Flugwaffe 163.000 BRT vernichtete und 154.500 BRT den britischen Minen zum Opfer fielen. Die Sowjets führten von Juni 1941 bis Mai 1945 184 Feindfahrten durch, davon 106 in der Ostsee; 46 Schiffe, deren Namen festgestellt wurden, mit 132.383 BRT wurden versenkt.

Am 30. März fiel Danzig; die Deutschen setzten die Räumung der beiden Kessel von Litauen und Pillau in Ostpreussen fort. Diese Abtransporte unter den Angriffen der sowjetischen Luftwaffe auf einer minenverseuchten See, unter deren Oberfläche sich Unterseeboote verbargen, glichen wirklichen Tragödien. Am 15. April wurde die «Goya» (5'230 BRT) von 2 Torpedos des L 3 (Konowalow) versenkt. Von den 5'385 Passagieren wurden nur 163 gerettet.

Grossadmiral Karl Dönitz, der ehemalige U-Boot-Chef, wurde für 20 Tage Hitlers Nachfolger; er bemühte sich, möglichst viele deutsche Soldaten, Verwundete und Flüchtlinge vor der Sowjetarmee zu retten ...

Die sowjetischen Unterseeboote im Nordmeer

Die Deutschen waren sich der strategischen Bedeutung jenes Murmansk Gebiets bewusst, da sie sich durch das sofort nach Ausschaltung Polens geschlossene deutsch-sowjetische Abkommen das Recht der Benutzung des Hafens gesichert hatten. Das grosse Passagierschiff «Bremen», das aus Nordamerika zurückkehrte, hatte dort einige Tage Rast gemacht, bevor es einen deutschen Hafen anlief.

Im August 1940 fuhr ein deutscher Hilfskreuzer mit Bestimmung Stiller Ozean von Murmansk ab ...

Die Nickelbergwerke von Petsamo, die im September 1941 fertiggestellte Eisenbahn Murmansk–Leningrad, der sowjetische Flottenstützpunkt Poljamoj, die Lieferung von Kriegsmaterial durch die Alliierten an die Ud-

SSR über das Nordmeer, all das veranlasste das deutsche Oberkommando, bei Beginn des Russland-Feldzuges sofort die Eroberung des Murmansk-Gebietes einzuleiten.

Der Angriff des Gebirgskorps Dietl, der durch unwegsames Terrain unter erheblichen Nachschubschwierigkeiten geführt werden musste, konnte von der Roten Armee, die auch von Einheiten der Marineinfanterie unterstützt wurde, etwa 100 km vor Murmansk zum Stillstand gebracht werden.

Der Stützpunkt Poljarnoj

An der Westküste des Saida Guba-Fjords, einige Kilometer nördlich von Murmansk, liegt der im Jahre 1933 von Stalin erbaute Hilfshafen Poljarnoj.

Wohl ist das Weisse Meer im Winter sechs Monate lang durch Eis blockiert, doch Murmansk und Poljarnoj bleiben dank dem warmen Golfstrom immer frei; die Sowjets hatten durch den Stalinkanal², der die Ostsee mit dem Weissen Meer verband – dieser Wasserweg führt durch den Ladoga- und den Onegasee –, im Frühjahr 1941, bevor die deutsch-finnischen Truppen den Kanal durch ihren Vormarsch abschnitten, 8 U-Boote aus Kronstadt nach Poljarnoj entsandt: das neu überholte D 3, 3 grosse Komosoletz von 1'500 BRT, 2 Leninetz und 2 Stalinetz. Die meisten der 19 Holzschleusen des Stalinkanals waren durch Bombentreffer beschädigt worden, daher gestaltete sich die Durchfahrt dieser Boote langwierig und beschwerlich. Sie verstärkten nun die Nordmeerbrigade: 14 einsatzfähige Unterseeboote, 2 Komosoletz, 6 Schuka, 6 Maloutka. Die unter dem Befehl des Kapitäns 2. Klasse Nikolaj Ignatewitsch Winogradow stehenden Einheiten dieser Brigade bestanden aus 3 Divisionen, die von den Kapitänen 2. Klasse Gadjew, Kolyschin und Morosow befehligt wurden. Ende 1941 schuf man eine 4. Division (Chomjakow). Ende August 1941 wurden diese Kräfte durch zwei britische Unterseeboote, «Tigris» und «Trident», verstärkt, die unabhängig operierten³. 5 Unterseeboote schliesslich, die kurz vor ihrer Fertigstellung standen, bildeten die Ausbildungsdivision (Maksimow).

Die Marinestreitkräfte im Nordmeer – 8 Zerstörer, 7 Begleitfahrzeuge,

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

5 Schnellboote und 17 Patrouillenboote – unterstanden einem fünfunddreissigjährigen Befehlshaber, Admiral Golowko.

Zu Beginn der Kampfhandlungen hatte der unter dem Oberbefehl des Nordmeer-Admirals Carls stehende deutsche Vizeadmiral Schmundt Golowko nur 6 Minenleger und 9 Walfischfänger oder Fischdampfer entgegenzustellen. Später wurde diese kleine Flotte durch viele starke Schnellboote und die gefürchteten U-Boot-Jäger KUI, mit ihren 890 BRT und ihren 3 Geschützen, davon ein 8,8 cm, verstärkt.

Die sowjetische Marineluftwaffe – 116 Maschinen – brachte gleichfalls den Unterseebooten Beistand, doch von den 1426 im Jahre 1941 ausgeführten Flügen wurden 70 Prozent zur Unterstützung von Kämpfen zu Lande ausgeführt.

Das waren die Marinestreitkräfte in diesem Nordmeer, das im Winter teilweise von Eis bedeckt war, wo schneidende Winde wehten und Nebel herrschte... Für die sowjetischen U-Boot-Männer, die in diese eisigen Meere zurückkehrten, war Poljarnoj ein wahrer Zufluchtsort; dort fanden sie die warme kameradschaftliche Atmosphäre der Mannschaftszimmer und Lebensbedingungen, die die Unbequemlichkeit im Inneren der U-Boote vergessen liessen.

Der Stützpunkt Poljarnoj war häufig Luftangriffen ausgesetzt; Maschinengewehre knatterten, Bomben explodierten. Nach dem Alarm ging jedermann wieder an die Arbeit: Man reparierte die an den Quartieren verursachten Schäden, räumte die Trümmer weg, nahm die Ladetätigkeit an Proviant, Torpedos und Granaten für die am Kai liegenden Unterseeboote wieder auf. Die Torpedos hatte man getauft: «Für Moskau», «Für das Vaterland», «Tod den Faschisten».

Abends hielten die politischen Kommissare marxistische Schulungskurse ab. Man besprach die Siege, verteilte Zeitungen, «Der Rote Stern», «Die Rote Flotte» ...

Voller Sorge wartete man auf die Rückkehr der auf Feindfahrt befindlichen Unterseeboote, während andere ausliefen ... ein zurückkehrendes Unterseeboot feuerte einen, zwei Kanonenschüsse ab, es hatte ein, zwei feindliche Schiffe versenkt! *Pobjeda!* (Sieg!) An solchen Abenden trank man Wodka, die Quartiere, in denen die Besatzungen wohnten, und die *Stalo-*

woja, die Offiziersmesse, erdröhnten von schönen russischen Liedern, die man im Chor sang, gefolgt von wilden Volkstänzen. Wenn aber ein Unterseeboot nicht zum vorhergesehenen Termin zurückkehrte, waren die harten Seemannsgesichter voller Trauer.

Erste Kämpfe

Der Nordmeerbrigade waren verschiedene Aufgaben erteilt worden: erstens der Angriff gegen die Versorgungsschiffe der feindlichen Landarmee, dann Minenlegen in den Fahrstrassen, wo die feindlichen Frachter mit Nickelierz aus Petsamo verkehrten, und schliesslich das Absetzen von Agenten in den Fjorden. Die Männer waren mit tragbaren Funkgeräten ausgerüstet und berichteten von der Ankunft neuer Unterseebootjäger, wenn möglich über ihre Bewaffnung, ihre Geschwindigkeit...

Das sogar in unmittelbarer Nähe der Fjorde tiefe Nordmeer war für die Fahrten der Unterseeboote günstig, aber im Winter beschränkte die Ausdehnung des Eisfeldes nach Süden ihren Aktionsradius. Bei schlechter Sicht infolge dichten Nebels oder Schneestürmen kam es oft vor, dass feindliche Schiffe mangels Radar einander dicht gegenüberlagen. Dann versuchten sie ein Rammmanöver. Mehr als einmal wurden die sowjetischen Unterseeboote durch ihre widerstandsfähige Bauweise vor der Vernichtung bewahrt.

Die Sowjets errichteten bereits am 24. Juni 1941 zwischen dem Nordkap und der Einfahrt zum Weissen Meer eine aus 6 Einheiten (D 3, M 176, Sch 401, Sch 403, Sch 404, Sch 421) bestehende Sperre. Die Aktionszone der Sowjets reichte westlich vom Nordkap bis zum 20. Grad östlicher Länge, daran schloss sich britisches Gebiet; ein in Poljamoj stationierter britischer Offizier bemühte sich um die schwierige Verbindung zwischen den beiden Marinen. Die anderen, von Admiral Golowko in Abhängigkeit von den Kämpfen zu Lande in Sektoren aufgeteilten Unterseeboote griffen die hinter den Minenfeldern fahrenden deutschen Küstengeleitzüge an.

Die deutschen Verluste im Nordmeer während des Jahres 1941 betragen 6'442 BRT. Es ist unmöglich, die Einzelheiten der 292 Ausfahrten, der 200 Angriffe, die von den sowjetischen Unterseebooten im Nordmeer vom

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Jahre 1941 bis 1945 durchgeführt wurden, und die Umstände, unter denen sie 847 Minen legten, zu beschreiben. Sie führten die Patrouillenfahrten bei jedem Wetter, in jeder Jahreszeit durch. Im Winter fiel das Thermometer auf -30 Grad, es herrschte ununterbrochene Nacht – zu den normalen Tagesstunden wurde die Dunkelheit durch einen fahlen Dämmerchein kaum aufgehellt. Während der Sommermonate tauchte die Sonne um Mitternacht einige Sekunden lang hinter dem Horizont unter, erschien jedoch sogleich wieder und stieg am Himmel empor.

Die britischen U-Boote «Tigris» und «Trident» hatten bereits drei deutsche Schiffe versenkt, während die Sowjets noch keines torpediert hatten.

Endlich gelang Sch 422 (Malyschew) am 12. September 1941 ein Angriff, bei dem es den Frachter «Ottarjarl» mit 1'459 BRT torpedierte. Am 15. versenkte M 172 (Fisanowitsch) die «Rainoy» (237 BRT). Dieses Unterseeboot befand sich auf seiner dritten Patrouillenfahrt und hatte bis dahin nur Misserfolg gehabt: Es war am 21. August in den Hafen von Petsamo eingedrungen, doch die Torpedos, die es gegen zwei Frachtschiffe abschoss, explodierten am Kai; ihrer Laufbahn, die auf der Wasseroberfläche gesichtet wurde, hatte es Fisanowitsch zu verdanken, dass er von zwei deutschen Schnellbooten mit Wasserbomben verfolgt wurde. Am 22. griff Fisanowitsch das deutsche Lazarettsschiff «Humboldt» an und verfehlte es glücklicherweise!

M 172 wurde bei seiner vierten Patrouillenfahrt am 18. September von einem sowjetischen Minenleger, der es für einen Deutschen hielt, mit Geschützfeuer belegt. Fisanowitsch tauchte sofort weg. M 172 erhielt am 3. April 1942 nach seiner siebten Patrouillenfahrt, zusammen mit Sch 421, D 3 und K 22, die «Rote Flagge» und wurde am darauffolgenden 25. Juli zum «Garde-U-Boot» ernannt. Ende 1943 lief es auf eine Miene, das war das Ende.

Die stets sichtbare Laufbahn der sowjetischen Torpedos benachteiligte lange Zeit ihre Unterseeboote. Sie wurden sofort von den deutschen Schnellbooten verfolgt und angegriffen, und die Kommandanten waren nicht imstande, die Ergebnisse ihrer Torpedoabschüsse festzustellen. Sie konnten ihre Erfolge nur beurteilen, wenn sie an den Abhorchapparaten die

dumpfen Explosionen ihrer Torpedos wahrnahmen. Daher kam es zu Irrtümern in gutem Glauben, so wie etwa Kommandant Lunin mit K 21 die «Tirpitz» angriff und glaubte, sie versenkt zu haben.

Am 12. Mai 1942 nahm K 23, befehligt von einem ehemaligen politischen Kommissar, dem Kapitän 2. Klasse Potapow, mit dem Chef der Division, Magomet Imadontschiruwitsch Gadschew, an Bord, den Geschützkampf gegen drei U-Boot-Jäger, UJ 1101, UJ 1109 und UJ 1100, auf. Der Chef der deutschen Flottille, Kkpt. Wunderlich, bezwang schliesslich mit Unterstützung der auf seinen Hilferuf erschienenen Ju 88 das K 23 trotz des Mutes und der Hartnäckigkeit seines Kommandanten. Er zwang das sowjetische Boot zum Tauchen, beschoss es mehrmals mit Granaten, wobei seine Jäger rechenförmig anfliegen, und versenkte es. Am 23. November 1942 wurde Gadschew, dessen Wahlspruch lautete: «Die Stim bieten!», postum der Titel «Held der Sowjetunion» verliehen. Die 1. Division, die er befehligt hatte, verlor nacheinander die Kommandanten Kotelnikow (K 22) am 8. Februar und Chomjakow (K1) Ende August 1943; den Posten des gefallenen Chomjakow übernahm Lunin. Im Jahre 1944 wurde Avgustinowitsch Divisionschef und blieb es bis zum Kriegsende.

Die Unterseeboote im Nordmeer erhalten Verstärkung

Kusnezow musste die schweren Verluste der sowjetischen U-Boote im Nordmeer zur Kenntnis nehmen; es war schwierig, in Poljarnoj, in Murmansk neue Boote zu bauen. In der Werft in Archangelsk jedoch wurden zwei Einheiten der Type L und drei der Type M fertiggestellt. Um dem Ausfall zu begegnen, hatte Moskau im August 1942 zwei Minenleger, die der 3. Division im Pazifik angehörten, von Wladiwostok nach Murmansk beordert. L 15 (Komarow) und L 16 (Gusarow) sollten an den Aleuten der nordamerikanischen Küste entlang, durch den Panamakanal, dann wieder nordwärts über Island zu dem sowjetischen Hafen marschieren; insgesamt 17.000 Seemeilen. Am 13. Oktober jedoch sichtete das japanische U-Boot I 25 (Kapitän Tagami), das von einer Beschiessung der amerikanischen Küste heimkehrte, das L 15; Tagami hielt es für ein amerikanisches Boot, torpedierte und versenkte es⁴.

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Anfang 1943 liefen vier weitere Einheiten der 1. Brigade der Pazifikflotte, S 54 (Bratschkko), S 56 (Schedrin), S 51 (Kutschesenko) und S 55 (Suschkin), unter der Führung von Kapitän 1. Klasse A.W. Tripolskij von Wladiwostok aus. Sie erreichten, nachdem sie fast während der ganzen Fahrt stürmisches Wetter gehabt hatten, Anfang Mai Murmansk.

6 andere U-Boote (4 Stalinetz und 2 Maloutka) wurden im Sommer 1943 vom Kaspischen Meer über Binnenkanäle nach Archangelsk verlegt. Zusammen mit 3 beschädigten und an Ort und Stelle reparierten U-Booten (Sch 403, Sch 422, L 20) und 5 neuen Maloutka standen Anfang 1943 im Nordmeer 23 Einheiten im Einsatz, die in 5 Divisionen gruppiert waren. Eine 6. Division (Fisanowitsch) wurde später aus den letzten Maloutka gebildet. Da viele von diesen Booten reparaturbedürftig und einige nicht mehr auslauffähig waren, einigte sich Moskau mit London auf Überstellung von englischen Tauchbooten an die UdSSR im Austausch gegen 4 italienische U-Boote aus Reparationsleistungen.

Ende Juli 1944 übernahmen die sowjetischen Seeleute in England die U-Boote «Sunfish», «Unbroken», «Unison», «Ursula», die in B 1, B 2, B 3 und B 4 umgetauft wurden. Nach kurzer Ausbildung liefen die 4 Boote aus einem britischen Hafen aus; unter der Führung von Kapitän 1. Klasse A. W. Tripolskij, «Held der Sowjetunion», der sich an Bord des B 2 befand, nahmen sie Kurs zur Barents-See. Ein tragisches Missverständnis führte 220 Seemeilen nördlich der Shetlandinseln zur Vernichtung von B 1. Sein Kommandant Fisonawitsch, der schon einmal an Bord des M 172 beinahe von den Wasserbomben eines sowjetischen Minenlegers versenkt worden wäre, entfernte sich vom vorgeschriebenen Kurs und wurde von einer Liberator des *Coastal Command* gesichtet. Anstatt auf die vereinbarten Erkennungssignale zu antworten, tauchte Fisanowitsch. Die Liberator glaubte, ein deutsches U-Boot vor sich zu haben, bombardierte B 1 und versenkte es. Die anderen Unterseeboote liefen ohne Zwischenfälle in Murmansk ein und nahmen im Oktober ihren Dienst auf.

Tätigkeit der sowjetischen Unterseeboote im Nordmeer

Ende 1942 hoben die Sowjets im Nordmeer wie auch in den anderen Operationsabschnitten gewisse allzu strenge, allzu beschränkende Dienstvorschriften auf. Bis dahin mussten die Unterseeboote, mit seltenen Ausnahmen, den Feind mit der Kanone angreifen. Torpedo durfte nur ausnahmsweise gegen grosse Schiffe verwendet werden, und selbst für diesen Fall bestimmte die Dienstvorschrift die Verwendung eines einzigen Torpedos je angegriffenem Schiff. Nunmehr war den Kommandanten die Entscheidung überlassen, ob sie mit Kanone oder Torpedo angreifen sollten, und sie konnten im letztgenannten Fall mit Torpedofächern operieren, wodurch sich die Aussicht auf Treffer erhöhte. Eine andere wichtige Änderung: Anstatt statisch zu operieren, zu warten, bis der Feind in Reichweite der Torpedos des Unterseebootes kam, sollte dieses richtige Patrouillenfahrten auf der Suche nach dem Gegner durchführen. Das alles brachte erhebliche Umwälzungen in den marxistischen Methoden.

Im Jahre 1943 wurde mit gemeinsamen Operationen Flugzeug– Unterseebootwaffe begonnen, und man baute die ersten Sonare in die Unterseeboote ein. Am 5. April führte M 171 seinen ersten akustischen Angriff durch.

Am 21. August 1943 versenkte S 101 (Trofimow) nordostwärts von Nowoja Senglja das U 639 (Obit. z. S. Walter Wichmann) mit drei auf eine Entfernung von 700 m abgeschossenen Torpedos, und das sollte das einzige von einem sowjetischen U-Boot bei 18 Gefechten zwischen Booten der gleichen Waffe versenkte Unterseeboot bleiben. Bei 120 Ausfahrten im Jahre 1943 führten die sowjetischen U-Boote 81 Angriffe durch und verloren 10 Boote. In den letzten drei Kriegsjahren versenkten sie die «Blankenese» (3'236 BRT), den ehemals französischen, von den Deutschen gekaperten Frachter «Ange-Schaffino», der am 22. April 1942 durch M 172 (Fisanowitsch) versenkt wurde, die «Ammerland» (5'881 BRT) am 12. Oktober durch S 55 (Suschkin) trotz starkem Geleitschutz, den Tanker «Eurastadt» (1'118 BRT), versenkt durch S 56 (Schedrin), der am 27. Januar 1944 die «Watherland» (5'096 BRT) beschädigte.

Die Sowjets führten im Jahre 1944 die ersten Einsätze mit elektrischen

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE

Torpedos durch, und zum erstenmal erhielten ihre Unterseeboote Sehrohr-Funkantennen und Radars. Im Mai–Juni setzten die Sowjets Unterseebootgruppen, bestehend aus maximal 14 Einheiten bei einer Operation, ein, und diese Angriffe wurden sorgfältig mit der Luftwaffe kombiniert. So gelang es ihnen, die deutschen Geleitzüge, die nächst der Küste hinter den Minenfeldern marschierten, zu zerstreuen und einige Schiffe zu versenken. Durch den Irrtum eines russischen Flugzeugs wurde Sch 402 (Kautskij) im September bei seiner sechzehnten Ausfahrt versenkt. Ab Juni bombardierten die Russen die von den Deutschen besetzten norwegischen Häfen bei Massenluftangriffen mit 200 Flugzeugen.

Am 1. Januar 1944 zählte die Brigade 24 einsatzfähige U-Boote; sie hatten die höchsten sowjetischen Ehrenzeichen erhalten: im August 1943 die «Rote Flagge», im November 1944 den «Uschakow»-Orden, 8 ihrer Boote erhielten den Titel «Garde-U-Boot». Sieben Unterseeboot-Kommandanten, Gadschew, Kolyschkin, Kutschorenko, Lunin, Starikow, Fisanowitsch und Schedrin, wurden zu «Helden der Sowjetunion» ernannt. Während der gesamten Kampfhandlungen versenkten die Unterseeboote des Nordmeers 58.624 BRT feindlicher Schiffe. Die Gruppe im Nordmeer verlor insgesamt 24 Boote.

Wohl hatten die sowjetischen Unterseeboote im Nordmeer nur ein Zehntel der feindlichen Tonnage versenkt – und das unter schwierigen Umständen –, doch ihr Kampfeinsatz hatte noch eine andere Wirkung.

Die Deutschen geben zu, dass die Anwesenheit dieser Unterseeboote im Nordmeer sie zwang, einen grossen Teil des für ihre Nordarmee bestimmten militärischen Nachschubes sowie ein bedeutendes Quantum des Nickelzerzes entweder über einen langen Landweg durch Finnland zu transportieren oder während der Sommermonate in Lulea auf Schiffe zu verladen, die durch die Ostsee fuhren ...

DIE GELEITZÜGE IM NORDMEER

«Nachdem Sowjetrußland von Hitler angegriffen wurde, gab es für die Amerikaner und uns nur eine Möglichkeit, ihm zu Hilfe zu kommen: die Entsendung von Waffen und Versorgungsgütern», schreibt Winston Churchill.

Die direkte Route, um diese Güter zu den russischen Häfen zu bringen, führte über das Nordkap durch die arktischen Gewässer nach Murmansk und Archangelsk. Die Geleitzüge nach der Sowjetunion (PQ)¹ verloren bis März 1942 nur ein einziges Schiff, den Briten «Waziristan» (5'135 BRT), der am 2. Januar auf halbem Weg zwischen Spitzbergen und dem Nordkap einem Torpedo des U 134 zum Opfer fiel; das Schiff gehörte zu dem Teilgeleitzug PQ 7A. Ein Geleitzerstörer, «Matabele», wurde am 17. Januar nördlich von Murmansk durch U 454 (Kpt. z. S. Burkhard Hackländer) torpediert und versenkt.

Von da an wurden die Nordmeergeleitzüge von den deutschen U-Bootrudeln, von den Zerstörern und vor allem von der in Nord-Norwegen stationierten Luftwaffe schwer angegriffen.

Fast immer war es ein Aufklärungsflugzeug, der von den alliierten Besatzungen «George» genannte «Aufpasser», der den U-Booten die nach Osten marschierenden Geleitzüge meldete.

Im Winter dehnte sich die Eisdecke nach Süden aus und zwang die Geleitzüge, die Route über die Färöer und die Bäreninsel zu nehmen, also sehr weit vom Nordkap entfernt, um dann nach Südosten zu einem russischen Hafen zu gelangen. Die heftige Kälte – manchmal fiel die Temperatur auf –30 Grad und noch tiefer – war der schlimmste Feind der Besatzungen, der mit einem Eispanzer bedeckten U-Boote wie der alliierten Frachter und Geleitzerstörer. Wehe dem Schiffbrüchigen, der ins Wasser fiel oder auch

nur einige Stunden, der mörderischen Kälte ausgesetzt, in einem Rettungsboot verbrachte! Zu diesen niedrigen Temperaturen gesellten sich die lange Nordwinternacht, der Nebel, die Stürme...

Im Sommer fuhren die Geleitzüge von Reykjavik weiter nördlich durch die Dänemarkstrasse, über die Insel Jan Meyen, Spitzbergen nach Nowaja Semlja, und von dort nach Südwesten zum Weissen Meer.

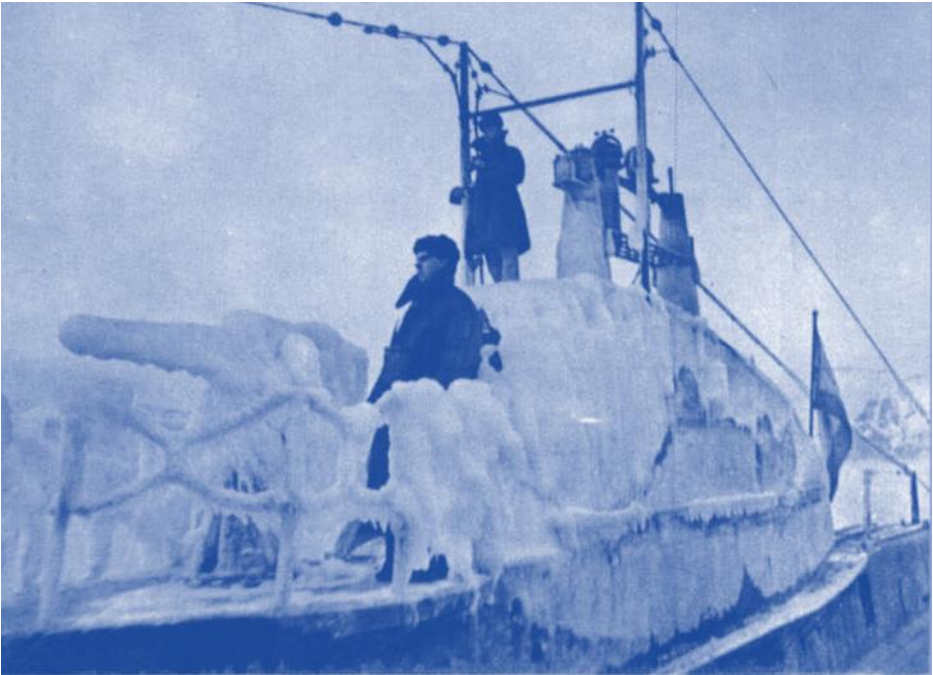
Lange Zeit standen die Geleitzüge im Nordmeer unter einer schweren Bedrohung. Hitler hatte das mächtige Schlachtschiff «Tirpitz», die schweren Kreuzer «Admiral Scheer» und «Admiral Hipper» und den Schlachtkreuzer «Scharnhorst» in die norwegischen Fjorde geschickt. Diese Schiffe zwangen die *Home Fleet*, sich ständig zum Auslaufen bereitzuhalten, um die Geleitzüge zu schützen, die von den Geschützen der grossen Überwasserschiffe zermalmt worden wären. In Wirklichkeit bereiteten sie den Briten mehr Angst als Schaden. Hitler verlangte, dass in den norwegischen Häfen, wo er eine Landung der Alliierten befürchtete, 20 U-Boote stationiert wurden. Diese versenkten bei ihren zahlreichen Ausfahrten eine beträchtliche Anzahl alliierter Frachter.

Wie man weiss, widerstrebte es Dönitz, U-Boote ins Nordmeer zu entsenden. Für ihn stellte die alliierte Tonnage ein Ganzes dar, und seiner Ansicht nach war es leichter, im Nordatlantik Abschüsse zu erzielen als auf dem Nebenkriegsschauplatz des Nordmeers.

Die *Royal Navy* setzte einige Unterseeboote zur Begleitung der ersten Geleitzüge ein. Sie hatten die Aufgabe, die grossen deutschen Überwasserschiffe, falls sie die norwegischen Fjorde verliessen, zu torpedieren und eventuell U-Boote zu versenken. Dieser Plan wurde dann fallengelassen, da der Irrtumsfaktor zu gross war.

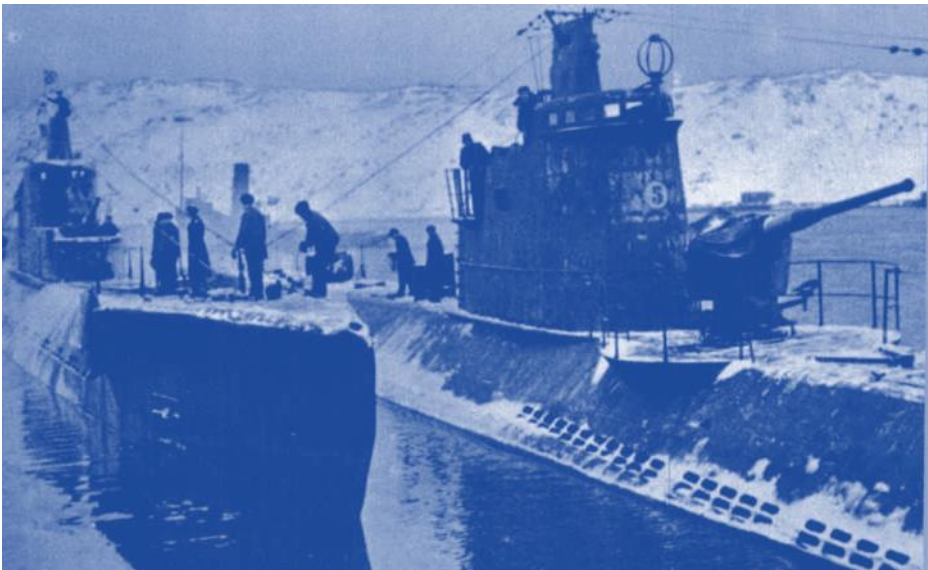
Ende März 1942 verspätete sich die Abfahrt der britischen Geleitzüge infolge von Schwierigkeiten und Verlusten – und der Ausfahrt der «Tirpitz» auf See –, so dass es in Island zu einer grossen Ansammlung von Versorgungsschiffen kam. Der Briefwechsel zwischen Roosevelt und Churchill vom 26. April bis 3. Mai betraf die mögliche Vermeidung einer solchen Stauung.





20 und 21 U-Boote der sowjetischen Eismeerflotte

- ◀ *19 Ein sowjetisches U-Boot landet an der Küste des eine Abteilung Schwarzen Meeres Seesoldaten*



DIE GELEITZÜGE IM NORDMEER

Der Geleitzug PQ 17

Stalin wartete ungeduldig auf das Kriegsmaterial für die Rote Armee und beklagte sich heftig bei Churchill. Angesichts des Drängens von «Onkel Joe» – wie Churchill und Roosevelt ihn nannten –, die überfüllten Kais von Reykjavik freizumachen, beschloss die *Royal Navy*, den Geleitzug PQ 17 abzuschicken. Er bestand aus 30 Frachtern unter Geleit von 6 Zerstörern, 10 Schiffen mit Flak-Ausrüstung, 2 Unterseebooten und 11 kleinen Einheiten. Ausserdem wurde der Konvoi von 4 Kreuzern, 2 Amerikanern und 2 Briten, begleitet; diese Streitkräfte standen alle unter dem Befehl von Konteradmiral Hamilton. Weiter westlich kreuzte eine stärkere Streitmacht, bestehend aus den Kreuzern «Duke of York» und «Washington», dem Flugzeugträger «Victorious», 3 Kreuzern und einer Zerstörerflottille unter dem Oberbefehl von Admiral Tovey.

Vor Norwegen hielten sich 9 britische und 5 russische U-Boote bereit, die «Tirpitz» und die deutschen Kreuzer anzugreifen.

Das sowjetische U-Boot K 21 greift die «Tirpitz» an

Am 2. Juli hatten die «Tirpitz», die die Admiralsflagge Schniewinds trug, die Kreuzer «Admiral Scheer» und «Admiral Hipper», gedeckt durch mehrere Zerstörer, «Ihn», «Lody», «Galster», «Riedel», «Eckhol» und «Steinbrink», sowie zwei Torpedoboote ihre Basen in Trondheim und Narvik verlassen. Ein Aufklärungsflugzeug hatte südlich der Insel Jan Mayen eine grosse Anzahl von Frachtern, beladen mit Kriegsmaterial, auf Kurs nach Russland gesichtet. Für die deutsche Flotte galt es, diesen grossen Geleitzug, den man ihr gemeldet hatte, abzufangen und zu vernichten. Sie langte am 4. Juli zur Mittagszeit vor dem Altafjord an, fuhr in den durch einen Kranz von Inseln – Söröy, Kvalöy, Seiland, Stemöy – gut geschützten Fjord ein, der beim 71. nördlichen Breitenkreis, einige Seefahrtstunden von der Bäreninsel entfernt, liegt, die der Geleitzug gezwungenermassen passieren würde. Die eingelaufenen Meldungen besagten, dass ihm mehrere amerikanische Schiffe mit grosser Tonnage angehörten.

Admiral Schniewind und Kapitän zur See Topp, der Kommandant der

«Tirpitz» – des grössten, schlagkräftigsten, am besten gepanzerten Kreuzers im Westen –, bereiteten sich zum Gefecht vor, denn sie wussten, dass der Geleitzug unter starkem Schutz von Kriegsschiffen, darunter einem amerikanischen Kreuzer mit 10.000 BRT, lief. Das Geschwader tankte während der ganzen Nacht.

Am Morgen des 5. berichtete ein Kommuniqué, dass die Luftwaffe einige Schiffe des Geleitzuges versenkt, dass die U-Boote zwei grosse Frachter vernichtet hatten².

Für Schniewind war es höchste Zeit auszulaufen!

Um 11 Uhr vormittags hatte das Geschwader den Fjord verlassen und befand sich, mit 24 Knoten Fahrt, auf der Suche nach dem Geleitzug. Die Besatzungen an Bord der deutschen Schiffe waren angesichts der bevorstehenden Kämpfe nervös, die Offiziere besorgt wegen der Geschwindigkeit der Schiffe in diesen mit Felsen durchsetzten Gewässern, da sie über keine hinreichend genauen Seekarten verfügten. Die «Lützow» hatte am Vortag, auf ihrer Fahrt von Narvik, zusammen mit der «Scheer», einen Felsen gestreift, die Torpedoboote waren an Untiefen auf Grund gestossen.

Am Nachmittag berichtete ein zweites Kommuniqué von weiteren Erfolgen der Luftwaffe und der U-Boote³.

Während nun die deutsche Flotte nach Norden marschierte, sichtete ein russisches Unterseeboot um 17 Uhr Zerstörer, die auf das Vorhandensein einer bedeutenden Flotte schliessen liessen. Es war K 21, befehligt von Kapitän Lunin. Er wusste durch einen am Morgen erhaltenen Funkspruch, dass das deutsche Geschwader ausgelaufen war. Er gab sofort «Alarm», während die Zerstörer näherkamen.

Um 16.18 Uhr erschienen in mehr als 18.000 m Entfernung Rauch und Masten über dem Horizont, die unbestreitbar zu grossen Schiffen gehörten.

Der Augenblick des Angriffs rückte rasch näher, da der Feind Kurs auf das russische U-Boot lief. Eine Arado-Maschine kreiste über den Schiffen, doch Lunin blieb ganz ruhig. Kleine Wellen kräuselten die See, und sein Sehrohr blieb unsichtbar.

Um 16.25 Uhr liess Lunin das Sehrohr ausfahren, und siehe da, er erblickte die «Tirpitz», dahinter die «Scheer».

«Wir greifen die ‚Tirpitz‘ an», sagte Lunin.

Im Inneren des U-Boots herrschte völlige Stille. Die Herzen schlugen umso lauter.

16.46 Uhr. Der Feind hat nach links, auf 90, abgedreht, um den Kurs zu ändern – er läuft Nordwestkurs. Die Schiffe liegen auf 4‘000–5‘000 m Distanz in Kiellinie. Lunin dreht rasch nach rechts ab. Die Entfernung beträgt nun 9‘000 m, Lagewinkel 30 Grad rechts, geschätzte Geschwindigkeit 20 kn. An den Signalrahen gehen Flaggen hoch; sie kündigen Kursänderung an.

16.50 Uhr. Die ganze feindliche Kampfgruppe läuft Ostkurs, sämtliche Schiffe liegen in Kiellinie, Lunin sieht die «Tirpitz» so nahe, dass sie größer ist als das Gesichtsfeld des Sehrohrs. Er erkennt die einzelnen Schiffsteile genau, die als Erkennungszeichen für die Luftwaffe gelbgestrichenen Geschützturmdächer. Das U-Boot läuft in 20 m Tiefe.

Um 16.57 Uhr steuert es sich auf 13 m Tiefe ein; ein letzter Blick durchs Seerohr. Lunin beschliesst, unverzüglich die Hedetorpedos einzusetzen, da die Kursänderung den Abschuss nach vorn verhindert hat. Der Vordersteven der «Tirpitz» nähert sich seinem Zielfadenkreuz.

17.02 Uhr.

«Achtung!» ruft Lunin.

«Klar!» antwortet der Heckposten.

«Feuer!»

Der *starchina* Grebelnikow drückt auf den Abschusshebel.

«Torpedos ab!» meldet das Hede.

Haben die Zerstörer die von Lunin abgeschossenen Torpedos gesichtet? Anscheinend nicht; Lunin konnte auf Tiefe gehen. Nun wartet man mit Bangen und Ungeduld auf die Explosion. Langsam verstreichen die Sekunden ...

135 Sekunden vergehen, plötzlich glaubt Lunin, zwei Explosionen zu vernehmen. Der Angriff ist geglückt! Die «Tirpitz» ist beschädigt, vielleicht versenkt! An Bord des K 21 herrscht Jubel. Seltsamerweise erfolgt kein Gegenangriff mit Wasserbomben, und K 21 kann in aller Ruhe abdrehen.

16.51 Uhr. Das sowjetische U-Boot ist wieder aufgetaucht, und Lunin funkt sofort glücklich die Meldung:

«Zwei Kreuzer, acht Zerstörer auf 71 Grad 5 Minuten Nord – 28 Grad 40 Minuten Ost, Kurs auf 45 Grad – Lunin.»

Der Torpedoangriff des K 21 auf die «Tirpitz» war an Bord der deutschen Schiffe umso weniger bemerkt worden, da das Schlachtschiff nicht getroffen wurde. Das Tempo und Ausmass der deutschen Flotte hatte Lunin gehindert, seine Torpedos nach vorn abzuschliessen, und er musste, um zum Angriff überzugehen, ein Rudermanöver ausführen und seine Torpedos durch die Heckrohre abschiessen⁴.

Die von Lunin gefunkte Meldung wurde vom deutschen Abhördienst aufgefangen und dechiffriert. Grossadmiral Dönitz wurde sofort benachrichtigt. Er meinte, dass das Überraschungsmoment verloren war, da der Feind nun die Position seiner Gruppe Nord kannte; da er andererseits den Verlust der «Tirpitz» nicht riskieren wollte, erteilte er dem Geschwader am Abend des 5. Juli, Punkt 21.30 Uhr, als es sich nördlich des Varangerfjords befand, Befehl zur Umkehr.

Die ganze Besatzung der «Tirpitz» murrte über diesen Befehl, der für sie unverständlich war, doch Schniewind und Topp fügten sich, und die deutsche Flotte kehrte zum Vestfjord zurück, ohne ein einziges alliiertes Schiff versenkt zu haben.

Die Russen übermittelten die Meldung nach London, wo bereits um 18.10 Uhr die Nachricht eines Flugzeugs eingetroffen und um 20.29 Uhr durch einen Funkspruch des Unterseeboots «Unshaken» bestätigt worden war, die die nach Osten laufenden deutschen Schiffe gesichtet hatten.

Die Admiralität befürchtete einen Angriff der deutschen Überwasserschiffe gegen den durch die Kreuzer Admiral Hamiltons nur ungenügend geschützten Geleitzug PQ 17, denn die Briten waren der Feuerkraft der «Tirpitz» weit unterlegen. Die Admiralität hatte am Abend vorher, dem 4. Juli, einen Entschluss gefasst, der sich als katastrophal erweisen sollte.

Tatsächlich erhielt Admiral Hamilton am 4. Juli um 21 Uhr den Befehl:

«*Most immediate – Cruiser force withdraws to westward at high speed*», gefolgt von einer zweiten Botschaft um 21.23 Uhr:

«*Immediate – Owing to threat of surface ships convoy is to disperse and proceed to Russian ports*»

DIE GELEITZÜGE IM NORDMEER

Dann folgte um 21.36 Uhr der Befehl:

«*Most immediate – My 9.23 of the 4th – Convoy is to scatter*⁵.»

«Nunmehr bildeten die schutzlosen, alleinfahrenden Schiffe für die auf der Lauer liegenden Flugzeuge und U-Boote eine leichte Beute», schreibt Churchill. «Das traurige Schicksal jedes einzelnen Schiffs oder jeder Schiffsgruppe, von denen manche unter dem Geleitschutz von einem oder mehreren Begleitfahrzeugen weiterfahren, war eine wahre Tragödie.»

Von 34 Schiffen wurden 23 versenkt, von 200.000 Tonnen aus Island mitgeführten diversen Materials gingen 130.000 Tonnen verloren. Für die Briten, unter deren Führung die Geleitzüge liefen, war es besonders schwerwiegend, dass bei dieser Katastrophe 14 amerikanische Schiffe untergingen.

An den Angriffen, die vom 4. bis 13. Juli – und das beweist die Verbissenheit der U-Boote – zwischen der Insel Jan Mayen und Nowaja Semlja durchgeführt wurden, nahmen auf deutscher Seite teil: U 88, U 225, U 251, U 334, U 355, U 376, U 456, U 457 und U 703.

«Die Admiralität schlug auf Grund der Katastrophe des PQ 17 vor, die Geleitzüge durch das Nordmeer wenigstens so lange zu unterbrechen, bis das Eis im Norden geschmolzen und der ununterbrochene Polartag zu Ende war. Ich hielt diesen Entschluss für überaus ernst», schliesst Churchill beharrlich, «und neigte eher zu einer Verstärkung als zu einer Verminderung unserer Einsätze, entsprechend der Devise: ‚In der Niederlage hilft nur Unbeugsamkeit!‘»

Wiederaufnahme der Geleitzüge

Stalin wurde von Churchill durch eine Depesche vom verspäteten Auslaufen des nächsten Geleitzugs benachrichtigt. Am 23. Juli protestierte Stalin energisch dagegen. Für ihn «weigerte sich die britische Regierung, weiteres Kriegsmaterial über die Nordroute zu senden». Er kritisierte den an die Geleitschiffe des PQ 17 erteilten Befehl zur Umkehr. Die Deutschen triumphierten; es war ihnen gelungen, die Nordroute durch ihren Flugzeug-

und U-Boot-Einsatz abzuschneiden. Der nächste Geleitzug, PQ 18, lief erst im September aus. Die Admiralität hatte die Einteilung des Geleitschutzes geändert; die 39 Frachter wurden von einer Eskorte, bestehend aus 16 Zerstörern und einem Bergungsfahrzeug, einem Tanker und 3 Minenräumbooten sowie dem ersten Geleitflugzeugträger «Avenger», der über 12 Jagdflugzeuge und 3 Swordfish verfügte, begleitet.

Etwa 100 deutsche Flugzeuge und 10 U-Boote versuchten den Geleitzug abzufangen. Zwischen dem 13. und 22. September kam es zu heftigen Kämpfen. 24 Flugzeuge der Luftwaffe wurden abgeschossen, am 14. wurde U 89 durch das Geleitschiff «Onslow» und die Flugzeuge des «Avenger» versenkt. Am 16. wurde U 457 durch das Geleitschiff «Impulsive» vernichtet. U 405 behauptete, ein Schiff von etwa 7'000 BRT zu Beginn des Angriffs versenkt zu haben. U 589 versenkte die «Stalingrad» (3'559 BRT) und den Amerikaner «Oliver Ellsworth» (7'191 BRT), U 457 versenkte die «Atheltemplar» (8'992 BRT) und U 435 drei Schiffe: «Bellingham» (5'345 BRT), «Ocean Voice» (3'174 BRT), «Grey Ranger» (3'313 BRT); insgesamt waren es 9 Schiffe mit 43.216 BRT.

Die Geschichte der Nordmeergeleitzüge und die der Unterseeboote, eng miteinander verbunden durch die Wachen, die erduldeten Leiden und Gefahren, ist eine Folge von tragischen Episoden, deren jede ihre Mühsal in sich birgt.

Auf Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden; wir wollen nur festhalten, dass sich mit dem Geleitzug PQ 18 im September 1942 die Situation änderte. Der Geleitzugträger, ein neues Instrument der Kriegführung, veränderte die Situation im Nordmeer wie auch im Nordatlantik. Diese Schiffe bewährten sich bei schwerem Wetter, inmitten des Eises, und erwiesen sich als schlagkräftig. Zwischen dem 21. August 1941 und dem 13. Mai 1945 durchquerten 40 Geleitzüge das Nordmeer in Richtung Ud-SSR. 811 Schiffe liefen von Haval fjord, von Reykjavik, von Loch Ewe, von Clyde aus, 33 kehrten wegen Schlechtwetters und Packeises um. Die U-Boote versenkten 23, die Luftwaffe vernichtete 34, die Überwasserschiffe eines.

Die Geleitzüge transportierten eine gewaltige Menge von Kriegsmaterial aller Art, darunter 5'000 Panzer und 7'000 Flugzeuge. Es war unver-

DIE GELEITZÜGE IM NORDMEER

meidlich, dass es zu Unfällen kam. Die «Shera» scheiterte, die «Punjabi» sank nach einem Zusammenstoss. Am 2. Mai 1942 wurde das polnische U-Boot «Jastrab» von HMS «Seagull» und «Saint-Albans» versenkt, als es im Nordmeer den Geleitzug PQ 15 begleitete; es hatte sich irrtümlicherweise von seiner Position entfernt⁶. Mehrere Geleitfahrzeuge wurden von der Luftwaffe, durch die U-Boote vernichtet. U 456 beschädigte am 30. April 1942 den Kreuzer «Edinburgh», U 703 versenkte am 20. September den britischen Zerstörer «Somali», am 30. Januar 1944 den Zerstörer «Hardy».

Von den 36 nach England zurücklaufenden Geleitzügen (716 Schiffe) gingen 26 Schiffe, davon 17 durch U-Boot-Aktionen, verloren.

2'783 Offiziere und Matrosen von Frachtern und Geleitfahrzeugen kamen ums Leben. Auf deutscher Seite war der Verlust der «Scharnhorst», von 3 grossen Zerstörern und 38 U-Booten zu verzeichnen.

Die *Royal Navy* hatte den Geleitschutz der Konvois mit der wohlbekannten englischen Hartnäckigkeit, verbunden mit dem den Briten angeborenen Gefühl für die Seefahrt gewährleistet. Ein englischer Admiral, der eine Gruppe Geleitfahrzeuge befehligt hatte, sagte über die Seeleute der Handelsmarine: «Den Geleitzugskrieg haben die Reservisten gewonnen.»

Die Operation «Source», 22. September 1943¹

Die Engländer, und Churchill vor allen anderen, hatten stets geglaubt, es sei möglich, unter dem Rumpf eines im Hafen liegenden grossen Kriegsschiffes Minen anzubringen und es dadurch in die Luft zu sprengen. Was die Italiener in Alexandria mit ihren Froschmännern erreicht hatten, konnten die Briten auch zustande bringen!

Nun bedrohte das deutsche Schlachtschiff «Tirpitz», 43.000 BRT, mit acht 38-cm-Geschützen, mit schlagkräftiger mittlerer und leichter Artillerie bestückt, so stark gepanzert, dass keine Wasserbombe die Hülle zu durchschlagen vermochte und man das Schiff für unversenkbar erklärte, seit Januar 1942 die Geleitzüge im Nordmeer und auch die grossen briti-

schen Überwasserschiffe. Die «Tirpitz» war das Schwesterschiff der «Bismarck», die den Schlachtkreuzer «Hood» versenkt hatte; als sie in einem norwegischen Fjord vor Anker lag, mobilisierte ihre blosse Anwesenheit mehrere Kreuzer der *Home Fleet* in Scapa Flow, da keiner von ihnen an Durchschlagskraft, Bestückung und Panzerung der «Tirpitz» gleichkam.

Churchill fasste den Entschluss, sie zu vernichten. Um das zu erreichen, wurden nacheinander drei Operationen gestartet:

1. Operation «Title»,
2. Operation «Source»,
3. Operation «Tungsten».

Keine davon sollte einen vollen Erfolg bringen.

Die Bewegungen der «Tirpitz» und der deutschen Flotte entlang der norwegischen Küste wurden dank den sehr gut organisierten, von den Engländern unterstützten norwegischen Widerstandskämpfern immer nach London gemeldet.

1. Operation «Title».

Sie wurde von Froschmännern durchgeführt. Man baute ein norwegisches Motorboot, die «Arthur», um, indem man insgeheim zwischen dem kleinen vorderen Schiffsraum und dem Maschinenraum eine doppelte Trennwand einfügte. Die «Arthur» lief Montag, den 26. Oktober 1942, um 10 Uhr vormittags unter Befehl des norwegischen Kapitäns Leif Larsen von Lunna Voe auf den Shetlandinseln aus. Ausser dem Kapitän befanden sich fünf Engländer, befehligt von Kapitänleutnant Brewster, an Bord. Zwei «Chariots», eine Art zweiseitiger Torpedo, waren unten am Schiffsrumpf befestigt worden. Das Boot durchquerte ohne Schwierigkeiten die Norwegische Rinne, wurde aber durch einen Motorschaden zu einer Ruhepause in einem kleinen Hafen an der Küste gezwungen, ehe es in den Trondheimer Fjord einlaufen konnte, wo die «Tirpitz» vor Anker lag. Nach Durchführung der Reparatur liess Larsen die «Arthur» in Adgeness am Eingang des Fjords von einem deutschen Kontrollschiff überprüfen und wurde durchgelassen. Es waren noch 50 Seemeilen im Inneren des Fjords zurückzulegen, um zu dem deutschen Schlachtschiff zu gelangen. Die Engländer, die sich im Bootsinneren versteckt hielten, zogen ihre Taucheranzü-

ge über und trafen alle Vorbereitungen, um in ihre «Chariots» zu steigen und ihre Sprengladung unter dem deutschen Schlachtschiff anzubringen.

Sie waren schon knapp vor dem Ziel, als plötzlich ein Wind aufkam, der die «Arthur» so heftig durchschüttelte, dass die beiden «Chariots» ihre Halterung zerrissen und auf den Grund des Fjords sanken. Der Besatzung des Schiffchens blieb nichts anderes übrig, als es zu versenken, an einer verlassenem Stelle an Land zu gehen und nach Schweden zu flüchten. Sie wurden von der deutschen Polizei überrascht und mussten unter schwierigen Bedingungen über die Berge fliehen. Ein Engländer wurde verwundet, von der Gestapo gefangengenommen und als Spion erschossen. Die Operation «Title» war misslungen.

2. Operation «Source».

Churchill entschloss sich, aufs Ganze zu gehen. Seit längerer Zeit baute man in Barrow-in-Furness kleine U-Boote vom Typ X. Sie hatten viele Versuchsfahrten in den schottischen Fjorden durchgeführt und waren schliesslich in den Geheimhafen HHZ, das heisst Loch Cairnbawn, gebracht worden. Die U-Boote Typ X, *midget submarines* (Zwerg-Unterseeboote), besaßen alle Merkmale eines normalen Unterseebootes, jedoch keinerlei Bewaffnung: keine Torpedos, keine Rohre für deren Abschuss, weder Geschütz noch Maschinengewehr. Eigentlich waren es Minenleger besonderer Art. Das Unterseeboot trug – gleich einem Esel, an dessen Flanken zwei riesige Säcke angehängt sind, die zusammen fast dem Volumen seines Rumpfs gleichkommen – an Backbord und Steuerbord je eine Sprengladung von 2 Tonnen Amatol. Die Ladungen lagen eng an der länglichen Form des U-Boots, um dessen Geschwindigkeit nicht zu beeinträchtigen, und konnten vom Inneren des Boots ausgehakt werden. Die Explosion war durch ein Uhrwerk gesteuert. Die mit Dieselmotoren ausgerüsteten Boote hatten über Wasser eine Geschwindigkeit von 6 bis 7 Knoten; in Tauchfahrt mit Elektromotoren erreichten sie nur 4 Knoten. Sie besaßen 2 Sehrohre, eines für den Angriff, eines zur Wache. Die Boote waren 16 m lang, ihr Durchmesser betrug 1,65 m, ihre Wasserverdrängung 35 t und die Besatzung bestand, einschliesslich des Kommandanten, aus 4 Mann. Das

Boot war mit einer Schleusenkammer versehen, *wet and dry* (W. and D.) genannt, einer Art Tonne mit drei Öffnungen, die hermetisch verschlossen werden konnten. Zwei führten ins Innere des U-Boots, eine voraus, eine achtern; die dritte war eine Ausstiegluke, durch die ein Froschmann mit der Aussenwelt Verbindung hatte, um entweder die Maschen eines Netzes zu zerschneiden oder die Schiffsschraube des U-Boots beziehungsweise die Ruder, wenn sie sich im Ankerkabel einer Mine oder einem Netz verfangen hatten, loszumachen. Die Ausbildung der Freiwilligen war langwierig, gefährlich und kostete zwei Menschenleben. Man musste die Boote umbauen, da die ersten Prototypen den Anforderungen nicht gerecht wurden.

Für die Operation «Source» gegen die «Tirpitz» bereitete man die Unterseeboote X 5, X 6, X 7, X 8, X 9 und X 10 vor. Jedes der kleinen Boote sollte, einschliesslich des Kommandanten, drei Mann Besatzung führen. Die winzigen Boote konnten aus eigener Kraft die Überwasserfahrt von Schottland bis zu dem norwegischen Fjord, wo die «Tirpitz» lag, nicht bewerkstelligen. Man beschloss, sie von grossen U-Booten schleppen zu lassen. Nachts würde man über Wasser, tagsüber getaucht fahren. Im Schleppboot wurde eine Telefonlinie eingebaut, die den beiden Unterseebooten die Verbindung während der Fahrt ermöglichte. Jedes Boot vom Typ X sollte zwei Besatzungen haben, eine von drei Mann für die Überwasserfahrt, die andere von vier Mann für den Angriff, wobei diese vorerst als Passagiere auf den grossen Schleppbooten fuhren. Konteradmiral Sir Claude Barry wohnte selbst am 10. September 1943 im Hafen HHZ (Kodename für Loch Cairnbawn) dem Auslaufen der 12 Schiffe bei.

Es war gemeldet worden, dass die «Tirpitz» und andere deutsche Überwasserschiffe im Kaafjord, einem Nebental des Altafjords, lagen. Die Fahrt bis zum Altafjord war bewegt, sogar tragisch. Das Schleppseil von X 9 (Kapitänleutnant E. A. Kiron) zu «Syrtris» (Kapitänleutnant M. H. Jupp) zerriss, und X 9 verschwand für immer.

Das Schleppboot «Seanymph» (Kptlt. J.P.H. Oakley) verlor X 8 (Kptlt. J. Smart); dieses wurde jedoch vom «Truculent» (Kptlt. R.L. Alexander) wiedergefunden, war aber sehr beschädigt, und seine Sprengladungen wa-

ren versunken. Es wurde versenkt, und seine Besatzung brachte sich auf der «Seanymph» in Sicherheit.

Am 20. September abends wurden X 5 (Kptlt. H. Henty-Creer), X 6 (Kptlt. D. Cameron), X 7 (Kptlt. G. Place) und X 10 (Kptlt. K. Hudspeth) mit ihren Kampfmannschaften von «Thrasher», «Truculent», «Stubborn» und «Sceptre» losgemacht. Sie liefen in den Söröy-Sund ein, nachdem sie eine Minenzone durchquert hatten, während die grossen U-Boote sich zurückzogen, um auf ihre Rückkehr zu warten.

Es gelang nur X 5, X 6 und X 7 in den Fjord zu gelangen. Sie hatten die engen Fahrtrinnen, die genau überwacht wurden, eine ganze Nacht lang durchfahren, und ihre Besatzungen mussten vielfach Reparaturen am Sehrohr sowie am Motor vornehmen. Dennoch konnten sie die Sperren des Kaafjords passieren, die offen waren, um einige kleine deutsche Schiffe durchzulassen.

Am 20. September gegen 8 Uhr morgens glitten X 6 und X 7 unter den Netzen durch und befestigten ihre Minen unter dem Rumpf der «Tirpitz». Sie wurden von Wachbooten überrascht, konnten nicht entkommen, wurden unter Feuer genommen, und schliesslich nahmen die Deutschen die Kommandanten und Besatzungen der beiden kleinen Boote gefangen. Sie wurden an Bord der «Tirpitz» gut behandelt und eingehend verhört, schwiegen jedoch, während unter ihnen das Uhrwerk in den Minen lief und alles in die Luft sprengen sollte. Dieses Schweigen liess den Kommandanten der «Tirpitz», Kapitän zur See Hans Mayer, eine bevorstehende Explosion vermuten, und er gab Befehl, sein gewaltiges Schiff, das von Netzen umgeben an Land vertäut lag, ein wenig zu verlegen. Plötzlich detonierten die Sprengladungen und fügten der «Tirpitz» schwere Beschädigungen zu, die sie für lange Monate stilllegen sollten.

Die Deutschen waren so geschickt, die von den kleinen britischen Booten erzielte Wirkung zu verschweigen.

Auch X 5 war durch die Netze gelangt, wurde aber entdeckt, beschossen und wenige hundert Meter vor dem Ziel versenkt. X 10 hatte beim Start einige Schäden erlitten und irrte lange Zeit an der zerklüfteten Küste der Insel Stjernö umher. Erst am 30. September, als Hudspeth sein Boot in die

UdSSR zu steuern gedachte, sichtete er die «Stubborn». X 10 wurde unverzüglich ins Schlepptau genommen, und die beiden Boote nahmen Kurs nach England; das Wetter war sehr schlecht. Kapitänleutnant Philip, an Bord des X 10, tat sein Möglichstes und noch mehr, um sein Schiff wieder nach England zu bringen, musste es jedoch, da es schwer beschädigt war, wegen des rauhen Wetters versenken. Er sagte später: «An Bord war alles mit Draht und Kaugummi festgemacht.»

Die Operation «Source» war beendet. Die «Tirpitz» blieb mehrere Monate im Inneren des Kaafjords zur Reparatur; die Engländer waren über ihren Zustand nicht im Bilde. Dieses Festliegen ermöglichte die Operation «Tungsten», einen Luftangriff grossen Ausmasses, der aber nur halben Erfolg zeitigte.

Die manövrierunfähige «Tirpitz» wurde schliesslich nach Tromsö gebracht, wo sie als schwimmende Festung dienen sollte. Die Engländer liessen ihr dazu keine Zeit. Sie wurde von Lancasters mit 6-t-Bomben belegt.

Das tödlich getroffene Schiff kenterte, 700 Mann kamen ums Leben. Das war am 12. November 1944.

Die Waffentat von X 24

Da Schweden im September 1944 den Deutschen die Benützung seiner Häfen untersagte, verstärkten sie die Versorgung entlang der norwegischen Küsten. Die in diesem Abschnitt patrouillierenden englischen Unterseeboote «Venture» und «Sceptre» versenkten viele Schiffe; der französische Minenleger «Rubis» vernichtete mit den von ihm gelegten Minen 2 Schiffe mit zusammen 11.044 BRT und zwei U-Boot-Jäger. Das meiste Aufsehen erregte die Anbringung von Sprengladungen unter einem grossen deutschen Schwimmdock mitten im Hafen von Bergen durch das Kleinst-Unterseeboot X 24 (H. P. Westmacott).

Leider war auf der Fahrt nach Bergen, nachdem X 24 vom «Sceptre» losgemacht hatte, ein Offizier bei einem Wirbelsturm von einer Welle von Deck gespült worden und umgekommen. Am 11. September detonierte die Sprengladung und versenkte das Dock. Es gelang Westmacott, die «Sceptre»

DIE GELEITZÜGE IM NORDMEER

re», die ihn hingschleppt hatte, vor Bergen wiederzufinden, und beide kehrten am 13. nach Lerwick auf den Shetlands zurück.

Es war dies der zweite Versuch von X 24, das Schwimmdock von Bergen zu versenken. Am 12. Februar hatte sein Kommandant (M. H. Shean) sich geirrt und seine Sprengladung neben dem Dock, unter der «Barenfels», einem Frachtschiff von 7'569 BRT, am Kai von Bergen angebracht; die «Barenfels» war wohl vernichtet worden, nicht aber das Dock. Das war nun gelungen.

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE IM SCHWARZEN MEER

Sewastopol

In der Werft an der Sewernaja-Bucht lagen Unterseeboote vertäut. Die Werft selbst war umgeben von Kalkhügeln, die mit Forts, mit Bunkern gespickt waren: Inkerman, der Bergrücken Sapun, der Malakowturm auf den Hängen des Fedjukin. Vizeadmiral Oktiabrskij, der die Sowjetflotte im Schwarzen Meer befehligte, konnte ihre langgestreckten Stahlkörper vor den Werkstätten, den Lagerhäusern liegen sehen. Die engsten Mitarbeiter des Admirals waren Konteradmiral Elesiejew, sein Stabschef, und Kapitän 1. Klasse Ravel Iwanowitsch Boltunow, ein U-Boot-Mann, der das Schwarze Meer ausgezeichnet kannte. Boltunow befehligte die 1. Unterseebootbrigade; zwei Divisionen lagen eben in Sewastopol, eine dritte in Poti, während sich die sieben Boote der Schulabteilung in Noworossijsk befanden. Eine zweite, aus drei Divisionen bestehende Brigade war gleichfalls in Sewastopol stationiert. Im Ganzen gab es 47 Unterseeboote im Schwarzen Meer. Auf Befehl Oktiabrskijs hatte Boltunow sofort bei Meldung der ersten Kampfhandlungen einige Schuska ausgesandt, die vor der Donaumündung Minen legen sollten, um den Schiffsverkehr des Feindes stillzulegen.

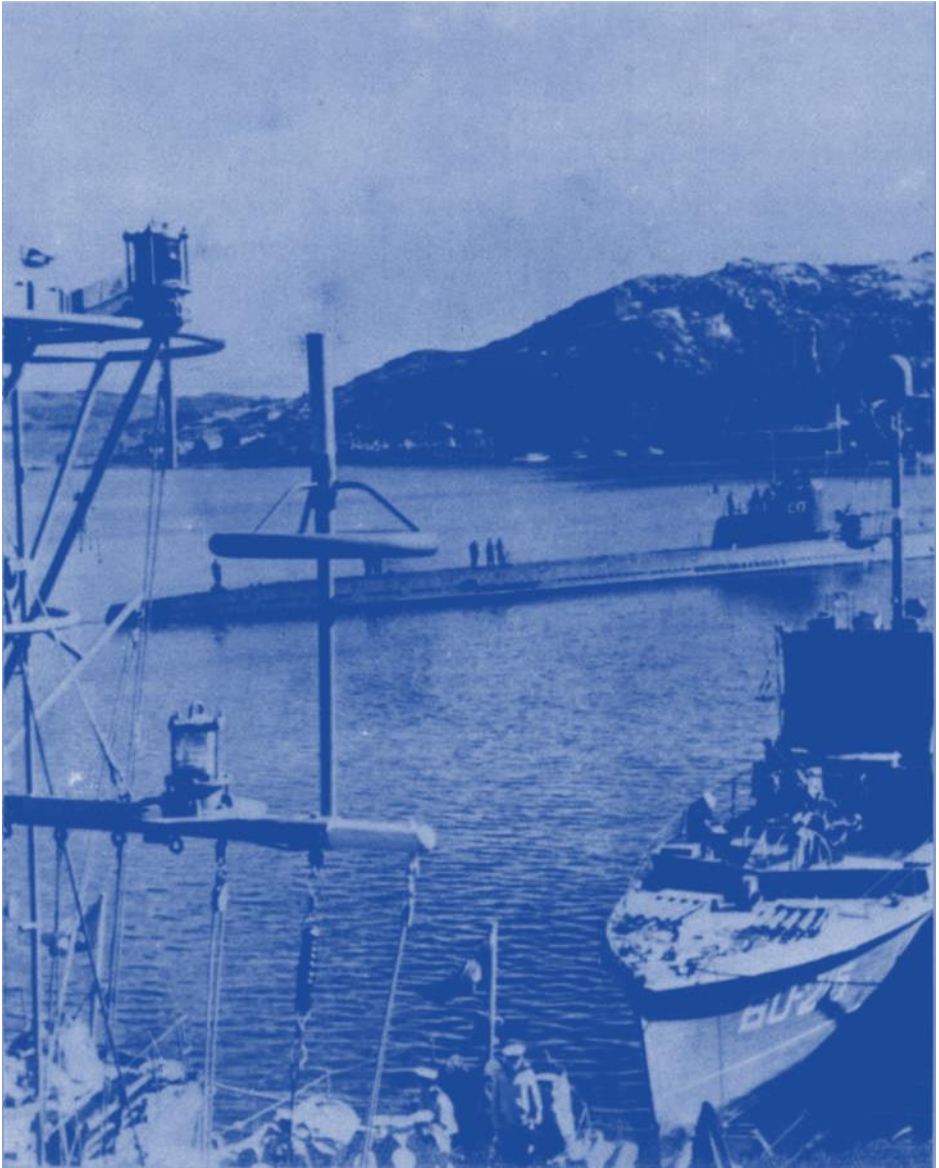
Die wenigen Küstenfahrer, die sie trafen, brachten den Unterseebooten keinen Versenkungserfolg. Am 15. August jedoch torpedierte Sch 211 (Dewiatko) den italienischen Tanker «Peles» (5'708 BRT). Am 30. September griff dasselbe Sch 211 die «Superga» (6'154 BRT) an, doch gelang es dem Kapitän des Frachters, sein Schiff auf Grund zu setzen. Am nächsten Tag wurde es von Sch 211 durch zwei Torpedos erledigt.

Diese Abschüsse lähmten den gesamten feindlichen Küstenverkehr. Während dieser toten Periode legten die Bulgaren und Rumänen auf Weisung der Deutschen längs der Küste mehrere Minensperren an, und M 33 fiel einer solchen Mine zum Opfer. Sch 211 wurde im November auf die gleiche Weise vernichtet.

Am 5. November schoss M 34 (Golowanow), während Sch 214 einen italienischen Tanker, die «Torcello» (3'336 t) torpedierte, gegen die «Tampico» (5'000 t) – gleichfalls ein Italiener – vor Warna einen Torpedo ab, der jedoch vorzeitig detonierte. Golowanow war umso ärgerlicher über diesen Fehlschuss, als er einen Offizier der *Royal Navy*, Kapitän Fawkes, bei sich an Bord hatte. Die «Tampico» gehörte zu einem kleinen, von zwei Küsten Wachschiiffen und einem rumänischen Zerstörer begleiteten Konvoi. Die See war spiegelglatt, es gab keine Spur von Nebel, und der Zerstörer hatte die Laufbahn des Torpedos von seinem Ausstoss an zu verfolgen vermocht... Sofort kam er mit äusserster Kraft heran, gelangte über das sowjetische Unterseeboot und warf Wasserbomben, die rund um M 34 detonierten und es schwer beschädigten. Das Sehrohr war geborsten, wodurch Wasser eindrang, alle Lampen durchgebrannt; der unerschütterliche Engländer scherzte mit Golowanow in der völligen Dunkelheit, während dieser sein Unterseeboot auf Grund setzte. Man ging daran, mehr schlecht als recht zu reparieren, während der feindliche Zerstörer immer wieder oberhalb des sowjetischen Boots kreuzte und Wasserbomben warf, die es erzittern liessen. Endlich funktionierte das Licht wieder; als die Reparaturen beendet waren, entfernte sich M 34 langsam, lautlos.

Vor Konstanza und an der Donaumündung staffelten, verflochten sich, bekannt für die einen, unbekannt, erahnt von den anderen, die Minensperren. Auf sowjetischer Seite wurden die Verminungen von Unterseebooten ausgeführt. Südlich von Odessa hatten L 4 (Poljakow) und L 5 (Schdanow) gleichfalls Minen gelegt.

Die Minen führten zu Verlusten bei beiden Gegnern: der rumänische Frachter «Regele Carol I», das sowjetische Unterseeboot S 34, der Zerstörer «Bystry»; dieser war auf eine der mörderischen Minen gelaufen und verbrannte vor Sewastopol auf See. Drei Tage lang mussten die Räumgeräte die Hafeneinfahrt frei machen.



22 Sowjetisches U-Boot läuft in einen Stützpunkt der Eismeerflotte ein



23 und 24 Hine amerikanische Preisenmannschaft nimmt bei stürmischer See ein deutsches U-Boot ins Schlepptau



Während der ersten sechs Kriegsmonate führten die sowjetischen Unterseeboote im Schwarzen Meer 101 Feindfahrten durch und versenkten 15.696 BRT (Frachter, Tanker). Im Schwarzen Meer war die Lage Ende 1941 wohl zufriedenstellend, doch der Krieg zu Lande nahm leider eine tragische Wendung. Leningrad und Moskau wurden zwar nicht genommen, Odessa aber wurde am 15. Oktober geräumt; am 18. erreichte die deutsche Vorhut das Asowsche Meer sowie Feodosija am Schwarzen Meer. Am 8. November wurde Jalta genommen, am 16. Kertsch. Der mit der Verteidigung der Krim betraute Vizeadmiral Lewtschenko wurde rangmässig zurückgesetzt und befehligte nun den Stützpunkt Kronstadt. Von Mansteins Armeen wurden vor Sewastopol zum Stehen gebracht; mit dem russischen Winter blieb die Front bis Mai 1942 stabil.

Belagerung Sewastopols

Am 7. Juni 1942 begann die Schlacht um Sewastopol. Von Manstein hatte schwere Artillerie, das 60-cm-Geschütz Dora und den 80-cm-Mörser Thor, kommen lassen. Die Luftwaffe bombardierte die Schiffe im Hafen, legte Minen in die Durchfahrten. Die Überwasserschiffe vermochten sie nicht mehr zu passieren. Das Fehlen der Flak bei den Russen und die Luftüberlegenheit der Deutschen ermöglichten es der Luftwaffe, einen Kreuzer und zwei Zerstörer zu versenken. Die anderen Schiffe hatten sich nun in die Kaukasushäfen geflüchtet¹. 30 sowjetische Unterseeboote wurden eingesetzt, um die Verwundeten aus dem grossen Schwarzmeerhafen abzutransportieren und mit Verpflegung, Minen, Munition und Betriebsstoff wiederzukommen: L 4, L 5, L 23, S 31, S 32, M 32, M 33, M 35, M 60, M 111, M 112... führten 78 solche Fahrten aus und beförderten 4000 Tonnen.

Die durch schwere Artillerie zerstörten Forts von Sewastopol fielen nach verbissenen Kämpfen: Am 19. Juni gelangten die ersten deutschen Soldaten an die Sewernaja-Bucht.

