



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

### **Die Kommandierung**

Der Krieg hatte kaum begonnen, als für so manchen damaligen U-Bootfahrer die Stunde schlug, sein Boot zu verlassen, auf welchem er immerhin 2-3 Jahre gefahren war. All die Betroffenen erhielten damals wohl den gleichen Marschbefehl, nämlich zur U-Flottille Wegener" - später 7.U-Flottille - nach Kiel. Das war zu Beginn des Monats September 1939. Um was es ging, beschäftigte jeden doch wohl sehr - lange jedoch dauerte diese Ungewißheit nicht.

### **Die Besatzung**

Wir alle bildeten eine neue U-Bootsbesatzung für ein in Kiel auf der Germania-Werft fertiggestelltes Boot. Es handelte sich um den U-Bootneubau "Batiray", ursprünglich vorgesehen, für die Türkei. Im Jahre vorher gab es bereits ein Vorgängerboot, die "Saldiray", welches noch an die Türkei abgeliefert wurde. Für diesen zweiten Neubau jedoch, verfügte die Seekriegsleitung, daß er damals unserer noch kleinen U-Bootswaffe einverleibt wurde. Unsere Besatzungsstärke belief sich auf 41 Mannschaften, 4 Offiziere und 1 Oberassistentenarzt.

Unser Kommandant war der damalige KptLt. Hans Cohaut. Der LI war KptLt.-Ing. Teichmann, in späteren Kriegsjahren technischer Ausbildungsleiter der AGRU-Front. I WO war Olt.z.S. Staats, II WO Lt.z.S. Baberg, III WO Lt.z.S. der Reserve Robi Metz. Unser Oberassistentenarzt war Dr. Helmut Richter aus Villach/Kärnten.

Es war wohl die Absicht des U-Boot-Personalbüros, daß sich für diese Besatzung in der Hauptsache schon erfahrene U-Bootsleute zusammenfanden. Ich war damals bereits 2 Jahre - zuletzt als Ob.Msch.Mt. auf den Booten "U 2" und "U 7" bei der Unterseeboots-Schulflottille in Neustadt/Holstein - gefahren. So kamen die meisten Kameraden von den Booten der Kieler Flottilien Weddigen, Lohs, Emsmann, aber auch welche von der Nordsee.

Wie sich später bewahrheitete, so waren wir, wenn man es so nennen will, eine gute Crew. Die war auch erforderlich, denn auf diesem Boot war vieles anders und was auf uns zukam, konnte keiner erahnen.

### **Die Indienststellung**

Bereits am 20. September 1939 stellten wir in Dienst. Da es ein Boot "außer der Reihe" war, erhielt es keine Nummer, sondern einfach die Bezeichnung "U-A". Wir eröffneten also den Reigen mit den "Buchstabenbooten". Unser Kommandant sorgte auch für unser künftiges Bootswappen, nämlich den "Optimist", ein hoffnungsvolles Zeichen

### **Das Boot und seine Einrichtungen**

Rein äußerlich wich das Boot doch sehr wesentlich von unseren Booten ab. Das 10,5-cm-Geschütz in gleicher Höhe der Turmplattform bildete mit dem Turm eine Einheit. Die Geschützverkleidung war als Ganzes mit dem Geschütz drehbar. Eine vorteilhafte Einrichtung, ein guter Schutz für die Geschützbedienung bei schwerer See. Die Brücke hatte damals bereits einen



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

großen "Wintergarten", so daß bei der Indienststellung die gesamte Besatzung darauf Platz fand. Ein weiterer Unterschied war die lange geschwungene Back, das breite Oberdeck und die Bootslänge von fast 87 m. "U-A" war ein Zweihüllenboot mit größeren Tauchzellen und Bunkern, eben der Bootslänge entsprechend. Damals war es das größte Boot der U-Bootswaffe, auch tonnagemäßig. Der Druckkörper war nicht wie bei unseren Booten geschweißt sondern genietet. Damit war die "theoretische Tauchtiefe" auf 80 - 90 m begrenzt.

