

## Q003

### 3.1. COMETA

+ 26/03/40, U38

ASS Nr.01622, 26/03/40, Quadrat **AN2624**, Anzahl Torpedos: 2, Position des Ziels: 60.06n 04.36w  
DUIKBOOT Nr.1084, 25/03/40 23u40 bis 02u57 (am 26.), 3x1Torpedo, Quadrat **AN26**

Lloyd's gibt als Untergangsstelle der COMETA **60°06'N 04°36'W** (Position die auch ASS und uboat.net erwähnen). Diese Position liegt umgerechnet auf die Trennlinie zwischen die Quadrate **AN1175** und **AN1178** (d.h.:NW der Orkneys).

#### KTB U38

25/3/40 - 0800- **6017n/0605w**

2340 - beleuchter Dampfer, Kurs Faroër, **Orkneys in Sicht..** Torpedoschuß ist Fehlschuß. Schiff hat im Augenblick der Andrehens zum Schuß gestoppt. Fehlschuß vorn. Dampfer hat uns wahrscheinlich gesehen, nun er gestoppt war, als Norweger ausgemacht. Mit Scheinwerfer Boot und Papiere gefordert. Kapitän kommt an Bord....

Dampfer COMETA von Oslo nach Santos (Brasilien)....

Vernichtung des Schiffes unter Begründung des Anlaufens von Kirk Wall.

26/3/40 - 0220 - **6018n/0516w**, Qu.**3268AM**.

Ein Fangschuß. Dampfer bricht nur langsam zusammen, dann bricht das Heck ab. Vorschiff schwimmt. Es bleibt nichts übrig, als noch einen Torpedo zu offern.

0257 –

2.Fangschuß. Dampfer versenkt...

Bemerkung:

**6017n/0605w** liegt umgerechnet im Quadrat AM3281.

U38 feuerte alles zusammen 3 Torpedos: 1 Fehlschuß am 25. und 2 Fangschüsse am 26/03/40.

Torpedoschußmeldung (die ASS id01622 beiliegt)

|                    |                                    |  |
|--------------------|------------------------------------|--|
| " U 38 "           | <b>Geheim!</b>                     | Oblt.z.S. Hanschel I.W.O.                          |
| (Schießendes Boot) |                                    | (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen) |
| Datum: 26.3.40.    | Ort: <input type="checkbox"/> 2624 | D Wartezeit des Schützen: 0220 h                   |

Die Position die hier angegeben wird ist nicht **AN2624** sondern **D2624**.

Sowohl ASS wie DUIKBOOT sind fehlerhaft i.B. das Quadrat der Angriffe von U38.

Mit Karten aus das BA/MA als Unterlage ergibt **D2624** umgerechnet die geografische Position **60°21'N 05°18'W**, und diese liegt auf die Trennlinie zwischen die Quadrate **AM3267** und **AM3268**.

Diese Quadrate liegen nahe **AM3268** (Torpedo U38 26/03/40 02u20) und **AN1175/AN1178** (Untergangsstelle der COMETA laut Lloyd's): eine Andeutung wir haben die richtige Karten verwendet um D2624 um zu rechnen..

**AN2624** liegt SW der Shetlands und nicht nahe der Orkney's (wo die COMETA unterging). Nehme an das beim lesen der Torpedoschußmeldung die ‚2624‘ wie ‚AN2624‘ gedeutet wurde weil das etwas abseits stehende ‚D‘ nicht bemerkt/übersehen wurde.

Die richtige Untergangsstelle der COMETA ist daher das Quadrat (die Grenze zwischen die Quadrate):

1) laut KTB U38 **AM3268**;

2) laut Torpedoschußmeldung D2624 was umgerechnet **AM3267/AM3268** ergibt, oder;

3) laut Lloyd's **AN1175/AN1178**

Drei leicht unterschiedliche Quadrat-Angaben, die jedoch ganz nahe einander liegen.

**DUIKBOOT** liegt falsch mit **AN26** und wird korrigiert.

Wir haben die Quadratangabe AN26 damals sicherlich ASS entnommen (ASS war, ist, und bleibt uns eine Art von „Bibel“) ohne sie damals zu prüfen. Der Bibel überprüft man nicht: man glaubt eben dran (oder nicht). ☺

M.e. muss auch das Quadrat in ASS id 01622 korrigiert werden.

P.S. Unsere Aufmerksamkeit wurde auf die COMETA gezogen weil der Satz in ASS datiert ist mit 26/03/40 während in DUIKBOOT der betroffene Satz mit 25/03/40 datiert ist.

Frans wird der DUIKBOOT-Satz in 2 teilen: ein Satz für den Fehlangriff vom 25/03/40 (1 Torpedo) und ein weiterer Satz für die 2 Fangschüsse am 26/03/40.

### 3.2. SOLØY

+ 24/06/1941, U203

DUIKBOOT Nr 39982: SOLÖY, QUAD=AK47

ASS Nr. 05709b; SOLÖY (auch so buchstabiert in die Fußnote), Quadrat=AK4710

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/26839/> bringt ein Photo vom Schiff und der Name am Heck ist eindeutig SOLØY buchstabiert wie in <https://www.warsailors.com/singleships/soloy.html>, und nicht SOLÖY wie auch Lloyd's (War losses & Register) das Schiff nennt.

In DUIKBOOT ändern wir deswegen der Namen in SOLØY, aber so, dass auch eine Suche mit die Buchstabierungen SOLOY und SOLÖY zum richtigem Satz führen.

Die Torpedoschußmeldung die ASS beiliegt gibt U203's Angriffsposition wie AK4710.

Wir ändern QUAD in DUIKBOOT von AK47 in AK4710.

### 3.3. RINGHORN

+ 04/02/1941, U52

DUIKBOOT Nr. 39471

ASS Nr. 04207

| Nummer | Datum      | Zeit  | Nr. | Bootnr. | BTNR | Flottille | Kommandant        | OP-Gebiet | Pa | Ereignis (FST)              | Feit            | Referentie                             | Quadrat |
|--------|------------|-------|-----|---------|------|-----------|-------------------|-----------|----|-----------------------------|-----------------|--|---------|
| 3279   | 28.11.1940 | 08u27 | 1   | U95     | 95   | 7         | SCHREIBER<br>Gerd | NA        | 1  | Angriff auf<br>Einzelfahrer | 4x1t+artillerie | tot 11u27,C RINGHOM<br>1298T Nw AL62 x | AL62    |
| 39471  | 04.02.1941 | 08u30 | 1   | U52     | 52   | 7         | SALMAN Otto       | NA        | 7  | Angriff auf<br>Einzelfahrer | 1t              | C RINGHORN 1298T<br>Nw AL51 +          | AL51    |

Unser Program das einige ASS-Angaben mit solche in DUIKBOOT abgleicht, brachte einen Typfehler im Schiffsnamen in DUIKBOOT, Satz 3279, ans Licht.