Am 2. Juli führte die Rote Armee die Räumung Sewastopols, ein zweites Dünkirchen, zu Ende. 7000 russische Soldaten konnten sich auf die Krim retten; viele wurden gefangengenommen. Sch 209 transportierte den Kriegssowjet und den Armeestab ab. Die sowjetischen Unterseeboote lie-

fen unter einem Bombenregen der Stukas aus Sewastopol aus, tauchten und entkamen nach Tuapse, Poti, Batum. Der zum Konteradmiral beförderte Boltunow machte sich sofort daran, sie reparieren zu lassen. Mit den 20 Unterseebooten, die von den anfänglichen 34 im August noch einsatzfähig waren, bildete er eine einzige, aus vier Divisionen bestehende Brigade und macht Solowjew zu seinem Stabschef.

Boltunow sandte bereits Ende Juli einige Boote in die Bucht von Odessa und vor Sewastopol, wo von Agenten, die an der Küste gelandet waren und mit den Partisanen zusammenarbeiteten, starker feindlicher Schiffsverkehr gemeldet wurde. An Land verschlechterte sich die Lage weiter. Am 6. November fiel Noworossijsk; am 11. Oktober wurde Tuapse belagert, und 6 Unterseeboote sowie 3 Werkstattschiffe, die dort lagen, hatten gerade noch Zeit abzulegen und nach Süden mit Kurs Poti und Batum auszulaufen. Die Deutschen hatten angesichts des dürftigen Schiffsmaterials der Bulgaren und Rumänen Schleppekähne auf der Donau kommen lassen. Die mit Truppen und Material beladenen Schiffe fuhren so nahe an der Krimküste entlang, dass die sowjetischen Unterseeboote sie nicht angreifen konnten.

Am 1. September wurde der Frachter «Salzburg» (1'745 BRT) trotz seines Geleitschutzes durch M 118 (Sawin) torpediert; leider transportierte er 2'300 russische Gefangene, von denen nur 200 gerettet wurden. Am 10. wurde der rumänische Frachter «Carpati» (4'336 BRT) durch Sch 216 (Karbowski) versenkt.

Mehrere Unterseeboote der 2. Division, M 32 (Kaltypin), M 35 (Greschilow), das dann durch Sch 207 (Panow) abgelöst wurde, operierten vor Sulina, an einer der Donaumündungen, und trugen einige Erfolge davon: M 35 versenkte am 19. Oktober den panamesischen Tanker «Progrès» (511 t), aber die Sowjets verloren M 33, das auf eine Mine lief.

Der Kampfabschnitt der 1. Division lag am Eingang zum Bosphorus; L 4 und L 5 legten längs der rumänischen Küste, vor Odessa und Sewastopol 176 Minen.

Die Operationszeiten wurden wegen der Entfernung der Ausgangsstützpunkte (600 Seemeilen von Poti bis zur rumänischen Küste) und der grösseren Fahrdauer verringert. Dennoch führte die Brigade im letzten Viertel

des Jahres 1942 42 Ausfahrten mit 38 Angriffen durch. Sie errang nur spärliche Erfolge, wenn man bedenkt, dass seit Beginn der Kampfhandlungen feindliche Schiffe im Gewicht von 640.000 Tonnen das Schwarze Meer befahren hatten, deren Verluste nur 12.026 Tonnen, d.h. 2 Prozent dieser Tonnage betragen. 3 sowjetische Unterseeboote wurden versenkt, 6 beschädigt.

Im Januar 1943 verblieben in Poti unter dem Befehl von Kapitän 1. Klasse Krestowskij 29 sowjetische Unterseeboote, in drei Divisionen aufgeteilt: die 1. (Typen D, L und S), die 2. (Schuska), die 3. (Typen A und M) und zwei neue Malutka: M 112 und M 117.

Admiral Oktiabrskij wollte sie gegen die Deutschen einsetzen, deren Verbindungslinien gestört waren, wie er wusste; infolge der siegreichen Offensive der Roten Armee nach Stalingrad begann von Kleist, seine Truppen vom Terek in Richtung Rostow und Kuban zurückzunehmen; ein Umschwung der Lage bahnte sich an. Oktiabrskij beschloss im Juni 1943, die Taktik des einzigen Torpedos zugunsten des Fächers und die des statischen Unterseeboots zugunsten des patrouillierenden aufzugeben. Bereits am 20. April war vom S 33 (Alexejew) ein erster Erfolg erzielt worden. Es hatte mit zwei im Abstand von fünf Sekunden abgeschossenen Torpedos die «Suceawa», einen rumänischen Frachter, mit 6'875 BRT wahrscheinlich der grösste Transporter im Schwarzen Meer, getroffen. Das Schiff führte Benzin als Fracht und flog in die Luft, wobei der deutsche Geleitzugschef gleichfalls den Tod fand. Alexejew erhielt den Titel «Held der Sowjetunion», und sein Schiff wurde zum «Garde-Unterseeboot» ernannt.

Am Morgen des 8. Juli erschien M 111 (Kptlt. Jaroslaw Konstantinowitsch Josselianij) vor Feodosija, dem deutschen Versorgungshafen für Kertsch und das Kubangebiet. Die Fahrt wurde durch einen Zwischenfall unterbrochen: M 111 machte Jagd auf einen grossen Transporter, als der Elektromotor ausfiel. ‚Die Schraube muss blockiert sein‘, dachte Josselianij, ‚wir können nicht weiterfahren/ Er befahl den beiden Bordmechanikern, ihre schlauchlosen Tauchgeräte anzulegen, in die Schleusenkammer zu steigen und ausserhalb des Bootes festzustellen, was vorgefallen war.

Die Mechaniker kehrten nach mehreren Stunden Arbeit zurück. Die Rundfunkantenne, deren Konsole bei einem Wasserbombenbeschuss zerbrochen war, hatte sich um die Schraube gewickelt und blockierte sie. Nun war die Schraube klar, M 111 nahm seine Fahrt wieder auf. Bei einem nächtlichen Überwasserangriff schoss das Boot am 17. Juli auf den deutschen Tanker «Adelheid» (506 BRT) einen Torpedo ab, der jedoch unter dem Kiel des kleinen Schiffs durchlief. Diesem Fehlschuss verdankte es das Unterseeboot, dass es bis zum Morgengrauen von Schnellbooten verfolgt wurde. M 111 tauchte am frühen Morgen wieder auf, fand die See frei und lief nach Poti zurück.

Am 6. August gelang es dem am Ausgang des Bosphorus auf Beobachtung liegenden Sch 216 (Karboskij), den deutschen Tanker «Firuz» (7'324 BRT) zu beschädigen; D 4 (Israelowitsch) torpedierte und versenkte den bulgarischen Frachter «Varna» (2'141 BRT) vor der Halbinsel Krim. Der sowjetische Marineattaché in Istanbul hatte die Ausfahrt des französischen Frachters «Thisbe», der von den Deutschen in Marseille beschlagnahmt worden war, aus dem Bosphorus gemeldet. Am 30. August sichtete Michael Wassiljewitsch Greschilow, der nunmehrige Kommandant von Sch 215, um 18 Uhr die von rumänischen Zerstörern begleitete «Thisbe» im Süden. Der Frachter und ein Zerstörer, «Maria», passierten 500 m vor dem Seehorizont von Sch 215; um 18.35 Uhr schoss Greschilow zwei Torpedos ab. «Die «Thisbe» wurde von beiden getroffen. Ein dritter Torpedo verfehlte den rumänischen Zerstörer «Marasesti». Die Laufbahn dieses letzten Torpedos führte die Geleitfahrzeuge der «Thisbe» zu dem in 40 m Tiefe liegenden Sch 215. Es kam zu einem heftigen Wasserbombenangriff, Greschilow ging auf Grund und wartete die Nacht ab, tauchte dann auf und setzte seine Fahrt fort. Greschilow ist derjenige sowjetische Kommandant, der vielleicht an den meisten Angriffen teilgenommen hat und am häufigsten ausgezeichnet wurde. Später verliehen ihm die Amerikaner das *US Navy Cross*,

Sch 203 wurde vom 16. September an fünf Tage lang von deutschen Schnellbooten verfolgt und schliesslich versenkt, während M 112 (Chaklanow) die «Tyra» torpedierte und versenkte.

Zumindest vier Unterseeboote patrouillierten ständig vor der Krim, be-

reit, die Frachter in Küstennahe zu torpedieren, die von der sowjetischen Luftwaffe bombardiert und deren Position von ihr durchgegeben wurde.

Am 12. November sichtete M 111 (Josselianij) einen der 32 Frachter, die den Deutschen noch für die Versorgung ihrer Truppen auf der Krim zur Verfügung standen: die «Theoderich» mit 5'600 BRT. Fünf Begleitfahrzeuge bildeten einen Schutzring um das Schiff. Das sowjetische Unterseeboot konnte diesen Ring durchbrechen, schoss seine Torpedos auf die «Theoderich» ab und versenkte sie. Dem sofortigen Gegenangriff entkam Mill geschickt.

Am 22. November torpedierte und versenkte D 4 (Trofimow) die «Santa Fe» mit 100 wertvollen Minen sowie 14 Schuten. Einige Tage später wurde D 4 von den U-Jägern UJ 102 und UJ 103 versenkt, ein schwerer Verlust für die Sowjets. Da aber die Russen keine Möglichkeit zum Bau neuer Unterseeboote im Schwarzen Meer hatten – die Werften von Nikolajew waren in die Hände des Feindes gefallen –, gab es dort im November nur noch 23 Unterseeboote, davon 13 einsatzbereite. Darauf wurden vier kleine Unterseeboote vom Eismeer durch Binnenkanäle nach Süden verlegt.

Im Jahre 1943 unternahmen die sowjetischen Unterseeboote 139 Feindfahrten mit 88 Angriffen. Bilanz: 16 feindliche Schiffe mit 30.885 BRT versenkt; dagegen fünf Unterseeboote verloren.

Die Deutschen führten einen Schiffsverkehr von 1.350.000 Tonnen mit 2030 Schiffen im Schwarzen Meer durch. Innerhalb eines Jahres verdoppelten sie die durch dieses Meer laufende Tonnage.

Die Befreiung der Krim

Die Landenge von Perekop und die Strasse von Kertsch waren für die Besatzungstruppen der Krim die einzig möglichen Durchgänge. Die Landenge wurde von der Armee Tolbuchin am 30. Oktober 1943 und die Strasse gleichzeitig von der 18. und der 56. Sowjetarmee angegriffen, die auf heftigen Widerstand stiessen.

An den Ufern der Strasse von Kertsch dauerten die Kämpfe an, während beide Gegner Verstärkungen auf See heranzuführten. Die Luftwaffe besass nun nicht mehr die Herrschaft, und Kapitänleutnant Klossmann, der Kom-

mandeur der 43 Truppen- und Versorgungstransportschiffe, war gezwungen, für ihre Fahrt die Nacht abzuwarten. Am 19. November wurde der Chef der deutschen Marinestreitkräfte, Vizeadmiral Kiesritz, beim Besuch des Hafens Kamysch-Burun, von dem die Schiffe ausliefen, durch einen MG-Feuerstoss aus einem sowjetischen Flugzeug getötet, das den Wagen des Admirals an seiner Standarte erkannt hatte.

Die sowjetischen Unterseeboote hatten gegen die sehr nahe am Ufer fahrenden Schuten nur wenig Erfolg erzielt. Als die Deutschen – zwischen dem 10. April und dem 9. Mai 1944 – die Krim räumten, gelang es den sowjetischen Unterseebooten dennoch, die Schuten anzugreifen und einige zu versenken.

Die Deutschen hatten im Jahre 1943 vor Sewastopol und an der Donaumündung ihre Minenfelder verstärkt; die von Konstanz bis Sewastopol errichtete «Südmauer» störte die Patrouillenfahrten der sowjetischen Unterseeboote beträchtlich.

Am 17. Januar 1944 wurde das sowjetische U-Boot L 23, mit dem neuen Brigadechef Krestowskij an Bord, nordwestlich von Sewastopol von dem U-Boot-Jäger UJ 106 versenkt.

Der deutsche Admiral Brinkmann, ehemaliger Kommandant der «Prinz Eugen» im Jahre 1941, der auf der Krim stationiert war, zog sich nach Mangalia, einem kleinen Hafen südlich von Konstanz in Rumänien, zurück.

Am 11. April 1944 brach die Armee Tolbuchin in die Halbinsel ein und umschloss Sewastopol. Die Belagerung dauerte einen Monat; für 125.000 deutsche und rumänische Soldaten gab es nur den Fluchtweg übers Meer oder durch die Luft. 116.000 Mann konnten abtransportiert werden. Die sowjetischen Unterseeboote und Flugzeuge konnten während dieser Operation etwa 200 kleine Boote versenken.

Am 9. Mai drangen General Sacharow und seine Truppen in die zerstörten Forts ein und besetzten den Hafep. Admiral Boltunow bildete sofort wieder zwei Unterseebootbrigaden, die 1. (Tschursin) und die 2. (Solowjew). Die Boote bekamen Befehl, die Geleitzüge, mit denen die deutschen Truppen aus Rumänien zum Bosphorus befördert wurden, anzugreifen.

Bei den 52 Feindfahrten im Jahre 1944 versenkten die sowjetischen

Unterseeboote 4'914 BRT feindlicher Schiffe und verloren selbst drei Boote².

Sie behaupteten, 147.000 BRT (67 Schiffe) feindlicher Seestreitkräfte versenkt zu haben, doch nur 65.000 BRT mit 30 Schiffen wurden identifiziert. Dieser Unterschied ist darauf zurückzuführen, dass sich die Ergebnisse nicht mit Sicherheit feststellen lassen, da die sowjetischen Unterseeboote tatsächlich Torpedos abschossen, deren Blasenbahn immer sichtbar war. Sie wurden sofort angegriffen und waren gezwungen wegzutauchen.

Nach Ende der Kampfhandlungen wurden den Brigaden, den Unterseebooten, den Kommandanten und Besatzungen Belohnungen und Orden verliehen. So erhielt die 1. Brigade den Orden «Rote Flagge», die 2. den «Utschalow-Orden». Mehrere Boote wurden zu «Garde-Unterseebooten» ernannt, andere erhielten die «Rote Flagge».

Wenn diese Unterseeboote im Schwarzen Meer auch keine namhaften Erfolge erzielten, weil es dort keine grossen feindlichen Schiffe gab, so waren sie für die Sowjetunion, deren Rückzug sie unterstützten, um dann an ihrer Wiedereroberung des Vaterlands teilzunehmen, dennoch eine wertvolle Hilfe.

Die 30. U-Boot-Flottille im Schwarzen Meer

Anfangs besaßen die Deutschen im Schwarzen Meer kein einziges Schiff. Die bulgarische und die rumänische Flotte waren militärisch unbedeutend und vermochten, trotz Übernahme ihrer Führung durch die deutsche Kriegsmarine – Admiral Schuster war Admiral für die Gruppe Südost in Sofia³, die Admiräle Tillesen und Fleische in Bukarest –, gegen die sowjetische Flotte im Schwarzen Meer nur wenig auszurichten. Allein die Rumänen besaßen ein Unterseeboot, «Delfinul»⁴ (Kommandant Katachescu).

Wenn die Deutschen den sowjetischen Schiffsverkehr stören, den Panzern und Truppen der Wehrmacht bei ihrer Eroberung der Krim, des Kubangebiets und des Kaukasus helfen wollten, mussten sie, wenn schon nicht Überwasserschiffe, unbedingt U-Boote entsenden – was sich in den Dardanellen ohne das Risiko einer Kriegserklärung durch die Türkei nicht bewerkstelligen liess.

Das deutsche Oberkommando beschloss, kleine U-Boote vom Typ II B, mit 250 BRT, ins Schwarze Meer zu schicken, die «Lochkriecher», die sich bei den Britischen Inseln in den Jahren 1940 bis 1941 hervorragend bewährt hatten.

Am 18. April 1942 wurden U 9, U 19 und U 24 von Gotenhafen nach Kiel gebracht. Dort nahm man die Batterien heraus, montierte die Diesel, die Elektromotoren und sogar den Turm ab; so wurde ihr Gewicht auf 200 Tonnen verringert. Die «Lochkriecher» fuhren durch den Nord-Ostsee-Kanal, dann über die Elbe bis Dresden und wurden auf der Autobahn nach Ingolstadt gebracht. Dort wurden sie auf Pontons verstaut und auf der Donau nach Linz verfrachtet. Wieder zusammengebaut und bewaffnet, fuhren die drei kleinen Boote mit eigener Kraft auf dem Strom zum Schwarzen Meer und trafen in ihrem Stützpunkt Konstanz ein. Die ganze Fahrt dauerte sechs Monate.

Die drei «Lochkriecher», U 9 (Kptlt. Schmidt-Weichert), U 19 (Kptlt. Gaude), U 24 (Kptlt. Petersen), wurden zwischen dem 26. Oktober und dem 29. November im Schwarzen Meer in Dienst gestellt. Diese Flottille wurde im Mai und Juni 1943 durch drei Boote derselben Type, U 18 (Kptlt. Fleige), U 20 (Kptlt. Schöler), U 23 (Kptlt. Wahlen), verstärkt. Sie bildeten die 30. Flottille unter dem Kommando von Kapitänleutnant Rosenbaum, der mit U 73 am 11. August 1942 den britischen Flugzeugträger «Eagle» im Mittelmeer versenkt hatte.

Am 15. Januar 1942 traf Grossadmiral Raeder mit dem italienischen Admiral Riccardi in Garmisch-Partenkirchen zusammen und erwirkte von ihm eine Verstärkung: vorerst 4 Unterseeboote der Klasse CB, dann später, am 6. März, noch 2 Boote derselben Type⁵.

Die Operationen der Achsen-U-Boote in den Jahren 1942-1943

Vizeadmiral Heye, Kommandant der deutschen Marinestreitkräfte, gab sofort nach ihrer Indienststellung eine Weisung an die Kommandanten von U 24 und U 19 durch: «Vor allem Kampf gegen die russische Flotte, ansonsten Angriff gegen den Nachschub, wenn es die Lage zu Land erfordert. Jede Gelegenheit zum Torpedieren nutzen ... Im Operationsgebiet Annä-

herung auf weniger als 10 sm an die türkische Küste untersagt! Da die Lage der Sperren vor den Häfen und entlang der Küste unbekannt ist, in diese nicht eindringen, aber die Schiffe angreifen, die sie durchfahren.»

Nun bewegten sich die sowjetischen Transporter ebenso wie die deutschen Schuten nächst der Küste, auf der einen Seite durch die Landbatterien, auf der anderen durch die Überwasserschiffe geschützt. Südlich von Tuapse, wo sie die Route noch beherrschten, fuhren sie tagsüber; nördlich von diesem Hafen fuhren sie, wegen der Gefahr aus der Luft, nur nachts.

Erste Ausfahrt. Vor Poti schoss U 24 am 5. November 1942 einen Torpedo auf einen kleinen sowjetischen Tanker ab. Petersen hörte eine Detonation, sollte jedoch nie erfahren, ob er das feindliche Schiff versenkt hatte.

Während der ersten zwei Monate des Jahres 1943 blieben U 24 und U 19 achtundvierzig Tage auf See. Eines der Boote bewachte die Umgebung von Poti, das andere die von Tuapse. Meist waren sie durch die sowjetischen Aufklärungsflugzeuge gezwungen, getaucht zu fahren. Sie schossen neun Torpedos gegen acht Schiffe (darunter vier Kriegsschiffe) ab, jedoch ohne Erfolg. Sie bekamen die sowjetische Überwasserflotte nicht zu Gesicht, obgleich diese viermal auslief, um die Küsten der Krim und Rumäniens unter Feuer zu nehmen. Bei einem dieser Angriffe lief der Kreuzer «Woroschilow» auf zwei Minen, wurde beschädigt, konnte jedoch zu seinem Stützpunkt zurückkehren.

Das rumänische Boot «Delfinul», das im Dock lag, konnte an den Operationen nicht teilnehmen; es hatte aber am 6. November 1941 südlich von der Krim den sowjetischen Dampfer «Uralles» (1'975 BRT) versenkt.

Im Januar 1943 verlegte der deutsche Admiral sein Hauptquartier von Konstanza nach Simferopol auf der Krim und näherte sich so den Operationsgebieten.

Dann wurden die U-Boote nördlich von Poti und Batum stationiert, ein Boot 30 sm südlich von Tuapse, ein anderes 35 sm südlich von Gelendtschik; da die Deutschen einen Landungsversuch in den Abschnitten von Noworossijsk oder Feodosija erwarteten, sollten die U-Boote den sowjetischen Schiffsverkehr stören und die Landung verhindern. Die Deutschen gingen mit ihren Vermutungen nicht fehl; die Sowjets wollten den Hafen

Noworossijsk wieder nehmen. Es fanden zwei Angriffe der Landstreitkräfte gemeinsam mit Kriegsschiffen statt: der eine, der am 11. Januar 1943 gestartet wurde, misslang, weil die Russen über zu wenig Munition verfügten; der zweite begann am 1. Februar. Die Rote Armee konnte Noworossijsk trotz eines in der Nacht vom 4. zum 5. Februar unternommenen Landungsversuchs von 70 Schiffen im Geleitschutz von 2 Zerstörern und 3 Kanonenbooten nicht nehmen, da die Verbindung zwischen den sowjetischen Landstreitkräften General Petrows und den Schiffen Oktiabrskijs nicht klappte. Dennoch konnten die Russen südwestlich von Noworossijsk einen kleinen Brückenkopf halten, einen Stützpunkt für neue Angriffe. Admiral Oktiabrskij wurde seines Kommandos enthoben und zur Amur-Flottille in den Fernen Osten versetzt; an seine Stelle trat Admiral Wladimirskij. Oktiabrskij sollte am 10. April 1944 wieder den Befehl über die Schwarze-Meer-Flotte erhalten; Wladimirskij konnte sich mit der Armee nicht verständigen: Er wurde mit vermindertem Rang in die Ostsee versetzt, wo er einen Marineverband befehligte, aber kein tatsächliches Kommando mehr ausübte.

Die sowjetischen Einheiten hielten sich beim Landungsversuch in Noworossijsk alle ausserhalb der U-Boot-Abschnitte und waren ausserstande einzugreifen.

Am 14. Februar 1943 torpedierte und versenkte U19 die »Krasny Profintem«, einen sowjetischen Frachter mit 4'648 BRT, südöstlich von Tuapse; am 23. März torpedierte und beschädigte dasselbe U-Boot einen auf 2'000 BRT geschätzten Frachter auf hoher See vor der Gagra-Bucht. Im selben Abschnitt torpedierte und versenkte U 24 am 31. März den Tanker »Sowjetskaja Neft« (8'228 BRT). Am 28. Juni versenkte U 18 die »Leninrad« (1'783 BRT) südlich von Tuapse und beschädigte die »Stalin« (7'000 BRT); am 15. hatte Petersen mit seinem U 24 eine bewaffnete Schaluppe versenkt.

Weitere Torpedos wurden von den U-Booten gegen andere Schiffe abgeschossen wie etwa gegen die »Kreml« (7'660 BRT), die am 5. Mai von U 9 angegriffen wurde. Fast in allen Fällen hatten die mit 4,8-cm-Kanonen ausgerüsteten Kanonenboote, die Wasserbomben warfen, die Kommandanten der »Lochkriecher« daran gehindert, den Erfolg ihrer Angriffe zu prüfen.

DIE; SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE IM SCHWARZEN MEER

Der Zerstörer «Schelesnjakow» entging zwei Angriffen von U 19, und die deutschen U-Boote versenkten kein einziges sowjetisches Kriegsschiff.

Das erste Halbjahr 1943 war enttäuschend für die U-Boote verlaufen. Sie hatten 19 Angriffe geführt und nur zwei Frachter sowie einen Tanker der Sowjets versenkt, und das für eine Gesamtzahl von 276 Tagen auf See, davon zwei Drittel bei Operationen.

Im Juni ermöglichte das Eintreffen der drei neuen «Lochkriecher», U 18, U 20, U 23, den Deutschen, ihre Patrouillenfahrten vor der Ostküste des Schwarzen Meeres zu intensivieren, und die Sowjets bekamen ihre Gefährlichkeit zu spüren.

Im Juli versenkte U 19 die «Woroschilow» (3'908 BRT), U 24 schoss einen Torpedo auf die «Emba» (7'886 BRT) ab und beschädigte sie; mit einem zweiten Torpedo gab es ihr den Gnadenstoss.

Zu Lande kam es, wie an den anderen Fronten, zu einer Umkehrung der Lage.

Nach sechstägigem Ringen gelang es einer durch Kanonenboote und Zerstörer unterstützten sowjetischen Luft-Erd-Offensive, Noworossijsk am 10. September 1943 zurückzuerobern. Am 22. fiel Anapa. Am 9. Oktober war die ganze Halbinsel Taman von deutschen Truppen gesäubert. U 18 sichtete bei Aufklärungsfahrten südlich und nördlich von Tuapse mehrere Züge mit Truppen und Panzern, die nach Norden fuhren. Die See ringsum war frei...

30 Feindfahrten mit 765 Tagen auf See im Jahre 1943, 88.587 zurückgelegte Seemeilen, 79 bei 42 Angriffen abgeschossene Torpedos hatten die Vernichtung von nur 6 Frachtern oder Tankern, einem bewaffneten Fischdampfer, 3 Schuten, 3 kleinen Patrouillenbooten, zusammen 24.850 BRT, und die Beschädigung von 6 Schiffen (etwa 24.000 BRT) zum Ergebnis.

Während der Befreiungskämpfe auf der Krim setzte die 30. deutsche U-Boot-Flottille ihre Patrouillen zwischen Batum und Noworossijsk ohne nennenswerten Erfolg fort. Im Januar 1944 torpedierte U 23 (Kptlt. Rolf Binger-Wahlen) zwei kleine sowjetische Schiffe nördlich von Poti, ohne sie identifizieren zu können. Am 17. Februar torpedierte U 18 (Kptlt. Karl Fleige) einen Frachter mit 1'500 BRT vor Batum und versenkte ihn mög-

licherweise. Am 11. Mai schrieb sich U 9 (Kptlt. Klaus Petersen) den Minenleger «Zascitnik» gut, am 29. versenkte U 23 einen Tanker mit 1‘800 BRT 10 sm südlich von Suchumi.

In den letzten Maitagen erhielten U 18 und U 23 akustische Torpedos vom Typ T 5, eine wirksame Waffe gegen die sowjetischen Kriegsschiffe mit geringem Tiefgang.

Mit diesen Torpedos versenkte U 18 (Kptlt. Rudolf Arendt) ein sowjetisches Kanonenboot 14 sm südwestlich von Tuapse; am Tag darauf versenkte U 23 ein anderes nordwestlich von Poti. Am 19. vernichtete U 29 (Kptlt. Karl Grafen) die «Pestel» (1‘850 BRT) nordöstlich von Trapezunt.

Die kleine Gruppe der deutschen U-Boot-Männer im Schwarzen Meer hatte einen Toten zu beklagen: Am 9. Mai fiel ihr Chef, Kapitänleutnant Rosenbaum, auf der Brücke seines U-Boots bei einem Luftangriff gegen den Hafen Konstanza der Kugel eines Maschinengewehrs zum Opfer.

Klaus Petersen trat an seine Stelle, und Landt-Hagen übernahm das Kommando von U 24. Kurz darauf lief Landt-Hagen nach Poti und Batum aus, erzielte jedoch keinen Erfolg, da die sowjetischen Schiffe in kleinen Geleitzügen an der stark gesicherten Küste entlangfuhren.

Ende der 30. U-Boot-Flottille im Schwarzen Meer

Die Ereignisse überstürzten sich. Während Grossadmiral Dönitz am 20. August verkündete, dass die alten «Lochkriecher» durch moderne Boote – die U-Boote vom Typ XXIII – ersetzt würden, überschritten die Sowjetarmeen den Dnjestr. An demselben 20. August bombardierten etwa 200 Flugzeuge der Sowjetmarine Konstanza, zerstörten die Anlagen und mehrere Schiffe: U 9 wurde versenkt, U 18 schwer beschädigt, U 19 und U 24 leicht getroffen. Das war das Ende!

24. August. Rumänien erklärt Deutschland den Krieg, und Hitler lässt als Vergeltung den Königspalast mit Bomben belegen.

17. 00 Uhr. Die Sowjets nehmen Ismail an der Donau, 90 Kilometer von Konstanza, wo die Rumänen die Deutschen angreifen. Admiral Brinkmann erteilt Petersen Befehl zur Versenkung von U 18 und U 24; dieser

DIE SOWJETISCHEN UNTERSEEBOOTE IM SCHWARZEN MEER

Befehl wird sofort ausgeführt. Brinkmann erteilt an die drei anderen auf Patrouille befindlichen Boote per Funk die Order, dem Feind grösstmöglichen Schaden zuzufügen, dann die türkische Küste anzulaufen und sich selbst zu versenken.

U 19 konnte auslaufen, es patrouilliert vor Konstanza. U 20 kreuzt östlich von Sulina, U 23 westlich von Sewastopol.

Admiral Brinkmann verlässt Konstanza im PKW. Er trifft am nächsten Tag um 13.20 Uhr in Varna ein.

30. August. U 23 erscheint, von Sewastopol kommend, vor Konstanza, das von den Sowjets besetzt ist; mehrere ihrer Schiffe liegen im Hafen.

1. September. 02.30 Uhr. U 23 dringt in den Hafen ein und schießt drei Torpedos auf die am Kai liegenden Schiffe ab; einer beschädigt den Tanker «Oitus» (2'686 BRT), der zweite trifft auf die «Regele Ferdinand» (etwa 6'000 BRT), der dritte detoniert am Kai.

2. September. 05.22 Uhr. Das letzte sowjetische Kriegsschiff, das den U-Booten zum Opfer fällt, der Minenleger «Wsryw» (441 BRT), wird von U 19 (Kptlt. Willy Ohlenburg) vor Konstanza torpediert und versenkt.

9. September. Die letzten drei U-Boote der 30. Flottille fahren im Bosphorus ein. Sie werden von ihren Besatzungen versenkt, diese werden interniert. So endet die Odyssee der deutschen «Lochkriecher» im Schwarzen Meer.

Die 30. Flottille versenkte in vier Kriegsjahren 28.000 BRT, darunter 2 sowjetische Patrouillenboote, und beschädigte 31.000 BRT.

U-BOOTE STELLEN EINE VERBINDUNG ZWISCHEN EUROPA UND DEM FERNEN OSTEN HER

Sofort nach Eröffnung der Feindseligkeiten zwischen Japan und den USA zog Hitler die Herstellung einer Verbindung mit seinem neuen Verbündeten in Erwägung. Nun war aber auf dem Landweg keine Verbindung möglich, da Deutschland von Japan durch das riesige Staatsgebiet der UdSSR getrennt war.

Zu Beginn des Krieges waren alle deutschen Handelsschiffe heimgekehrt oder sie rosteten auf dem Meeresgrund. Für die Fortsetzung des Krieges wurden Gummi, Zinn, Tungsten, Wolfram und Chinin gebraucht, und die Engländer errichteten mit ihren Überwasserschiffen und ihren Flugzeugen eine Gegenblockade, die den Deutschen den Zugang zu diesen Produkten, an denen der Ferne Osten so reich war, verwehrte.

Die Deutschen hatten im Austausch dafür Präzisionswerkzeuge für die japanischen U-Boote anzubieten.

Die U-Boote allein konnten ohne allzu grosse Risiken Afrika umfahren und die 15.000 Seemeilen zurücklegen, die die französischen Atlantikhäfen von den japanischen Stützpunkten trennten. Diese Route hatte Admiral Rostscheswenskij vor seiner Niederlage vom 27. Mai 1904 vor Tsushima genommen. Die U-Boote mussten den Golf von Biskaya durchqueren, den unangenehmen Äquator überstehen, das Kap der Guten Hoffnung umfahren und schliesslich den Indischen Ozean hinter sich bringen – eine lange, gefährliche Reise, reich an Havariengefahr, vor allem durch die häufigen Stürme südlich des Kaps der Guten Hoffnung, von Begegnungen und Kämpfen mit dem Feind ganz abgesehen.

Vorher mussten Probleme der Versorgung mit Treib- und Schmieröl im Atlantik und im Indischen Ozean gelöst werden.

Im Dezember 1942 meldete Vizeadmiral Paul H. Wencker, der deutsche Marineattaché in Tokio, der diese Operationen mit dem japanischen Admiral Miwa zu koordinieren hatte, nach Berlin, dass die Japaner die Häfen Penang oder Sabang als Stützpunkte für die im Indischen Ozean operierenden U-Boote vorschlugen.

Dönitz wollte den Monsunregen abwarten und dann die grossen U-Boote vom Typ IX D 2 für diese Aufgabe einsetzen.

Die Versorgung auf See würde durch die neuen Tanker vom Typ XIV und durch zwei noch im Indischen Ozean schwimmende Überwasserschiffe, die «Brake» und die «Charlotte Schliemann», besorgt werden.

Im Jahre 1942 hatten U-Boote im Kanal von Mozambique operiert und dort alliierte Frachter versenkt. Nach Dönitz' Ansicht sollte gleichzeitig mit der Verbindung Deutschland-Japan eine Offensive der deutschen und japanischen U-Boote an diesem verwundbaren Punkt einsetzen, da die Alliierten den Golf von Biskaya und sogar den Atlantik für die U-Boote immer unzugänglicher machten. Vor Errichtung eines Stützpunktes in Penang war es notwendig, Ersatzteile, Treib- und Schmieröl und sogar Lebensmittel dorthin zu schicken, da die Deutschen als kräftige Esser sich mit der leichten japanischen Nahrung nicht abfinden konnten.

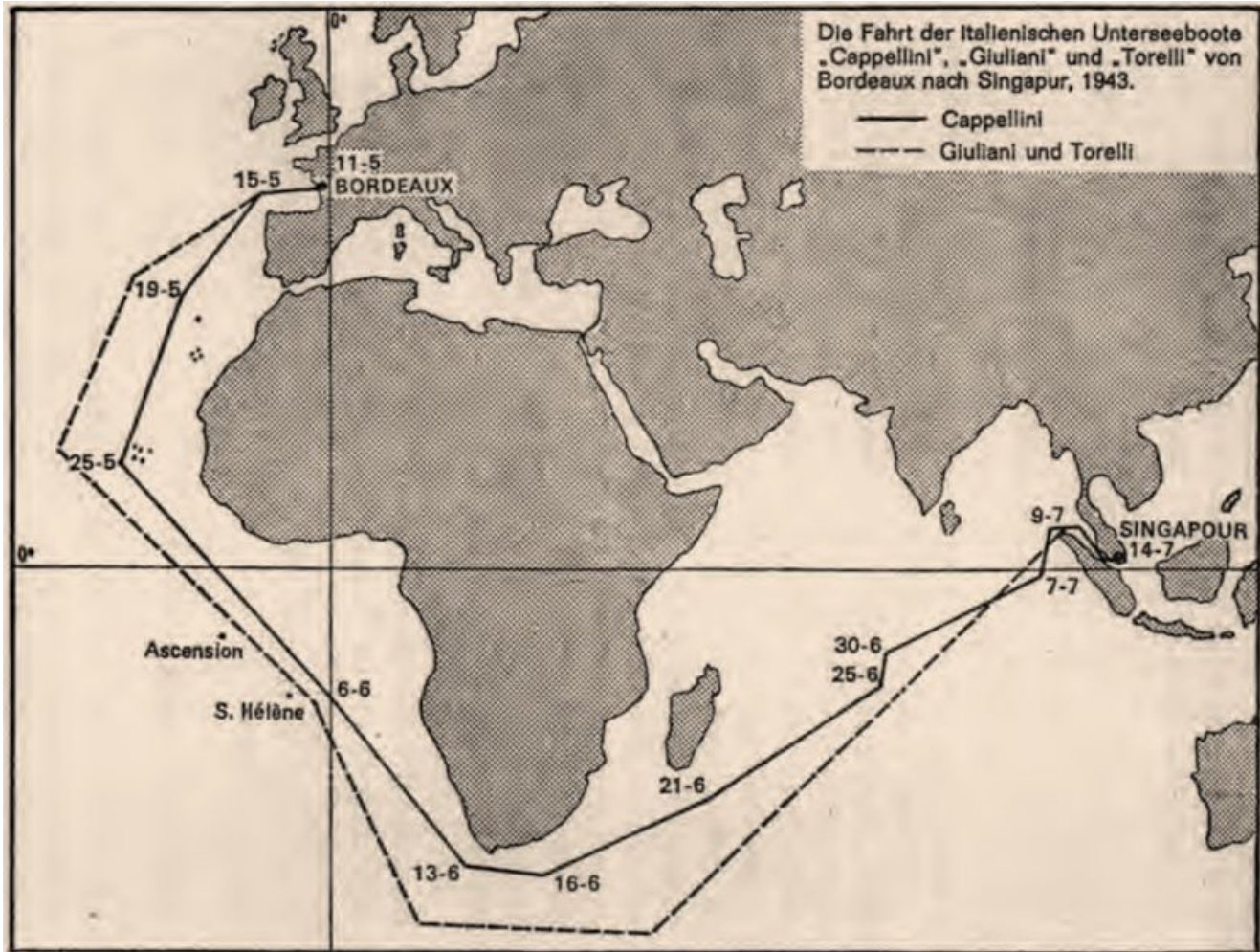
Die italienischen U-Boote

Bei der Konferenz vom 8. Februar 1943 in Berlin wurde die Frage der für die Fortsetzung des Krieges notwendigen Rohstoffe eingehend erörtert; «Man muss Tauchboote entsenden», sagte Dönitz. «Nun sind ja die italienischen Boote grösser als die unseren. Die feindliche Handelsschiffstonnage, die sie im Atlantik versenken, ist geringer als der Erfolg unserer U-Boote. Warum sollten wir sie nicht ersuchen, ihre Boote als Frachter auszustatten? Sie könnten nach Japan fahren, Material für die Japaner befördern und mit Produkten, die wir so dringend brauchen, zurückkommen.»

Nachdem Hitler sich mit dem Vorschlag einverstanden erklärt hatte, übermittelte der deutsche Admiral am 12. März dieses Ersuchen an den Kommandanten des italienischen Stützpunkts in Bordeaux, BETASOM.

Die Fahrt der italienischen Unterseeboote
„Cappellini“, „Giuliani“ und „Torelli“ von
Bordeaux nach Singapur, 1943.

— Cappellini
- - - Giuliani und Torelli



Kapitän zur See Enzo Grossi gab es unverzüglich an den Stabschef der italienischen Marine weiter. Zwischen dem 15. und dem 17. März fanden Beratungen der Deutschen mit den Italienern statt; man wollte keine Zeit verlieren. Es kam zum Abschluss eines Vertrags: Die Deutschen versprachen den Italienern, ihnen einige im Bauprogramm 1944 vorgesehene U-Boote abzutreten. Inzwischen würden neun U-Boote der Type VII c von der italienischen Marine übernommen werden¹.

Als Gegenleistung würde BETASOM unverzüglich 9 Unterseeboote umbauen, damit der Transport einer möglichst grossen Warenmenge von-statten gehen konnte, und zwar wurden dazu die Boote «Archimede», «Leonardo da Vinci», «Cagni», «Cappellini», «Tazzoli», «Barbarigo», «Finzi», «Bagnolini» und «Torelli» bestimmt.

Da «Archimede» am 15. April 1943 und «Da Vinci» am 23. Mai versenkt wurden, blieben 7 Unterseeboote übrig.

Von Ende April bis Ende Juli wurden die Boote umgebaut: man entfernte Torpedos, Munition und Kampfsehrohre. Die Kommandanten betrachteten dies mit Besorgnis und gaben auch die Schwierigkeiten beim Tauchen zu bedenken, sobald das überlastete Unterseeboot angegriffen wurde. Die Erhaltung des Trimmings war ebenfalls ein schwer lösbares Problem; im Gebiet des Kaps der Guten Hoffnung kam es häufig zu heftigen Stürmen, und die See war überaus bewegt.

Die italienische Regierung nahm einen wegen der Weigerung der Japaner fallengelassenen Gedanken wieder auf und suchte um die Ermächtigung an, in Singapur einen kleinen italienischen Stützpunkt mit einem Werkstattschiff, dem Kolonialtender «Eritrea» (Kptlt. Marino Iannucci), der seit Beginn der Feindseligkeiten dort lag, zu errichten.

Die ersten Gruppen laufen aus

Am 11., 16. und 23. Mai liefen nacheinander die «Cappellini» (Kkpt. Walter Anconi), die «Tazzoli» (Kkpt. Giuseppe Gaito) und die «Giuliani» (Kkpt. Mario Tei) von Bordeaux aus.

Sie waren mit Material und Waren vollgepfropft: Aluminiumbarren, Quecksilber, Edelstahlbarren, Ersatzteile für Maschinen, optische Instru-

mente; ausserdem musste jedes Boot einige deutsche und italienische Techniker und Offiziere als Passagiere mitnehmen.

Die Unterseebotte sollten unterhalb ihrer Sicherheitsgrenze fahren; man musste Risiken eingehen, wenn man ein Höchstmass an Waren und Brennstoff transportieren wollte. Man hatte überall Ölbehälter verstaut und sogar in die Torpedorohre Kanister gezwängt. Für die Verteidigung gab es zwei 13,2-Maschinengewehre!

Die «Cappellini» lief als erste aus, sie war so vollbeladen, dass bei Überwasserfahrt nur das Vorderteil des Unterseeboots und das Oberteil des Turms aus dem Wasser ragten.

Kurz nach dem Auslaufen stellte Kommandant Anconi fest, dass der Brennstoffverbrauch, wahrscheinlich wegen der Überlastung des Bootes, grösser war als vorgesehen, und änderte den Kurs. Er nahm, auf die Gefahr hin, von den feindlichen Flugzeugen oder Zerstörern gesichtet zu werden, die kürzere Route entlang der afrikanischen Küste, wie die britischen Geleitzüge.

Die «Cappellini» wurde im Golf von Biskaya und auf der Höhe von Lissabon von feindlichen Flugzeugen angegriffen, konnte jedoch tauchen und entkommen. Die Deutschen hatten sie mit einem «Metox» ausgerüstet, das ihr aber anscheinend nicht von Nutzen war.

Am 6. Juni kam die «Cappellini» ostwärts von Sankt Helena vorbei, am 12. umfuhr sie das Kap der Guten Hoffnung in 40 Seemeilen Entfernung, während sie sich 300 Seemeilen weiter südlich hätte halten sollen ... Wahrscheinlich verhinderte es das stürmische Wetter, dass sie keine unangenehmen Begegnungen hatte.

Kommandant Anconi schreibt in seinem Bericht: «Die See war ausserordentlich stürmisch und trieb uns zum Indischen Ozean. Das ganze Achterdeck, einschliesslich des Steuerbord-Auspuffrohrs, wurde von den Wellen fortgerissen. Die Männer, gesichert durch ständig von der See überspülte Taue, arbeiteten fieberhaft daran, die Platten der Aussenhülle zu befestigen, da die Gefahr bestand, dass sie die durch die Wellen verursachten Risse vergrösserten und sie auf den Druckkörper übertrugen. Dann wurde der Sturm noch heftiger, und der Wellengang war kaum noch zu ertragen. Unaufhörlich brachen sich die Wassermassen am Rand des Turmaufbaus und überfluteten das Turmluk, die einzige Luftansaugmöglichkeit für die Motoren, überschwemmten die Zentrale oder die Lenzpumpe, die auch als

Trimpumpe diente. Wir konnten uns des immer neu einströmenden Wassers nicht mehr erwehren. Der mühselige Kampf dauerte länger als eine Woche. Die Havarien wurden repariert, so gut es ging, wir fuhren abwechselnd getaucht und über Wasser. In 80 Meter Tiefe rollten wir nach beiden Seiten um 10 Grad. Die Tauch- und Auftauchmanöver waren sehr schwierig und gefährlich, da die Batterien wegen der starken Schlagseite Säure verloren ... Und das alles in 6'000 Seemeilen Entfernung vom Ausgangshafen und vom Ankunftsziel, wobei wir wussten, dass wir nur auf unsere eigene Kraft und Gottes Hilfe zählen konnten ..?»

Am 20. Juni traf die «Cappellini» im Indischen Ozean wieder auf schönes Wetter. Am 9. Juli erreichte sie endlich Sabang, wo sie von der «Eritrea» Brennstoff aufnehmen konnte. Am 10. Juli lagen die beiden Schiffe im Hafen von Singapur.

Die «Cappellini» hatte 59 Tage gebraucht, um diese gewaltige Reise durchzuführen. Sie stand stets in Funkverbindung, zuerst mit BETASOM, dann mit der «Eritrea». Nachdem sie das für die Japaner bestimmte Material unverzüglich ausgeladen hatte, ging die «Cappellini» ins Dock. Die Reparaturen wurden eilig durchgeführt, dann belud man das Unterseeboot mit 150 Tonnen Rohgummi, 100 Tonnen Zinnbaren, 50 Tonnen Tungsten in Säcken, Opium und Chinin.

Ende August verliess die «Cappellini», vollgeladen bis zu den Lukendeckeln, immer noch begleitet von der «Eritrea», Singapur mit Kurs nach Sabang. Dort traf sie am 6. September ein. Nichts von den wertvollen, für die Deutschen bestimmten Waren sollte nach Europa gelangen; da der am 3. September von den Italienern unterzeichnete Waffenstillstand ihre Kampfhandlungen beendete, bemächtigten sich die Japaner am 8. November der «Cappellini», nahmen ihre ehemaligen Verbündeten gefangen und übergaben sie später den Deutschen.

Die «Giuliani» und die «Tazzoli»

«Giuliani» und «Tazzoli» hatten am 16. Mai Bordeaux mit einer gewichtigen Ladung für die Japaner verlassen. Am 17. kehrte die «Tazzoli» infolge eines auf See nicht reparablen Schadens an der Ruderanlage wieder in den

Hafen zurück. Nach der Reparatur konnte sie am 23. wieder auslaufen. Am 3. Juni wurde sie 120 Seemeilen nordwestlich von Madeira bei stark bedecktem Himmel von einem feindlichen viermotorigen Flugzeug – es besass Radar – angegriffen. Die «Tazzoli» verteidigte sich mit Maschinengewehrfeuer, tauchte und entkam.

Am 17. Juni wartete die «Giuliani» 300 Seemeilen ostwärts von Sankt Helena, wo BETASOM einen Treffpunkt für die beiden Unterseeboote vereinbart hatte, vergeblich auf die «Tazzoli».

Am 28. Juli traf die «Giuliani» in Sabang ein, wo sie die «Eritrea» antraf. Am 1. August war man in Singapur. Die «Giuliani» wurde unter den gleichen Umständen wie die «Cappellini» von den Japanern in Besitz genommen. Die «Tazzoli» schwieg noch immer – man hoffte, es handle sich um einen Ausfall der Funkanlage – und wurde offiziell als zwischen 17. Mai und 23. August «unter unbekanntem Umständen» verloren erklärt.

Die «Torelli»

Die «Torelli» hatte ausser Edelstahlbarren Lafetten für 2,0-cm-MGs und eine Fliegerbombe von 500 Kilogramm, ein neues Modell, geladen. Auf der Höhe von Sankt Helena zwang sie der Angriff einer leichten britischen Einheit, die Route zu verlängern. Ergebnis: Brennstoffknappheit im Indischen Ozean. Nach einem ersten verfehlten Zusammentreffen mit einem deutschen U-Boot, das ihr Treiböl bringen sollte, gelang es BETASOM, ein zweites zu organisieren; die «Torelli» konnte nachtanken, ihren Marsch fortsetzen und am 26. August Sabang erreichen. Auch dieses dritte Unterseeboot fiel am 8. September 1943 in japanische Hände.

Die «Cagni»

Die «Ammiraglio Cagni», ein grosses Unterseeboot mit 1'703 Tonnen (2'164 Tonnen getaucht), war für ein Boot dieser Gattung stark bestückt: zwei 10,0/4,7 Kanonen, vier 13,27-MGs und 14 Torpedorohre 45,0 cm. Geschwindigkeit: 17 kn. Am 1. April 1942 in Dienst gestellt, zeichnete es sich durch Torpedierungen englischer Schiffe aus; es hatte bereits eine er-

ste Fahrt in den Südatlantik durchgeführt. Im Kapgebiet hatte es den englischen Frachter «Dacomba» (3'845 BRT) und ein griechisches Handelsschiff versenkt, war jedoch wegen Treibölmangels nicht über das Kap der Guten Hoffnung hinausgefahren. Die Einsatzfahrt hatte 136 Tage gedauert; das Boot kehrte am 20. Februar 1943 nach Bordeaux zurück, an eben jenem Tag, an dem Dönitz Hitler ersuchte, die italienischen Boote als Transporter zu verwenden.

Am 15. Juni 1943 lief die «Cagni» unter Befehl von Korvettenkapitän Giuseppe Rosselli Lorenzini von Le Verdon aus. Sie hatte Auftrag, bei ihrem Marsch nach Japan, der ohne Ladung durchgeführt wurde, alliierte Schiffe zu versenken. Sie sollte bei der Insel Mauritius von dem Deutschen «Brake» Nachschub erhalten, dann Singapur anlaufen und eine Ladung Zinn und Gummi für den Rückmarsch aufnehmen.

Rosselli Lorenzini befand sich am 25. Juli 48 Seemeilen Westsüdwest von Freetown, als er ein grosses britisches Passagierschiff mit einem Geleitzug von 6 Zerstörern sichtete. Es war der Hilfskreuzer «Asturias» (22.048 BRT). Lorenzini griff ihn mit Torpedos an und konnte einen ans Ziel bringen. «Asturias» wurde schwer beschädigt, konnte jedoch im Schlepptau nach Freetown gebracht werden.

Nach Überschreitung des Äquators am 22. August erreichte die «Cagni» am 28. den Indischen Ozean. Südlich der Insel Mauritius erhielt Lorenzini, der zu dem mit der «Brake» verabredeten Treffpunkt unterwegs war, einen Funkpruch von BETASOM, der ihn von dem Waffenstillstand in Kenntnis setzte und ihn aufforderte, nach Singapur zu laufen. Dieser Hafen war noch 2'800 Seemeilen entfernt, und der italienische Kapitän entschloss sich eigenmächtig, in den britischen Hafen Durban zu fahren. Dort langte er am 20. September ein. Die «Cagni» nahm den Rückweg durch den Suezkanal und kam am 27. Januar 1944 nach Tarent.

Die anderen Unterseeboote, die für den Fernen Osten bestimmt und umgebaut worden waren, hatten kaum mehr Glück.

Die «Barbarigo» war am 15. Juni mit der «Cagni» und der «Tarelli» ausgelaufen. Nachdem sie sich am 24. Juni von den beiden Unterseebooten getrennt hatte, schwiegen ihre Funkanlagen. Man hörte nie wieder von ihr.

Dann blieben noch die «Bagnoli» und die «Finzi» übrig. Ihr Umbau wurde Ende Juli 1943 durchgeführt, und sie wurden Anfang Juli nach Le Verdon geschickt. Tag für Tag gab es Schwierigkeiten zwischen Deutschen und Italienern. Die Deutschen hatten kein Vertrauen mehr und hinderten die beiden Unterseeboote am Auslaufen. Beim Waffenstillstand konnten sie sie beschlagnahmen.

So erreichten von den fünf von Bordeaux ausgelaufenen Booten nur drei – die «Cappellini», die «Giuliani», die «Torelli» – Singapur. Keines kam wieder.

Den Japanern war die Lieferung von 355 Tonnen Kriegsmaterial zugute gekommen, 55 Prozent des auf den fünf Unterseebooten verladene Materials. Die Deutschen gelangten nie in Besitz der 377 Tonnen Gummi, der 184 Tonnen Zinn und der anderen Rohstoffe, die für sie bestimmt waren.

Die Fahrt der italienischen Unterseeboote in den Fernen Osten war ihr letzter Kriegseinsatz. Sie zeigten Erfahrung, Mut und Zähigkeit, erreichten jedoch nicht das Ziel, das ihnen Hitler und Admiral Dönitz bei der Konferenz vom 20. Februar 1943 gesetzt hatten: die Lieferung von Gummi und Mangelmetallen an das in die Enge getriebene Deutsche Reich.

Die Japaner erhalten zwei U-Boote

Im April und Mai gab es in Berlin wiederholt Besprechungen zwischen den Japanern und Deutschen beziehungsweise ihren Vertretern, Botschafter Oshima, Admiral Naokuni Nomura und Aussenminister von Ribbentrop sowie den Admirälen Dönitz, Godt und Meisel.

Die Deutschen verfolgten zwei Ziele: Sie wollten erreichen, dass ihre von den neuen U-Boot-Kreuzern IX D 2 durchgeführte Offensive durch die japanischen Unterseeboote unterstützt wurde, und strebten die Lieferung fehlender Rohstoffe an.

Die Japaner, die sich der Überlegenheit der deutschen Ausrüstung bewusst waren, forderten dafür Lieferung von Metox, Sehrohrokularen, Maschinengewehren und vor allem eines bestimmten Daimler-Benz-Motors von 3'000 PS mit Innenverbrennung. Hitler bot ihnen zwei U-Boote an, jedoch ohne Besatzung. Es war Sache der Japaner, die U-Boot-Leute nach

Europa zu bringen, die sie bemannen sollten. Die Verhandlungen wurden zwischen zwei Dinern, zwei Empfängen fortgesetzt; die Japaner wurden nach Berchtesgaden eingeladen, wo Ribbentrop Nomura eingehend über die Möglichkeiten des Serienbaus von U-Booten in Japan befragte. Den Japanern wäre es lieber gewesen, wenn die Deutschen die Unterseeboote selbst hergestellt und ihnen dann geliefert hätten. Die Bombenangriffe in Deutschland wurden zu heftig, um eine solche Lösung annehmbar zu machen. Endlich beschloss man, dass ein einziges Unterseeboot, U 511, befehligt von Kapitänleutnant Schneewind, einem ausgezeichneten, siebenundzwanzigjährigen Offizier, mit einer deutschen Besatzung auslaufen und den Japanern geliefert werden solle; U 1224³ würde dagegen eine japanische Besatzung erhalten, die mit einem ihrer eigenen Boote, mit doppelter Besatzung, aus dem Fernen Osten herüberkommen würde.

Admiral Naokuni Nomura und der Arzt Sudschita sollten an Bord von U 511 nach Japan zurückkehren. Bei einem Empfang in Berchtesgaden wunderte sich Hitler, dass ein achtundfünfzigjähriger Admiral den Atlantik und den Indischen Ozean an Bord eines so kleinen Bootes überqueren wollte. Admiral Nomura verabschiedete sich in Berlin von Dönitz und General Keitel und nahm am 8. Mai 1943 den Zug nach Lorient. Dort traf er am nächsten Morgen ein, in einer von alliierten Bomben zerstörten Stadt. U 511⁴ lag in einem Betonbunker, vollgeladen mit Kriegsmaterial. Sogar der 3'000-PS-Motor, den Nomura verlangt hatte, war darunter! Nach einer letzten Feier, bei der die Nationalhymnen gespielt wurden, lief U 511 aus.

Sofort nach Verlassen des Hafens liess Kapitänleutnant Schneewind tauchen. U 511 tauchte nur selten auf, um seine Batterien nachzuladen und die Luft im Boot zu erneuern, während es sich von den französischen Küsten entfernte. Es lief sogar nachts unter Wasser, und die Japaner fanden die Zeit lang.

«Ich kann nicht leugnen, dass ich, ehe wir mitten im Atlantik waren, wo die feindlichen Angriffe viel weniger häufig vorkamen, mehr tot als lebendig war», schreibt Admiral Nomura, der sich damit Mut zusprach, dass er sich das noch viel weniger beneidenswerte Schicksal eines gewissen Takamori Saigo vor Augen hielt, der in seiner Verbannung auf der Insel Oshima

gezwungen wurde, so lange am selben Platz in seinem Gefängnis sitzen zu bleiben, bis in seinem *tatami* ein Loch war!

Schneewind begegnete mehreren alliierten Geleitzügen; er wich ihnen aus, ohne zum Angriff überzugehen. Über Funk trafen schlechte Nachrichten ein: Admiral Yamamoto unter geheimnisvollen Umständen einem Flugzeugunglück zum Opfer gefallen⁵; Landung der Alliierten auf Sizilien und Beginn der Invasion in Italien.

Am 23. Mai wurde U 511 von einem Versorgungs-U-Boot aufgetankt. Am 25. überschritt es den Äquator; das bot Gelegenheit zu einer Feier, der «Äquatortaufe». Dann wohnte der japanische Admiral einer für ihn überraschenden Zeremonie bei, die in Japan unvorstellbar war. Der U-Boot-Kommandant verheiratete einen seiner Matrosen per Funk mit einer jungen Frau, die sich gleichzeitig in einer kleinen Kirche in Deutschland befand.

Das Kap der Guten Hoffnung wurde am 10. Juni bei starkem Seegang und Gegenwind weit im Süden, 500 Seemeilen von der Küste in dem stürmischen Gebiet, das als *Roaring Forties* bekannt ist, umfahren. «Im Indischen Ozean rollte unser Boot so heftig, dass ich oft aus meiner Kojе zu Boden fiel. Ich hatte dieses Meer häufig durchfahren, jedoch an Bord von Schiffen mit mehr als 20.000 BRT, und nie war mir die Schiffsgeschwindigkeit zu gering erschienen. Diesmal fuhr ich auf einem Tauchboot mit 750 Tonnen, dessen Tempo durch den Seegang stark beeinträchtigt wurde. Ich konnte nicht umhin, mich zu fragen, ob unser U 511 jemals sein Ziel erreichen würde», schreibt Admiral Nomura.

Am 25. Juni lief das U-Boot wieder nach Norden und passierte die Insel Madagaskar im Osten. Am 9. versenkte es das amerikanische Passagierschiff «Samuel Heintzelmann». Im weiteren Verlauf der Fahrt gab es nur einen Zwischenfall: man traf noch ein Passagierschiff, das gleichfalls versenkt wurde. Am 15. Juli konnte der japanische Admiral vor Penang endlich an Bord der «Furutaka» gehen und dort eine japanische Mahlzeit geniessen, gefolgt von einem löblichen *furo* (Bad) mit 43 Grad.

Die Überfahrt hatte 69 Tage gedauert. Ein Telegramm informierte den Admiral von der Verleihung des Eisernen Kreuzes.

Was wurde aus U 511? Mitte August traf es im Stützpunkt Kure ein, das Material wurde entladen; dann wurde das Boot eingehend untersucht und besichtigt. Die deutsche Besatzung wurde durch japanische Seeleute ersetzt. Generalingenieur Fukuda studierte an der Spitze einer Kommission von Technikern die Einzelheiten des U-Bootes. Sie kamen zu dem Schluss, dass der Bau eines solchen Bootes, auch in Einzelherstellung, für Japan unmöglich sei. Es fehlte an den Metallen und Präzisionswerkzeugen. Andererseits fügten die feindlichen Asdics und Radars den Unterseebooten schwere Verluste zu, und man fand, dass U 511 nicht über ausreichende Geschwindigkeit bei Tauchfahrt verfügte, um dem Feind zu entgehen. Nomura hatte in Berlin von neuen U-Boot-Typen gehört, die von den Deutschen geplant wurden, grösser waren und über höhere Geschwindigkeit bei Tauchfahrt verfügten. Sollte man nicht besser auf diese Boote warten?⁶

U 511 beendete seine Laufbahn als Schulschiff für die japanischen U-Boot-Leute. «Nach erfüllter Mission wurde U 511, das Japan von Deutschland zum Geschenk erhalten hatte, um das tragische Schicksal unserer eigenen Unterseeboote zu teilen, sofort nach Kriegsende vor Tosa auf offener See versenkt», schreibt Admiral Nomura.

Die japanischen U-Boote im Atlantik

Nach der Operation gegen Diego Suarez am 31. Mai 1942 kehrte I 30 (Fregattenkapitän S. Endo) weder nach Japan noch zu seinem Stützpunkt Penang zurück; es setzte seinen Marsch zum Kap der Guten Hoffnung fort und liess sich durch die «Hokoku Maru» und die «Aikoku Maru», mit Torpedorohren ausgerüstete Hilfskreuzer, die im Kanal von Mozambique operierten, versorgen. Das Unterseeboot traf auf der Höhe des Kaps sehr stürmisches Wetter, rollte und schlingerte stundenlang und kam nur mühsam durch. Endo sah im Turm nur strömendes Wasser auf dem dicken Schutzglas. Bei jeder Sturzwelle drang Wasser ein, lief ins Bootsinnere. Zahlreiche Männer waren seekrank ...

Am 2. August 1942 erreichte I 30 den Golf von Biskaya, am 5. traf es in Lorient ein. Das U-Boot sollte nur einige Tage in diesem Hafen bleiben,

lange genug, um Kriegsmaterial zu laden, den Orden an den Kommandanten zu übergeben und die Mannschaft zu feiern; dann fuhr es wieder ab.

Im Oktober machte es in Singapur fest. Als das Unterseeboot aus diesem Hafen mit Kurs nach Kure auslief, berührte es, über Wasser fahrend, eine britische Mine und flog in die Luft; das gesamte deutsche Material versank mit dem Boot, ein Teil der Besatzung jedoch wurde gerettet.

Von drei ähnlichen Versuchen nahmen zwei ein tragisches Ende:

Im Juli 1943 verliess I 8 (Kapitän zur See Shindji Uchino) Penang, begleitet von I 10, das es nach Durchquerung des Indischen Ozeans mit Brennstoff versorgen und das dann heimkehren sollte. Es gab viele Menschen an Bord des U-Bootes, da es eine vollständige Besatzung unter dem Kommando von Fregattenkapitän Norida nach Europa beförderte, die ein zweites deutsches U-Boot, U 1224, das zukünftige RO 501 – ebenfalls ein Geschenk –, in Besitz nehmen sollte. Das Wetter 300 Seemeilen südlich vom Kap war immer noch abscheulich, 10 Tage rang man mit der tobenden See. Alles an Deck wurde beschädigt, zerschlagen, von der Tür des Flugzeugschuppens bis zur Turm Verglasung, die doch im Vergleich zu der auf deutschen U-Booten genügend hoch über Wasser lag.

Südlich der Azoren traf I 8 mit einem deutschen U-Boot zusammen – die Begegnung war vereinbart worden. Die Deutschen kamen an Bord und montierten einen Radardetektor auf dem japanischen Boot.

Begleitet von einer deutschen Eskorte, die mit I 8 im Golf von Biskaya Zusammentreffen sollte, kam das Unterseeboot nach 61 Reisetagen nach Brest und fuhr in die Betonbunker ein, zum grossen Erstaunen der Japaner, die nie daran gedacht hatten, dass man Unterseeboote mit Schutzdecken von 6 Meter dickem Eisenbeton sichern könne. In Japan gab es nichts, absolut nichts zum Schutz gegen Bombardements aus der Luft. Ein nagelneues deutsches U-Boot erwartete sie. Die Japaner waren voll Bewunderung für die Installationen des Bootes, das kleiner, rassiger war als das ihre, über die ausgezeichnete deutsche Organisation an Land und die Bequemlichkeit, über die die Mannschaften bei ihrer Rückkehr von Patrouillenfahrten verfügten.

I 8 wurde mit Torpedorohrsätzen, Vierlings-MGs, Torpedoantriebsmaschinen, Chronometern sowie Metox beladen und lief Mitte September aus. An Bord befanden sich 12 Deutsche, Marineoffiziere, Radar- und Horchgerätfachleute, ein Armeekommandant und 4 Zivilisten.

Im Südatlantik, am Äquator, sendete das Unterseeboot einen verschlüsselten Funkspruch, um den Deutschen anzuzeigen, wo es sich befand. Diese Funkmeldung wurde anscheinend von den Engländern aufgefangen, und I 8 erlebte südlich des Kaps einen Flugzeugangriff, dem es mit knapper Not entkam. Nach weiterer stürmischer Fahrt kehrte das Boot, nachdem es 30.000 Seemeilen zurückgelegt hatte, wohlbehalten nach Japan zurück. Die Rückfahrt hatte 64 Tage gedauert.

Das Geschenk der Deutschen, RO 501, verliess Brest nach Ausbildung der japanischen Besatzung. Es stand unter dem Befehl von Fregattenkapitän Norida. Am 13. Mai 1944 begegnete es einem amerikanischen Begleitzerstörer, der «Francis M. Robinson» (Kpt. z. See J.E. Johansen), nördlich der Kapverdischen Inseln. Es wurde auf 825 Yard Entfernung auf dem Radar gesichtet und durch *hedgehogs*¹ versenkt. J.E. Johansen sandte darauf einen ebenso lakonischen wie bezeichnenden Funkspruch: «*Heard sub sank same*⁸».

Am 11. November 1943 lief I 34 von Singapur mit einer Ladung Gummi, Mangelmetallen und Chinin aus. Es wurde bereits am 12. bei Überwasserfahrt vor Penang von dem Unterseeboot HMS «Taurus» versenkt. Dieses britische Boot war das erste, das in die unter japanischer Herrschaft gefallenen Gewässer zurückkehrte.

I 52 (Fregattenkapitän K. Uno) war das letzte japanische Unterseeboot, das die französische Küste zu erreichen versuchte. Es wurde am 24. Juni 1944 westlich von Kap Verde von einem Flugzeug des USS «Bogue» (Kommandant G.E. Short) versenkt.

Die U-Boote im Indischen Ozean

Anfang April 1943 durchquerte das U-Boot U 180 den Atlantik in südlicher Richtung und passierte das Kap der Guten Hoffnung. Es sollte am 28. April 400 Meilen südwestlich von Madagaskar mit I 29 (Fregattenkapitän T. Ki-

nashi) Zusammentreffen. An Bord befand sich Chandra Bose⁹, der Führer der indischen Unabhängigkeitsbewegung. Die Japaner nahmen den politischen Agitator an Bord und brachten ihn nach Penang. I 29 hatte dagegen dem U-Boot einen japanischen Offizier übergeben, der nach Deutschland wollte.

Der Schiffsverkehr zwischen dem Kap, Ceylon und Aden war beträchtlich. Die Engländer verloren im Juni 1943 12 Schiffe (67.929 BRT), von denen zwei Opfer des Hilfskreuzers «Michel» waren, die übrigen wurden von U-Booten versenkt.

Die Verlustbilanz der Alliierten im Juli betrug 17 Schiffe (97.214 BRT), die fast alle von U-Booten versenkt wurden. Admiral Somerville, der nur über eine kleine, schlecht zusammengestellte Flotte in Colombo verfügte (das alte Schlachtschiff «Ramillies», 9 Kreuzer, darunter nur vier neuere, sowie im Oktober den Geleitträger «Battier»), konnte nur wenige Geleitzüge organisieren. Viele Schiffe fuhren ohne Geleitschutz.

Die Flugzeuge der *Royal Indian Navy* bemühten sich, den Handelsschiffen an den Küsten Indiens und des Persischen Golfs Schutz aus der Luft zu geben, während die *RAF* (Gruppe 222) unter dem Befehl von *Air Vice-Marshal* A. Lees von Colombo aus an der U-Boot-Jagd teilnahm. Im August 1943 verfügte Lees über 13 Geschwader mit weiträumigem Aktionsradius, von denen 11 Catalinas flogen. Trotz dieser Patrouillenflüge betrug die Verluste an Handelsschiffen im August 46.401 BRT (7 Schiffe), die alle von U-Booten versenkt worden waren.

Die U-Boote kamen zur Versorgung in den nun eingerichteten Stützpunkt Penang. Die Beziehungen zwischen den deutschen und japanischen U-Boot-Männern waren ausgezeichnet, sie luden einander ein und trugen sogar Wettkämpfe im Saketrinken aus. «Der sanfte, kleingewachsene Korvettenkapitän Pich (U 168) trank nicht viel», schreibt Kapitän zur See Schoji Ioura, «aber Korvettenkapitän Schäfer (U 183), ein grosser Trinker, soff wie ein Loch. So waren wir äusserst gehobener Stimmung.»

Der gleiche Ioura wurde von Schäfer bei einem Wettkampf der «grössten Trinker» besiegt, behielt aber dann mit seinen 60 Kilogramm Körpergewicht gegen die 80 des Deutschen bei einer Partie japanischem *sumi* die Oberhand.

Im Juni liess Dönitz weitere neun Kampf- und zwei Versorgungs-U-Boote von Kiel mit Bestimmung Indischer Ozean auslaufen. U 200 (Kkpt. Schonder) verliess am 24. Juni die deutsche Küste und wurde südwestlich von Island von einem Flugzeug versenkt; am selben Tag wurde U 194 (Kkpt. H. Hesse) im gleichen Gebiet versenkt.

Ende August umfuhren nur fünf U-Boote das Kap der Guten Hoffnung, um die im Indischen Ozean operierenden Boote zu verstärken. Am 20. August versenkte ein von Madagaskar gestartetes Flugzeug der *Royal Air Force* U 197 (Kkpt. R. Bartels). Im September liessen sich mehrere U-Boote von der «Brake» südlich Madagaskars versorgen und marschierten dann nordwärts.

Die japanischen Unterseeboote waren inzwischen nicht untätig, und acht ihrer Boote versenkten in diesem Gebiet im September sechs Schiffe (39.471 BRT). U 188 (Kptlt. Siegfried Lüdden) und U 533 (Kptlt. Helmut Henning) patrouillierten im Oktober im Golf von Oman; wo jedoch U 533 am 17. von einem Bisleyflugzeug versenkt wurde.

Dönitz kommandierte im November drei U-Boote zur Verstärkung ab, doch zwei von ihnen, U 172 und U 850 (Fregkpt. Klaus Ewerth), wurden bei den Azoren von den Flugzeugen des Trägers USS «Bogue» versenkt. Da das Versorgungsschiff «Brake» vernichtet worden war, mussten sich die im Indischen Ozean noch operierenden U-Boote in Penang versorgen. «So endete diese Periode», schreibt Roskill, «mit einer von deutschen U-Booten fast völlig gesäuberten See, aber ihre japanischen Kollegen verursachten noch immer Verluste, und in den letzten beiden Monaten des Jahres waren sie es vor allem, die noch neun Schiffe (60.321 BRT) versenkten.»

Im folgenden Jahr sollten andere U-Boote in den Indischen Ozean kommen¹⁰.

VERBINDUNG ZWISCHEN EUROPA UND DEM FERNEN OSTEN

Alliierte Verluste im Indischen Ozean¹¹:

Monat 1943	Schiffe	Tonnage BRT
Juni	12	67.929
Juli	17	97.214
August	7	46.401
September	6	39.471
Oktober	6	25.833
Summe	48	276.848

Die Odyssee des U 188

Unter den U-Booten, die nach Japan und von dort wieder zurückkamen, illustriert U 188 anschaulich die Operationen der U-Boote am «wunden Punkt», dem Indischen Ozean.

Am 30. Juni lief U 188 (Kptlt. Siegfried Lüdden) zusammen mit U 155, beide vom Typ IX c, von Lorient aus. Die beiden Boote durchquerten unversehrt die gefährliche Zone der Biskaya, trotz des Angriffs zweier mit den neuen Radars und *Leigh Lights* ausgerüsteter Flugzeuge.

Am 12. Juli trennte sich U 188 von U 155, das seinen Marsch nach Süden fortsetzte. 400 Seemeilen westlich von Teneriffa sollte U 188 auf einen U-Boot-Tanker, U 487, treffen, um aufzutanken, ehe es mit Kurs Richtung Kap und Indischer Ozean weiterlief.