Die Länge des Bootes wirkte sich sehr positiv auf die Inneneinrichtungen aus, alle Räume waren größer. So hatten Kommandant wie auch der L-Ing. jeweils eine richtige Kammer für sich. Wie bei den Typ-IX-Booten waren im Bugraum 4, im Heckraum 2 Torpedorohre, also 6 Aale in den Rohren und 4 in Reserve vorne und 2 achtern; Oberdeckstuben gab es nicht.

### Die technischen Daten

**Größe: 1128 to ü.W. 1284 to u.W.**

**Länge: 86,7 m**

**Durchmesser: 6.80 / 4.35 m**

**Tiefgang: 4,12 m**

**Leistung: 4000 - 4600 PS Dieselmotoren; 1300 PS E-Maschine**

**Tauchtiefe: begrenzt 80 - 90 m, weil genietetes Boot (wurde überschritten)**

**Brennstoffvorrat: 250/113 to**

**Bewaffnung: 4 Bug- und 2 Hecktorpedorohre**

**Artillerie: 1-10,5; 2-2 cm**

**Bemerkung: Zweihüllenboot für ozeanische Verwendung**

**Besatzung: 4/41**

### Die Antriebsanlage

Die Dieselmotoren wichen eindeutig von allen unseren Booten ab. Sowohl bei den VII-C, als auch bei den Typ-IX-Booten waren MAN, Krupp, bzw., (Lizenz Krupp) 4-Takt-Motoren eingebaut.

Bei "U-A" handelte es sich um 2 direkt umsteuerbare 2-Takt-Motoren der dänischen Firma Burmeister & Wain, Kopenhagen.

**Typ: 35-VU-42; 480 U/min; Leistung 2000-2300 PS je Motor**

**Kolbenabmessung 350 mm Ø; Hub 420 mm.**

Durch die von der Norm der deutschen Boote abweichenden Motoren bestanden hier andere Verhältnisse. Da sich bekanntlich bei 2-Takt-Motoren der Arbeitstakt bei einer Kurbelumdrehung abspielt, ist der Spülvorgang ein sehr kurzer. Um letzteren zu intensivieren, ist jeder Mo-



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

tor mit einem Spülluft-Kapselgebläse gekuppelt, damit jeder Zylinder mit der notwendigen Verbrennungsluft versorgt wird.

Wegen des geringen Abgasgedrucks bei 2-Takt-Motoren konnte nach dem Anblasen die Tauchzellen nicht "mit Diesel" ausgeblasen werden. Hierfür war im Motorenraum ein elektrisches Turbogebälde installiert. Ein sehr großer Stromverbraucher und "Krachmacher".

Die BBC-E-Maschinen waren weitgehendst mit denen der deutschen Boote identisch, ebenso die Akku-Anlage, bestehend aus 2 Batterien, mit je 120 Zellen.

### **Die Taucheinrichtung**

Tauchzellen und Tauchbunker waren wie auf unseren damaligen Booten in 3 Gruppen zusammengefaßt, so daß der "Vorn-Mitte-Hinten-Effekt" beim Tauchvorgang der gleiche war.

Die Untertriebszelle war der Größe des Bootes entsprechend so bemessen, daß die schnelle Durchbrechung der Wasseroberfläche beim Tauchvorgang gewährleistet war. So erreichten wir bei unseren Erprobungen die gleiche Alarmtauchzeit wie ein VII-C Boot.

Zur Pressluft-Erzeugung waren im Motorenraum als auch E-Masch.-Raum je ein großer E-Kompressor eingebaut. Ein Junkers-Dieselluftverdichter kam während der Baubelehrungszeit noch dazu.

### **Die Baubelehrung**

Die Baubelehrung fand in enger Zusammenarbeit mit verantwortlichen Leuten der Werft statt. Diese Arbeit war für uns "Maschinenleute" sehr aufschlußreich, weil zunächst alle Beschriftungen von "türkisch auf deutsch" geändert werden mußten. Für uns eine intensive einprägsame Möglichkeit, wichtige Ventile, Schieber, Schalter, Aggregate u.s.w. im Gedächtnis zu behalten.

