

## 18.1 C BRISBANE STAR 12791T Br

DUIKBOOT gibt:

27228	15.07.1941	13u13	1	U431	3	DOMMES 'Wilhelm'	1	Angriff auf Einzelfahrer	in AL13	mislukte aanval, 2tw op vrachtschip	AL13
-------	------------	-------	---	------	---	---------------------	---	-----------------------------	---------	-------------------------------------	------

Defe3/23, ZTPG 3239 gibt:

FROM NS ZIP/ZTPG/3239  
11125 KC/S TOI 1624/15/7/41  
TOO 1545  
FROM: U 431  
TO: ADMIRAL COMMANDING U BOATS  
MISFIRE AT TANKER ON EASTERLY COURSE, AL 1349. (WIND) WSW  
(FORCE) 3, (TEMP.) +5 (DEGREES) (CENTIGRADE), SHOWERS, VISIBILITY  
GOOD. (BAROMETRIC PRESSURE) 1013 MB.  
2015/15/7/41+++CEL/DE

KTB U431 meldet der angegriffenen Dampfer funkte er sichtete ein Sehrohr.

Der Admiralty War Diary für den 15/07/41 (siehe <https://catalog.archives.gov/id/77733034?objectPage=284>) gibt:

BRISBANE STAR S S S S 59.18 N. 25.22 W. Sighted submarine  
periscope 300 yards away heading south at  
1110 G.M.T.  
(BRISBANE STAR, 1145/15, Lyness W/T, 1157/15,  
Port Patrick Radio, 1223/15.)  
My 1145 G.M.T. corrected position 59.18 N.  
27.05 W. 1330 G.M.T.  
(BRISBANE STAR, 1338/15, Navycharge Greenock,  
1452/15, Liverpool 1451/15.)

Meldung von die BRISBANE um 1110GMT = 1310DSZ.

U431 feuerte laut KTB den 2-Torpedofächer um 1313DSZ, deckt sich 100% mit der Angriffszeit laut die BRISBANE.

TF U431 AL1349 = 5927N-2600W. Dies ist nur 21sm entfernt von 5918N-2522W, die von der BRISBANE STAR gemeldete Position.

**Fazit:** den Angriff von U431 bezog sich auf die BRISBANE STAR, einen 12791T großen britischer Frachter (und kein Tanker wie angegeben im Funkspruch von U431).

DUIKBOOT wird ergänzt: U431 griff erfolglos den C BRISBANE STAR 12791T Br an in AL1349.

## 18.2 U137 vs. ST.GERMAIN & VERONICA

DUIKBOOT gibt:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
40694	17.11.1940	20u15	2	U137	1	WOHLFARTH 'Herbert'	3	Angriff auf Nachzügler	HG46 - 1t	C ST.GERMAIN 1044T Br AM52 +	AM52
39858	17.11.1940	20u50	3	U137	1	WOHLFARTH 'Herbert'	3	Angriff auf Nachzügler	HG46 - 1t	C VERONICA 1316T Zw AM52 +	AM52

ASS gibt:

↪	W	17.11.1940	20:14	dt	U 137	T	HG.	sw	Veronica	1316 BRT	+	55.20n 08.45w
↪	W	17.11.1940	20:50	dt	U 137	T	HG.	br	Saint Germain	1044 BRT	+	55.40n 08.40w

Beide Dateien geben die 2 Angriffe von U137 am 17/11/40 aber mit Unterschieden:

- Buchstabierung vom Namen der St.GERMAIN;
- Reihenfolge worin die Frachter torpediert wurden;
- Konvoi-Angabe.

### 18.2a. Buchstabierung.

„Lloyd's Register“ gibt der Namen als SAINT GERMAIN (und auch die andere Dampfer der ‚SAINT‘-Line werden buchstabiert mit ‚SAINT‘, nicht mit ‚St.‘), genau wie bei Gröner, Jordan, <https://www.sjohistorie.no/en/skip/478802/>, und <https://www.krigsseilerregisteret.no/skip/478802>.

32879	Saint Germain	4Mst	1044	...	1924	A.B. Karls-	The Saint Line, Ltd.	213-7	35-2	14-5	London
13561	(ex Edouard Giraud-35,	Oil Eng	870	5,32	6mo	hamns Skipsv.	Karls hamn	P20	B47	F26	British
MKVM	er Epoca-32)	ss N. On. No. 1-28	592								FK
	Wireless	IDk									

„Lloyd's War Losses“ buchstabiert der Name (auf Seite 156) zwar als ST.GERMAIN, für DUIKBOOT folgen wir aber „Lloyd's Register“ und werden den Namen in die Datei ändern in SAINT GERMAIN.

### 18.2b. Reihenfolge.

Es gibt die Torpedoschußmeldungen in ASS:

[https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where\\_value=756&lang=1](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=756&lang=1)

Block-Nr. **649** Schußunterlagen (Gefechtsschuß) Seite: 20

für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

" U 137 " (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Oblt. z. S. Maßmann, W.O. (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: 17.11.40 Ort:  5289. AM ... Uhrzeit des Schusses: 2014. Uhr

Wassertiefe: 100 ... Wetter: teilw. bad. Sicht: mittel-gut. Wind: N 1 - 2 ...

Seegang: 1 ... Dünung: 1 - 2

Ziel: .. Frachter (Name) 6000 (Größe) (Länge) (Tiefgang)

Ladung: voll beladen

Erfolg: .. 1. Treffer / ... ~~Fehlschuß~~ Angriffsschuß ... Fangschuß (auf gestoppt liegendes Ziel)

Lfd. Nr.	Einzelchuß, Mehrschuß oder Fehlschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden	./.			
2	Art, Nummer (Batterie Nr. 4365/66) G7e	3192			

Wirkung im eigenen Boot: Treffer vorn 10. Normale Sprengsäule. Nachdem sich ihr Rauch verzogen hat, ist zu erkennen, daß Dampfer vorn wegackt und stark nach Stb. krängt. Untergang nicht beobachtet, da noch ein weiteres Ziel ausgemacht wird.