RINGHOM wird selbstverständlich korrigiert in DUIKBOOT in RINGHORN.

Wir nutzen ebenfalls die Gelegenheit um die Position der Versenkung der RINGHORN zu ergänzen von AL51 in AL5132 wie angegeben in die Torpedoschußmeldung U52 die ASS beiliegt.

### 3.4. LINCOLN ELLSWORTH

+ 06/04/1941, U94

DUIKBOOT Nr.3215

ASS Nr. 04822

Wir haben DUIKBOOT korrigiert denn auch hier gab es ein Schreibfehler im Namen: LINCOLN ELLSWORTH anstatt das richtige LINCOLN ELLSWORTH.

Was wir in ASS merken: in die Tabelle steht AD8359 als Quadrat (idem bei uboat.net), da wo die Torpedoschußmeldung AD8259 aufzeigt.

|                      |            |
|----------------------|------------|
| Angriffs-Datum :     | 06.04.1941 |
| Angriffs-Zeit :      | 15:30      |
| Nation d. U-Bootes : | deutsch    |
| Name des U-Bootes :  | U 94       |
| Kommandant :         | Kuppisch   |
| Quadrat :            | AD 8359    |



Diese AD8359 stammt nicht von die Position des Ziels 62.37n 27.06w (auch so in „Lloyd’s War Losses“ und bei uboat.net) denn eine Umrechnung dieser geografische Position gibt Quadrat AD8531.

### 3.5. VESPASIAN

+ 24/01/1941, U123  
DUIKBOOT Nr.4450  
ASS Nr.04113

Die VESPASIAN wurde – in schlechtes Wetter – einem Straggler von Konvoi OB.276 am 23/01/41 und wurde nicht mehr gesichtet. Es gab keine Überlebenden der Besatzung.

Wahrscheinlich wurde sie torpediert von U123 am 24/01/41.

„Lloyd’s War Losses“ erwähnt die VESPASIAN im Absatz der „Missing or untraced“ Schiffe, und gibt als weitere Information nur „Tyne Jan. 9, 1941 and Oban Jan. 21 for Mackenzie“.

Die Torpedoschußmeldung von U123 die ASS beiliegt gibt als Position des Angriffes „Nordatlantik“. Nicht wirklich hilfreich diese Angabe in U123’s Meldung ☺.

Das KTB U123 selbst macht bessere Angaben zu die Angriffsposition: „AL5144 u.K.M.“  
Quadrat **AL5144** hat als Mittelpunkt die geogr. Position 55°57’N 23°25’W.  
Wenn das „u.“ in „AL5144 u.“ wie ich meine „unten“ bedeutet, dann liegt die Angriffsposition U123 näher **55°54’N 23°25’W**.

In DUIKBOOT stand als Angriffsposition von U123 das Quadrat AL30.  
Na, na! Da haben wir uns wahrscheinlich eine falsche Linie in unsere Notizen genommen um dieser bestimmt falschen Wert in DUIKBOOT zu übernehmen. Oder die Promille lag kurzzeitig zu hoch...

**In DUIKBOOT wird AL30 geändert in AL5144.**

Ritschel gibt das gleiche Quadrat AL5144 für U123’s Angriff (seine Daten stammen nicht immer aus die U-KTB, ungeachtet was den Titel seiner Bücherreihe auch aussagt).

In ASS steht bei Quadrat AL5244, und bei **Position des Ziels 55N 15W**.

uboat.net gibt als Verlustsstelle ebenfalls AL5244 und seine Umrechnung als 55°57'N, 21°55'W.

Wenn wir annehmen das U123 die VESPASIAN torpedierte am 24/01/41 – was sehr wahrscheinlich der Fall ist – dann ist die Untergangsposition 55N 15W (ASS) wahrscheinlich nicht die Untergangsstelle, sondern die ungefähre Position wo die VESPASIAN in schlechtes Wetter die Fühlung mit Konvoi OB.276 verlor. So erklärt es uboat.net.

Für die Angabe vom Quadrat AL5244 als Untergangsstelle in sowohl ASS wie uboat.net finde ich keinen Anhaltspunkt (was nicht heist es gibt ihm nicht!).

Die Distanz zwischen die KTB-Position AL5144u und die Mitte von Quadrat AL5244 ist 50 sm.

Leider bringt dies nichts, weil es unbekannt ist

1) um welche Uhrzeit am 23/01/41 und

2) in welche genaue(re) Position sich die VESPASIAN vom Konvoi OB.287 entfernte.

Die 55°N 15°W ist - wie ich es lese - einen angenommenen Wert. Ein ‚guesstimate‘.

Es ist daher nicht möglich zu errechnen ob die VESPASIAN seit dem verlassen vom Konvoi eine Strecke hätte fahren können bis zu AL5144u.

Laut Jordan hatte die 1935 erbaute VESPASIAN einen ‚service speed‘ von 11kn.

Etwa 26 Stunden um rund 300 sm zurück zu legen (bei ‚gutem‘ Wetter).

Mit einem Angriff von U123 am 24/01/41 um 21u48, ist es m.e. wohl möglich dass die VESPASIAN den vom U123 angegebenen Untergangsort erreichte wenn sie sich tagsüber am 23. trennte von OB.276 und sie Wetter begnete das erlaubte annähernd ihren ‚service speed‘ zu nutzen. Sicher ist es aber nicht.

Was ist ‚sicher‘?

- Laut KTB U123 wurde einen Dampfer versenkt im Quadrat AL5144 u.

- Diese Position AL5144u (55°54'N 23°25'W) ist so weit entfernt der Position 55°N 15°W, das diese Position 55°N 15°W sich m.e. nur beziehen kann auf die ungefähre Position wo die VESPASIAN sich in schlechtes Wetter trennte vom Konvoi OB.276 (wie uboat.net angibt), und nicht die Untergangsstelle der VESPASIAN darstellt.

- Lloyd's macht keine Angaben i.B. der Verlust (weder Ort noch Datum).

### **3.6. CATO**

+ 03/03/1940, Mine U29

DUIKBOOT Nr.30190

ASS Nr.01514

**Wo legte U29 seine Minen?**

DUIKBOOT sagte bis heute „AM99“.