Eine Woche lang kreuzte U 188 in diesem Gebiet¹¹ und wartete auf U 487, das von einem Flugzeug des US-Flugzeugträgers «Core» versenkt worden war, ohne irgendein Signal senden zu können¹².

Am 18. Juli erteilte der über die Lage informierte B.d.U. Befehl, dass U 188 weiter südlich zu U 155 stossen solle, um seine Treibölvorräte zu ergänzen. Nach dieser Versorgung über Wasser mitten im Atlantik, fern von jedem Land und den Fahrstrassen der alliierten Geleitzüge, setzte U 188 seinen Marsch nach Süden fort, umfuhr das Kap der Guten Hoffnung in 400 Seemeilen Entfernung südlich, wandte sich dann ostwärts und pasierte Madagaskar weit im Süden.

600 Seemeilen südlich der Insel Mauritius war U 188 mit dem deut-

schen Überwasserschiff «Brake» verabredet, das es mit Treiböl versorgen sollte. Die Begegnung fand am 8. September an der vorgesehenen Stelle statt; bei der «Brake» befanden sich fünf U-Boote. Man sprach von dem italienischen Unterseeboot «Ammiraglio Cagni», das an dem Treffen teilnehmen sollte. Der Kommandant der «Cagni», Korvettenkapitän Rosselli Lorenzini, hatte jedoch erfahren, dass Italien einen Waffenstillstand abgeschlossen hatte und war auf dem Marsch nach Durban.

Das aufgetankte U 188 lief nordwärts. Dort musste es auf starken Schiffsverkehr, alliierte Tanker am Eingang des Golfs von Oman, stossen.

Nachdem U 188 am 12. September Port Louis (Insel Mauritius) passiert hatte, begegnete es endlich am 21. September 300 Seemeilen ostwärts von Mogadiscio einem Libertyship, der «Cornelia P. Spencer» (7'176 BRT), die allein, ohne Geleitschutz, fuhr. U 188 versenkte sie mit Geschützfeuer. Jetzt begannen die Schwierigkeiten! Die Diesel fielen aus, Nebel bedeckte die ruhige See, über die feindliche Handelsschiffe unbemerkt vorbeizogen, die elektrischen Torpedos funktionierten schlecht, was bei einem am 28. September ausgeführten Angriff gegen einen der wenigen Geleitzüge bemerkt wurde, denen das Boot begegnete. Ein Flugzeug überflog U 188, zwang es zu tauchen und die Verfolgung des Konvois aufzugeben.

Am 2. Oktober erreichte U 188 auf der Höhe von Maskat den Golf von Oman. Tatsächlich gab es dort viele Tanker, die das U-Boot unverzüglich angriff, doch seine Drucklufttorpedos liessen auf dieser See eine phosphoreszierende Blasenbahn erkennen, und die Tanker hatten Zeit für Ausweidemanöver.

Die elektrischen Torpedos funktionierten schlecht. Von den vier angegriffenen Schiffen wurde ein einziges am 5. Oktober getroffen; der beschädigte «Britannia» (9'977 BRT) gelang es zu entkommen ... Ein dürftiges Ergebnis!

Am 8. Oktober erhielt U 188 einen Befehl vom B.d.U., Kurs auf Penang zu nehmen. An seiner Stelle wurde U 533 (Typ IX c) in diesen Abschnitt beordert¹³.

U 188 griff ein Geleitfahrzeug eines Konvois an – ohne Erfolg; am 30. Oktober lief es in Penang ein. Der erste Teil der Patrouillenfahrt hatte 121

Tage gedauert – 19.000 Seemeilen, davon 925 getaucht, waren zurückgelegt worden. Nun gab es Ruhe und Sakegelage mit den Japanern.

Man überholte die Diesel, stellte die Torpedos ein. Im Dezember lief das Boot nach Singapur, wo 100 Tonnen Zinn, 11 Tonnen Gummi, 18 Tonnen Wolfram, eine halbe Tonne Chinin und ein wenig Opium geladen wurden. Das Gummi wurde zwischen dem Druckkörper und den Tauchtanks verstaut, die übrigen Waren im Inneren. U 188 sollte nach Deutschland fahren, aber nicht unmittelbar. Es nahm diesmal Kurs auf Nordafrika, zum Eingang des Golfs von Aden. Alle britischen Schiffe, die durch den Suezkanal liefen, mussten diesen Weg nehmen. Der 1. Januar 1944 wurde in Penang gefeiert; die Abfahrt erfolgte am 9. Januar.

Elf Tage später begann U 188 seine Torpedierungen am Eingang zum Golf von Aden. Es gab so viele Schiffe, dass man sie sich aussuchen konnte. U 188 versenkte zwischen dem 20. Januar und dem 11. Februar 1944 sechs Handelsschiffe mit mehr als 40.000 BRT¹⁴. Als Lüdden keine Torpedos mehr hatte, zerstörte er einige Daus mit Geschützfeuer.

Am 12. Februar wandte sich U 188 nach Süden und versenkte noch drei Daus mit der Bordkanone. Es sollte mit der «Brake» 800 Seemeilen südwestlich der Insel Mauritius Zusammentreffen.

Am 2. März war die U 188 am verabredeten Ort und tankte unverzüglich Treiböl von der «Brake». Kaum war die Aufgabe durchgeführt, erschien eine britische Kampfgruppe (zwei Kreuzer, ein Flugzeugträger, zwei Zerstörer, zwei Catalina-Geschwader) auf der Suche nach der «Brake», um dieses Versorgungszentrum inmitten des Indischen Ozeans zu vernichten. Einen Monat vorher war im gleichen Gebiet die «Charlotte Schliemann» von der «Relentless» versenkt worden. Den ersten Angriff führte ein Flugzeug des Geleitträgers «Battier», gefolgt von dem Zerstörer «Roe-buck». Während U 188 durch Alarm tauchen entkam, versenkte die «Roe-buck» mit Geschützfeuer die «Brake» ...

Nun nahm U 188 Kurs auf den Atlantik. Es hatte sich nur mit Treiböl versorgen können, nicht aber mit dem ebenso notwendigen Schmieröl und nicht mit Torpedos und Granaten.

Am 22. März begegnete U 188 dem U 1062 (Typ VII f), das ihm neue Codes übermittelte. Genau einen Monat später erhielt U 188 in Äquatornä-

he von U 181 (Typ IX d, Kpt. z. S. Kurt Freiwald) ein wenig von dem so dringend benötigten Schmieröl. Wenige Tage darauf war die Reihe an U 129¹⁵ (Typ IX c, Kpt. z. S. Richard von Harpe), dem U 188 einen Radar-detektor Naxos und einen Borkum zu übergeben. Das U-Boot besass wohl Treiböl in genügenden Mengen, brauchte jedoch unbedingt Schmieröl und teilte das am 1. Mai dem B.d.U. mit, der sofort eine sich bietende Gelegenheit ergriff; U 66 (Typ IX c, Kptlt. Gerhard Seehausen) hatte Treibölmangel und lag 600 Seemeilen westlich der Kapverdischen Inseln. U 188 sollte es mit Treiböl versorgen, dafür jedoch Schmieröl erhalten. Nun war aber der Sender des U 188 ausgefallen; es konnte Nachrichten wohl empfangen, aber weder den B.d.U. noch U 66 vom Erreichen des Treffpunkts innerhalb von fünf oder sechs Tagen benachrichtigen. Es fuhr nachts über Wasser, tags getaucht, da das Gebiet unter ständiger Überwachung durch amerikanische Zerstörer und Flugzeuge ihrer Geleitträger stand.

Am 5. Mai stellte U 188 am Horchgerät feindliche Schiffe fest. Es sichtete drei Geleitzerstörer und entkam nach Südosten; seine Geschwindigkeit ging auf 5 Knoten zurück.

U 188 traf am verabredeten Treffpunkt ein und fand keine Spur von U 66. Das Boot war nämlich am 6. Mai nachts von einem jener Zerstörer versenkt worden, ohne Zeit gehabt zu haben, die geringste Nachricht zu senden; U 188 befand sich am Schauplatz eines Seedramas, das aber keine Spuren hinterlassen hatte – ausser vielleicht ein paar Trümmer, die der Kommandant von U 188 nicht erblickte.

Am 6. Mai um 2.16 Uhr war die Anwesenheit eines U-Boots von einem Flugzeug auf dem Radar entdeckt und einer amerikanischen Gruppe von *Hunter-Killers* (Jäger-Abschiesser) gemeldet worden, von denen der Zerstörer «Buckley» (Kommandant B. M. Abel) am nächsten stand.

Als bald sichtet Abel auf 2'200 Yard ein U-Boot über Wasser, das zu warten scheint; es ist U 66. Das U-Boot gibt drei rote Leuchtsignale. Sofort gibt er Befehl zu feuern, und die ersten Granaten decken das U-Boot ein, das aus seiner Kanone und den Maschinengewehren antwortet. Nun läuft die «Buckley» mit voller Fahrt auf U 66 zu, das über Wasser flüchtet. Die schnellere «Buckley» holt es ein, nur wenige Yards trennen die Boote, der

Geschützkampf geht in solcher Nähe weiter, dass die stärkere Feuerkraft der «Buckley» nicht mehr ins Gewicht fällt. Abel will ein Ende machen; eine Hartruderlage, unter dem Getöse der berstenden Stahlplatten und den Schreien der Mannschaft kommt es zum Rammstoss. Der amerikanische Zerstörer hat sich über das U-Boot geschoben. Nacheinander klettern die Deutschen auf die Brücke, springen auf das Deck ihres U-Bootes; mit Gewehren, Pistolen feuern sie auf die Amerikaner, die über solchen Widerstand, solchen Mut überrascht sind ...

Die Matrosen der «Buckley» weichen unter dem Dauerfeuer der Deutschen zurück; Abel befiehlt seinen Leuten, in Deckung zu gehen ... Werden die U-Boot-Männer wie ehemals den Zerstörer im Entermanöver nehmen? Man feuert von allen Seiten, man verhöhnt einander. Die Männer der «Buckley» verteidigen sich zuerst mit allem, was ihnen in die Hand kommt: Konservenbüchsen, Hämmer, Engländer, während die Deutschen auf die Brücke ihres Bootes springen. Abel organisiert einen ernsthafteren Widerstand. Gewehre und Handgranaten werden weiter gereicht. Abel befiehlt: «Klar zum Entern!»

Plötzlich gleitet die «Buckley» vom Rumpf des Bootes ab. Die Boote liegen Seite an Seite, wie durch Entershaken miteinander verbunden. Eine Handgranate wird von der Brücke des Zerstörers auf das U-Boot geworfen. U 66 dreht auf Backbord und rammt die «Buckley» heftig. Diese dreht gleichfalls und prallt mit ihrem Vordersteven gegen das U-Boot. Eine weitere Handgranate, die von den Amerikanern von Hand zu Hand weitergegeben wurde, wird in die Turmverkleidung des U-Bootes geworfen. Eine heftige Explosion, gefolgt von einer roten Flamme, ist die Folge; vermutlich infolge schwerer Beschädigungen am Druckkörper, die durch den Rammstoss verursacht wurden, versinkt U 66. Die beschädigte, jedoch immer noch manövrierfähige «Buckley» läuft aus eigener Kraft über die Bermudas zurück nach New York. Dieser Zerstörer der Gruppe «Block Island» war das erste amerikanische Schiff in diesem Krieg, dessen Besatzung von seinem Kommandanten den Befehl zum Entern erhielt. Der Mut der Amerikaner wurde nur noch von dem der Deutschen erreicht.

Nein, der Kommandant von U 188 konnte nicht wissen, welch wütender

Kampf sich an dieser Stelle abgespielt hatte, an der er nur eine leere See vorfand.

Nun lief U 188 vorsichtig, mit kleiner Fahrt. Es schlüpfte zwischen den Kapverdischen und den Kanarischen Inseln durch; der B.d.U. musste es als verloren ansehen.

Am 27. Mai lief es im Golf von Biskaya ein, tauchte Tag und Nacht. Es kam nur für einige Augenblicke hoch, nachdem es vorsichtig mit dem Sehrohr die Kimm abgesucht hatte; seine Geschwindigkeit betrug nicht mehr als 3 Knoten. Am 19. Juni passierte U 188 die Pointe de Grave und ging in Le Verdon vor Anker. Nach mehr als sechs Wochen ohne Nachricht hatte der B.d.U. es als verloren gebucht. Die Besatzung war erschöpft, das Boot bedurfte nach einer solchen Fahrt einer vollständigen Überholung. Sein Hin- und Rückmarsch hatte etwas weniger als ein Jahr gedauert; es war am 30. Juni 1943 von Frankreich ausgelaufen und erst am 19. Juni 1944 zurückgekehrt¹⁶.

Schliesslich kam es zu einer letzten tragischen Verbindung zwischen Deutschen und Japanern, einer geheimnisvollen Geschichte, die sich bei Kriegsende ereignete: Im Januar 1945, während des Luftbombardements von Berlin, des beginnenden Zusammenbruchs des Dritten Reiches, wurde zwischen der deutschen und japanischen Regierung vereinbart, dass zwei japanische Ingenieure, Hideo Tomogana und M. Shoji – der erste ein Marineingenieur, der zweite ein Spezialist für Flugzeugbau –, an Bord eines deutschen Unterseebootes nach Japan zurückkehren sollten. Es war eine überaus gefährliche Reise, denn die alliierten Zerstörer und Flugzeuge besaßen die See- und Luftherrschaft. Das U-Boot war mit einem japanischen Unterseeboot im Indischen Ozean verabredet, um ihm seine Passagiere zu übergeben. Alle Einzelheiten der Begegnung waren abgesprochen ... Das U-Boot lief aus; wenige Wochen später meldete der amerikanische Rundfunk: «Eines unserer Patrouillenboote erbeutete im Golf von Mexiko ein deutsches U-Boot, das die weisse Fahne gehisst hatte und sich ergab. Kommandant und Besatzung wurden gefangengenommen. Im Inneren des U-Bootes wurden die Leichen zweier japanischer Marineoffiziere in Uniform gefunden. Sie hatten sich vergiftet.»

OPERATION «TORCH»

Der Geheimauftrag von P 219

P 219 war ein britisches Unterseeboot vom Typ S, das im Oktober 1941 in Barrow-in-Furness von Stapel lief. Unter dem Namen HMS «Seraph» und unter dem Befehl von Korvettenkapitän M.L.A. Jewell sollte es durch die von ihm ausgeführten Geheimaufträge Berühmtheit erlangen. Bei diesen Geheimaufträgen handelte es sich nicht vielleicht nur um das Anlandsetzen von Saboteuren, wie dies etwa die deutschen U-Boote U 202 und U 548 am Strand von Jacksonville getan hatten. P 219 landete führende Militärs, und das Gelingen der Operation war für den weiteren Verlauf des Krieges von entscheidender Bedeutung.

Der Kommandant der «Seraph» war ein magerer junger Mann mit glattem Gesicht, sympathisch und nicht ohne Humor. In der zweiten Oktoberhälfte vertraute ihm eines Tages das Marineoberkommando in Gibraltar «eine einfache, interessante und nicht allzu gefährliche Aufgabe» an: einen General und einige amerikanische Offiziere, General Clark, Oberstleutnant Lyman L. Lemnisten, Oberst Hamblen, Kapitän zur See Gerould Wright und Oberst Julius Holmes, an Bord zu nehmen. Er sollte sie mit seiner «Seraph» am Strand von Scherschel, 113 Kilometer westlich von Algier, an Land setzen, wo die Amerikaner die Führer der französischen Widerstandsbewegung in Nordafrika treffen wollten, um die Landung der alliierten Truppen zu organisieren.

Der Chef des Kommandos, der Amerikaner «Jumbo» Courtney, und seine Leute sollten an der Landung teilnehmen und den Schutz der Amerikaner an Land gewährleisten. Die «Seraph» lief mit ihren Passagieren aus

und traf am 20. Oktober um 1 Uhr morgens an der verabredeten Stelle ein. Die Nacht war bereits zu vorgeschritten, um noch an Land gehen zu können; man wartete den nächsten Tag ab, und dann wurde die Landung in vier von Courtneys Leuten gesteuerten kleinen Booten durchgeführt.

Die Begegnung zwischen den Amerikanern und Franzosen – diese standen unter Führung von General Mast – erfolgte in einer Villa in Strandnähe. Man sprach über die Beteiligung der in Nordafrika stationierten Franzosen, ihre Unterstützung bei der Durchführung der Landung und über den Zeitpunkt – die Schiffe waren bereits ausgelaufen –, aber auch von General Giraud, der kürzlich aus einer deutschen Festung entwichen war.

Der französische General, der ins nicht besetzte Frankreich geflüchtet war, wollte das Kommando über die alliierten Streitkräfte, was ihm «im Prinzip» zugestanden wurde. Man vereinbarte, dass ein Unterseeboot den General an einem bestimmten Punkt der provençalischen Küste abholen solle, doch musste dieses Boot auf Wunsch des Generals ein Amerikaner sein, kein Brite!

Nach einem durch das Eintreffen französischer Polizeibeamter verursachten Alarm gingen die Amerikaner, nicht ohne Schwierigkeiten, wieder an Bord. Die heftige Brandung brachte die schwachen Boote zum Kentern. Dank der Erfahrung und Geschicklichkeit der Männer des Kommandos konnten die Amerikaner mit Hilfe der Franzosen wieder an Bord der «Seraph» gelangen ... und sich einen wohlverdienten Whisky genehmigen!

Gleich darauf lief das Unterseeboot aus, und am nächsten Tag wasserte ein Catalina-Flugboot in seiner Nähe, um die Amerikaner an Bord zu nehmen und nach Gibraltar zurückzubringen.

Die von General Clark verlassene Koje an Bord der «Seraph» sollte bald wieder einen General beherbergen!

Die Schwierigkeit für den Kommandanten des Unterseebootes, für «Jumbo» Courtney, der weiter an Bord war, für den amerikanischen Fliegeroberst Brad Gaylord, der französisch sprach, und Kapitän Gerould Wright bestand nicht in der Einschiffung General Girauds, von dem man sagte, er sei gross und sehr soldatisch, sondern darin, das Unterseeboot in seinen Augen als amerikanisches Schiff erscheinen zu lassen. Konnte der General Oxfordenglisch und amerikanischen Slang unterscheiden? Kapi-

tän Courtney sollte sich als Kommandant des Unterseeboots ausgeben, während Korvettenkapitän Jewell – alias «Bill» – die Rolle eines jungen Offiziers spielen sollte, der stets anwesend war, schwieg und sogar ein wenig störte. Auch eine amerikanische Flagge war zum Hissen bereit, was Jewell zu der Bemerkung veranlasste: «Ich werde auf der Brücke bleiben, ein Fläschchen Riechsalz in der Hand, für den Fall, dass meine zwei Ausgucke bei dem ungewöhnlichen Anblick aus den Pantinen kippen.»

Die «Seraph» lief am 4. November, nachts, Cap Nègre an. Sie blieb während der ganzen mondlosen, aber dennoch hellen Nacht 80 Kilometer vor der Küste getaucht liegen und wartete auf Nachricht von ihrem Stab. Endlich traf der Befehl ein, und das Unterseeboot legte sich, kaum 800 Meter vor der Mole von Lavandou, unter Wasser auf Lauer. Es war heller Tag, man konnte die Bewegungen im Dorf beobachten. Doch leider erhob sich zu der für die Einschiffung vorgesehenen Zeit ein richtiggehender Sturm, und General Giraud, der in einer Villa auf Cap Nègre mit seinem Sohn André, dem Hauptmann André Beaufre und noch einem Stabsoffizier wartete, fürchtete, er werde nicht an Bord gehen können, da kein Fischerboot zur Verfügung stand. Es gab wohl einen verlässlichen Mann, der weigerte sich aber, bei diesem stürmischen Wetter hinauszufahren. Plötzlich flaute der Wind ab, wie das im Mittelmeer oft vorkommt; das war der richtige Augenblick, sich einzuschiffen. Der General sprang vom Boot auf Deck des Unterseebootes, doch im gleichen Augenblick warf eine Welle das Boot zurück, und der General – in Zivil, Mantel und grauem steifem Hut – wäre beinahe zwischen die beiden Boote gefallen. Die Matrosen halfen ihm aus der üblen Lage, und kurz darauf tauchte die «Seraph» wieder.

Am nächsten Tag fuhr man noch immer getaucht. Die Amerikaner liesen sich von dem General seine Flucht aus Königstein schildern. Er stellte ihnen Fragen über die bevorstehende Landung, doch sie konnten und wollten nichts sagen. Man machte Spässe ... Leider sprachen einige Seekadetten am nächsten Tag in Gegenwart des Generals über das Täuschungsmanöver hinsichtlich des Bootes. Eine Stunde später begann der General in ausgezeichnetem Englisch ein Gespräch mit Courtney, ohne die geringste Anspielung zu machen.

Es kam jedoch zu einem anderen Zwischenfall. Eisenhower ersuchte Giraud, per Funk um die Erlaubnis, eine Notiz zu veröffentlichen, deren Wortlaut er anführte.

«Ich bin Soldat», sagte Giraud, «nicht Politiker. Ich kann die Veröffentlichung dieser Erklärung nicht genehmigen.» Nun war, ganz zufällig, eine kleine Schraube ins Innere des Senders gefallen und hatte einen Kurzschluss verursacht; der Sender fiel aus. General Giraud konnte nicht antworten. Ein Catalina-Flugboot erschien und wasserte in der Nähe des Unterseebootes. Das Kommando machte drei Boote fertig, die Giraud, drei weitere Franzosen, Brad Gaylord und Gerauld Wright zum Flugboot bringen sollten. Doch als sie eben einsteigen wollten, erschien ein deutsches Flugzeug. Zum Tauchen war es zu spät, doch das Flugzeug griff nicht an, sondern verschwand wieder. Giraud und seine Begleiter wurden nun zum Flugboot gebracht, die «Catalina» startete, und Giraud sah vor sich auf dem Meer die Algier und Oran anlaufenden alliierten Schiffe. Er kam zu spät, um an der Landung teilzunehmen...

Operation «Torch», 8. November 1942

Die Operation «Torch» wurde von den Anglo-Amerikanern unter strengster Geheimhaltung vorbereitet. Es galt, 6 erste Geleitzüge (*advance convoys*) und 4 Angriffsgeleitzüge (*assault convoys*) der Engländer, zusammen 340 Schiffe, sowie 3 amerikanische Geleitzüge mit 221 Schiffen, die eine Gesamtzahl von etwa 23.000 Engländern und 84.000 Amerikanern mit allem Kriegsmaterial transportierten, nach Fedala, Oran, Algier zu bringen und dort an Land zu setzen. Die Armada von Truppentransportern, Tankern, Hilfsschiffen aller Art wurde von der aus Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern, Zerstörern, Fregatten und 10 Unterseebooten bestehenden Kriegsflotte geschützt. Die Luftsicherung war so stark, dass sie im Prinzip jedes U-Boot fernhalten musste: Die Gruppe 15 des *Coastal Command* begleitete die britischen Geleitzüge so weit wie möglich, während die Gruppe 19 die Offensive des *Bomber Command* im Golf von Biskaya unterstützte. An der Operation nahm auch die 8. *US Air Force* teil.

Das vorerst auf den 30. Oktober festgesetzte Datum der Landung wurde

OPERATION «TORCH»¹

mehrmals verschoben: Die Amerikaner waren noch nicht so weit; am 26. Oktober wurde in Cadix die Leiche des Offiziers gefunden, der mit einem Catalina-Flugboot vor der spanischen Küste abgeschossen worden war. Dieser Mann führte ein Schriftstück mit sich, in dem als Datum der Landung der 4. November angegeben war. Schliesslich wurde für die Landung der 8. November festgesetzt.

Die Britische Admiralität fürchtete vor allem, dass die mit Truppen beladenen Geleitzüge von U-Booten gesichtet und dem B.d.U. gemeldet werden könnten. Die Engländer schätzten die Anzahl der U-Boote, die Ende Oktober zum Einsatz gelangen konnten, auf 50; mit weiteren 25 Booten musste unter Umständen gerechnet werden.

Es war praktisch unmöglich, nahezu 600 Schiffe durchzubringen, ohne dass sie bemerkt wurden. Am 26. Oktober wurde die «Rodney» von einem U-Boot gesichtet, das sie für einen amerikanischen Kreuzer hielt. Der Haupt-Angriffsgeleitzug KMF wurde am 2. November auf 38 Grad Nord 22 Grad West entdeckt. Dönitz wurde von seinen patrouillierenden U-Booten wohl über die Anwesenheit dieser grossen Geleitzüge auf See in Kenntnis gesetzt, glaubte jedoch an einen Angriff auf Dakar und erteilte etwa sechzig Booten, deutschen und einigen italienischen, Befehl zum Marsch in den Seeraum vor der Küste von Senegal.

Am 20. Oktober wurde ein erstes U-Boot (U 216) im Westen der Biskaya durch ein Flugzeug der Staffel 224 versenkt. Am 24. versenkte eine Liberator derselben Gruppe weiter südlich U 559.

Am 8. November um 1 Uhr morgens begann die Landung in Nordafrika; Dönitz erfuhr davon erst um 6.30 Uhr und beorderte unverzüglich die in der Nähe befindlichen U-Boote in den Landungsraum. Sie konnten diese zwar nicht mehr verhindern, sollten aber zumindest die Versorgung der an Land gesetzten Truppen stören. Es war zu spät: Gejagt von den alliierten Flugzeugen und Zerstörern, konnten die U-Boote, zieht man den starken Verkehr vor der marokkanischen und algerischen Küste sowie die vielen alliierten Schiffe, die durch die Strasse von Gibraltar kamen, in Betracht, nur eine vergleichsweise geringe Menge Schiffsraum versenken.

In Wirklichkeit wurden die U-Boote nicht nur von den alliierten Streitkräften gejagt, sondern sie waren auch durch die Untiefen an der marokkanischen Küste behindert, die sich über etwa 25 Seemeilen erstrecken.

Das erste, U 173 (Obit. z. S. Schweichei), griff am 11. November, abends, an. Es gelang ihm, in die Reede von Fedala einzudringen, wo es einen Transporter, einen Tanker und den amerikanischen Zerstörer «Hambleton» torpedierte. Wegen des heftigen Gegenangriffs hatte es keine Zeit, die Ergebnisse seiner Abschüsse festzustellen. Die torpedierten Schiffe waren nicht versenkt, sondern nur beschädigt worden.

Am nächsten Tag versuchte U 150 (Kkpt. Kals) die Sperren zu durchbrechen:

«16.00 Uhr: Ich kann jetzt erkennen, dass auf der Reede ungefähr 20 Fahrzeuge liegen, darunter ein Flugzeugträger ganz im Süden, ein Kreuzer mit Dreibeinmast unmittelbar unter der Küste und zwei Tanker. Das übrige besteht aus grossen Frachtern und Transportern. Einige Bewacher westlich der Küste und in der Nähe der Kriegsschiffe. Muss wegen der spiegelglatten See sehr vorsichtig fahren und kann immer nur kurze Blicke nehmen. Suche mir die nächsten erreichbaren Schiffe aus...

19.15 Uhr: Über Wasser. Kreuzerverband in Sicht. 2 Kreuzer Typ Birmingham und Frobisher, dazu 3 Zerstörer der K-Klasse mit Ostkurs, Fahrt 15 Seemeilen. Ich setze mich 5 Stunden lang mit äusserster Kraft vor und werde mehrmals vom Zerstörer abgedrängt. Zeitweise Funkmessortung auf 139 cm.

00.15 Uhr: Auf achteren Kreuzer, Typ Birmingham, angelaufen. Von einem Viererfächer sind zwei Torpedos Oberflächen- und Kreisläufer; einer trifft Mitte Maschinenraum nach 70 Sekunden Laufzeit. Das Schiff bleibt gestoppt liegen, 3 Zerstörer sichern. Der zweite Kreuzer läuft mit hoher Fahrt nach Osten ab.

Nach einer Stunde die Sicherung durchstossen. Um 01.28 Uhr und 01.48 Uhr je einen Fangschuss. Der erste Treffer Mitte hinten 40. Kreuzer liegt mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord. Auf einen längsseits gehenden Zerstörer der K-Klasse erziele ich um 02.01 Uhr einen Treffer im Achterschiff. Es erfolgt eine heftige Detonation mit hoher Sprengsäule und Wabo-Detonation unter dem Heck.

OPERATION «TORCH»

Um 02.06 Uhr weitere Treffer auf Kreuzer erzielt. Schiff sinkt immer noch nicht. Werde von Leuchtgranaten schiessendem Zerstörer gejagt, habe Ruderversager und Schalttafelbrand. Werde unter Wasser gedrückt und erhalte Wasserbomben auf 120 und 160 Meter Tiefe. Nachgeladen.

Um 04.30 Uhr aufgetaucht. Angelaufen auf tief im Wasser liegenden Kreuzer, der langsam von einem längsseits liegenden Zerstörer über den Achterstevan geschleppt wird. Plötzlich Artilleriebeschuss von sicherm-dem Zerstörer und vom vorderen Turm des Kreuzers. Wieder Alarm! Zahlreiche Wabos, Asdic-Geräusche.

06.13 Uhr wieder aufgetaucht. Angelaufen auf Kreuzer. Werde vom Zerstörer mit Artillerie beschossen. Um 06.50 Uhr Doppelschuss Rohr II und I mit verlegtem Treffpunkt am Ziel. Einen Treffer gehört. Wieder auf Tiefe, Wasserbomben und Horchverfolgung. Bolde¹ mit Erfolg angewandt.

Am nächsten Tag Hunderte von Wabos gehört, aus Sehrohtiefe Flugzeuge und U-Jagdgruppen festgestellt..²»

Am 14. November versenkte U 155 (Kptlt. Piening) den Geleitträger «Avenger» (13.785 Tonnen) und den Transporter «Ettrick» (11.272 BRT) westlich von Gibraltar; U 413 vernichtete einen grossen Truppentransporter mit 20.107 BRT, die «Warwick Castle».

6 U-Boote durchfuhren die Strasse von Gibraltar und gesellten sich zu den vor Oran und Algier operierenden italienischen Unterseebooten. Währenddessen versenkten die im Südatlantik verbliebenen Boote 13 Schiffe des Geleitzugs SL 125.

Die deutschen U-Boot-Verluste waren schwer: zwischen dem 10. und 12. November wurden im Mittelmeer versenkt: U 660, U 605, U 595, U 411, U 259, U 28 und U 331³.

Besonders dramatisch verlief das Ende von U 595. Dieses U-Boot mit 500 Tonnen, Typ VII c, unter dem Kommando von Kapitänleutnant Jürgen Quäst-Faslem, passierte am 7. November, nachts, über Wasser die Strasse von Gibraltar. Es sichtete einen britischen Flugzeugträger und liess ihn vorbei, dann stiess es zur 29. Flottille in La Spezia. Am 12. November versenkte es im Quadrat CG 7492 den Briten «Browning» mit 5'332 BRT.

Am 14. November um 7.45 Uhr befand sich U 595 über Wasser vor Kap Ténès, als es von einem britischen Flugzeug angegriffen wurde. Vier Bom-

ben fallen – eine davon trifft das Deck, prallt ins Wasser ab und explodiert; Quäst-Faslem lässt sofort tauchen. Es gibt zahlreiche und schwere Beschädigungen: keine Beleuchtung, Feuer in der E-Maschine, im Heck dringt Wasser ein, Lebensmittelkisten sind aufgebrochen, ihr Inhalt liegt an Deck verstreut.

Quäst-Faslem erkennt, dass er auftauchen muss; eine der E-Maschinen ist zwar wieder in Gang, doch ihre Drehzahl ist zu gering, um das Boot in Tauchfahrt halten zu können – und U 595 wird schwerer.

Nach einer Besprechung mit dem Leitenden Ingenieur von Mirbach beschliesst er aufzutauchen und sich der Küste zu nähern, um dort den Grossteil der Besatzung an Land zu setzen. Ein paar Männer sollen an Bord bleiben, um das Boot zu versenken.

Kaum aufgetaucht, wird U 595 zuerst von vier, dann von vierzehn Flugzeugen angegriffen. Trotz unaufhörlicher Angriffe erreicht es um 4 Uhr die Küste. Die Deutschen warten, bis die Flugzeuge auf 200 Meter herangekommen sind, dann eröffnen sie das Feuer mit ihrer 2,0-cm-Kanone. Plötzlich zeigt das Echolot 8 Meter! Das Boot stösst bei Kap Chamis, 70 Meilen nordostwärts von Oran, auf Grund.

Quäst-Faslem geht in seine Kajüte, rollt sich die Schiffsflagge um den Hals, heftet sich das Eisene Kreuz, das ihm Dönitz am 12. Oktober nach seiner zweiten Patrouillenfahrt im Nordatlantik verliehen hat, an die Brust und erteilt den Befehl zum Verlassen des Bootes.

Von Mirbach bringt sieben Sprengladungen an, während die Besatzung ins Wasser springt; das U-Boot sinkt rasch. Ein paar Matrosen werden von einem Schlauchboot aufgenommen, die anderen schwimmen ans Ufer. Die Fliegerangriffe haben aufgehört. Ein britischer Zerstörer fischt einen Matrosen auf. 44 Mann finden an Land zusammen und machen sich auf den Weg landeinwärts. Ein englischer Flieger sichtet sie und wirft einen Zettel ab, auf dem, deutsch und italienisch, steht: «Halt oder ich schiesse euch mit meinen MGs zusammen!»

Die Deutschen kümmern sich nicht um die Warnung, sie zerstreuen sich bloss. Das englische Flugzeug schiesst, trifft aber keinen.

Auf der Strasse treffen die Deutschen in der Nähe des Dorfes Picard ei-

OPERATION «TORCH»

ne Abteilung französische Soldaten unter dem Befehl eines Offiziers. Quäst-Faslem glaubt, Alliierte vor sich zu haben, und ergibt sich ...

Die Italiener verloren gleichfalls sieben Unterseeboote: «Antonio Scienza» am 7. November vor Tobruk, «Granito» am 9. nordwestlich von Sizilien, «Eno» am 10. vor Algier, «Dessie» am 28. vor Bone, «Porfido» am 6. Dezember, torpediert durch das englische Unterseeboot «Tigris», «Corallo» am 13. vor Bougie und endlich «Uarsciek» am 15. Dezember vor Malta, versenkt durch das griechische Torpedoboot «Queen Olga».

Alles in allem hatte die Operation «Torch» die Unterseebootflotte der Achse schwere Verluste gekostet, die durch die erzielten Erfolge bei Weitem nicht aufgewogen wurden.

Massenvernichtung der französischen Unterseeboote

Die in Nordafrika stationierten französischen Unterseeboote konnten keine Übungsfahrten durchführen, da es an Brennstoff mangelte. Einige waren durch Überholungs- oder Reparaturarbeiten ausser Dienst gestellt. Als die anglo-amerikanische Flotte vor den marokkanischen Küsten gemeldet wurde, liefen alle verfügbaren Boote mit dem Befehl aus, jede Landung zu verhindern.

Fünf «600-Tonner», «Meduse» (Kptlt. Roy), «La Sybille» (Kkpt. Kraut), «Antiope» (Kptlt. Mille), «Amazone» (Kptlt. Verdavaine), «Orphée» (Kkpt. Le Gall), mit Stützpunkt Casablanca, liefen aus. «La Sybille» sank mit Mann und Maus vor Fedala, «Amazone» und «Antiope» erreichten mit Schwierigkeiten Dakar, «Orphée» kehrte nach Casablanca zurück. «Méduse», «Antiope» und «Amazone» schossen einige wirkungslose Torpedos gegen die alliierten Schiffe ab; ein Torpedofächer der «Méduse» verfehlte nur knapp das Schlachtschiff «Massachusetts».

Drei andere «600-Tonner», «Psyche», «Oréade» und «Amphitrite», wurden am Kai von Casablanca Opfer von Luftangriffen; mehrere Offiziere und Matrosen wurden getötet.

Auch die «1500-Tonner» erlitten ein tragisches Schicksal: Die «Sidi-Ferruch» lag beim ersten Luftangriff am Pier. Ihr Kommandant, Korvettenkapitän Laroze, wurde schwer verwundet, sechs von seinen Offizieren

und Matrosen wurden getötet. Trotz der Schäden durch Bombentreffer lief die «Sidi-Ferruch» unter dem Befehl des Zweiten Offiziers, Kapitänleutnant David, aus. Sie wurde bombardiert und tauchte, nachdem sie die Löcher ihrer Aussen- und Tauchtanks verstopft hatte. In 120 Seemeilen Entfernung von Safi tauchte David neben einem spanischen Handelsschiff auf, übergab ihm zwei Schwerverwundete und entfernte sich. Man sollte die «Sidi-Ferruch» nie mehr wiedersehen. Wahrscheinlich wurde sie durch ein Flugzeug des amerikanischen Geleitschutzträgers «Suwane» vernichtet.

Der Kommandant der «Tonnant», Kapitän zur See Paumier, fiel an Land einem ersten Luftangriff zum Opfer. Auch an Bord gab es Opfer, 2 Gefallene, 19 Verwundete, und die Tauchkammern wurden aufgerissen. Nach erfolgter Reparatur lief die «Tonnant» dennoch mit 45 Mann aus, während ihre normale Besatzung 61 Mann betrug. Sie begegnete am 10. November dem Geleitträger «Avenger» und griff ihn an, obgleich er von zahlreichen Schiffen umgeben war. Sie hatte nur 4 Torpedos an Bord und schoss alle gegen die «Avenger» ab; sie liefen hinter dem amerikanischen Schiff vorbei, ohne zu treffen. Nach einem 24stündigen Aufenthalt in Cadix am 15. November versenkte die Besatzung die «Tonnant» auf hoher See vor diesem Hafen und wurde von einem spanischen Fischerboot aufgenommen.

Der «Conquéant», die zur Reparatur im Schwimmdock lag, gelang es unter dem Kommando von Kapitänleutnant Lefèvre ohne Torpedos und ohne Kampfsehrrohr auszulaufen; ihr Ziel war Dakar. Am 11. November wurde sie von amerikanischen Flugzeugen vor Villa Cisneros versenkt.

Die in Oran einsatzunfähig am Pier liegenden Unterseeboote «Diane», «Ceres», «Pallas», «Danae» und «Ariane» wurden von der eigenen Besatzung versenkt. «Caiman» und «Marsouin», die an der Nordmole von Algier festgemacht lagen, wurden von britischen Flugzeugen mit MG-Feuer belegt; die beiden Boote waren klar zum Auslaufen, die Besatzungen lösten die Taue, verliessen den Hafen und tauchten. Nun waren es die englischen Zerstörer, die sie verfolgten und Wasserbomben warfen. Die Angriffe dauerten vierundzwanzig Stunden an, und Offiziere sowie Besatzungen frag-

OPERATION «TORCH»

ten sich, ob ihr Unterseeboot nicht von den Leuten, die sie immer noch – trotz Mers el-Kébir, trotz der nunmehrigen Wasserbomben – als ihre Freunde betrachteten, versenkt werden würde... Und sie liefen nach Toulon, das noch nicht von den Deutschen besetzt war. Am 11. November langten sie dort ein. Am 13. gesellte sich die «Fresnel» zu ihnen, die aus Oran entwichen und vom 8. bis 10. November von den Engländern und Amerikanern mit Wasserbomben – man hatte 250 Detonationen gezählt – verfolgt worden war. Die «Actéon» (Kptlt. Clavières) und die «Argonaute» (Kptlt. Véron), die mit der «Fresnel» aus Oran ausgelaufen waren, hatten weniger Glück, sie wurden von den Alliierten versenkt.

Die «Marsouin» liess ihre Diesel sofort reparieren und führte auf der Reede Tauchversuche aus.

Damit war die Tragödie der französischen Unterseeboote aber noch nicht zu Ende.

Jahresbilanz 1942

Dönitz brachte dem Führer gegenüber seine Befürchtungen zum Ausdruck, als er am 16. Dezember Befehl erhielt, die im Mittelmeer verlorenen Boote durch neue zu ersetzen und 20 von ihnen westlich von Gibraltar in ständigem Einsatz zu halten. «Zusammengefasst sehe ich für den weiteren Einsatz gegen die Zufuhren nach Afrika bei denkbar hoher Verlustwahrscheinlichkeit nur geringste Erfolgsaussichten ...» schrieb der B.d.U. am 18. November. «Entscheidend nachteilig wird sich dieser Einsatz der U-Boote aber für den Tonnagekrieg im Atlantik auswirken, in welchem ich nach wie vor die Hauptaufgabe der U-Boote sehe. Der Tonnagekrieg ist der vielleicht für den Ausgang des Krieges entscheidende Beitrag der U-Boote. Der Gegner hat das klar erkannt...»

Admiral Dönitz hatte recht. Am 14. Januar 1943 begann in Casablanca eine Konferenz, an der Franklin D. Roosevelt, Winston Churchill, die Admiräle E.J. King und Sir Dudley Pound sowie *Air Chief Marshal* Sir C. Portal teilnahmen. Man erörterte die kritische Lage im Nordatlantik, entstanden durch die Torpedierungen während der vergangenen Monate: im September waren es 98 Schiffe (485.413 BRT), im Oktober 94 Schiffe

(619.417 BRT), im November die Rekordzahl von 119 Schiffen (729.160 BRT), im Dezember 61 Schiffe (330.816 BRT) gewesen.

«Wir verfügten Mitte Dezember», sollte später Captain Roskill schreiben, «nur über 300.000 Tonnen flüssigen Brennstoff, während unser Monatsverbrauch 130.000 Tonnen betrug ... Die britischen Einfuhren sanken unter 34.000 Tonnen, das war um ein Prittei weniger als im Jahre 1939 ... Die Admiralität hatte den Eindruck, dass der Kampf auf den Geleitzugstrassen noch nicht entschieden war, dass der Feind über stärkere Kräfte verfügte als früher, und dass die aus diesem langen Kampf erwachsende Krise nicht mehr auf sich werde warten lassen.» Der Brennstoffmangel zwang die alliierten Geleitzüge, den kürzesten Weg zu nehmen, und das erleichterte den Einsatz der U-Boote.

Die Erfolge der U-Boote in den letzten drei Monaten waren zum Grosse teil dem verringerten Geleitschutz der Konvois im Nordatlantik zu verdanken, da etwa hundert Sicherungsfahrzeuge zur Teilnahme an der Operation «Torch» abgezogen wurden.

Dennoch stellten die Engländer und Amerikaner mit Genugtuung fest, dass der im November versenkte Schiffsraum, so hoch er auch war, grössenmässig den Neubauten entsprach, die in der Folge nur noch zunehmen konnten. Sie ergriffen alle Massnahmen, die das gewaltige Industriepotential der Vereinigten Staaten und Kanadas bot.

Trotz des Erfolgs der U-Boote stellte Dönitz erbittert fest, dass die Alliierten die Initiative in der Kriegführung übernommen hatten. Er schrieb über die Ungewissheit, in der sich die deutsche Führung hinsichtlich des zu erwartenden Ziels der alliierten Offensive befand, und betonte die vorteilhafte Lage der Alliierten als Seemächte. Das Meer mit seiner ausserordentlichen Transportkapazität ermögliche auf Grund der beträchtlichen Länge der Kontinentküsten einen Angriff an der am wenigsten geschützten Stelle. Dadurch verfüge die Seemacht über die Initiative.

Das Jahresende wurde von den Deutschen dazu verwendet, jede «Spur» mit allen Mitteln zu verfolgen. Dadurch kam es zur Zusammenziehung von U-Booten an der Orinocomündung, westlich von Trinidad bis zur Insel Aruba, und vor Freetown. Nicht immer entsprachen die Ergebnisse den Hoffnungen Dönitz', denn die Alliierten liessen Gerüchte über Landungen

OPERATION «TORCH»

an Küsten verbreiten, wo sich nichts ereignen sollte, und die deutschen Agenten gaben falsche Nachrichten durch. So erschienen zwei U-Boote der Gruppe «Eisbär», U 68 (Kkpt. K.F. Merten) und U 172 (Kptlt. Emmermann), die an der Laconia-Affäre nicht beteiligt waren, vor dem Kap, wo sich etwa fünfzig alliierte Schiffe befinden sollten. Die Reede war leer! Dönitz sagte damals: «Wir gehen auf Schmetterlingsjagd.»

Das erste Boot vom Typ IX D 2, U 179 (Fkpt. Sobe), schloss sich der Gruppe «Eisbär» an. Die Operation vor dem Kap wurde schliesslich zu einem Erfolg, da 27 Schiffe mit 161.121 BRT, und zwar sehr grosse Schiffe, torpediert wurden: am 9. Oktober versenkte das italienische Unterseeboot «Archimede» (Saccardo) die «Oronsay» mit 20.043 BRT, am 10. Oktober versenkte U 172 (Emmermann) die «Orcades» mit 23.456 BRT, und schliesslich vernichtete U 178 (Ibbeken) durch einen Torpedo die «Duchess of Atholl» mit 20.119 BRT. Die Deutschen verloren im November 6 U-Boote, im Dezember 5, das bedeutete 6,3 beziehungsweise 5,1 Prozent der Gefechtsstärke auf See. Während des Jahres 1942 versenkten die deutschen und italienischen Unterseeboote insgesamt 1'160 Schiffe mit 6.236.215 Tonnen. Die deutschen U-Boot-Verluste waren gering, 3,9 Prozent im ersten, 8,9 Prozent im zweiten Halbjahr. Dönitz erhielt im letzten Vierteljahr nur 17 neue Boote anstatt der vorgesehenen 20.

Wechsel in der Führung

Am 19. November übernahm Admiral Sir Max Horton, der seit Kriegsbeginn die in Grossbritannien stationierten Unterseeboote befehligte, anstelle von Sir Percy Noble den Oberbefehl über die *Western Approaches*. Der überaus fähige, gute Organisator und ehemalige Unterseebootführer war der richtige Mann, um den U-Booten Dönitz' einen harten Kampf zu liefern.

Er organisierte die Geleitzüge neu, schuf die Verbindung zwischen den Überwasserschiffen und den Flugzeugen des *Coastal Command*. Er erfasste, dass die Schlacht um den Atlantik nicht nur mit Materialeinsatz gewonnen werden konnte.

Am 31. Dezember 1942 kam es im Eismeer zu einer Seeschlacht um den Geleitzug JW 51 B. Der schwere Kreuzer «Hipper», das Flaggschiff von Admiral Kummetz, der Kreuzer «Lützow» und sechs Zerstörer griffen den Geleitzug trotz des starken Sicherungsverbands an. Der britische Admiral Burnett griff ein, beschädigte «Hipper» mit Geschützfeuer und versenkte die «Eckholdt». Hitler befand sich damals auf dem «Berghof» in Berchtesgaden und erfuhr von der Affäre durch die BBC; daraufhin erfolgte ein Zomesausbruch, der sich gegen die Kriegsmarine und ihren Chef, Grossadmiral Raeder, richtete, der sich der Abrüstung der grossen Überwasserschiffe widersetzt hatte, die vom Führer als unnützes Alteisen angesehen wurden; sie immobilisierten mehrere tausend Mann und hunderte schwere Geschütze, die an der russischen Front von grösserem Nutzen wären.

Hitler hatte zu Dönitz Vertrauen, der sich entschlossen, energisch und gefügig gezeigt hatte. Am 31. Januar 1943 ernannte Hitler Dönitz zum Grossadmiral; er übernahm anstelle Raeders den Oberbefehl über die Kriegsmarine. Dönitz studierte alsbald die von seinem Vorgänger übernommenen Akten und trug bei einer Besprechung am 26. Februar mit geschickter Unbeirrtheit die militärischen und politischen Nachteile der Abrüstung der «zwecklosen» Schiffe vor. Hitler war verärgert, schenkte ihm jedoch weiterhin sein Vertrauen. «Er konnte doch nicht alle sechs Monate einen neuen Grossadmiral ernennen!» sagte Dönitz später.

Dönitz, der sich nun in grösserer Nähe des «Grossen Manitu» befand – er kam nach Berlin und richtete sich im Hotel «Am Steinplatz» ein –, verstand sich gut mit Speer und war nun imstande, der U-Boot-Waffe die von ihm gewünschte Expansion zu geben: Erhöhung der Zahl der klassischen U-Boote, Bau neuer Typen.

Ende 1942 gab es 383 U-Boote; Dönitz hatte 53 zur Ausbildung neuer Besatzungen bestimmt, 47 waren auf Hin- oder Rückmarsch, 100 lagen in den Häfen, 119 waren auf Versuchsfahrt. Der Admiral war der Ansicht, dass zu viele Boote in Überholung, in Reparatur waren, dass die Versuche zu lange Zeit in Anspruch nahmen. 64 U-Boote im Einsatz von insgesamt 383, das war zu wenig! Er ergriff Massnahmen, um die Arbeit in den Werften zu beschleunigen und die Zahl der einsatzfähigen U-Boote zu erhöhen.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

(Vierte Phase: Februar bis Mai 1943)

Der Angriff auf die grossen Geleitzüge, Februar bis März 1943

Ende Februar 1943 begann die heftigste, mörderischste Schlacht zwischen U-Booten und Geleitzügen im Atlantik.

Dönitz hatte zwei Rudel, «Wildfang» und «Burggraf», ostwärts von Neufundland in Sperrstreifen aufgestellt. Laut B-Dienst mussten in der ersten Märzwoche mehrere Geleitzüge diesen Raum passieren. Das um diese Zeit im Nordatlantik gewöhnlich schlechte Wetter war abscheulich. Zwei Monate lang folgte ein Sturm dem anderen. Für die Matrosen, ob deutsche oder alliierte, war die See der Hauptfeind. In den Unterseeboot-«Badewannen» – der Name war nie so verdient gewesen wie damals – machten sich Wachoffiziere und Ausguckleute mit Tauern fest, um nicht von den unablässig die Decks überspülenden Sturzseen fortgerissen zu werden. Die stürmische See begünstigte die U-Boote, da viele Handelsschiffe die Konvois verliessen und sich im Sturm zerstreuten.

Eisige, schneidende Winde, Schneestürme, Orkane. Es ging nicht mehr um das Material, die Ortungsgeräte, die grösstenteils beschädigt waren, sondern um die Männer, und jeder wusste, wenn sein Schiff durch den Sturm oder den Gegner versenkt wurde, war ihm der Tod gewiss. «In der ganzen langen Geschichte des Seekriegs gibt es nichts Ähnliches wie diese Schlacht, die sich über Tausende von Quadratmeilen des Ozeans erstreckte. Diese Schlacht lässt sich in ihrer Heftigkeit und auch bezüglich der Gewissheit, dass ihr Ausgang entscheidend für das Schicksal des Krieges sein würde, mit der Schlacht um England vom Jahre 1940 vergleichen», schreibt Captain Roskill.

Zwischen dem 24. Februar und dem 13. März verliessen hintereinander sechs Geleitzüge, die aus einer grossen Zahl von Schiffen bestanden, New York mit Bestimmung Grossbritannien. Sie liefen paarweise, ein langsamer (SC) fuhr als erster ab, ein schneller (HX) folgte ihm. Sie benutzten ziemlich parallel laufende Kurse.

Diese Geleitzüge wurden von den U-Boot-Rudeln im *gap*, der Zone des Atlantik südöstlich von Grönland, die noch nicht von den aus Gander kommenden Flugzeugen gesichert wurde, erwartet.

Anfang Februar wurde der Geleitzug HX 224 von einer grossen Zahl von Booten angegriffen. Zwei Schiffe wurden versenkt; an Bord des einen befand sich ein britischer Offizier, der, als Schiffbrüchiger von U 632 aus dem Wasser gezogen, Kapitänleutnant Hans Karpf, den Kommandanten des U-Bootes, vom bevorstehenden Eintreffen eines anderen langsamen, sehr grossen Geleitzuges, des SC 118, in Kenntnis setzte.

Dönitz wurde verständigt und hatte Zeit, mehrere U-Boot-Rudel, im ganzen 20 Boote, auf Kurs zu sammeln. Der aus 63 Schiffen und 10 Geleitfahrzeugen bestehende Geleitzug verlor während der schrecklichen Kämpfe, die zwischen dem 4. und 9. Februar stattfanden, nicht weniger als 13 Schiffe. Die Deutschen hatten dagegen den Verlust von drei U-Booten zu beklagen, zwei weitere wurden von den Geleitfahrzeugen schwer beschädigt.

Die Engländer zogen aus diesen Kämpfen mehrere Lehren: Sie mussten ihre Fernflugzeuge mit *Leigh Lights* ausrüsten und andererseits *teams*, speziell für die U-Boot-Abwehr geschulte amerikanische und englische Mannschaften, organisieren.

Am 17. Februar wurde ein anderer Geleitzug, ONS 165, östlich von Neufundland angegriffen. Er hatte Glück und verlor nur zwei Schiffe; am selben Tag vernichteten die «Fame» und die «Viscount» zwei U-Boote: U 201 und U 69.

Der nächste Geleitzug, ON 166, verlor bei einer schweren Schlacht vom 21. bis zum 25. Februar, die sich bei sehr schlechtem Wetter über eine Strecke von 1'100 Seemeilen hinzog, 14 Schiffe (85.000 BRT). Zwei Versorgungs-U-Boote erleichterten die Operationen der Rudel, die den Geleitzug angriffen.

Der am 24. Februar von New York ausgelaufene SC 121 wurde ebenfalls zwischen dem 6. und 14. März von 16 U-Booten angegriffen. Er ver-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

lor 13 Schiffe mit 62.000 BRT. Kein einziges U-Boot wurde versenkt, da die Leistungsfähigkeit der Radars und Asdics durch das schlechte Wetter beeinträchtigt wurde.

Der am 1. März aus New York ausgelaufene HX 228 verlor zwischen dem 7. und 14. nur vier Schiffe. Während der Kämpfe um diesen Geleitzug tauchte U 444 (Obit. z. S. Langfeld), nachdem es einen schweren Wasserbombenangriff überstanden hatte, in dem Augenblick auf, da die «Harvester» vor ihm erschien. Der Zerstörer rammte das U-Boot mit 24 Knoten Geschwindigkeit; es wurde, unter dem Heck der «Harvester» verklemmt, 10 Minuten lang mitgeschleppt, ehe es sich frei machen konnte. U 444 war nur noch ein Wrack, als die französische Korvette «Aconit» es versenkte.

Die durch den Zusammenstoss schwer beschädigte «Harvester» folgte dem Geleitzug mühsam und wurde selbst eine Stunde später von U 432 versenkt.

Es folgten dann zwei sehr grosse Geleitzüge, SC 122 und HX 220, die auf halbem Weg zusammentrafen und den gleichen Kurs nach England fortsetzten, insgesamt 92 Handelsschiffe. Es war die grösste Ansammlung von Handelsschiffen im Atlantik. Drei Gruppen von U-Booten – 38 Einheiten – griffen sie zwischen dem 17. und 20. März an. Die Deutschen triumphierten, sie meldeten den Untergang von 14 Schiffen mit 90.000 BRT für den SC 122 und von 13 Schiffen für HX 229, insgesamt 27 Schiffe und ein Geleitfahrzeug (140.000 BRT). Ein einziges U-Boot, U 384 (Obit. z. S. von Rosenberg-Gruszcynski), wurde am 19. März 1943 versenkt.

Die folgenden Geleitzüge, HX 230 und SC 123, begegneten noch stürmischerem Wetter mit heftigen Winden von Ost bis West. «Die durch die See verursachten Verluste waren so hoch, dass sie nur wenig von den durch U-Boote zugefügten übertroffen wurden», schreibt Roskill. Nur das schlechte Wetter hinderte die U-Boote daran, einen zweiten ähnlichen Erfolg zu erzielen... Das Kommandoschiff eines dieser Geleitzüge kenterte und ging mit Mann und Maus unter.

«Die Deutschen waren nie näher daran gewesen, die Verbindung zwischen der Neuen und der Alten Welt zu unterbrechen als in den ersten 20 Tagen des März 1943», gestanden die Engländer später.

Die Wendung

Seltsamerweise fragten sich die Engländer, ob sie das Geleitzugsystem nicht aufgeben sollten. «Mehr als eine halbe Million BRT wurden in diesen zwanzig Tagen versenkt; und was diese Verluste soviel ernster machte, als die blossе Zahl anzeigen kann, war, dass nahezu zwei Drittel aller in diesem Monat verlorenen Schiffe aus Geleitzügen versenkt wurden», schreibt Roskill und fügt hinzu: «Die Admiralität muss geföhlt haben, auch wenn niemand es zugab, dass die Niederlage ihr ins Gesicht startete.»

Die Admiralität, die Engländer irrten. Sie hatten alles Notwendige getan, um den Sieg in der Atlantikschlacht zu erringen, und befanden sich, ohne es zu wissen, in Reichweite des Sieges. In Wirklichkeit war es für die Deutschen «die letzte Viertelstunde».

Im März traten die Geleitträger in Aktion; sie füllten das *gap*, diesen Raum mitten im Atlantik, den die landgestützten Flugzeuge nicht zu erreichen vermochten. Auf diese Art erhielten die Geleitzüge eine ununterbrochene Luftsicherung. Die provisorische Lösung der *cam-ships* wurde aufgegeben.

Gleichzeitig wurden fünf *support groups* in Dienst gestellt, jede bestehend aus vier bis sechs Schiffen, die unter dem Befehl eines Kapitäns zur See gemeinsam operierten. Sie waren erstklassig mit Radars und Asdics ausgerüstet und verstärkten zeitweise die Sicherungsfahrzeuge des Geleitzuges, entfernten sich jedoch häufig, da sie freie Hand zur Verfolgung der U-Boote hatten. Zwei dieser *support groups* verfügten auch über je einen Geleitträger vom Typ der «Audacity»¹.

Bei der *Atlantic Convoy Conference* zwischen Grossbritannien, Kanada und den Vereinigten Staaten am 1. März wurde über ein Einheitskommando verhandelt. Die Amerikaner machten ihre Stärke geltend; die Engländer widersetzten sich dieser Forderung. Sie erklärten, sie besässen die Erfahrung bei diesen Geleitzügen und seien unmittelbarer an der Frage beteiligt. Der Brief Sir Winston Churchills an Mr. Hugh Molson vom 3. April erklärte den britischen Standpunkt.

Zwar wurde kein allgemeines Abkommen geschlossen, doch die Amerikaner waren einverstanden, eine neue *support group*, bestehend aus ei-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

nem Geleitträger und fünf Zerstörern, zur Verfügung zu halten, die unter britische Führung gestellt werden sollte. Man beschloss auch eine Änderung der Vereinbarungen vom 1. Juli 1942 hinsichtlich der *chop line*².

Ein zweites Element des Erfolgs war der Einsatz einer grösseren Zahl von Langstreckenbomben. Im Februar verfügte die Ostküste des Atlantiks über 18 solcher in Irland stationierter Flugzeuge. Am 1. Juli 1943 konnte das *Coastal Command* deren 37 aufstellen, während die US-Marine mehr als 200 besass.

Neue Geräte und Methoden der Alliierten

Ausrüstung und Bewaffnung der alliierten Marine- und Luftstreitkräfte wurden besser und stärker.

Die Radars erhielten immer grössere Reichweite; ihre Detail- bzw. Feineinstellung ermöglichte es, die U-Boote leichter von alliierten Schiffen zu unterscheiden. Erfahrene Spezialisten bedienten nun diese Apparate, sie waren imstande, auf ihrem Schirm mit grosser Schnelligkeit und Genauigkeit zu «lesen».

Seit Juli 1942 waren die Geleitfahrzeuge und U-Jagdflugzeuge mit einem Radar auf Band S ausgerüstet, dem das Radar auf Band P und L vorausgegangen war. Die Antennenlenkung erfolgte nun nicht mehr von Hand aus, sondern kontinuierlich und automatisch. Im Februar 1943 tauchte bei den amerikanischen Flugzeugen das Radar auf Band X (3 cm) auf, das für die deutschen Apparate, die auf einem breiteren Band suchten, nicht erfassbar war. Die Erfassungsentfernung eines U-Bootes für ein Überwasserschiff wurde grösser, sie stieg von 4'000 auf 10.000 Meter und der Durchschnittsbereich für ein in mehr als 150 Meter Höhe fliegendes Flugzeug von 12.000 auf 25.000 Meter.

Auch die einzeln fahrenden Handelsschiffe wurden ab Ende 1942 mit Radar ausgestattet.

Das Asdic dagegen erfasste und ortete die U-Boote, die in grosser Tiefe marschierten. Im Mai begannen Engländer und Amerikaner mit Versuchen an einem Asdic, das die Messung der Tauchtiefe ermöglichen sollte. Im Januar 1943 baute man am Vorderteil der Schiffe einen Projektor «Q» ein:

Er wurde in einer solchen Neigung befestigt, dass man ein U-Boot bis auf eine Zielebene von -45 Grad erreichen konnte.

Die Wasserbomben wurden mit immer grösserer Sprengkraft ausgestattet und konnten U-Boote zerstören, auch wenn sie in grosser Entfernung detonierten.

Die Amerikaner verwendeten dreizöllige Raketen; die 10 Kilogramm schweren Geschosse ohne Sprengstoff wurden aus 800 Meter Höhe von Flugzeugen abgeschossen und durchschlugen nach einem Weg bis zu 50 Metern im Wasser den Druckkörper eines U-Bootes.

So versenkte ein Swordfish der «Archer» das U 752.

Man begann bei der U-Boot-Jagd eine neue Taktik anzuwenden: die *creeping attack*. Dieser «Kriechangriff» wurde gegen tief getaucht operierende U-Boote angewendet. Sobald ein «führendes» Geleitfahrzeug ein getauchtes U-Boot erfasst hatte, folgte es ihm in kleiner Fahrt, behielt jedoch Fühlung durch das Asdic. Es setzte mehrere Geleitfahrzeuge in Asdicstille gegen das feindliche Boot in Marsch und ging dann zum Angriff über, der mehrere Stunden lang dauern konnte. Wasserbomben mit SprengEinstellung in verschiedenen Tiefen wurden reihenweise geworfen, bis das U-Boot getroffen war, beschädigt auftauchen musste und vernichtet werden konnte³.

Die von Kapitän F.J. Walker auf seiner Korvette «Starling» befehligte zweite *support group* wurde das As der U-Boot-Bekämpfung durch *creeping attack*.

Diese Massnahmen führten dazu, dass die U-Boote nur mehr getaucht angriffen. Mitte März erteilte Dönitz diesen Befehl der Gruppe «Unverzagt», die 500 Seemeilen südwestlich der Azoren einen mit Kurs auf Gibraltar und das Mittelmeer laufenden Geleitzug angriff. Keinem der neun U-Boote der Gruppe gelang es, auf Torpedoabschlussweite heranzukommen. Die Zerstörer entdeckten sie durch Radarortung bereits auf 15 Seemeilen Entfernung und drängten sie ab, indem sie Wasserbomben warfen. Und der Geleitschutz verfügte über keinen Flugzeugträger, sondern bestand nur aus Überwasserschiffen!

Wohl wurden ein paar Schiffe des Geleitzugs versenkt, doch nur durch getauchte U-Boote.

Ende Mai 1943 wurden die U-Boote überall, auf allen Meeren von den Geleitträgern, Zerstörern und mit Radar ausgerüsteten Flugzeugen gejagt:

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Flugzeugen gejagt; diese besaßen auch noch *Leigh Lights*. Nachts tauchten die Flugzeuge plötzlich über den U-Booten auf, beleuchteten und bombardierten sie.

1943	Verluste der Alliierten			Deutsche Verluste an U-Booten	
	Gesamtverluste Schiffe (BRT)	Verluste durch U-Boote (BRT)	Verluste, nur im Atlantik Schiffe (BRT)	Gesamt Atlantik	
März	120 (693.389)	627.377	82 (476.349)	16	6
April	64 (344.680)	328.000	39 (235.478)	15	8
Mai	58 (299.428)	265.000	34 (163.507)	41	27 ⁴

Diese Zahlen zeigen die beträchtliche Verminderung des von den Alliierten verlorenen Schiffsraums und eine bemerkenswerte Erhöhung der Zahl der innerhalb derselben Zeit versenkten deutschen U-Boote.

«Über die Verluste, die wir an diesen beiden Geleitzügen (SC 130 und HX 239) sowie auf den Märschen in allen anderen Seeräumen, besonders in der Biskaya, der Islandpassage und den Aufmarschräumen des Nordatlantik ... erlitten hatten, bekam ich erst allmählich Gewissheit. Sie waren mit einem Schlage in die Höhe geschneit», schreibt Dönitz.

Der Admiral wusste, dass es im Verlauf des Krieges manchmal Misserfolge und Krisen gibt, dass man aber nicht verzweifeln darf. Er begriff, dass die Rudeltaktik sich im Nordatlantik nicht mehr anwenden liess. Er zog die Konsequenz daraus: Man musste diesen Seeraum aufgeben. Am 24. Mai erteilte er seinen U-Booten den Befehl dazu; sie marschierten «unter Anwendung aller Vorsichtsmassnahmen» in den Seeraum südwestlich der Azoren ab.

Die Engländer und Amerikaner hatten «vor allem dank dem Radar» diese Runde der Schlacht im Atlantik gewonnen.

In demselben Monat, Mai, hörten plötzlich die Informationen über die

Positionen der feindlichen Geleitzüge auf; dem B-Dienst gelang es nicht, den neueingeführten englischen Kode zu entziffern.

Nachdem Dönitz fast alle seine U-Boote aus dem Raum nördlich des 31. nördlichen Breitengrades abgezogen hatte, befahl er denen, die sich noch dort befanden, mehrmals täglich zu funkeln, um die Alliierten glauben zu machen, dass die Zahl der dort operierenden U-Boote immer noch gross sei. Diese List wurde bald entdeckt.

Dönitz mochte das Problem von allen Seiten beleuchten, er gelangte immer zu dem gleichen Schluss: «Der U-Boot-Krieg zwang die Seemächte, ihre Schiffe in Geleitzüge zusammenzufassen. Allein hierdurch wurde nach ihren eigenen Angaben bis zu einem Drittel mehr Gesamttransportraum benötigt, als wenn die Schiffe unter Ausnutzung ihrer jeweiligen besten Geschwindigkeit den kürzesten Weg über See nehmen konnten, ohne aufeinander zu warten und erst besondere Sammelplätze anlaufen zu müssen ... Der Abwehr gegen die deutschen U-Boote dienten Tausende von Zerstörern, Geleit- und Sicherungsfahrzeugen, und Tausende von Flugzeugen waren auf allen Meeren eingesetzt.»

Dönitz entschloss sich daher, seine U-Boote mit «umsichtiger Verwendung» weiter auf Streifenfahrten einzusetzen, um zu vermeiden, dass alliierte Luftstreitkräfte, die für U-Boot-Bekämpfung nicht mehr benötigt wurden, Bombenangriffe gegen deutsche Städte flogen und dass unnötig gewordene Geleitfahrzeuge für eine zukünftige Landung frei wurden.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

(Fünfte Phase: Juni 1943 bis Mai 1944)

Zweite alliierte Offensive gegen die U-Boote im Golf von Biskaya, 20. Juni bis 20. September 1943

Die Engländer hatten ihre Erfolge vom Mai 1943 nicht vergessen, die den neuen, mit *Leigh Lights* ausgerüsteten Lancasters zuzuschreiben waren. Ihre ungenügende Anzahl und die Notwendigkeit ihres Einsatzes auch in anderen Räumen hatte die Offensive unterbrochen.

In London wurde weiter darüber diskutiert, ob man lieber den Bau neuer U-Boote durch Bombardierung von Werften und Fabriken verhindern solle, ob man die U-Boote in den Häfen angreifen solle oder wenn sie auf dem Marsch waren. Die Biskaya war ihr Durchgangsraum, wenn sie aus den französischen Häfen ausliefen oder dorthin zurückkehrten. Die Admiralität sagte: «Dort müssen wir Zuschlagen.»

«Ich habe den Eindruck, dass man über diese arme Offensive in der Biskaya schon genug geschrieben hat und wir die nötigen Flugzeuge zusammenziehen ... und losgehen müssen», sagte der Erste Lord der Admiralität zu *Air Marshal* Sir John Slessor.

Die Offensive der Marineluftwaffe wurde mit starken Kräften geführt. Der Raum der Biskaya erstreckte sich über ein grosses Rechteck bis etwa 350 Seemeilen von den deutschen Atlantikstützpunkten, zwischen dem 8. und 15. westlichen Längengrad und den Breitengraden von Lorient und El Ferrol. An der Operation nahmen, ausser den in England stationierten Flugzeugen des *Coastal Command*, die unter dem Befehl Sir John Slessors standen, die amerikanischen Geschwader von Port Lyautey und Gibraltar,

einige *support groups* und zwei Kreuzer teil. Der Raum ostwärts von Kap Ortegale war den englischen Unterseebooten vorbehalten, die in der Nähe der französischen Küsten patrouillierten, auf U-Boote lauerten und deren Passieren meldeten. Es gab nie mehr als vier englische Unterseeboote; das Oberkommando befand sich in Plymouth. Vom 20. Juni an operierte das Tag und Nacht voll eingesetzte *Coastal Command* unter dem Schutz der Mosquito-Jäger der Gruppe 10 und der Beaufighter der Staffel 248.

Entsprechend der neuen, von Dönitz beschlossenen Taktik mussten die am Tag über Wasser operierenden U-Boote die feindlichen Flugzeuge herankommen lassen und plötzlich mit ihren verstärkten Bordwaffen (zwei Vierlings-MGs, Kaliber 2,0 cm, und ein halbautomatisches, 3,7 cm) das Feuer eröffnen und sie abzuschossen versuchen. Nachts blieben die U-Boote getaucht.

«Das unmittelbare Ergebnis war eine Abnahme der Nachtkontakte unserer Flugzeuge und entsprechende Zunahme tagsüber», schreibt Roskill. Während der ersten Maiwoche wurden drei aus den Atlantikhäfen ausgelaufene U-Boote – U 332, U 109 und U 663 – bei Tagesangriffen versenkt und drei andere beschädigt. Am 15. wurde das Versorgungs-U-Boot 463 (Kkpt. Wolfbauer), das zu einem Einsatz auslief, von einem Halifax der Staffel 58 versenkt; es war die erste jener interessanten «Milchkühe», die versenkt wurde!

Am 22. Mai 1943 lief U 441 (Kptlt. Götz von Hartmann) aus Brest aus. Am 24. sichtete eine viermotorige Sunderland das U-Boot in der Biskaya, überflog es und kam näher; von Hartmann schoss das Flugzeug ab. Zu seinem Pech war aber der achtere 2-cm-Vierling ausgefallen, und das Flugzeug konnte seine Bomben abwerfen. U 441 wurde getroffen und kehrte beschädigt nach Brest zurück.

Am 8. Juni 1943 wandte U 758 (Kptlt. Manseck) die gleiche Taktik an und erlangte einen gewissen Erfolg. Manseck schrieb in seinem Bericht:

«19.18 Uhr: Angriff im Tiefflug durch einmotorige Trägermaschine, Typ Lysander, von Steuerbordseite. Wehre mit Bordwaffen ab und erziele während des Anflugs grössere Zahl von Treffern. Maschine dreht vor dem Wurf ab und löst vier etwa 80- bis 100-kg-Bomben im Notwurf. Diese lie-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

gen 200 Meter an Steuerbord querab. Flugzeug wirft Rauchboje in Nähe ab und fliegt zum Verband zurück.