So vergingen Tage und Wochen, wir alle waren froh, als wir Ende November die Germania-Werft verlassen konnten. Mit unserem Boot hatten wir jetzt einen festen Liegeplatz an der Tirpitz-Mole. Nicht weit entfernt von unserem Wohnschiff-Domizil dem "Wörmansschiff - Usambara".

### **Die UAK-Erprobungen**

Die UAK-Erprobungen begannen bereits zu Beginn des Monats Dezember unter der Oberaufsicht von Kpt.z.S. Bräutigam. Mehrere Tauchfahrten, Alarmtauchen in der Kieler Bucht sowie das Kompensieren der Kreisel-Kompass-Anlage waren die letzten Obliegenheiten im Jahre 1939. Urlaub für alle, zu Weihnachten und Neujahr, schlossen das Jahr ab.

Zur weiteren Erprobung ging's nach Neujahr, ins Tiefwasser der Danziger Bucht zur Meilenfahrt und auch weiteren Tauchversuchen. Die vorgegebene Geschwindigkeit von 18 kn wurde erreicht.



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

Bei den Tieftauchversuchen wurde die limitierte Tauchtiefe für unser genietetes Boot bewußt überschritten ohne Probleme. Für uns eine Beruhigung. Der Abhörversuch für unser Boot, wurde in Pelzerhaken / Lübecker Bucht durchgeführt und bildete den Abschluß unserer Ostseefahrten.

Anfang Februar war ein nochmaliger kurzer Werftaufenthalt zwecks Restarbeiten erforderlich.

### **Der Torpedo-Schießabschnitt**

Der Torpedo-Schießabschnitt mit Tag- und Nachtschießen in der Flensburger Förde zu Beginn des Monats März war nicht nur für das Torpedo- und seemännisches Personal ein unbedingtes Training sondern auch für uns von der Maschine. Unser L.-Ing. war in jeder Hinsicht bestrebt, uns mit allen Eventualitäten vertraut zu machen, welche in Zukunft zu erwarten waren. Damals lagen bereits Fronterfahrungen von zurückkehrenden Booten der U-Flottille Wegener vor.

### **Die erste Unternehmung**

Die erste Unternehmung ließ auf sich warten. Mit dem 9. April 1940 begann die Besetzung Dänemarks und der Norwegen-Feldzug.

Die Ereignisse schienen sich jetzt für uns zu überstürzen. Daß es nach Norwegen gehen sollte, sprach sich unter vorgehaltener Hand herum.

Wie bereits erwähnt, wir waren zu dieser Zeit das größte Boot, auch was unsere Bunker-Inhalte betraf. Um es kurz zu machen, wir waren dazu, ausersehen, die Luftwaffe in Norwegen mit Flugbenzin zu versorgen. Für uns selbst nahmen wir nur den nötigsten Vorrat Dieselöl an Bord.

Um in den Großteil unserer Bunker Flugbenzin zu übernehmen, waren noch einige Umstellungen der Füll- und Entnahme-Einrichtungen erforderlich, welche kurzzeitig nochmals in der Werft erledigt wurden.

Im Einzelnen wurden transportiert:

**165 m<sup>3</sup> Flugbenzin**

**5 to Schmieröl für Flugmotoren**

**90 to Motorenöl für U-Boote**

**1 Stück 8,8 cm Flakgeschütz mit Zubehör und 1150 Schuß Munition,**

**16 Stück 250 kg Bomben.**

Alles in allem eine hochexplosive Fracht, welche während der ganzen Unternehmung ein absolutes Rauchverbot auf dem ganzen Boot erforderlich machte, einschließlich Turm und Oberdeck.

Mit mehr als gemischten Gefühlen verließen wir Mitte April Kiel. Helgoland wurde noch angefahren, wo wir unseren Bug-Eisschutz entfernten und noch eine Nacht lagen. Am anderen Morgen erwartete uns eine tiefhängende Wolkendecke mit einer derben Brise, ganz der Jahreszeit



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

und eben der Nordsee entsprechend. Unbehelligt verlassen wir die Deutsche Bucht und steuern in Richtung norwegische Küste.