Ritschel definiert es als

02.03.40 Kmdt : Es wimmelt von Bewachern, die teilweise große Ausweichmanöver erforderlich machen. Sie bewegen sich in Richtung und quer zum Fahrwasser.  
AM 9810 2030 ↑ Eine sehr günstige Nacht.  
AM 9948 2352-0127 12 TMB vor Ausfahrt Newport gelegt.  
51° 19,8' - 25,1' N / 03° 48,2' - 41,6' W  
Werfen 1x unterbrochen, da ein Bewacher aufkam. 30' uW gegangen.  
Beim Rückmarsch 2 Dampfern und 3 Bewachern ausgewichen.

Frans berichtete das KTB U29 gibt die Position als „Qu. K2854 K.I.o.“.

**K2854** ist ein Quadrat mit Mittelpunkt 51°21'N 3°35'W, 6' hoch in Latitude, 10' Breit in Longitude. Die Position 51°21'N 3°35'W liegt im **Quadrat AM9949** und **wir werden in DUKBOOT diesem Wert angeben in QUAD und K2854 in REFERENTIE.**

Ich nehme an dass **K.I.o.** als Zusatz bei K2854 deutet auf K (=?) links oben. Das „K“ steht für ???

Vorstellung <http://www.navalgrid.com/find/coordinate/51.35,-3.58333> gibt den Mittelpunkt von AM9949 SSW vom Nash Point (das westlich St.Donats liegt).

K2854 und AM9949 sind Beide 6' hoch und 10' breit: U29 verlegte also ihr KTB nach die Minen auch links oben in AM9949, fast rein westlich vom Nash Point.

Ä 51°21'00"N, 003°35'00"W Find Settings Help Donate

Square AM9949

Clipboard KML

Coordinates:

Center 51°21'00"N, 003°35'00"W

Top left 51°24'00"N, 003°40'00"W

Top right 51°24'00"N, 003°30'00"W

Bottom left 51°18'00"N, 003°40'00"W

Bottom right 51°18'00"N, 003°30'00"W

Size:

Height 6 NM

Mean width 6.25 NM

Max width 6.26 NM

Min width 6.24 NM

Legend:

Center of square

Your coordinate



Wo lief die CATO auf eine Mine?

„Lloyd's War Losses“ gibt

51 24N, 3 33W \*

2<sup>1/2</sup> miles 268 degrees from Nash Point

Das Zeichen \* bedeutet im Lloyd's eine Position die akzeptiert wurde von die Admiralty.

Sonderbar, denn die Position 51 24N, 3 33W liegt an Land, vielleicht gerade am Strand, aber sicherlich nicht im Bristol Channel.

Square **AM9946** Clipboard KML

Coordinates:

Center 51°27'00"N, 003°35'00"W

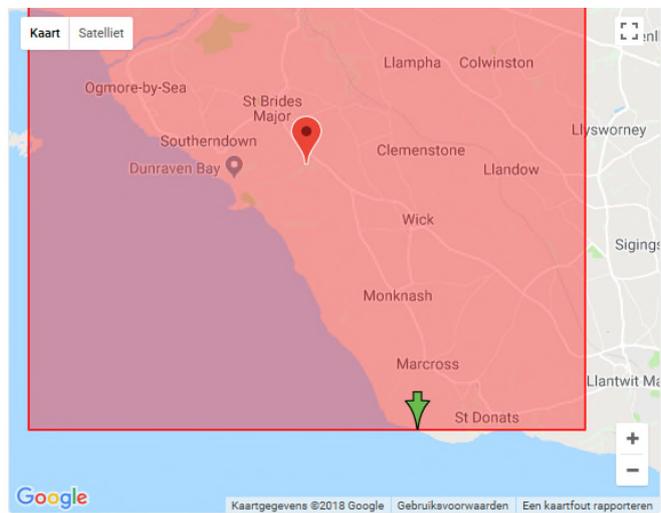
Top left 51°30'00"N, 003°40'00"W  
 Top right 51°30'00"N, 003°30'00"W  
 Bottom left 51°24'00"N, 003°40'00"W  
 Bottom right 51°24'00"N, 003°30'00"W

Size:

Height 6 NM  
 Mean width 6.24 NM ⓘ  
 Max width 6.24 NM  
 Min width 6.23 NM

Legend:

- 📍 Center of square
- 📍 Your coordinate



Anders herum...

Was ist die Position von Nash Point?

Ausgangspunkt: Nash Point Leuchtturm liegt in unmittelbarer Nähe von Nash Point (wovon auch uboat.net ausgeht)

### Lighthouse information Grid

|                      |   |
|----------------------|---|
| Name:                | <b>Nash Point Lighthouse, Glamorgan</b>   |
| Current status:      | Current high Lighthouse is in use, Open to visitors - see below<br>Low - no longer in use and has no lamp room, not used since early 1900's |
| Geographic Position: | 51° 24'.00 N 03° 33'.05 W   |
| Grid Reference:      | SS921680  |
| Ceremonial County:   | Glamorgan   |
|                      | Current lighthouse, High, has Round stone tower with gallery  |

uboat.net gibt die Untergangsstelle der CATO als 51° 24'N, 3° 37'W - Grid AM 9947

Laut [www.navalgrid.com](http://www.navalgrid.com) (und auch unser Umrechnungsprogramm) liegt diese geogr. Position auf die Trennlinie zwischen AM9946 und AM9949 und nicht in AM9947 wie uboat.net angibt.

Die Position liegt aber fast gerade westlich vom Nash Point und an die linker-obere Grenze von AM9949 (=da wo U29 laut KTB angeblich die Minen verlegte).

Square **AM9946** Clipboard KML

Coordinates:

Center 51°27'00"N, 003°35'00"W

Top left 51°30'00"N, 003°40'00"W  
 Top right 51°30'00"N, 003°30'00"W  
 Bottom left 51°24'00"N, 003°40'00"W  
 Bottom right 51°24'00"N, 003°30'00"W

Size:

Height 6 NM  
 Mean width 6.24 NM ⓘ  
 Max width 6.24 NM  
 Min width 6.23 NM

Legend:

- 📍 Center of square
- 📍 Your coordinate



Wenn man jetzt die Untergangsstelle laut uboat.net beachtet gegenüber die Position vom Nash Point Light House

Great Circle

Waypoint Number: 0  
Waypoint Name:

Start Latitude: 51 24 North  
Start Longitude: 3 33 West

Waypoint Number: 0  
Waypoint Name:

Destination Latitude: 51 24 North  
Destination Longitude: 3 37 West

Results

Great Circle Initial Course: 270T  
Great Circle Final Course: 270T  
Great Circle Distance: 2.5'  
Latitude of Vertex: 51 24.0N

Plot Okay Cancel

... dann liegt die Untergangsstelle 2,5 Seemeilen in 270° (=gerade westlich) von Nash Point: auf 2° nach genau die Position die Lloyd's als zweites angibt. Die geogr.Position in uboat.net gibt fast 100% genau die Position [2 1/2 miles 268 degrees from Nash Point](#) aus Lloyd's wieder.