Setze mich mit Südwestkurs und Höchsthöhe ab, zwei Maschinen, Typ Lysander und Martlet, lösen beschädigte Maschine ab. Sie kreisen in 4'000 bis 5'000 Meter Entfernung und 3'000 Meter Höhe um das Boot, ohne zum Angriff anzusetzen. Zeitweise schießen sie mit Bordwaffen, ohne zu treffen.

19.45 Uhr greift eine neue Maschine, Typ Martlet, im Tiefflug von Steuerbord mit Bordwaffen an. Ich erziele zahlreiche Treffer, Maschine dreht am Heck hart nach achtern ab und wirft vier Bomben. Diese liegen etwa 25 Meter hinter dem Heck. Flugzeug zieht breiten schwarzen Rauchschild nach und stürzt in flachen Bogen ab. Kann Bombenflugzeuge etwa 3'000 bis 4'000 Meter durch Abwehr mit Bordwaffen fernhalten... Um 20 Uhr greifen zwei Jäger, Typ Mustang, im Tiefflug mit Bordwaffen an. An beiden Maschinen wurden mehrere Treffer beobachtet. Eine beschädigte Maschine fliegt zum Verband zurück und wird durch neue Jäger abgelöst.

Zwei 2-cm-Automaten haben Störung durch direkte Trefferwirkung. Beide Spindeln der Einzellafetten sind durch Einschüsse blockiert. 11 Mann der Flakwaffenbedienung bzw. des Ausgucks sind leicht verwundet. Entschliesse mich zum Tauchen.»

Angesichts der Erfolge dieser beiden Einheiten entschloss sich Dönitz, trotz der erlittenen Verluste, diese Taktik ab Ende Mai allgemein zu verwenden. Bis zum 10. Juni blieben die feindlichen viermotorigen Bomber auf Distanz, und die U-Boote konnten die Biskaya durchqueren. Da die Durchfahrt, soweit es möglich war, in Gruppen zu fünf Booten ausgeführt wurde, erreichten sie auf diese Weise eine beachtliche Konzentration der vorhandenen Feuerkraft.

Die Engländer stellten fest, dass der Erfolg ihrer Biskayastreifen ihren Hoffnungen nicht entsprach. Am 14. Juni wurde noch eine Sunderland von einem U-Boot, U 564, abgeschossen. Der Bomber hatte jedoch Zeit gehabt, seine Bomben abzuwerfen und U 564 schwer zu beschädigen, das bald darauf durch eine Whitley der Staffel 10 des OTU (*Operational training unit*) versenkt wurde.

Die Engländer passten sich an. Ein einziges Flugzeug hielt die Fühlung

aufrecht, blieb ausserhalb der MG-Reichweite und verlangte Verstärkung. Der Angriff wurde in einer durch Sprechfunk geregelten Ordnung geflogen, wobei zwischen den einzelnen Angriffen eine Pause von etwa einer halben Minute gelassen wurde; so konnte keine Maschine durch die Sprengkegel der Bomben des vorhergegangenen Flugzeugs getroffen werden. U 155 und U 68, die dieser Taktik zum Opfer fielen, verzeichneten zahlreiche Verwundete unter ihrem Deckpersonal und kehrten zu ihrem Stützpunkt zurück.

Am 20. Juni begann die berühmte zweite *support group*, befehligt von dem gefürchteten Captain F.J. Walker (Starling), in Zusammenarbeit mit den Patrouillen der Gruppen 15 und 19 ihre neue Taktik, die sogenannte *creeping attack*, anzuwenden.

F.J. Walker zwang am 24. Juni nach längerer Verfolgung mittels Wasserbomben, den in ein Versorgungs-U-Boot umgewandelten Minenleger U 119 aufzutauchen und versenkte ihn. Zwei Stunden später erzielte die «Wren» einen Kontakt, und die *support group* F.J. Walkers verfolgte das U-Boot, obwohl es tief getaucht hatte, fünf Stunden lang mit Wasserbomben, die zwischen 150 und 225 Meter Tiefe explodierten. So wurde U 449 vernichtet.

Der Kreuzer «Scylla» kam auf Patrouillenfahrt vor La Pallice, um das Eingreifen der 6 deutschen Zerstörer zu vereiteln, die dort lagen.

Ein von 4 Zerstörern, von Flugzeugen und sogar einem englischen Unterseeboot besonders gesuchtes Unterseeboot war U 180. Dieses Boot hatte Chandra Bose nach Indien gebracht und kam von dort mit einer Ladung von 2 Tonnen Gold zurück. Es gelang ihm Ende Juni, in Boudeaux einzu-
laufen.

Am 11. Juli nahm U 441 im Golf von Biskaya einen Kampf mit drei feindlichen Jägern auf. Es vernichtete einen, doch hatte die Besatzung, obwohl die Brücke mit gepanzerten Schutzblechen umgeben war, 10 Tote und 13 Schwerverwundete zu beklagen. Der Kommandant, Götz von Hartmann, wurde schwer verwundet, der Bordarzt Dr. Pfaffinger übernahm das Kommando und brachte das Boot glücklich nach Brest zurück.

Beide Gegner bewiesen, im Angriff wie in der Abwehr, Findigkeit und Mut.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Als seine U-Boote im Juni zum erstenmal schwere Verluste – 30 Prozent der Boote auf See! – erlitten, fragte sich Dönitz von neuem, ob es nicht richtig wäre, den Kampf abubrechen. Opferte man nicht, indem man den Kampf fortsetzte, unnützlich die deutsche Jugend?

Lassen wir ihm das Wort:

«Stellten wir den U-Boot-Krieg ein, so mussten diese Kräfte für den Gegner frei werden und konnten an anderer Stelle gegen uns eingesetzt werden.

Um ein Beispiel zu nennen: Die Frage war, ob wir zulassen sollten, dass die Bomberflotten, die der U-Boot-Abwehr gedient hatten, von jetzt ab nach Deutschland flogen und dort zusätzlich nicht abschätzbare Verluste unter der deutschen Zivilbevölkerung verursachten? Sollte der U-Boot-Mann dem zusehen und Frauen und Kindern erklären, sie müssten das ertragen? Den soldatischen Einsatz, der nötig sei, um diese Kräfte fernzuhalten, wolle er nicht mehr auf sich nehmen. Die Frage stellen hiess, sie beantwortet haben... Ich kam zu dem Schluss, dass wir vor der bitteren Notwendigkeit standen, weiterkämpfen zu müssen¹.»

Dönitz sagt aber nicht, dass es unmöglich gewesen wäre, Hitler, der ihn vor kaum einem halben Jahr zum Grossadmiral gemacht hatte, eine solche Entscheidung mitzuteilen.

Dönitz berief Kapitän zur See Rösing, den «Führer der U-Boote West», seine Flottillenchefs, die Korvettenkapitäne Zapp (3. U-Flottille), Schulz (6. U-Flottille), Sohler (7. U-Flottille), Lehmann-Willenbrock (9. U-Flottille) und Kuhnke (10. U-Flottille) nach Berlin und legte ihnen die Situation dar. Die Ansicht der U-Boot-Kommandanten war einhellig: Man musste weiterkämpfen.

Admiral Dönitz erklärte seinen Offizieren, wie es bei ernstesten Situationen seine Gewohnheit war, seine Absicht, seine Zukunftspläne.

Vorerst die unmittelbaren Aufgaben: Durchquerung der Biskaya in Gruppen über Wasser mit verstärkter Flakarmierung. So musste es noch möglich sein, zu den Jagdräumen durchzustossen; die U-Boote sollten so weit als möglich von Zerstörern begleitet werden.

Man wollte entlegene Seeräume ausserhalb des Aktionsradius der feindlichen Luftwaffe wählen: die Küsten von Brasilien, den Kanal von Mo-

zambique, alle «weichen Stellen», die sich ergeben mochten. Die günstigste lag nördlich der Azoren, ein neues *gap*, das die amerikanischen Geleitzüge durchquerten, die nach Gibraltar und ins Mittelmeer liefen.

Sobald die neuen akustischen Horchtorpedos T 5, «Zaunkönig», aus den Werkstätten kamen, würde man auch sie verwenden. Sie sollten den U-Booten Ende August 1943 geliefert werden.

Im Juli wurden die U-Boot-Verluste grösser. Zwischen dem 1. und dem 20. gelang es 75 Prozent der die Biskaya in Gruppen durchquerenden U-Boote durchzukommen. Drei gingen verloren, während von den einzeln fahrenden Booten vier versenkt wurden.

Ende Juli liess Dönitz zwei U-Boot-Gruppen auslaufen. Sie wurden bis zum 8. Grad westlicher Länge von einigen Zerstörern begleitet, die er hatte auftreiben können. Dann setzten sie ihren Marsch gruppenweise fort. Sie wurden unablässig angegriffen und erlitten Verluste. Weder die zur Hilfe gesandten neun Ju 88 noch die drei Zerstörer konnten sie vor dem Untergang bewahren ...

Der deutsche Admiral zog die Bilanz: In zwei Monaten, Juni und Juli, waren im Golf von Biskaya 16 U-Boote vernichtet worden. Die Gesamtverluste auf allen Kriegsschauplätzen waren gewaltig: 54 Boote! Dönitz dachte keineswegs nur an die Boote, die nicht mehr in ausreichendem Umfang nachgebaut wurden, sondern an seine Männer, Offiziere und Besatzungen, die er gut kannte und liebte.

Am 2. August 1943 fasste er einen schweren Entschluss: Er verbot allen U-Booten auszulaufen. Die auf See im Einsatz standen, sollten unverzüglich heimkehren, getaucht an den spanischen Küsten entlangschleichen. Alle Boote kehrten in ihre Stützpunkte zurück.

Dönitz hatte in den letzten Tagen der Schlacht im Golf von Biskaya eine gewisse Vorsicht bei den Angriffen der feindlichen Flugzeuge feststellen können, trotz der Bodenpanzerung ihrer Kabinen. Daraus zog er einen Schluss: «Die Flakarmierung kann ihre Rolle nur dann wirkungsvoll spielen, wenn sie dem Flugzeug Angst vor dem Angriff einjagt oder es vor dem Angriff abschießt.»

Der starke Gegensatz zwischen Göring und Dönitz schien gemildert,

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

und die Zusammenarbeit zwischen den beiden Wehrmachtsteilen trat in ein neues Stadium ein.

Die Luftwaffe antwortete am 11. Juni 1943 auf ein Dönitz-Memorandum vom Februar und ersuchte den Admiral, seine Anforderungen detailliert bekanntzugeben.

Dönitz antwortete am nächsten Tag und verlangte vor allem eine Jagdbomberstaffel mit weiträumigem Aktionsradius zum Schutz der U-Boote über der Biskaya sowie eine zweite zur Aufklärung der Geleitzüge und Heranführung der U-Boote an diese.

Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit waren praktisch gleich Null. Die Luftwaffe hatte keine Flugzeuge, und ihre Piloten hatten keine Erfahrung auf dem Gebiet einer solchen Zusammenarbeit. Wohl schossen die FW 190 und Me 110 ein paar alliierte Flugzeuge ab, sie waren jedoch den Beaufighters und Mosquitos viel zu unterlegen, um die U-Boote wirksam schützen zu können und selbst alliierten Schiffsraum in dieser Schlacht in der Biskaya zu versenken.

Die alliierte Offensive in diesem Raum des Atlantik hatte etwas länger als drei Monate gedauert. Die *support groups* wurden abgezogen, der Kampf weiter nach Süden, vor Gibraltar und die Azoren verlegt.

Das *Coastal Command* hatte beträchtliche Anstrengungen unternommen und sehr viele Flüge durchgeführt. Zwischen dem 14. Juni und dem 21. September betrug ihre Zahl nahezu 4'000, allein von Maschinen mit Stützpunkt in Grossbritannien; sie hatten 196 U-Boote gesichtet und bei 78 Angriffen zehn Boote versenkt.

Während der Monate Juni, Juli und August verloren die Deutschen 21 U-Boote im Golf von Biskaya; auf den anderen Kriegsschauplätzen wurden in derselben Zeit 79 Boote versenkt.

Dagegen hatten die Alliierten den Verlust von 58 Handelsschiffen mit 327.081 BRT zu verzeichnen.

Von nun an durchquerten die U-Boote die Biskaya nur noch getaucht, und ihre Verluste waren gering. Zur selben Zeit, Anfang September, stellten die Engländer fest, «diese Woche haben die U-Boote zum erstenmal in diesem Krieg kein einziges Handelsschiff versenkt». Sie wussten nicht, dass neun U-Boote und ein Versorgungsboot mit neuen Empfängern, mit akustischen Torpedos, mit verstärkter Flakbestückung ausgerüstet, auf dem

Marsch zum Atlantik waren und dass 13 weitere Boote bereit lagen, um aus den französischen Häfen, sechs andere, um aus Deutschland oder Norwegen auszulaufen...

Im September wurden nur zwei U-Boote, U 669 und U 221, die auf Dönitz' Befehl zu ihrem Stützpunkt zurückkehrten, versenkt und ein drittes beschädigt. In derselben Zeit wurden 13 Flugzeuge der Biskaya-Luftstreife von den U-Booten abgeschossen.

Die neuen U-Boot-Typen

Dönitz wusste nun, dass der Krieg ohne die neuen Walter-U-Boote nicht zu einem siegreichen Ende geführt werden konnte. Der Professor hatte seine Pläne für ein totales U-Boot fertiggestellt. Der Schiffskörper in Fischform, der ausser seinen Dieseln eine Wasserstoffsperoxyd-Turbine besass – sein Marsch war also lautlos –, war eine Revolution im U-Boot-Bau. Die Boote sollten in Tauchfahrt 18, vielleicht sogar 20 oder 25 Knoten erreichen! Ihr Aktionsradius sollte beträchtlich sein: Er sollte mit den Dieseln das Kap der Guten Hoffnung, ja sogar den Indischen Ozean erreichen, dort drei oder vier Wochen lang operieren und nach Deutschland zurückkehren können, ohne Brennstoff nachzutanken.

Die neuen Instrumente, mit denen sie ausgerüstet werden sollten, ermöglichten, alle Daten, deren sie für den Angriff bedurften, in Tauchfahrt, ohne ein Sehrohr, zu erhalten; der Torpedoabschuss konnte bis in 50 Meter Tiefe erfolgen. Das Boot wurde, wie Flugzeuge, mit einem «Knüppel» gesteuert.

Das Walter-U-Boot sollte den U-Booten die ursprünglichen Vorzüge, die sie verloren hatten, die Lautlosigkeit und den Überrumpelungseffekt, wiedergeben und Hitler-Deutschland den Sieg bringen².

Man hatte mit kleinen experimentellen Walter-U-Booten Versuche angestellt, und U 80 hatte grosse Geschwindigkeiten bei Tauchfahrt erzielt.

Diese U-Boote waren für 1945 vorgesehen; inzwischen liess Dönitz durch Hitler den Bau eines Bootes genehmigen, das die Profilformen dieses Tauchbootes besass. Man würde durch Verdoppelung der Akkumula-

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

toren-Batterien eine Geschwindigkeit erzielen, die, wenn auch nicht so gross wie die der Walter-U-Boote, dennoch der der Geleitzüge überlegen war.

Die elektrischen U-Boote vom Typ XXI und XXIII³ konnten schnell und in grosser Serie gebaut werden. Professor Walter hatte eine alte holländische Idee aufgegriffen und schlug Admiral Dönitz im Juni 1943 eine Schlauchapparatur vor, die den Dieseln frische Luft zuführen und ihnen so ermöglichen sollte, in Tauchfahrt zu laufen; die Auspuffgase sollten auf dem gleichen Weg abgeleitet werden. So konnte das U-Boot in geringer Tiefe fahren, und es musste nur diesen Schnüffler, den «Schnorchel», aus dem Wasser ragen lassen. Dönitz war von der Idee eingenommen. Zum Leidwesen der Deutschen erforderten die Fertigstellung und der Einbau auf den Booten viele Monate Zeit. Sie wurden erst im Februar 1944 in Dienst gestellt. Bei der Landung der Alliierten befanden sich acht U-Boote mit Schnorchel auf See.

Hitler hatte für den Bau dieser U-Boote absoluten Vorrang befohlen; er hatte seine Meinung grundlegend geändert und sah nun im neuen U-Boot und in den Geheimwaffen die Mittel, den Sieg davonzutragen, der ihm zu entgleiten schien.

Am 8. Juni 1943 gingen die Boote mit der Genehmigung Hitlers in Serienbau. Nach den Plänen des Rüstungsministers Albert Speer wurden die Boote nicht wie bisher auf einer Werft gebaut, sondern auf verschiedenen Produktionsstätten in acht Sektionen, die erst am Schluss der Fertigung zusammengebaut wurden. Man erzielte so eine beträchtliche Arbeitersparnis, ein Boot benötigte nur noch 260 Fertigungsstunden anstatt wie bisher 460. In der Werft selbst, wo der Zusammenbau erfolgte, lag das Boot nur noch acht, statt wie bisher vierzig Wochen. Der Rüstungsminister übernahm die Verantwortung für die Erfüllung des Programms, das den Bau von 40 Booten pro Monat vorsah. Ein in Blankenburg errichtetes Büro beschäftigte bis zu 800 Ingenieure.

Ab Herbst 1943 wurden die Bombenangriffe gegen Deutschland verstärkt, sie führten zur Zerstörung von Werften, Fabriken und Bahnlinien. Es gab unvermeidliche Verzögerungen.

Der Torpedo «Zaunkönig»

In der zweiten Augushälfte wurde auf den in den französischen Häfen stationierten U-Booten ein neues Funkmess-Beobachtungsgerät, «Hagenuk», eingebaut. Aus den deutschen Fabriken kamen auch die ersten akustischen Torpedos T 5, genannt «Zaunkönig». Der Torpedo wurde durch seinen Suchkopf vom Schiffsschraubenlärm der feindlichen Schiffe angezogen und explodierte unter ihrem Heck. Jedes U-Boot erhielt vor dem Auslaufen vier solcher Torpedos, mit denen es vor allem die Geleitschiffe angreifen sollte. Ein Umstand, der Dönitz durch den B-Dienst zur Kenntnis gebracht wurde, veranlasste ihn, die «Zaunkönig»-Gruppe eiligst auslaufen zu lassen: Ihre Boote waren die ersten, die mit solchen Torpedos ausgerüstet waren!

Beim letzten Bombenangriff auf Hamburg im Juli hatte eine grosse Zahl von britischen viermotorigen Bombern der 15. und 19. Gruppe dem *Coastal Command* angehört. Diese Maschinen waren durch das Fehlen der U-Boote im Atlantik verfügbar geworden, eine Folge seines Befehls vom 24. Mai. Es war unbedingt notwendig, diese Flugzeuge ehestens zu binden, um sie von den deutschen Städten fernzuhalten. Ende August liefen etwa zwanzig U-Boote aus den französischen Atlantikstützpunkten; sie hatten Befehl, tagsüber und sogar nachts, mit Ausnahme der Zeit, die für das Aufladen der Batterien erforderlich war, getaucht zu fahren. Die Luftwaffe stellte trotz des Ersuchens des Admirals kein Flugzeug zur Verfügung, um den ersten Tag ihres Marsches zu sichern. «Mit grösster Spannung verfolgten wir den Ausmarsch der Ende August nach dem Nordatlantik entsandten Boote durch die Biskaya», schreibt Dönitz. «Würde das neue Funkmess-Beobachtungsgerät sie besser als die bisherigen vor überraschenden Flugzeugangriffen schützen?⁴»

Nun blieb aber die Zahl der alliierten Angriffe während der Fahrt gering.

«Dies zeigte, dass sich die Verhältnisse anscheinend entscheidend gebessert hatten», schloss Dönitz, «was nur dem neuen Hagenuk-Gerät zu verdanken sein konnte. Tatsächlich ging beim Marsch der ‚Zaunkönig‘-Gruppe durch die Biskaya kein Boot verloren. Bis zum Mai 1944 gerieten

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

von jetzt ab in diesem Seegebiet durchschnittlich nur noch ein bis zwei U-Boote monatlich in Verlust. Das Gefühl der Erleichterung, mit dem wir diese Entwicklung beobachteten, war gross.»

In der ersten Septemberwoche stellten dagegen die Alliierten mit Befriedigung fest, dass die U-Boote in letzter Zeit kein Handelsschiff versenkt hatten. Die Ruhe hielt aber nicht an. Am 16. September bildeten die 20 U-Boote der «Zaunkönig»-Gruppe, nachdem sie sich bei U 460 mitten im Atlantik versorgt hatten, eine Sperre, um den langsamen Geleitzug ONS 18 (27 Schiffe) abzufangen. Am 20. begann das Rudel im Planquadrat AJ 9522, südlich von Grönland, seine Unterwasserangriffe und vernichtete sofort zwei Schiffe; ein heftiger Gegenangriff der Luftsicherung verjagte es. Die Fühling mit dem Geleitzug riss ab.

Ein anderer, schneller Geleitzug, ON 202, befand sich in der Nähe des Kampfgebietes und wurde von einem U-Boot gesichtet. Er wurde angegriffen und verlor zwei Handelsschiffe; die Fregatte «Lagan» wurde durch einen akustischen Torpedo beschädigt. Man schleppte sie in den Hafen.

Geleitschiffe, Flugzeuge trafen zur Verstärkung ein; an diesem 20. September 1943 wurde U 338⁵ durch ein neues, von den Engländern zum erstenmal verwendetes Gerät versenkt; ein amerikanischer akustischer Lufttorpedo, abgeschossen durch eine Liberator der Staffel 120! Die Gegner stellten also gleichartige Waffen in Dienst. Am selben Abend befahl der für die *Western Approaches* zuständige Abschnittskommandant den beiden Geleitzügen, sich samt ihren Sicherungsfahrzeugen gemeinsam dem Befehl von Fregattenkapitän Evans zu unterstellen.

Beide Seiten erhielten Verstärkungen: Liberators, *support groups* auf englischer, acht U-Boote auf deutscher Seite. Die erbitterte Schlacht dauerte fünf Tage. Neunzehn U-Boote versenkten sechs Handelsschiffe (36.422 BRT) und die Geleitfahrzeuge «Saint Croix», «Polyanthus» und «Itchen» und beschädigten die «Lagan». Die Deutschen jubelten über ihren Sieg und meldeten die Versenkung von neun Handelsschiffen (46.000 BRT) und zwölf Zerstörern. Sie verloren U 338, U 229 und U 341.

Die Engländer hatten selbst einen akustischen Torpedo entwickelt und

fanden natürlich eine Gegenmassnahme für den T 5: den «Foxyer»⁶, ein lärmendes Metallding, das von den Schiffen nachgeschleppt wurde. Es zog wohl die «Horchtorpedos» auf sich, hatte aber den grossen Nachteil, die Arbeit des Asdics zu stören.

Dennoch versenkten die Torpedos T 5 zwischen September 1943 und Mai 1944 nicht weniger als 25 Geleitfahrzeuge. Im Frühjahr 1943 wurden diese Torpedos verbessert; das FAT-System befähigte sie, dem Zickzackkurs eines Schiffes auf seinem mittleren, zum geradlinigen Teil des Kurses senkrechten Weg zu folgen. Die Deutschen gaben sich damit nicht zufrieden. Erst im Frühjahr 1944 gelang es ihnen, das LUT-System (lagenunabhängiger Torpedo) einzusetzen. Der LUT folgte auch einem Zickzacklauf auf einer mittleren Bahn, doch konnte diese zu dem geradlinigen Teil der Torpedobahn in einem beliebigen Winkel stehen. Das war wirklich der Torpedo mit dem Suchkopf für alle möglichen Auftreffwinkel. Das Aktionsfeld dieser LUT-Torpedos war also überaus breit. Dessenungeachtet waren für sehr schnell laufende Ziele die Torpedos mit geradliniger Laufbahn weiterhin erforderlich, da der Abschuss des LUT einen sehr langen Lauf voraussetzte. Es gab auch noch andere Nachteile.

Im November 1943 blieben die U-Boote tagsüber unter Wasser und jagten nachts mittels der von der Luftaufklärung gelieferten Angaben.

Dönitz war vorerst mit den erzielten Ergebnissen zufrieden, erkannte dann aber, dass die in den nächsten Monaten vorgenommenen Verbesserungen der Bewaffnung nicht genügen würden, um den deutschen Booten ihre einstige Wirksamkeit wiederzugeben. Man musste den Gruppenangriff gegen die Geleitzüge aufgeben und sich darauf beschränken, den Krieg so sparsam wie möglich weiterzuführen, mit dem Ziel, starke feindliche Kräfte zu binden.

Die MAD-Sperre

In der ersten Januarhälfte des Jahres 1944 traf in Port Lyautey eine amerikanische Catalina-Staffel mit einem neuen System zur U-Boot-Bekämpfung ein: der *Magnetic Air Detector* (MAD), das Magnetische Luftortungsgerät.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Während die deutschen U-Boote früher die Strasse von Gibraltar nachts in Überwasserfahrt durchquert hatten, zwangen sie die seit November 1942 mit *Leigh Lights* ausgerüsteten Flugzeuge zu tauchen. Da das Mittelmeer stärkeren Salzgehalt und grössere Dichte aufweist als der Atlantik, besteht eine ständige Strömung vom Mittelmeer zum Atlantik in den Tiefen der Meerenge sowie eine leichte Gegenströmung weniger dichten Wassers an der Oberfläche. Die U-Boote nützten nun diese Strömungen aus, indem sie sich nachts der Einfahrt der Strasse auf atlantischer Seite näherten, bei Morgengrauen tauchten und nur gerade so viel Fahrt behielten, um getaucht zu bleiben und sich von der Strömung, die 2 Knoten erreichen konnte, ins Mittelmeer tragen zu lassen. Die Zerstörer wurden durch die neutrale Dreimeilenzone und durch Ortungsschwierigkeiten behindert. Die MAD-Sperre war 4 Meilen lang und bestand aus zwei nahe aneinanderliegenden parallelen Linien. Über dieser Sperre patrouillierten gleichzeitig zwei Flugzeuge in 45 bis 60 Meter Höhe; sie konnten ein 60 Meter tief getauchtes U-Boot bis zu 90 Meter Horizontalf Entfernung orten. Da die Flugzeuge alle ein bis zwei Minuten vorbeiflogen, war es für ein U-Boot praktisch unmöglich, der Entdeckung zu entgehen. Wenn ein Flugzeug Fühlung fand, warf es ein *phoscar* als Positionsmarke; durch Abwurf je eines *phoscars* bei mehreren Vorbeiflügen nacheinander zeigte es dem Zerstörer den Kurs des U-Bootes an. So wurde U 761 am 24. Februar 1944 von Flugzeugen geortet, die zuerst *phoscars*, dann 30-kg-Raketenbomben warfen. Vorerst hatten sich die englischen Zerstörer ferngehalten; nach dem Luftbombardement warfen die Zerstörer «Anthony» und «Wichart» an den Stellen, wo die Bomben der Catalina detoniert waren, Wasserbomben... Plötzlich tauchte das U-Boot auf, die Mannschaft begann auszusteigen. Die Zerstörer eröffneten darauf das Feuer, während neue Flugzeuge herankamen und das U-Boot mit Bomben eindeckten. Man sah, wie sich sein Vordersteven in 20 Grad von der Horizontalen hob, dann versank das Boot. Der Angriff hatte 45 Minuten gedauert, 48 Mann des U 761 konnten gerettet werden.

Im März versuchten drei U-Boote die Strasse zu durchqueren. U 492 wurde versenkt, ein anderes machte kehrt, einem einzigen gelang es durchzukommen. Von den zwölf U-Booten, die während der ersten drei Monate

des Jahres vor der Strasse von Gibraltar erschienen, gelangten nur neun ins Mittelmeer. Am 15. Mai wurde U 731 durch ein MAD-Flugzeug entdeckt und von einem Zerstörer versenkt. Die Engländer setzten dort ihre besten Streifen und Flugzeuge ein⁷.

*Neue Schlacht in den Western Approaches,
19. Januar bis 24. Februar 1944*

Etwa Mitte Januar beschloss Dönitz, in den *Western Approaches*, jenem Seeraum rund um Grossbritannien, wo die ersten Angriffe seiner U-Boote im Jahre 1940 stattgefunden hatten, eine Offensive zu starten. Er ordnete seine U-Boote in einem Kreisbogen, der von den Färöer Inseln bis Brest reichte, ungefähr 250 Meilen von den britischen Inseln entfernt, an. Sie sollten immer getaucht fahren, die Zeit zur Ladung der Batterien ausgenommen. Die Luftwaffe war beauftragt, ihnen als Aufklärung zu dienen.

Die deutschen Flugzeuge meldeten Fühlung mit einem Geleitzug nordostwärts von Irland, da sie die Fühlung aber nicht aufrechterhalten konnten, fanden die benachrichtigten U-Boote die Schiffe, die wahrscheinlich der Verbindung OS 65-KMS 39⁸ angehörten, nicht mehr.

Nur U 641 sichtete einige Schiffe, wurde aber am 19. selbst von der Korvette «Violet», einem Geleitfahrzeug, südwestlich von Irland versenkt.

Inzwischen verstärkten die Engländer ihren Lufteinsatz mit der Gruppe 19, Liberators mit *Leigh Lights* und Wellingtons. Den Deutschen gelang es, weniger als 270 Meilen von Malin Head, Gruppen von acht bis elf U-Booten zu sammeln, um die Geleitzüge auf der Durchfahrt zum Nordkanal abzufangen.

Die Engländer fingen beim Abhören des feindlichen Funkverkehrs am 27. die Meldung eines Flugzeuges auf, das die Position zweier grosser Geleitzüge (wahrscheinlich ON 221 und OS 66-KMS 40) durchgab. Die beiden Gegner holten Verstärkungen heran. Der B.d.U. liess trotz der Risiken und trotz eines Irrtums der Luftwaffe den ON 221 von Booten in Überwasserfahrt suchen.

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

Die Reaktion der Alliierten liess nicht auf sich warten: U 271 wurde durch eine Liberator der *US-Navy*, U 571 durch eine Sunderland der Staffel 461 versenkt. Am nächsten Tag gaben die U-Boote die Verfolgung auf. Captain Walker, Kommandant der zweiten *support group*, lag vor Malin Head und nahm Kurs nach Südwesten, um einen Geleitzug zu sichern. Am Morgen des 31. meldete die «Wild Goose» (Kkpt. D.E.G. Wemyss) einen Kontakt. Der Geleitträger «Nairana» liess seine Flugzeuge sofort aufsteigen, während die «Wild Goose» Wasserbomben warf, um den Geleitträger, der angegriffen werden konnte, zu schützen.

Die «Starling» näherte sich mit grosser Fahrt und wendete die Taktik der *creeping attack* an. Dann warf sie 14 Wasserbomben, deren Explosionen so stark waren, dass alle Schiffe in der Umgebung erzitterten. Und Walker, der die See beobachtete, während sie langsam wieder ihr normales Aussehen annahm, wartete. Die Trümmer eines U-Bootes kamen nach oben; es waren die des U 592, das sich, noch von einem vorhergegangenen Luftangriff beschädigt, auf der Rückfahrt zu seinem Stützpunkt befunden hatte.

Am 7. Februar begegnete Walker den vereinigten Geleitzügen SL 147-MKS 38, während andere Geleitzüge an der Nordwestspitze von Irland vorbeiliefen. Dönitz wurde durch Flugzeuge über die Anwesenheit der Geleitzüge und ihren Kurs benachrichtigt. Sofort sandte er elf U-Boote, die Hälfte seiner verfügbaren Schiffe, gegen SL 147-MKS 38, während die andere Hälfte die beiden anderen Konvois angreifen sollte⁹. Die Engländer sichteten die über ihnen in grosser Höhe kreisenden deutschen Flugzeuge, sie hörten ihre Funksprüche. Die von den Flugzeugträgern aufgestiegenen Maschinen versuchten vergeblich, sie abzuschiessen.

Am 8. Februar um 11.07 Uhr, nach einem von der «Starling», der «Wild Goose» und der «Woodpecker» geführten, 47 Minuten dauernden Angriff, versenkte die «Woodpecker» U 762 mit 22 Wasserbomben.

«Die feindlichen Flugzeuge waren in der folgenden Nacht über den Geleitzügen geblieben, doch die einzige Folge ihrer Bemühung, die U-Boote heranzubringen, war die, dass sie noch zwei Boote in die tödlichen Krallen von Walkers kleinen Schiffen brachten», schreibt Roskill.

Walker, der berühmteste von allen s»pporf-gro»ps-Kommandanten, sollte in den nächsten Tagen bei den Angriffen der U-Boote gegen die Geleitzüge SL 147-MKS 38, HX 277, ON 224 und ONS 29, die zwischen dem 29. Januar und dem 24. Februar unterwegs waren, noch weitere Erfolge erzielen. Walker fuhr mit seiner 2. *escort group*, bestehend aus «Starling», «Wild Goose», «Woodpecker», «Kite» und «Magpie», von einem Geleitzug zum anderen und verfolgte die von den Aufklärungsflugzeugen gemeldeten U-Boote. Die Taktik des «Kriechangriffes», der *creeping attack*, wurde von der Gruppe täglich weiter verbessert, die Einheiten der Gruppe spielten in genauer Kenntnis der Möglichkeiten des Gegners und seiner Fluchtgewohnheiten das aufgespürte U-Boot einander zu wie einen Ball.

So wurden durch diese Gruppe am 31. Januar 1944 U 592, am 8. Februar U 762, am 9. Februar U 238 und U 734, am 11. Februar U 424 versenkt, während die Fregatte «Spey» am 18. Februar U 406 und am folgenden Tag U 386 versenkte.

U 406 wurde am 18. Februar um 3.20 Uhr nachmittags in der Nähe des Geleitzugs ONS 29 versenkt, wobei die Engländer 45 Überlebende aus dem Wasser zogen. Unter ihnen befand sich eine Gruppe von Ingenieuren, von Wissenschaftlern, die neue deutsche Radarabwehrapparate ausprobierten. Als sie später befragt wurden, lieferten sie den Engländern nützliche Angaben über die deutsche Elektrotechnik.

Commander Walkers 2. *escort group* hatte also 27 Tage lang gegen mehrere U-Boot-Gruppen gekämpft, hatte allein sechs der elf vernichteten Boote versenkt, drei davon in weniger als siebzehn Stunden.

Zwölf grosse Geleitzüge hatten die *Western Approaches* durchquert, zwei waren keinen ernstern Angriffen ausgesetzt gewesen. Die U-Boote verzeichneten zwei Erfolge: die «Woodpecker» und ein Nachzüglerfrachter wurden torpediert. Ausserdem wurden zwei Flugzeuge des *Coastal Command* abgeschossen.

Wieder hatte sich Walker bei dieser Schlacht durch seine Ausdauer und Erfahrung ausgezeichnet. Die 2. *group* hatte sich wie eine erstklassig trainierte Fussballmannschaft verhalten; es wurden ungefähr 650 Wasserbomben abgeworfen. Als die «Starling», die «Wild Goose» und die «Magpie»

DIE SCHLACHT IM ATLANTIK

am 25. Februar am Gladstone-Kai in Liverpool einliefen, wurden sie vom Jubel zahlreicher Seeleute und Dockarbeiter empfangen.

Die Affäre Eck

Im Februar 1944 lief eine neue Gruppe von sechs Booten zum Indischen Ozean aus, von denen nur fünf ihr Ziel erreichten, da U 177 am 6. Februar durch eine Liberator westlich der Insel Ascension versenkt wurde. U 852 (Kptlt. Heinz Eck) begegnete bei seiner Fahrt durch den Südatlantik einem griechischen Schiff, der «Peleus» (4'695 BRT). Die «Peleus» fuhr allein von Freetown nach Buenos Aires, als sie am 13. März nordostwärts der Insel Ascension von U 852 mit zwei Torpedos angegriffen und versenkt wurde (Quadrat FF, 2 Grad Süd, 10 Grad Ost). Eck wollte, dass von der Torpedierung keine Spur zurückbliebe, und beging den unmenschlichen und allen Seetraditionen widersprechenden Akt, die überlebenden Schiffbrüchigen mit Maschinengewehren zu beschliessen. Drei von ihnen entkamen dem Massaker, und es gelang ihnen, sechs Wochen später die portugiesische Westküste Afrikas zu erreichen.

Inzwischen fuhr U 852 in den Indischen Ozean. Es versenkte am 1. April durch zwei Torpedos das britische Schiff «Dahomian» mit 7'000 BRT. Am 3. Mai sichtete ein in Aden stationiertes Flugzeug der RAF das U-Boot vor der Insel Sokotra, griff es an und beschädigte es durch Bomben so schwer, dass der Kommandant sich entschloss, sein Boot zu versenken. Kapitänleutnant Heinz Eck, der mit seiner Mannschaft in Gefangenschaft geriet, wurde später angeklagt, die Schiffbrüchigen der «Peleus» mit Maschinengewehren beschossen zu haben. Er wurde im Oktober 1945 mit seiner Mannschaft in Hamburg vor ein britisches Kriegsgericht gestellt. Heinz Eck, drei seiner Offiziere und ein Unteroffizier wurden zum Tod verurteilt und am 30. November 1945 erschossen. Mehrere Mitglieder der Besatzung erhielten Gefängnisstrafen.

Karl Dönitz versuchte, bei seiner Vernehmung im Prozess seinen Offizier zu retten. Er erklärte: «Ich möchte aber doch sagen, dass der Kapitänleutnant Eck vor einer ganz schweren Entscheidung stand. Er hatte die Verantwortung für sein Boot und für seine Besatzung, und diese Verantwor-

tung wiegt im Krieg schwer. Wenn er also aus dem Grund, d.h. weil er glaubte, sonst entdeckt und vernichtet zu werden – diese Annahme war nicht unbegründet, denn im selben Seeraum wurden in der gleichen Zeit, wie ich glaube, vier U-Boote gebombt –, wenn er also aus diesem Grund zu diesem Entschluss kam, so würde ein deutsches Kriegsgericht das zweifelsohne berücksichtigt haben. – Man sieht, glaube ich, nach dem Kriege die Dinge doch anders, und man ist nicht erfüllt von der grossen Verantwortung, die so ein armer Kommandant hat¹⁰.»

An anderer Stelle schreibt der deutsche Admiral: «Ich konnte das Verhalten des Kommandanten nicht billigen, weil der Soldat von den sittlichen Grundsätzen der Kampfführung nicht abgehen darf.»

UNTERSEEBOOTE IM MITTELMEER

(Januar 1943 bis August 1944)

Nach dem Gelingen der Operation «Torch» im November 1942 hatte der Marsch auf Tunis begonnen. Die Deutschen landeten Truppen auf dem Vorgebirge, das das Mittelmeer teilt, während Rommel, verfolgt von der britischen 8. Armee, die Marethlinie entlang in Richtung Tunis marschierte. Die Alliierten führten ihre Armeen von Bougie und Bone gegen Biserta. Der Erfolg zukünftiger Operationen hing von der Einnahme dieses Hafens ab.

Es war erforderlich, den Westraum des Mittelmeeres von deutschen Schiffen zu säubern, ehe man das grosse Abenteuer einer ersten Landung auf fremdem Gebiet, zuerst Sizilien (Operation «Husky»), dann Italien (Operation «Avalanche»), die Landung in der Bucht von Salerno, in Angriff nahm. Die deutsche Luftwaffe, die Bougie, Bône und die alliierten Transporte bombardierte, war nur schwer auszuschalten.

Nun liefen aber aus Toulon und Pola¹ die Unterseeboote der Achse aus, die den Verkehr der mit Truppen und Kriegsmaterial beladenen alliierten Transporter zu stören trachteten.

Sie unschädlich zu machen, war Aufgabe der *swamp operations*.

Angriff der britischen «Chariots» auf Palermo

Eine erste Operation war unerlässlich, denn die in den Häfen von Palermo und Maddalena liegenden italienischen Überwasserschiffe, prächtige Kreuzer, waren eine ständige Bedrohung.

Im Januar 1943 wurden zwei britische Unterseeboote, «Trooper» und «Thunderbolt», dazu verwendet, die «Chariots», bemannte Torpedos, zu befördern, die gegen die italienischen Schiffe eingesetzt werden sollten. In

der Nacht vom 2. zum 3. Januar 1943 drangen die «Chariots», die unter dem Befehl von Kapitän zur See G.M.S. Sladen, einem hervorragenden Offizier, und Spezialisten in der Ausbildung von Froschmännern standen, in den Hafen von Palermo ein. Sie zerstörten den leichten Kreuzer «Ulpio Traino» (3362 Tonnen) und beschädigten einen grossen Passagierdampfer und drei U-Boot-Jäger. Zwei «Chariots» samt Besatzung gingen verloren. Den anderen gelang es nicht, zu den Unterseebooten, die sie auf See erwarteten, zurückzukehren. Ihre Besatzungen wurden von den Italienern gefangengenommen, die Boote erbeutet. Die Briten verloren auch das Unterseeboot P 311, wahrscheinlich durch eine Mine. Diese Episode war nur ein Zwischenfall in dem Kampf, den die Unterseeboote einander in den ersten fünf Monaten des Jahres 1943 lieferten.

Swamp operations

Die Italiener patrouillierten mit einem Dutzend Unterseebooten im westlichen Mittelmeerraum; sie verursachten den Alliierten wenig Verluste, verglichen mit denen, die auf das Konto der deutschen U-Boote gingen, und erlitten selbst schwere Einbussen: die Unterseeboote «Narvalo», «Tritone», «Santorre», «Santarosa», «Avorio», «Malachite», «Asteria», «Mocenigo» und «Gorgo» gingen verloren; ein neuntes Boot, die «Delfino», sank nach einem Zusammenstoss.

Die Deutschen verloren in den ersten fünf Monaten des Jahres 1943 zwölf Boote; U 224, U 301, U 442, U 205, U 562, U 443, U 83, U 77, U 602, U 303, U 414, U 755.

Diese Verluste kamen zu denen im Golf von Biskaya und im Atlantik hinzu, die im gleichen Zeitabschnitt sehr hoch waren.

Zwei von diesen zwölf Booten wurden von englischen Unterseebooten versenkt, die sich gewissermassen darauf spezialisiert hatten, Boote ihresgleichen über Wasser zu torpedieren: Am 21. Januar bohrte die «Sahib» U 301 westlich von Korsika in den Grund, und am 21. Mai versenkte die «Sickle» U 303 vor Toulon.

Allmählich nahm die Zahl der deutschen und italienischen Unterseeboote im Mittelmeer ab, da keinem neuen Boot der Durchmarsch durch die

Strasse von Gibraltar gelang, die durch die MAD-Sperre gesichert wurde.

Zwischen Januar und Mai 1943 verloren die Engländer sieben Unterseeboote: «Tigris», «Thunderbolt», «Regent», «Splendid», «Sahib» und P 311. Besonders tragisch war das Ende der «Turbulent». Das Boot befand sich auf seiner neunten Patrouillenfahrt und kehrte von Malta nach England zurück. Der Kommandant, Korvettenkapitän J.W. Linton, sollte abgelöst werden. Die «Turbulent» griff am 11. März vor Bastia italienische Frachter an; sie wurde das Opfer eines von italienischen Schnellbooten geführten Gegenangriffs. J.W. Linton erhielt postum das *Victoria Cross*.

Nach Besetzung der französischen Mittelmeerbäfen hatten die Italiener zahlreiche französische Schiffe beschlagnahmt und benutzten sie. Das erklärt die hohe Tonnage der von den alliierten Unterseebooten in diesen fünf Monaten versenkten Italiener: 78 Schiffe mit 131.857 BRT. Die Deutschen verloren im gleichen Zeitraum nur 11 Schiffe mit 29.545 BRT. Das alles waren Schiffe mit geringer Tonnage ...

In der zweiten Maihälfte fuhr der erste englische Geleitzug nach einer seit Mai 1941 währenden Unterbrechung von Gibraltar nach Alexandria!

Im März 1943 verfügten die Engländer über 32 Unterseeboote im Mittelmeer, abgesehen von den griechischen und polnischen Booten und denen der Freien Französischen Streitkräfte.

Polnische Unterseeboote

Die polnischen Unterseeboote im Mittelmeer waren recht aktiv; die «Sokol» (Boris Karnicki) patrouillierte dort seit Sommer 1941. Bei den Bombenangriffen auf Malta im März 1942 wäre sie fast versenkt worden, führte dann jedoch mehrere Angriffe in der Adria durch, wo sie nach dem italienischen Waffenstillstand vom 9. September 1943 als erste eindrang und die «Eridania» (7'095 BRT) vor Pola versenkte. Dann fuhr sie ins Ägäische Meer und vernichtete Barken und eine Anzahl kleiner deutscher Schiffe.

Die «Sokol» wurde zwecks Überholung und Reparaturen nach England geschickt, kehrte, nun unter Befehl von Korvettenkapitän Kosiolskowski,

ins Mittelmeer zurück und setzte seine Tätigkeit fort.

Ein anderes polnisches Unterseeboot, die «Dzik» (Kkpt. S.B. Romanowski), beschädigte den Tanker «Carnaro» (8'400 BRT) und versenkte einen kleinen Tanker sowie ein Passagierschiff mit 6'000 BRT... Bei der Befreiung Korsikas befand sich die «Dzik» vor Bastia; sie versenkte das Handelsschiff «Nikolaus» (6'793 BRT). Man musste die Besatzung des Unterseebootes fast mit Gewalt daran hindern, an der Küste Korsikas zu landen und die ersten französischen Soldaten zu unterstützen, die auf der Insel Fuss fassten.

Der Mut der polnischen U-Boot-Leute war beispielhaft, sowohl zu Beginn der Kampfhandlungen, bei ihrem Entweichen aus dem Vaterland wie auch bei verschiedenen Aktionen, die sie insbesondere im Mittelmeer durchführten.

Erste Fahrten von U 453

Charakteristisch für die Tätigkeit der deutschen U-Boote im Mittelmeer und ihr unvermeidliches Ende ist die Geschichte von U 453, des Veteranen in diesem Seeraum:

U 453 war am 26. April 1941 in Kiel vom Stapel gelaufen; seine Patin war die Stadt Nürnberg. Am 12. November 1941 verliess es Kiel unter dem Kommando von Kapitänleutnant Egon Freiherr von Schlippenbach und machte sich auf den üblichen Nordkurs: die Shetlands, die Färöer. Dann durchquerte es ohne Hindernis die Biskaya und erschien am 9. März 1941 um 6 Uhr morgens vor Gibraltar. Von Schlippenbach machte sich daran, die Strasse zu durchfahren; er besass keine genaue Seekarte der Meerenge.

Kurz vor der Einfahrt wurde U 453 mit Wasserbomben angegriffen, doch niemand an Bord erfuhr jemals, ob es sich um einen wirklichen Angriff gegen ein U-Boot oder um eine automatische Routineverteidigung gehandelt hatte. Das Boot blieb unversehrt. Von Schlippenbach befahl völlige Stille und nahm Kurs nach Osten. Er fuhr am Rand der Strasse so tief wie möglich und stiess oftmals auf Grund. Einmal ging er auf Sehrohtiefe.

Er sichtete an Backbord den Felsen von Gibraltar und einen grossen Zerstörer. Endlich tauchte er in freier See auf. Am 13. Dezember torpedierte er um 18.05 Uhr vor der spanischen Küste den spanischen Tanker «Badalona» (4'202 BRT) und versenkte ihn, dann fuhr er weiter zu seinem neuen Stützpunkt Pola.

U 453 führte im Jahre 1942 sieben Feindfahrten im Mittelmeer durch. Es berührte oft Salamis, um sich dort zu versorgen. In diesen elf Monaten war von Schlippenbach nicht gerade vom Glück begünstigt. Er versenkte kein Schiff; nur der englische Frachter «Somersetshire» mit 9'716 BRT (den er mit einem Torpedo versenkt zu haben glaubte) wurde am 7. April vor Marsa Matruch von ihm beschädigt.

Wiederholt gab es Betriebsunfälle. Bei der ersten Ausfahrt im Mittelmeer zwang ihn ein Maschinenschaden an den Dieselmotoren, kehrtzumachen und nur mit Elektromotoren zu fahren. Er unternahm eine Feindfahrt vor Tobruk, ohne ein feindliches Fahrzeug zu sichten, als Rommel am 20. Juni 1942 die Stadt und den Hafen eroberte; ein längerer Aufenthalt in den seichten Gewässern vor El Alamein folgte, dann eine Patrouille vor Jaffa, wo es viele Minenfelder gab ... Eines Tages wäre U 453 um ein Haar verloren gewesen, und zwar infolge schlechter Befehlsübermittlung: Es tauchte bei einem Angriff alliierter Flugzeuge mit starker Neigung, während seine beiden Elektromotoren höchste Drehzahl liefen, und sein Vordersteven stiess mit grosser Heftigkeit auf Grund ... Das solid gebaute Boot überstand den Stoss, war aber so schwer beschädigt, dass es nach Rückkehr zu seinem Stützpunkt vom 21. Juli bis 3. September in Reparatur blieb. Die Pause ermöglichte es der Besatzung, sich auszuruhen. «Gute Nahrung, gute Laune», sagte von Schlippenbach.

Dann kreuzte U 453 vor Bougie und patrouillierte später, «mit der Regelmässigkeit einer Uhr», im Dreieck Bougie, Balearen, Sardinien, immer noch ohne ein einziges feindliches Schiff zu versenken, was die Besatzung ärgerte; währenddessen vernichteten die anderen U-Boote: U 431 (Kkpt. Domes) am 20. Mai den britischen Tanker «Eocene» (4'216 BRT), am 10. Juni den englischen Dampfer «Havre» (2'073 BRT), am 10. November den englischen Zerstörer «Martin», am 13. den holländischen Zerstörer

«Isaac Sweers»; U 565 (Kptlt. Johann Jebsen) am 11. März den englischen Tanker «Naid» (5'450 BRT); U 31 (Kptlt. von Tiesenhausen) zeichnete sich aus, indem es am 9. November vor Algier den Amerikaner «Leeds-town» (9'135 BRT) in den Grund bohrte und mehrere Schiffe beschädigte, und U 81 (Kptlt. Guggenberger) versenkte 8'444 BRT alliierter Schiffe.

Dönitz gratulierte den U-Booten, die unmittelbar an den Siegen Rommels beteiligt waren.

Die italienischen Unterseeboote waren nicht weniger aktiv.

Das «Mocenigo» (Kkpt. Paolo Monechi) versenkte am 14. März den französischen Dampfer «Sainte-Marcelle» (1'518 BRT); das «Aradam» (Kptlt. Oscar Gran) versenkte den britischen Zerstörer «Havock»; das «Axum» (Kptlt. Renato Perrini) torpedierte am 6. April den Engländer «Cairo» (4'200 BRT) und beschädigte die «Ohio» (9'514 BRT); das «Platino» (Kptlt. Roberto Rigoli) verzeichnete einen grossen Erfolg mit der Versenkung des Engländers «Nakunda» (16.632 BRT) am 13. November; das «Ambra» (Kptlt. Mario Arillo) versenkte ein Schiff und beschädigte mehrere andere ...

Bei der sechsten Feindfahrt des U 453 gab es bei einem Spezial-Übungsschiessen einen Rohrkrepiierer: ein Matrose wurde getötet, zwei schwer verletzt. Man musste unverzüglich den Rückmarsch antreten. Der Matrose wurde in La Spezia begraben.

Einmal jedoch, am 26. September 1942, dem dreizehnten Tag der siebenten Patrouillenfahrt – die Alliierten waren bereits in Algier –, griff von Schlippenbach vor Bougie feindliche Zerstörer an. Er schoss vier Torpedos ab, doch keiner traf. Dagegen wurde U 453 heftig mit Wasserbomben angegriffen und erlitt ein Leck im Vorderschiff. Nachdem die Zerstörer sich entfernt hatten, konnte U 453 auftauchen und nach Pola heimkehren. Die Patrouille hatte neunzehn Tage gedauert.

Nach einem weiteren Todesfall – ein Matrose schoss sich eine Kugel in den Bauch – wurde es Weihnachten.

In der zweiten Januarhälfte 1943, genau am 20., gelang es U 453, in die Mitte eines grossen alliierten Geleitzugs zu gelangen, der vor Kap Ténès in sechs Kolonnen marschierte. Trotz der nervenraubenden Asdic-Geräusche der Geleitzerstörer – «ping, ping, ping, ein teuflisches Geräusch für

die Besatzung», sagte ein Besatzungsmitglied – konnte U 453 vier Torpedos abschiessen. Einer davon versenkte den belgischen Frachter «Jean-Jadot» (5'859 BRT).

Als der Kommandant des U 453 am 20. Februar 1943 wieder nach Pola einlief, hatte er sich guten Glaubens vier Erfolge zugeschrieben².

Dann folgte wieder die ermüdende Routine der Patrouillenfahrten, der ergebnislos abgeschossenen Torpedos, die Routine der Wasserbomben und der sonstigen Gefahren.

Das Boot hielt weiter durch, und das Vertrauen seiner Besatzung nahm nach jedem Wasserbombenbeschuss zu.

Bei seiner zehnten Patrouillenfahrt glückte es von Schlippenbach am 30. Juni 1943 endlich, den Engländer «Oligarch» (6'894 BRT) vor Derna zu beschädigen; am 6. Juli versenkte er den englischen Transporter «Shahjeban» (5'454 BRT) – auf 33° 01' nördlicher Breite und 21° 32' östlicher Länge.

Operation «Husky»

Am Morgen des 4. Juli 1943 hatten die Invasionsstreitkräfte die Küste Afrikas verlassen, als sie von Admiral Sir Andrew Cunningham den lakonischen Befehl erhielten: «*Carry out operation Husky*³». Der Admiral, der am 20. Mai den Plan der Seeoperation aufgestellt hatte, fügte in einem zweiten Funkspruch hinzu: «*Great risks must be and are to be accepted*⁴».

Beteiligt waren 1614 englische, 945 amerikanische und 31 verschiedenen Nationen angehörende Schiffe. Es waren alle Typen vertreten, von den Schlachtschiffen der Sicherungsstreitkräfte H bis zum kleinen *landing craft* und zahllose Frachter.

Die Unterseeboote waren durch 23 englische, 6 griechische und 3 polnische Boote vertreten.

7. Unterseeboote wurden den Sturmtruppen zur Verfügung gestellt, um beim endgültigen Sturmangriff längs der Südostspitze von Sizilien als Markierung zu dienen:

- «Safari» (Abschnitt Joss), vor Licata,
- «Shakespeare» (Abschnitt Dime), vor Gela,
- «Seraph» (Abschnitt Cent), vor Scoglitti,

«Unrivalled» (Abschnitt Bark West), westlich von Kap Passero, «Unison» (Abschnitt Bark South), südlich von Kap Passero, «Unseen» (Abschnitt Bark East), östlich von Kap Passero, «Unruffled» (Abschnitt Acid North), südlich von Syrakus.

Die Unterseeboote «Uproar», „Unbroken», «United» und «Unshaken» sowie der Pole «Dzik» bildeten eine Sperre in der Strasse von Otranto, während «Unruly», «Ultor» und der Pole «Sokol» zwischen Lipari und der Strasse von Messina patrouillierten. Ihre Aufgabe bestand darin, den feindlichen Kriegsschiffen den Weg zu versperren, von denen drei kleine Abteilungen an Land gesetzt hatten, um Angriffe gegen die alliierte Nachhut durchzuführen.

Das schlechte Wetter behinderte die Landungsoperation, die am 10. Juli mit nächtlichen Fallschirmabsprünge einsetzten. Es kam zu unvermeidlichen Verspätungen, insbesondere im Abschnitt «Acid».

Die Angriffe der Luftwaffe indessen verhinderten ebensowenig wie das Eingreifen der U-Boote das Gelingen der Operation «Husky».

Das italienische Unterseeboot «Ascianghi» griff am 23. Juli 1943 den Kreuzer «Newfoundland» an, der die Flagge von Konteradmiral Harcourt führte, und beschädigte ihn – ohne ihn zu versenken. Sofort unternahmen die Zerstörer «Laforey» und «Eclipse» einen Gegenangriff und versenkten den Italiener. Der Kreuzer «Cleopatra» wurde am 16. Juli um 3 Uhr morgens von einem Torpedo des italienischen Unterseeboots «Dandola» getroffen. Vier englische Handelsschiffe und zwei amerikanische *landing ships* wurden durch die Achsen-Unterseeboote versenkt, die ihrerseits U 409 (Kptlt. Hans Massmann) verloren, das am 16. Juli nach dreistündiger Verfolgung durch den Zerstörer «Inconstant» vor Algier versenkt wurde.

Die Besatzung wurde von dem englischen Schiff aufgenommen.

In derselben Nacht wurde U 561 (Obit. z. S. Fritz Henning) in der Strasse von Messina durch ein britisches Schnellboot torpediert; am 30. Juli wurde U 375 (Kptlt. Jürgen Koenenkamp) vor der Insel Pantelleria versenkt. Die Italiener dagegen verloren «Fluto» am 11. Juli, «Nereide» am 13. Juli und «Argento» am 3. August.

Die auf den Torpedoangriff gegen gleichartige Boote spezialisierten

englischen Unterseeboote bohrten am 13. Juli die «Acciaio» (durch das Unterseeboot «Unruly») in den Grund. Die «Bronzo» wurde am 12. Juli vor Syrakus⁵ durch Geleitzerstörer erbeutet.

Drei für den Waren transport in den Fernen Osten gebaute italienische Unterseeboote erhielten am Tag der alliierten Landung Befehl, von Tarent nach Neapel zu laufen. Die «Remo» wurde am 15. Juli durch das englische Unterseeboot «United» und die «Romolo» am 18. Juli durch ein Flugzeug der *RAF* vernichtet, und die «Pietro Micca» wurde am 29. Juli durch einen Torpedo des englischen Unterseebootes versenkt.

Die Angriffe der deutschen Luftwaffe hatten den Engländern und Amerikanern viel grössere Verluste zugefügt als die Achsen-Unterseeboote, die auf Distanz gehalten wurden und selbst schweren Gegenangriffen ausgesetzt waren.

U 453 und die Zahl 13

Am dreizehnten Tag seiner dreizehnten Patrouillenfahrt, Freitag, den 13. August, kehrte U 453 nach Pola zurück. Allen an Bord war die verhängnisvolle Zahl aufgefallen. Um 1 Uhr morgens tauchte das Boot auf, die Ausguckposten beobachteten Himmel und See.

Plötzlich ein Ruf: «U-Boot an Backbord!»

Von Schlippenbach fuhr aus seiner Kojе und kletterte in die «Badewanne». Zu spät! Der Wachoffizier und die Ausguckposten hatten das Geräusch eines in nächster Nähe vorbeilaufenden Torpedos gehört... Die an Bord des U-Bootes Schlafenden wurden durch vier Detonationen geweckt... U 453 war von einem jener englischen Unterseeboote, die auf U-Boot-Jagd waren, nur knapp verfehlt worden.

Am nächsten Tag lief U 453 in Pola ein, die Besatzung malte die Zahl 13 auf den Turm; die Taufe wurde ausgiebig «begossen».

Der Kommandant Freiherr von Schlippenbach wurde am 19. November 1943, nach zweijährigem Kriegseinsatz im Mittelmeer, mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes⁶ ausgezeichnet.

Er sollte das U-Boot am 30. November verlassen. Mehrere Besatzungsmitglieder verzichteten, um noch einige Tage mit ihm zusammenzublei-

ben, auf ihren Urlaub. An von Schlippenbachs Stelle trat Oberleutnant zur See Lührs.

Letzte Kämpfe im Mittelmeer

Die Operation «Avalanche» – die Landung alliierter Truppen in der Bucht von Salerno und die Einnahme von Neapel – wurde am 9. September 1943, einundzwanzig Tage nach dem ersten Angriff, beendet.

Die Italiener hatten den Kampf am vorhergehenden Tag aufgegeben.

Auf See verwendeten die Alliierten gegen die U-Boote mit Erfolg den «kombinierten Angriff». Die Flugzeuge zwangen das U-Boot zu tauchen und verhinderten es am Wiederhochkommen. Währenddessen warfen die Zerstörer Wasserbomben im Reihenwurf ab, bis der Gegner erschöpft, beschädigt auftauchte – wenn er nicht bei dem ungleichen Kampf bereits versenkt wurde.

So blieben das amerikanische Geleitfahrzeug «Wainwright» und der Engländer «Calpe» am 13. Dezember 1943 nach einunddreißigstündiger Verfolgung nordwestlich von Bougie Sieger über U 593 (Kptlt. Gerd Kelbling), drei Tage später versenkten die amerikanischen Geleitboote «Woolsey» und «Trippe» vor Oran U 73 (Kptlt. Horst Deckert)...

Andererseits warf das *Bomber Command* tonnenweise Bomben auf die U-Boot-Stützpunkte, traf jedoch fast nur Wohnsiedlungen. Einzig U 410 (Obit. z. S. Horst Arno Fenski), das fünf Feindfahrten im Mittelmeer durchgeführt und 70.000 BRT versenkt hatte, wurde bei einem Luftangriff auf Toulon Anfang März 1944 schwer beschädigt.

Die Versenkung von U 371

Nun wetteiferten die englischen, amerikanischen und französischen Unterseeboote in der Vernichtung der deutschen U-Boote. Am 3. Mai 1944 hatte der Amerikaner «Menges» vor Bougie kurz nach Mitternacht einen Asdic-Kontakt auf 12.000 Yard achtern, als er mit 12 Knoten Fahrt 3'000 Yard hinter einem Geleitzug patrouillierte. Sofort lief er, seinen «Foxyer» im

Schlepptau, mit grosser Fahrt im Zickzackkurs auf den Kontakt; es war U 371, dessen Befehl Oberleutnant zur See Horst Arno Fenski übernommen hatte. Der Oberleutnant merkte, dass sein Boot durch Radar entdeckt worden war und machte kehrt. Um 01.12 Uhr tauchte er in 3'100 Yards vor der «Menges» auf und schoss einen Horchtorpedo ab, der das amerikanische Schiff am Heck traf. Darauf tauchte U 371 auf 100 Meter Tiefe, und alle Mann an Bord waren überzeugt, den Gegner versenkt zu haben⁷.

Fenski ging wieder auf 60 Meter, wo er immer stärkere Schraubengeräusche vernahm. Zurück auf 100 Meter, dann noch tiefer, auf 160 Meter. Der Kommandant des U 371 hielt es für klug, zur algerischen Küste zu laufen, wo ihn, wie er glaubte, die feindlichen Schiffe nicht suchen würden. Bei einer derartigen Tiefe hielten die Stopfbüchsen, insbesondere die des Tauchtanks an Steuerbord, nicht dicht. Mit diesem zusätzlichen Gewicht hielt sich das U-Boot auf 200 Meter.

Unterdessen suchten «Pride» und «Joseph E. Campbell» eine Asdic-Führung. Die «Pride» riskierte einen Reihenabwurf von fünf Wasserbomben in mittlerer Tiefe – ohne Erfolg. Die Führung wurde mehrmals hergestellt und wieder verloren. Bis 08.32 Uhr wurden die *creeping attacks* fortgesetzt, das feindliche U-Boot befand sich jedoch so nahe der Küste, dass es schwierig war, sein Echo von denen des Meeresgrunds zu unterscheiden. Tatsächlich flüchtete das beschädigte U 371 mit nur einem intakten Motor weiter zur Küste und manövrierte dreissig Minuten lang unter Beschuss von Wasserbomben, die immer näher detonierten. Um Elektrizität zu sparen, versuchte U 371 in ungefähr 200 Meter Tiefe auf Grund zu kommen. Arno Fenski merkte, dass sein Boot auf dem geeigneten Grund nach unten glitt, liess es rückwärts fahren und konnte U 371 auf Grund setzen. In so grosser Tiefe verstärkten sich jedoch die Undichtigkeiten an den verschiedenen Armaturen. Fenski fuhr weiter und fand endlich, immer noch in 200 Meter Tiefe, ein flache Stelle.

Am Vormittag des 3. Mai trafen noch andere Schiffe ein, die Franzosen «Alcyon» und «Sénégalais», der Brite «Biankley», der Amerikaner «Sustain». Jedes übernahm einen Abschnitt zur Überwachung. Die «Sénéga-

lais» wurde in der Nähe der Küste aufgestellt, da sie mit ihr vertraut war. Die «Alcyon» blieb auf hoher See, um jeden Fluchtversuch nach Norden zu verhindern. U 371 blieb an derselben Stelle bewegungslos auf Grund liegen... Die Zeit verstrich nur zögernd. Die Männer im U-Boot rührten sich nicht, ausgenommen die Gruppe, die die Diesel reparierte. Es herrschte völlige Stille, nur nachmittags vernahm man aus ziemlicher Ferne die Detonationen von Wasserbomben. Man musste noch warten. Arno Fenski befürchtete jeden Augenblick eine verhängnisvolle Verformung des Drudekörpers durch den übergrossen Wasserdruck.

Er stellte auch fest, dass die Atemluft immer schlechter wurde. Nun lag die einzige Chance zu entinnen für ihn und sein Boot darin, mitten in der Nacht aufzutauchen und mit grösster Fahrt der Diesel zu flüchten. Er besass noch einen Horchtorpedo im Heckrohr. Den würde er eventuell gegen einen Verfolger abschiessen.

Am 4. Mai um 03.15 Uhr waren die Batterien völlig entladen; U 371 tauchte auf. Arno Fenski öffnete den Lukendeckel, blickte sich um und erkannte, dass er verloren war. Die feindlichen Schiffe umringten ihn. Als erster feuerte der «Sénégalais» Leuchtraketen ab und eröffnete das Feuer. U 371 schoss seinen letzten Torpedo T 5 gegen das französische Schiff ab und traf es am Hede, in dem Augenblick, da einige Matrosen auf Fenskis Befehl ins Wasser sprangen. Trotz zweier Treffer des «Sénégalais», einer auf die «Badewanne», ein zweiter auf die Turmverkleidung, verteidigte sich das U-Boot noch mit seiner 3,7-cm-Kanone. Der Leitende Ingenieur und zwei Offiziere waren an Bord geblieben, um die Tauchtanks vollaufen zu lassen. Das U-Boot sank so schnell, dass keiner der drei Männer gerettet werden konnte. Die 49 Überlebenden, darunter der Kommandant, wurden aufgefischt und gefangengenommen.

Das Ende von U 453

U 453 hatte anscheinend unter dem Kommando von Oberleutnant Lührs mehr Glück als unter von Schlippenbach, der zu seiner Genugtuung noch erfuhr, dass der britische Zerstörer «Quail» am 11. November 1943 durch

eine Miene, die U 453 vor Bari gelegt hatte, schwer beschädigt worden war.

Lührs rammte im Ägäischen Meer einige alte Kähne, die weder einen Torpedo noch eine Granate wert waren – den Libanesen «Salem» und den Syrer «Yahia» –, dann torpedierte und beschädigte er am 18. März 1944 in der Strasse von Otranto drei Dampfer mit je ungefähr 5'000 BRT.

U 453 hatte Pola am 30. April 1944 zu seiner siebzehnten Feindfahrt im Mittelmeer verlassen – es war die dritte unter dem Kommando von Lührs. Es sollte zwischen dem Golf von Tarent und der Ostküste Siziliens operieren. Während man früher in ein paar Tagen in dieses Gebiet gelangt war, brauchte man nun länger als zwei Wochen. Zahlreiche feindliche Flugzeuge zwangen das U-Boot, oft zu tauchen und sich sogar gegen MG-Angriffe zu verteidigen.

U 453 hatte nachts über Wasser nicht einmal Zeit gehabt, seine Batterien aufzuladen, als ein feindliches Flugzeug erschien, und das U-Boot sofort tauchen musste. Unaufhörlich war das Schraubengeräusch der alliierten Zerstörer, gemischt mit dem ihres Asdics, für die Besatzung zu hören ...

Am 19. Mai erkannte Lührs voll Erregung das charakteristische Surren mehrerer Handelsschiffsschrauben. Sicher handelte es sich um einen grossen Geleitzug, der, nach der Tonstärke zu schliessen, in etwa 4'000, vielleicht sogar 6'000 Meter Entfernung laufen musste. Lührs erteilte sofort Befehl, sich ihm zu nähern. Er ging auf Sehrohtiefe und warf einen Blick hinaus. Zu seiner Überraschung befand sich, das U-Boot mitten in einem englischen Geleitzug! Offensichtlich hatten die Horchgeräte wegen der Küstennähe schlecht funktioniert⁸.

In 300 Meter Distanz lief ein grosses Schiff, wahrscheinlich ein Truppentransporter. Ohne weiter zu warten, schoss Lührs einen Fächer von drei Torpedos vorn ab. Das grosse Schiff mit 15.000, vielleicht 20.000 BRT soll anscheinend durch Aufschlag der beiden ersten Torpedos versenkt worden sein. Der dritte Torpedo musste ein «*liberty ship*» mit 8'000 BRT⁹ getroffen und versenkt haben.

Lührs wartete nicht, sondern tauchte tief weg. U 453 war noch nicht auf 40 Meter Tiefe, als die ersten Wasserbomben rund um seinen Rumpf deto-

nierten und es beschädigten. Dann lösten, laut Bericht der Besatzung, drei oder vier Zerstörer einander ab und verfolgten das U-Boot fast ununterbrochen mit Wasserbomben. Schliesslich setzte Lührs sein U-Boot in 200 Meter Tiefe auf Grund. An Bord war jede Bewegung, die nicht unbedingt notwendig war, jedes Sprechen verboten ... Die schweigenden Männer vernahmen das Geräusch der Asdic-Ultraschallgeräte, der Detonationen, das Krachen der Apparate, die zerschlagen wurden ... Es hiess warten, hoffen, dass die Zerstörer abdrehen. Einer von ihnen kreuzte oberhalb von U 453, die U-Boot-Männer hörten den Lärm seiner Schrauben. Es war eine rastlose Jagd. Das U-Boot war bedeckt vom Sand, den die Explosionen aufwirbelten, und Lührs befürchtete, er werde nicht vom Grund loskommen können. Er blies zwei Tauchtanks aus und liess die Motoren anlaufen; das U-Boot rührte sich nicht. Der Kommandant von U 453 erleichterte sein Boot, indem er nun alle Tauchtanks ausblies; er liess die Motoren grösste Kraft voraus drehen und kam nun endlich vom Grund los. Diese Manöver wurden jedoch über Wasser bemerkt, und die Wabos fielen von neuem nach unten, explodierten. Die Beschädigungen waren so schwer, dass Lührs sich entschloss, auf Sehrohrhöhe zu gehen, was ihm aber nicht gelang. Nichts funktionierte mehr richtig an Bord: Der zentrale Tiefenmesser zeigte 260 Meter unter dem Wasserspiegel! Die Luft wurde immer schlechter, bald würde nicht mehr genug Druckluft zum Auftauchen vorhanden sein. Lührs musste unbedingt versuchen, über Wasser zu gelangen. Er würde sich noch mit der Bordkanone verteidigen. Wenn er dann nicht fliehen konnte, wollte er das Boot versenken.