Wichtig beim Angriff um 20u14: Untergang vom angegriffenem Dampfer wird nicht beobachtet.

Und [https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where\\_value=757&lang=1](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=757&lang=1):

Block-Nr. **650**      Schußunterlagen (Gefechtsschuß)      Seite: **8**  
 für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

"U 137"  
 (Schießendes Fahrzeug)      **Geheim!**      Oblt. z. S. Maßmann  
 (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: 17.11.40      Ort:  5289 AM      Uhrzeit des Schusses: 2050

Wassertiefe: 100...      Wetter: teilw. bed.      Sicht: mittel. gut      Wind: N 1 - 2  
 Seegang: .../...      Dünung: .../...

Ziel: ...Frachter...      4000 t.  
 (Name)      (Größe)      (Länge)      (Tiefgang)

Ladung: ...tief. beladen.....

Erfolg: ..1. Treffer / .. ./ Eehlschuß.      Angriffsschuß. ./ .      Fangschuß (aufgestoppt liegendes Ziel) .....

Lfd. Nr.	Einzel- oder Mehrfachschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden	./.			
2	Art, Nummer (Batterie Nr. 5191/92) & 7e 3770				

Wirkung im eigenen Boot: Schwarze Sprengsäule von Normalhöhe mit weißer Umrandung. Vorschiff sofort mit verschwindender Sprengsäule, Achterschiff 30 sec. später gesunken. Annahme, dass Erzschiff.

Wichtig beim Angriff um 20u50: Dampfer sinkt sehr schnell, Annahme es ist ein Erzschiff.

Aus „Lloyd's War Losses“:  
 Ladung der SAINT GERMAIN: 1440tons pitprops (Grubenholz).  
 Ladung der VERONICA: 1800tons ore (Erz).  
 Notiz in „Lloyd's War Losses“ zu die SAINT GERMAIN:

Sank November 18. Pit-props & wreckage found on November 19 in 55 20 N., 8 52 W.

Laut diese Angabe in Lloyd's sank die SAINT GERMAIN nicht kurz nach die Torpedierung am 17/11/40, sondern erst am nächsten Tag.

TNA ADM199/2134 (Survivors' reports) bringt Aussagen vom Master der SAINT GERMAIN

on that course, at a speed of 7 knots. The weather was moderate, rough sea, good visibility. At 1820 on the 17th November, in position 30 miles N.W. of Tory Island, I was on the bridge and had just got a bearing of the loom of Tory Island Light. I told the 2nd Officer, who went down to the Chartroom to lay it off on the chart. I walked to the port wing of the bridge, stayed there a moment, when there was a terrific explosion which seemed to be pretty well under me. I think we were actually torpedoed about 100 feet from the bow on the port side, the explosion sounded to me like a tremendously sharp crack, I was thrown to the opposite wing of the bridge and the noise and blast deafened me, from which I have not yet recovered. I did not notice any smell or smoke, but I think a tremendous

in either case. We finally abandoned ship about 20 minutes after being struck, at 1840. We pulled round the ship's bow

After we had been in the boats about a quarter of an hour we heard another heavy explosion some distance away. Shortly after this we saw a vessel on the horizon steaming in our direction, she came round, passed us a good way off, went round the "SAINT GERMAIN" and in time came along and picked us up. She was the Corvette "MALLOW". Before doing so she

On Wednesday afternoon, 20th November, we found our own wreckage again; the "SAINT GERMAIN" was still afloat at midnight when we left the vicinity, and we were not quite sure until now that she had sunk, although half an hour after we left she was almost standing on end, and while we were standing by she stood upright and we thought she was going, but she went back again. The Chief Engineer told me that before he came out of the engine room a seam of the bulkhead had broken about 8 ft. above the engine room platform and water was pouring in, which indicated that she must have been full of water forward.

Diese Aussage bestätigt die Angaben bei Lloyd's die SAINT GERMAIN sank nicht unmittelbar nach seiner Torpedierung. Er erwähnt etwa eine viertel Stunde nachdem die Besatzung in die Boote gegangen waren gab es eine schwere Explosion in einiger Distanz. Dies dürfte sich beziehen auf der 2.Angriff von U137 (auf die VERONICA).

U137 meldet in seine Torpedoschußmeldungen er beobachtete nicht den Untergang vom um 20u14 torpediertes Schiff, während der Dampfer der um 20u50 torpediert wurde gleich sank, in etwa 30sek.

Der Master der SAINT GERMAIN sagt aus die Torpedierung seines Schiffes fand statt um etwa 18u20, und dass der Dampfer noch lange treibend über Wasser blieb. Die 18u20 (GMT) ist fast identisch mit der Zeit von U137's ersten Angriff (20u14DSZ = 18u14GMT). Die Zeit er hörte in einiger Distanz eine weitere schwere Explosion deckt sich gut mit die Zeit vom 2.Angriff U137 (20u50DSZ).

### 18.2c. Konvoi-Angabe.

Arnold Hague's convoy database (<http://www.convoyweb.org.uk/hg/index.html>) gibt die SAINT GERMAIN und VERONICA als Dampfer im Konvoi HG.46.