Meines erachtens lief die CATO also auf eine Mine verlegt von U29 in K2854/AM9949, in Position 51° 24'N, 3° 37'W, [2 1/2 miles 268 degrees from Nash Point](#). Und 268° ist fast gerade westlich.

Die Angabe in ASS zum "Lloyd's War Losses" stimmt nicht überein mit die Angabe in meiner Ausgabe vom Buch ([2 1/2 miles 268 degrees from Nash Point](#)). Die Angabe „2.5nm **SE**“ ist m.e. falsch und sollte WSW sein (oder einfacher „westlich“ den der unterschied zwischen 268° und 270° dürfte man wohl vernachlässigen über diese Distanz)

Änderungen:

- 1) KTB U29 (Ritschel): Minensperre vom 3.3.40
- 2) warsailors forum 17.06.08: 51.24n 03.33w ist auf Land
- 3) Lloyds War Losses gibt wahlweise: 2.5nm SE/ Nash Point LT

**3.7. OCTAVIAN** (Warnung: langer Text, weil sich ASS und DUKBOOT grundsätzlich uneinig sind (U123 ⇔ U203) und ich versucht habe unsere „Lösung“ zu dokumentieren)  
+ 17/01/42 U123 oder U203?

**DUKBOOT** Nr.4489

| Nummer | Datum      | Zeit  | Nr. | Bootnr. | BTNR | Flottille | Kommandant        | UP-Gebiet | Pa | Ereignis (FST)           | Feit | Referentie                 | Quadrat |
|--------|------------|-------|-----|---------|------|-----------|-------------------|-----------|----|--------------------------|------|----------------------------|---------|
| 4486   | 17.01.1942 | 13u01 | 1   | U123    | 123  | 2         | HARDEGEN Reinhard | WA        | 7  | Angriff auf Einzelfahrer | 1t   | C OCTAVIAN 1345T Nw CA76 + | CA76    |

**ASS** Nr.07408

| Angreifer |        |            |       |      |        |       | Angegriffener |      |          |          |         |          |  |
|-----------|--------|------------|-------|------|--------|-------|---------------|------|----------|----------|---------|----------|--|
| Details   | Region | Datum      | Zeit  | Nat. | U-Boot | Waffe | Konvoi        | Nat. | Name     | Tonnage  | Treffer | Position |  |
|           | W      | 17.01.1942 | 11:21 | dt   | U 203  | T     |               | nw   | Octavian | 1345 BRT | +       | 45n 60w  |  |

Block-Nr. **4776** **Schußmeldung** Seite: **12**  
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

"U 203" (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Lttn. z.S. Mohs I.W.O.  
(Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: **17.1.42** Ort:  **BB.6655** Uhrzeit des Schusses: **1121**

Wassertiefe: **140 m** Wetter: **5** Sicht: **gut** Wind: **NNW 3**

Seegang: **2** Dünung: Richtung u. Stärke **---**

Ziel: **Frachter** **4000 BRT** **100 m** **5 m**  
(Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang)

Beladezustand u. Ladung: **beladen**

Erfolg: **1** Treffer / **1** Fehlschuß **Angriffsschuß** **2** Fangschuß (auf gestoppt liegendes Ziel)

Der sowjetische Frachter "Kolkhoznik" (3879 BRT) sank kurz vor Halifax aus unbekanntem Grund. Möglicherweise lief er auf das Riff Smithson Rock, oder U-203 traf die "Kolkhoznik" anstelle der "Octavian", die seit dem 16.1. im fraglichen Gebiet vermisst wurde. - Quadrat BB 6655 liegt bei Pos. 46°57'N / 52°45'E.

"Lloyd's War Losses" gibt die OCTAVIAN im Absatz der "Missing or Untraced" Schiffen mit die Notiz „Galveston on the 9<sup>th</sup> Jan.1942 for St John's **(N.B.)**“

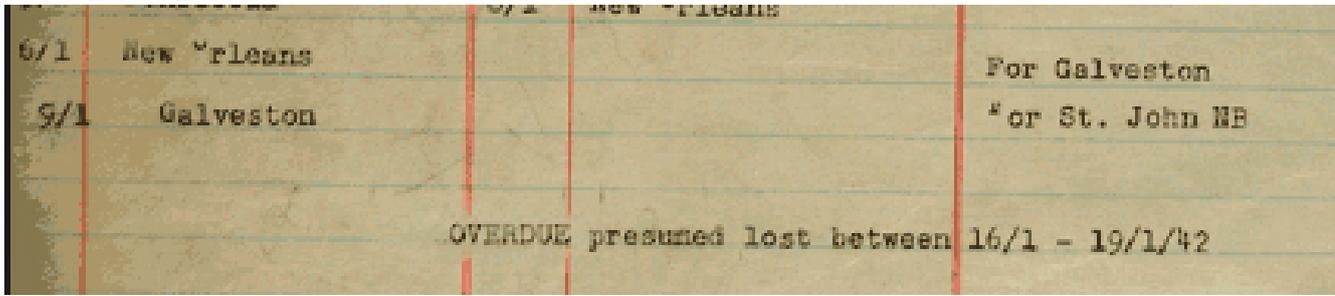
[uboaat.net](http://uboaat.net) meint ebenfalls U203 torpedierte die OCTAVIAN vor Newfoundland's Cape Race

|                       |  |   |
|-----------------------|--|---|
| <b>Date of attack</b> | 17 Jan 1942  | <b>Nationality:</b>  Norwegian |
| <b>Fate</b>           | Sunk by <a href="#">U-203</a> ( <a href="#">Rolf Mützelburg</a> )  |   |
| <b>Position</b>       | 45° 00'N, 60° 00'W - Grid BB 6655  |   |
| <b>Complement</b>     | 17 (17 dead - no survivors)  |   |
| <b>Convoy</b>         |  |   |
| <b>Route</b>          | Galveston (9 Jan) - St. Johns  |   |
| <b>Cargo</b>          | Sulphur and wood resin   |   |
| <b>History</b>        | Completed in July 1938   |   |
| <b>Notes on event</b> | At 11.21 hours on 17 Jan 1942, <a href="#">U-203</a> fired two G7e torpedoes at an unescorted freighter, observed one hit and the sinking of the vessel off Cape Race, Newfoundland. The ship hit was possibly the <b>Octavian</b> (Master Jens L. Dahl), reported missing when she did not arrive at her destination on 18 January. |   |