Das Dämmerungstauchen schließt ein Alarmtauchen ein. Das Wetter wird schlechter, Windstärke 7 hört man von der Brücke, der Seegang ist entsprechend. Beim weiteren Marsch nach Norden Wetterverschlechterung. Unser Ziel ist Trondheim. Niemand weiß, wie weit die englischen Seestreitkräfte in diesem Bereich zugegen sind.

Nach ca. 5 Tagen, stehen wir in angemessener Entfernung, vor der Einfahrt zum Fjord. Unter Wasser beobachtet unser Kommandant in Abständen den eventuellen Schiffsverkehr. Nach 2 Tagen fahren wie bei stockdunkler Nacht in den Fjord ein. Die Situation ist unsicher und mit Spannung geladen.

Ein kaum auszumachender Schatten, ist ein kleiner Bewacher. Dann von dort ein Ruf mit der "Flüstertüte": "Ist Obersteuermann Arnaschuß an Bord?"

Die Antwort "Ja" kommt prompt, von unserem Obersteuermann, von der Brücke, erst hinterher wird "ES" ausgetauscht! Der "Kolcher" lotst uns zum Liegeplatz. Der "Bewacher-Obersteuermann" und unserer umarmen sich, es sind alte Kameraden. Wir alle sind froh, die erste Runde ist geschafft!

Die nächsten Tage vergehen mit dem Ausladen unserer nicht ungefährlichen Ladung. Das Flugbenzin wird in einen Leichter gelöscht. Mit leeren Bunkern wird an einer tiefen Stelle im Fjord mehrfach getaucht, um das Restbenzin auszuspülen. Unsere Aufgabe war damit erfüllt. Trotz der Kampfhandlungen verläuft unsere Rückfahrt nach Kiel ohne Zwischenfälle. Noch ein kurzer Aufenthalt in der Germania-Werft ist wiederum erforderlich, um Füll- und Entnahmeeinrichtungen wieder auf "Normal" umzustellen. Dabei erfüllte uns noch eine Bunkerexplosion in einem leeren "Benzinbunker" mit Schrecken. Ein Werftarbeiter wurde dabei schwer verletzt. Die Ursache: der Funke einer schadhafte Kabellampe!

### **Die zweite Unternehmung**

Zunächst wußte es wohl kaum einer, wohin es gehen würde. Bald jedoch konnten wir erahnen, daß es eine weite und lange Tour würde. Die Ausgabe von Tropenzeug verhiess südliche Regionen.

Etwa zum Monatsende Mai 1940 verließen wir Kiel. Wir kamen gut durch die Nordsee. Erst entlang der Küste Norwegens ging der Kurs nach Nordwest, bei schwer werdender See in Richtung Shetland-Faröer Inseln. Unserem Kommandanten war bekannt, daß in diesem Seegebiet auf einem Suchstreifen 4 ehemalige englische Passagierschiffe, als Hilfskreuzer umgebaut, das Auslaufen von deutschen Kriegsschiffen verhindern sollten.

Am 16.6.40 lief uns der englische 13950 to Hilfskreuzer "Andania" vor die Rohre. Unsere Chance war, daß englische Zerstörer wohl im Seegebiet, aber nicht in unmittelbarer Nähe waren. Bei



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

einem Überwasserangriff des Nachts trafen trotz heftigem Artillerie-Abwehrfeuer von einem 4-Fächer 2 Torpedos, wovon 2 tödlich waren.

Die beiden anderen "Aale", waren entweder Tiefensteuer- oder Magnetpistolenversager! Einen verspäteten "Wabo-Segen" bekamen wir noch, welcher mehrfache Licht und E-Ausfälle verursachte. Diese hinterließen keine Schäden, mit Schleichfahrt waren wir weit genug abgelaufen.

Für uns alle war dieser "schwere Brocken" ein verheißungsvoller Anfang. Im Laufe der folgenden Wochen kamen noch weitere 6 Schiffe dazu.