TNA ADM199/2134 (Survivors' reports) bringt ebenfalls die Information vom Master der SAINT GERMAIN dass er und die VERONICA teil vom Konvoi HG.46 waren, und dass beide Nachzügler waren zum Zeitpunkt von U137's Angriffe.

We sailed from Gibraltar on the 31st October in convoy H.G. 46, proceeding without incident until Saturday 16th November when, owing to one of the cylinders of the engines failing, we were forced to slow down and by daybreak on that day the convoy was 4 miles ahead of us. We dropped further and further astern that day, together with 4 other stragglers from the convoy, we were a long way apart, not in any formation, but we five kept more or less together

the Sunday morning, 17th. When daylight came on Sunday, however, there were only two other ships in sight, the "SAMALANES" about a mile away on our starboard bow, and another on the horizon to starboard which, as we converged, proved to be the "VERONICA", both ships being stragglers from our convoy.

#### Zusammengefasst:

Die **St.GERMAIN** wird umgetauft in DUKBOOT zum **SAINT GERMAIN**.

Die Angabe die SAINT GERMAIN und VERONICA waren **Nachzügler** vom Konvoi **HG.46** bleibt.

Wir behalten die Angaben bei die SAINT GERMAIN wurde zuerst von U137 torpediert (ohne Beobachtung vom Untergang vom Dampfer). Die mit Erz beladene VERONICA wurde im 2.Angriff torpediert und sank in kürzeste Zeit.

Wir meinen an Hand die vorliegenden Informationen die Torpedoschußmeldungen in ASS werden z.Z. gelinkt an die Falsche Dampfer, und die Konvoi-Kennung dürfte ergänzt werden (mit vielleicht in die Fußnote die 2 Dampfer waren Nachzügler).

TNA-Akten die konsultiert wurden i.B. HG.46 aber keine ergänzende Informationen brachten zu die oben beschriebene Ereignisse: ADM199/2185/109; ADM199/2110/67; ADM199/61/47 und ADM199/61/48.

## 18.3 U137 vs. C PLANTER 5887T Br

DUIKBOOT gibt:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
39857	16.11.1940	20u15	3	U137	1	WOHLFARTH 'Herbert'	3	Angriff auf Einzelfahrer	1t	C PLANTER 5887T Br AM54 +	AM54

ASS - [https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where\\_value=755&lang=1](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=755&lang=1) - bringt eine Torpedoschußmeldung von U137.

Block-Nr. **649** Schußunterlagen (Gefechtsschuß) Seite: **16**  
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

"U. 137" (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Oblt. z. S. Maßmann W.O.  
(Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: **16.11.40** Ort:  **5427 AM** Uhrzeit des Schusses: **2015 Uhr**

Wassertiefe: **2000** Wetter: **teilw. bed.** Sicht: **gut** Wind: **ONO 2**

Seegang: **1-2** Dünung: **leichte Dünung**

Ziel: "Planter." **5.880 t 128 8,1**  
(Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang)

Ladung: .....

Erfolg: **1** Treffer / ... Fehlschuß. Angriffsschuß ... Fangschuß (aufgestoppt liegendes Ziel) .....

Lfd. Nr.	Einzelchuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden				
2	Art, Nummer (Batterie Nr. 6275/76) Ge	3810			

Die Admiralty War Diaries - <https://catalog.archives.gov/id/77735883?objectPage=77> – für den 16/11/1940 melden:

**PLANTER.** Submarine attack signal, 55.38 N., 8.27 W, PLANTER torpedoed. (Scapa W/T 1925/16). Attack U/B that torpedoed PLANTER in 55.38 N., 0.27 W. (C.in C. W.A. to WITHERINGTON, 1937/16). Proceed with despatch to assistance of PLANTER (position) at 1922 today. (F.O.I.C. Greenock to ASSURANCE, MARAUDER, 1938/16) CLARE arrived with survivors. (F.O.I.C. Liverpool 0835/18) Should have been in Convoy S.L.F.53, but was apparently ahead of the convoy (DOR).

Und <https://catalog.archives.gov/id/77735883?objectPage=55>

**Ships Attacked**

**PLANTER** (Torpedoed 16/11) Sank at about 2100/17. Contact attacked by WITHERINGTON at 0100/17 now believed to have been a wreck. Tug MARAUDER, sent to assistance of PLANTER was unsuccessfully bombed at 1116/17 off North of Ireland. (D.O.R. 18/11) Was not in company with S.L. 53 when split at 0900/17. (ARAWA 0930/17)

TNA ADM199/2110/68 (Eine Akte mit Angaben zu die Geleite HG.46 und SL.53) bringt auf S.147:

At approximately 1800/16 the s.s. PLANTER  
(S.L. 53) signalled she had been torpedoed in 55° 38' N  
08° 27' West but in view of the nearness to the  
minefields it is possible she was mined.

U137 erkannte der angegriffene Dampfer als die PLANTER, gibt einwandfrei an in der Schußmeldung der Treffer wurde deutlich beobachtet, das sinken vom Dampfer aber nicht („wegen erwartete Abwehr sinken nicht abgewartet“).

U137 meldet den Angriff am 16/11/40 um 2015 (DSZ)

Die TNA-Akte meldet den Angriff als annähernd um 1800 am 16., und verwendet GMT-Zeiten (DSZ = GMT +2).

Die Admiralty War Diaries melden den Angriff als einen ‘Scapa W/T’ von 1925/16, wobei diese Station angeblich die im November 1940 in der U.K. übliche ST-Zeit verwendet (Britischer Sommer Zeit mit BST = GMT +1).

Diese 2 Punkten, fast identische Zeitangaben auf deutsche und englische Seite sowie die Erkennung vom Ziel machen klar U137 torpedierte die PLANTER.