0.30 Uhr: «Achtung. Wir werden auf tauchen!» befahl Lührs. «Pressluft auf alle Tanks!»

Plötzlich erschien U 453 an der Oberfläche; sein Kommandant stand unter dem Luk, hinter ihm die Bedienung der vorderen Kanone, bereit, auf die Brücke zu springen. Verdammte! Der Lukenverschluss war blockiert! Er war durch die Wabos beschädigt worden, und die Männer konnten nicht aus dem U-Boot nach aussen. U 453 lag in der Nacht, dem Feinde ausgesetzt, blind da... Von einem Matrosen unterstützt, versuchte Lührs verzweifelt, den Verschluss zu öffnen, da plötzlich schoss die Luft herein und

riss den Lukendeckel mit solcher Gewalt nach aussen, dass der Kommandant von U 453 nach oben in die Luft geschleudert wurde. Er fiel auf die Brücke zurück und erblickte die feindlichen Zerstörer auf kaum 200 Meter. Der Leitende Ingenieur Wiese hatte sofort die Diesel angeworfen; sie sprangen lärmend an, der Rauch stieg hoch. Während der Zweite Offizier, Hans Jürgen Greb, feststellte, dass die Rohre vorn so verformt waren, dass ein Torpedoschuss unmöglich war, suchte ein Scheinwerfer des Zerstörers die See ab, blieb auf dem U-Boot haften und beleuchtete es voll. Sofort darauf eröffnete der Zerstörer das Feuer. Lührs hatte, noch ehe er auf die zerschossene Brücke stieg, festgestellt, dass die Bordkanonen durch die Wasserbomben so beschädigt waren, dass sie unbrauchbar waren. U 453 war verloren. Lührs erteilte seinen letzten Befehl: «Alle Mann aus dem Boot!» U 453 wurde sowohl durch die Artillerie der Zerstörer als auch durch die Sprengladungen zerstört, die Wiese im Inneren angeschlagen hatte. Der starke Seegang und die Nacht verhinderten einen wirkungsvollen Beschuss durch den feindlichen Zerstörer, sonst wären viele Besatzungsmitglieder verwundet oder getötet worden. Die Männer schwammen im Dunkeln, wurden von den oft zwei Meter hohen Wellen gehoben, tauchten wieder ins Wellental. Nur ein einziger war durch einen Granatsplitter tödlich verwundet worden. Die Zerstörer feuerten in dem durch die Strahlen der Scheinwerfer erhellten Dunkel auf das verlassene Wrack des U-Bootes, dann auf die Stelle, wo es verschwunden war...

Eine Stunde später begannen zwei Zerstörer mit der Rettung der Überlebenden. Sie wurden auf den Schiffen gepflegt und gut behandelt. In Salerno brachte man sie an Land, dann nach Neapel und von dort in die Vereinigten Staaten ...

U 453 war am 21. Mai 1944 durch die englischen Zerstörer «Terma-gant», «Tenacious» und «Liddesdale» auf 38° 13' nördlicher Breite und 16° 30' östlicher Länge versenkt worden.

Für die U-Boote wurde nun ein Operieren im Mittelmeer, über oder unter Wasser, unmöglich. Im Mai 1944 wurden ausser U 453 noch U 616 (Kptlt. Siegfried Koitschka), U 960 (Obit. z. S. Günther Heinrich) durch die *swamp operations* vernichtet. Während die U-Boote in den ersten fünf Monaten des Jahres 1943 im Mittelmeer 59 Schiffe (241.215 BRT) ver-

senkt hatten, vernichteten sie in der gleichen Zeit im Jahre 1944 nur zehn Schiffe (76.760 BRT). Nach Mai 1944 wurde im Mittelmeer durch die U-Boote kein einziges Schiff mehr versenkt, während sie selbst nacheinander ausgeschaltet wurden ...

Operation «Dragon»

Bei der Landung am 14. August 1944 an den Küsten der Provence griffen die U-Boote praktisch nicht ein. Am 17. August, als die alliierten Truppen Toulon einschlossen und gegen Marseille marschierten, lief das letzte der noch tauchfähigen drei U-Boote in Toulon, U 230 (Obit. z. S. Heinz Eugen Eberbach), aus. Es hatte Befehl erhalten, vor Toulon zu patrouillieren und dann einen spanischen Hafen anzulaufen. Kein alliiertes Schiff entdeckte es bei seiner Tauchfahrt vor den Inseln von Hyères, doch es torpedierte auch selbst kein Schiff. Am 21. August sprengte die Besatzung U 230¹⁰, das gestrandet war. Die beiden anderen U-Boote, U 466 (Kptlt. Gerhard Thater) und U 967 (Kkpt. Albrecht Brandi)¹¹, wurden in Toulon von ihren deutschen Besatzungen vernichtet.

Die Alliierten wussten, dass die Deutschen Anfang September noch etwa dreissig Taschen-U-Boote, Typ Marder¹², in San Remo besaßen. In der Nacht vom 4. zum 5. September versuchten fünf «Marder», sich den Landungsschiffen zu nähern. Ein einziges kehrte in den Hafen zurück.

Fünf Nächte später kam es zu einem zweiten Versuch, diesmal gemeinsam mit Schnellbooten. Zehn «Marder» wurden versenkt. Dann kamen noch einige «Molche» und liefen etliche Male aus. Diese mit einem einzigen Mann besetzten U-Boote konnten nicht den geringsten Erfolg erzielen. In der Nacht vom 25. zum 26. September liefen zehn von ihnen aus; nur zwei kehrten zurück. Das war das Ende der deutschen U-Boote im Mittelmeer.

DIE FRANZÖSISCHEN UNTERSEEBOOTE GREIFEN WIEDER IN DEN KAMPF EIN

Während der zwei Jahre zwischen dem Waffenstillstand und der alliierten Invasion in Nordafrika waren die französischen Unterseeboote in zwei Parteien gespalten. Die einen kämpften weiter gegen die Deutschen und nahmen aktiv an den Operationen teil: Minenverlegung im Skagerrak, vor den norwegischen Küsten, Landung von Geheimagenten mit Sendern und Waffen für die norwegische Widerstandsbewegung in den Felsen der Fjorde. Die anderen blieben in den Häfen von Toulon, Algier, Oran, oftmals durch die Umstände gezwungen, und gehorchten der Vichy-Regierung – viele davon mit Widerwillen. Bei der Landung der Engländer und Amerikaner in Nordafrika hatten sie ein wahres Martyrium durchgemacht. Auf welche Seite zwang sie die Erfüllung ihrer Pflicht? Wie immer die Antwort ihres Gewissens lautete, wir sind sicher, dass kein Kommandant, keine Besatzung je damit einverstanden war, dass ihr Schiff unter einer anderen Flagge als der Trikolore fuhr. Voll Ungeduld warteten sie auf den Augenblick, der der aufgezwungenen Untätigkeit ein Ende setzte.

Auf See vor Norwegen

Die Unterseeboote «Minerve», «Junon», «Rubis» und andere beteiligten sich unter der Flagge der Freien Französischen Streitkräfte, oft mit einem britischen Verbindungs-offizier an Bord, an zahlreichen Operationen.

Auf Feindfahrt, zusammen mit den englischen Unterseebooten «Seawolf» und «Trident» sowie dem Norweger «Urred», verfehlte die «Junon» (Fkpt. Querville) zwischen dem 9. und dem 13. März 1943 nur knapp die

«Tirpitz», die nach ihrem Versuch, die Geleitzüge PQ 12 und QP 8 abzufangen, zu ihrem Liegeplatz vor Trondheim zurückkehrte. Die «Tirpitz» war bei Stmeesturm und kabbeliger See die norwegische Küste entlanggeschlichen und unbemerkt durchgekommen.

Nach dieser dritten Feindfahrt kehrte die «Junon» mit schlecht funktionierenden Motoren, Sehrohren, Funkgeräten am 19. März nach Lerwick zurück.

Zwischen dem 13. November und dem 3. Dezember führte die «Junon» mehrere Feindfahrten durch und setzte norwegische Widerstandskämpfer und Waffen an Land.

Bei der siebenten Ausfahrt der «Junon» kam es zu einem Zwischenfall¹:

«13. November, 7.45 Uhr, von Beataroom Voe mit Kurs norwegische Küste ausgelaufen. Schlechtwetter. Am 15. November Südwestwind, nachts darauf Nordsturm (zwei Mann vom Ausguck beinahe von Brechern fortgespült, fahren mit geschlossenem Turmluk, Wachoffizier auf Brücke festgezurt). Am 1. Abend an Land an Kjolwuspitze (Nordende der Westküste des Hefjords).

Entschlossen, Operation am nächsten Tag zu versuchen, falls Wetter günstig – kreuze auf offener See.

17., 6.15 Uhr. Land aufgeklärt – Kurs auf Fjordeinfahrt: leichte Brise von Süd, See beruhigt sich.

17., 11.30 Uhr. Von Fischdampfer überholt.

17., 12.00 Uhr. Landungsstelle beobachtet. Versuche auf Grund (31 Meter) zu gehen, misslungen; vereitelt durch Seegang, Steilküste und Klippen. Getaucht geblieben bis Dunkelheit.

Um 17.22 Uhr aufgetaucht, Entfernung vom Leuchtturm 200 Meter.

17., 17.30 Uhr. Mit Schlauchboot Oberleutnant Munthe Kaas² an Land gesetzt, der Verbindungen im Dorf herstellen soll.

17., 17.55 Uhr. Vor Erhalt Bericht Munthe Kaas, und zur Beschleunigung Operation, Ausladung von Versorgungs- und Brennmaterial, Lebensmitteln.

Schwierigkeiten durch schweren Seegang.

17., 19.52 Uhr. Zweite Fahrt. Das Boot kehrt um 20.20 Uhr, nicht entladen, mit Munthe Kaas zurück, der berichtet, dass man ihm im Dorf von

der Ankunft einer Gruppe von zehn deutschen Soldaten mit dem um 11.30 Uhr gesichteten Fischdampfer erzählt hat; sie sind in einem Haus untergebracht, das man einige hundert Meter vom Ufer entfernt mit erhellten Fenstern sieht. Ausserdem neuerlicher Sturm aus Südwest.

Einer der Norweger war bei der Rückfahrt ins Wasser gefallen, man musste ihn ersetzen, und der Kommandant fand es im Hinblick auf eventuelle Zwischenfälle besser, wenn zwei Franzosen dabei wären; daher fährt das Boot mit zwei Norwegern und zwei Seeleuten der ‚Junon‘ (Hauptgefreiter Sarra und Matrose Guillot) an Land, um das bereits ausgeladene Material wieder zu holen, wobei sie aber vergessen, einen Signalscheinwerfer mitzunehmen.

Die Zeit drängte. Um 21.30 Uhr liess der Kommandant der ‚Junon‘ seinen Leuten signalisieren, sie sollten das Material aufgeben und an Bord zurückkehren. Um 22.30 Uhr wurde ein Verbleiben an Ort und Stelle ohne Gefährdung der Sicherheit des Bootes unmöglich. Kommandant Querville liess signalisieren, dass er versuchen werde, am nächsten Tag zu dem südlich des Dorfs gelegenen Ufer zu kommen, und lief seewärts, wo er kreuzte.

Am nächsten Tag, dem 18. November, kam die ‚Junon‘ wieder zur Einfahrt des Hefjords; die Wetterbedingungen hatten sich nicht gebessert, ganz im Gegenteil. Querville glaubte, in der Nähe der Landungsstelle vier Männer auszumachen, tauchte um 12.35 Uhr 200 Meter vom Leuchtturm entfernt auf und hielt die Bucht unter sorgfältiger Beobachtung.

Es war aber niemand zu sehen. Die ‚Junon‘ tauchte wieder und verliess den Fjord.

Am Nachmittag flaute der Wind ab und drehte nach Westen. Als man sich jedoch zu einem neuerlichen Versuch entschloss, fiel der Backbordmotor aus, und man musste darauf verzichten. Die ‚Junon‘ lief wieder seewärts ab.»

Sonntag, den 14. Dezember, erschien die «Junon» bei durch Schneefall verdunkeltem Himmel vor Hefjord. Die beiden französischen Seeleute hatten in einer Hütte gewohnt und waren von den Dorfbewohnern regelmässig gepflegt worden; als sie ihr Boot sahen, kamen sie eiligst auf Skiern über

die Abhänge herunter. Die «Junon» setzte noch drei norwegische Widerstandskämpfer an Land, dann lief sie, wieder mit vollständiger Besatzung, aus.

Am 25. März 1943 trat Obit. z. S. Schlumberger an die Stelle von Fkpt. Querville als Kommandant der «Junon» ...

Die «Casablanca» im Mittelmeer

Die in Toulon oder in den nordafrikanischen Häfen verbliebenen Unterseeboote waren während dieser schwierigen Ruhezeit nur wenig auf See gewesen. Sie bewahrten den Brennstoff, den sie besaßen, in ihren Reservoirs, für den Fall, dass ... «Gemäss dem Waffenstillstandsabkommen waren die Sehrohre ausgebaut, die Turmluken abmontiert, die Auspuffklappen der Motoren entfernt worden», erzählte uns der Kommandant der «Casabianca», L'Herminier. Wer annahm, die Seeleute würden ihre Boote in einem Zustand der Tauchunfähigkeit lassen, der irrte. Die «Versuchsfahrten» waren ein Vorwand, ihre Unterseeboote auslauffähig zu erhalten. Die Besatzungen wurden in den Häfen, am Kai oder bei den nur wenige Stunden dauernden Ausfahrten trainiert: «Wir wollten vor allem unsere jungen Seeleute tauchen lassen und ihnen eine intensive Ausbildung für die Tauchmanöver, das Auftauchen und die Behebung von Schäden bei Gefechten zuteil werden lassen», schreibt Kommandant L'Herminier und fügt noch hinzu: «Wir konnten mit den heikelsten und gefährlichsten Situationen konfrontiert werden³.»

Dann kam die Nacht vom 7. zum 8. November 1942; Engländer und Amerikaner landeten in Fedala, Oran und Algier.

In Toulon waren die Befehle zur Selbstversenkung erteilt worden, die Kommandanten jedoch bereiteten ihre Boote, wenn sie auch für diese Möglichkeit Vorsorge trafen, für ein bevorstehendes Auslaufen vor. Die Unterseebootbasis befand sich im Inneren der Werft von Mourillon. Man wollte an Bord schlafen, um keine Sekunde Zeit zu verlieren, und die Haltetaue vom Inneren des Druckkörpers loswerfen lassen, um Verluste an Deck zu vermeiden. Auf der Brücke war eine Nachtwache postiert. Sie sollte beim geringsten Zwischenfall auf den Kais den Knopf der «Hupe» drücken; dieses Signal bedeutete: «Sofort auf Auslaufstation!»

Eine leichte Sperre aus Planken versperrte die Einfahrt des kleinen Hafens von Mourillon. Das erste zum Auslaufen klare Unterseeboot sollte losfahren und sie durchbrechen. Eine andere, ernstere Schwierigkeit: Vor den Molen der Reede versperrte ein Netz die Zufahrt, in dem ein bei Einbruch der Nacht verschlossenes Tor angebracht war; es wurde nur auf Befehl der Hafenz Polizei durch einen Schlepper geöffnet.

Die Unterseeboote der Basis von Mourillon waren also «klar».

Lassen wir Kommandant L'Herminier das Wort:

«Am 27. November um 5 Uhr morgens übergibt der Schiffsmaschinist Heichette dem Hauptgefreiten Lionnais die Wache und sagt:

„Heute Nacht passiert es noch nicht“.

Kaum ist er unten, da drückt Lionnais auf die Hupe: „Alarm/ Die MGs knattern in der Werft von Mourillon, beim Bazeilles-Tor, zwei Häuserblocks vom Kai entfernt.

Die Besatzung der ‚Casablanca‘ stürzt auf ihre Auslaufstationen.

Auf der Brücke meldet man mir, dass die Deutschen da sind.

Die Offiziere sind an Deck und sorgen dafür, dass alles klar ist.

Die Deutschen gehen vorsichtig, jedoch schnell vor, denn die 100 Meter entfernte Unterkunft der Marineunteroffiziere und die 30 Meter entfernte der Offiziere sind umzingelt...

Der Feind ist da und feuert auf uns. Das ist das einzige, was sicher ist, und Gott sei Dank ist der Feind der Deutsche.

Die Überrumpelung ist nicht völlig geglückt, denn wir haben schon seit einigen Tagen alle Vorkehrungen für das getroffen, was nun geschieht.

Ich befehle also, ohne Zeit zu verlieren:

„Alles losmachen!“

Die Trossen klatschen längsseits ins Wasser und können uns nicht behindern, denn sie wurden mit Ballastgewichten beschwert und liegen auf Grund.

Am Vortag hat der Zweite Offizier einen alten Kahn zwischen uns und den Pier schieben lassen, um zu vermeiden, dass wir unsere Tauchtanks an den Pfeilern aufkratzen oder unsere Steuerbordschraube beschädigen.

Ich befehle: ‚Vier voraus!‘ um einiges Tempo zu bekommen und die Sperrplanke an der Einfahrt, die etwa 100 Meter von unserem Vordersteven entfernt ist, zu durchbrechen.

Der Kahn kracht, und wir beginnen voranzugleiten.

Im gleichen Augenblick fährt die ‚Venus‘, ein Unterseeboot mit 600 Tonnen, das auf der anderen Pierseite liegt, los. Es kommt, weil es leichter ist, schneller auf Tempo, und sein Kommandant ruft mir zu:

‚Kommandant, ich liege vorn, lassen Sie mich passieren!‘

Ich stoppe sofort, um unsere Vereinbarung, den ersten Losfahrenden die Planke durchbrechen zu lassen, einzuhalten.

Wir folgen auf einen halben Meter hinter seinem Heck und fahren an seiner Backbordseite vorbei, denn er ist mit dem achteren Steuerbord-Tiefenruder in einer Stahltrasse der Sperre hängengeblieben ...

Wir fahren auf etwa 15 Meter am Ende der Molen vorbei; die werden uns von der Brücke runterschiessen.

Bellet⁴ hat den gleichen Gedanken wie ich und verteilt Stahlhelme an die Offiziere und an die drei Mann der Wache und der MG-Bedienung.

Wir müssen jedoch auf das Manövrieren achten, das hält uns von persönlichen Sorgen ab. Nichts geschieht. Diese Schafsköpfe haben die Molen nicht besetzt! Unglaublich, denn die Nordmole liegt nicht einmal innerhalb des Werftgebiets. Dort verabreden sich Liebespaare, und die Spaziergänger vertreten sich die Füße.

Wir passieren die Mole, mit Kurs auf die Ausfahrt der grossen Reede, und bieten der ‚Venus‘ an, sie zu schleppen. Es ist ihr jedoch gelungen, durch heftige Manöver vor- und achteraus den Draht loszuwerden und sich geschickt zu befreien.

Vorwärts also zum starken Unterseebootabwehrnetz bei der Ausfahrt, dort müssen wir für uns und die kleinen Kollegen, die uns noch folgen, das Tor öffnen lassen.

Wir durchqueren mit 12 Knoten die Reede. Die Überwasserschiffe scheinen zu schlafen. Etwa zwanzig Flugzeuge überfliegen den Hafen und die Reede mit eingeschalteten Positionslichtern, als handle es sich um Übungsflüge.

Die Flakscheinwerfer werden hell und beleuchten ein Flugzeug.

Niemand feuert.

Ganz sicher wurde in der Westwerft kein Alarm gegeben, und die Leute dort lassen sich durch die normal brennenden Positionslichter der Flugzeuge täuschen. Nun aber löschen einige ihre Lichter. Sie schießen Leuchtkugeln.

Die vom Mond, der ziemlich voll ist, erleuchtete Wasseroberfläche glänzt nun wie Silber. Auf diesem Spiegel müssen wir uns deutlich abheben.

Tatsächlich stösst ein Flugzeug mit Kurs auf die Sablettes auf uns herunter.

Wir sind bei dem diensthabenden Schlepper des Netztors angelangt und erteilen ihm Befehl zu öffnen.

Der Schlepperkapitän antwortet, er habe keine ‚Befehle von oben‘.

Bellet springt mit seiner Pistole aufs Vorderdeck der ‚Casabianca‘, während ich den Bug neben den Dollbord des Schleppers steuere. Er wird hinüberentem und den guten Mann, der nur seine Befehle kennt, überzeugen, dass die ‚Nahbefehle‘ einigen Wert besitzen! ...

Es ist aber nicht notwendig. Das Flugzeug hat im Sturzflug eine Bombe abgeworfen, die zwischen unser Heck und das Torpedoboot ‚Mars‘ fällt, das mit abgeblendeten Lichtern am Lazarettpier vertäut liegt.

Vor den Augen des Schlepperkapitäns geht die Bombe hodi, und er begreift endlich, dass wir nicht zum Spass auslaufen wollen; er fährt zum Netz und öffnet das Tor. Wir drücken uns hindurch und streifen die Boje.

Die Scheinwerfer sind, kurz nachdem sie eingeschaltet wurden, wieder erloschen. Die Flakbedienungen müssen überrascht worden sein, denn nun, da der Zweifel durch den Bombenangriff der deutschen Flugzeuge für alle beseitigt ist, eröffnen sie das Feuer nicht.

Es wird heiss hergehen. Wir dürfen nicht über Wasser bleiben, aber die Tiefe zu beiden Seiten der Ausfahrt ist eher gering, und wir müssen einen grossen Bogen nach Backbord beschreiben, um die letzte Durchfahrt, die der Balkensperre der Schnellboote, hinter uns zu bringen.

Drei Flugzeuge kommen im Sturzflug auf uns zu, drei weisse Fallschir-

me entfalten sich und schweben herunter. Es sind magnetische Minen, die uns am Auslaufen hindern sollen.

Die Wasserfontänen steigen ganz nahe an Backbord vor uns hoch.

Und wenn schon! Vorwärts sechs (höchste Fahrt); Hupenzeichen zum Tauchen!

Die Luft pfeift durch die Ventile, und die ‚Casablanca‘ taucht.»

Die von den deutschen Flugzeugen abgeworfenen Minen explodierten achtern im Kielwasser der «Casablanca», das Boot wurde heftig erschüttert.

Die «Glorieux» und die «Marsouin» folgten der «Casablanca». Die «Marsouin» lief unter Bombenwurf durch die Sperre, als eben eine Bombe auf den Leuchtturm des linken Piers fiel und ihn zerstörte. Das Unterseeboot wurde von Steinsplittern getroffen. Der «Iris» gelang die Flucht und sie erreichte Cartagena in Spanien, während die «Glorieux» nach Oran lief. Es fehlte nur die «Venus», die von ihrer Besatzung vor Toulon versenkt wurde. Die «Casabianca» blieb in Tauchfahrt. Als L’Herminier vor Kap Cépet anlangte, wollte er einen Blick nach oben werfen. Vielleicht konnte er einem Überwasserschiff helfen, das sich nicht selbst versenken und nun fliehen wollte. Die Nacht war hell, und die Leuchtraketen mussten die See beleuchten. Also liess er das achtere Sehrohr ausfahren. Alles schwarz ... Er fuhr das Sehrohr wieder ein, um das Objektiv im Wasser zu reinigen. Nichts, weiter schwarz! Verdammt!’ Der mit der Wartung der Sehrohre betraute Steuermann hatte in der Hast und Aufregung des Auslaufens vergessen, die bronzene Schutzhülle vom Sehrohrkopf abzunehmen – von beiden Sehrohren des Unterseebootes.

Der Zwischenfall ist bald vergessen; auf hoher See werden die Hülsen über Wasser abgenommen. Vierundzwanzig Stunden lang patrouilliert die «Casabianca» vor Toulon, ehe sie Kurs nach Süden, nach Algier nimmt.

Der Sender fällt aus, es ist unmöglich, die Alliierten von den Absichten der «Casabianca» zu unterrichten. «Wir nehmen den Kampf wieder auf. Da wird es wohl einigen Lärm geben», sagt L’Herminier.

Am 30. um 7 Uhr morgens befindet sich das Unterseeboot in Tauchfahrt vor dem Leuchtturm von Matifou, inmitten einer Streife englischer U-Jäger; L'Herminier befiehlt «Auftauchen!» 7.18 Uhr. Die «Casabianca» durchbricht die Oberfläche, das Turmluk wird aufgerissen, ein Matrose mit einer Trikolore in der Hand springt nach oben; er soll sie schwenken.

L'Herminier sichtet auf kaum 300 Meter eine britische Korvette. Sie signalisiert und verfangt die Erkennungsbuchstaben des Tages. L'Herminier kennt sie natürlich nicht. Er signalisiert mit dem Signalscheinwerfer: «Casabianca, *French submarine*; wir kommen aus Toulon.»

Die englische Besatzung bricht in Hurrarufe aus, während der Kommandant der Korvette seine Mütze hochwirft!

Im Hafen von Algier trifft die «Casabianca» wieder die «Marsouin», die vor ihr eingelaufen ist, und die «Glorieux». Im ganzen sind 14 Unterseeboote dort, davon 6 «1500-Tonner».

Die Flucht der «Casabianca» aus Toulon war die aufsehenerregende Leistung, die beispielhafte Tat eines Kommandanten, einer Besatzung, die nach schmerzlicher Finsternis wieder ins Sonnenlicht gekommen waren. Die Aufgaben, die der «1500-Tonner» in der Folge von Algier aus erfüllen sollte, waren nicht weniger dramatisch: Beförderung von Widerstandskämpfern, Geheimagenten nach Korsika und an die Küsten der Provence. Es galt, die bevorstehenden Landungen an diesen noch von den Deutschen und den Italienern besetzten Küsten vorzubereiten. Als erstes im Mittelmeer, diesem angeblich ruhigen «Teich», dessen Durchquerung L'Herminier mit einer «Autofahrt auf Strassen, die bald glatt wie ein Billardtisch, dann wieder grundlos sind», vergleicht, so unterschiedlich, so launisch sind dort Wind und See. Man blieb tagsüber getaucht und fuhr mit geringer Geschwindigkeit, um nicht «die Batterien zu stark leer zu fahren» und um feindliche Bombenangriffe zu vermeiden; nachts mit 16, 17 Knoten Überwasserfahrt, mit lärmenden Dieseln, während die Funken aus den Auspufftöpfen stoben, an Bord eines Unterseebootes, das keine Zeit für die geringste Überholung in den Werften hatte (auch gab es nur wenige solcher Werften oder Schwimmdocks, und sie waren überfüllt!), das war kein Ru-

heposten. Dennoch verlangten L'Herminier und seine Leute nur, wieder auszulaufen, sobald ihr «PLM»⁵ in Algier eingetroffen war.

Die «Casabianca» näherte sich in Tauchfahrt so weit wie möglich der Küste, beschädigte ihr Ruderblatt beim Scheuern auf Grund, wenn sie dort tagsüber aufsetzte, und tauchte nachts auf. Ein Teil der Besatzung mühte sich mit dem Ausladen von vielen Tonnen Waffen für die korsischen Patrioten ab – einmal 13, ein andermal 20 Tonnen –, in 50-kg-Kisten. Man musste sie aus den Kammern, den Verbindungsgängen nach oben schaffen – sie waren überall verstaut, in den verborgensten Winkeln – und sie in Gummiboote verladen; man bildete richtige Züge, die von einem Ruderboot geschleppt wurden. Eines Nachts wurde das Unterseeboot im Golf von Porto, in Korsika, von MG-Feuer empfangen. Nach Algier zurückgekehrt, verlangte L'Herminier, man möge das Loch im Schutzblech der Brücke, das von einem schweren MG stammte, belassen. Er umgab es mit einem «Hufeisen» als Glücksbringer. Das neue «Trojanische Pferd» beförderte dann genau 103 Mann – drei gehörten der Untergrundbewegung an – quer über das Mittelmeer. Das sollte die erste Landung französischer Truppen sein, die Korsika, das sich in der Nacht vom 12. zum 13. September 1943 gegen die Eindringlinge erhoben hatte, befreiten.

«Dank solchen Narren, wie denen von der ‚Casablanca‘, haben wir gewonnen», sagte später General Giraud zum Kommandanten L'Herminier⁶.

OPERATION «NEPTUNE»

(Die Landung in der Normandie, 6. Juni 1944)

Vorspiel zur Operation «Neptune»

Im Juli 1944 besaßen die Alliierten bereits die See- und Luftherrschaft. Die Deutschen wussten, dass der Krieg für sie verloren war. Geredet wurde darüber nur unter Freunden, auf die man sich verlassen konnte.

Die Kampfmoral der U-Boot-Kommandanten und ihrer Besatzungen war durch den Zweifel am Sinn des Kampfes und durch die schrecklichen Bedingungen des U-Boot-Krieges angeschlagen: Man hatte das Gefühl, vom Jäger zum Gejagten geworden zu sein. Man musste auf überholten Bootstypen fahren und auf die neuen Typen warten, die sensationell sein sollten und die, wie es hiess, den Gegner in die Knie zwingen würden. Vorläufig musste jeder für sich allein kämpfen, keine Rede mehr von Rudeln, von im Verband operierenden Booten, die ein geschickter und gut informierter Befehlshaber an die feindlichen Geleitzüge heranzuführt.

Die U-Boote mussten jetzt tief getaucht zu ihren Jagdgründen schleichen, alle an Bord lauschten auf die Geräusche von aussen und hofften, wenn das Boot von den immer gefährlicher werdenden Wasserbomben erschüttert wurde, zu überleben; vierundzwanzig Stunden und oft noch länger musste man getaucht auf engstem Raum leben. Und nach diesen Wasserbomben-Angriffen war der Aussenkörper oft zerfetzt, die Tauchzellen leck, der Druckkörper verbeult und verformt, obwohl das Boot noch tiefer als 2A + 60¹ getaucht hatte.

Dönitz hatte seinen Befehlsstand vom «Hotel am Platz» in Berlin, das schwer gebombt worden war, in das Lager «Koralle» in der Umgebung

Berlins verlegt. Dort fühlte er sich oft ebenso isoliert wie seine Kommandanten, die im Einsatz standen. Während der langen Tauchfahrten konnten die Kommandanten ihre Positionen nicht melden und auch nur selten auf Empfang gehen². Jedesmal, wenn ein Boot das Einlaufen im Hafen meldete, fiel Dönitz ein Stein vom Herzen.

Und dann gab es da noch eine andere Schwierigkeit: Auf dem Papier verfügte der B.d.U. zu Anfang des Jahres 1944 über 440 bis 445 Boote, doch noch nie war die Anzahl der im Einsatz stehenden Boote so niedrig gewesen. Auf See befanden sich immer nur etwa 50 Boote, also etwa 12 Prozent, und diese Zahl war obendrein eher rückläufig³. Die Werften waren mit reparaturbedürftigen Booten überfüllt. Die Arbeit litt darunter, dass man nun auch Arbeiter für neue Divisionen, die an der Ostfront benötigt wurden, einzog. Auch an Rohstoffen herrschte Mangel. Der Schnorchel mit dem Klappenverschluss, der auf den U-Booten ausprobiert wurde, verursachte ausserdem Ärger, da schon bei mittlerem Seegang Wasser einströmte.

Die Verluste nahmen zu: Im Januar 1944 waren es 15 Boote, im Februar 19, im März 25, im April 21 und im Mai 22 Boote⁴.

Das erste mit einem Schnorchel ausgerüstete U-Boot, U 264 (Kkpt. Hartwig Looks), wurde von den Geleitschiffen «Woodpecker» und «Staffing» (Captain Walker) am 19. Februar 1944 im Nordatlantik versenkt⁵.

Das Oberkommando rechnete mit einer Invasion, und es musste U-Boote zur Abwehr der Invasion in den Häfen zurückhalten. Aber wo war diese Invasion, von der allgemein gesprochen wurde, zu erwarten? In Norwegen, nach Hitler das «Land des Schicksals», in Jütland, von wo aus man mitten in das Herz Deutschlands vorstossen konnte, am Pas-de-Calais oder an den Küsten der Normandie? Man wusste es nicht.

Um allen Möglichkeiten Rechnung zu tragen, sandte Dönitz die Gruppe «Mitte» nach Norwegen und behielt die aus 15 Booten vom Typ VIIc bestehende Gruppe «Landwirt» in den französischen Atlantikhäfen.

Hitler, der die U-Boot-Waffe zuerst vernachlässigt hatte, betrachtete sie nun als «seine sicherste Verteidigungslinie im Westen».

OPERATION «NEPTUNE»

Zu Beginn der schönen Jahreszeit, zwischen dem 16. Mai und dem 3. Juni, verliessen 32 neue Boote Kiel und liefen zu den Adantikhäfen. Da die See nördlich von Schottland eisfrei war, konnten sie in grosser Entfernung von den britischen Küsten fahren. Dagegen liessen ihnen die langen Frühlingstage nur wenige Stunden Dunkelheit zum Aufladen ihrer Batterien.

Die Flugzeuge des *Coastal Command* überraschten einige Boote vor der Südküste von Norwegen; sie versenkten U 240, U 241, U 476, U 675, U 990, U 292, U 477 und zwangen vier Boote zur Umkehr. Von den mit Schnorchel ausgerüsteten Booten wurde nur eines, U 477 (Obit. z. S. Karl Joachim Jossen), am 3. Juni westlich von Trondheim durch ein kanadisches Flugzeug der Staffel 162 versenkt.

Der Verlust eines anderen U-Bootes hätte sehr weittragende Folgen gehabt, wenn er früher erfolgt wäre... Am 4. Juni fiel U 505 (Oblt. z. S. Harald Lange) nach einem von Konteradmiral D. S. Gallery (Flugzeugträger «Guadalcanal» – Zerstörer «Chatelain», «Jenks», «Pillbury») mit Kühnheit und Mut geführten Angriff unversehrt den Amerikanern in die Hände⁶. Sämtliche Kode- und Bordbücher wurden erbeutet. Diese Dokumente waren den Alliierten nur kurz von Nutzen ... Am folgenden Tag begann die Invasion an den Küsten der Normandie.

Operation «Neptune»

Bei einer Konferenz der alliierten Oberkommandierenden in Quebec wurde im August 1943 der Invasionsplan für Frankreich aufgestellt. Er trug die Bezeichnung «Cossac»⁷.

Später wurde der Kodename für die Landungsoperation in «Overlord» geändert, doch die Admiralität teilte am 7. September allen Kommandostellen mit, dass «die innerhalb von ‚Overlord‘ stattfindende Seekriegsoperation den Namen Operation ‚Neptune‘ tragen werde». Seltsamerweise wurde die Vorhut der gewaltigen Armada, die an der Operation teilnehmen sollte – 4000 Schiffe aller Typen und Tonnagen –, von zwei winzigen Unterseebooten gebildet, jedes mit einer Besatzung von vier Mann. Diese zwei *midget-submarines*, X 20 und X 23, mit dem Stützpunkt ‚Ports-

mouth', hatten die Landungszonen *Juno* und *Swords* von Ver-sur-Mer bis Riva-Bella abgesteckt.

Die Engländer hatten im Ärmelkanal und auch im Atlantik sechs Zonen, innerhalb denen die Landungsstreitkräfte gesichert wurden; sie reichten von 40 Quadratmeilen (rund um die Insel Jersey) bis 120 Quadratmeilen (vor Brest), wo die U-Boot-Abwehr patrouillierte, um kein U-Boot heranzulassen.

Und am 6. Juni liefen die deutschen U-Boote aus Lorient und Brest aus, Dönitz hatte in seinem Angriffsbefehl den Kommandanten befohlen:

«... Wenn es gilt, an die feindlichen 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 werden, verringern die Aussicht des Feindes auf Erfolg. Das Boot, das dem Feinde bei der Landung Verluste beibringt, hat seine höchste Aufgabe erfüllt und sein Dasein gerechtfertigt, auch wenn es dabei bleibt.»

Noch nie hatten die Boote gegen eine solche Abwehr der Marineluftwaffe zu kämpfen gehabt. Vom 5. Juni bis zum 1. Juli wurden westlich des Kanals sieben und im Kanal drei U-Boote versenkt; dazu kamen noch dreizehn in den anderen Abschnitten. Dönitz gab zu, dass die Kampfmoral seiner Kommandanten über jedes Lob erhaben war, dass er selbst jedoch kaum noch die nötige seelische Kraft aufbrachte. Da er besser informiert war, fragte er sich, ob die Fortsetzung des Kampfes nicht einem Verbrechen gleichkam. Schliesslich kehrten einige U-Boote zurück und meldeten Erfolge: fünf Sicherungsfahrzeuge, zwölf Transporter (56.845 BRT) und vier Landungsschiffe (8'404 BRT) versenkt, etwa zehn beschädigt. Verglichen mit dem Schiffsraum, der den Kanal überquert hatte, war das wenig. Nach der erfolgreichen Landung der Alliierten setzten die U-Boote ihre vergeblichen Angriffe fort. Zwischen dem 6. Juni und Ende August fuhren 30 U-Boote mit Schnorchel 45 Angriffsfahrten in der Landungszone. 20 wurden versenkt.

Von den tausend Mann Besatzung wurden nur 238 gerettet. Kein einziger Flugzeug der deutschen Luftwaffe brachte ihnen je Hilfe; vor Paimpol

OPERATION «NEPTUNE»

wurde zum Beispiel ein U-Boot von britischen Überwasser schiff en mit Wasserbomben angegriffen, ohne dass ein Flugzeug eingriff.

Die Marinestützpunkte in den besetzten Ländern fielen nacheinander: im August Toulon und Konstanz, im September Brest, Saloniki, Salamis, Petsamo. Die russische Flotte war aus dem Finnischen Meerbusen ausge- laufen, und für die Deutschen war es nun schwierig geworden, die Probe- fahrten ihrer neuen U-Boote in der Ostsee, deren Küsten von den engli- schen Flugzeugen vermint wurden, fortzusetzen.

Wie immer in verzweifelten Fällen, setzte man die Marine ein. 80 Pro- zent der Männer der Kriegsmarine wurden bei Operationen zu Land einge- setzt. Die U-Boot-Waffe liess man in Ruhe. Obgleich sie schwer ange- schlagen war, obgleich ihr Chef wusste, dass seine Leute ohne Hoffnung auf Erfolg kämpften, einzig mit dem Ziel, die feindlichen Streitkräfte zu binden, um sie daran zu hindern, in Deutschland Fuss zu fassen, gab sie nie den Kampf auf.

Letzte Kämpfe vor den britischen Inseln

Dönitz hatte einige U-Boote in entfernte Seeräume entsandt, um die unmit- telbar gegen Deutschland operierenden Alliierten bei ihren Angriffen ab- zulenken. Am 4. Juli 1944 beschädigte U 539 (Kptlt. Lauterbach-Emden) amerikanische Schiffe im Karibischen Meer, am 7. Juli versenkte U 516 (Kkpt. Hans-Rüdiger Tillessen) den amerikanischen Tanker «Esso Harris- burg» mit 9'887 BRT, und am 24. Juli versenkte U 861 (Kkpt. Jürgen Oesten) den amerikanischen Dampfer «William Gaston» vor der brasilia- nischen Küste.

Vor der Landung in der Normandie bis zum Ende des Krieges vergingen noch zwölf Monate, in denen die U-Boote ihre letzten Kämpfe lieferten; der wichtigste spielte sich rund um die britischen Inseln ab. Die letzten Zuckungen eines Sterbenden kurz vor seinem Ableben? Das kann man nicht behaupten, denn es fehlten nur wenige Monate, und das vorläufige Hilfsmittel, der Schnorchel, wäre durch eine endgültige Lösung ersetzt worden, die den U-Booten Jugend, Leben und Sieg zurückgegeben hätte: die Einstellung von elektrischen und bald darauf von Walter-U-Booten!

Nach dem Durchbruch der Amerikaner bei Avranches verliessen die U-Boote nach dem 4. August ihre französischen Stützpunkte und zogen sich in die norwegischen Häfen zurück. Diese Operation war Ende September abgeschlossen. Kein Boot war bei dieser Verlegung versenkt oder auch nur beschädigt worden; von nun an wurde Bergen ihre Hauptoperationsbasis.

Nach der harten Belastungsprobe der Invasion hatten sich die U-Boot-Besatzungen, während man ihre Boote reparierte, ein wenig ausgeruht.

Etwas zehn Boote, die tauchunfähig waren, wurden indessen in den französischen Häfen von der eigenen Besatzung versenkt. Wenige Tage vor der Invasion, am 1. Juli, hatte Dönitz beschlossen, alle Schnorchel-U-Boote vom Atlantik abzuziehen und sie im Seeraum der britischen Inseln einzusetzen. Es war das erstmal seit 1940, dass sie in diesen seichten Gewässern operieren sollten. Die Kommandanten der U-Boote hatten Weisungen erhalten, das Gegenteil dessen zu tun, was der Feind erwartete: Sie sollten die Geleitzüge von der Landseite her angreifen und sich dann nach Land zu verholen. Diese List war zu bekannt, als dass sie Erfolg gehabt hätte.

Die ständige Tauchfahrt mit Schnorchel auf Booten, die nicht dafür gebaut waren, so lange unter Wasser zu bleiben, war für die jungen Besatzungen eine schwere Prüfung. Die Kommandanten hatten auch Erlaubnis, zu ihren Basen zurückzukehren, wenn ihrer Ansicht nach die Besatzung übermüdet war, gleich, wieviel noch an Brennstoff und wie viele Torpedos vorhanden waren.

Eine andere Schwierigkeit war die Funkstille! Die U-Boote sollten sie erst brechen, wenn sie sehr weit von den englischen Küsten entfernt waren.

Im August operierten acht U-Boote im Ärmelkanal und versenkten sechs Handelsschiffe mit insgesamt 24.811 BRT, den von U 804 versenkten amerikanischen Geleitzerstörer «Fiske» und die von U 667 beziehungsweise U 480 torpedierten kanadischen Korvetten «Regina» und «Albani».

Schliesslich versenkte U 482 (Kptlt. Graf von Matuschka) am 30. August den Tanker «Jacksonville» mit 10.848 BRT und am 1. September den

OPERATION «NEPTUNE»

englischen Zerstörer «Hurst Castle». In den ersten Septembertagen versenkte er das norwegische Handelsschiff «Fjordheim» und die englischen Handelsschiffe «Pinto» und «Empire Heritage», insgesamt 31.610 BRT. Diese Torpedierungen fanden im Quadrat AM, d.h. nördlich von Irland im Nordkanal statt. «Ein sehr positiver Einsatz», fand Dönitz.

Inzwischen operierte U 541 (Kptlt. Kurt Petersen) vor der Mündung des Sankt-Lorenz-Stroms, südlich von Neufundland, im Planquadrat BB, und vernichtete «die «Livingston» (2'140 BRT) und einen Zerstörer.

Ende Oktober versenkte U 170 (Obit. z. S. Gerold Hauber) zwei feindliche Zerstörer; am 1. November beschädigte U 483 (Kptlt. Hans Joachim von Morstein) im gleichen Quadrat, in dem von Matuschka seine Erfolge erzielt hatte, den britischen Geleitzerstörer «Whitaker».

Der Dezember brachte Dönitz immer befriedigendere Ergebnisse mit den Fahrten von U 772 (Kptk. Ewald Rademacher), U 486 (Obt. z. S. Gerhard Meyer), U 1202 (Kptlt. Rolf Thomsen) und U 870 (Kkpt. Ernst Hechler), die in verschiedenen Atlantikräumen, beim Ärmelkanal, in der Biskaya und nördlich von Irland operierten. Im Dezember wurden in den *Western Approaches* 18 Schiffe mit 85.439 BRT versenkt, im Nordatlantik nur ein einziges mit 5'458 BRT.

Der Januar 1945 verlief befriedigend. In den ersten Februartagen stellte der Grossadmiral zufrieden fest, dass der Schnorchel den U-Booten, sogar denen alten Typs, wieder ihre Schlagkraft zurückgegeben hatte. Auch wurde zu Beginn des Jahres die Zahl der in Dienst stehenden U-Boote durch den von Speer organisierten Serienbau auf 455 erhöht, eine bis dahin noch nie dagewesene Leistung. Dönitz wusste nicht, dass dies der Höhepunkt war.

Nur einige dunkle Punkte gab es: die Fahrt mit Schnorchel war langsam; der Verlust der französischen Basen hatte die Fahrzeit zwischen den Häfen und den Operationszonen verlängert; und schliesslich nahm die Dauer der Reparaturen in den Werften in beunruhigender Weise zu.

Am 21. Januar hatte Dönitz Hitler auf die Bedeutung von Danzig⁸ aufmerksam gemacht; der Verlust dieses Hafens würde den U-Boot-Krieg läh-

men, denn er bildete eine Ausbildungsbasis der neuen U-Boote, und es gab dort drei Montagewerkstätten der U-Boote des Typs XXI.

Hitler betonte am 1. Februar in einer Rede vor seinem Generalstab «die beträchtliche Bedeutung», die er der Wiederaufnahme des U-Boot-Krieges für die allgemeine Kriegslage zuschrieb.

Verluste vom 1. Juni bis 31. Dezember 1944:

Monat	Alliierte, Nordatlantik BRT (Schiffe)	Vor den britischen Inseln BRT (Schiffe)	Insgesamt ⁹ BRT (Schiffe)	Deutsche U-Boote ¹⁰
Juni	4.294 (2)	75.166 (19)	104.084 (26)	25
Juli	15.480 (2)	19.038 (8)	78.756 (17)	23
August	5.685 (1)	54.834 (12)	118.304 (23)	35
Sept.	16.535 (3)	21.163 (3)	44.805 (8)	21
Okt.		1.722 (2)	11.688 (4)	13
Nov.	7.828 (3)	8.880 (3)	37.980 (9)	7
Dez.	5.458 (1)	85.639 (18)	134.913 (26)	14
Summe	55.280 (12)	266.442 (65)	530.510 (113)	138

(laut Captain S.W. Roskill: *The war at sea*)

Alliierte Gegenoffensive

Die alliierten Zerstörer und Korvetten sowie Geleitträger versenkten zwischen dem 1. Juli und dem 31. Dezember 1944 auf allen Meeren zusammen 41 deutsche U-Boote. Zwei davon wurden in der Strasse von Malakka durch Unterseeboote torpediert und versenkt: U 859 am 23. September durch den Engländer «Trenchant», U 168 am 6. Oktober durch den Holländer «Zwaardvisch». Die berühmte «Starling» unter Captain Walker hatte sich unter den Überwasserschiffen besonders ausgezeichnet: Sie hatte mit Unterstützung der «Loch Killin» am 31. Juli U 333, am 6. August U 736 im Ärmelkanal versenkt. Am 11. desselben Monats befand sich die «Starling» in der Biskaya und bohrte mit der Hilfe einiger Flugzeuge U 385 in den Grund.

Während dieser Zeit gingen die Erfolge des *Coastal Command* täglich

OPERATION «NEPTUNE»

zurück. Dagegen zerstörten das *Bomber Command* und die *USAAF* 19 U-Boote in den Häfen Hamburg, Toulon und Bergen.

Das britische Marine-Oberkommando hatte jedoch festgestellt, welche Umwälzung der Einsatz von Schnorcheln in der U-Boot-Strategie bewirkt hatte. Im Oktober 1944 konnten 49 zum Grossteil mit Schnorcheln ausgerüstete U-Boote nördlich von Grossbritannien ungehindert durchkommen; nur eines wurde beschädigt. Sie versenkten im Dezember 18 Schiffe (85.639 BRT), während von den Briten nur 14 U-Boote versenkt wurden. Bei der Operation «Neptune» wurden alle U-Boote – mit Ausnahme einiger weniger waren sie alle mit Schnorchel ausgerüstet – auf Distanz gehalten.

Durch den Schnorchel war es den U-Booten möglich, getaucht zu fahren, wobei er allein aus dem Wasser ragte, er war ausserdem mit dem Radar nicht erfassbar.

Anfang Januar 1945 forderte der Erste Seelord, Sir Andrew B. Cunningham, der die Gefahr erkannte, von den Leitern des *Staff Committees*, dass sie unverzüglich ein Memorandum ausarbeiten sollten, um bereits im Februar eine grosse neue U-Boot-Abwehroffensive zu starten.

Damals verfügte das *Coastal Command* über insgesamt 54 Staffeln (793 Flugzeuge), von denen 38 (528 Flugzeuge) ausschliesslich die U-Boote bekämpften. 24 dieser Staffeln (420 Flugzeuge) waren in Grossbritannien und Irland stationiert.

Das Auslaufen von 30 Zerstörern in den Fernen Osten wurde abgeblasen. Im Januar besaßen die Engländer 37 Geleitgruppen¹¹, insgesamt 273 Schiffe, die in den *Western Approaches* operieren konnten, 28 Geleitträger und mehrere in Harwich, Rosyth und Plymouth stationierte Zerstörerflottilen nicht mit eingerechnet.

Unter den Besatzungen des *Coastal Command* gab es (damals eine richtige Schnorchelpsychose. Sie sahen überall Schnorchel auf der Oberfläche der See. Indem sie die Radarkontakte deuteten, liessen sie sich dazu verleiten, kleines Treibgut und sogar Delphine zu bombardieren. Eine Welle der Entmutigung, das *schorkeling*, erfasste sie¹².

Das *Coastal Command* besass nicht genügend Flugzeuge, um über den Durchfahrtsstrassen zu patrouillieren und gleichzeitig die vielen Geleitzüge zu schützen, die in den britischen Gewässern fuhren, daher beorderten

die Briten einige Flugzeuge aus Gibraltar zurück, die durch das Eintreffen von zwei mit Radar (MAD) für Luftortung ausgerüsteten Liberatorstaffeln verfügbar wurden. Man beschloss, die Geleitzüge nur in den Zonen, die gefährdet waren, zu sichern.

Die Geleitzüge England–Gibraltar und England–Freetown wurden nur mehr von einem einzigen Geleitfahrzeug gesichert. Die Bedrohung im Nordatlantik hatte an Schärfe verloren. Im August 1944 war der grösste Geleitzug des Krieges, HX 300, bestehend aus 167 in 19 Kolonnen laufenden Schiffen, ohne den geringsten Verlust in Grossbritannien angekommen.

Die Engländer legten mehrere Minenfelder an den wichtigsten Stellen südostwärts und nordostwärts der britischen Inseln aus, wo die U-Boote ihre Wartestellungen bezogen, um die Geleitzüge abzufangen. Vier aus dem Pazifik zurückbeordnete Schiffe, «Ariadne», «Apollo», «Pluver» und «Willem van der Zaan», legten in wenigen Monaten 17.000 Minen aus.

Auf technischem Gebiet wurde das Radar auf Band S (10 cm) durch das auf Band X (3 cm) ersetzt; die ersten Versuche wurden im November 1944 gestartet, in Dienst gestellt wurde es im März 1945. Dieses Radar ermöglichte die genaue Ortung der Schnorchel und sogar der Sehrohre, ohne deshalb die des kleinen Treibguts auszuschalten.

Das Asdic 149 zur Ortung von Torpedos wurde allgemein auf den grossen Überseeschiffen eingebaut.

Schiffe und Flugzeuge warfen weiter Wasserbomben mit 300 Pfund Gewicht; ausserdem waren die meisten Schiffe mit *Hedgehog* und *Squid*¹² ausgerüstet.

Die Engländer verwendeten im März 1945 eine neue Bombe, die aus geringer Höhe geworfen werden konnte und das Radar ausschaltete, ohne deshalb durch ein *Leigh Light* die See zu beleuchten und den Feind vor dem Angriff zu warnen. Die durch Flugzeuge abgeworfene Wasserbombe konnte durch eine 600 Pfund schwere Bombe ersetzt werden.

Schliesslich machten die Engländer über nichts mehr, was den U-Boot-Krieg betraf – versenkten Schiffsraum, angegriffene oder vernichtete U-Boote –, irgendwelche Angaben mittels Funk. So erfuhr Dönitz bis zu ihrer

Rückkehr nichts über das Schicksal seiner U-Boote, ausgenommen ihre seltenen Funksprüche.

Am 13. März erhielt der Grossadmiral einen alarmierenden Funkspruch. Oberleutnant zur See Klaus Becker meldete, dass «U 260 am 12. auf 80 Meter Tiefe vor Fastnet Rock auf eine Mine gelaufen war. U 260 konnte, schwer beschädigt, an die Oberfläche gelangen und war dabei, die Besatzung von dem sinkenden Boot an die irische Küste auszuschießen».

«Wir hatten den Beweis», schreibt Dönitz, «dass der Gegner tiefliegende Minensperren gegen die U-Boote ausgelegt hatte¹⁴.» Er erteilte den Befehl, dass seine U-Boote sich von den feindlichen Küsten absetzen oder bei zu starker Abwehr den Rückmarsch antreten sollten.

Dönitz sah für die nächste Zukunft schwere Verluste voraus. Er war mit dem Leben seiner Männer immer sparsam umgegangen, nun aber geizte er sogar damit, da er nicht mehr an den Sieg glauben konnte.

Die Verlustzahlen der U-Boote im britischen Raum waren von 6 Booten im Januar auf 17 im Februar angestiegen. Im März waren es 16, im April¹⁵ bereits 29.

Später kam hinzu, dass viele Boote durch die Bombenangriffe auf Hamburg, Wilhelmshaven, Bremen und Kiel versenkt oder unbrauchbar geworden waren: zwischen dem 20. März und 9. April waren es 22 Boote.

Enorme Verluste der U-Boote

Während die Berichte der U-Boot-Kommandanten bei der Rückkehr von der Feindfahrt günstig lauteten und Dönitz feststellte, dass die Verluste Ende Januar 1945 wesentlich geringer waren – sie betragen 10 Prozent der auf See befindlichen Boote, waren also schwächer als in den Jahren 1940 und 1941 –, trat eine plötzliche Wendung der Lage ein. Die U-Boote erlitten auf allen Kriegsschauplätzen starke Verluste.

Vor Gibraltar griff U 300 (Obit. z. S. Fritz Hein) am 17. Februar das Handelsschiff «Michael J. Stone» (7'176 BRT) und den Tanker «Regent Lion» (9'551 BRT) an und beschädigte sie schwer, wurde aber selbst von

den Wasserbomben eines Geleitfahrzeugs getroffen und musste nach Tanger zur Reparatur flüchten. Am 22. lief U 300 wieder aus und versuchte, sich dem Geleitzug zu nähern. Die Minenleger «Recruit» und «Pincher» versenkten es alsbald.

U 1302 (Kptlt. Wolfgang Herwatz) wurde am 7. März 1945 von kanadischen Fregatten im Sankt-Georgs-Kanal versenkt; zwei Tage später wurde U 1019 (Obit. z. S. Hans Rinck) von einer Liberator mit Geräuschbojen und Horch torpédos angegriffen; obgleich das Flugzeug Überwasserschiffe zu Hilfe rief, gelang es U 1019 zu entkommen.

Die Einfahrt zum Ärmelkanal war für die U-Boote ein besonders mörderischer Abschnitt. Am 8. März gelang es U 275 (Kptlt. Helmut Wehrkamp), den Tanker «Lornaston» (4'934 BRT) aus dem Geleitzug ONA 289 zu versenken; zwei Tage später lief es vor Beachy Head auf eine Mine und sank.

Am nächsten Tag scheiterte U 681 auf einer der Scilly-Inseln. Der Kommandant, Oberleutnant zur See Werner Gebauer, befreite sein U-Boot aus der schwierigen Lage und versuchte dann, mit dem beschädigten Boot Irland zu erreichen, als er von einer amerikanischen Liberator angegriffen wurde. Gebauer versenkte sein Boot am 11. März. Am 12. war die Reihe an U 683 (Kpdt. Günter Keller); es wurde von der 2. *Escort group* versenkt, die vor Kap Lizard Head patrouillierte. Am selben Tag wurde U 260, das vor Fastnet Rock durch eine Mine beschädigt worden war, von seiner Besatzung versenkt. Am 26. versenkte, ebenfalls an der Einfahrt des Ärmelkanals, die Fregatte «Duckworth» von der 3. *Escort group* U 399 (Obit. z. S. Heinz Buhse), und am 29. vernichtete und versenkte sie vor Kap Land's End U 246 (Kptlt. Ernst Raabe).

Die Fregatten der 21. *Escort group* zeigten sich zwischen dem 19. März und 1. April westlich der Shetland-Inseln und der Hebriden sehr aktiv. Die *group* bestand aus zwei Divisionen, deren erste nördlich der Meerenge von Minch – vor Kap Wrath –, die zweite südlich der Meerenge operierte. Nachdem sie mehrere Geleitzüge in diesen schmalen Gewässern gesichert hatten, gingen sie zum Angriff auf die U-Boote über.

OPERATION «NEPTUNE»

Am 27. März bekam die 1. Division (die Fregatten «Conn», «Rupert» und «Denne») mehrere Asdic-Kontakte. Die Fregatten warfen eine Anzahl von *Hedgehogs*, gefolgt von Wasserbomben, und waren sicher, ein U-Boot versenkt zu haben. Es war U 965. Am selben Tag vernichtete die 2. Division (die Fregatten «Fitzroy», «Redmill» und «Byron») U 722. Am 30. März versenkte die 1. Division mit *Hedgehogs* und Wasserbomben U 1021. So wurde der Raum des Minch von allen U-Booten gesäubert.

Ein anderer Abschnitt, in dem die U-Boote gejagt wurden und zwischen Oktober 1944 und Mai 1945 starke Verluste erlitten, war der Abschnitt zwischen Bergen und dem Nordraum der Hebriden. U 864 (Kkpt. Ralf Rainer Wolfram) wurde vor Bergen versenkt. Nördlich und ostwärts der Shetlands wurden nacheinander U 1276 (Oblt. z. S. Karl-Heinz Wendt), U 989 (Kptlt. von Roithberg), U 1278 (Kptlt. Müller-Bethke), U 1279 (Obit. z. S. Hans Falke), U 1006 (Obit. z. S. Horst Woigt) U 322 (Obit. z. S. Gerhard Wysk) und U 396 (Kptlt. Hilmar Siemon) versenkt.

Im gleichen Seeraum verschwanden U 905 (Obit. z. S. Herbert Schwarting) und U 1106 (Obit. z. S. Erwin Bartke), und es ist fast sicher, dass ihr Verlust auf das Konto einer Liberator des *Coastal Command* geht, das auf den Verbindungswegen zum Nordatlantik patrouillierte.

Südlich der Mündung des Sankt-Lorenz-Stroms errang Fregattenkapitän Kurt Dobratz (U 1232)¹⁶ einige Erfolge: die Dampfer «Polarland» (1'591 BRT), die «British Freedom» (6'985 BRT), die «Athelviking» (8'779 BRT) wurden versenkt, die «Nipiwana Park» (1'591 BRT), die «Martin van Buren» (7'176 BRT) und die «Spinager» (7'429 BRT) beschädigt. Diese Erfolge konnten Dönitz glauben machen, dass seine U-Boote wieder die Oberhand erlangt hatten. Da aber griffen die Amerikaner energisch in diesem Sektor ein. Sie wussten von der Anwesenheit mehrerer U-Boote vor Halifax; die Boote hatten nicht nur einige ihrer Handelsschiffe versenkt, sondern sie sendeten auch Wetterfunksprüche.

Am 18. März wurde U 866 (Obit. z. S. Peter Rogowsky) von den amerikanischen Patrouillenschiffen «Lowe», «Menges», «Pride» und «Mosley» vernichtet, am 7. April wurde U 857 (Kptlt. Rudolf Premauer) vor

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

Kap Cod versenkt, am 19. U 879 (Kptlt. Erwin Machen) durch die Amerikaner «Buckley» und «Reuben James», und am 30. U 548 (Obit. z. S. Erich Kreml) durch vier amerikanische Geleitschiffe in den Grund gebohrt.

Dönitz hoffte, die Alliierten zu überrumpeln, indem er plötzlich eine Gruppe von sechs U-Booten vom Typ IX in den Raum nördlich der Azoren entsandte, doch die Engländer und Amerikaner hatten von der Operation erfahren. Die ab 11. April angegriffenen amerikanischen Geleitzüge erlitten keine Verluste. Dagegen wurden nördlich der Azoren vier U-Boote, U 1235 (Obit. z. S. Franz Barsch) U 880 (Kptlt. Schötzau), U 546 (Kptlt. Paul Just) und U 518 (Obit. z. S. Offermann), versenkt.

Verluste vom 1. Januar 1945 bis 31. August 1945:

Monat	Alliierte durch U-Boote BRT (Schiffe)	Insgesamt BRT (Schiffe)	Deutsche U-Boote
Januar	56.988 (11)	82.897 (18)	14
Februar	65.233 (15)	95.316 (26)	22
März	65.077 (13)	111.204 (27)	32
April	72.957 (13)	104.512 (22)	55
Mai	10.022 (3)	17.198 (4)	28
Juni	11.439 (1)	18.615 (2)	
Juli	–	7.237 (3)	
August	–	36 (1)	
Datum unbekannt	–	1.806 (2)	
Summe	281.716 (56)	438.821 (105) ¹⁷	151 ¹⁸

(laut Captain S.W. Roskill: *The war at sea*)

Die U-Boote der Typen XXI und XXIII werden in Dienst gestellt

Während im April 1945 an der Festlandfront alles um Hitler zusammenbrach und die deutschen Armeen, gegen Berlin gedrängt, täglich zurückgingen, bewahrte Grossadmiral Dönitz doch noch eine geringe Siegeshoffnung. Die ersten U-Boote der neuen Typen XXI und XXIII wurden in Dienst gestellt.

OPERATION «NEPTUNE»

Dönitz schreibt, nachdem er von ihrer Unterwasser-Geschwindigkeit bis zu 17,5 Knoten, ihrem geräuschlosen Unterwasser-Marsch von 5,5 Knoten und ihrer Fähigkeit, mit den neuen Geräten und nach neuen Schiessverfahren aus 50 Meter Wassertiefe zu schießen, gesprochen hat: «Durch diese Typen war die Überlegenheit, die die Abwehr dem U-Boot gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im Wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe kürzester Wellen beruhte, ausgeschaltet. Das U-Boot blieb, für die Ortung nicht feststellbar, unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an. Neue Möglichkeiten für den Einsatz der U-Boot-Waffe waren eröffnet, neue Erfolge in greifbare Nähe gerückt¹⁹.»

Die Alliierten waren informiert und machten sich berechtigt Sorgen über diese umwälzenden neuen Typen. U 2324 (Typ XXIII) hatte die erste Feindfahrt nördlich von North Foreland durchgeführt. U 2511 (Typ XXI) war nach befriedigenden Probefahrten zu seinem Stützpunkt Bergen zurückgekehrt. Es bestand jedoch die Gefahr, dass die U-Boote, wenn sie ausliefen, bei ihrer Rückkehr die Basen von den Alliierten besetzt fanden.

Am 7. Mai versenkte U 2336, Typ XXIII (Obit. z. S. Emil Klusmeier), bei der Einfahrt des Firth of Forth die «Sneland» (1'791 BRT) und die «Avondale Park» (2'878 BRT), entkam und kehrte zu seinem Stützpunkt²⁰ zurück.

Die Kommandanten schrieben nach ihrer Rückkehr in ihrem Bericht: «Ideales Boot für kurzfristige Unternehmungen in Küstennähe, schnell, wendig, einfache Tiefensteuerung, geringe Ortungs- und Angriffsfläche.»

Tatsächlich verliessen zwischen dem 1. April und dem 6. Mai etwa 60 dieser neuen U-Boote die deutschen Häfen mit Kurs nach Norden. Bei der Kapitulation befanden sich einige auf Probefahrt in der Ostsee und versuchten, zu den auf Feindfahrt befindlichen U-Booten zu stossen. Mosquitos und Liberators trachteten, sie auf der Fahrt zu versenken.

Zwischen dem 1. April und Kriegsende wurden etwa 27 U-Boote von der RAF in der Kieler Bucht, südlich des Kattegat und im Kattegat versenkt.

Die letzte Fahrt des U 2511

U 2511, mit dem Spitznamen das «Weisse Boot», lief am 30. April aus. Sein Kommandant, ein sehr fähiger Offizier, war Korvettenkapitän Adalbert Schnee²¹. Auch der Leitende Ingenieur, Suhren, war ein hervorragender Offizier. Zwei Tage nach seinem Auslaufen aus dem norwegischen Fjord befand sich U 2511 mitten in der Nordsee und lief in 80 Meter Tiefe mit 5 Knoten in lautloser Fahrt, als plötzlich der Horchposten vier Asdic-Peilungen aus verschiedenen Richtungen auffing. U 2511 war von mehreren U-Boot-Jägern geortet worden, heftige Wasserbombenangriffe waren zu erwarten. Schnee liess sofort die Fahrt auf 16 Knoten erhöhen, änderte den Kurs um 30 Grad und konnte mit der Leichtigkeit, Geschicklichkeit und Geschwindigkeit eines Fisches entkommen. Ohne seine Batterien zu entleeren, behielt das Boot sein Tempo von 16 Knoten in Tauchfahrt bei. «Meine Erfahrungen: Boot war hervorragend, im Angriff und in der Abwehr etwas ganz Neues für den U-Boot-Fahrer», notierte der Kommandant von U 2511²².

Am 4. Mai 1945 fuhr U 2511 mit Schnorchel nördlich der Shetlands; es hatte Fair Isle bereits passiert. An Bord war man von der absoluten Hochleistung begeistert. «Wir werden vor dem Panamakanal operieren», beschloss Schnee, dem Dönitz vertrauensvoll Manövrierfreiheit gegeben hatte.

Plötzlich brachte der Funkgefreite eine Nachricht. Es war der Befehl des Grossadmirals: «Feuer einstellen!» Die beiden Offiziere kannten Dönitz gut, mit dem sie befreundet waren ... Sie wussten, wenn der Admiral diese Entscheidung getroffen hatte, dann war er dazu gezwungen gewesen. Für sie gab es kein Zögern: Sie mussten gehorchen. Sie machten kehrt und nahmen Kurs nach Bergen. Wenige Stunden später meldeten die Horchgeräte des U 2511 Schiffsschraubengeräusche. Ein Blick durch das Sehrohr! Ein schöner englischer Kreuzer von 10.000 Tonnen, begleitet von vier Zerstörern. Schnee fuhr sogar einen Unterwasserangriff bis auf Torpedoschussentfernung.

Nein, unmöglich! Schnee stiess einen Fluch aus, U 2511 machte kehrt und lief nach Bergen.

Viele U-Boot-Kommandanten wollten den Plan «Regenbogen», das

heisst die Versenkung ihres Bootes, ausführen. Dönitz forderte sie auf, das nicht zu tun.

Am 7. Mai um 2.41 Uhr morgens unterzeichnete General Jodl, bevollmächtigt durch Dönitz, der inzwischen deutscher Regierungschef geworden war, in Reims die Einstellung der Feindseligkeiten an allen Fronten. Der Waffenstillstand wurde am 9. Mai um null Uhr wirksam.

Dönitz konnte seinen geliebten Mannschaften nur mehr eine Abschiedsbotschaft senden.

«U-Boot-Leute, sechs Kriegsjahre liegen hinter uns. Ihr habt wie Löwen gekämpft... Kameraden! Bewahret den Geist der U-Boot-Leute, mit dem ihr tapfer und unerschütterlich gekämpft habt, zum Wohle unseres Vaterlandes für die Zukunft.»

Das Ende der U-Boote

Im Mai 1945 wurden 221 U-Boote aller Typen, von den alten VIIc bis zu den Wadter-U-Booten, in den deutschen Häfen von ihren Besatzungen versenkt.

Das erste U-Boot, das sich, den Weisungen entsprechend, den Engländern ergab, war U 1009. In der Folge ergaben sich 97 deutsche U-Boote, darunter 17 vom Typ XXIII und eines vom Typ XXI (U 3035), den Engländern. Im ganzen fielen 156 Boote unversehrt in die Hände der *Royal Navy*-³).

Mit Ausnahme einiger Boote, die von England, den Vereinigten Staaten, der UdSSR und Frankreich behalten wurden, sammelte man alle U-Boote im Loch Ryan. Sie wurden in Gruppen auf 30 Meilen nördlich von Malin Head geschleppt und mit Sprengladungen versenkt. Einige wurden durch zwei Schiffe, die sich in der Schlacht im Atlantik ausgezeichnet hatten, den Engländer «Onslow» und den Polen «Blyskawica», durch Geschützfeuer vernichtet. Der polnische Zerstörer war einer der ersten, die im Jahre 1939 nach England gekommen waren.

Zwei U-Boote, U 963 und U 1277, wurden von ihren Besatzungen in Lissabon versenkt; U 530, das sich an der Küste der Vereinigten Staaten aufhielt, und U 977, das von Kiel auslief, kamen im Juli beziehungsweise im August nach Rio de la Plata.

Sie wurden entwaffnet, ihre Besatzungen interniert. Längere Zeit hielt sich ein Gerücht, demzufolge Hitler an Bord von U 977 geflohen sei. Es war falsch.

Die Deutschen hatten zwischen 1939 und 1945 1162 U-Boote gebaut und in Dienst gestellt. 784 wurden vernichtet, davon 632 bei Kampfhandlungen. Die Engländer konnten sich rühmen, etwa 500 dieser Boote versenkt zu haben.

Grossadmiral Dönitz wurde später in Nürnberg zu zehn Jahren Gefängnis wegen «Verbrechen gegen den Frieden» (zweiter Anklagepunkt) und «Verbrechen gegen das Kriegsrecht» (dritter Anklagepunkt) verurteilt, bezüglich seiner U-Boot-Kriegführung erfolgte kein Schuldspruch.

«Mein Schicksal ist mir völlig gleichgültig, wenn nur die U-Boot-Waffe freigesprochen wird und rein dasteht», sagte er, als er seine Verurteilung hörte.

Churchill würdigte die deutschen U-Boot-Leute; er schrieb:

«... als Dönitz die Kapitulation anordnete, standen immer noch nicht weniger als neunundvierzig in See. So gross war die Hartnäckigkeit des deutschen Widerstands, so unerschütterlich die Tapferkeit der U-Boot-Fahrer.»

Die deutschen Kleinst-U-Boote

Die Deutschen bauten ebenso wie die Engländer, Italiener und Japaner Taschen-U-Boote. Während die Engländer ihren Typ X schleppen liessen, die Japaner ihre Kleinst-U-Boote an Deck der U-Boote vom Typ U-16 transportierten, um zu den Operationsgebieten zu gelangen, verwendeten die Deutschen kleine Boote, die aus eigener Kraft in ihr Operationsgebiet gelangten.

Die Basis dieser Taschen-U-Boote war Ijmuiden. Das Oberkommando hatte diese Basis für etwa hundert Boote und 1'200 bis 1'500 Mann Personal errichtet.

Die englischen Boote vom Typ X wie auch die italienischen elektrischen Kleinstboote sollten Minen unterhalb des Rumpfes feindlicher Schiffe anbringen; die deutschen Kleinst-U-Boote waren, wie die japanischen, mit Torpedos ausgerüstet.

Es gab vier Haupttypen:

OPERATION «NEPTUNE»

Die Einsitzer «Biber» (6 Tonnen) und «Molch» (12 Tonnen) waren mit zwei hängenden Torpedos ausgerüstet. Es wurden 324 «Biber» fertiggestellt; sie wurden im August 1944 ohne grossen Erfolg gegen die Alliierten eingesetzt. Von den 390 gebauten «Molchen» wurden viele nach Dänemark und Norwegen geschickt, da man dort mit einer alliierten Invasion rechnete.