Was noch alles auf uns zukam, wie gut daß wir davon jetzt noch nichts wußten. Weiter nach Süden ging die Fahrt, bei mäßiger Atlantikdünung. Es wird wärmer, die Tropentage beginnen. Wir befinden uns in Höhe der Kanaren, mit Richtung Wendekreis des Krebses. Die ersten Delphine begleiten uns stundenlang in Dwarlinie. Für uns Nordeuropäer eine neue Erscheinung. Mit ihrem pfeilschnellen Emporschnellen mit ihren "schwarzpolierten Rücken" und der "weißen Weste" bieten sie ein amüsantes Schauspiel.

Wo's Delphine gibt, sind auch die Haie nicht fern. Beim langsamen "Auf- und Abdümpeln" in einem Quadrat, kommen die ersten "Biester" in Sicht. Unsere vorbereitete Angel, bestehend aus einem Fleischerhaken verbunden mit einer 5 mm Stahlseilkardele und Schwimmkörper, fliegt über Bord. Mit einem Biß ist der Köder samt Angel im Rachen verschwunden. Die 10 m lange mit der Angel verbundene Hanfleine spannt sich, das Tier wird an die Bordwand herangezogen. Unsere seemännische Nr.1, Ob.Bts.Mt. Ahnefeld, jagt ein Magazin der Maschinenpistole in den Hai. Beim letzten Schuß trifft er das Drahtseil, Hai samt Angel saufen ab. Beim Nächsten ist man vorsichtiger. Heftig um sich schlagend wird das noch gefährliche Tier an Oberdeck gezogen und durch eine Leine am Schwanz gefesselt. Unser Ob.Assistenzarzt, Dr. Richter, öffnet mit chirurgischem Können den "Räuber", das entfernte Herz schlägt noch ca. 20 Minuten. Die Schwanzflosse wird abgeschnitten, präpariert, getrocknet und als Mitbringsel für den BdU aufbewahrt.

Ein zunächst unerklärliches Ereignis beim Alarmtauchen. Unser Boot wird sehr stark erschüttert, wie wenn's gegen einen "riesigen Sandsack" gestoßen wäre. Unser III W0 Lt.z.S. der Reserve Robi Metz, im Zivilberuf Kapitän auf Walfangbooten, hatte dafür eine plausible Erklärung: Wir hatten unter Wasser einen wohl sehr großen Wal gerammt! - Er vermittelte uns auch die Kenntnis der eigenartigen Unterwassergeräusche "Quietschgeräusche". Es sind Verständigungslaute sowohl zwischen Delphinen als auch zwischen Walen! Für uns als erstes Boot in südlichen Gewässern, in Äquatornähe, eine absolute Neuheit.

Die erlebten Tropentage, sieht man von der Hitze ab, sind einmalig. Im Besonderen die Sonnenauf- und -untergänge sind faszinierend in ihrer Farbenpracht.

Seit unserem ersten Versenkungserfolg am 16.6. konnten wir auf unserem Marsch nach Süden 2 Frachter mit 3828 und 4201 to und 1 Tanker mit 5828 to versenken, also insgesamt 4 Schiffe mit 27.827 to's. Mehrfach wurde dabei die "10,5" eingesetzt, um Torpedos zu sparen. Wir hat-



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

ten zu diesem Zeitpunkt noch 3 Aale. Um diese Zeit erreichte uns ein FT, unsere Torpedo- und andere Vorräte von "Schiff 33", dem Hilfskreuzer "Pinguin" zu ergänzen, denn Versorgungsboote gab's damals noch nicht.

Der Seekriegsleitung waren die Standorte bekannt.

### **Der Treff mit Schiff HK 3-3 - Hilfskreuzer "Pinguin"**

Südlich der Kapverden nach dem morgendlichen Dämmerungstauchen am 15. Juli läßt unser Kommandant nahezu den Großteil aller "Wachfreien" auf die Brücke kommen. In der Ferne dümpelt ein Frachter. Wir kommen einander näher.

Ich lese am Heck "Kassos - Greece", an der Bordwand Weiß und Kornblumenblau die griechischen Nationalfarben und nochmals Schiffsname und Nationalität. Bei weiterer Annäherung hißt das Schiff die deutsche Kriegsflagge, der Treff mit dem Hilfskreuzer "Pinguin" ist perfekt.. Wohl kaum einer von uns wußte damals von der Existenz solcher Schiffe.