Dies ist gut, denn die unterschiedliche Positionsangaben hätten sonst Zweifel aufkommen lassen...

Die Position vom Angriff laut U137's Torpedoschußmeldung (AM5427) liegt im besten Fall noch immer 83sm von die Angriffsposition 5538N-0827W (29sm NNW vom Bloody Foreland im NW von Nord Irland) wie gemeldet vom PLANTER. Lloyd's War Losses bringt auch keinen anderen Dampfer – versenkt oder nur beschädigt - der an diesem Tag, Zeit und Ort in betracht kommt für den Angriff von U137.

Die Admiralty War Diaries geben an dass die am 16/11/40 torpedierte PLANTER erst um 2100 (GMT) am 17/11/40 untergegangen sein soll. Die diaries machen keine Angaben worauf diese Information stützt.

Die Akten – und A.Hague's Convoy Database <http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html> - geben an die PLANTER war teil vom Konvoi SL.53 aber zur Zeit von U137's Angriff vor dem Konvoi hinaus fuhr: sie war ein 'romper' zur Angriffszeit.

**Fazit:** DUKBOOT wird ergänzt mit genauere Positionsangaben für U137's Angriff (T-Schußmeldung) sowie die Angabe die PLANTER war ein 'romper' vom Geleit SL.53.

## 18.4 Erfolgreiche Angriffe am 27/11/1940 im Quadrat AM

Ende November passierten 8 U-Boote dem Quadrat AM:

- U47 kehrte Heim von der Feindfahrt, und meldete 1 Angriff (3t) am 27.11.40;
- U93 kehrte Heim von der Feindfahrt, stand am 27.11. in AM73, aber meldete keinen Angriff;
- U95 kehrte Heim von der Feindfahrt, und meldete 1 Angriff am 27.11. in AM19;
- U99 lief am Ende einer Feindfahrt ein in Lorient am 27.11.40, U99 führte keinem Angriff in AM am 27.11.:
- U100 lief am Ende einer Feindfahrt ein in Lorient am 27.11.40, U99 führte keinem Angriff in AM am 27.11.:
- U103 kehrte Heim von der Feindfahrt, und meldete 1 Angriff am 27.11. in AM48;
- U104 kehrte nicht Heim von der Feindfahrt (=es gibt kein KTB vom Boot). Es gibt auch keine Funkprüche am BdU die Auskunft geben ob das Boot vor seine Versenkung am 28.11.40 erfolgreiche Angriffe fuhr;
- U140 kehrte Heim von der Feindfahrt, stand am 27.11. in AF77 (meldete keinen Angriff in AM am 27.).

Für die erfolgreiche U-Angriffe auf Alliierte Dampfer in AM am 27.11/40 kommen nur in Betracht:

- U47: 1 Angriff
- U95: 1 Angriff
- U103: 1 Angriff
- U104: kein KTB vorhanden. Angriff(e) möglich, aber nicht dokumentiert auf deutscher Seite.

“**Lloyd’s War Losses**” (Seite 162) gibt 2 Dampfer die von einem U-Boot versenkt wurden am 27/11/40 im Quadrat AM:

- **DIPLOMAT** Br 8240T von New Orleans und Bermuda unterwegs nach Liverpool.  
Lloyd’s gibt 2 Verlust- Positionen: 5542N-1338W (AM4373) und 5545N-1157W (AM4391).  
Lloyd’s bemerkt dass Wrackteile gefunden wurden in 5550N-1212W (AM4358).
- **GLENMOOR** Br 4393T von Cardiff unterwegs nach Alexandria mit 7410T Kohlen.  
Lloyd’s gibt als Verlust-Position 5435N-1431W (AM4733).

Lloyd’s bringt ein Dampfer der von ein U-Boot beschädigt, aber nicht versenkt wurde am 27.:

- **CHARLES F.MEYER** Br 10510T von Aruba und Bermuda unterwegs nach Avonmouth  
Lloyd’s meldet der Dampfer erreichte die Clyde mit schwere Schaden am Vorschiff.  
Als Position für den U-Angriff gibt Lloyd’s “15 miles E. of Inistrahull”.  
Mit Inistrahull in 55°25’55”N-07°14’33”W liegt eine Position 15sm östlich davon in 5526N-0648W (AM6412).

### 18.4a. U47

U47 machte 3 Angriffen mit je einem Torpedo auf denselben einzeln fahrenden Dampfer am 27/11/40 zwischen 0740 und 0848 im Quadrat AM019. Ohne dabei einen Treffer zu erzielen.

**Folge:** die Dampfer die am 27/11/40 beschädigt oder versenkt wurden in AM als Folge eines U-Boot Angriffs, wurden **NICHT** angegriffen von U47. Bleiben U95, U103 und U104 als möglich ‘erfolgreiche’ Boote.

Welcher Dampfer wurde erfolglos von U47 angegriffen?

**KTB U47** (siehe z.B.[http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/KTB\\_U\\_47\\_-\\_9.\\_Unternehmung\\_Seite\\_19](http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/KTB_U_47_-_9._Unternehmung_Seite_19)  
0740 - Qu. AM 0192 m.o. 56°41’N, 12°23’W. NNW 6, Kreuzsee. Schuß Rohr II. G 7a. E = 300 m, Lage 80, Fahrt 9,  
Tiefe 3 m. Nichts.

0758 - Schuß Rohr I. G 7e, Tiefe 2 m, E = 350 m, Fahrt 8 sm. Nichts!!

0848 - Qu. AM 0191 r.m. Schuß Rohr V, schulmäßiger Heckanlauf. E = 500 m, Fahrt 6,5 sm, Tiefe 2 m. Auch nichts?