Die Boote «Hecht» (12 Tonnen, ein Torpedo) und «Seehund» (16 Tonnen, zwei Torpedos) hatten zwei Mann Besatzung. Die «Seehunde» waren praktisch die einzigen, die bei der letzten U-Boot-Offensive im Januar 1945 in den englischen Gewässern eingesetzt wurden.

Sie griffen englische Handelsschiffe im Flachwasser vor der Themsemündung an. Sie waren schwer zu entdecken und gingen grosse Risiken ein, indem sie sich in kleinen Gruppen durch die Minenfelder und Sperren schlichen; sie operierten in gegenseitigem Abstand von etwa sechs Seemeilen innerhalb der englischen Verteidigungsanlagen. Tagsüber blieben sie auf Grund, hörbereit, nachts näherten sie sich dem Feind zum Angriff auf 200 Meter. Von den damals in diesem Gebiet eingesetzten acht Booten ging nur eines verloren.

Wasserbomben erschütterten sie, ohne sie stark zu beschädigen. 120 «Seehunde» wurden gegen britische Handelsschiffe eingesetzt; etwa 50 wurden durch die *RAF* vernichtet. Die Ermüdung der Besatzung – manche blieben in den winzigen Booten zehn Tage lang auf See! – ging bis zur Erschöpfung, und die Männer zeigten bei Angriffen Reaktionsschwächen. Viele dieser U-Boote erlitten bei ihren Fahrten und beim Rückmarsch von den Operationen Unfälle.

Im September 1944 versorgten «Seehunde» die bei Dünkirchen eingekesselten Truppen mit Medikamenten – die sie nun anstelle der Torpedos mitführten.

Im Januar 1945 setzten die Deutschen die «Seehunde» gegen den alliierten Schiffsverkehr ein. Im ganzen wurden 250 Boote gebaut. Sie versenkten im Jahre 1945 wohl 35.000 BRT, hatten jedoch keinerlei Einfluss auf den Verlauf des unwiderruflich verlorenen Krieges.

SCHLACHT IM PAZIFIK DIE JAPANISCHE FLUT KOMMT ZUM STILLSTAND

(März 1942 bis Juni 1943)

Kehren wir zurück zum Pazifik, wo die Amerikaner und Japaner einander einen gnadenlosen Kampf liefern.

Die erste Periode, die Blitzsiege der Japaner, ging im März 1942 zu Ende.

In der zweiten Periode, die den Zeitraum vom März 1942 bis zum Sommerbeginn 1943 umfasst, kommt die japanische Flut zum Stillstand. Zwischen den beiden kriegführenden Mächten entstand ein Gleichgewicht; den Japanern ging die Luft aus, und die Amerikaner konnten ihre Positionen verstärken.

An den Operationen waren sowohl amerikanische wie auch japanische Unterseeboote beteiligt.

Guadalcanal August 1942 bis Februar 1943

Guadalcanar, eine Insel der Salomonen, 150 Kilometer lang und 50 Kilometer breit, bedeckt von Bergen und Urwald, war der Schauplatz blutiger und verbissener Kämpfe. Als im Juli 1942 die Japaner in Tulagi einen See- und Luftstützpunkt einrichteten, war es mit der tropischen Ruhe, die bis dahin über Guadalcanar und Savo, einer Insel mit gezacktem Vulkankegel, lag, vorbei.

Admiral King, der über die Bewegungen der Japaner bestens informiert war, beschloss am 2. Juli, Guadalcanar zu nehmen. Er startete die Operation «Watchtower», ein Unternehmen, das später von den amerikanischen Offizieren abfällig «Shoestring» (Schnürsenkel) genannt wurde.

Unter dem Oberbefehl von Vizeadmiral Ghormley, der die Operationen

von Nouméa aus leitete, stand der Kommandeur der Expeditionsstreitkräfte, Konteradmiral Frank Jack Fletcher. Die Landungstruppen sollten durch eine aus den Flugzeugträgern «Enterprise», «Saratoga» und «Wasp» bestehende Marnekampfgruppe unterstützt werden.

«Watchtower» war die erste amphibische Operation dieses Krieges.

Die Schlacht um den Besitz von Guadalcanar dauerte sechs Monate, in denen es zu heftigen Kämpfen zwischen Flugzeugträgern und Überwasserschiffen kam. Amerikanische und japanische Unterseeboote nahmen aktiv daran teil.

Das erste Opfer der amerikanischen Unterseeboote war der Truppentransporter «Meiyo Maru», den Vizeadmiral Mikawa von Rabaul zur Verstärkung der Garnison von Guadalcanar in Marsch gesetzt hatte. Am 4. August um Mitternacht traf er 14 Meilen von Kap St. George auf S 38 (Kkpt. H.G. Munson). Er wurde torpediert und versenkt, mehrere hundert Soldaten gingen mit dem Schiff unter.

Dann fand am 9. August die Schlacht bei der Insel Savo statt. Admiral Mikawa vernichtete innerhalb von zweiunddreissig Minuten vier feindliche schwere Kreuzer, drei Amerikaner und einen Australier, die «Cannberra», sowie einen Zerstörer. 1'270 amerikanische Offiziere und Matrosen wurden getötet, 709 verwundet. Die Japaner hatten bei dieser Schlacht nur 35 Gefallene und 57 Verwundete zu verzeichnen. Eine für die Amerikaner katastrophale Begegnung!

Ein schwacher Trost: am 10. August traf das alte Unterseeboot S 44 (Kkpt. John R. Moore) vor Kavieng auf den japanischen Kreuzer «Kako» und versenkte ihn mit vier Torpedos.

Die Torpedierung der «Saratoga», 31. August 1942

Am 24. August wurde von den Flugzeugträgern «Enterprise», «Saratoga» und «Wasp» bei den ostwärtigen Salomonen, 100 Meilen von dem von den Japanern neu gebauten Flugplatz von Guadalcanar, eine andere Seeschlacht geschlagen. Admiral Fletchers Gegner, Admiral Kondo, befähig-

te eine Flotte mit den Flugzeugträgern «Ryujō», «Shōkaku», «Zuikaku» und «Chitose». Es war eine ergebnislose Schlacht, ein Luftkampf, bei dem die Amerikaner 17 Flugzeuge verloren – sie konnten jedoch die Kampfmethoden der japanischen Flieger studieren und Lehren für die Zukunft daraus ziehen.

Am frühen Morgen des 31. August sichtete das von Korvettenkapitän C. Nishiuchi befehligte I 26 einen amerikanischen Flottenverband, südostwärts von San Cristobal, etwa 260 Meilen von Guadalcanar. Ein von einem Zerstörergürtel gesicherter Flugzeugträger lief mit halber Fahrt.

Um 7.45 Uhr schoss I 26 einen Fächer von sechs Torpedos ab und tauchte dann sofort tief weg. Minuten gespannten Wartens vergingen ... Endlich drang das charakteristische Geräusch einer dumpfen Explosion zu den Horchfunkern des I 26. Wenigstens ein Torpedo hatte getroffen! Das Opfer war der Flugzeugträger «Saratoga»; ein von der Explosion verursachtes Leck liess Wasser in mehrere Abteilungen dringen, es kam zu Kurzschlüssen. Doch die «Saratoga» sank nicht. Nishiuchi wollte Gewissheit haben und ging auf Sehrohtiefe. Da lag 10 Meter vor ihm ein amerikanischer Zerstörer!¹ I 26 tauchte sofort wieder, wobei es den Rumpf des feindlichen Schiffes, der «McDonough»¹, streifte.

Verlust der «Wasp», 15. September 1942

Am 14. September sichteten I 19 und I 15 zwei von Espiritu Santo (Neu-Hebriden) mit Kurs nach Guadalcanar laufende amerikanische Flugzeugträger. I 19 schoss einen Fächer von vier Torpedos auf die «Wasp» ab. Einer ging fehl. Drei Detonationen liessen den Kommandanten von I 19 vermuten, dass der feindliche Flugzeugträger schwer getroffen war. Die «Wasp» war in dem Augenblick getroffen worden, als ihre Flugzeuge aufgetankt und munitioniert wurden. Der Treibstoff entzündete sich, die Munition explodierte; alle Maschinen an Deck wurden durch Brände zerstört. Die Explosion hatte einen der Aufzüge in die Luft gejagt, wobei viele Männer ums Leben kamen. Es blieb nichts anderes übrig, als den Träger zu räumen. Das Wrack der «Wasp» trieb noch am Tag nach dem Angriff auf

See, die Brände schwelten weiter. Ein amerikanischer Zerstörer näherte sich dem Wrack und versenkte es mit einem Torpedo.

Der Flugzeugträger «Homet» war in Torpedierentfernung an I 15 vorbeizogen, doch das U-Boot hatte ihn verfehlt. Die Torpedos trafen jedoch die «North Carolina»² und den Zerstörer «O'Brien». Die beiden Schiffe gingen nicht unter, aber die «O'Brien» sank bei ihrer Rückfahrt nach Amerika.

Wie der amerikanische Historiker Samuel Eliot Morison schreibt, trafen «diese beiden japanischen Unterseeboote, die in der Schlacht bei den ostwärtigen Salomonen eine Gelegenheit versäumt hatten, an jenem Tag miten ins Schwarze».

Die japanischen U-Boot-Kommandanten hatten die «Saratoga» beschädigt und die «Wasp» versenkt, sie konnten mit ihren Erfolgen zufrieden sein. Es blieben noch die «Hörnet» und die «Enterprise» übrig. Auch die Japaner erlitten Verluste: I 172 wurde am 11. November 1942 westlich von San Cristobal durch den alten Zerstörer «Southard» versenkt, I 22 am 25. Dezember, I 4 am 25. Dezember durch PT 122, und I 18 am 11. Februar 1943 durch den Zerstörer «Fletcher».

Nicht anders erging es den alten japanischen Unterseebooten vom Typ RO in der Südsee: RO 34 wurde am 7. April 1943 versenkt, RO 102 am 14. Mai, RO 107 am 12. Juli, RO 35 am 25. August – schwere Verluste, die vor allem auf das von den Amerikanern Ende August 1942 in Dienst gestellte Radar zurückzuführen waren.

Die Verstärkung der japanischen U-Boot-Flottillen durch die Boote vom Typ I – eine erste Gruppe, bestehend aus I 4, I 5, I 8, I 22, I 176, und die Gruppe B mit I 9, I 15, I 21, I 24, I 174, I 175 – hinderten die Amerikaner nicht daran, Guadalcanar mit 50.000 Mann wieder zu besetzen. Die Japaner begannen am 4. Januar 1943 die Räumung der Insel.

Die japanischen Unterseeboote beteiligten sich an der Versorgung ihrer Landtruppen, die verzweifelt kämpften. In Wahrheit widerstrebte es den U-Boot-Fahrern, sich für Truppen zu opfern, die nicht zu retten waren, aber der Admiral hatte Befehle vom Kaiser erhalten, denen man gehorchen musste. Fast alle zu Operationen ausgelaufenen japanischen Unterseeboote

wurden zurückberufen, um zuerst an der Versorgung, dann an der Räumung mitzuwirken. Die Bordkanonen wurden abmontiert und ausgeladen, man liess jedem Unterseeboot nur zwei Torpedos. Verschiedene Entlademethoden für Lebensmittel, Treibstoff, Munition wurden probiert: kleine Boote verliessen nachts das Unterseeboot und liefen die Küste an einer Stelle an, wo die Japaner, wie man wusste, noch Herr der Lage waren, dann wieder liess man Gummisäcke und Blechfässer aus dem Inneren eines getauchten Unterseebootes hochsteigen. Keine dieser Methoden zeigte befriedigende Resultate, doch das überging man. Den Weisungen Admiral Mikawas gemäss, liefen die Unterseeboote RO 33, RO 34, I 121, I 122 und I 123 von der Insel Truk aus, um sich im Kanal Indispensable, südlich von Guadalcanar, zu sammeln.

RO 33 gelang es, Kisten mit Medikamenten auszuladen, dann versenkte es einen amerikanischen Transporter vor Lunga. Es wurde von der feindlichen Abwehr geortet und heftig mit Wasserbomben angegriffen.

Die Überwasserschiffe jedoch, die nachts mit grösster Fahrt liefen, konnten am Kap Esperanza, an der Nordwestspitze der Insel, 900 Mann an Land setzen. Diese mit Truppen und Nachschub beladenen Zerstörer, die mit Frachtern zusammen Geleitzüge bildeten, wurden von den Amerikanern «Tokio-Express» genannt. Am 24. August 1942 bezogen die Unterseeboote I 9, I 17, I 19, I 26, I 31 und I 33 Stellung zwischen der Insel San Cristobal und den Ndai-Inseln.

Im Januar verwendeten die Japaner auch kleine Landungsboote, die je 2 Tonnen Material geladen hatten; sie wurden von zwei beiderseits des Bootes befestigten Torpedos ohne Gefechtskopf angetrieben und erreichten drei Knoten. Sie konnten vier Kilometer zurücklegen, wobei ein Mann sie ans Ufer lenkte.

Die Japaner hatten auch den Einfall, durdi ein Unterseeboot ein anderes Fahrzeug, beladen mit 50 Tonnen Brennstoff und verschiedenem Nachschub, schleppen zu lassen; das Fahrzeug hatte die Form eines Tauchbootes. Doch dieses System hatte wenig Erfolg und wurde bald aufgegeben.

Das Ende von I 1, 29. Januar 1943

I 1 hatte seinen Kommandanten gewechselt – nun war es Kpt. z. S. Sakamoto – und lief am 26. Januar von der Insel Rabaul³ aus. Es war zwei Tage lang mit Nachschub vollgepackt worden. An Deck war ein mit Benzin beladener Kahn verstaubt. Sakamoto war sich der Wichtigkeit seines Auftrages bewusst und hatte alle Vorkehrungen getroffen, um zu dem vereinbarten Landungsplatz, der Bucht von Kaminpo, zu kommen. Nach Passieren der Insel Bougainville lief Sakamoto Tag und Nacht in Unterwasserfahrt und tauchte nur nachts für ein paar Stunden auf, um das Boot zu durchlüften und vor allem die Batterien aufzuladen.

Als I 1 sich Guadalcanar näherte, wurde es plötzlich von einem amerikanischen Torpedoschnellboot angegriffen, das mehrere Wasserbomben warf. Sie explodierten sehr nahe vom Rumpf des Unterseebootes und verursachten schwere Schäden an den Elektromotoren, die Trennschalter brannten durch, die Batterien wurden beschädigt, und giftige Gase verbreiteten sich im Inneren des Bootes. Während in der in Dunkelheit getauchten Zentrale grösste Verwirrung herrschte, sank I 1 mit einer Neigung von 45 Grad schnell in die Tiefe. Die Tiefenmesser funktionierten nicht mehr, aber der Kommandant von I 1 wusste, dass das Unterseeboot auf Grund aufsetzen würde. Plötzlich aber stieg es, ohne ersichtlichen Grund, an die Oberfläche, durchbrach sie, um dann wieder zu sinken und diesmal auf den Grund zu stossen. Sakamoto behielt kaltes Blut, liess verschiedene Manöver ausführen und brachte I 1 schliesslich an die Oberfläche. Es war 21.05 Uhr. Der Torpedoraum am Bug war vollgelaufen, das Boot war topplastig geworden, es war schwer beschädigt und manövrierunfähig; Sakamoto hatte das Turmluk geöffnet, hinter ihm folgte die Bedienungsmannschaft der 12,0-cm-Bordkanone. Der Kommandant von I 1 nahm mit diesem einzigen Geschütz den Kampf gegen die amerikanischen Korvetten «Kiwi» und «Moa» auf, die herangekommen waren. Es kam zum Gefecht, bei dem alle auf der Brücke von I 1 kämpfenden Männer fielen. Der tödlich getroffene Kommandant Sakamoto stürzte über Bord und ertrank. Sein stellvertretender Offizier zog, völlig unnütz in der stockdunklen Nacht, den

DIE JAPANISCHE FLUT KOMMT ZUM STILLSTAND

Säbel, während die amerikanischen Korvetten ihr mörderisches Feuer fortsetzten. Dreimal rammte die «Kiwi» das manövrierunfähige I 1, und der Kommandant der Korvette gab, erst als die Rohre seiner Geschütze zu heiss wurden, den Befehl zur Feueereinstellung. I 1, dessen Tauchtanks völlig zersiebt waren, begann zu sinken. Mit letzter Anstrengung liess der stellvertretende Kommandant auf Land zuhalten, um sein Boot auf Grund zu setzen. Man steuerte von Hand, das Unterseeboot stiess auf Grund. Der Strand war erreicht, und der Offizier befahl seinen geretteten Männern die Räumung, während ein amerikanisches Boot, mit bewaffneten Matrosen besetzt, das Unterseeboot zu entern versuchte. Der Kahn auf dem Dede von I 1 fing Feuer, und der brennende Treibstoff verteilte sich unter Rauch und Flammen auf der See. Der japanische Offizier hatte die Dokumente des Unterseebootes mitgenommen, die auf dem dunklen Strand von etwa fünfzig Überlebenden in tausend Stücke gerissen wurden; dann gruben die Japaner mit den Händen Löcher in den Sand, um sich darin zu verstecken. Plötzlich entsann sich ihr Offizier der Geheimcodes, die an Bord des gescheiterten Unterseebootes geblieben waren. Während auf der Aussenseite Landeboote mit amerikanischen Seeleuten an dem Wrack anlegten, gingen der Offizier und drei japanische Matrosen ins Wasser und schleppten sich bis zur anderen Seite des Unterseebootes, um dort Sprengladungen zur endgültigen Vernichtung des Bootes anzubringen.

Die Japaner wurden von den Amerikanern dabei überrascht und gefangen genommen. Die Amerikaner fanden an Bord der I 1 zahlreiche Geheimdokumente. Das war das heldenhafte Ende von I 1 am 29. Januar 1943 vor Kap Esperanza auf Guadalcanar.

Der Radarkrieg

Lange Zeit besaßen die japanischen Unterseeboote überhaupt kein Radar, und Kommandant Hashimoto behauptet sogar, wenn seine Landsleute auf diesem Gebiet so weit gewesen wären wie die Amerikaner, hätte der Krieg einen ganz anderen Verlauf genommen. Bei den Japanern verhinderten administrative Zwistigkeiten und bürokratische Verwicklungen oftmals eine wirksame Arbeit, während die Unterseeboote auf See hart gegen einen bes-

ser bewaffneten Gegner zu kämpfen hatten. «Alles, was ich erzielte, war die Zuteilung eines neuen Fernglases für meine Brückenwachen», sagte Hashimoto nach einem Besuch in den unzähligen Verwaltungsbüros der Marine in Tokio. Hashimoto lief mit einem Unterseeboot ohne irgendein Ortungsgerät – eben das hatte er in Tokio auftreiben wollen – von Kure aus und durchfuhr die fünfzig Kilometer breite Bungo-Strasse zwischen den Inseln Shikoku und Kiushu. Vom Jahre 1942 an war nicht einmal diese mitten in den japanischen Gewässern liegende Strasse mehr sicher, und die japanischen Unterseeboote mussten tagsüber getaucht fahren, sonst hätten sie riskiert, von einem amerikanischen Unterseeboot torpediert zu werden.

Die japanischen Geheimagenten hatten Auftrag erhalten, sich die Pläne des feindlichen Radars zu besorgen. Das scheint ihnen nicht gelungen zu sein. Andererseits fiel kein einziges amerikanisches Unterseeboot in japanische Hände, ohne dass sein Kommandant vorher sein Radar und die Geheimcodes vernichtet hätte.

Erst im Februar 1943 wurden die ersten Versuche mit einem auf ein japanisches Unterseeboot – I 158 – montierten Radar unternommen; sie waren nicht sehr ermutigend. Es ortete ein Überwasserschiff erst auf 2'000 Meter Entfernung, und noch dazu musste dieses vorlich oder achtern von I 158 erscheinen. Am 13. November 1943 – damals befehligte Hashimoto RO 44 – konnte er endlich mit einem Apparat axis Kure auslaufen, den er vom Flugzeugstützpunkt entliehen hatte. Sobald RO 44 die ruhige Bucht von Ise erreicht hatte, wurde es probeweise von einem Flugzeug angegriffen. Das Radar besass eine Reichweite von sechs Kilometern unter recht guten Bedingungen, während man Hashimoto gesagt hatte, man könne den Feind bis auf 14 Kilometer Entfernung orten. «Die Ergebnisse waren keineswegs hervorragend, doch sie stellten in der elenden Lage, in der wir uns befanden, eine beachtliche Verbesserung dar», schreibt Hashimoto und setzt fort: «In unserer Verzweiflung glaubten wir schliesslich bereits, dass ein einziges Radar uns bessere Dienste leistete als 100 Unterseeboote! Radar war der Schlüssel zum Sieg.»

Nach diesen Versuchen kehrte Hashimoto nach Kure zurück, übergab das Radar wieder dem Flugzeugstützpunkt und lief aus.

DIE JAPANISCHE FLUT KOMMT ZUM STILLSTAND

Auch die amerikanischen Unterseeboote hatten den Krieg ohne Radar begonnen. In den folgenden Monaten wurden jedoch alle mit Radar SD, einem ausschliesslich für Flugzeugabwehr geeigneten Apparat, ausgerüstet. Er konnte bei Überwasserfahrt das Erscheinen feindlicher Flugzeuge ankündigen, und die Boote hatten ausreichend Zeit, wegzutauchen. Einige Monate später wurde auf diese Boote das SJ-Radar eingebaut, das auf seinem Schirm das Herannahen von Überwasserschiffen, auch bei schwacher Sicht, selbst bei Nacht, erkennen liess.

Als die Japaner später selbst ein nicht sehr vollkommenes, unverlässliches Radar besaßen, konnten die Amerikaner ihnen das APR entgegenstellen, das die feindlichen Radarstrahlen anzeigte. Die Amerikaner begnügten sich nie mit den Apparaten, die sie besaßen, sie verbesserten sie stetig: Die Radars ST und SV verwendeten Kurzwellen und wurden dazu benutzt, die neuen japanischen Anlagen, die sie entdecken sollten, zu behindern.

Im Pazifik wie im Atlantik tobte der Radarkrieg! Wer den am besten entwickelten Apparat mit der grössten Reichweite besass, entging seinem Untergang, wenn er nicht den Gegner versenkte.

Am 1. Januar 1944 wurde an Bord von RO 44 der Geburtstag des Kaisers gefeiert, und man trank ausnahmsweise Sake. Am 10. Januar befand sich RO 44 in den tropischen Gewässern, am 15. lief es die Insel Truk⁴ an. Die erste Feindberührung eines Unterseebootes mit eingebautem Radar fand im Mai 1944 statt. Damals befanden sich sieben Unterseeboote vom Typ RO (RO 104, 105, 106, 108, 109, 112 und 116) sowie I 44 fünfzig Meilen nördlich der Admiralitäts-Inseln. Es galt, amerikanische Handelsschiffe, die an der Küste von Neuguinea in Richtung Biak und Palau-Inseln entlangfuhren, zu versenken.

Fünf japanische Unterseeboote wurden von einem einzigen amerikanischen Geleitfahrzeug, der «England», in den Grund gebohrt, wobei es in enger Verbindung mit Flugzeugen operierte. Nur drei Boote, I 44, RO 112 und RO 109, konnten dieser Katastrophe entgehen⁵.

I 44 war das einzige Boot mit Radar, das aber «absolut nichts» anzeigte. Das während einer nächtlichen Überwasserfahrt angegriffene Unterseeboot musste alarmtauchen und bis zum nächsten Morgen, 11 Uhr, unter

Wasser bleiben. Da seine Batterien leer waren, infolge von Wasserbombeneinwirkung Wasser in mehrere Abteilungen gedrungen und die Luft verbraucht war, gab der Kommandant Befehl zum Auftauchen, um über Wasser mit Maschinengewehren und Bordkanonen zu kämpfen. Ein Zerstörer erwartete I 44, und ein Wasserflugzeug kreiste in der Luft. Das japanische Boot tauchte plötzlich auf und hatte das Glück, in einen heftigen Sturm zu geraten, der die ganze Umgebung verdunkelte. Es konnte mit grösster Fahrt entkommen.

Sein Radar war unwirksam gewesen, doch scheint es dem Gegner an jenem Tag ähnlich ergangen zu sein. Das japanische Radar war gegen Ende des Krieges so gut wie unbrauchbar und brachte nur Verwirrung und Unsicherheit in eine Waffengattung, bei der Vertrauen unbedingt notwendig ist. Das Oberkommando der Kriegsmarine antwortete auf die Beschwerden der japanischen Unterseebootkommandanten, dass es zu wenig Radars besitze und mit ihnen vor allem die grossen Überwasserschiffe ausrüsten müsse.

Als Hashimoto am 15. Mai 1944 RO 44 verliess, um das Kommando von I 58 zu übernehmen, eines neu armierten Bootes, las er zu seiner Überraschung in einem Büro ein Ansuchen um Entfernung der «unnötigen» Überwasser-Radargeräte, die auf einigen Unterseebooten eingebaut worden waren. Der Verfasser dieser Ungeheuerlichkeit war der Admiral, der die Unterseeboote befehligte! Hashimoto konnte sich nicht enthalten, neben die Unterschrift des Admirals zu schreiben; «Meiner Ansicht nach gibt es noch viele Möglichkeiten, um die mit diesem Apparat bei den Unterseebooten erzielten Resultate zu verbessern. Ich ersuche daher um Aufschiebung jeglicher Entscheidung bis zur Indienststellung von I 58.»

Endlich lief 158 aus: Es war eines der ersten Boote, das menschliche Torpedos mitführte.

Die menschlichen Torpedos

Der Einfall, Menschen als todgeweihte Opfer einzusetzen, ist japanisch. Die japanische Luftwaffe hatte sogenannte Kamikaze-Piloten, die sich mit ihren Sprengstoff gefüllten Maschinen auf das Deck grosser amerikani-

scher Schiffe stürzten. Die Maschinen stiegen nur mit dem für den Hinflug notwendigen Treibstoff zum Einsatz auf, mit *one way ticket?*, wie die englischen Seeleute sagten.

Die menschlichen Torpedos trugen den bezeichnenden Namen *kaiten* (Himmelfahrt)⁷. Man sagt den Japanern ein hohes Mass an Tapferkeit und Todesverachtung nach und übertreibt dabei wohl oft, denn nicht alle Untertanen des Tenno besaßen jene grenzenlose Todesverachtung, die den Entschluss, sich selbst zu opfern, voraussetzt. Die Piloten der *kaiten* waren Freiwillige. Wenn ein Unterseeboot auslief, trugen die Piloten in der Tradition der Samurai weisse Stirnbinden. Sie grüssten ihre an Land gebliebenen Kameraden mit geschwungenem Säbel, während die Musik Märsche spielte und die Seeleute «*Banzai!*» schrien.

Die japanischen Kriegshäfen sind meist durch Inseln geschützt, die innerhalb der japanischen Gewässer verstreut und durch eine schmale Durchfahrt mit der See verbunden sind. Diese Gebiete sind überbevölkert. Wenn die japanischen Unterseeboote an solchen pittoresken Fischerdörfern vorbeifuhren, wurden die Besatzungen durch Rufe von Land begrüsst, man wünschte ihnen Glück. Manchmal begleiteten Boote mit Frauen und Kindern eine kurze Strecke weit diese Krieger, die zum Kampf und in den Tod fuhren. Hymnen, alte Lieder wurden gesungen; an den Sehrohren des Unterseebootes flatterten Fähnchen im Wind, mit Inschriften wie «Die kühnen *kaiten*».

Viele dieser Männer, die meist sehr jung waren, hinterliessen an Bord der Unterseeboote, die sie zum Einsatz fuhren, Briefe, die gewissermassen Testamente waren.

Die ersten Versuche mit *kaiten* wurden im Januar 1943 durchgeführt. Sie glichen Torpedos, die mit einem Sprengkopf versehen waren, und besaßen ein hermetisch abschliessendes Gehäuse, das Platz für einen einzigen Piloten bot. Der Pilot sollte etwa 50 m vor Erreichung des Zieles eine Schleudervorrichtung betätigen, durch die er mit seinem Sitz an die Meeresoberfläche katapultiert wurde. Nach Ansicht des japanischen Oberkommandos hatte der Mann also die Chance, sich im letzten Moment zu retten und vom Feind gefangengenommen zu werden. Der Prototyp wurde im Februar 1944 endgültig genehmigt. Japan hatte schwere Niederlagen einste-

cken müssen, und das Oberkommando setzte grosse Hoffnungen auf diese neue Waffe. Bei den ersten Einsatzversuchen ereigneten sich eine Reihe von Unglücksfällen, zwei Offiziere ertranken in der Bucht von Tokujama⁸.

Die erste, im November 1944 gebildete «Kikumizu-Einheit» wurde den drei Unterseebooten I 36, I 37 und I 47 zugeteilt. Jedes Boot transportierte 4 *kaiten* auf seinem Vorderdeck; sie kamen vor Ulithi beziehungsweise im Gebiet der Palau-Inseln zum Einsatz. I 36 und I 37 sichteten vor der Insel Ulithi eine bedeutende amerikanische Flotte, die vor Anker lag. Von I 36 wurde ein, von I 47 wurden vier *kaiten* zum Angriff eingesetzt. Man hörte nie wieder etwas von ihnen, die Amerikaner gaben keinen Verlust zu.

Die beiden Unterseeboote kehrten nach Kure zurück, während I 37 (Kommandant Kamimoto) am 19. November von den Zerstörern «Conklin» und «McCoy Reynolds», die den Kreuzer «St. Louis» von Ulithi zu den Palau-Inseln begleiteten, vor diesen versenkt wurde.

Angriff der Gruppe «Kongo»

Die Gruppe «Kongo», bestehend aus sechs Unterseebooten, I 53, I 36, I 58, I 56, I 47 und I 48, sollte vor der Insel Guam ankernde amerikanische Schiffe angreifen. Diese Insel war von den Amerikanern am 21. Juli 1944 zurückerobert worden.

I 58 unter dem Kommando von Hashimoto hatte Kure am 29. Dezember 1944, mit Vorräten und Torpedos beladen, verlassen. Es lief vorerst zu dem Stützpunkt der *kaiten*-Torpedos, um sie an Bord zu nehmen.

Zum erstenmal wurde auf dem Turm von I 58 ein Luftabwehr-Radar eingebaut. Am 2. Januar sichtete die Brückenwache von I 58 ein amerikanisches Flugzeug, und das Unterseeboot tauchte. Dann änderte Hashimoto seinen Kurs; er wollte südlich von Guam vorbeikommen und sich der Insel auf der Linie Ulithi–Guam nähern.

Vom 2. Januar an tauchte er immer häufiger, der Befehl lautete: «Kein Unterseeboot darf angreifen, ehe es seine *kaiten* abgegeben hat, da die feindlichen Flugzeuge immer zahlreicher werden.»

DIE JAPANISCHE FLUT KOMMT ZUM STILLSTAND

Es gab lange Tagereisen in Tauchfahrt, oft gestoppt oder mit kleiner Fahrt; die Offiziere der *kaiten* spielten Schach. «Wir hätten uns auf unser Radar verlassen können müssen, doch es blieb weiter zu unsicher», stellt der Kommandant von I 58 fest. Nach einiger Zeit liess er auftauchen, um die Batterien nachzuladen und das Boot zu durchlüften.

Endlich fand Hashimoto die Lücke in der amerikanischen Luftüberwachung – sie hörte ab 17 Uhr auf und blieb auch während der Nacht aus –, und das machte er sich zunutze.

9. Januar. Der für den Angriff der *kaiten* festgesetzte Tag rückte heran. Was lag vor Guam verankert? «60 Schiffe, 20 grosse Transporter, 40 kleine, 4 Schwimmdocks», meldete eine japanische Aufklärung. Die Japaner hörten auch die Funksprüche zwischen den amerikanischen Schiffen, zwischen Guam und den Flugzeugen ab.

11. Januar, 2 Uhr. Ein Flugzeug in geringer Entfernung über I 58, das Unterseeboot hat gerade noch Zeit zu tauchen. «Wieder einmal konnten wir uns nicht auf unser Radar verlassen», schreibt Hashimoto.

11 Uhr. In Sichtweite der Insel Guam kommt das Unterseeboot in Schussposition. «Vorsichtig liess ich das Sehrohr ausfahren. Ich machte einen dunklen Streifen aus, den ich zuerst für eine Wolke hielt, doch dann erkannte ich, dass es die Insel war. Unser Navigationsoffizier hatte seine Aufgabe ausgezeichnet gelöst. Wir waren in 26 Meilen Entfernung von Guam.»

Hashimoto liess die &Mten-Piloten benachrichtigen. Sie mussten sich für den Angriff, und wahrscheinlich auch für den Tod, fertig machen.

21 Uhr. Ein grosses Handelsschiff fährt in nächster Nähe des Unterseebootes vorbei. Angriff verboten. Abendessen. Die Offiziere von I 58 bringen einen Trinkspruch auf die *kaiten*-Piloten, auf ihren Erfolg aus.

21.30 Uhr. Der Funkoffizier berichtet: «Meldung von Guam an alle amerikanischen Schiffe: Ein verdächtiges Boot wurde ausgemacht.» Handelt es sich um 158?

21.43 Uhr. Etwa 11 Meilen westlich von Apra aufgetaucht.

21.45 Uhr. Hashimoto berät und beruhigt die *kaiten*-Offiziere:

«Sucht den grossen Transporter zu erreichen, aber verschmäht das Schwimmdock nicht, es ist als Ziel nicht zu verachten. Vielleicht ist dort seit der Aufklärung ein Flugzeugträger eingetroffen?»

Um 1 Uhr morgens sitzen die Piloten 2 und 3 in ihren Maschinen. Um 2 Uhr nehmen auch die Piloten 1 und 4 in den Sitzen ihrer *kaiten* Platz.

«Um 2.30 Uhr», schreibt Hashimoto, «kündigte ich an: ‚Achtung auf den Start!‘ Das Telefon blieb angeschlossen, die Leitung sollte beim Start abreißen. Das erste Torpedo sollte um 3 Uhr abgehen; es wurde um 4.30 Uhr Tag, und die Torpedos sollten ihr Ziel bei Tageslicht erreichen. Torpedo 1 meldete, alles in Ordnung. Wir lösten die letzte Leine, der Motor lief an, die Telefonleitung riss ab. Nun hatte der Pilot die Verbindung mit uns verloren. Knapp vorher rief er: ‚Drei Hurras für den Kaiser!‘ Wir schickten *kaiten* Nr. 2 in derselben Weise auf die Reise. Der Pilot bewahrte trotz seiner Jugend bis zum letzten Augenblick Ruhe und fuhr wortlos ab. Torpedo Nr. 3 wurde zurückgehalten, denn in den Motor war Wasser eingedrungen. Wir liessen daher Nr. 4 ab, dessen Pilot gleichfalls ‚Es lebe der Kaiser!‘ rief. Dann startete auch Nr. 3, mit dem wir jedoch, da sein Telefon ausgefallen war, keinen Abschiedsgruss tauschen konnten.

In diesem Augenblick hörten wir eine starke Detonation, die von Torpedo Nr. 3 stammen konnte. Wir tauchten auf, sahen jedoch nichts und fuhren auf die offene See hinaus. Der erste Torpedo sollte um 4.30 Uhr in Guam eintreffen. Wir versuchten festzustellen, ob sich im Hafen Apra etwas ereignete; ein näher kommendes Flugzeug zwang uns zu tauchen. Es griff jedoch nicht an.

Wir setzten nun die Unterwasserhorchgeräte ein, um die Detonation der Torpedos wahrzunehmen. Bei Morgengrauen gingen wir auf Seehöhe und suchten in ostwärtiger Richtung, ohne etwas anderes zu entdecken als eine Wolke oder dunklen Rauch; dann blieben wir bis 23 Uhr unter Wasser. Beim Abendessen beteten wir für die Seelen der vier Krieger, dann brachten wir die von ihnen an Bord zurückgelassenen Dinge in Ordnung.»

Die Piloten hatten schriftliche Aufzeichnungen hinterlassen:

«Ein Leben von nur zweiundzwanzig Jahren, und es ist bereits nichts als ein Traum», hatte Kapitänleutnant Ishikawa geschrieben.

DIE JAPANISCHE FLUT KOMMT ZUM STILLSTAND

Am 16. Januar, auf dem Rückmarsch, funkte Hashimoto an das Oberkommando: «Angriff am 12. befehlmässig ausgeführt. Sämtliche Torpedos abgeschickt. Ergebnisse unbekannt.»

Am 20. stellte I 58 bei der Einfahrt in die Bungo-Strasse bei unsichtigem Wetter mehrere Impulse auf dem Radar fest, das schlecht funktionierte. Sofort erklang der Befehl: «Auf Gefechtsstation!» ... Die Zeit verstrich ohne weiteren Zwischenfall. Tatsächlich hatte es sich um I 36 gehandelt, das gleichfalls nach durchgeführtem Auftrag nach Japan zurückkehrte. Und auch der Kommandant von I 36 hatte nicht gewusst, dass er an I 58 vorbeifuhr. «Er hatte nicht die geringste Ahnung von unserer Anwesenheit», schloss Hashimoto ärgerlich.

Was war mit den anderen Unterseebooten der Gruppe «Kongo» geschehen? I 56 hatte dreimal versucht, sich den Admiralitätsinseln zu nähern. Es war nach Japan zurückgekehrt, ohne einen einzigen Torpedo abgeschickt zu haben⁹.

I 47 hatte mehr Glück: es gelang ihm, unbemerkt in die Hafeneinfahrt von Hollandia einzudringen. Es schoss nacheinander seine vier Torpedos ab – es besass keine *kaiten*. Ohne das Ergebnis seines Angriffs zu erfahren, kehrte es nach Japan zurück.

I 53 erreichte die Kossoll-Strasse (Palau-Inseln). Der Abschuss von zwei Torpedos wurde durch Schäden vereitelt: Der eine blieb im Rohr stecken, der zweite detonierte sofort nach dem Abschuss. Die beiden anderen wurden mit Erfolg abgeschossen, doch der Kommandant erfuhr nie, ob sie ihr Ziel erreicht hatten. Er musste sich mit diesem kläglichen Ergebnis zufriedengeben.

I 36 führte bei Ulithi eine zweite Operation durch, das Ergebnis war auch nicht besser. Torpedos abgeschossen, Resultat unbekannt.

I 48, das Ulithi am 20. Januar angreifen sollte, kehrte nicht zurück. Es traf am 23. Januar auf amerikanische Zerstörer und wurde im Gefecht versenkt¹⁰.

Ergebnis: Die Gruppe «Kongo» hatte 14 Torpedos abgeschossen. Ein grosser Tanker wurde auf der Reede von Guam versenkt.

Ein Unterseeboot ging verloren. Für eine solche Operation, bei der sechs grosse, darunter zwei mit *kaiten* ausgerüstete Unterseeboote eingesetzt wurden, war die Bilanz keineswegs grossartig.

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

(Juni 1943 bis August 1945)

Die dritte Periode, vom Sommer 1943 bis zum 10. August 1945, ist die der amerikanischen Siege. Die Japaner wurden von einem Archipel zum anderen, von einer Insel zur anderen bis an die Grenzen ihres Vaterlands zurückgedrängt.

Die amerikanischen Unterseeboote drangen in das Japanische Meer ein. Es waren die letzten Kämpfe, denen die Bombe auf Hiroshima und die Kapitulation Japans ein Ende bereiteten.

Der Sieg geht ins andere Lager über

Guadalcanar wurde den Japanern im Februar 1943 nach sechsmonatigen Kämpfen wieder abgenommen. Nun starteten die Amerikaner eine amphibische Offensive, um die Philippinen zurückzuerobern. MacArthur griff mit zehn Divisionen, vier amerikanischen und sechs australischen, von Süden her an. Er landete im Juni 1943 an der Ostspitze von Neuguinea, dem Ausgangspunkt für zukünftige Operationen. Die weiteren Landungen fanden an der Nordküste, immer weiter nach Westen (Aitape, Hollandia) zu, statt; nach einmonatigem Kampf fiel ihm die Insel Biak in die Hände. Die Admiralitäts-Inseln, nordöstlich von Neuguinea, wurden im April 1944 erobert.

Währenddessen unternahm Admiral Nimitz, der über starke Marine-Luft-Streitkräfte verfügte, eine Offensive von Osten her. Er eroberte das Atoll Kwadjelin Ende Januar 1944, beherrschte von dort die wichtige Flottenbasis Truk auf den Karolinen und riegelte sie ab. Im Mai wurde Wake zurückerobert, zwischen Juni und August die Marianen (Saipan, Guam,

Tinian). Die See-Luftschlacht am 19. und 20. Juni bei den Marianen wurde zu einer Katastrophe für die Japaner.

Die amerikanischen Unterseeboote waren an allen diesen Operationen beteiligt. Sie sicherten Geleitzüge und versenkten japanische Kriegsschiffe und Transporter. Im Jahre 1943 versenkten amerikanische U-Boote im Pazifik insgesamt 22 Kriegs- und 296 Handelsschiffe. Der versenkte Handelsschiffsraum wird auf ca. 1.335.000 BRT geschätzt. Der Zuwachs an japanischem Handelsschiffsraum im gleichen Zeitraum betrug nur ca. 600.000 BRT, von denen 500.000 BRT auf japanischen Werften neu gebaut wurden, während die restlichen 100.000 BRT sich aus Schiffen zusammensetzten, die die Japaner erbeutet und wieder in den Dienst gestellt hatten.

In diesem Zeitraum verloren die Amerikaner 17 Unterseeboote mit mehr als 1'200 Offizieren und Mannschaften.

Am 1. Januar 1944 standen 75 amerikanische U-Boote im Pazifik im Einsatz, zu Beginn des Krieges waren es nur 51 Boote gewesen. Die kleinen Boote vom Typ S waren inzwischen, soweit sie nicht versenkt worden waren, aus dem Kampfeinsatz abgezogen worden, um als Schulboote zu dienen.

Für den Umschwung war vor allem die Grösse des amerikanischen Industriepotentials von ausschlaggebender Bedeutung. «Der Feind war durch seine Unterlegenheit auf wissenschaftlichem und technischem Gebiet benachteiligt», schreibt Theodore Roscoe. «Er war vor allem bei der Entwicklung der elektronischen Geräte stark ins Hintertreffen geraten, seine Geräte waren gut, aber ihre praktischen Anwendungsmöglichkeiten mangelhaft. Seine Abwehrmassnahmen, wie Geleitzugs- und Luftsicherung, waren rückständig ... Die kleinen Preussen des Ostens waren zu schnell gewachsen, ihre Seestiefel passten ihnen gewissermassen nicht mehr ...» In der Zeit vom Mai bis Juni 1943 ging der Sieg im Pazifik wie auch im Atlantik ins andere Lager über.

Dennoch war bei den Amerikanern keineswegs alles in bester Ordnung. Die amerikanischen Kommandanten führten, so wie ihre japanischen Kollegen, Klage über den Bürokratismus der Verwaltungsstellen, vor allem fehlte es immer wieder an Torpedos. Doch ging es nicht immer nur um lebenswichtige Fragen. So schickte der Kommandant des Unterseebootes

«Skipjack», Korvettenkapitän J.W. Coe, am 11. Juni 1942 eine Beschwerde an den Leiter der Arsenal-Intendanz von Mare Island in Kalifornien, die sich mit 150 nicht gelieferten Rollen Toilettenpapier beschäftigte, die der Kommandant bereits vor elf Monaten angefordert hatte. «Die Lage ist bereits sehr ernst», schrieb der Kommandant, «vor allem bei Wasserbombenangriffen. Glücklicherweise hat sich die Besatzung der «Skipjack» bereits daran gewöhnt, die grosse Menge offizieller und unnötiger Papiere als Ersatz zu verwenden, womit im übrigen auch dem Wunsch des Flottenkommandos, das für ein Abnehmen der Papierflut eintritt, entsprochen wird. Man hat auf diese Art zwei Fliegen mit einem Schlag getroffen ...»

Korvettenkapitän J.W. Coe übernahm später das Kommando der «Cisco» (SS 290). Er ging bei der ersten Feindfahrt, zu der er am 18. September 1943 von Port Darwin in Australien auslief, mit seinem Unterseeboot unter.

Die Liste der im Pazifik versenkten japanischen wie auch amerikanischen Unterseeboote ist zu lang, als dass man Einzelheiten über die Kämpfe, an denen sie teilnahmen, und über die Umstände ihres Untergangs berichten könnte.

Die grosse amerikanische Unterseebootbasis befindet sich in Groton im Staat Connecticut; die Alleen, die zu den Werkstätten, den Kais, den offiziellen Gebäuden führen, tragen die Namen dieser untergegangenen Unterseeboote: Grampus, Triton, Pickerei, Grenadier, Sealion, Grunion, Sculpin, Trout, Wahoo, Harder, Seawolf, Tang, Trigger. Das Ende mancher dieser Unterseeboote wie der «Tullibee» wurde erst nach der Niederlage Japans bekannt.

Die «Wahoo» im Japanischen Meer, August 1943

Vor der «Wahoo» war es nur wenigen amerikanischen Unterseebooten gelungen, ins Japanische Meer einzudringen. Dieses zwischen dem Japanischen Archipel und der Küste Asiens liegende Meer besitzt drei Zufahrtstrassen vom Pazifik: die La Perouse-Strasse zwischen den Inseln Sachalin und Hokkaido, die Isugaru-Strasse zwischen Hokkaido und der Insel Hondo, und die Korea-Strasse zwischen dem Südende von Korea und der Insel Kiushu. Die zwischen den russischen Gebieten Asiens und Sacha-

lin liegende langgestreckte, schmale Tatarische Strasse war unbefahrbar. Die anderen Strassen waren vermint und ihre Einfahrten durch Patrouillenboote und Beobachtungsposten überwacht.

Innerhalb dieses japanischen Binnenmeeres verkehrten die japanischen Schiffe ruhig wie zu Friedenszeiten.

«Mush» Morton, der Kommandant der «Wahoo», hatte Befehl erhalten, in dieses Meer einzudringen und dort Handelsschiffe zu versenken. Er wollte eine neue Taktik erproben. Bisher hatten seine Kollegen einen Torpedofächer stets nur gegen ein einziges Ziel gerichtet. Man sah voraus, dass das Ziel seinen Kurs änderte, dass seine Geschwindigkeit vielleicht falsch geschätzt wurde. «Vergeudung, unzureichender Wirkungsgrad», war Mortons Ansicht, der oft ohne Torpedos zu seiner Basis zurückgekehrt war, während feindliche Schiffe in seiner Reichweite vorbeikamen.

Die «Wahoo» war überholt worden und lief am 8. August 1943 von Pearl Harbor aus. Offiziere und Besatzung waren grösstenteils neu auf dem Unterseeboot. Nach einer Landung in Midway durchquerte die «Wahoo» nachts, über Wasser, mit äusserster Fahrt die La Pérouse-Strafie ziemlich nahe von Kap Soya, wo mehrere Leuchtbaken eingeschaltet waren. Das Unterseeboot wurde von einer Küstenstation gesichtet und mit Leuchtzeichen aufgefordert, sich zu erkennen zu geben. «Mush» gab keine Antwort. Bald befand sich die «Wahoo» allein in der feindlichen See. «Mush» Morton sichtete mehrere japanische Handelsschiffe, die mit voller Beleuchtung, ohne die geringste Begleitung, fuhren. Morton näherte sich ruhig und erfolgssicher in Überwasserfahrt einem grossen japanischen Handelsschiff, das mit geringer Geschwindigkeit lief und nicht einmal Zickzackkurs hielt. Er schoss einen einzigen Torpedo ab, der aber unter dem Frachter durchlief. Morton überliess das Schiff seinem glücklichen Schicksal und nahm Kurs auf ein anderes Schiff, gegen das er gleichfalls einen einzigen Torpedo abschoss. Wieder verfehlt! Alle neun Torpedos, die nacheinander auf neun verschiedene feindliche Schiffe abgeschossen wurden, verfehlten ihre Ziele, trotz genauester Einstellung, oder sie detonierten nicht. Morton schäumte vor Wut und verfluchte die Leute in Washington.

Am siebenten Tag sandte «Mush» Morton, der sich wieder beruhigt hatte, einen Funkspruch an Admiral Lockwood, in dem er vom völligen

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

Versagen seiner Torpedos berichtete. «Sofortiger Rückmarsch!» antwortete «Onkel Charlie». Am 29. August erschien die «Wahoo» nach dieser sechsten, vergeblichen Feindfahrt, ohne einen einzigen «Siegeswimpel» am Serohr, vor Pearl Harbor. Morton und seine Offiziere schwiegen griesgrämig und beantworteten die Grüsse ihrer an Land verbliebenen Kameraden nicht, die, wie üblich, ihrer Freude Ausdruck gaben, einen der Ihren wohlbehalten heimkehren zu sehen.

Admiral Lockwood liess dann mehrere Probeabschüsse mit Torpedos gegen die Felsen der Insel Kohulawe durchführen. Man fand Fehler am Mechanismus des Sprengzünders und der Sicherheitsstifte der Zündung. Im September 1943 erhielten die amerikanischen Unterseeboote endlich richtig eingestellte Torpedos.

Am 9. September lief «Mush» Morton mit seiner «Wahoo» erneut aus. Alle Torpedos – elektrische Mark 18 – waren überprüft und kontrolliert worden. Dennoch batte Lockwood den Eindruck, dass «Mush» Morton abgesspannt war, dass bei diesem Teufelskerl eine Feder gesprungen war. Die «Wahoo» machte am 13. September eine Zwischenlandung in Midway, dann hörte man nie mehr etwas von ihr.

Nach dem Krieg erfuhr man aus japanischen Berichten von vier Schiffen, die zwischen dem 29. September und dem 9. Oktober durch ein Unterseeboot im Japanischen Meer versenkt worden waren; in diesem Gebiet hatte sich nur die «Wahoo» aufgehalten. In Wirklichkeit versenkte sie nicht vier Schiffe, sondern mindestens acht; die Japaner neigten dazu, ihre Verluste geringer anzusetzen und ihre Erfolge zu übersteigern. Die «Wahoo» hatte bei ihren sechs Feindfahrten 27 Schiffe mit 119.100 BRT versenkt.

«Die ‚Wahoo‘ versank, gleich vielen anderen unserer Boote, lautlos im grossen Schiffsfriedhof», schreibt Edward L. Beach, «und nahm das Geheimnis ihres Untergangs für immer mit sich. Es war ein Seemannstod und sie hatte ein Ehrengrab. Ich möchte mir gern vorstellen, dass die ‚Wahoo‘ ruhmvoll, siegreich und mutig wie stets ihren Krieg gegen den Feind fortführte bis zum Augenblick der Katastrophe, als sie, durch einen unglücklichen Zufall und auf eine allen Lebenden unbekannt Weise, gleichfalls zur ewigen Ruhe einging.»

Mit diesen Worten identifiziert ein Schriftsteller, der selbst U-Boot-Kommandant war und an Bord der USS «Trigger» einen harten, erbarungslosen Krieg führte, die Seele des Kommandanten mit der seines Bootes¹.

Das Ende der «Tullibee» (SS 284), 26. März 1944

Der Bericht des nach Kriegsende aus dem Kupferbergwerk von Ascio zurückgekehrten einzigen Überlebenden des Bootes, Artillerist C.W. Kuykendall, lautet:

Korvettenkapitän C.F. Brindupke, Kommandant der ‚Tullibee‘, verfolgte in der Nacht vom 26. zum 27. März 1944 einen aus einem Truppentransporter, drei durch zwei U-Boot-Jäger gesicherten Handelsschiffen und einem Zerstörer bestehenden japanischen Geleitzug. Brindupke setzte seine Jagd nur mit Radar fort, während die Nacht durch heftige Regengüsse noch unsichtbarer wurde. Zweimal gelang es ihm, näher zu kommen, doch war es ihm mangels genauerer Ortung unmöglich, einen Torpedo abzuschiesen. Die See tobte, als der Kommandant der ‚Tullibee‘ einen dritten Versuch unternahm. Er konnte zwei Torpedos auf den Transporter, ein grosses Schiff, abfeuern. Kuykendall hatte Wache auf der Brücke und guckte sich die Augen aus, um den Feind durch den dichten Regenvorhang zu erspähen. Ungefähr eineinhalb Minuten nach der Abfeuerung der Torpedos erschütterte eine heftige Explosion die ‚Tullibee‘, und der Matrose kam wieder zu sich, als er in der Dunkelheit allein im Wasser schwamm; der strömende Regen verhinderte jegliche Sicht, er vernahm Schreie. Es waren seine Kameraden, die ihn anscheinend an Bord des Bootes riefen. Er schwamm und schwamm lange, dann hörte er nur mehr das Tosen der See. Und immer noch der Regen ... Am Morgen war er der Bewusstlosigkeit nahe, schwamm aber noch, als er plötzlich ein japanisches Schiff herankommen sah. Er glaubte, er sei gerettet. Da liessen die MG-Garben rund um ihn das Wasser hochspritzen. Wie durch ein Wunder wurde er nicht getroffen. Schliesslich wurden die Japaner des Spiels müde und hieften ihn an Bord. Es war der 27. März 1944, 10 Uhr vormittags, vor den Palau-Inseln. Der Amerikaner wurde misshandelt, erfuhr jedoch zu seiner Befriedigung, dass sein Unterseeboot den grossen Transporter versenkt hatte,

ohne selbst von den Geleitfahrzeugen vernichtet worden zu sein. Die Nacht und der sintflutartige Regen hatten die Japaner daran gehindert, die ‚Tullibee‘ zu entdecken.

Da man jedoch bei den Amerikanern keine Nachricht mehr von dem Unterseeboot erhielt, wurde die ‚Tullibee‘ am 15. Mai für verloren erklärt. Kuykendall erzählte bei seiner Rückkehr in die Heimat seine Geschichte. Nach seiner Ansicht war das Unterseeboot durch einen seiner eigenen Torpedos, einen Kreisläufer, versenkt worden, und die Explosion hatte Kuykendall in die See geschleudert. Der andere Torpedo dagegen war geradeaus auf das feindliche Schiff gelaufen und hatte gute Arbeit geleistet².

Das Ende der «Shinano»

Die Japaner hatten eine Vorliebe für enorme Grössen. Sie beschlossen im Jahre 1940, das grösste Schlachtschiff der Welt zu bauen: «Shinano». Im Jahre 1942 war das Schiff erst zur Hälfte fertiggestellt. Die «Shinano» und ihre beiden Schwesterschiffe «Yamato» und «Musashi» sollten die grössten Kriegsschiffe der Seekriegsgeschichte werden. Die Panzerstärke sollte 506 mm betragen, die Maschinen eine Leistung von 200.000 PS, die Kanonen ein Kaliber von 45,7 cm haben. Nun hatten aber die Japaner im Juni 1942 vier Flugzeugträger der ersten Linie verloren: «Akagi», «Kaga», «Soryu» und «Hiryu». Die Indienststellung eines neuen Flugzeugträgers war dringend vonnöten. Das Oberkommando beschloss, die «Shinano» in einen Flugzeugträger umzubauen.

Die Geschütztürme ihrer 45,7-cm-Kanonen wurden nicht eingebaut, und das auf diese Weise ersparte Gewicht wurde zum Bau eines gepanzerten Abflugdecks verwendet, das aus Qualitätsstahl von 200 mm Dicke bestand. Die darunterliegenden zwei Decks konnten etwa 150 Flugzeuge aufnehmen. Der Maschinenraum war durch eine neues, 203 mm dickes Panzerdeck geschützt. Die «Shinano» sollte ein schwimmendes Flugfeld von fast 300 Meter Länge und 40 Meter Breite werden. Am 18. November fand die Feier zur Inbetriebnahme des Riesenschiffes statt. Das Porträt des Kaisers in schwervergoldetem Rahmen wurde feierlich im Festsaal des Schiffes

aufgestellt. Da das Gebiet von Tokio immer stärker den Bombardements amerikanischer Fliegender Festungen ausgesetzt war, beschloss man, den Flugzeugträger in das unzugängliche Japanische Meer laufen zu lassen. Nun funktionierten wohl die Maschinen, aber die «Shinano» war noch nicht ganz fertiggestellt. Ihre innere Abdichtung war nicht geprüft, die Dichtungspforten nicht einmal erprobt worden, und man wusste noch nicht, ob man sie hermetisch schliessen konnte. Bei den Stopfbuchsen, durch die Rohre und Elektroleitungen durch die Schotten geführt waren, fehlten noch die Abdichtungen. Die Feuerlöschanlage war noch nicht fertiggestellt, die notwendigen Pumpen nicht einmal geliefert. Von besonderer Bedeutung aber war, dass es seit einem Monat wohl 1'900 Mann an Bord gab, die jedoch noch nie zusammen auf See gewesen waren; man konnte nicht behaupten, dass sie eine Besatzung bildeten. Zahlreiche Ingenieure und Arbeiter der Werft arbeiteten noch weiter an dem Schiff, als es am Nachmittag des 28. November 1944 unter dem Schutz von vier Zerstörern in See stach.

Am 11. November war die «Archerfish» unter dem Kommando von Korvettenkapitän J.F. Enright von Saipan zu ihrer fünften Feindfahrt ausgelaufen. Das Unterseeboot hatte bereits mehrere feindliche Schiffe, darunter einen am 22. Januar 1944 versenkten Dampfer mit 9'000 BRT, auf seinem Konto. Gleich vielen amerikanischen Unterseebooten, zu deren Aufgaben das gehörte, hatte es einige Piloten, die bei Angriffen von B-29-Bombern auf Tokio ins Meer gestürzt waren, gerettet.

Der bei der *hit parade* der «Archerfish» zugewiesene Abschnitt lag 150 Meilen südlich von Tokio, im Norden von Hachijo Jima; das Unterseeboot erhielt einen Funkspruch: «Keine Luftangriffe; heute brauchen Sie nicht Lebensretter zu spielen.»

Am Abend des 28. November 1944 fing die «Archerfish» 16 Meilen von Inamba Shima nach einem langweiligen Tag einen Radarkontakt auf 24.700 Yard auf. Es war 20.48 Uhr. Enright nahm mit äusserster Fahrt Kurs in der angegebenen Richtung, und die Jagd begann.

Sein exakt geführtes Bordtagebuch schildert besser, als es sonst jemand könnte, seinen Angriff gegen das grösste Kriegsschiff der Welt und seinen Erfolg:

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

«28. November 1944, 21.40 Uhr. Ziel identifiziert. Flugzeugträger auf 210, Geschwindigkeit 20 Knoten. Anscheinend nur ein Begleitfahrzeug. Nördlicher Horizont dunkel. Anlauf an Backbordseite begonnen. Schiff läuft Zickzackkurs.

22.30 Uhr. Begleitfahrzeug an Backbord gesichtet. Annäherung über Wasser auf dieser Seite unmöglich. Kurs geändert auf achtern.

22.50 Uhr. Ziel kommt näher. Wir sind zu weit entfernt, um Angriff getaucht zu versuchen.

Der Träger dreht... Die Geleitfahrzeuge ignorieren uns weiter. Ich lasse die Wachen nach unten gehen.

23 Uhr. Die feindliche Gruppe besteht aus einem grossen Flugzeugträger und vier Begleitfahrzeugen, eines vorne, eines achtern, je eines zu beiden Seiten.

23.30 Uhr. Sichtmeldung gefunkt³.

23.40 Uhr. Grosse Fahrt im Zickzackkurs auf uns zu.

24 Uhr. Kurs wahrscheinlich auf West geändert. Wir stehen jetzt an Backbord, Kurs auf 270 geändert, wir geben alles, was die Motoren drin haben.

29. November 1944. Von nun ab Wettrennen für unsere Schussposition. Seine Geschwindigkeit ungefähr ein Knoten mehr als unser Maximum, der Zickzackkurs lässt uns aber sehr langsam herankommen.

2.41 Uhr. Zweite Sichtmeldung⁴ gefunkt, als er anscheinend auf 275 bleibt, und ich keine Aussicht habe, auf Schussposition zu kommen.

3 Uhr. Kursänderung auf Süd, wir liegen nun in vorlicher Position.

3.05 Uhr. Kurs geändert auf 100 und getaucht... Setze auf 11.700 Yard zum Angriff an. Sehe Träger auf 7000 Yard im Sehrohr. Korrigiere Kurs um 10 Grad, um ihm den Weg abzuschneiden.

3.16 Uhr. Träger zickzackt. 30 Grad, Fotos geschossen ...

3.17 Uhr. Abschuss sämtlicher Rohre vorne begonnen, Sechserfächer, Tiefeneinstellung drei Meter. Mark 14. Erster Vorhaltewinkel 38 Grad.»

Siebenundvierzig Sekunden später sah und hörte Enright, wie der erste Torpedo den Träger genau am Heck traf, neben den Schrauben und dem Ruder. Eine Flammensäule stieg an der Bordwand des Schiffs hoch.

Kurz darauf traf ein zweiter Torpedo und explodierte. Dann tauchte die «Archerfish» weg. Sie hörte noch vier Detonationen, die von einem Krachen gefolgt waren, wurde nun aber selbst von einem Geleitfahrzeug angegriffen. 14 Wasserbomben explodierten in 300 Yard Entfernung, die letzte um 3.45 Uhr. Die gesamte Besatzung des Unterseebootes vernahm den entfernten Lärm der Explosion des grossen feindlichen Schiffs, das im Sinken war. Es dauerte zwanzig Minuten, dann wurde es still.

Um 6.14 Uhr warf Enright in Sehrohtiefe fahrend einen Blick rundum. Nichts zu sehen. Vier Stunden später vernahm er eine starke Explosion, deren Grund er nie erfuhr. Die Amerikaner wussten bis zum Ende des Krieges nicht, dass sie die «Shinano» auf etwa 32 Grad nördlicher Breite und 137 Grad östlicher Länge bei dieser *hit parade* versenkt hatten⁵.

Vier Stunden nach Torpedierung der «Shinano» krängte das Wrack immer stärker nach Steuerbord. Das Bild des Kaisers samt Rahmen war sorgfältig in ein Fahnentuch gehüllt und auf einen Zerstörer gebracht worden, der längsseits kam. Dann begann die Räumung. Am 29. November kurz vor 11 Uhr vormittags kenterte die «Shinano» über Steuerbord. Sie schwankte ein paar Minuten lang ein wenig, dann verschwand sie für immer. Ungefähr drei Viertel der Besatzung wurden gerettet. Der riesige Flugzeugträger war insgesamt nur zwanzig Stunden in See gewesen.

Angriff auf Iwo Jima, 19. Februar 1945

Die Amerikaner hatten den Angriff auf Iwo Jima am 19. Februar 1945 mit starken Kräften begonnen. Die neun Kilometer lange und fünf Kilometer breite Insel liegt nur 1'400 Kilometer südlich von Hondo, der Hauptinsel des Japanischen Archipels.

Die aus zwei alten Unterseebooten, I 58 und I 36, bestehende japanische Einheit «Kamitake» war am 1. März von Kure ausgelaufen, um von Norden her die vor der Küste versammelten amerikanischen Schiffe anzugrei-

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

fen. Hashimoto, der Kommandant von I 58, konnte zufrieden sein, denn er besass ein neues Radar, eine achteilige Antenne, die gut arbeitete. Das Radar sollte I 58 mehrmals vor dem Untergang bewahren.

Hashimoto wollte die *kaiten* einsetzen, die er an Bord hatte. Am 8. März war der heftige Regen für einen Angriff der *kaiten* günstig. Hashimoto befürchtete einen Angriff amerikanischer Zerstörer beim Einsteigen der Piloten in ihre Torpedos, daher liess er sie bereits drei Stunden vor dem Angriff darin Platz nehmen. Die Piloten sassen bereits neunzig Minuten in ihren Torpedos, da erhielt I 58 einen dringenden Funkspruch: «Vorgesehene Operationen für Kamitake abgeblasen. I 58 kehrt unverzüglich nach Okinawa zurück, um bei Operation der kombinierten Flotte am 11. März als Sprechfunkzwischenstelle zu dienen.» Man konnte unmöglich Erklärungen verlangen, sagen, wie bedauerlich es auch war, dass die wartenden *kaiten* nicht eingesetzt werden durften. Bald kam ein zweiter Funkbefehl: «Operation HA überaus wichtig. Sie müssen erhaltenen Befehl unbedingt ausführen. Funken Sie Ihre Marschroute und die Stunde Ihres Eintreffens vor Okinawa.»

Die *kaiten*-Piloten gingen in das grosse Unterseeboot zurück. Ihre Fahrzeuge waren unnötig geworden, daher warf man sie, nicht ohne Bedauern, über Bord.

I 58 lief mit 14 Knoten Kurs nach Okinawa, wo es seine Aufgabe als Sprechfunkzwischenstelle erfüllte. Nie hatte es der Kommandant von I 58 mehr bedauert, einem Befehl gehorcht zu haben.-

Am 16. März fiel Iwo Jima nach verbissenem Widerstand in die Hände der Amerikaner.

Die Schlacht von Okinawa, 28. März 1945

Die Insel Okinawa liegt im südlichen Teil des Archipels von Riukiu. Zuerst nahmen die Amerikaner zwischen dem 26. und 29. März 1945 die benachbarten Kerama-Inseln in Besitz.

Von dort aus konnten sie Okinawa mit ihrer Artillerie unter Feuer nehmen.

Sofort liefen die japanischen Unterseeboote aus: zuerst eine aus I 8, RO 46 und RO 41 bestehende Gruppe, dann die Einheit «Tatara», gebildet aus

den grossen Unterseebooten I 47, I 58, I 56 und I 44. An Bord jedes dieser Boote befanden sich sechs *kaiten*.

Mehrere der Boote wurden kurz nach ihrer Ankunft vor Okinawa versenkt⁶.

I 58 wurde bald nach dem Auslaufen von amerikanischen Zerstörern und Flugzeugen, die in enger Zusammenarbeit operierten, angegriffen. Hashimoto verlor sieben Tage bei dem Versuch, nach Okinawa zu gelangen. Dann erhielt er Befehl, Kurs auf die Ostküste von Formosa zu halten ... Danach begann das Unterseeboot seinen Marsch nach Norden durch den Pazifik. Die Fahrt war langwierig, ermüdend und deprimierend. Schuld waren das schlechte Wetter, die vielen Stunden unter Wasser und die amerikanischen Zerstörer, die das Unterseeboot suchten. Den *kaiten*-Piloten blieb ausser Schachspiel nichts zu tun übrig. Ein Angriff bei so schlechtem Wetter war für sie ausgeschlossen, und das Fehlen feindlicher Schiffe auf den Ankerplätzen machte sie unnötig. Wie sollte man übrigens an vor Anker liegende Schiffe herankommen, wenn es bereits unmöglich war, sich einer Reede zu nähern, ohne entdeckt und gejagt zu werden? Und nach einer Fahrt von einem Monat waren die *kaiten*, die nicht gewartet werden konnten, unverwendbar geworden. Am 29. April kehrte I 58 zu seinem Stützpunkt zurück. Dort erfuhr Hashimoto, dass kein einziges der nach Okinawa entsandten Unterseeboote zurückgekehrt war. Alle waren von amerikanischen Zerstörern versenkt worden.

Dennoch gelang es den *kaiten*, einige feindliche Schiffe zu vernichten. Zu diesem Zweck musste man die Unterseeboote umbauen, damit die Piloten die *kaiten* starten konnten, während das Unterseeboot getaucht fuhr. Man verzichtete auf Angriffe gegen ankernde Schiffe, die zu gut gesichert waren. Dagegen wurden Schiffe auf See angegriffen, indem man die sechs *kaiten* gleichzeitig gegen sie einsetzte.

Für Japan war die Niederlage nicht mehr fern, und nichts vermochte sie abzuwenden. Alle Versuche misslangen, sogar die kühnsten, wie der Bombenangriff gegen die Schleusen des Panamakanals, den das japanische Oberkommando geplant und vorbereitet hatte. Dafür hatte man die grössten Unterseeboote der Welt gebaut: I 400, I 401 und I 402, mit je 3'430

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

Tonnen. Jedes konnte drei Torpedo Bombenflugzeuge mit einem Aktionsradius von 10.000 Meilen befördern. Im April 1945 lief I 401 im Japanischen Meer, das recht unsicher geworden war, auf eine Mine. I 400 und das reparierte I 401 machten eine Feindfahrt im Gebiet der Insel Truk, bevor sie sich an ihre Aufgabe, den Angriff gegen Panama⁷, machten.

Die Operation war für den 25. August vorgesehen. Nun wurden aber am 6. und 9. August die Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki abgeworfen. Am 15. August beendete der Tenno, ohne die Worte Kapitulation und Niederlage auszusprechen, den Krieg durch seine Rundfunckerklärung.

Die englischen Unterseeboote im Fernen Osten

Als der Krieg im Mittelmeer zu Ende war, wurden viele englische Unterseeboote für andere Aufgaben frei. Im Oktober 1943 wurde die aus elf Booten, darunter einem Holländer und dem Versorgungs-U-Boot, bestehende 4. Flottille in den Fernen Osten entsandt. Eine Zeitlang war Colombo ihr Stützpunkt, dann wurden sie nach Trincomalee, einem Hafen an der Ostküste der Insel Ceylon, verlegt. Zusammen mit den Unterseebooten der 8. Flottille griffen diese Boote sofort den – zu jener Zeit regen – japanischen Küstenschiffsverkehr an, der mit sehr kleinen Schiffen, Küstenfahrern und sogar Dschunken durchgeführt wurde. Die Unterseeboote nahmen im Norden und innerhalb der Strasse von Malakka sowie vor den West- und Südküsten von Sumatra Aufstellung; dort versenkten sie, meist mit Kanonen oder sogar durch Rammstöße kleine Schiffe, die nicht mit Handelsfracht, sondern mit Kriegs- und Versorgungsmaterial beladen waren. Sie halfen auf diese Weise der 14. britischen Armee, die in Birma operierte. Auch setzten sie Verbindungsoffiziere an Land, die zu den im Urwald kämpfenden Guerillastreitkräften stiessen.

Im April und Mai 1944 nahmen diese Unterseeboote an der Rettung von Fliegern teil, die bei den Bombenangriffen auf Sabang ins Meer abgestürzt waren.

Ostwärts vom britischen Abschnitt, dem *SEAC (South-East Asia Command)* befand sich die amerikanische Zone *SubSoWesPac (Submarine South-West Pacific)*. Mit dem Eintreffen neuer Einheiten im Frühjahr 1944

weiteten die Engländer ihre Aktionen bis in den amerikanischen Abschnitt aus, wobei sie Fremantle (Australien) als Stützpunkt benutzten. Auf die 8. Flottille, die seit August 1944 im amerikanischen Sektor operierte, folgte im April 1945 die 4. Flottille, die durch ein Dutzend neu eingetroffener Boote des Typs A verstärkt worden war.

Die Erfahrungen in der Strasse von Malakka hatten ergeben, dass Einzelangriffe von U-Booten wenig Aussicht auf Erfolg hatten. Die englischen Boote übernahmen daher die Taktik der amerikanischen Boote, die in Gruppen von zwei bis vier Booten zusammenarbeiteten. Meist arbeiteten die englischen Boote paarweise. Es fuhr etwa die «Trenchant» im März 1945 zusammen mit der «Templar», später bildete sie mit der «Stygian» eine Einsatzgruppe.