Unser Kommandant klettert als erster über die Lotsentreppe an Bord des Hilfskreuzers. Wie wir später hörten, wird er vom Kommandanten, Kpt.z.S. Ernst Felix Krüder, sehr herzlich empfangen. Ein sehr großzügiger Mann, Kpt.z.S. Krüder, das erfuhren wir alle. Seine erste Anordnung für den 3-Tage-Treff:

Jeweils pro Tag, für 1/3 unserer Besatzung ein 24-Stunden-Aufenthalt auf seinem Schiff mit allem Pi-Pa-Po! Totales Frischwasserbad, saubere frische Kojen, Schwimmen in der Segeltuchbadeanstalt an Deck. Freizeit in Liegestühlen, ein Beck's Bier für jeden und vorzügliches Essen. Nach 7 Wochen "Röhre" für uns ein Zustand wie im Paradies! Alles Lebensnotwendige wurde für unser Boot übernommen. Frischproviant, Frischwasser und der "Saft" für unsere Motoren, Brennstoff und Schmieröl. Jeden Morgen wurden wir zudem noch mit frischen Brötchen verwöhnt!

Wegen der Torpedo-Übernahme hatte unser Kommandant Bedenken, wir hatten keinerlei Ladegeschirr. Dieses Problem wurde jedoch vom L.-Ing. des Hilfskreuzers bravourös gelöst. Schneller als in jeder Werft in der Heimat, schmiedeten u. schweißten die Hilfskreuzermänner binnen Kürze einen Kran mit Ausleger und was noch dazugehörte zusammen!

Bei schwerer Dünung auf großen Motorbooten wurden die Aale transportiert, an Bord gehievt, fast so wie im Stützpunkt, in die Luks geführt!

Auf gleiche Weise gelangte Proviant und alles sonst noch Notwendige an Bord.

Ich selbst gehörte zum 2. Törn, für den 24-StundenAufenthalt. Jeder Einzelne von uns wurde beim Anbordkommen vom Kommandanten mit Handschlag und alle zusammen mit herzlichen Worten begrüßt.

Ich nahm mir Zeit, das ganze Schiff mit seinen kriegstechnischen Einrichtungen zu besichtigen. Für einen Außenstehenden umwerfend und kaum zu fassen!



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

Für die Ruhe und Erholung unserer Besatzung bot unser Kommandant einigen Offizieren und Männern die Einladung auf unser Boot zu einem Alarmtauchen an. Man kann sagen, alle waren begeistert!

Ich selbst, ursprünglich von der MAN kommend, habe ich keinesfalls die dortige Maschine vergessen; für mich fast eine Verpflichtung! 2 blitzsaubere mächtige 6 Zylinder doppeltwirkende 2-Taktmotoren mit je 3800 PS und einem Zylinderdurchmesser von 530 mm gaben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 19 Knoten. Dieses Schiff wurde 1936 bei der AG-Weser in Bremen gebaut und fuhr als MS "Kandelfels", 7766 to, bei der Hansa-Reederei im Ostasiendienst.

Am Abend des 18. Juli nahte die Abschiedsstunde. Wir nahmen noch Post von der Besatzung mit in die Heimat. Für uns alle kein leichter Abschied; nicht wissend, ob man sich wiedersehen würde.

Der HK- "Pinguin" war der erfolgreichste in beiden Weltkriegen. 150.000 to verlor die feindliche Schifffahrt durch ihn. Im Kampf mit dem weit überlegenen britischen Kreuzer "Cornwall" am 8.5.41 ging das Schiff mit seinem Kommandanten und dem größten Teil der Besatzung in die Tiefe.