Bei der Nachrechnung ergibt sich folgendes: Mit dem eingestellten Vorhalt hätte bei der geringen E der erste Schuß treffen müssen bei Gegnerfahrten zwischen 4 und 12 sm. Beim dritten zwischen 4 und 11 sm.

Das Schiff hatte etwa 4.000 – 5.000 BRT, anscheinend war es Dampfer "West Wales" der gestern Abend bereits 100 sm östlich von uns ein Uboot meldete. **Die Silhouette entsprach ihm jedenfalls.** Geschätzter Tiefgang des leeren Schiffes 3,5-4 m. Die Lage und E sind einwandfrei.

**TNA ADM199/59/32**, RoP Commodore OB249, gibt an die WEST WALES (4353T) meldete um 1650 am 26/11/40 aus 5539N-0955W (=AM5274) sie wurde angegriffen von ein U-Boot. Die WEST WALES war z.Z. der Meldung ein Nachzügler vom Geleit OB249. Sie zog wahrscheinlich nach wegen das stürmisches Wetter.

**TNA ADM237/509**, convoy records, berichtet zum Punkt im RoP Commodore: ‚the WEST WALES got away all right‘.

Die **Admiralty War Diaries** melden (<https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=701>):

**WEST WALES** British 4364 tons. 3333 56.39 N., 09.58 W. (P.O. Number, signal received by military, 1539/26 G.M.T.)  
Valentia Radio, 1529/26, 1533/26).

1530 GMT = 1730 DSZ (dies bedeutet TNA ADM199/59/32 RoP Commodore verwendet BST-Zeiten)

Laut **TNA ADM199/59/32** gab der Commodore Befehl zur Auflösung vom Geleit OB249 um 1700 am 28/11/40 (1700BST = 1800DSZ). Eigentlich hätte die Auflösung später, in die Abenddämmerung, am 28. statt finden sollen. Der Commodore OB249 entschied sich für die frühere Uhrzeit um die Dampfer die Gelegenheit zu bieten sich voneinander zu trennen vor es (zu) dunkel wurde. Um Kollisionen zu vermeiden. ADM199/59/32 gibt 2 Positionen für die Auflösung vom Geleit: S.267 (Formular) gibt 5448N-1721W, S.273 (eine Skizze) gibt etwa 5436N-1724W.

Aus obiges geht hervor es sei durchaus möglich die WEST WALES, als Nachzügler vom Konvoi OB249, setzte am 26. um 1650BST = 1750DSZ eine SSSS-Meldung ab, verfolgte seinen Weg westwärts, und wurde – noch immer alleine fahrend - von U47 erfolglos angegriffen am 27/11/40 ab 0740DSZ.

Die SSSS-Position am 26. 5539N-0955W, liegt etwa 100sm entfernt von U47's Angriffsposition am 27. Diese Strecke könnte die WEST WALES (erbaut 1925) mit etwas über 7kn fahrend schon abfahren. In ADM199/59/32, RoP Commodore OB249, wird sie aufgelistet als ein '9kn' Dampfer. Und laut KTB U47 entsprach die Silhouette vom angegriffenem Dampfer die der WEST WALES.

**Fazit:** in DUKBOOT wird die **WEST WALES** als Ziel von **U47**'s Angriffen am 27/11/40 dokumentiert. Sie wurde nicht beschädigt oder gar versenkt. U47 hatte keinen Anteil an die am 27/11/40 beschädigte bzw. Versenkte Dampfer im Quadrat AM.

**18.4b. U103**

**ASS** ([https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where\\_value=779&lang=1](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=779&lang=1)) bringt die Torpedoschußmeldung für U103's einzigem Angriff am 27/11/40:

Block-Nr. **766**      Schußunterlagen (Gefechtschuß)      Seite: **10**  
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

" **U 103** "      **Geheim!**      X. Kapt. Schütze      Kndt.  
(Schießendes Fahrzeug)      (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: **27.11.40**      Ort:  **AM 4818**      Uhrzeit des Schusses: **1956**

Wassertiefe: **5000 m.**      Wetter: **1039/06**      Sicht: **gut**      Wind: **W 3**

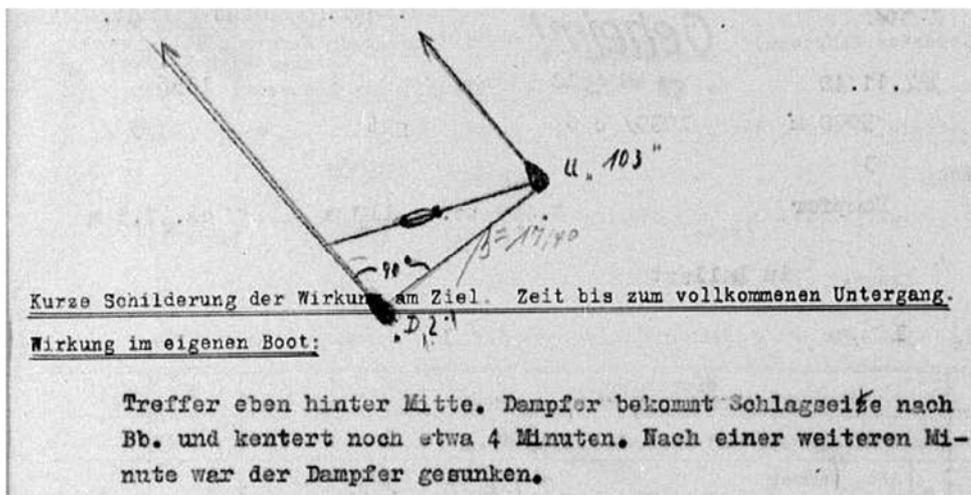
Seegang: **3**      Dünung: .....