Im Laufe des Jahres 1944 wurde die 12. Unterseeboot-Flottille, die aus Kleinst-U-Booten vom Typ X und den sogenannten «Chariots» bestand, nach dem Fernen Osten verlegt. Die Flottille wurde von dem Werkstattschiff «Bonaventure» begleitet.

Ende Oktober startete die «Trenchant» vor Port Phuket, nördlich von Penang, zwei «Chariots». Sie befestigten ihre Sprengladungen an zwei Handelsschiffen. Das eine, mit 4'859 BRT, wurde versenkt, das andere schwer beschädigt. Die englischen Unterseeboote vernichteten in den letzten sechs Monaten des Jahres 1944 im Fernen Osten 16 Schiffe von mehr als 500 Tonnen, insgesamt 35.356 BRT. Auch ihrem Ruf als «U-Boot-Töter» machten sie alle Ehre. Die «Telemachus» versenkte am 17. Juli 1944 in der Strasse von Malakka das grosse japanische Unterseeboot I 166, die «Trenchant» am 23. September das deutsche U 859 vor Penang, während der Holländer «Zwaardvisch» am 6. Oktober vor der Nordküste von Java U 168 versenkte. Dagegen verloren die Engländer die «Stratagem», die am 22. November in der Strasse von Malakka durch ein japanisches Unterseeboot versenkt wurde.

Das Werkstattschiff «Bonaventure» lief im Juli 1945 in der Bucht von Brunei im Norden der Insel Borneo, mit sechs Taschen-Unterseebooten vom Typ XE an Bord, ein. Eigentlich hatte das britische Oberkommando die «Bonaventure» und ihre Taschen-Unterseeboote ohne bestimmtes Ziel in den Fernen Osten entsandt; so war denn der Kommandant des Werk-

stattschiffs erfreut, als man von ihm verlangte, er solle das Kabel, das Singapur, Saigon und Hongkong miteinander verband, unterbrechen. Ausserdem konnten seine Unterseeboote sehr wohl die beiden schweren Kreuzer «Takao» und «Myoko» versenken, die vor Singapur lagen, und, obgleich beschädigt, die Streitkräfte Admiral Mountbattens angreifen konnten, die sich zur Teilnahme an der Invasion von Malaya bereithielten. Die grossen Unterseeboote «Spark» und «Stygian» verliessen am 26. Juli Brunei mit Kurs nach Singapur; sie hatten die Kleinboote XE 1 (J.E. Smart) beziehungsweise XE 3 (I. E. Fraser) im Schlepptau.

Vier Tage später trafen die beiden Boote auf hoher See vor Singapur ein und setzten nachts die kleinen Unterseeboote ab. Es waren 40 Seemeilen bis zum Flottenstützpunkt Johore zurückzulegen. Der japanische Kreuzer «Takao» lag in so flachem Wasser verankert, dass es XE 3 nur unter Schwierigkeiten gelang, sich unter seinen Kiel zu schieben. Einem Taucher, Hauptgefreiten J. Magennis, gelang es, eine Sprengladung, deren Uhrwerk er in Bewegung gesetzt hatte, anzubringen. Währenddessen klinkte Oberleutnant Fraser die an der anderen Seitenfläche des Bootes befestigte zweite Sprengladung aus. Das Boot hatte sich zwischen dem Grund und dem Kiel des Kreuzers festgefahren, und Fraser steuerte hin und her, um es zu befreien. Nach beängstigendem Kampf gelang es dem Kommandanten von XE 3, sich zu befreien, und das Boot stieg jäh an die Oberfläche. Kein Japaner bemerkte es, so konnte es aus dem Hafen entkommen und an der vereinbarten Stelle zur «Stygian» stossen.

XE 1 war zum Angriff gegen den Kreuzer «Myoko» losgefahren, der zwei Seemeilen entfernt in der Meerenge vor Anker lag. Smart wurde sich klar, dass er nicht genügend Zeit zur Verfügung hatte, um die «Myoko» zu erreichen, und beschloss, seine Sprengladungen auch unter der «Takao» anzubringen und so die Sprengladungen, die XE 3 angebracht hatte, zu verdoppeln. Die Explosionen der Sprengladungen waren heftig, und die Schwerbeschädigte «Takao» sank auf den Grund der Reede. Die vier englischen Unterseeboote kehrten am 4. August in die Bucht von Brunei zurück.

Währenddessen schleppte die «Spearhead» XE 4 bis vor Saigon, während die «Selene», mit XE 5 im Schlepptau, vor Hongkong eintraf. Die beiden Taschen-Unterseeboote wurden von M.H. Shean beziehungsweise

H.P. Westmacott befehligt, die bereits im April und im September 1944 im Hafen von Bergen operiert hatten.

Beide führten die neue Operation zum Erfolg und durchschnitten das Kabel; so bewiesen sie die Nützlichkeit dieser Taschen-Unterseeboote zum Eindringen in stark bewachte Gewässer und zur Durchführung von Spezialaufgaben.

Torpedierung der «Ashigara», 8. Juni 1945

«Trenchant», das Unterseeboot der 4. Flottille, verliess Fremantle (Australien) Ende Mai 1945, um den japanischen Schiffsverkehr in der Java-See zu stören. Sie stand unter dem Befehl von *Commander* A.R. Hezlet. Zuerst versenkte sie mit der Bordkanone den japanischen Minenleger Nr. 105. Hezlet erhielt Befehl, Kurs auf die Malaiische Küste zu nehmen und fing die Nachrichten von zwei amerikanischen Unterseebooten auf, des Inhalts, dass der schwere Kreuzer «Ashigara» vor kurzem im Hafen von Batavia eingelaufen war. Hezlet wurde befohlen, vor der Nordeinfahrt der Banka-Strasse zu patrouillieren, um den Kreuzer abzufangen. Auch das englische Unterseeboot «Stygian» patrouillierte in diesem Abschnitt.

Im Laufe der Nacht sichtete die «Trenchant» den Zerstörer «Kamikaze», der am nächsten Tag erfolglos von der «Stygian» angegriffen wurde, die er dann selbst verfolgte und mit Wasserbomben bekämpfte. Der Kommandant der «Kamikaze», im Glauben, dass er es nur mit diesem einen englischen Unterseeboot zu tun hatte, funkte der «Ashigara», dass der Weg frei sei... Die «Ashigara» fuhr darauf ohne Sicherungsfahrzeug mit 18 Knoten an der «Trenchant» vorbei, die auf 4800 Yards acht Torpedos abschoß; fünf trafen ihr Ziel. Die «Ashigara» war in Brand geraten und sank eine halbe Stunde später. Die «Trenchant» nahm ihre Patrouillenfahrt wieder auf.

Torpedierung der «Indianapolis», 29. Juli 1945

158 war nicht nur eines der wenigen Unterseeboote, das den Krieg überstand, sondern es versenkte auch kurz vor Beendigung des Krieges einen amerikanischen Kreuzer, die «Indianapolis».

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

Bereits bei seinem Auslaufen aus der Flottenbasis Kure am 18. Juli 1945 musste das Unterseeboot, um nicht selbst von einem amerikanischen Unterseeboot versenkt zu werden, die Bungo-Strasse mit grosser Fahrt im Zickzack durchqueren.

Auf seiner Fahrt nach Süden sichtete I 58, das ein Überwasser- und Luftabwehr-Radar besass, eine starke Gruppe von B-29-Bombern, die Kurs auf Japan hielten. Am Morgen des 27. Juli traf 158 an seinem Patrouillenplatz, der Linie Okinawa–Guam, ein, die von vielen amerikanischen Schiffen passiert wurde.

Hashimoto sichtete um 14 Uhr im Sehrohr einen grossen Dreimaster, einen Tanker, liess die Torpedorohre schussfertig machen und befahl den *kaiten*-Piloten, ihre Plätze in den Torpedos einzunehmen. Es war nun möglich, die *kaiten* aus dem getauchten grossen Unterseeboot zu starten. Der Tanker wurde von einem Zerstörer geschützt. Die Unterwasserhorchgeräte von I 58 funktionierten schlecht. Hashimoto befahl den *kaiten*-Piloten 1 und 2 per Bordtelefon, sich zum Ablaufen klarzuhalten und gab ihnen so genau wie möglich an, welchen Weg sie zu nehmen hatten. Als erster wurde *kaiten* Nr. 2 abgelassen; zehn Minuten später kam Nr. 1 an die Reihe, und sein Pilot rief «Es lebe der Kaiser!» ins Mikrophon. Man hatte nur noch auf das dumpfe Geräusch der Explosionen zu warten. Hashimoto liess das Sehrohr ausfahren. Der Tanker lag wie vorher im starken Regen. Seit dem Auslaufen von *kaiten* Nr. 2 waren fünfzig Minuten vergangen. Hashimoto verlor langsam die Hoffnung, da hörte er eine starke Explosion, und zehn Minuten später eine zweite. 158 tauchte sofort tief weg, um dem Angriff des Zerstörers zu entgehen ...

«Unsere Gedanken begleiten die Männer, die noch vor kurzem bei uns gewesen waren», schreibt Hashimoto, «und wir beteten für ihr Glück in einem neuen Leben.»

Am 29. Juli befand sich I 58 am Schnittpunkt der Verbindungsstrassen Leyte-Guam und Palau-Inseln–Okinawa. Der Himmel war bedeckt, die Sicht schlecht; eine Gelegenheit, ohne allzu grosses Risiko über Wasser zu bleiben. Vier erstklassige Ferngläser durchforschten den Nebel, während der Elektriker-Hauptgefreite, der das Radar bediente, die Augen nicht von dem kleinen Schirm abwandte.

Abends liess Hashimoto tauchen, dann legte er sich in seine schmale Kojе, um ein wenig zu ruhen. Die Besatzung schlief mit Ausnahme der Wache. Ein merkwürdiger Anblick, diese kräftig gebauten Männer, ganz oder fast ganz nackt, die auf dem blossen Stahl der Torpedos oder auf den zwischen die Regale geschobenen Reissäcken schliefen. Kein Laut war zu hören, ausgenommen ein paar Schnarchtöne und das charakteristische Geräusch der Tiefenruder. Die Ratten liefen frei herum (sie zu verjagen oder auszurotten, war unmöglich).

Um 22.30 Uhr kommt der wachhabende Offizier zu Hashimoto, weckt ihn und meldet, dass alles in Ordnung ist. Der Offizier zieht die Uniform an und verneigt sich vor dem Bordaltar, dann steigt er in den Turm. Nach einem Blick durch das Sehrohr befiehlt Hashimoto: «Auf Gefechtsstation!» und taucht auf.

Lassen wir Hashimoto den Angriff auf die «Indianapolis» schildern:

«Ich blickte weiter durch das Nachtsehrrohr. Das Überwasser-Radar war einsatzbereit. Sobald die frische Luft ins Bootsinnere drang, setzten wir die Gebläse in Gang, um die Tauchtanks völlig auszublasen, da wir mit der Pressluft haushalten mussten. In diesem Augenblick rief der Navigationsoffizier: ‚Feindliches Schiff wahrscheinlich auf 90 Grad backbord!‘ Ich zog das Sehrohr ein, stieg auf die Brücke und blickte mit dem Fernglas in die angegebene Richtung. Kein Zweifel, ich entdeckte einen dunklen Punkt unterhalb der Mondstrahlen am Horizont. ‚Alarm!‘ rief ich nun. Die vier Mann auf der Brücke stürzten über den Niedergang nach unten, der Rudergänger als letzter. Er schloss das Luk und erstattete Meldung. Ich stand am Sehrohr, auf dem ich den dunklen Punkt ausnehmen konnte. ‚Fluten!‘ Das Wasser strömte in die Tauchtanks, und das Boot tauchte. Ich drückte meine Augen an das Okular, um das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Bald waren wir auf Seehohrtiefe. Das ganze Manöver gehörte so zu unserem Leben, dass wir es fast reflexmässig ausführten.

Sobald das Boot unter Wasser war, befahl ich; ‚Schiff in Sicht, alle Rohre fertig machen. Die *kaiten* vorbereiten!‘ Es war 23.08 Uhr. Wir fielen nach Backbord ab, um den dunklen Punkt gerade voraus zu haben. Ich beobachtete ihn unaufhörlich im Sehrohr, wobei ich ab und zu einen Rund-

blick machte. Es war nichts anderes zu sehen. Der vermutliche Feind kam allmählich näher. Wir hielten uns bereit, einen Sechserfächer auf ihn abzuschliessen. Er lief geradeaus auf uns zu. War es ein Zerstörer, der uns geortet hatte und zum Angriff ansetzte? Es war unmöglich, ihn zu treffen, wenn er vertikal hereinkam; ich erlebte einige unangenehme Augenblicke. Man konnte im Halbdunkel der Zentrale die Gesichter nicht ausnehmen, doch die Besatzung hätte meine Unruhe an meiner Stimme erkennen können. Ich wusste nicht, mit welchem Schiffstyp wir es zu tun hatten, wir konnten die Entfernung nicht schätzen. Die Horchgeräte blieben immer noch stumm. Nach und nach nahm der Fleck dreieckige Form an. Es war 23.09 Uhr. ‚Wir werden sechs Torpedos abschiessen!‘ befahl ich, denn ich hatte beschlossen, einen einzigen Fächer abzufeuern. Gleichzeitig liess ich dem Piloten von *kaiten* Nr. 6 sagen, er solle einsteigen, und dem von Nr. 5, er solle sich bereithalten.

Der Fleck wurde immer grösser. Das Schiff lief also auf uns zu und würde, wenn sich nichts änderte, vielleicht senkrecht auf uns zukommen. Wir konnten die Masthöhe nicht ausmachen, also die Entfernung nicht messen. Wir mussten aber Entfernung, Kurs und Geschwindigkeit des Feindes kennen, um die Werte für die Torpedos zu errechnen – eine Aufgabe, die fast zur Gänze dem durch das Sehrohr blickenden Kommandanten zukommt...

Der Fleck bekam allmählich das Aussehen eines grossen Kriegsschiffes, dessen oberer Abschnitt in zwei Teile zerfiel. Vorne stand ein sehr hoher Mast. ‚Wir haben ihn!‘ dachte ich. Da wir den Feind in zwei Teilen sahen, war es weniger wahrscheinlich, dass er senkrecht auf uns zukommen würde, und es war möglich, den Schiffstyp zu erkennen. Ich schätzte den Mast auf etwa 25 Meter Höhe. Es war also ein Schlachtschiff oder ein grosser Kreuzer. Die Entfernung betrug nur mehr 4000 Meter. Ich berechnete die Abschussdistanz – 2000 Meter – und den Vorhaltewinkel – 45 Grad Steuerbord. Eines der Horchgeräte gab eine ziemlich hohe Geschwindigkeit an. Vorerst nahm ich diese Angabe hin, doch die Beobachtung im Sehrohr bestätigte sie nicht, und ich setzte sie mit 20 Knoten an. Ich war so sehr mit den gewöhnlichen Torpedos beschäftigt, dass ich keinen Befehl zur Vorbereitung des Startens der *kaiten* erteilt hatte; die *kaiten*-Piloten kamen zu mir, um mich darum zu ersuchen. Da es Vollmond war, hatten

sie nicht viel Aussicht auf Erfolg. Ich beschloss daher, sie erst dann einzusetzen, wenn ich mit den gewöhnlichen Torpedos kein Ergebnis erzielen konnte.

Der Mond stand hinter uns, so dass das feindliche Schiff deutlich sichtbar wurde. Es hatte zwei Türme achtern und einen grossen Gefechtsmast. Ich hielt es für ein Schlachtschiff vom Typ ‚Idahoe‘. Die Besatzung wartete ungeduldig auf den Befehl zum Abfeuern der Torpedos. Alle bewahrten völlige Ruhe. Bei solchen Umständen sind die Augen des Bootes die des Kommandanten, die Horchgeräte sind die Ohren. Die Besatzung weiss nicht, was sich draussen abspielt, sie kann nur auf die Befehle warten. Die *kaiten*-Piloten stellten unablässig Fragen. ‚Und der Feind? Wo ist er? Warum lässt man uns nicht losfahren?‘ Der Augenblick des Abschusses rückte näher. Ich änderte die Einstellung des Rechengerätes: Abschuss winkel 60 Grad Steuerbord, Entfernung 1‘500 Meter. Endlich befahl ich entschieden: ‚Achtung!... Torpedos los!‘ Die Torpedos wurden in Abständen von zwei Sekunden abgefeuert, dann erhielt ich die Meldung des vorderen Postens: ‚Alle Torpedos sind los, laufen einwandfrei.‘ Die sechs Geschosse, in Fächerform verteilt, liefen auf das feindliche Schiff zu. Schnell suchte ich den Horizont rundum ab, doch immer noch war nichts sonst zu sehen. Ich steuerte auf Parallelkurs zu unserem Ziel, und wir warteten voll Bangen. Da stiegen am Steuerbord des feindlichen Schiffes Wassersäulen hoch, eine auf der Höhe des vorderen, die andere auf der des achteren Turms. Hellrote Flammen folgten. Eine dritte Wassersäule stieg neben dem Turm Nr. 2 hoch, sie schien das ganze Schiff einzuhüllen. ‚Getroffen!... Getroffen!...‘ schrie ich bei jedem Aufschlag, während meine Männer vor Freude tanzten. Immer noch war sonst nichts zu sehen. Das Schlachtschiff hatte gestoppt, schwamm aber noch. Ich fuhr das Tagessehrohr aus und liess meine Leute im Turm nacheinander durchblicken. Bald vernahmen wir das Geräusch einer wesentlich stärkeren Explosion. Drei weitere folgten in raschem Abstand, dann noch sechs. Die Besatzung, die nicht wusste, was diese Explosionen verursachte, begann zu rufen: ‚Wasserbomben!‘ Ich beruhigte sie jedoch mit der Erklärung, dass der Feind in die Luft flog, dass kein anderes Schiff in Sicht war. Ich sichtete weitere Flammenherde, doch das Schiff schien immer noch nicht zu sinken.

DIE JAPANER AUF DEM RÜCKZUG

Ich dachte daran, einen zweiten Fächer abzufeuern, während die *kaiten*-Piloten riefen: ‚Wenn es nicht untergeht, schicken Sie uns los!‘ Das Schiff bot sich trotz der Dunkelheit günstig für ihr Eingreifen dar, aber was würde geschehen, wenn es sank, ehe sie bei ihm anlangten? Waren sie einmal fort, so waren sie verloren, und es wäre schade, sie auf diese Art zu vergeuden. Ich wollte mir Zeit lassen, doch man meldete mir, dass der Feind sein Unterwasser-Ortungsgesetz einsetzte – er versuchte natürlich, uns zu finden. Ich war mir klar, dass er bald Kontakt bekommen würde, und beschloss, tief zu tauchen und die Rohre nachzuladen ...

Eine Stunde war vergangen, und ich war sicher, dass er gesunken war...»

So vernichtete kurz vor Ende des Krieges I 58 die «Indianapolis» (Kommandant Charles B. McWay), während der Kreuzer auf dem Weg zu seinem Geschwader vor der Leyte-Strasse das Philippinenbecken durchquerte. Von den an Bord befindlichen 1‘199 Mann konnten etwa 800 ins Wasser springen und sich schwimmend auf Flösse retten. Das Fehlen des Kreuzers wurde von den Landbehörden nicht gemeldet; der Bericht eines Flugzeugpiloten der amerikanischen Armee, der die von den Rettungsflößen Kommandant McWays abgefeuerten Raketen gesehen hatte, wurde nicht beachtet, die von 158 nach Tokio gesandte Funkmeldung der Torpedierung wurde als Grosstuererei der Japaner abgetan. Schliesslich wurden die Überlebenden vierundachtzig Stunden nach der Versenkung von einem Marineflugzeug gesichtet: Nur 316 konnten gerettet werden.

Hashimoto setzte seine Feindfahrt nach diesem Erfolg fort. Die *kaiten*-Piloten an Bord zeigten sich untröstlich darüber, dass nicht sie das grosse amerikanische Schiff versenkt hatten. Hashimoto fuhr wieder nach Norden und erteilte ihnen am 15. August Befehl, einen feindlichen Geleitzug anzugreifen. Die vier *kaiten* wurden abgeschickt und verschwanden für immer. Am Abend erhielt der Kommandant des I 58 eine Nachricht, die ihn erschütterte: Der Kaiser machte dem Krieg ein Ende. «Ich war völlig vernichtet», schreibt Hashimoto. «Ich beschloss, der Mannschaft nichts zu sagen; solange wir auf See waren, wollte ich kein Nachlassen dulden. Am 17. August erreichten wir die Flottenbasis.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

„Alle Mann an Deck!“

Nun verlas ich unter Tränen die Botschaft des Kaisers von der Kapitulation. Ich sagte weiter kein Wort und ging an Land, um unseren Vorgesetzten von den Taten unserer mutigsten Krieger zu berichten. Keiner von ihnen war am Leben geblieben, um die Schande der Niederlage mit uns zu teilen.»

Zufällig hatte die «Indianapolis» den gewichtigsten Teil der Atombombe, die am 6. August Hiroshima zerstören sollte, von den Vereinigten Staaten zur Insel Tinian (Marshall-Archipel) transportiert. Die Besatzung der B 29, die die Bombe abwarf, hatte auf die Bombe geschrieben: «Zur Erinnerung an die Toten der ‚Indianapolis‘.»

Hashimoto erfuhr die Einzelheiten der Affäre erst viel später, als er in einer amerikanischen Illustrierten den Namen des Kreuzers las, den er versenkt hatte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Ursachen der Niederlage der deutschen und japanischen Unterseeboote lassen sich in einigen wenigen Punkten zusammenfassen. Manche sind bei den Seestreitkräften gemeinsam:

Das Gefühl der Überlegenheit ist stets gefährlich, besonders, wenn es mit einer Geringschätzung des Gegners gepaart auftritt.

Wer einen Krieg vorbereitet und den Zeitpunkt des Kampfes bestimmt, ist zu diesem Zeitpunkt dem Gegner an Kriegsmaterial und im Ausbildungsstand der Soldaten zahlenmässig und qualitativ überlegen. Erringt er in den auf die ersten Angriffe folgenden Wochen und Monaten nicht einen entscheidenden Sieg, ist es mit seiner Überlegenheit vorbei. Den Deutschen wie den Japanern gelang es nicht, den Krieg schnell und siegreich zu beenden, sie begegneten der Hartnäckigkeit der Engländer und der gewaltigen materiellen und industriellen Macht der Vereinigten Staaten und Kanadas.

Bemerkenswerterweise begannen die Rückschläge bei den Deutschen und den Japanern über und unter Wasser zur selben Zeit, im Mai und Juni 1943. Die Wende in der Situation erfolgte nicht nur durch den massiven Einsatz neuen Kriegsmaterials – für die Unterseebootabwehr eingerichtete Überwasserschiffe, Fregatten, *Cam-ships* und Geleitträger, ausgerüstet mit vernichtenden Waffen, Raketen (*hedgehogs* und *squids*, Schaffung von *support-groups*) –, sondern auch durch Erfindungen, durch neue elektronische Geräte. Wohl gehörten die deutschen U-Boote zu den besten der Welt, doch ihre elektronische Ausrüstung blieb, so wie die der japanischen Boote, stets hinter den Entwicklungen der Alliierten zurück. Entscheidend war das Radar. «Besser ein gutes Radar als 100 Unterseeboote», sagte Kommandant Hashimoto.

«Die von den zwei stärksten Seemächten der Welt organisierte Überwasser- und Luftverteidigung hat, vor allem dank dem Radar, den Unterseebootkrieg abgewürgt», schreibt Dönitz, der als erster wissen musste,

dass die Wissenschaft den Krieg beherrscht und in Zukunft noch mehr beherrschen wird.

Bei den Japanern wie bei den Deutschen gab es keine – oder nur wenig – Koordinierung zwischen Luft- und Marinestreitkräften, während die Briten und Amerikaner vom Jahre 1942 an ihre Marineluftangriffe gegen die Unterseeboote wie ein Ballett inszenierten (System MAD).

Zuerst gab es technische Verzögerungen im Bau, begründet durch schlechte Organisation, dann begründet durch Bombenangriffe. Zu oft und vor allem zu lange lagen die Unterseeboote für Reparaturen und Versuchsfahrten im Hafen.

Zwischen der Rüstungsindustrie und der Marine gab es, abgesehen von der späten Zusammenarbeit Dönitz–Speer, wenig Kontakte, während Briten und Amerikaner die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet sehr ausbauten. Bei ihnen stand die wissenschaftliche Forschung in enger Verbindung mit der Kriegsindustrie.

Schliesslich blieb es nicht ohne Auswirkungen, dass Hitler unter dem Einfluss Görings, der auf jeden Erfolg eifersüchtig war, der nicht von seiner Luftwaffe erzielt wurde, den U-Boot-Krieg als eine Sache zweiter Ordnung betrachtete. Die britische Regierung hingegen hatte sehr bald die grosse Bedeutung der U-Boot-Abwehr erkannt, und sie beeinflusste später die Amerikaner in der gleichen Richtung.

Die Kühnheit der strategischen Vorstellungen Hitlers, zumindest zu Beginn des Krieges, lässt sich nicht leugnen, aus ihr resultierten auch seine Erfolge. Er sah die Tätigkeit der U-Boote natürlich aus einem anderen Gesichtswinkel als seine Admiräle Raeder und Dönitz. Nach seinem Konzept mussten die Operationen den Erfordernissen der allgemeinen Kriegführung und den Operationen zu Lande angepasst werden. Das Ergebnis war eine Zersplitterung der Kräfte der U-Boot-Waffe, die Entsendung von U-Booten ins Mittelmeer oder an die Küsten Norwegens und ins Nordmeer durchkreuzte den Leitgedanken Dönitz': «Im Atlantik, nur im Nord- und Südatlantik, als den für die Konzentration und für weiträumige Gefechtsbewegungen von U-Booten günstigen Seegebieten, die britische Handelschiffahrt zu zerschlagen.»

Dort konnten die deutschen U-Boote, wenn sie die britische Handels-

SCHLUSSFOLGERUNGEN

schiffahrt störten, England aushungern, es der Rohstoffe berauben und es in die Niederlage zwingen. Dieser strategische Gedanke war der gleiche wie der der Amerikaner, und er war es aus den gleichen Gründen. Auch Japan war eine Inselmacht, die nur dank ihrer Einfuhr leben und kämpfen konnte. Im Gegensatz zu den japanischen Unterseebooten, die befehlsge-mäss nur Kriegsschiffe angriffen, erzielten die Amerikaner grosse Erfolge gegen die japanische Handelsschiffahrt, insbesondere bei Angriffen gegen Tanker, die Treibstoff aus Südasien nach Japan beförderten.

Im Gegensatz zu den Briten, die bereits vor dem Krieg an die zweck-mässige Organisation ihrer Geleitzüge, an die Bewaffnung der Handels-schiffe gedacht hatten – dank ihrer Erfahrungen aus dem Krieg 1914-1918 –, vernachlässigten die Japaner lange Zeit die Sicherung ihrer Handels-schiffe, und als sie im Jahre 1943 darangingen, fehlte es an echter Koordi-nation, es gab immer wieder Unstimmigkeiten zwischen der Verwaltung, dem Oberkommando und den Männern auf See.

Die englischen, französischen, italienischen, russischen Unterseeboote spielten ihre Rolle im Kampf auf den Meeren. Diese Rolle war bei Weitem nicht nebensächlich, stand jedoch nie im Vordergrund.

Der Stand der Ausrüstung, der Technik und der Feuerkraft war zwei-felsohne bei den U-Boot-Streitkräften aller Nationen ein entscheidendes Kriterium für den Erfolg. Den Sieg bestimmte aber letzten Endes der Mensch. Sein Geist, die Kampfmoral der Besatzungen, aber auch die der Kommando- und Regierungsstellen, war entscheidend. In den Berichten von Admiral Sir Max Horton und Admiral Dönitz finden sich immer wie-der die Worte, «die Moral der Männer..denn ob es sich nun um die von Dieselmotoren angetriebenen Unterseeboote des Zweiten Weltkrieges oder um die Atom-U-Boote der Zukunft handelt, immer wird der Mensch wich-tiger sein als das Material.

ANHANG

ZUR STATISTIK

Die Amerikaner verloren im Laufe des Zweiten Weltkrieges 52 Unterseeboote, davon 41 durch Feindeinwirkung, mit 374 Offizieren und 3'131 Mann. Insgesamt betrug der Stand der amerikanischen Unterseebootwaffe 14.750 Mann.

Diese 52 Boote stellen ungefähr 18 Prozent der während der Kampfhandlungen eingesetzten Unterseeboote dar. Das ist viel, wenn man diesen Prozentsatz mit dem der anderen Schiffe der amerikanischen Marine vergleicht, es ist wenig, wenn man die erzielten Resultate in Betracht zieht. Diese Unterseeboote hatten 1'178 japanische Handelsschiffe mit 5.053.491 BRT, und 214 Kriegsschiffe, davon 131 Unterseeboote, mit 577.626 Tonnen, versenkt.

Zu Beginn des Krieges umfasste die japanische Handelsflotte einen Schiffsraum von 6 Millionen BRT, deren Hälfte Küstenfahrten in den japanischen Gewässern durchführte. Am Tag der Kapitulation waren nur mehr 1.800.000 BRT auf dem Wasser, davon 1.650.000 in den japanischen Gewässern; kaum 650.000 BRT dieser Schiffe konnten noch verwendet werden, das heisst 10 Prozent der Handelsflotte, die zu Beginn der Kampfhandlungen unter japanischer Flagge fuhren, waren noch einsatzfähig.

Die Japaner, die auf einen Blitzkrieg vertrauten, hatten kein ausreichendes Programm für den Neubau von Schiffen vorgesehen, um die steigenden Verluste auszugleichen, die sie durch die amerikanischen Unterseeboote erlitten. Die Leistungen der Amerikaner waren nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten beträchtlich. Die Neubauten der Japaner betragen im Jahre 1942 260.000 BRT, während sie durch Einwirkung der amerikanischen Unterseeboote 952.000 BRT verloren; 1945 bauten sie noch immer nicht mehr als 500.000 BRT, während die doppelte Tonnage von den Amerikanern versenkt wurde.

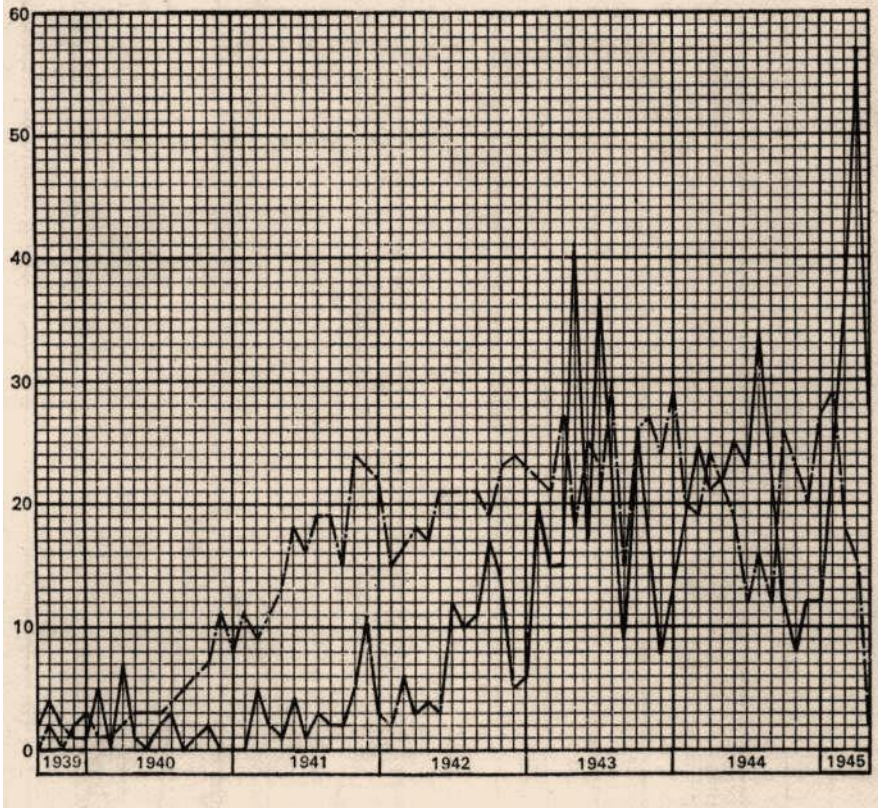
Für die Amerikaner war eine Erstellung von Statistiken schwierig, und

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

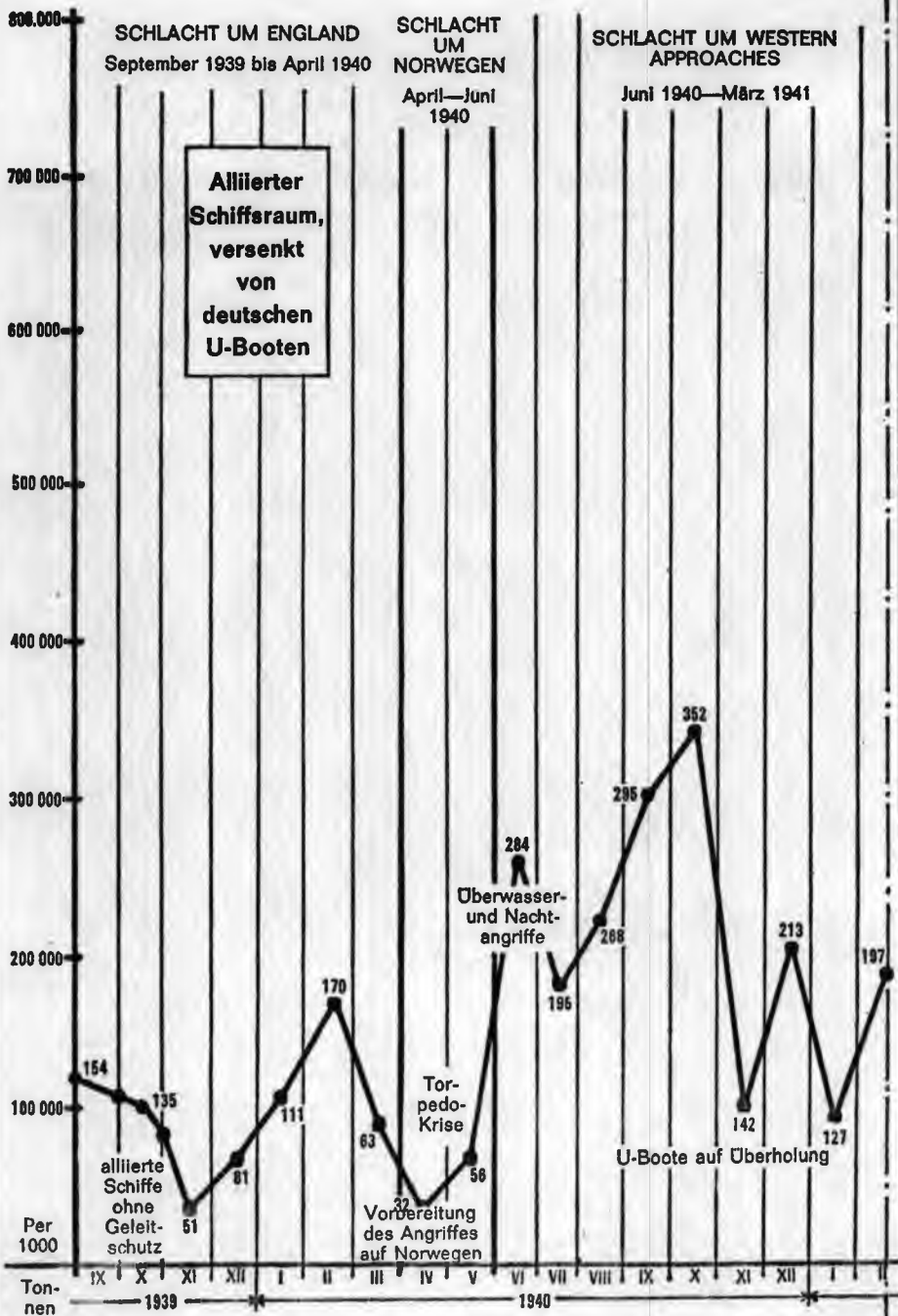
der Amerikanisch-Japanische Krieg enthält immer noch Punkte, die nicht aufgeklärt wurden. Im Gegensatz zu den Deutschen, die alle Archive, alle Bordbücher aufbewahrt haben, vernichteten die Japaner nach Kriegsende die meisten Dokumente, die nicht bei den schrecklichen, fast immer von Bränden gefolgt Bombenangriffen gegen Tokio verlorengegangen waren.

Bei diesen Statistiken muss man sich die Millionen Stunden vorstellen, die von den Männern in der Gluthitze der Südsee, im Eis der nördlichen Meere, in den Schiffskörpern dieser Unterseeboote verbracht wurden. Man muss die Wasserbomben hören, die ringsum detonieren, Beschädigungen, Verformungen, Lecks verursachen. Der quälende Gedanke an den Tod durch Ersticken oder Ertrinken ... Den Seeleuten der japanischen Handelsschiffe, den mit Soldaten überladenen Truppentransportern ging es nicht besser. Für sie war der explodierende Torpedo, der in die Schiffswand ein riesiges Leck schlug, durch das die See tosend ins Innere schoss – blutige Wirklichkeit, versteckt hinter diesen Zahlen!

Deutsche U-Boote 1939 bis 1945: Produktions- und Ausfallzahlen

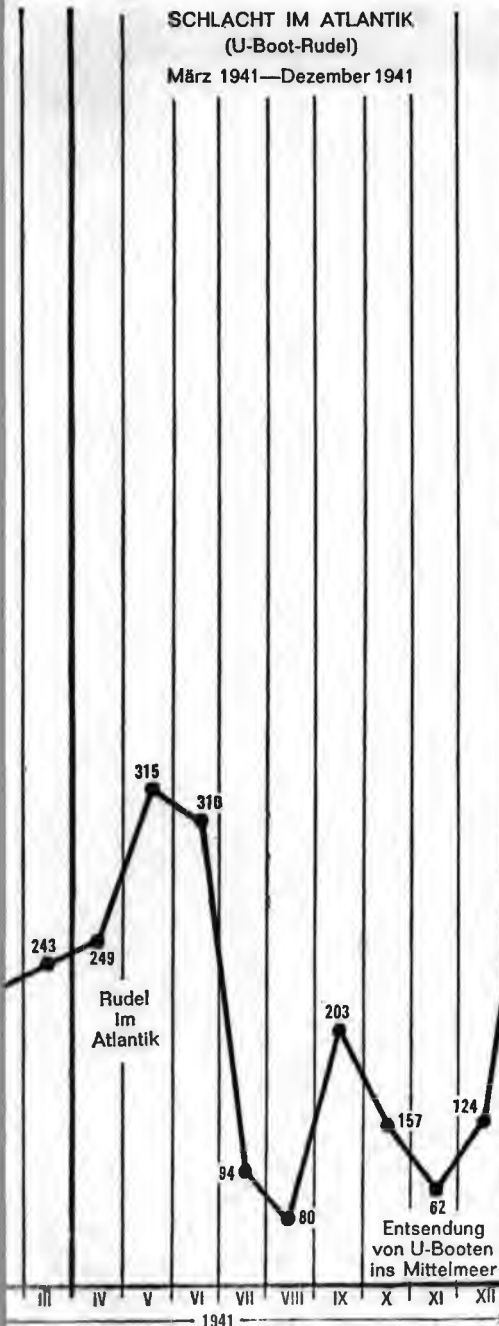


— Versenkte deutsche U-Boote - - - - - Neugebaute Boote



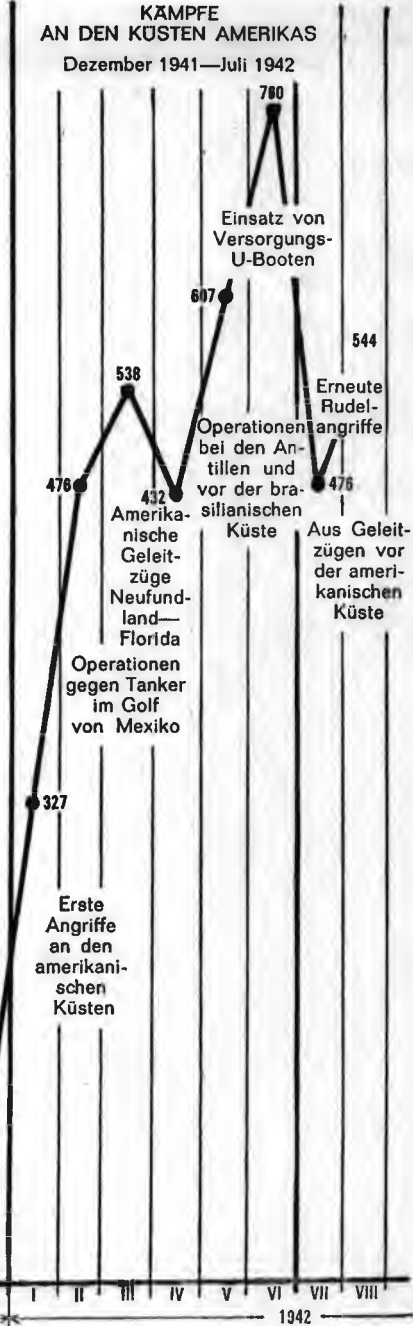
SCHLACHT IM ATLANTIK (U-Boot-Rudel)

März 1941—Dezember 1941



KÄMPFE AN DEN KÜSTEN AMERIKAS

Dezember 1941—Juli 1942



GELEITZUGSCHLACHTEN IM ATLANTIK

Juli 1942—Mai 1943

729

Einschränkung der
Geleitfahrzeuge wegen
Vorbereitung „Torch“

Rudel
im Nord-
atlantik

485

619

627

203

Schlechtwetter
im Nordatlantik

331

359

328

Schließung des
„Gap“ durch
Langstrecken-
flugzeuge und
Einsatz des
Hochfrequenz-
radar

265

252

Indi-
scher
Ozean

96

119

Deutsche
Horch-
torpedos

87

97

66

WIEDERAUFLEBEN
DER GELEITZUG-
KÄMPFE

August 1943
bis Mai 1944

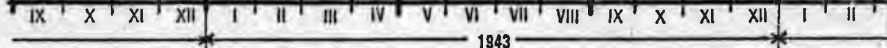
87

92

Rudel-
taktik
wird auf-
gegeben

93

104



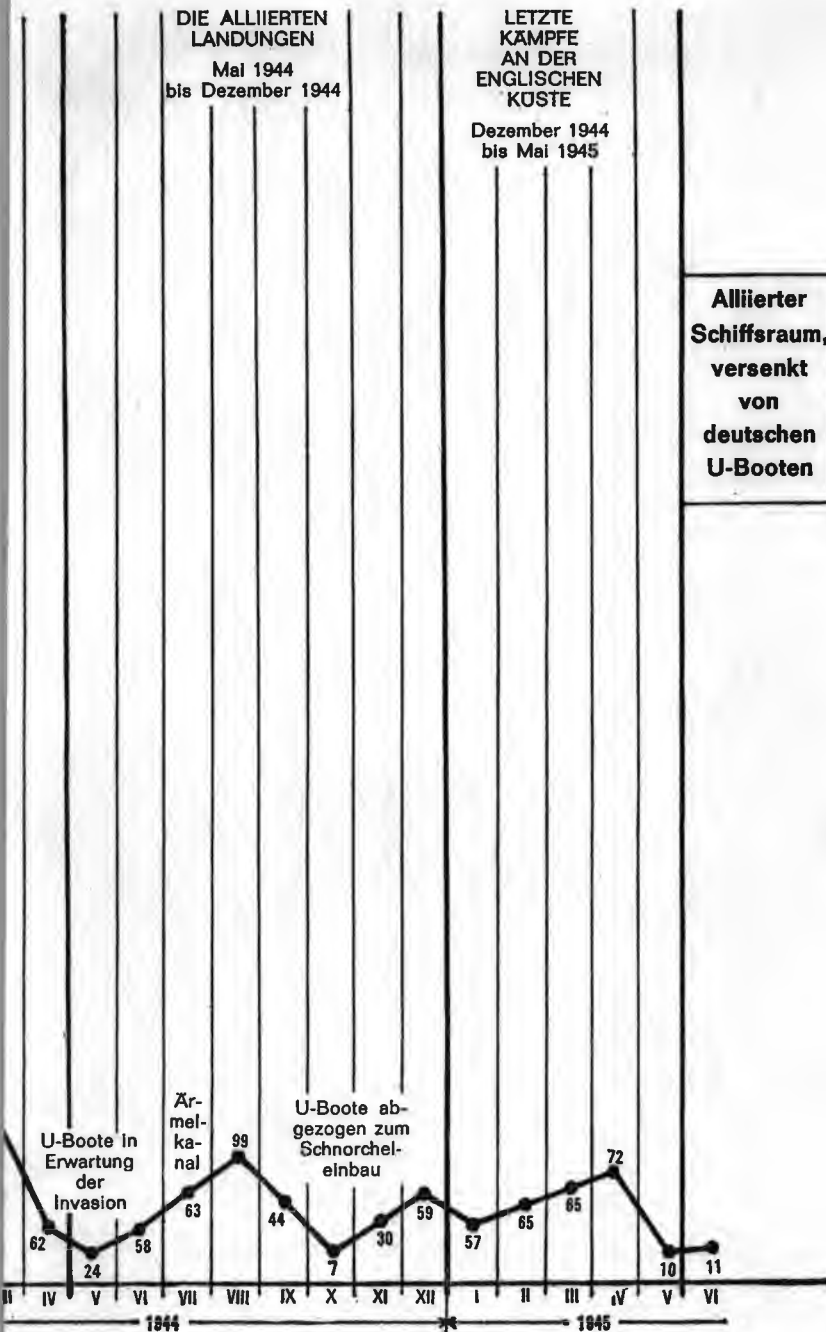
1943

DIE ALLIIERTEN
LANDUNGEN
Mai 1944
bis Dezember 1944

LETZTE
KÄMPFE
AN DER
ENGLISCHEN
KÜSTE

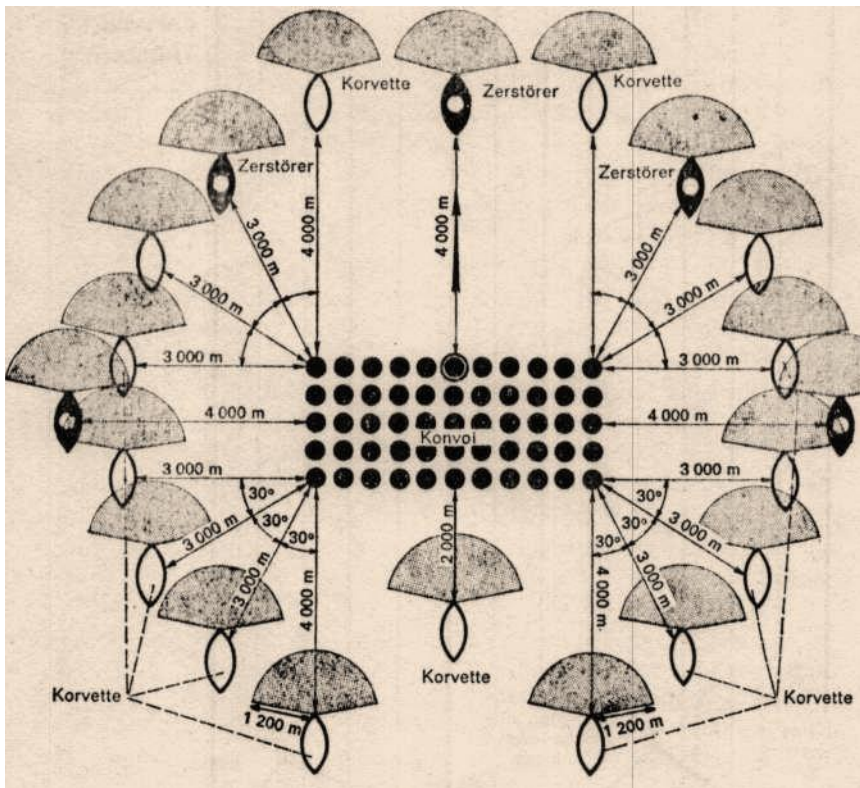
Dezember 1944
bis Mai 1945

Allierter
Schiffsraum,
versenkt
von
deutschen
U-Booten



FORMATION EINES ENGLISCHEN GELEITZUGES

Die schraffierten Segmente vor den Sicherungsfahrzeugen bezeichnen den von Asdic bestrahlten Raum (Kreissegment von 160°). Bei einer Geschwindigkeit von 24 Knoten konnte ein U-Boot bei normalen Verhältnissen auf eine Entfernung von 1'100 bis 1'400 m ausgemacht werden.



ANMERKUNGEN

Die Anmerkungen sind nach Kapiteln gegliedert

I

- 1 Grossadmiral Karl Dönitz, «Zehn Jahre und zwanzig Tage» (Athenäum-Verlag, Bonn)
- 2 Karl Dönitz wurde vom Internationalen Gerichtshof in Nürnberg wegen «Verbrechen gegen den Frieden» und «Verbrechen gegen das Kriegsrecht» zu zehn Jahren Gefängnis verurteilt. Der Anklagepunkt «Verschwörung gegen den Frieden» konnte nach Ansicht des Gerichts nicht als erwiesen gelten.

Der Autor dieser Zeilen ist mehrmals mit Grossadmiral Dönitz zusammengetroffen. Nach Überwindung einer zwischen ehemaligen Gegnern verständlichen Verlegenheit fanden wir bald Berührungspunkte im Gespräch über die Marine, über U-Boote – unter Ausschluss jeglicher Politik: «Jene zehn Jahre ermöglichten es mir zu denken, zu überlegen. Früher hatte ich kaum dazu Zeit gefunden», sagte uns Dönitz.

Mit Karl Dönitz konnte man nur von seinen U-Booten, seinen Besatzungen, seinen Offizieren sprechen. Diese Seeleute, von denen die meisten bereits im Ruhestand sind, wurden später von uns befragt; sie sprachen von der Hochachtung und Bewunderung, die sie sich für ihren Chef bewahrt haben. Sie nannten und nennen ihn immer noch «Papa Dönitz» oder «der Löwe» ... General Weygand sagte uns seine Meinung über Karl Dönitz: «Er war vor allem Offizier und, wie ich glaube, ein Ehrenmann.»

- 3 Technische Daten dieser U-Boote: siehe S. 21.
- 4 Godt arbeitete von 1938 an mit Dönitz zusammen, zuerst als sein stellvertretender Stabschef, dann als Chef der Operationsabteilung. Er beendete seine Marinelaufbahn im Jahre 1945 als Konteradmiral.
- 5 Beobachtungsdienst, der Abhördienst.
- 6 Siehe Merkmale der deutschen U-Boote, Seite 21.

- 7 Der geschweisste Druckkörper dieser U-Boote konnte einen hohen Wasserdruck aushalten. Die für eine Tauchtiefe von 100 m mit einem Sicherheitskoeffizienten von 2,5 berechneten Boote blieben, zumindest in den ersten Kriegsmonaten, ausserhalb der Reichweite der englischen Wasserbomben, die auf nicht mehr als 100 m Tiefe einzustellen waren.
Im September 1941 begannen die britischen Geleitboote jedoch mit Reihenwürfen von 10 bis 14 Wasserbomben, die auf verschiedene Tiefen bis 185 m eingestellt waren.
- 8 Es handelte sich nicht darum, schwimmen zu lernen, sondern um die Handhabung der Riemen beim Pullen.
- 9 C.E.T. Warren und James Benson, «Will not we fear?» (George G. Harrap Verlag).
- 10 Im Lauf des Jahres 1941 wurden vier Unterseeboote vom Typ «Ammiraglio» («Caracciolo», «Saint Bon», «Cagni», «Millo») in Dienst gestellt. Ihre Wasserverdrängung bei Überwasserfahrt betrug 1'708 Tonnen, ihre Bewaffnung bestand aus 14 Torpedorohren mit 450 mm (alle anderen italienischen Unterseeboote hatten Torpedos mit 533 mm), zwei 10-cm-Kanonen/47, vier 13,27-mm-MGs. Im Jahre 1943 kamen zwei andere, neu vom Stapel gelassene Unterseeboote nur geringe Zeit zum Einsatz, da die Kampfhandlungen kurze Zeit später für die Italiener zu Ende waren.
Die «Romolo» und die «Remo» (2'200 Tonnen) waren zum Warentransport bestimmt.
Schliesslich überliessen die Deutschen im Jahre 1943 den Italienern Unterseeboote vom Typ VII c als Ersatz für die italienischen Boote, die für den Transport von Kriegsmaterial in den Fernen Osten verwendet wurden. Sie erhielten die Bezeichnung S 9.

II

- 1 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 2 Die «Royal Sceptre» hisste die britische Flagge, nachdem das U-Boot seine Schüsse vor ihren Bug gesetzt hatte. Wahrscheinlich hat das Boot dann das Feuer fortgesetzt. Der englische Kapitän glaubte vielleicht an einen Angriff, so dass es ganz in Ordnung war, die Anwesenheit des U-Boots mit Funk zu melden. In solchen Fällen hängt alles von dem Eindruck ab, den man in diesem Augenblick gewinnt.
- 3 Die Deutschen besaßen zwei Arten von Magnet-Minen: die TMB, die 400 bis 500 kg Sprengstoff enthielten und bis zu einer Tiefe von 25 bis 30 m ver-

ANMERKUNGEN

wendet werden konnten, und seit dem Januar 1940 die TMC mit 1000 kg Sprengstoff und für eine Tiefe von 35 m bestimmt. Die Zündung wurde durch das Magnetfeld des über der Mine passierenden Schiffes ausgelöst.

4 Abkürzungen: Lt. z. S. = Leutnant zur See, Obitt. z. S. = Oberleutnant zur See, Kptlt. = Kapitänleutnant, Kkpt. = Korvettenkapitän, Fregkpt. = Fregattenkapitän, Kpt. z. S. = Kapitän zur See.

5 Man erfand ein Verfahren, bei dem das Schiff im Dock durch das Herumführen eines elektrischen Stromfeldes entmagnetisiert wurde.

6 Wir haben Grossadmiral Dönitz über dieses Ereignis befragt und ihm unsere Bestürzung über folgende Punkte nicht verhehlt:

1) War es üblich, dass der Befehlshaber der U-Boote die zurückkehrenden Einheiten empfing, so wie es mit U 30 geschah? Wusste er nicht, dass Lemp die «Athenia» versenkt hatte?

2) Es ist erstaunlich, dass eine Seite des Kriegstagebuchs vernichtet worden sein soll. Dies widerspricht allen Regeln und Gewohnheiten.

Grossadmiral Dönitz schrieb mir am 28. November 1966:

«Ich bin gerne bereit, Ihre Fragen zu beantworten:

So weit es mir möglich war, habe ich jedes in seinen Heimathafen zurückkehrende Boot persönlich begrüsst. – Ich habe auch U 30 und Kapitänleutnant Lemp empfangen, was nichts Aussergewöhnliches, sondern nur Routine war. Als ich zur Begrüssung ging, wussten weder ich noch irgendein Marinestab davon, dass Lemp die ‚Athenia‘ versenkt hatte, weil über diesen Vorfall kein Funkspruch des Kommandanten vorlag.

Gleich beim Empfang teilte Lemp mir mit, dass er mir eine persönliche Meldung zu erstatten habe und unterrichtete mich über seinen Fehler, den er inzwischen selbst als einen solchen erkannt hatte. Die ‚Athenia‘ war aber mit abgeblendeten Lichtern und auf einer ungewöhnlichen Route in Zickzackkursen gefahren.

Ich habe sofort der Seekriegsleitung in Berlin die Meldung des Kommandanten weitergegeben und daraufhin den Befehl erhalten: ‚Über die politischen Folgen wird in Berlin verhandelt. Eine kriegsgerichtliche Untersuchung ist nicht notwendig, da Lemp in gutem Glauben gehandelt hat. Der ganze Vorfall ist geheimzuhalten!‘

Um diese Geheimhaltung zu gewährleisten, habe ich daher befohlen, dass die Torpedierung der ‚Athenia‘ im Kriegstagebuch von U 30 nicht zu vermerken sei. Diese Kriegstagebücher wurden in acht Gleichschriften an andere Stäbe und an die Ausbildungs-Flottillen übermittelt.

Der Befehl der Seekriegsleitung, ‚den Vorfall geheimzuhalten‘, veranlasste mich zu meiner Massnahme in bezug auf das Kriegstagebuch. Solange

militärische Geheimhaltung geben wird – und sie ist sicher in allen Staaten üblich –, wird sie darin bestehen, dass man nicht alle militärischen Geheimnisse jedermann bekanntgibt.

Ob und auf welche Weise die Seite des Kriegstagebuchs von U 30 zerrissen oder aus dem Tagebuch entfernt wurde, weiss ich heute nicht und es war mir auch damals unbekannt.»

- 7 Kapitän Roskill meint hierzu: «Der Zynismus der Deutschen wurde schon bei Kriegsbeginn aus den Worten ersichtlich: ‚It therefore goes without saying that effective fighting methodes will never fail to be employed merely because some international regulations ... are opposed to them’.» Und Roskill schliesst daraus: «Admirals Raeder and Dönitz and the German Naval Staff had always wished and intended to introduce warfare as rapidly as the political leaders be persuaded to accept the possible consequences.»

(«Es ist selbstverständlich, dass wirksame Arten der Kriegführung niemals ungenützt bleiben würden, nur weil internationale Vorschriften sie verbieten» ... «Die Admirale Raeder und Dönitz wie auch der deutsche Admiralstab haben sich den uneingeschränkten Krieg gewünscht und ihn auch begonnen, sobald die politischen Führer dazu gebracht werden konnten, die sich daraus ergebenden Folgen zu tragen.»)

Und Grossadmiral Dönitz schreibt: «Es ist also festzustellen, dass die deutsche Seekriegsführung sich von vorneherein peinlich an die völkerrechtlichen Bestimmungen des Londoner Protokolls hielt, und dass nur Schritt für Schritt, entsprechend den Verletzungen dieser Bestimmung durch den Gegner, eine Lockerung bis zu ihrer Preisgabe auf unserer Seite erfolgte und erfolgen musste.

Alle diese Änderungen und der Erlass entsprechender Befehle für die Handelskriegführung der U-Boote waren ihrer aussenpolitischen Bedeutung wegen Angelegenheit der Seekriegsleitung in Zusammenarbeit mit dem Auswärtigen Amt und der Staatsführung. Sie erfolgten in einer politisch sehr massvollen Weise – verglichen mit den entsprechenden englischen und amerikanischen Anordnungen für die Kriegführung ihrer eigenen U-Boote. Churchill ordnete z.B. Anfang April 1940 für das Vorgehen der britischen U-Boote im Skagerrak an, dass sie bei Tage alle *deutschen* Schiffe, bei Nacht *alle* Schiffe warnungslos anzugreifen hätten. Dieser Befehl ging über die deutschen Befehle weit hinaus, weil von englischen U-Booten nunmehr auch *mit vollen Lichtern fahrende neutrale Handelsschiffe* nachts in diesem Seegebiet versenkt wurden.»

Der Befehl von Churchill bezog sich zweifellos auf jene U-Boote, die gegen die Truppentransporte der Deutschen und den Materialnachschub für ihre in

ANMERKUNGEN

- Norwegen kämpfenden Verbände eingesetzt waren. Was die Amerikaner anbelangt, war der uneingeschränkte U-Boot-Krieg schon lange im Gange, als sie in den Krieg eintraten.
- 8 Wasserbomben im Folgenden in der bei der deutschen Kriegsmarine üblichen Weise Wabo genannt.
- 9 Asdic bedeutete Allied Submarine Detection Investigation Committee. Ein unter der Wasserlinie aufgestellter und nach allen Richtungen schwenkbarer Quarzprojektor strahlt ein enggebündeltes Ultraschallwellen-Signal aus. Wenn diese auf ein Hindernis stossen, senden sie ein Echo zurück, das vom Quarz aufgefangen und elektrisch verstärkt wird. Die Richtung des Projektors ergibt die Lage des Hindernisses. Die Zeit zwischen dem Ausgang der Strahlen und dem Echo zeigt die Entfernung an. Der später vervollkommnete Apparat gab auch die Fahrtrichtung, die Schnelligkeit und die Tiefe, in der sich das U-Boot befand, an.

III

- 1 Nach Karl Dönitz; «Zehn Jahre und zwanzig Tage» (Athenäum), Wolfgang Frank: «Der Stier von Scapa Flow» (Stalling) und Captain S.W. Roskill: «The war at sea», 1. Bd.
- 2 B.d.U. = Befehlshaber der U-Boote
- 3 Es heisst, dass in dieser Ortschaft ein deutscher, vor Längerem Brite gewordener Staatsbürger als Schreiner lebte. Er soll dem deutschen Nachrichtendienst wertvolle Angaben über Scapa Flow übermittelt und Prien beim Einlaufen in die Reede sogar Signale gegeben haben. Dönitz erklärte auf Befragen, dieses Gerücht sei reine Phantasie und völlig unbegründet.
- 4 Elektrische Torpedos: Geschwindigkeit 30 kn, Laufweite 5'000 m. Der elektrische Torpedo G 7 e lief sehr still und besass den grossen Vorteil, keine Blasenbahn zu entwickeln.
- 5 Am 13. Oktober verliessen mehrere Schiffe die Reede, was nach Dönitz auf die deutschen Erkundungsflüge zurückzuführen war. In Wirklichkeit hatte Admiral Forbes nach dem Auslaufen der «Gneisenau» und der «Köln» am Abend des 7. Oktober «Hood», «Repulse», «Aurora» und «Sheffield», später auch noch «Nelson», «Rodney», «Furious», «Newcastle» und «Royal Oak» in Richtung Skagerrak entsandt. Die «Royal Oak» kehrte am 12. Oktober zurück.
- 6 Der Flugzeugträger «Pegasus». Die Deutschen behaupten, dass es sich um das Schlachtschiff «Repulse» gehandelt habe, die Briten, dass die «Repulse» in See gewesen sei.

- 7 Die «Royal Oak».
- 8 Später liessen die Engländer italienische Kriegsgefangene nach Lamb Holm kommen. Diese errichteten zwischen den Inseln, der Küste und der Reede eine aus mehreren Teilstücken bestehende Sperre, die «Churchill-Barrier», durch die heute ein Schiffahrtsweg führt.

IV

- 1 Zweimotorig, 135 kn, 500 sm Flugbereich, 2 Bomben mit je 50 kg, 2 Maschinengewehre 7.7.
- 2 1938 führten die Deutschen 22 Millionen Tonnen Eisenerz ein, wovon die Hälfte aus Frankreich stammte.
- 3 Die deutsche U-Boot-Taktik des «Wolfsrudel»-Systems sah im Gegensatz zur britischen Taktik jedes gesichtete U-Boot vorerst als «Freund» an. Jede dieser Methoden hatte ihre Vor- und Nachteile.
- 4 Heute ist so gut wie sicher, dass die deutschen Geheimdienste die Chiffreschlüssel der englischen U-Boote besaßen. «Die Überlegenheit des Gegners im Geheimdienstwesen», schreibt Roskill, «ist durch seine Erfolge gegen unsere U-Boote, die in diese Zeit fielen, erwiesen, denn deren Standorte waren, wie wir heute wissen, bekannt, was für die Deutschen einen grossen Vorteil bedeutete. Man glaubte zuerst, dass ihre regelmässige Aufklärungstätigkeit über unseren Hauptstützpunkten und ihr geschickter Funkabhörsdienst die wichtigsten Gründe für ihre Erfolge gewesen seien. Der erste Grund ist, wenn man unseren Mangel an modernen Flugzeugtypen in Betracht zieht, einleuchtend. Der zweite Grund hätte noch lange wirksam bleiben können; er ist vielleicht dem allzugrossen Vertrauen, das wir in unseren Chiffreschlüssel setzten, zuzuschreiben. Anscheinend haben wir bis Mitte 1940 nicht gewusst, dass die Deutschen unseren Code zu entziffern in der Lage waren. Im August dieses Jahres wurde er geändert, und es lohnt sich, die deutschen Kommentare zu diesem Wechsel wiederzugeben: Dönitz meinte, dass die Abänderung des Code und der Chiffren durch die Britische Admiralität für die Deutschen ein grosser Rückschlag war. Die Kenntnis der britischen Schiffsbewegungen habe den deutschen Seestreitkräften mehr als einmal ein überraschendes Zusammentreffen mit einem überlegenen Gegner erspart und sei daher zu einem wichtigen Faktor in den deutschen Operationsplänen geworden.»
- 5 Admiral Sacaze: «Le ‚Casablanca‘ avant L’Herminier» (Verlag France-Empire).
- 6 Dieser Verdacht war zu dieser Zeit verständlich, doch weiss man heute, dass

ANMERKUNGEN

- er unberechtigt war. Nach der Schilderung von C.E.T. Warren und James Benson in «Will not we fear» war das Asdic im Kontrollraum mit einem Hammer in einzelne Stücke zerschlagen worden.
- 7 Die «Achille» und die «Pasteur» wurden, als die Deutschen den bretonischen Hafen besetzten, versenkt. Die «Sfax» wurde später an der afrikanischen Küste torpediert. Nur die «Casabianca» setzte ihre glorreiche Laufbahn fort.
 - 8 Verfasser von «Croisières perilleuses» (Verlag Presses de la Cité).
 - 9 Die Schlacht um Norwegen endete am 7. Juli 1940 mit der Wiedereinschiffung des französischen Truppenverbandes unter General Béthouart, obwohl diese Truppen in Narvik siegreich gewesen waren. Der General befolgte aber den erhaltenen Befehl, und überdies hatte sich die Lage an der französischen Front seit dem 26. Mai verschlechtert.
 - 10 Die Torpedoabstandspistolen waren mit einer Vorrichtung versehen, die die Zündung durch das magnetische Feld des Zielschiffes auslöste. Torpedos, die mit diesen Pistolen ausgerüstet waren, wirkten nicht durch den Aufschlag an die Bordwände, sondern unterliefen das Schiff, detonierten darunter und rissen damit den weit weniger geschützten Schiffsboden auf. Meistens kam es auch zu einem Bruch des Kiels. Damit wurden Schäden an den lebenswichtigen Teilen des Schiffes verursacht und war auch der Einsatz gegen Schiffe mit geringem Tiefgang erfolgreich.
 - 11 Im Gegensatz zu den Engländern und besonders zu den Franzosen scheuten die Deutschen sich nicht, die Funkstille zu brechen. Zwischen dem Oberkommando der U-Boote und den in See befindlichen Einheiten wurden oft lange verschlüsselte Funknachrichten ausgetauscht. Sogar die Namen der Kommandanten wurden genannt...
Diese Nachrichten wurden von den englischen Schiffen aufgefangen und verriet, selbst wenn sie nicht dechiffriert waren, den Standort der Boote, so dass diese versenkt werden konnten. Dieser Vorgang hatte also Vor- und Nachteile.
 - 12 a) In der Zone O und noch weiter im Norden sind drei Torpedos mit Aufschlagzündung (Type A) und einer mit Magnetzündung (Type MZ) zu verwenden.
b) Auf grosse Schiffe nur A-Torpedos einsetzen.
c) Auf Zerstörer 2 Torpedos, einen A mit 3 m Tiefeneinstellung, einen MZ mit 4 m Tiefe, wenn möglich mit einem Zeitintervall von 8 Sekunden, einsetzen.
d) Dönitz schreibt darüber in «Zehn Jahre und zwanzig Tage»: «U 94 meldete durch Funkspruch am 30.1.42 aus dem Atlantik, dass es bei einer an Bord eigentlich nicht erlaubten Untersuchung eines Torpedos einen merk-

lichen Überdruck im Tiefenapparat festgestellt habe. Auf Grund dieses Berichts liess der Inspekteur des Torpedowesens die in der Heimat liegenden frontbereiten Torpedos auf diese Fehlerquelle hin untersuchen. Das Ergebnis war ein erheblicher Prozentsatz undichter Tiefenapparatbehälter. Sie hielten an der Durchführung des Rudergestänges in den Tiefenapparat nicht dicht. Wenn der Tiefenapparat seine Aufgabe erfüllen sollte, musste er jedoch vollkommen luftdicht sein. Denn er hatte für seine auf dem Wasserdruck beruhende Funktion und für die entsprechend einzustellende Tiefe des Torpedos den Nullpunkt zu bieten. Die Voraussetzung für diesen Nullpunkt war ein normaler atmosphärischer Luftdruck im Tiefenapparat. Drang Überdruck in den Tiefenapparat ein, lag der Nullpunkt entsprechend dem erhöhten Druck tiefer. Damit musste auch der Torpedo entsprechend und unkontrollierbar tiefer steuern. Nun entsteht bei einem unter Wasser fahrenden U-Boot im Bootsinneren zwangsläufig Überdruck. Er ist die Folge von häufigem Ablassen von Pressluft in das Bootsinnere... Bei langer Unterwasserfahrt kann der Überdruck im Boot daher erheblich sein. Damit war auch, neben der geschilderten Unbrauchbarkeit der Magnet-Zündung in der Zone O und den Mängeln der Aufschlagzündung, die letzte Erklärung für das so unerwartet häufige Versagen der Torpedoabschüsse während der Norwegen-Unternehmung gegeben...

Ab Dezember 1942 erhielt die Front die ersten Exemplare einer neuen Abstandspistole, die auch gleichzeitig als Aufschlagpistole wirksam war ... Im September 1943 war ein Horch torpedo frontreif, der das Schiffsziel auf Grund des Schraubengeräusches selbständig ansteuern konnte.»

Dieser technisch ausserordentlich fein durchgebildete Torpedo hatte aber den Nachteil, dass er das feindliche Schiff am Heck traf. Der Schaden, den er verursachte, war weniger tödlich als eine Beschädigung an den Bordwänden. Die Engländer fanden eine einfache, aber geistreiche Lösung für die Abwehr der Geräuschtorpedos. Ihre Schiffe führten auf grosse Entfernung einen Apparat mit sich, der stark lärmende Schiffschrauben nachahmte.