Wir steuern weiter nach Süden. Am 28.7.40 erreichen wir unseren südlichsten. Punkt, bei ca. 2 Grad Nord. Nach alter Seefahrer-Tradition kam Neptun an Bord. Seine Trabanten besorgten das notwendige. Alle kamen wir dran, wurden vom Schmutz der nördlichen Halbkugel gereinigt, als erste U-Bootsbesatzung am Äquator. Unser neuer Kurs geht Richtung Osten in afrikanische Küstennähe. Bei der Versenkung des 5. Schiffes ging alles sehr schnell. Bei stockdunkler Nacht 2 Torpedotreffer. Der griechische Frachter "Aspasia" 4211 to zerbarst in einem riesigen Feuerball. Er war vermutlich voll beladen mit Munition. Nur aus dem Treibgut konnte der Name des Schiffes ermittelt werden.

Wir freuen uns alle; mit Richtung Nordkurs sollen wir der Heimat näherkommen. Nie ganz sicher, ob alles reibungslos und glattgehen würde. Den Mastspitzen - am Tage gesichtet - setzen wir uns vor. Bei mondheller

Nacht haben wir das Schiff vor den Rohren. Durchs Boot hört man die Meldung "Torpedo läuft". Von der Brücke vernimmt man den Schrei "Oberflächen-Kreisläufer". Welch ein Glück ist die mondhelle Nacht! Von einem Dünungsberg zum anderen, springt der "verrückte Aal" im Kreis in Richtung auf unser Boot! Mit Ruder "Hart Backbord" und "Steuerbord-Maschine AK Voraus", "Backbord AK zurück", erreichen wir die Parallelität zum Aal. In geringem Abstand läuft er an unserem Heck vorbei. So das Erlebnis vom Brückenpersonal. Wer das Verschulden an diesen "Aalversagern" hatte, wurde wohl kaum einem U-Bootfahrer bekannt.





## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

### Die Motorhavarie

Mit dem was jetzt kam, wurde unser Optimismus jäh unterbrochen. Zunächst wurden in der Mitte des Zylinderblocks am Stb.-Motor an einem Längsriß austretende Wasserperlen sichtbar. Bei geringer Motordrehzahl bzw. Belastung des Motors wurden die Undichtigkeiten zunächst weniger, hörten jedoch nie ganz auf. Wir verloren eindeutig Motorkühlwasser. Nach wenigen Tagen die gleiche Erscheinung an der Bb.-Maschine. Die Ursache der Leckagen: an beiden Motoren eindeutig durchgehende Risse auf der ganzen Länge der Zylinderblöcke. An höhere Motordrehzahlen, d.h. die Schiffsgeschwindigkeit zu erhöhen, daran war nicht mehr zu denken. All diese Risse fingen an zu klaffen, wurden größer; die Wasserströme nahmen erheblich zu.

Niemand wußte eine Erklärung über das Warum? Darüber nachzudenken, war jetzt wenig sinnvoll. Es mußte etwas geschehen! Was war zu tun? - Diese Gedanken quälten nicht nur uns von der Maschine! Ohne Antrieb weit von der Heimat verkommen? Sollen wir weiter dümpeln? Wie weit ist's bis an Land, denkt mancher. Von einer eventuellen Internierung auf den Kanaren oder Kapverden wurde gesprochen bzw. erwogen. Aber es kam Gott sei Dank anders!

Wer kam auf die Idee, von wem wurde sie geboren, war's unser L.I. oder der Motor-Obermaschinist Hermann P.? Die Torpedolade- und Übernahmeschienen, das war die Möglichkeit, sie wurden unsere Rettung. Mit viel Mühe, Können und Schweiß, wurden aus diesen zersägten T-Schienen Spannstützen gefertigt. Mit diesen wurden die Zylinderblöcke mit Hilfe von Drahtseilen und Spannschrauben kompakt mit den Druckkörperspanten versteift. Die Bruchstellen der Zylinderblöcke waren wohl nicht beseitigt, jedoch so festgepresst, daß die Leckagen bis auf ein geringes Minimum reduziert wurden.

Wir konnten wieder auf "2 x Halbe" bzw. "große Fahrt" gehen. Zudem hatten wir die Möglichkeit, durch die Spannschrauben während der ganzen Rückreise eventuelle Lockerungen der Spannstützen zu korrigieren. Wirklich eine wohl durchdachte und gelungene Konstruktion. Unser "Optimist" meinte es wieder gut mit uns.