Ziel: **Dampfer**      **A. 400. to.**      **110 m.**      **ca. 7,5 m.**  
(Name)      (Größe)      (Länge)      (Tiefgang)

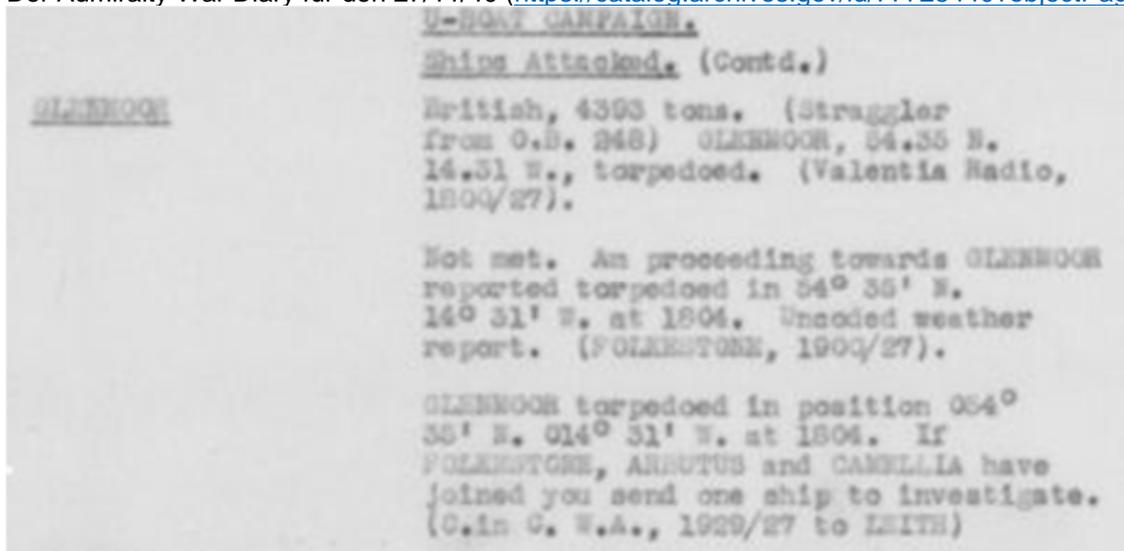
Ladung: **.. in Ballast**

Erfolg: **.. 1. Treffer / ... Fehlschuß. Angriffsschuß.. 1. Fangschuß (aufgestoppt liegendes Ziel)**

Lfd. Nr.	Einzel- oder Mehrfachschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden				
2	Art, Nummer	<b>G 7 e</b>	<b>3053</b>		
3	V+ und eingestellte Laufstrecke				



Der Admiralty War Diary für den 27/11/40 (<https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=730>) meldet ...



Auch "Lloyd's War Losses" (S.162) gibt als GLENMOOR's Verlustposition 5435N-1431W (= umgerechnet AM4733). Dem Zeitpunkt von GLENMOOR's Funkmeldung (1800 oder 1804GMT = 2000 oder 2004DSZ) ist fast identisch mit der Zeit in U103's T-Meldung (1956DSZ).

**TNA ADM199/2110/104**, RoP Commodore OB248, gibt – wie die AWD - die GLENMOOR als Nachzügler von OB248.

Die vom GLENMOOR gemeldete Position, 5435N-1431W, ist nur etwa 17sm entfernt von U103's Angriffsposition laut T-Meldung (Mitte AM4818 = 5421N-1415W), ein vernachlässigbarer Unterschied.

**Fazit: U103**, in sein einziger Angriff am 27/11/40, torpedierte und versenkte die britische **GLENMOOR**.

Die Andere am 27. von einem U-Boot beschädigten (CHARLES F.MEYER) bzw. versenkten Dampfer (DIPLOMAT) müssen Ziel von U95 oder U104 gewesen sein.

#### 18.4c. U95

**ASS** ([https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where\\_value=778&lang=1](https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=778&lang=1)) bringt die Torpedoschußmeldung für U95's einzigem Angriff am 27/11/40:

OKM

Block-Nr. **754** .. Schußunterlagen (Gefechtsschuß) Seite: **18** ..  
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

"U 95" ..... **Geheim!** ..... Oblt. S. Hause I W O .....  
(Schießendes Fahrzeug) (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: **27.11.40** ..... Ort:  **1986 AM** ..... Uhrzeit des Schusses: **0058** .....

Wassertiefe: ..... Wetter: **0.5** ..... Sicht: **mittel** ..... Wind: **N 3** .....

Seegang: **3** ..... Dünung: **mittel** .....

Ziel: ..... Dampfer unbekannt ..... **3.000 t** ..... **120** ..... **5,5 (geschätzt)** .....  
(Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang)

Ladung: **voll beladen** .....

Erfolg: **1** Treffer / ..... Fehlschuß. Angriffsschuß ..... Fangschuß (aufgestappt liegendes Ziel) .....

Lfd. Nr.	Einzel- oder Mehrfachschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden				
2	Art, Nummer	<b>G7e</b>			
3	V. und	<b>2012</b>			

#### Wirkung im eigenen Boot:

Treffer Mitte, Hohe schwarze Sprengsäule. Nach 1 1/2 Min. geht Heck steil in die Höhe, nach 2 Min. nichts mehr zu sehen. Treffer gab im Boot einen kurzen, harten, dumpfen Schlag.