V

1 Von U-Booten wurden versenkt:

März 1940 62.781 BRT (23 Schiffe)

April 1940 32.467 BRT (7 Schiffe)

Mai 1940 55.580 BRT (13 Schiffe)

ANMERKUNGEN

- 3 Ebenda
 4 Ebenda
 5 Die durch die U-Boote 1940 versenkte Tonnage und die von den alliierten Schiffen und durch Minen versenkten U-Boote (nach Captain C.W. Roskill: «The war at sea»).
- Verluste an alliierten Handelsschiffen durch U-Boote und vernichtete deutsche U-Boote:

Monat	Schiffe	Tonnage	U-Boote
Januar	40	111.263	2
Februar	45	169.566	4
März	23	62.781	3
April	7	32.467	5
Mai	13	55.580	1
Juni	58	284.113	–
Juli	38	195.825	2
August	56	267.618	3
September	59	295.335	–
Oktober	63	352.407	1
November	32	146.613	2
Dezember	37	212.590	–
Summe	471	2.186.158	23

- 6 Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 7 Ebenda
- 8 Diese Zerstörer wurden im September 1940 geliefert.
- 9 Erich Raeder: «Ma vie» (Verlag France-Empire).
- 10 BETA ist die Sammelbezeichnung der italienischen Marinedienststellen. SOM steht für Somergibili, d.h. Unterseeboote.
- 11 Kretschmer hatte schon vorher vor Irland den Tanker «Conch» (8'400 BRT) und den Hilfskreuzer «Forfar» (16.400 t) versenkt – insgesamt auf seiner sechsten Feindfahrt 35.000 BRT.
- 12 Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 13 Ebenda
- 14 Die Frage ist noch immer offen, ob die «Greer» zuerst angriff, oder ob nicht das U-Boot durch seinen Torpedoschuss das Gefecht begonnen hatte.
- 15 Die «Hood» stammte noch aus dem Ersten Weltkrieg. Sie verfügte über eine starke Artillerie und eine hohe Geschwindigkeit, war aber nur schwach gepanzert.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- 16 Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 17 Ebenda
- 18 Kapitänleutnant Hessler war der Schwiegersohn des B.d.U., der über ihn berichtet, dass er ihn erst nach Drängen des Grossadmirals Raeder für das Ritterkreuz eingegeben habe, obwohl Hessler schon viel früher auf diese Auszeichnung ein Anrecht gehabt hätte.
- 19 Verluste an alliiertem Handelsschiffsraum, der von U-Booten 1941 versenkt wurde, und Verluste an U-Booten der Deutschen im gleichen Zeitraum:

Monat	Schiffe	Tonnage	U-Boote
Januar	21	126.782	–
Februar	39	196.783	–
März	41	243.020	5
April	43	249.375	2
Mai	58	325.492	1
Juni	61	310.143	4
Juli	22	94.209	1
August	23	80.310	3
September	53	202.820	2
Oktober	32	156.554	2
November	13	62.196	5
Dezember	26	124.070	10
Summe	432	2.171.754	35

VI

- 1 Nach Jacques Mordal: «Histoire de la flotte française», nach einer Arbeit des Commandant Caroff, vom Service historique de la Marine, und nach Maurice Guierre: «Aux postes de plongée».

VII

- 2 Das Geschwader H umfasste den Flugzeugträger «Ark Royal», den Schlachtkreuzer «Hood», die Schlachtschiffe «Valiant» und «Resolution», den Kreuzer «Arethusa» und 5 Zerstörer. Zur Flottenabteilung in Alexandrien gehörten der Flugzeugträger «Glorious», die Schlachtschiffe «Warspite» und «Barham», die Kreuzer «Sussex», «Shropshire», «Devonshire» und «Gala-

ANMERKUNGEN

- tea», der Flak-Kreuzer «Coventry» und ab Mai 1940. auch noch die Schlachtschiffe «Royal Sovereign», «Malaya» und «Ramillies», die Kreuzer «Orion», «Neptune», «Gloucester», «Liverpool» und «Sidney» und der Flugzeugträger «Eagle».
- 3 Der Krieg in Russland zwang die Deutschen, einen Teil des X. Fliegerkorps aus diesem Gebiet abzuziehen. Seither verloren die Luftangriffe viel von ihrer Heftigkeit.
 - 4 Die Flugzeugträger «Illustrious» und «Formidable» lagen zur Behebung ihrer Materialschäden in USA-Werften.
 - 5 Captain S.W. Roskill: «The war at sea», 1. Bd. Roskills Behauptung ist unrichtig. Die deutschen Luftaufnahmen verrieten den Erfolg dieser Unternehmung, was aus den deutschen Archiven dieser Zeit nachweisbar ist.
 - 6 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
 - 7 Ebenda

VIII

- 1 Vom 20. Mai 1942 an setzten die japanischen U-Boote ihren Nummern die Ziffer 100 vor, z.B. I 168, I 153 statt I 68 und I 53. 1944 wurden zwei neue Typen I 52 und I 54 gebaut.
- 2 «Dienstag, 7. April 1945. Im Abenddämmern sah ich Soldaten, die in Reih und Glied am Strand aufgestellt waren. Ein Unteroffizier, an dessen Hüfte ein Knüppel baumelte, hielt eine Lehrstunde in Moral. Manchmal sprach er leise, dann aber begann er zu schreien. Er liess die Männer einzeln vor sich hintreten und schlug sie mit ganzer Kraft auf den Rücken. Wenn sich der Mann nicht rührte, schlug er weiter zu. Der Matrose streckte beide Arme aufwärts, als wäre er bei einem Überfall angehalten worden, die Beine gespreizt, den Rücken dem Unteroffizier zugekehrt. Und der Knüppel erzeugte bei seinen Schlägen ein sonderbares, dumpfes Geräusch. Ich fand das gemein, aber in der Kaserne habe ich unter den Leuten überall nur eine niedrige Gesinnung angetroffen. Und diese Matrosen werden bald meine Kameraden sein.»
Kiyoshi Takeda
Student der japanischen Literatur, Schüler der U-Boot-Abwehrschule von Kurihama im Jänner 1944.
Im April 1945 im Alter von 25 Jahren bei der Insel Saichu (Korea) gefallen.
- 3 Mochitsura Hashimotos Buch erschien im Französischen unter dem Titel:

- «Les Sous-Marins du Soleil-Levant 1941-1945» (Verlag Presses de la Cité).
- 4 Der Gedanke, solche Zwerg-U-Boote zu bauen, ging auf das Jahr 1936 zurück. Seither hatten die Japaner unter grösster Geheimhaltung mehrere Modelle entworfen. Die nach den letzten Plänen gebauten Boote hatten zwei Mann Besatzung; sie wurden von Elektromotoren und Batterien betrieben. Der japanische Admiralstab hatte sich lange mit den Erfolgchancen dieser Kleinstboote beschäftigt, und manche Offiziere hatten an ihrer Verwendbarkeit gezweifelt. Waren sie imstande, in einen feindlichen Hafen einzudringen, ihre Torpedos zu schiessen und wieder zurückzukehren? Der Chef des Admiralstabs hatte darauf bestanden, dass Massnahmen zu treffen waren, die eine Möglichkeit zur Rettung der Besatzung nach dem Angriff boten.
- 5 Haben die Japaner Pearl Harbor wirklich vor der Kriegserklärung angegriffen? Es steht ausser Zweifel, dass sie doppelzünftig waren, denn die Amerikaner waren, obwohl sie ihre Flottenabteilung in Pearl Harbor unterhielten, weit davon entfernt, einen solchen Kriegsbeginn vorauszusehen. General Tojo, der Nachfolger des friedliebenden Prinzen Konoye, wollte den Krieg. Seine Truppen hatten Indochina überfallen – und das konnten die Amerikaner nicht so einfach hinnehmen. Admiral Kichisaburo Noguma, der japanische Botschafter in den Vereinigten Staaten, versuchte durch Verhandlungen das Schlimmste zu verhüten.

Staatssekretär Cordell Hull hatte am 26. November eine scharfe Note an die Japaner gerichtet. China und Indochina sollten von den japanischen Truppen sofort geräumt werden. Tokio hatte mit einer verschlüsselten, an seinen Botschafter in Washington gesandten Depesche geantwortet. Der Diplomat empfing sie in der Nacht vom 6. auf den 7. Dezember und sollte sie den Amerikanern am Sonntag, dem 7., übergeben – notabene am Sonntag, an dem die amerikanische Verwaltung nur beschränkt arbeitet. Für den japanischen Kalender aber war es der 8. Dezember, wodurch aufgeklärt ist, dass die amerikanischen Historiker den japanischen Angriff für den 7. Dezember, die Japaner aber für den 8. buchen. «Die japanische Regierung bedauert, der amerikanischen Regierung mitteilen zu müssen, dass sie es im Hinblick auf die (amerikanische) Haltung für unmöglich hält, zu einem Übereinkommen für neuerliche Unterhandlungen zu gelangen ...», hiess es in der japanischen Note.

Es ist sicher, dass der amerikanische Geheimdienst diese Nachricht entziffert hat, da ihm der japanische Code bekannt war. Die Amerikaner lasen, wie man sich vorstellen kann, den Text mit grösster Bestürzung. Bei dieser Gelegenheit erfuhren sie auch, dass Nomura und sein Kollege Kurusu alle Chif-

ANMERKUNGEN

- freschlüssel, den Code, die Chiffriermaschinen und alle Geheimdokumente zu vernichten hatten. Das war der Krieg ...
- In diesem Augenblick befand sich die japanische Flotte schon vor Hawaii. Der Angriff sollte genau 20 Minuten nach der Übergabe der Note, um 13.20 Uhr Washingtoner Zeit, erfolgen.
- Die amerikanischen Dienststellen liessen sich Zeit. Es war General Marshall, der als erster die Unstimmigkeit in den Angaben der Stunden erkannte. Die Uhr zeigte 11.30 Uhr. Auf seine Veranlassung hin ging eine dringende Meldung nach Oahu, der wichtigsten Insel des Archipels von Hawaii mit der Hauptstadt Honolulu und dem Kriegshafen Pearl Harbor. Wegen der langsamen Übermittlung kam diese Botschaft den für sie Zuständigen erst um 08.15 Uhr in die Hände, eine Viertelstunde nach dem Beginn des Angriffs. Erst um 14.20 Uhr Washingtoner Zeit wurden Nomura und Kurusu vom Staatssekretär Hull empfangen. Zu diesem Zeitpunkt zählte man in Pearl Harbor unter den Marinemannschaften und den Truppen auf dem Lande schon 3'303 Tote und 1'272 Verletzte.
- 6 Der Angriff wurde vom Kapitän z. S. Fushida, dem Führer der ersten Welle, geleitet. 49 Bomber, 40 Torpedoflugzeuge, 51 Jagdbomber und 43 Jäger. Auf Grund einer Verwechslung beim Abfeuern von Leuchtraketen, die als taktische Signale dienten, gab es beim Angriff ein ziemliches Durcheinander. Korvettenkapitän Shimazaki war Kommandant der zweiten Welle von 171 Flugzeugen, die um 08.40 Uhr starteten.
 - 7 Nach Walter Lord: «Pearl Harbor» (Verlag Robert Laffont).
 - 8 Japanische Sandalen aus Holz oder Kork.
 - 9 Auf den japanischen U-Booten befand sich oft ein Angehöriger des Admiralstabs, der dem Kommandanten zugeteilt war. Nakaoka wurde später Kommandant des Kreuzers «Atago». Er wurde beim Gefecht von Rabane tödlich verwundet. «Ich bin nicht verletzt, aber ich werde kaum gerettet werden können. Es ist nicht der Mühe wert, dass Sie mich behandeln. Es ist besser, wenn Sie sich um die anderen Männer kümmern», sagte er zu seinem Arzt. Er begann sein Lieblingslied zu singen und starb.
 - 10 Es war das russische U-Boot L 15 (Kptlt. Gusarov), das von Wladiwostok nach Murmansk unterwegs war.

IX

- 1 Die amerikanischen Kriegsschiffe erhalten schon vor ihrem Stapellauf eine Nummer, der oft die Bezeichnung der Klasse vorangestellt wird, z.B. SS =

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- Submarine Ship; das U-Boot «Perch» trug auf seinem Turm in weisser Farbe die Bezeichnung «SS 176».
- 2 C. O. = Commanding Officer.
 - 3 Die U-Boot-Besatzungen sagen zu ihrem Schiff boat oder Boot und nicht ship oder Schiff.
 - 4 Die Geschichte der amerikanischen U-Boote wurde erst lange nach dem Kriege bekannt. Das Standardwerk zu diesem Gegenstand, «U.S. Submarines operations in World war II» von Theodore Roscoe, erschien im Dezember 1949.
 - 5 ComSubPac = Commander Submarines Pacific.
 - 6 Der «Sealion» wurde von den Japanern wieder gehoben.
 - 7 Sprecherin von Radio Tokio.
 - 8 Nach «United States Submarines operations in World war II» von Theodore Roscoe, veröffentlicht vom «United States Naval Institute», Annapolis, Maryland.
 - 9 Die Japaner haben nie erwähnt, dass einer ihrer Kreuzer vor der Weihnachts-Insel torpediert wurde. Man hat sogar später behauptet, dass es sich immer um denselben Kreuzer gehandelt habe.
 - 10 Edward L. Beach: «Submarines, corsaires du Pacifique, 1942-1945» (Presses Pocket Verlag).
 - 11 Die amerikanischen U-Boote nahmen des Öfteren japanische Fischer gefangen. Ihre Angehörigen hatten um sie immer grosse Angst. Die Gefangenen wurden nach Midway oder nach Pearl Harbor gebracht und über die Fahrtrouten der Geleitzüge, die Kriegsschiffe des Reiches der Aufgehenden Sonne sowie über die Stimmung und die Lebensverhältnisse des japanischen Volkes befragt. Die Japaner ihrerseits, wenn sie Gefangene machten, stellten lange Verhöre an, die mehrere Tage währten. Wenn amerikanische Gefangene auf den Kriegsschiffen auch human behandelt wurden, so war dies an Land aber nicht der Fall.
 - 12 Die Torpedos der Marke XIV kosteten je Stück 10.000 Dollar, waren also sehr teuer. Aus Sparsamkeitsgründen wurden sie bei der Ausbildung nicht verwendet. Man hatte den Sprengkopf und seinen Zünder vor dem Krieg nie ausprobiert.
 - 13 Nach «United States Submarine operations in World War II» von Theodore Roscoe und «Submarines, corsaires du Pacifique» von Edward L. Beach.
 - 14 Der in Wewak versenkte Zerstörer hiess «Hakaze» (1'345 t) und wurde 1920 erbaut. Die Japaner hoben das Wrack, und einige Monate später befand sich der Zerstörer wieder in den Gewässern von Neuguinea.
 - 15 Die «Tang» begann ihre fünfte und letzte Feindfahrt am 22. September

ANMERKUNGEN

1944. In der Nacht zum 24. Oktober griff O’Kane mit zwei Torpedos in Überwasserfahrt einen japanischen Transporter an. Gleich nach dem Austritt aus dem Rohr beschrieb der zweite Torpedo über backbord einen Kreis und traf die «Tang» trotz der Gegenmanöver am Heck. Neun Offiziere und Matrosen sprangen, als das Boot sank, ins Wasser. Nur drei von ihnen konnten am nächsten Tag, nachdem sie acht Stunden geschwommen waren, gerettet werden. Später wurde noch ein Offizier lebend geborgen. Das beschädigte Boot war 60 m tief auf den Grund gesunken. Ein Teil der Besatzung versammelte sich in einem vorne gelegenen Raum und vernichtete die Geheimdokumente und den Code. Über ihnen warf ein Zerstörer seine Wabos. Von den 13 Mann, die sich durch die Luftschleuse zu retten versuchten, gelangten nur fünf ins Freie. Die neun Amerikaner wurden gefangengenommen und in Gefangenenlager gebracht. Die «Tang» hatte 31 Schiffe mit 237.800 BRT versenkt. Ihr Kommandant Richard H. O’Kane erhielt die «Congressional Medal of Honor» mit einer der ehrenvollsten Erwähnungen, die je einem U-Boot-Kommandanten zuteil wurden.

X

- 1 Die «Hiryu» wurde am gleichen Tag um 15.30 Uhr bei einem Angriff von 24 Flugzeugen der «Enterprise», unter der Führung von Hauptmann W.E. Gallaher, versenkt.
- 2 Hashimoto: «Les sous-marins du Soleil levant». Die I 168 wurde am 3. September 1943, als sie in der Nähe von Espiritu Santo über Wasser fuhr, vom Radargerät des Zerstörers «Eilet» (Kkpt. T.C. Phifer) erfasst. Sie wurde versenkt.

XI

- 1 Howard G. Gilmore war der erste amerikanische U-Boot-Kommandant, dem die «Congressional Medal of Honor» verliehen wurde.
- 2 Eine Nische im Wohnraum des japanischen Hauses. Das japanische Familienhaus ist im übrigen schmucklos. Ein ausgewählter und gut sichtbarer Platz ist für die Aufstellung des Kakemono (ein Rollbild) reserviert.
- 3 Admiral Edward L. Beach, der sich damals auf der «Trigger» befand, erläutert in seinem Werk «Submarines» den Verlust des «Grunion» genauer: «Einige Jahre später las ich den Bericht eines japanischen U-Boot-Kommandanten, der dann Kapitän eines Handelsschiffs aus Yokohama unter amerikanischer Flagge wurde. Er unternahm mit der I 25 drei Fahrten von Japan nach

Kalifornien. Bei der Rückreise von einer dieser Fahrten hatte sein Boot ein über Wasser fahrendes U-Boot in den aläutischen Gewässern torpediert. Er gab als Zeitpunkt den 30. Juli 1942 an, den Tag, an dem der ‚Grunion‘ die letzte Funkmeldung sandte.» Das ist aber eine Verwechslung. Man weiss heute, dass es sich um das russische U-Boot L 16 handelte, das am 13. Oktober 1942 von I 25 versenkt wurde.

XII

- 1 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 2 Winston Churchill: «Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale», Bd. IV.
- 3 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 4 Kapitänleutnant Siegfried Rollmann (nicht zu verwechseln mit dem Korvettenkapitän Wilhelm Rollmann), der nacheinander die Boote U 34 und U 848 befehligte, hatte bei dieser Feindfahrt vorher zwei Frachter mit 18.117 BRT und den englischen Zerstörer «Belmont» versenkt.
- 5 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 6 Radar (*Radio Detection and Ranging*) ist ein amerikanisches Wort, das in den allgemeinen Sprachgebrauch übernommen wurde. Die Engländer nannten das Gerät zuerst R.D.F. (Radio Direction Finding).
- 7 Sie hiessen «Silberlinge». Die Bauingenieure der deutschen Marine trugen silberne Rangabzeichen.
- 8 Ein vom Gruppenkommandanten H. de V. Leigh konstruierter starker Scheinwerfer. Gemeinsam mit dem Radar wurde dieses Gerät die Ursache vieler U-Boot-Verluste. In der Nacht wurde das Boot im letzten Augenblick angestrahlt und mit Bomben beworfen.
- 9 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 10 Ebenda
- 11 Die Versuche mit diesem Boot erlitten so grosse Verzögerungen, dass das Walter-Boot niemals gebaut wurde.
- 12 Der B-Dienst (Horch- und Entzifferungsdienst) unterstand der Marine und wurde von Dönitz besonders geschätzt. Er darf nicht mit der deutschen Spionage-Abwehr verwechselt werden, über die Dönitz folgendermassen urteilt: «Der deutsche Nachrichten- und Abwehrrapparat unter Admiral Canaris versagte... vollkommen, wie er auch während des ganzen Krieges der deutschen U-Boot-Führung nicht eine einzige brauchbare Nachricht über den Gegner gegeben hat.» (Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».) Zweifellos liegt in diesem Werturteil eine gewisse Feindschaft ge-

ANMERKUNGEN

gen Admiral Canaris, den Dönitz aufs Tiefste verachtete, weil er ihn für einen Verräter hielt.

13 Nach S.W. Roskill: «The war at sea», Bd. II.

14 Siehe Léonce Peillard; «Affäre Laconia», Paul Neff Verlag.

15 «1. Jegliche Rettungsversuche von Angehörigen versenkter Schiffe... Auf-
richten gekenterter Rettungsboote, Abgabe von Nahrungsmitteln und Was-
ser haben zu unterbleiben, Rettung widerspricht den primitivsten Forderun-
gen der Kriegführung nach Vernichtung feindlicher Schiffe und Besatzun-
gen.

2. Man muss hart sein, daran denken, dass der Feind bei Bombardierung
unserer deutschen Städte mit Frauen und Kindern keinerlei Vorsorge trifft.»

16 Geleitzüge im Atlantik:

HG Gibraltar – Grossbritannien	Beginn 26. Sept. 1939
HX Halifax – Grossbritannien (Schnellkonvoi)	Beginn 16. Sept. 1939 (HX von New York ab Sept. 1942)
OB Abfahrt von Liverpool	Beginn 7. Sept. 1939 (heisst ON ab 21. Okt. 1941)
ONS Grossbritannien – Halifax (ehemals OB – langsamer Konvoi)	Beginn 26. Juli 1941
OG Grossbritannien – Gibraltar	Beginn 1. Okt. 1939
SC Halifax–Grossbritannien	Beginn 15. Aug. 1940
SL Freetown (Sierra Leone) – Grossbritannien	Beginn 14. Sept. 1939
ON Grossbritannien – Halifax (ehemals OB)	Beginn 27. Juli 1941
OS Grossbritannien – Sierra Leone	Beginn 24. Juli 1941

XIII

1 Nach: «L'énigme des sous-marins soviétiques» von Claude Huan (Verlag France-Empire).

2 Stalin, in erster Linie eine Landratte, war Marineproblemen gegenüber nicht
unaufgeschlossen und hatte die Landungen der Alliierten während des Ersten
Weltkrieges in Murmansk und Archangelsk nicht vergessen. Er hatte auch
ein Kanalnetz bauen lassen, das es Schiffen von geringer Tonnage ermöglich-

te, von einem Meer zu einem anderen zu gelangen – eine Verbindung vom Kaspischen Meer durch die Wolga und den Marinekanal zum Ladogasee; eine Verbindung Ostsee–Weisses Meer durch Verwendung eines Teils des Ladoga- und Onegasees mit 19 Schleusen, die von der Luftwaffe am 28. Juni 1941 angegriffen wurden. Diese Durchfahrt, die den Namen Stalinkanal trug, konnte bereits 1933 von kleinen Zerstörern und Unterseebooten befahren werden.

- 3 Die beiden Unterseeboote wurden von «Seawolf» und «Sealion» abgelöst, die dann endgültig im Dezember 1941 nach England zurückkehrten.
- 4 Die Russen hatten den Unterseebootabwehr-Geleitschutz, den ihnen die USA angeboten hatten, abgelehnt; die UdSSR stand damals nicht im Krieg mit Japan. Die beiden Länder hatten sogar am 13. April 1941 einen Neutralitätspakt unterzeichnet, der erst am 4. April 1945 aufgekündigt wurde.

XIV

- 1 Die Geleitzüge Island–Nordrussland wurden von Dezember 1941 bis Dezember 1942 mit PQ bezeichnet, während die Geleitzüge in der Gegenrichtung QP hießen.

Vom Dezember 1942 an änderte man die Bezeichnungen; für Island – Nordrussland wurde nun JW (angefangen von Nummer 51), für die Gegenrichtung RA (angefangen von Nummer 52) verwendet.

- 2 U 457 hatte den Amerikaner «Christopher Newport» (7'176 BRT), U 224 den Amerikaner «William Hooper» (7'177 BRT) versenkt.
- 3 U 703 hatte um 8.27 Uhr den Frachter «Empire Byron» (6'645 BRT) versenkt, U 88 um 10.15 Uhr den Amerikaner «Carlton» (5'127 BRT), U 456 um 14.31 Uhr den Amerikaner «Honomu» (6'977 BRT).
- 4 Die Sowjets glaubten lange Zeit, die «Tirpitz» sei wenigstens von einem der vom K 21 abgeschossenen Torpedos getroffen worden; das U-Boot erhielt für diese Aktion den Orden «Rote Flagge». Die Prüfung der Bordbücher, die Erklärungen des Kommandanten Topp und der Offiziere der «Tirpitz» sind überzeugend: Die «Tirpitz» wurde gar nicht getroffen. Die Sowjets haben das schliesslich zugegeben («Die Kampfflotte», Moskau 1965).
- 5 «Höchste Dringlichkeit – Der Kreuzerverband hat sich mit grösster Fahrt westwärts abzusetzen.»
«Dringend – wegen Bedrohung Überwasserschiffe muss Geleitzug sich zerstreuen und russische Häfen ansteuern.» «Höchste Dringlichkeit – meine Bot-

ANMERKUNGEN

- schaft vom 4. d., 9.23 Uhr – der Geleitzug muss aufgelöst werden.»
- 6 Die polnischen U-Boote waren in ihrem Kampf gegen die deutschen Schiffe sehr erfolgreich. «Sbik», «Wilk», «Rys», «Orsel», «Semp» nahmen an der Verteidigung Danzigs gegen die deutsche Flotte teil, insbesondere gegen die «Schleswig-Holstein»; «Semp» und «Rys» flüchteten im Jahre 1939 nach Stockholm, wo sie bis 1945 festgehalten wurden. «Wilk» gelang die Flucht in einen britischen Hafen, «Orsel» rettete sich in den neutralen Hafen Talinn (Reval); der erkrankte Kommandant wurde ins Hospital gebracht. Trotz einer gemeinsamen Intervention der russischen und deutschen Diplomaten, denen es gelungen war, die Estländer zur Internierung des Unterbootes zu veranlassen, beschloss Kapitänleutnant Grudzinski, der das Kommando der «Orsel» übernommen hatte, in der Nacht des 17. September ohne Seekarte, mit nur sechs Torpedos und ohne Munition zu fliehen; «Orsel» schlug sich durch, überwand zahlreiche Schwierigkeiten, durchfuhr die Meerenge und lief am 14. Oktober in Rosyth ein. «Orsel» weitere Laufbahn verlief ruhmvoll, bis sie Ende Mai im Skagerrak verlorenging.
- 7 Siehe Léonce Peillard: «Versenkt die ‚Tirpitz‘», Paul Neff Verlag.

XV

- 1 Ausser den Unterseebooten besaßen die Sowjets im Schwarzen Meer ein Schlachtschiff, 6 Kreuzer, 2 Geleitboote, 34 Motortorpedoboote, 15 Minenleger und viele Hilfsschiffe. Die grossen Unterwasserboote griffen nur selten ein.
- 2 Ende 1945 gab es in Europa allein nur mehr 95 sowjetische Unterseeboote, davon waren 60 Prozent einsatzfähig. Das war von den 218 Booten geblieben, die bei Beginn der Kampfhandlungen im Dienst gestanden hatten. Die Sowjets hatten bei 900 Feindfahrten mit 606 Angriffen, von denen 18 Prozent erfolgreich waren, 92 Boote verloren. Sie hatten 1'700 Minen gelegt, 108 namentlich festgestellte Schiffe mit 254.525 BRT und 29 kleine Kriegsschiffe (Minenleger, Patrouillenboote, Schlepper usw.) versenkt. Von den 78 Unterseebooten (4 Brigaden) im Fernen Osten wurden 14 nach Europa geschickt: 6 auf dem Seeweg, 8 per Eisenbahn. Der Stützpunkt im Pazifik hatte als Personal- und Materialdepot gedient. Während der Feindseligkeiten stellte die sowjetische Marine mehr als 400.000 Seesoldaten zum Kampf zu Lande ab.
- 3 Anfang 1943 trat Admiral Fricke an die Stelle Admiral Schusters.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- 4 Dieses Unterseeboot von 650/900 BRT wurde 1930 in Fiume gebaut, besass eine Geschwindigkeit von 19 Knoten über Wasser, 9 Knoten in Tauchfahrt. 1940 wurden in Galatz zwei andere rumänische Unterseeboote derselben Type, «Requinul» und «Marsuinul», auf Kiel gelegt, jedoch erst im April 1941 in Dienst gestellt.
- 5 Unterseeboot Type «Caproni», 36/45 t, Bewaffnung 2 Rohre 450 mm. Geschwindigkeit: 7,5 Knoten über Wasser, 7 Knoten in Tauchfahrt. Besatzung: 4 Mann.

XVI

- 1 Die U-Boote wurden zwischen April und September 1943 übergeben und erhielten die Bezeichnungen S 1 bis S 9. Sie standen noch im Übungsstadium, als es am 3. September zum Waffenstillstand zwischen Italien und den Alliierten kam. Keines dieser U-Boote nahm an einer Kriegsoperation teil.
- 2 Bericht vom Juli 1943.
- 3 Das war später RO 501.
- 4 U 511 hatte unter dem Kommando Steinhoffs zwischen Haiti und Jamaika am 27. August 1942 die «Rotterdam» (8'968 BRT) versenkt und am selben Tag die «Esso Aruba» beschädigt. Am 9. Januar 1943 (Kommandant Schneewind) versenkte es im Nordatlantik die «William Wilberforce» (5'000 BRT).
- 5 Einer Information des amerikanischen Geheimdienstes zufolge schoss eines seiner Flugzeuge die Maschine ab, in der sich Admiral Yamamoto befand.
- 6 Im Januar 1944 genehmigte Hitler den Plan zum Bau von 30 U-Booten Typ XX – grosse Transport-U-Boote mit 2800 Tonnen, 15/6 Knoten. Sie sollten nach Japan fahren und von dort 450 Tonnen Gummi (ausserhalb des Druckkörpers), 190 Tonnen Zinn (unter Deck) und 110 Tonnen verschiedene Waren im Inneren des U-Boots mitbringen. Keines dieser U-Boote wurde je gebaut.
- 7 Hedgehog (Igel): Zwei Dutzend Wasserbomben, die gleichzeitig in verschiedenen Tiefen in einem «Wasserquadrat» explodierten und daher starke Vernichtungswirkung besaßen. Sie wurden durch eine Art Werfer abgefeuert.
- 8 «U-Boot gehört, dieses versenkt.» Erst nach dem Krieg erfuhren die Amerikaner, dass sie im Atlantik ein japanisches Unterseeboot versenkt hatten.
- 9 Chandra Bose, 1883 in Tow Sripur (Bengalen) geboren, ein militanter natio-

ANMERKUNGEN

- nalistischer Politiker. Er war von 1929 bis 1931 Vorsitzender des allindischen Gewerkschaftskongresses und 1939 des Nationalen Indischen Kongresses. Deutsche und Japaner bedienten sich seines Patriotismus zur Errichtung einer freien Indischen Regierung im Oktober 1943 in Singapur. Er bildete auch eine «nationale indische Armee». Chandra Bose kam am 18.8. 1945 bei einem Flugzeugunglück auf Formosa ums Leben.
- 10 Im Indischen Ozean wurden von Januar bis Juni 1944 dreissig alliierte Schiffe mit 195.880 BRT durch japanische und deutsche Unterseeboote versenkt. U 510 vom Typ IX c vernichtete im März 1944 fünf Schiffe (34.188 BRT) und auf seinem Rückmarsch die «Dahomian» (5'277 BRT) in der Nähe des Kaps; U 510 wurde am 10. August 1944 in Saint Nazaire erbeutet und als französisches Unterseeboot «Commandant Bouan» benannt. Im Juni und Juli versenkte U 181 (Fregkpt. Freiwald) vom Typ IX d 2 drei Schiffe (19.457 BRT).
 - 11 8 japanische Unterseeboote, I 27 (Fukamura), I 10 (Tonosuka), I 37 (Otani), RO 110 (Ebato), RO 111 (Nakamura), I 26 (Kusaka) und I 165 (Shimizu), nahmen an diesen Operationen teil.
 - 12 «Core» und «Santee» versenkten zwischen dem 13. und 16. Juli 1943 vor den Azoren vier Unterseeboote.
 - 13 U 533 wurde am 16. Oktober vor Maskat von einem Flugzeug versenkt.
 - 14 Am 20. Januar «Fort Buckingham» (7'122 BRT), am 25. «Fort la Maune» (7'130 BRT), am 26. «Samuri» (7'219 BRT), «Surad» (5'427 BRT), «Olga E. Embiricos» (4'677 BRT), am 4. Februar «Ching Cheng» (7'176 BRT).
 - 15 U 129 wurde am 10. Mai 1945 in Lorient erbeutet und erhielt als französisches Unterseeboot den Namen «Commandant Blaison».
 - 16 U 188 wurde, zusammen mit zwei anderen U-Booten, am 20. August 1944 von der eigenen Besatzung versenkt.

XVII

- 1 Der Bold war ein Behälter mit chemischen Produkten, die im Wasser Bläschen entwickelten. Diese Bläschen bildeten einen Schirm zwischen dem U-Boot und den Asdicwellen. Das Gerät war so geschickt ausgeführt, dass der Durchmesser der Bläschen der Maximalaufnahme der Asdicfrequenz entsprach. Der Zerstörer warf seine Wasserbomben in die Zone, während das U-Boot gar nicht mehr dort war. Der «Bold» wurde im Allgemeinen durch ein Torpedorohr ausgestossen.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- 1 Der Kreuzer Typ «Birmingham» war in Wirklichkeit das Versorgungsschiff «Hecla»; der Zerstörer war die «Marne».
- 3 U 331 (Kommandant von Tiesenhausen) hatte am 25. November 1941 vor Gibraltar das Schlachtschiff «Barham» versenkt.

XVIII

- 1 Am 21. Dezember 1941 sicherte der erste Geleitträger «Audacity» den Geleitzug Gibraltar–Grossbritannien, HG 76, mit Erfolg, wurde aber dann selbst durch U 751 (Kptlt. Bigalk) versenkt.
- 2 *Chop line: change of operational control* – die Linie im Atlantik, an der die Geleitzüge von der amerikanischen in die britische Überwachung übergingen. Die *chop line* folgte zuerst dem 26. westlichen Meridian und wurde im März 1943 auf den 47. westlichen Meridian verlegt.
- 3 Diese Taktik wurde später verbessert; im Jahre 1944 genügten vier Stunden für die Vernichtung eines U-Bootes. Ein neues Asdic verringerte schliesslich die Zeit auf nur wenige Minuten, und es waren 12 Wasserbomben erforderlich, während vorher mehrere Dutzend nötig waren.
- 4 Eines dieser U-Boote, U 954, wurde am 19. Mai 1943 von einem Flugzeug der Staffel 120 im Nordatlantik versenkt. An Bord befand sich Leutnant zur See Peter Dönitz, ein Sohn des Admirals.
Ein zweiter Sohn des Admirals fiel im Frühjahr 1944 im Ärmelkanal an Bord eines durch die «Combattante» versenkten Schnellbootes.

XIX

- 1 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 2 Zwei Typen des Walter-U-Bootes wurden ausgearbeitet: Typ XVII mit 320/345 Tonnen, Dieselsingwindigkeit 8,5 Knoten, elektrische Tauchfahrt 5 Knoten, Waiterturbine 21 bis 25 Knoten, Aktionsradius 3'000 Meilen bei 8 Knoten, Torpedorohre: 2 vorn.
Typ XXVI mit 850/950 Tonnen, Dieselsingwindigkeit 11 Knoten, elektrische Tauchfahrt 10 Knoten, Fluchttauchfahrt 4,5 Knoten, Schnorchel 10 Knoten, Walter 25 Knoten, Aktionsradius 7'300 Seemeilen bei 10 Knoten, Torpedorohre: 4 vorn, 6 achtern.
Die Pläne des totalen U-Bootes wurden erst im Juni 1943 fertiggestellt. Im Juni 1944 wurde der Bau des Ozean-U-Bootes XXVI aufgegeben, da sein Brennstoffverbrauch zu hoch war. Kein Walter-U-Boot beteiligte sich am

ANMERKUNGEN

Krieg. Die Russen übernahmen nach dem Krieg das Prinzip für ihre Unterseeboote der Klasse «Q», hatten jedoch nur Schwierigkeiten damit, da es ihnen nicht gelang, diesen Motortyp einwandfrei zu meistern.

- 3 Der Typ XXI, genannt «elektrisches» U-Boot, hatte 1'600 Tonnen. Seine errechnete Tauchfähigkeit, mit Koeffizient 2,5, betrug 135 Meter. Es sollte 15 Knoten bei Überwasser-, 17 Knoten bei elektrischer Tauchfahrt erreichen, 6 Knoten bei Fluchttauchfahrt mit Schleichmotor (lautlos und sparsam), 7 Knoten mit Schnorchel. Sein dieselektrischer Aktionsradius betrug 15.500 Meilen bei 5 Knoten, seine Bewaffnung bestand aus 6 Torpedorohren vorn. Es führte 20 Torpedos mit.

Typ XXIII war kleiner, vorgesehen für Flachwasser-Unternehmungen an der britischen Nordsee- und der Mittelmeerküste. Es sollte sich im Prinzip durch die Eisenbahn befördern lassen, hatte ungefähr 250 Tonnen, 12 Knoten Geschwindigkeit bei elektrischer Tauchfahrt, 10 über Wasser (Diesel), 5 in Schleichfahrt, 10 mit Schnorchel.

Im zweiten Halbjahr 1944 wurden 98 U-Boote von Typ XXI und XXIII in Dienst gestellt, 83 in den ersten Monaten des Jahres 1945. Von Januar bis März waren es durchschnittlich 26 Boote im Monat. Im ganzen wurden 1944 bis 1945 123 U-Boote vom Typ XXI und 58 vom Typ XXIII hergestellt.

Bei der Führerkonferenz vom 18. März 1945 wurde mit Befriedigung festgestellt, dass die ersten Operationen der U-Boote Typ XXIII erfolgreich gewesen waren. «Nach erfolgtem Angriff haben die feindlichen Geleitboote, nach einer Flucht mit 9 Knoten und darauffolgender Fahrt mit Schleichmotor, die Fühlung verloren.»

Alle U-Boote XXI und XXIII kamen zu spät, um Einfluss auf den Krieg zu haben, und nur wenige Boote mit Schnorchel nahmen an den letzten Operationen teil.

- 4 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 5 U 338 wurde von Korvettenkapitän Manfred Kinzel befehligt. Im März 1943 hatte er drei Frachter des Geleitzugs SC 122 versenkt und vier andere beschädigt.
- 6 Im Februar 1944 wurde ein verbessertes Modell des «Foxyer» in Dienst gestellt, das von den Geleitfahrzeugen mit 20 Knoten nachgeschleppt werden konnte, und von da an waren die akustischen Torpedos weniger wirksam. Im Juni 1944 wurde ein akustischer Torpedo von Bord eines versenkten deutschen U-Bootes geborgen, und damit kannten die Engländer seine Geheimnisse.
- 7 Die Deutschen hatten seit September 1941 95 U-Boote ins Mittelmeer gesandt. Zwölf machten kehrt, fünf wurden auf dem Marsch nach Süden ver-

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

senkt; von den 78, die die Strasse von Gibraltar erreichten, wurden sechs versenkt, sechs schwer beschädigt und vier gaben den Versuch auf. Nur 62 durchquerten die Strasse und kamen ins Mittelmeer, wo sie alliierte Geleitzüge angriffen. Dessenungeachtet waren es nie mehr als 26, die in diesem Raum gleichzeitig operierten.

- 8 Verbindung der Geleitzüge OS (Grossbritannien-Freetown) und KMS, langsamer Geleitzug (Grossbritannien-Mittelmeer).
- 9 Wahrscheinlich UC 12 (Grossbritannien-Kariben), 22 Schiffe, und die vereinigten Geleitzüge OS 67 – KMS 41 (Grossbritannien-Freetown und Grossbritannien-Mittelmeer).
- 10 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».

XX

- 1 Das heutige Pula, jugoslawischer Hafen an der Westküste von Istrien.
- 2 Weder in den Dokumenten der Alliierten noch in den Listen Jürgen Rohwers konnten Aufzeichnungen darüber gefunden werden.
- 3 «Ausführet Operation ‚Husky‘!»
- 4 «Grosse Risiken sollen und müssen eingegangen werden!»
- 5 Die «Bronzo» wurde an Frankreich übergeben, 1944 neu ausgerüstet und fuhr dann unter dem Namen «Narval».
- 6 Von Schlippenbach übernahm das Kommando eines anderen U-Boots; als er, durch die Sonne geblendet, ein feindliches Schiff torpedierte, stellte er beim Auftauchen fest, dass er irrtümlich ein Lazarettsschiff angegriffen hatte und sandte sofort einen englischen Funkspruch, in dem er die Position des Lazarettsschiffs angab. Er erfuhr niemals, was aus dem Schiff geworden war.
- 7 Der amerikanische Zerstörer «Menges» war beschädigt worden.
- 8 Es handelte sich um den Geleitzug HA 43 (Tarent–Augusta). Er wurde von italienischen Booten begleitet, die das U-Boot bis zum Eintreffen von drei englischen Zerstörern zwangen, getaucht zu bleiben.
- 9 Das erste Schiff wurde anscheinend weder versenkt noch auch nur beschädigt. Man findet, ausser im Bordtagebuch eines Besatzungsmitglieds, in keinem Dokument eine Aufzeichnung darüber. Dagegen wurde an jenem 19. Mai am selben Ort die «Fort Missanabie» (7'000 BRT), wahrscheinlich das *Liberty Ship*, versenkt und dem U 453 zugeschrieben.
- 10 Die Geschichte von U 230 ist in dem Buch von Herbert Werner, «Die eisernen Särge» (Hoffmann und Campe), geschildert.

ANMERKUNGEN

- 11 Albrecht Brandi hatte U 617 und U 380 befehligt. Er erhielt das Ritterkreuz mit Eichenlaub.
- 12 Die Taschen-U-Boote wurden von den Deutschen am 21. April 1944 vor Anzio ohne den geringsten Erfolg eingesetzt. Sie waren mit der Eisenbahn hingebracht worden.

XXI

- 1 Bericht des Kommandanten Querville.
- 2 Oberleutnant Munthe Kaas, der in Norwegen an Land ging, nahm an der Aktion gegen die «Tirpitz» teil, indem er die Engländer über die Bewegungen des Schlachtschiffs benachrichtigte. Er war der Sohn des schwedischen Schriftstellers und Arztes Axel Munthe.
- 3 «Casabianca» von Kommandant L'Herminier (Verlag France-Empire).
- 4 Oberleutnant zur See Henri Bellet, stellvertretender Offizier.
- 5 Der alte Eisenbahnzug «Paris–Lyon–Méditerranée» (PLM) hielt an jeder Station, um Passagiere abzusetzen, andere aufzunehmen.
- 6 Die «Casabianca» hatte sich, damals unter dem Kommando von Korvettenkapitän Sacaze, zu Beginn des Krieges in Norwegen, im Skagerrak und im Atlantik ausgezeichnet. Sie war im Armeetagesbefehl erwähnt worden. Nach L'Herminier übernahm sein Stellvertreter, Kapitänleutnant Bellet, das Kommando über die «Casabianca». «Er wurde von der Besatzung verehrt und geliebt, hatte die Flucht aus Toulon vorbereitet, die Landung von Agenten und Munition organisiert, besass hervorragende Sachkenntnis und Erfahrung im Mittelmeerkrieg; ich war sicher, dass das Boot unter seinem Befehl grossartige Erfolge erzielen würde. Ich wurde nicht enttäuscht», schreibt Kommandant L'Herminier über Bellet.

XXII

- 1 A entsprach 80 Meter Tiefe. 2A+60 waren also 220 Meter.
- 2 Bei Tauchfahrt in weniger als 20 Meter Tiefe konnte man Sendungen auf sehr langen Wellen empfangen.
- 3 Sie stieg im Juni bei der alliierten Landung wieder auf 65 Boote von insgesamt 424, die im Dienst standen.
- 4 In diesen Statistiken sind auch die in der Ostsee durch Minen, Zusammenstösse und Unfälle versenkten U-Boote enthalten. Die vielen Unfälle beweisen

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- sen, mit welcher Härte und mit welch hohen Ansprüchen die Versuchsfahrten und die Ausbildung der Besatzungen durchgeführt wurden.
- 5 Es hatte im Mai 1943 mehrere englische Schiffe, die «West Maximus» (6'000 BRT) und die «Harperly» (5'000 BRT), versenkt.
 - 6 U 505 ist jetzt im Innenhof eines Museums in Chikago ausgestellt.
 - 7 Die Anfangsbuchstaben von «*Chief of Staff to the Supreme Allied Commander*».
 - 8 Danzig und Gdingen fielen Ende März 1945 in die Hände der Russen.
 - 9 Einschliesslich Südatlantik, Mittelmeer und Pazifik. Die erste Ziffer gibt den Schiffsraum, die zweite (...) die Zahl der entsprechenden Schiffe an.
 - 10 Die Zahlen beinhalten alle auf sämtlichen Meeren vernichteten U-Boote. Etwa zwölf wurden von ihren Besatzungen in Toulon, Bordeaux und Lorient versenkt.
 - 11 14 gehörten der *Royal Canadian Navy* an.
 - 12 Die Engländer erfuhren nach dem Krieg, dass zwischen September 1944 und Mai 1945 sich täglich nur etwa 30 Unterseeboote in ihren Gewässern aufgehalten hatten. Die Berichte hatten von 216 Booten gesprochen, die in diesem Zeitraum gesichtet wurden; in Wirklichkeit waren es nur 88.
 - 13 Neben dem *Hedgehog* war der *Squid* eine Art Mörser zum Abschuss von Wurfkörpern vom Vorderschiff. *Hedgehog* und *Squid* wurden vor allem bei der letzten Annäherung ans Ziel verwendet, wenn das Asdic unbrauchbar wurde. Die Engländer setzten den *Squid* am 31. Juli 1944 zum erstenmal mit Erfolg ein, als U 333 (Kptlt. Hans Fiedler) durch Captain F.J. Walker vor den Scilly-Inseln versenkt wurde.
Am 6. August 1944 versenkte die Fregatte «Loch Killin» im Golf von Biskaya mit einem *Squid* U 736.
 - 14 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
 - 15 Die Gesamtverluste betragen: im Januar 14, im Februar 22, im März 32, im April 55 U-Boote.
 - 16 Dieses U-Boot, das später unter dem Befehl von Oberleutnant zur See Götz Roth stand, wurde am 24. Juni 1945 an die Alliierten ausgeliefert.
 - 17 Die meisten dieser Verluste erfolgten, mit Ausnahme der von U-Booten verursachten, durch Minen.
 - 18 Von diesen 151 U-Booten wurden 38 bei Bombenangriffen in Häfen vernichtet.
 - 19 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».

ANMERKUNGEN

- 20 Ein U-Boot des gleichen Typs, U 2326 (Kptlt. K. Jobst), das den Engländern ausgeliefert wurde, erhielt Frankreich zuerst leihweise, dann als Geschenk. Es sank unter dem Kommando von Kapitänleutnant Avon am 6. Dezember 1946 mit Mann und Maus vor Toulon.
Ein anderes U-Boot, U 2518 (Typ XXI), das gleichfalls den Franzosen übergeben wurde, erhielt den neuen Namen «Roland-Morillot».
- 21 Schnee hatte nacheinander U 60 und U 201 befehligt. Er hatte 17 versenkte Schiffe mit 77.030 BRT und drei beschädigte mit 28.821 BRT auf seinem Konto. U 2511 war das erste U-Boot des Typs XXI, das im Dienst stand.
- 22 Karl Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage».
- 23 21 U-Boote vom Typ XXIII und 10 vom Typ XXI kamen an die Alliierten, teils wurden sie auf Befehl von Dönitz übergeben, teils befanden sie sich in den Häfen.

XXIII

- 1 I 26 versenkte Ende Januar 1942 den amerikanischen Kreuzer «Juneau» und wurde selbst am 28. Oktober 1944 ostwärts der Insel Leyte vernichtet.
- 2 Man weiss nicht, ob es ein Torpedo von 115 oder einer aus dem von 119 abgeschossenen Fächer war, der die «North Carolina» traf.
- 3 Hafen an der Nordspitze von Neubritannien (Bismarck-Archipel), am 23. Januar 1942 von den Japanern besetzt, die dort eine starke See-Luftwaffen-Basis errichteten.
- 4 RO 44 wurde am 16. Juni 1944 vor Eniwetok durch einen amerikanischen Zerstörer, die «Burden R. Hastings», versenkt; der Kommandant Hashimoto war Anfang Mai durch einen anderen Offizier, Kommandant Uesugi, ersetzt worden.
- 5 RO 112 (Kommandant Yuchi) wurde am 11. Februar 1945 nördlich von Luzon durch die «Batfish» versenkt. Die «England» allein versenkte zwischen dem 19. und 31. Mai 1944 im gleichen Gebiet RO 106 (Kommandant Uda), RO 104 (Kommandant Izubuchi), RO 116 (Kommandant Okabe), RO 108 (Kommandant Obari) und RO 105 (Kommandant Inoue).
- 6 Ohne Rückfahrkarte.
- 7 Oder auch: «den Himmel erschüttern».
- 8 Die Amerikaner fanden im März 1945 in den Höhlen der Keramos-Inseln südlich von Okinawa, ungefähr 300 solche Torpedos.
- 9 I 56 (Kommandant Shoda) wurde am 18. April 1945 durch eine Gruppe ame-

rikanischer Zerstörer auf 26° 42' Nord, 130° 38' Ost versenkt.

- 10 I 48 (Kommandant Toyama) wurde von «Conklin», «Corbesier» und «Raby» auf 9° 45' Nord, 138° 20' Ost versenkt.

XXIV

- 1 Die «Wahoo» war nicht das einzige amerikanische Unterseeboot, das in das Japanische Meer einzudringen vermochte. Zur selben Zeit versenkten die «Plunger» (Kkpt. Bass) und die «Sawfish» (Kkpt. E.T. Sands) in diesem Binnenmeer mehrere Schiffe.

- 2 Die «Tullibee» hatte zwischen dem 22. August 1943 und dem 31. Januar 1944 unter dem Kommando von C.F. Brindupke drei japanische Schiffe mit 10.579 BRT versenkt.

- 3 «NPM V W3TU – K ... NPM V W3TU – K ... Radio Pearl von Archerfish, ich habe dringende Nachricht für Sie... Radio Pearl von Archerfish, ich habe dringende Nachricht für Sie.»

Radio Pearl antwortet sofort durch Signal: «Sprechen Sie, ich höre Sie.»

«Von Archerfish an ComSubPac und alle Unterseeboote im Abschnitt Japan stop Verfolge grossen Flugzeugträger und vier Zerstörer stop Position Br. 3230 N L. 1374 O, mittlerer Kurs 240, Geschwindigkeit 20 Knoten, Ende.»

- 4 «Dringend. Für ComSubPac und alle Unterseeboote im Abschnitt stop Ziel fährt Kurs 275 Geschwindigkeit 20 Knoten stop Ich nähere mich seiner Backbordseite stop Rechne Schussposition nicht vor Morgengrauen zu erreichen stop Setze Jagd fort, Ende.»

Die unmittelbare Antwort: «Archerfish von ComSubPac stop Bleiben Sie ihm auf den Fersen Joe stop Alle Unterseeboote der Gruppe eilen Ihnen zu Hilfe.»

- 5 Enright glaubte einen Flugzeugträger von 29.000 Tonnen der Klasse Hayataka versenkt zu haben.

- 6 RO 41 (Kommandant Honda) wurde am 23. März durch die «Hoggard», I 8 (Kommandant Shinohara) wurde am 23. März durch die Zerstörer «Morison» und «Stochton» versenkt. I 56 (Kommandant Shoda) wurde am 18. April durch eine Gruppe von Geleitfahrzeugen versenkt, RO 46 (Kommandant Kimura) am selben Tag durch die «Sea Owl». I 44 (Kommandant Masuzawa) wurde am 29. April durch die Flugzeuge der «Tulagi» versenkt. Die Fahrt von I 47 war kurz; es wurde angegriffen, beschädigt und kehrte zu seiner Basis zurück.

ANMERKUNGEN

7 I 400 und I 401 wurden im Jahre 1946 als Kriegsbeute in die Vereinigten Staaten gebracht. I 402 wurde nach Einstellung der Kampfhandlungen in ein Brennstoffversorgungsboot für die anderen Unterseeboote verwandelt.

LITERATURNACHWEIS

Der Literaturnachweis notiert die wichtigsten Werke in der vom Autor benutzten Fassung

Originalwerke

Antier Jean-Jacques, *Histoire mondiale du sous-marin*, Robert Laffont, Paris
Auphan und Mordal Jacques, *La Marine française dans la Seconde Guerre mondiale*, France-Empire, Paris

Cabanier Georges, *Croisières périlleuses*, Presses de la Cité, Paris

Dönitz Karl, *Zehn Jahre und zwanzig Tage*, Athenäum-Verlag, Bonn
Dönitz Karl, *Mein wechselvolles Leben*, Musterschmidt-Verlag, Göttingen,
Zürich, Berlin und Frankfurt

Frank Wolfgang, *Der Stier von Scapa Flow*, Gerhard Stalling Verlag,
Oldenburg und Hamburg

Guierre Maurice, *Aux postes de plongée*, Gallimard, Paris

Herlin Hans, *Verdammt Atlantik*, Nannen-Verlag, Hamburg
Huan Claude, *L'Énigme des sous-marins soviétiques*, France-Empire, Paris

Korganoff Alexandre, *Le Mystère de Scapa Flow*, Arthaud, Grenoble
Kuenne Robert E., *The attack submarine. A study in strategy*, Yale University
Press, New Haven and London

La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, Ufficio storico della
Marina militare

Le Masson Henri, *Bâtiments de guerre d'aujourd'hui*, Editions maritimes et
d'outre-mer

Le Masson Henri, *Du ‚Nautilus‘ (1800) au ‚Redoutable‘*, Presses de la Cité,
Paris

L'Herminier, *Casabianca*, France-Empire, Paris

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- Mordal Jacques, *Histoires de la flotte française de combat*, Publédit Morison
Samuel Eliot, *The two Ocean war*, An Atlantic Monthly Press Book
- Newcomb Richard F., *Abandon ship!*, Holt, Rinehart and Winston, New York
- Rohwer Jürgen, *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1943*,
J.F. Lehmanns Verlag, München
- Roscoe Theodore, *United States submarine operations in World War II*, United
States naval Institute, Annapolis, Maryland
- Roscoe Theodore, *United States destroyer operations in World War II*, United
States naval Institute, Annapolis, Maryland
- Roskill S.W., *The war at sea*, Her Majesty's stationery Office, London
- Sacaze, *Le 'Casablanca' avant U Herminier*, France-Empire, Paris
- United States submarine losses – World War II*, Naval History division Office
of the Chief of naval operations, Washington
- Warren C.E.T. und Benson James, *Will not we fear*, George G. Harrap & Co.
Ltd., London
- Warren C.E.T. und Benson James, *Above us the waves*, George G. Harrap &
Co. Ltd., London
- Werner Herbert A., *Iron Coffins*, Holt, Rinehart and Winston, New York
- Die französischen Marinezeitschriften «La Revue maritime», «Neptunia» und
«Marine»

Übersetzungen

- Aiman Karl, *Les Loups gris dans la mer bleue*, Presses de la Cité, Paris
- Ash Bernard, *La Fin de deux géants*, Presses de la Cité, Paris
- Beach Edward L., *Submarines, corsaires du Pacifique, 1942-1945*,
Presses Pocket
- Bekker Cajus, *La guerre dans la Baltique, 1944-45*, Presses de la Cité, Paris
- Churchill Winston, *Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale*, La Palatine,
Genève
- Dönitz Karl, *Dix ans et vingt jours*, Plon, Paris
- Dönitz Karl, *Ma vie mouvementée*, Julliard, Paris

LITERATURNACHWEIS

- Frank Wolfgang, *U-Boote contre les marines alliées*, Arthaud, Grenoble
- Hashimoto Mochitsura, *Les sous-marins du Soleil levant*, Presses de la Cité, Paris
- Ioura Shôjito, *La flotte des sous-marins*
- Itakura Hidenobu, *Histoire de la guerre du Pacifique*, Shuppan-Kyô-dô-sha, Tokio
- Lord Walter, *Pearl Harbor*, Robert Laffont, Paris
- Mars Alastair, *Mon sous-marin l'«Unbroken»*, J'ai lu, Paris
- Nomura Naokouni, *Le sort du sous-marin U-511*
- Pratt Fletcher, *Front de mer – Pacifique 1941-1942*, Editions transatlantiques
- Puleston W.D., *La «sea power» dans la Seconde Guerre mondiale*, Payot, Paris
- Raeder Erich, *Ma vie*, France-Empire, Paris
- Roskill S.W., *La Flotte britannique en guerre 1939-43*, Presses de la Cité, Paris
- Schaeffer Heinz, *U 977, l'odyssée d'un sous-marin allemand*, J'ai lu, Paris

DANK DES AUTORS

Unter den vielen, die mir bei der Arbeit an diesem Werk behilflich waren, indem sie mir in nicht veröffentlichte Dokumente Einblick gaben, Aktenmaterial und marinetechnische oder historische Arbeiten zur Verfügung stellten, möchte ich besonders erwähnen: Fregattenkapitän Claude Huan, Kapitän zur See Claude Piéri, Captain Roskill, Grossadmiral Karl Dönitz, meinen Bruder Ingenieur Jean Peillard, die Historische Abteilung der französischen Marine, the Admiralty Historical Section, London, dem Controller of Her Majesty's Stationery Office, the Submarine Library and Museum (US Submarine Base, New London, USA).

Zu besonderem Dank bin ich Professor Ryuji Nagatzuka verpflichtet, der meine japanische Korrespondenz besorgte und darüber hinaus eine Reihe von japanischen Werken für mich übersetzte.

BILDNACHWEIS

Photo APN: *19, 20, 21, 22*

Archiv Karl Dönitz: *4*

Photo Musée de la Marine, Paris: *3, 5*

Photo U.S. Navy: *2, 7, 23, 24*

Archiv Leonce Peillard: *1, 6, 12, 17, 18*

Photo The Submarine library and Museum: *8, 9, 10, 11*

Photo Imperial War Museum: *13, 14, 13, 16*

NAMENREGISTER

- Abel 290
Abele 185 f.
Abrasimo w 217 f., 222
Achilles 195
Afanasew 222 ff.
Alexander 250
Alexejew 259
Anconi 274 f.
Andronow 224
Arendt 268
Arillo 338
Auvry 36
Avgustinowitsch 234
- Barry 27, 250
Barsch 372
Bartels 286
Bartke 371
Bauer 195
Beach 11 f., 161 f., 171, 399
Beauffre 295
Becker 369
Bellet 355
Belot 65 f.
Benson 27
Béthouart 70
Biandii 111 ff.
Bickford 52
Binger-Wahlen 267
Blet 64
Bogdanow 215
Boisson 101
Boltunow 255 ff., 266
- Bontier 152
Borcherdt 197
Borghese 111
Bose 318
Botscharow 227
Brandi 348
Bratischko 235
Braun 220
Brewster 248
Brind 200
Brindupke 400
Brinkmann 262, 268 f.
Brockman 187
Brown 188
Buhse 370
Burnett 306
Butler 63
- Cabanier 69 f.
Cameron 251
Campioni 107
Carls 231
Chomiakow 230, 234
Churchill 65, 94, 115 f., 142,
194 ff., 239 ff., 245 ff., 303, 310
Clark General 293 f.
Clark Leutnant 59
Clausen 195
Clavières 303
Coe 397
Cooke 110
Courtney 293 f.
Cunningham 101 ff., 119, 339, 367

- Darlan 65
 David 302
 Deckert 342
 Deragon 164 f.
 Dewiatko 255
 Diakow 222
 Dietl 230
 Dobratz 371
 Dommes 377
 Dönitz 13 ff., 32 ff., 48 f., 53,
 70 ff., 109, 116 ff., 139 f., 162,
 191 ff., 201 ff., 226 ff., 240, 244,
 268, 272, 278 ff., 286 ff.,
 297 ff., 303 ff., 305 ff., 312 ff.,
 359 ff., 369 ff., 417 ff.
 Dresky 36
 Drosdow 227
 Dudley Pound 70, 303
 Durand de La Penna 111 ff.
- Eberbach 348
 Eck 331
 Edward-Collins 55
 Egipko 218 f.
 Egorow 222
 Elesiejew 255
 Elliot Buckmaster 177
 Emmermann 305
 Emsmann 42
 Endo 282
 Endraß 24, 43 ff., 83
 Enright 402 ff.
 Evans 325
 Ewerth 286
- Falke 371
 Fawkes 256
 Fenski 342 ff.
 Ferrall 150
 Fisanowitsch 235 ff.
- Fleige 264 ff.
 Fleische 263
 Fletcher 380
 Forbes 56
 Frank 34 f.
 Fraser 409
 Frauenheim 83
 Freiwald 290
 Friessner 226
 Fukuda 282
 Fukutome 122, 136, 173 f.
 Futer 59 ff.
- Gadschew 230, 234 ff.
 Gaito 274
 le Gall 301
 Gallery 361
 Gaude 264
 de Gaulle 101 ff.
 Gebauer 370
 Ghormley 379
 Gilmore 184
 Giraud 294 ff., 358
 Gladilin 224
 Glattes 38
 Godt 17 ff., 63, 80 f., 279
 Goebbels 36, 77
 Goldberg 222, 227
 Golowanow 256
 Golowko 231 f.
 Göring 83, 87 f., 201, 320
 Grafen 268
 Gran 338
 Gratschew 219
 Graziani 209
 Greb 347
 Greim 226
 Greschilow 258 ff.
 Grischenko 220, 224
 Groix 66 ff.

NAMENREGISTER

- | | |
|--|--------------------------------------|
| Gross 152 | 88, 94, 109, 191 ff., 204 ff., 217, |
| Grossi 274 | 226 ff., 239 f., 268 ff., 278 ff., |
| Guggenberger 109, 338 | 303 ff., 319 ff., 360, 365 f., 372, |
| Guierre 124 | 376, 418 |
| Guillot 351 | Holmes 293 |
| Guimont 102 f. | Horton 26 f., 53, 65 f., 305, 419 |
| Gusarow 234 | Hosogaya 183 ff. |
| | Howes 196 |
| | Hudspeth 251 f. |
| Hackländer 239 | Hunter 151 |
| Hamblen 293 | Hurt 153 ff. |
| Hamilton 241 ff. | Hutchinson 55 |
| Hanabusa 125, 132 | |
| Harada 137 | Iannucci 274 |
| Harcourt 340 | Ibbeken 305 |
| Harpe 290 | Inagaki 129 ff. |
| Harlinghausen 88 | Ioura 123 ff., 131, 173 ff., 184 f., |
| Hartenstein 195, 206 ff. | 285 |
| Hartmann 316 ff. | Ishikawa 392 |
| Hashimoto 125 ff., 132 f., 138, 184, | Ismay 115 |
| 385 ff., 405 f., 411 ff. | Israelowitsch 260 |
| Hauber 365 | Iwanzow 225 |
| Hechler 365 | |
| Heichette 353 | Jarosche witsch 224 |
| Hein 369 | Jebsen 338 |
| Heinrich 347 | Jefferis 115 |
| Helswig 67 f. | Jenisch 83 |
| Henderson 62 | Jenssen 361 |
| Hennig 42 | Jeremenko 227 |
| Henning Fritz 340 | Jewell 293 ff. |
| Henning Helmut 286 | Jodl 88, 375 |
| Henty-Creer 251 | Johansen 284 |
| L'Herminier 352 ff. | Josselianij 259 ff. |
| Herwatz 370 | Jukes 183 |
| Hesse 286 | Junakow 222 |
| Hesser 98 | Jupp 250 |
| Heye 264 | Just 372 |
| Heyse 198 | |
| Hezlet 410 | Kabanow 225 |
| Hirowo 130 | Kabo 220, 224 |
| Hitler 13 ff., 23, 33 ff., 73 ff., 83, | |

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- Kalinin 215
 Kalitaew 219
 Kals 298
 Kalypin 258
 Kamimoto 390
 Karbowski 258 ff.
 Karl 198
 Karnicki 335
 Karpf 308
 Katachescu 263
 Kautskij 237
 Keeter 168
 Keitel 83, 280
 Kelbling 342
 Keller 370
 Kiesritzky 262
 Kinashi 285
 King 303, 379
 Kirkpatrick 184
 Kiron 250
 Kleist 259
 Kliuschkin 227
 Klossmann 262
 Klusmeier 373
 Knorr 83
 Knox 95
 Koenenkamp 340
 Koitschka 347
 Kolenko 226
 Kolyschin 230, 237
 Komarow 234
 Kondo 137, 380
 Konowalow 229
 Koorigama 134, 173
 Kosiolskowsky 336
 Kostilew 224
 Kostromitschew 218
 Kotelnikow 234
 Kraut 301
 Krestowski 259 ff.
 Krempl 372
 Kretschmer 24, 78, 83, 93, 99
 Kuhnke 319
 Kulbakin 219
 Kummetz 72, 226, 306
 Kurnikow 221, 225 ff.
 Kusmin 225
 Kusnezow 214, 234
 Kutschesenko 235
 Kutschorenko 237
 Kuykendall 400 f.
 Lacroix 102
 Lancelot 104 f.
 Landrieu 102 ff.
 Landt-Hagen 268
 Lange 361
 Langfeld 309
 Lapierre 102
 Laroze 301
 Larsen 248
 Lauterbach-Emden 363
 Layton 55
 Lee 285
 Lefèvre 302
 Lehmann-Willenbrock 319
 Lemnisten 293
 Lemp 36 f.
 Lent 152
 Lerchen 197
 Lewtschenko 257
 Liebe 83, 98
 Lindenberg 224
 Linton 335
 Lionnais 353
 Lisin 220 ff.
 Lockwood 162, 398
 Lonsdale 56 ff.
 Looks 360
 Lorenzini 278, 288

NAMENREGISTER

Lüdden 287 ff.	Minokuwada 124
Lührs 342 ff.	Mirbach 300
Lunin 234 ff.	Miwa 272
Lüth 83	Mochitsuka 122
Lütjens 96	Mochot 222
	Model 226
Machen 372	Molson 310
Magennis 409	Momot 224
Makeig-Jones 39	Monechi 338
Maksimow 230	Moore 188, 380
Malantschenko 224	Moralès 214
Malyschew 233	Moreau 66 ff.
Manschokow 227	Morison 382
Manseck 316	Morosow 230
Manstein 257	Morstein 365
Marinesco 224	Morton 167 ff., 398
Marino 111 ff.	Müller-Bethke 371
Marceglia 111 ff.	Müller-Stöckheim 195
Martelotta 111 ff.	Munson 380
Martin 30	Munthe 350
Marzin 104	Murray 63
Massmann 340	Mussolini 207
Mast 294	Mylnikow 224
Matiasewitsch 224	
Matuschka 364 f.	Nagumo 127 ff., 175 f.
Matz 93	Nakoaka 135
Mayer 251	Napoleon 76
McWay 415	Nimitz 183, 395
Mehrens 62 f.	Nishiuchi 381
Meisel 279	Noble 305
Mercer 164	Nomura 279 ff.
Merten 305	Norida 283 f.
Merts 66	Norris 64
Metzler 98 f.	Nowikow 217
Meyer 365	Nygardsvold 54
Miers 118	
Mikawa 380 ff.	Oakley 250
Mille 301	Oehm 19, 42, 76, 83
Millican 181	Oesten 98, 363
Mills 56	Offermann 372

- Ohlenburg 269
 O'kane 167 ff.
 Oktiabrskij 255, 259, 266
 Orel 227
 Oshima 279 ff.
 Ossipow 222 ff.
- Panow 258
 Paris 30
 Parona 89
 Paulsen 110
 Paumier 302
 Perrini 338
 Petersen 264 ff., 365
 Petrow General 266
 Petrow 219
 Pfaffinger 318
 Philip 252
 Phillips 137 f.
 Pich 285
 Piening 299
 Pierce 181
 Place 251
 Poljakow 256
 Popow 217
 Portal 303
 Potapow 216, 234
 Premauer 371
 Pridham-Wippell 110
 Prien 24, 41 ff., 72, 83, 93
- Quäst-Faslem 299 ff.
 Querville 349 ff.
- Raabe 370
 Raborn 151
 Rademacher 365
 Radun 216
 Raeder 37 f., 42 f., 73 ff., 83 ff., 110,
 203, 264, 306, 418
- Raikes 26
 Reynolds 58
 Ribbentrop 16, 279 f.
 Riccardi 264
 Rigoli 338
 Rinck 370
 Rogowsky 371
 Roithberg 371
 Rollmann 197
 Romanowski 336
 Rommel 118
 Roosevelt 196, 240 f., 303
 Roscoe 148 f., 156 f., 167, 184, 396
 Rosenbaum 264, 268
 Rosenberg-Gruszczynski 309
 Rosenstiel 195
 Rösing 63, 89, 319
 Roskill 33, 49, 56, 105, 115, 211,
 286, 304, 307 ff., 316, 329, 366,
 372
 Rostscheswenskij 271
 Rousselot 70
 Roy 301
 Ruskirk 155
- Saalwächter 96
 Sacaze 66 ff.
 Saccardo 305
 Sacharow 262
 Saho 134
 Saigo 280
 Sakamaki 126 ff.
 Sakamoto 384
 Sarra 351
 Sasaki 125, 143
 Saussine 106
 Sawin 258
 Schabanow 220
 Schacht 207
 Schaeffer 22

NAMENREGISTER

Schäfer 202, 285	Sobe 305
Schdanow 217 ff., 256	Sohler 319
Schedrin 235 ff.	Solowjew 258, 262
Schepke 24, 83, 93	Sommerville 107, 285
Schergat 111 ff.	Sonokawa 138
Schewe 98	Soreda 218
Schlippenbach 336 ff.	Spahr 45
Schlumberger 352	Speer 199, 323, 418
Schmidt Karl 62	Stalin 214, 241, 245
Schmidt von 202	Starikow 237
Schmidt Werner 226	Stark 95
Schmidt-Weichert 264	Stesenko 221
Schmundt 231	Sturges 142
Schnee 374	Sudschita 280
Schneewind 280	Suhren Gert 374
Schniewind 241 ff.	Suhren Reinhart 195
Schöler 264	Suschkin 235 ff.
Schonder 286	Syfret 142
Schöttau 372	
Schuhart 39	Tagami 234
Schultze 83	Tanabe 177
Schulz 98, 319	Techel 15
Schürer 15	Tei 274
Schuster 263	Tenno 387 ff., 401, 407, 411, 415
Schütze 98	Thater 348
Schwarting 371	Theobald 182 ff.
Schwartzkopf 211	Thomsen 365
Schweichei 298	Tillesen 263
Seehausen 290	Tillessen 363
Shane 152	Tiesenhausen 110, 338
Sharp 207	Todaro 92
Shean 409	Todt 80
Shoji 292	Togo 123
Short 284	Tolbuchin 261 f.
Sidorenko 227	Tomogana 292
Siemon 371	Tomonoga 175
Sladen 334	Topp Kpt. z. S. Karl 241 ff.
Slessor 200, 315	Topp Kptlt. 96
Smart 250, 409	Tovey 241
Smuts 143	Trawkin 222 ff.

GESCHICHTE DES U-BOOT-KRIEGES 1939-1945

- Tributz 219 f., 227
Tripolskij 220, 235
Trofimow 236, 261
Trojer 210
Tschirch 225
Tschursin 262
Turajew 224
Tusow 219
- Uchino 283
Uno 284
- Verdavaine 301
Véron 303
Vogelsang 211
Vogue 150 f.
- Wahlen 264
Walker 312, 318, 329 f., 360, 366
Walter 203, 323
Warder 151, 157 ff.
Warren 27
Watanabe 131 ff., 173
Wehrkamp 370
Wellner 36, 41
Wemyss 329
Wendt 371
Wenneker 272
- Werchowskij 227
Werkowskij 225
Wessels 45
Westmacott 410
Wichmann 236
Wiese 347
Wilhelmi. 14
Willamowitz-Möllendorf 201 f.,
207
Winogradow 230
Wischnewskis 222 ff.
Wladimirskij 266
Wohlfahrt 83, 97
Woigt 371
Wolchow 221
Wolfbauer 316
Wolfram 371
Wright 293 ff.
Wunderlich 234
Würdemann 207
Wysk 371
- Yamada 185
Yamamoto 127, 184, 281
Yamato 122
Yoshitomi 136
- Zapp 319