Auf unserer Rückreise konnten wir unsere Versenkungserfolge um 2 Frachter erhöhen. Mit 7 Wimpeln am Sehrohr, 41.000 to, liefen wir Ende August in Wilhelmshaven ein. Hier kam überraschend und kurz Admiral Dönitz zu uns an Bord und sah nur die stehenden Motoren, welche im Stillstand harmlos aussahen.

Erst ein kurzzeitig späterer Probelauf der Motoren in Kiel im Beisein des 2. Adm. der U-Boote, Adm. Friedeburg und dem Verbands-Ingenieur, Kpt.z.S.-Ing. Teetzen, brachte das wahre Bild der letzten Wochen und unsere Arbeit und Sorgen zum Vorschein. Unser L.I. KptLt.-Ing. Teichmann erhielt damals das wohlverdiente EK-I.

3 Monate Unternehmung lagen hinter uns. Das Rätselraten und Kopfzerbrechen über die Ursache dieser wohl in der ganzen U-Waffe einmaligen "Motorpanne" wollte kein Ende nehmen.



## "U-A" - was war das für ein Boot?

*Zuletzt hing das Schicksal von Besatzung und Boot allein von der technischen Führung und vom Können des Maschinenpersonals ab!*

VON HERMANN WIEN † 2004, AUGSBURG

Für mich war es bedauerlich, nach dieser Fahrt "U-A" verlassen zu müssen, denn solche Erlebnisse "schmieden" zusammen - bis auf den heutigen Tag.

Durch die Verbindung zu meinen Bootskameraden, blieb mir auch die vermutliche Ursache unseres "Motoren-Desasters" nicht verborgen. Um es kurz zu machen: "U-A" ging zurück zur Germania-Werft. Die Motoren wurden vermutlich gegen neue bei B&W in Kopenhagen ausgetauscht. Was dort untersucht wurde, ist mir nicht bekannt. Nur soviel: vor dem Einbau der neuen Motoren wurden von der Werft die Motorfundamente im Boot verstärkt. Diese Möglichkeit war's dann wohl!?

"U-A" hat unter dem nächsten Kommandanten, KKpt. Eckermann, zwei weitere Atlantikfahrten unternommen. War auch maßgeblich beteiligt an der Rettung von 411 Schiffbrüchigen des Hilfskreuzers "Atlantik" und des Versorgungsschiffes "Python", welche von dem engl. Kreuzer "Devonshire" zur Versenkung gezwungen wurden. Zusammen mit italienischen U-Booten wurden die Schiffbrüchigen nach Bordeaux geschleppt.

Ende 1941 fuhr das Boot als U-Tanker nochmals unter KKpt. Cohausz. Danach tat es Dienst als Schulboot bis Kriegsende. Motorenprobleme wie wir sie hatten, traten nie mehr auf.

Damit das "ernstlich-heitere" nicht zu kurz kommt, noch ein Gedichtsauszug von unserem unvergessenen Ob.Ass.Arzt Dr.Richter, die beiden gravierenden Ereignisse unsere 2. Unternehmung betreffend:

**Von Kiel fuhr stolz ein Boot heraus,  
in Wogen, Wind und Sturmgebraus,  
es fuhr mit Schwung und Eleganz,  
denn die Motoren waren noch ganz.  
Und weit vom fernen Heimatstrand  
auf sich gestellt und unbekannt,  
der Tonnen viele zu versenken,  
um so Herrn Churchill tief zu kränken.  
Der II WO sitzt auf der Brücke,  
raucht 'ne Zigarre 'ne ganz Dicke  
und dann spricht er still und weise:  
"Torpedowaffe alles Sche--e!"  
Für ihn hat nur eines Witz,  
Barbara und sein Geschütz.  
Das tut blitzen, das tut krachen',  
damit kann man Eindruck machen.  
Außerdem soviel ich weiß,  
schießt so etwas, nie im Kreis !!!**

Hermann Wien († 2004) Augsburg im Juni 1994