U95 machte laut sein KTB 3 Angriffe mit je einem Torpedo auf denselben einzeln fahrenden Dampfer am 27/11/40 zwischen 0042 und 0058 im Quadrat AM1986, wobei nur der letzte Torpedo traf. Der Dampfer sank innerhalb 2min über den Bug.

Das Ziel von U95 kann nicht die CHARLES F.MEYER gewesen sein, denn dieser Dampfer wurde bei einem Torpedoangriff nur beschädigt, nicht versenkt. Es gibt kein Bericht vom Master der CHARLES F.MEYER.

**Admiralty War Diary** zum 27/11/40 (<https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=728>):

Ships Attacked.

CHARLES F. MEYER  
British tanker, 10616 tons.  
(Straggler from H.X.87)  
Detail one ship to investigate report of ship attacked by submarine position 066° 00' N. 013° 52' W. at 1124 G.M.T. (C.in C. W.A. 1241/27 to WANDERER)

My noon position 065° 31' N. 015° 11' W. Have sent VERITY to help CHARLES MEYER being attacked by submarine 066° 00' N. 013° 52' W. Have left seven ships of O.B. 248 to meet S.C.12. No other escort in company. (WITHERINGTON, 1244/27, to C.in C. W.A.)

Received 1230 G.M.T. CHARLES F. MEYER. 3333 56.00 N. 1352W submarine attack. (Portishead Radio 1330/27)

**Admiralty War Diary** zum 28/11/40 (<https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=765>)

CHARLES F MEYER  
BRUSE  
Your 1740/28. Instruct CHARLES F. MEYER to proceed alone to Rothesay where he will be boarded by Liverpool and Glasgow salvage representative. You are to proceed with despatch to assistance of tug SEAMAN towing BRUSE in position 55° 45' N., 08° 41' W., at 1430 steering 106° 1 knot. (F.O.I.C. Greenock 2055/28 to THAMES)

**“Lloyd’s War Losses”** gibt 2 Versenkungspositionen für die DIPLOMAT:

5542N-1338W (AM4373) und

5545N-1157W (AM4391).

Gerechnet vom Mitte des Quadrats AM1986, die Angriffsposition von U95, liegt die erste ‘Lloyd’s’-Position 60sm entfernt, die 2. Position sogar 100sm.

Die Admiralty War Diaries (<https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=729>) melden am 27/11/40...

DIPLOMAT.  
British, 8240 tons, (straggler from H.X.88.)  
Following has been read.  
DIPLOMAT torpedoed. (Malin Head Radio, 2227/27).  
Attack (enemy) S/M in position 065° 45' N. 011° 57' W. at 2325.  
(C.in C. W.A., 2358/27, to WILD SWAN, CAMPANULA, FLEUR DE LYS).  
Proceed with all despatch to assistance of DIPLOMAT in position 55° 45' N. 11° 57' W. at 2334.  
(F.O.I.C. Greenock, 2359/27 to ASSURANCE).

Es gibt keine genaue Versenkungszeit der DIPLOMAT, aber es ist deutlich das es spät am Abend vom 27/11/40 war in GMT-Zeiten, also spät am Abend des 27. oder ganz früh in DSZ am 28/11/40.

Die Angriffe von U95 kommen nicht in Betracht für die Angriffe auf die CHARLES F.MEYER (weil nur beschädigt) weder für die DIPLOMAT (Position & Angriffszeit). Und beide Dampfer waren etwa 3-fach so groß (bzw. 10516T und 8240T) wie die von U95 geschätzte Größe vom angegriffenem Dampfer (3000T).

P.S. Ein weiterem – etwas weniger aussagendem Punkt – ist das U95 die Länge des angegriffenen Dampfers auf 120m schätzt. Die Diplomat hatte eine Länge von 499ft oder 152m.

**Fazit:** es bleibt nur **U104** dass am 27/11/40 die **CHARLES F.MEYER** und die **DIPLOMAT** torpediert haben kann, wonach U104 (wahrscheinlich) am 28/11/40 auf ein Mine lief (mit Verlust der ganze Besatzung) und nicht von seine Feindfahrt heimkehrte.

**Problem:** wenn U95 den Untergang des von ihm am 27/11/40 angegriffenem Dampfer beobachtete, und dies keins der Dampfer war die von Lloyd's aufgelistet werden als beschädigt/versenkt am 27/11/40 von einem U-Boot, dann musste der Angriff von U95 sich beziehen auf einen Dampfer der 'vermisst' wurde, d.h. der keine SSSS-Meldung hätte funken können und von den es keine überlebende Besatzungsmitglieder gab.

**"Lloyd's War Losses"** (Vol.II, S.1285) meldet zum dänischen Dampfers IRENE MARIA:  
Left Southampton Nov.3, 1940 for Bridgewater Nova Scotia. Sailed (in ballast) Milford Haven Nov.22.  
The Missing Ship Committee considered lost by war causes on Nov.28.  
Dies ist der einzige Dampfer der anscheinend in Betracht kommt als Ziel von U95's Angriff.

Die IRENE MARIA könnte mit Abfahrt in Milford Haven am 22/11/40, die Angriffsposition von U95 früh morgens am 27/11/40 erreicht haben. Das torpedierte Schiff war ziemlich klein (U95 schätzte 3000T groß, 120m lang: die IRENE MARIA maß 1862T und war 289ft (=88m) lang.

Eine Begründung vom erwähntes 'Missing ship committee' liegt nicht vor.