[Warsailors.com](http://Warsailors.com) bringt 2 wichtige Dokumenten und erwähnt David Sibley (leider + 2014) hatte früher bereits berichtet über dem unterschied NB ↔ NF und die fehlerhafte zuordnung des Verlustes an U203:

Seite 1 von 2 über die Fahrten der Octavian:

| Date   | SAILED      | Date   | ARRIVED | VOYAGE                 |
|--------|-------------|--------|---------|------------------------|
| Apr 25 | Panama City |        |         | Panama City for London |
| Apr 2  | Halifax     | Apr 17 | London  |                        |



Sowohl „Lloyd’s War Losses“ wie die Fahrliste der Octavian definieren die letzte Reise als Galveston => St John (**NB**) bzw. St John’s (**NB**). Nicht **NF** = Newfoundland

Die OCTAVIAN war unterwegs nach (St John) New Brunswick, und nicht nach (St John’s) Newfoundland!

Square BB6655

Clipboard KML

Coordinates:

Center 46°57'00"N, 052°45'00"W

Top left 47°00'00"N, 052°50'00"W

Top right 47°00'00"N, 052°40'00"W

Bottom left 46°54'00"N, 052°50'00"W

Bottom right 46°54'00"N, 052°40'00"W

Size:

Height 6 NM

Mean width 6.83 NM

Max width 6.84 NM

Min width 6.82 NM

Legend:

Center of square



Saint John (ohne 's) ist die größte Stadt von New Brunswick. Meist wird der Name der Stadt vollaus geschrieben um Verwechslung mit St John’s in die andere canadische Provinz, Newfoundland, zu vermeiden.

Es sei die OCTAVIAN war aus irgend einem Grund ganz weit entfernt von das vorgesehene Reiseziel, könnte das Schiff niemals an die SO-Küste von Newfoundland, vor Cape Race, torpediert worden sein von U203.

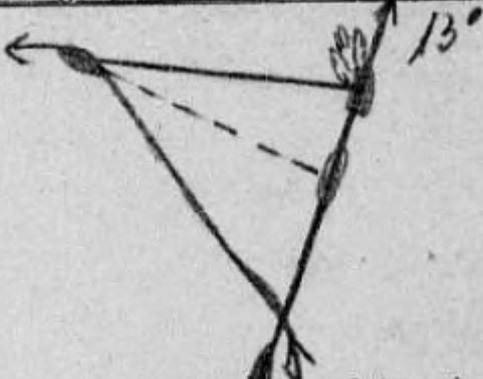
# Wir meinen die OCTAVIAN war Opfer von U123, ASS Nr.04710

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Angriffs-Datum :           | 17.01.1942   |
| Angriffs-Zeit :            | 13:04  |
| Nation d. U-Bootes :       | deutsch  |
| Name des U-Bootes :        | U 123  |
| Kommandant :               | Hardegen   |
| Quadrat :                  | CA 5756  |
| angenommener Ziel-Typ :    | Dampfer, Frachter  |
| angenommene Tonnage :      | 4000 BRT   |
| angenommenes Ergebnis :    | versenkt   |
| Eingesetzte Waffe(n) :     | Torpedo(s)   |
| Angriffsdatum vermutlich : | 17.01.1942   |
| Nation des Ziels :         | amerikanisch   |
| tatsächlicher Ziel-Typ :   | Dampfer, Frachter  |
| Name des Ziels :           | San José   |
| Stapellauf :               | 1904   |
| tatsächliche Tonnage :     | 3358 BRT   |
| tatsächliches Ergebnis :   | versenkt   |
| Position des Ziels :       | 39.15n 74.09w  |
| Fussnote :                 | "San José" (1932 BRT) sank auf einer Position nördlich des Quadrats CA 5756, vor Atlantic City, durch eine Kollision mit dem Frachter "Santa Elisa" (7600 BRT), der ausbrannte, aber New York noch mit 70 Überlebenden beider Schiffe erreichte. |

Block-Nr. **4794** Anlage **7** **Schußmeldung** A com. Seite: **4**  
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote  
"U 123" (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Oblt.z.S. Rud. Hoffmann IWO  
(Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)  
Datum: **17.1.42.** Ort:  CA 5756 Uhrzeit des Schusses: **13.01**  
Wassertiefe: **40 m.** Wetter: **b** Sicht: **4-5 sm** Wind: **NzW 2**  
Seegang: **1** Dünung: Richtung u. Stärke **mittel**  
Ziel: **Frachtdampfer** **4000 BRT**  
(Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang)  
Beladezustand u. Ladung: **tief geladen**  
Erfolg: **1 Treffer / ..... Fehlschuß** Angriffsschuß **ja** Fangschuß (auf gestoppt liegendes Ziel)

Anlaufskizze mit Schußbild. Wie sind Schußunterlagen erworben? Besondere Beobachtungen, Abwehr, Erklärung für Fehlschuß:

Unterlagen geschätzt.



Wirkung am Ziel, Höhe und Aussehen der Sprengsäule, Zeit bis zum vollkommenen Untergang. Wahrnehmungen im eigenen Boot:

Treffer Brücke, . Sehr heftige Detonation, tief schwarze 100 m hohe Sprengsäule. Dampfer schneidet gleich vorn mit der Fahrt unter. Als Sprengsäule sich verzogen, sahen nur noch die Mastspitzen aus dem Wasser, die gleich verschwanden.  
Gesamtzeit etwa 35 sec.

CA5756 = 37°57'00"N, 074°22'00"W

Hitler's U-Boat War: The Hunters:

#### FIRST ACTIONS OFF CAPE HATTERAS

Having achieved the psychological impact desired by sinking the tankers *Norness* and *Coimbra*, Hardegen in *U-123* cleared out of the shallow waters of New York. Southbound off New Jersey in the dark early hours of January 17, Hardegen claimed, he found and sank an unidentified 4,000-ton freighter with a single torpedo. Postwar German records credited him with the 2,000-ton American ship *San José*. But Gannon has established from official survivor reports that *San José* was not torpedoed. She collided with another ship, *Santa Elisa*, and sank. Gannon could not identify Hardegen's claimed victim. No other vessel in his area went down that night. Perhaps Hardegen happened upon the collision scene and believed that his torpedo had fatally hit *San José* or *Santa Elisa*, which caught fire in the collision, burned for six hours, and finally limped into New York.

Die Geschichte ist in Michael Gannon's "Operation Drumbeat", S.250-251.

Fazit:

- U123 torpedierte am 17/01/42 einen unbekanntes Dampfer in CA5756 = 37°57'00"N, 074°22'00"W, Dampfer der in etwa 35 sec unterging. Keine überlebenden.
- Der Dampfer hatte Kurs 13° (fast nördlich)
- Die SAN JOSÉ wurde nicht torpediert, sondern sank nach einer Kollision mit die SANTA ELISA.
- Mit Reiseziel Saint John, New Brunswick, könnte die OCTAVIAN nicht das Ziel von U203 gewesen sein vor Cape Race, Newfoundland.

Die Angriffsposition U123 (CA5756) liegt – grob gemessen in Google Maps – 1730 sm von Galveston. Abfahrt Galveston 09/01/42 unbekanntes Uhrzeit, Torpedierung U123 17/01/42 13u01. Die OCTAVIAN wurde 1938 gebaut, war also ziemlich neu, und könnte mit etwa 9,5 kn die Distanz Galveston – Angriffsstelle U123 erreichen (aber m.e. NICHT die Angriffsstelle von U203), selbst wenn sie erst spät Abends Galveston verlassen hätte. (vielleicht kann Urs bessere Werte vorstellen, aber denke bin nicht weit daneben).

Gröner meint die Octavian könnte 11 kn fahren und auch Jordan gibt dies als ‚service speed‘ des Schiffes.

Meines erachtens war das unbekannte Schiff das U123 am 17/01/42 in CA5756 torpedierte die OCTAVIAN.

Dies mit vor allem als Ausgangspunkt das Reiseziel der OCTAVIAN war N.B. und nicht NF.

Bin gespannt darauf gelegentlich Deine Gedanken zu dem Verlust der Octavian zu erfahren. Wenn Du meinst dies wäre zutreffend, dann sollte vielleicht auch Rainer informiert werden i.B. uboat.net?

### 3.8. POLYANA (ex-SKJOLDHEIM)

+ 25/04/41, U103

DUIKBOOT Nr. 3646

| Nummer | Datum      | Zeit  | Nr. | Bootnr. | BTNR | Flottille | Kommandant             | OP-Gebiet | Pa | Ereignis (FST)              | Feit              | Referentie                   | Quadrat |
|--------|------------|-------|-----|---------|------|-----------|------------------------|-----------|----|-----------------------------|-------------------|------------------------------|---------|
| 3646   | 24.04.1941 | 23u57 | 1   | U103    | 103  | 2         | SCHÜTZE<br>Viktor (25) | CA        | 4  | Angriff auf<br>Einzelfahrer | 2x1t,tot<br>00u38 | C POLYANA 2267T<br>Nw EH93 + | EH93    |

ASS Nr.05001

| Angreifer  |        |            |   |      |        |       | Angegriffener |      |         |          |         |          |  |
|--|--------|------------|---|------|--------|-------|---------------|------|---------|----------|---------|----------|--|
| Details  | Region | Datum      | Zeit  | Nat. | U-Boot | Waffe | Konvoi        | Nat. | Name    | Tonnage  | Treffer | Position |  |
|  | W      | 25.04.1941 | 00:38   | dt   | U 103  | T     | OG.60 d       | nw   | Polyana | 2267 BRT | +       | 24n 27w  |  |
| tatsächliche Tonnage :   |        |            | 2267 BRT  |      |        |       |               |      |         |          |         |          |  |
| tatsächliches Ergebnis :   |        |            | versenkt  |      |        |       |               |      |         |          |         |          |  |
| Position des Ziels :   |        |            | 24n 27w   |      |        |       |               |      |         |          |         |          |  |
| Fussnote :   |        |            | "Polyana" wurde zuletzt bei der Auflösung des Konvois OG.60 am 14.4. gesehen und gilt seitdem als vermisst. |      |        |       |               |      |         |          |         |          |  |



Es stiftt Verwirrung dass der Satz in DUIKBOOT 24/04/41 datiert ist, während das Schiff am 25/04/41 versenkt wurde.

Grund: der Satz berichtet von 2 Torpedos die gefeuert wurden, der 1. am 24. (ohne Erfolg) und der 2. am 25. (Treffer/Versenkung).

Um diese Verwirrung zu beseitigen werden wir der Satz in DUIKBOOT in 2 teilen.

QUAD werden wir beim Treffer-Schuß gemäß die Torpedoschußmeldung in ASS auf EH9356 setzen.  
EH9356 = 12°45'N, 28°21'W.

Wir verstehen in ASS der Eintrag „Position des Ziels: 24n 27w“ (Quadrat DT1877) nicht.

Square DT1877 Clipboard KML

Coordinates:

Center 24°03'00"N, 027°03'00"W

Top left 24°06'00"N, 027°06'00"W  
Top right 24°06'00"N, 027°00'00"W  
Bottom left 24°00'00"N, 027°06'00"W  
Bottom right 24°00'00"N, 027°00'00"W

Size:

Height 6 NM  
Mean width 5.48 NM   
Max width 5.48 NM  
Min width 5.48 NM

Legend:

 Center of square  
 Your coordinate



### 3.9. SKRIM

+ 12/40 U43

ASS Nr.03816: + 6/12/40

DUIKBOOT Nr.1186: + 7/12/40

Wir haben unterschiedliche Tages-Angaben für den Angriff von U43 der die SKRIM zum Opfer wurde.

Die Torpedoschußmeldung gibt den 6/12/40 als Datum des Angriffs, und fast alle Autoren (Jordan, Wynn, Busch & Röhl, ASS, uboat.net, warsailors.com, ubootarchive.de) übernehmen dieses Datums. Eine Ausnahme: Ritschel, der dem Angriff am 7/12/40 datiert:

05.12.40 AL 8259 1545 ↓ wegen Wetterlage. See 8, Wind 10-11.  
Verkleidung der Mündungskappen Rohr I und II sind losgerissen, schlagen. Rohre und Ventil der T-Zelle undicht, läuft über. Boot ist so nicht tauchklar für große Tiefen, deshalb wird das Ventil dichtgesetzt.

07.12.40 AL 8232 1847 Dampfer >Westen in Sicht. Vorgesetzt.  
AL 8225 2226 1. Hecktorpedo los auf den -D - Fehlschuß.  
2248 2. Hecktorpedo los - Treffer, hinten 20.  
Besonders laute Detonation. Munition scheint zu detonieren.  
Das Heck ist nicht mehr zu sehen. Vorschiff sinkt nach 63".

AL 8225 nw -D Skrim 1902 BRT+  
23 † | Manifest ? >Sydney  
An der Untergangsstelle sind nur noch Fässer, kleinere Wrackteile und ein Ölfleck zu sehen.

Frans wurde gebeten sich das KTB U43 nochmal an zu schauen und er meldete das aus dem KTB hervorgeht der Angriff fand am 7/12/40 statt, und nicht am 6/12/40 wie die Torpedoschußmeldung angibt.

Wir haben das KTB U43 nur auf Mikrofilm (lagert bei Frans) und er kann kein Scan davon anfertigen. Thorsten war aber so freundlich einige Seiten aus dem KTB als jpg an zu fertigen und diese liegen bei. Sie sind vielleicht schwierig zu lesen, vor allem die Daten und Uhrzeiten ganz links, aber wenn man hinten anfängt und bedenkt das Daten unterstrichen wurden und Uhrzeiten nicht, dann macht: 022.jpg Angaben zum 10. (oberhalb die 1.Unterschrift), 11., 12. und 13.12.1940  
021.jpg Angaben zum 8. (oberhalb die 1.Unterschrift), 9. und 10.12.1940  
020.jpg Angaben zum 7. (ein Satz) und 8.12.1940

019.jpg Angaben zum 6. (oberhalb Unterschrift) und 7.12.1940 (Datum steht links der Unterschrift).  
Der Angriff steht im KTB also unter 7.12.1940.

018.jpg Angaben zum 5. (oberhalb Unterschrift) und 6.12.1940 (Datum steht links von die Unterschrift)

Der Angriff steht im KTB am 7.12.1940 dokumentiert, mit die Position und Uhrzeiten (insofern leserlich) wie in die Torpedoschußmeldung.

Wir meinen daher dass das Datum vom 6.12.1940 für den Angriff von U43, Datum laut die Torpedoschußmeldung, einen Fehler ist und dass der Angriff am 7. statt fand.

Merke auch dass am 5. und 6. U43 Probleme hatte mit die Verkleidung der Mündungskappen von mehrere Torpedorohren, und mehr damit beschäftigt war wie mit einem Angriff fahren.

Dann noch eine Bedenkung wovon ich nicht behauptete sie schneidet Holz, aber ...  
aus uboat.net:

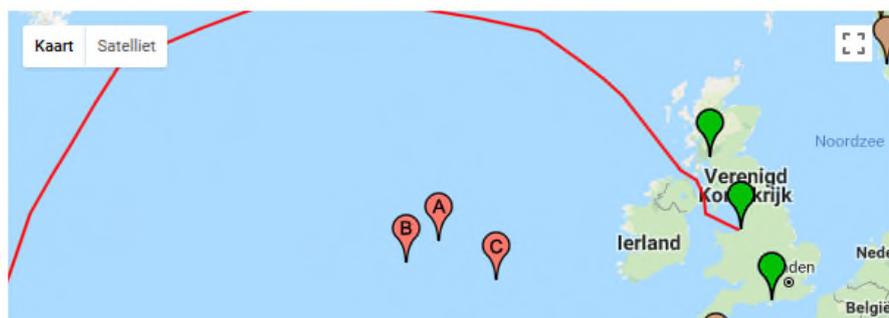
## Ships hit from convoy OB-252

| Date       | U-boat                | Commander                       | Name of ship  | Tons   | Nat.   | Map |
|------------|-----------------------|---------------------------------|---|--------|--|-----|
| 6 Dec 1940 | <a href="#">U-43</a>  | <a href="#">Wolfgang Lüth</a>   | <a href="#">Skrim</a>   | 1,902  |  nw | A   |
| 7 Dec 1940 | <a href="#">U-99</a>  | <a href="#">Otto Kretschmer</a> |  <a href="#">Farmsum</a> | 5,237  |  nl | B   |
| 9 Dec 1940 | <a href="#">U-103</a> | <a href="#">Viktor Schütze</a>  | <a href="#">Empire Jaguar</a>   | 5,186  |  br | C   |
|            |                       |                                 |   | 12,325 |  |     |

3 ships sunk (12,325 tons).

### Legend

 We have a picture of this vessel.



Wenn die SKRIM am 6. um 2248 versenkt gewesen wäre, und die angeblich etwas schnellere FARMSUM (die ebenfalls Teil war vom Konvoi OB252 bis 4/12/40, wenn das Konvoi in schlechtes Wetter aus einander fiel) am 7. um 2239 versenkt wurde (siehe ASS + T-Bericht), ist es dann normal dass zwischen die beide Untergangsstellen

SKRIM AL8225 = 53°33'N, 21°15'W

FARMSUM AL8473 = 52°09'N, 23°05'W

fast genau 24 Stunden aber nur 107 Seemeilen liegen?

Laut Jordan hatte die SKRIM einen ‚service speed‘ von 9Kn, die FARMSUM von 10,5.

Wenn die FARMSUM auch nur annähernd 10Kn gelaufen hat, musste sie am 7. abends grobweg 240 Seemeilen entfernt gewesen sein von die Untergangsstelle der SKRIM am 6. abends.

Es ist aber nur 107 Seemeilen, nicht mal die halbe Distanz.

Dies alleinstehend betrachtet ist zu wenig Anlaß um ein Versenkungsdatum der SKRIM von 6/12/40 an zu zweifeln, aber zusammen genommen mit die KTB-Daten sieht es m.e. anders aus.

**Wir meinen auf Basis des KTB U43 dass die SKRIM am 7. versenkt wurde.**

### 3.10. NORDVANGEN

+ 20/02/1942, U129

ASS Nr.07912: NORVANGEN

DUIKBOOT Nr.4822: NORDVANGEN

ASS:

| Angreifer  |        |            |       |      |        |       | Angegriffener |      |           |          |         |               |
|--|--------|------------|-------|------|--------|-------|---------------|------|-----------|----------|---------|---------------|
| Details  | Region | Datum      | Zeit  | Nat. | U-Boot | Waffe | Konvoi        | Nat. | Name      | Tonnage  | Treffer | Position      |
|  | W      | 20.02.1942 | 03:59 | dt   | U 129  | T     |               | nw   | Norvangen | 2400 BRT | +       | 10.50n 60.54w |

DUIKBOOT:

| Nummer | Datum      | Zeit  | Nr. | Bootnr. | BTNR | Flottille | Kommandant           | OP-Gebiet | Pa | Ereignis (FST)              | Feit | Referentie                      | Quadrat |
|--------|------------|-------|-----|---------|------|-----------|----------------------|-----------|----|-----------------------------|------|---------------------------------|---------|
| 4822   | 20.02.1942 | 08u59 | 1   | U129    | 129  | 2         | CLAUSEN<br>'Nicolai' | WA        | 4  | Angriff auf<br>Einzelfahrer | 1t   | C NORDVANGEN 2400T Nw<br>EO15 + | EO15    |

### 3 Unterschiede ASS ⇔ DUIKBOOT: Zeit, Schiffsname, Quad

**3.10.1. Zeit:** KTB und Torpedoschußmeldung wurden offenbar mit eine andere Zeitbasis geschrieben. KTB U129 gibt den Angriff um **0859**, die Torpedoschußmeldung **0359**.

20.02.42 EO 1527 0810 Dampfer in Sicht. Ausgedampft. Angriff.  
0859 Schuß aus Rohr III - Treffer, hinten.  
Dampfer stellt sich steil auf, sinkt nach 59".  
Wahrscheinlich ging ganze Besatzung mit unter.  
ED 9957 nw -D Nordvangen 2400 BRT+  
24 † | Bauxit >Trinidad und New Orleans

Frans berichtete hierzu das beim genaueres betrachten im KTB U129 eigentlich 2 Zeiten stehen: Eine in Maschineschrift die meist nicht mehr (oder nur schwer) lesbar ist weil überschrieben (hier stand in maschineschrift wahrscheinlich 0359 - der Deutsche Zeit); Sämtliche Zeitangaben in Maschineschrift wurde handschriftlich überschrieben (hier mit 0859 – der GMT-Zeit). Wenn vorhanden gibt DUIKBOOT die KTB-ZEIT.

### 3.10.2. Schiffsname: NORVANGEN oder NORDVANGEN

Lloyd's (War Losses-section „Missing or untraced“ & Register) gibt NORDVANGEN

|                  |  |                   |       |        |      |                                      |  |                 |        |          |                       |
|------------------|--|-------------------|-------|--------|------|--------------------------------------|--|-----------------|--------|----------|-----------------------|
| 81573 Nordvangen | 2400   | X-100A1           | Bal s | cl     | 1929 | Internatnl.                          | Skibsaktieselskap.                                       | 291-2           | 45-7   | 18-5     | Oslo                  |
| LDBY             | ssN.Ns.No.3-5,41<br>1DK(Sil)<br>1386<br>(Cargo battens not fitted) | 1000<br>1,42      |       | N12,41 | 4mo  | SB.&E.Co.Ld<br>Danzig<br>Lloyd'sA4CP | Karaibien(Gor-<br>rissen&Co.Akties.<br>Mgrs.) Intermedia | P28'B60'F32'    | FK     | 4BHptCem | Norwegian<br>4BHptCem |
| 81574 Nordvangen |  | MS12,41<br>BS8,41 | LCMC  |        |      |                                      |  | CellD)B246'610t | FPT61t | APT63t   |                       |

Idem bei

- [http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Torpederte\\_norske\\_skip\\_2.\\_verdenskrig;](http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Torpederte_norske_skip_2._verdenskrig;)
- <https://www.uboot.net/allies/merchants/ship/1352.html;>
- <https://www.warsailors.com/singleships/nordvangen.html;>
- <https://www.warsailors.com/riksarkivet2/nordvangen1.gif;>
- <https://www.sjohistorie.no/no/skip/20869/>

**NORDVANGEN**, mit D, wie sämtliche norwegische Quellen und Lloyd's es Buchstabieren, ist m.e. der richtige Namen dieses Dampfers.  
Notiz: das Buch ASS, S.79, nennt dieses Schiff NORDVANGEN in die Tabelle und NORVANGEN in Fußnot 7.

### 3.10.3. Quad.

Die Torpedoschußmeldung gibt **EO1518**. Wir vervollständigen QUAD in DUIKBOOT.

### 3.11. CARARE

+ 28/05/40, mine

CARARE is not listed by ASS, nor by uboat.net.

“Lloyd’s War Losses” lists the british CARARE, a passenger and fruit carrier, as sunk on a mine on May 28, 1940 in position 51 17 30N, 3 44W while underway in ballast from Avonmouth for Santa Marta (Colombia).

The loss position is (in Google maps) situated to the NE of The Foreland in the Bristol Channel.



<http://www.naval-history.net/xDKWW2-4005-14MAY04.htm> provides the information ...

British steamer **CARARE** (6878grt) was sunk on a mine in 51-18N, 03-44W.

The steamer was carrying a crew of 97 and 29 passengers.

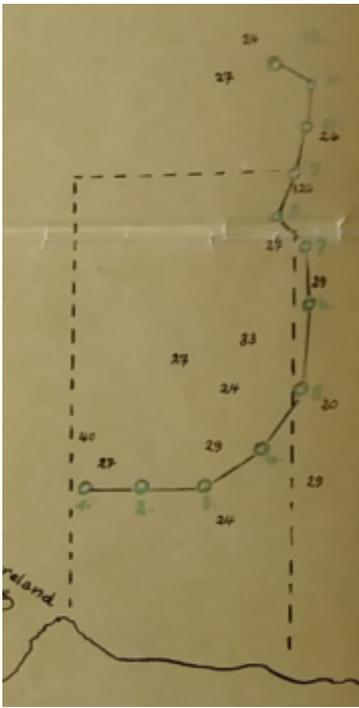
Seven crew and three passengers were lost on the steamer **CARARE**. Armed yacht RHODORA rescued eighty six survivors and anti-submarine trawler CAMB

Time to compare her loss-position with the position of U33’s minefield laid on 9 November 1939.

CARARE’s loss position: 51°17’30”N, 3°44’ W

U33’s mine field: a sinuous line between 51°16’15”N, 3°46’47”W (1<sup>st</sup> mine) and 51°19’40”N, 3°44’31”W (12<sup>th</sup> mine)

Detail from a map in BA-MA, record RM98/72



CARARE seems to be a perfect candidate for having been a 3<sup>rd</sup> victim of U33's minefield, although that was laid 6 months earlier.

P.S. Very strange that after the loss of the STANHOLME on December 25, 1939, and the INVERDARGLE on January 16, 1940, the area seems not to have been swept thoroughly for other mines by May 28.