**Fazit:** In Abwesenheit anderer Angaben wird angenommen **U95** versenkte die **IRENE MARIA** am 27/11/40.

Zur **DIPLOMAT** (Ziel U104, siehe oben) gibt es weitere Informationen im Admiralty War Diary zum 28/11/40 (siehe <https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=764>)

Ships Attacked

DIPLOMAT  
(Torpedoed 27/11)

Request you will sail tug SALVONIA with all despatch to assistance of DIPLOMAT in position 55° 45' N., 11° 57' W., at 2334/27. Tug ASSURANCE also proceeding. (P.O.I.C. 0013/28 to P.O.I.C. Belfast)

Sunderland reports four life boats in position 055° 02' north, 012° 15' West at 0100 28th/11. (C. in C., W.A. 0144/28 to WILD SWAN, FLEUR DE LYS, CAMPANULA)

My 2355/27 and 0144/28. Position should be 055° 56' N., 012° 12' W., (C. in C., W.A. 0500/28)

Your 0144, my 2359/27. In view of distance neither CAMPANULA nor FLEUR DE LYS are practicable. Weather. (FLEUR DE LYS 0510/28 to C. in C., W.A.)

Am approaching position searching for survivors. Asdic installation out of action due to recent weather Corvette not due for several hours. Intend taking survivors to Londonderry and refuel. (WILD SWAN 1001/28 to C. in C., W.A.)

Sailed SALVONIAN in accordance with P.O.I/c Greenock's 0013/28 (P.O.I.C. Belfast 0220/28)

Position of DIPLOMAT at 0100 today was 55° 56' 5" N., 12° 12' W., (P.O.I.C. Greenock, to ASSURANCE and SALVONIA)

## 18.5 Geleit OB.248 und C TEMPLE INN 5218T Br (25/11/1940)

Die TEMPLE INN wurde angedeutet als Schiff vom Commodore OB248.

Admiralty War Diaries für den 25/11/40 <https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=676>:

Ships Attacked

TEMPLE INN  
Attacked

British, 5218 tons. 8888, 56.15 N., 8.40 W being attacked by submarine. (TEMPLE INN, 1145/25 P.O.I.C. Greenock, 1144/25) Following from TEMPLE INN via Port Patrick Ship in ballast, unable to manoeuvre in this weather, submarine last seen steering to 020 on surface at high speed. (P.O.I.C Greenock 1227/25) Your 1202/26. Main engine now normal. Ship hove to. Tug not required. Some danger of drifting Hebrides if weather continues. Will report situation later. (TEMPLE INN 1250/26)

1145=GMT

Und <https://catalog.archives.gov/id/77725440?objectPage=677>

Submarines Reported

1246

Proceed forthwith independently to attack submarine reported by TEMPLE INN 56.15 N., 08.40 W., at 1246 (C. in C., W.A. 1321/25 to MALCOLM)

D.h. der C.i.C. Western Approaches schickt einen Zerstörer um die vom TEMPLE INN bei zu stehen.  
1246=BST.

Bis 28/11/40 keine weitere Meldungen gesichtet in die AWD's i.B. die TEMPLE INN oder der Zerstörer MALCOLM.

**TNA ADM199/59/31, RoP Commodore OB283**, meldet:

Before reaching the end of the swept channel it became abundantly clear that this ship was quite unsuitable as a Commodore ship due to the fact that she was in ballast. Not only did she roll heavily, but under very moderate conditions of weather was almost unmanageable.

Für 25/11/40 meldet die Akte:

At 0845 Temple Inn hoisted "Not under control" and dropped astern. I endeavoured to make a signal directing Vice Commodore to take charge, but weather was such that it was impossible to pass anything. From now on the story is not one of Convoy, but of the proceedings of Temple Inn. Following is a diary of the various incidents and Submarine

Die TEMPLE INN wurde zum Nachzügler von OB248.

At 1245/25 B.S.T., a Submarine was sighted off the port bow bearing about 45 degrees and distant probably about 1 mile or less. Orders were given at once to open fire with the 4 inch gun, and the ship was turned head on to the Submarine, and the engines were run up to full speed ahead. Owing to the heavy weather and the fact that the ship was not under control, it is doubtful whether the Submarine was closed, in any case the firing of the gun apparently caused the Submarine to submerge, though previously according to report of the Master and 2nd Officer, she was proceeding on surface course 020 degrees and at a fairly high speed. I am not able to say whether torpedoes were fired or not, owing to the very heavy broken water, and the excessive rolling of ship. Consequently it is possible, or even probable, that having fired and missed, the Submarine turned away and proceeded on the surface as suggested by the Master. This emphasises that the best defence is to fire the

TEMPLE INN feuerte auf das U-Boot:

and by C. in C. W.A., and other authorities.  
In all 4 rounds of Lyditte were fired, the first being a well aimed shot, and this shot falling close. All Lyditte detonated.

Was submarine sighted or detected before firing? *Yes sighted on surface*  
distance *approximately 1/2 to 1 mile*  
Bearing *Red 045 from ship.*  
Ship *not under control*

It was learnt from H.M.S. Wanderer that Convoy had been dispersed on the 26th, but whether this was because of the violence of the weather, or directions from the Escort, I am unable to report.

Record of signals.

G. M. T.	From	To	Details
1144.25			SSSS 56.15N 8.4 OW. Temple Inn being attacked by Submarine.
45	GMH	GCWW	Red. and repeated message SSSS
56	GMH	"	Whats the latest. Reply still being attacked.
1233	GCWW	GPK	Cde. Submarine last seen steering 020 degrees on surface at high speed
1227.25	"	"	

Das U-Boot wurde laut die Meldungen gesichtet ab 1144GMT bis 1227GMT, ein Zeitraum von 43 Minuten.

5615N-0840W = AM5235

1144GMT = 1244BST=1344DSZ

**TNA ADM199/2110/104**, RoP Commodore OB248

The convoy dispersed at dusk/27th.

Welche U-Boote waren am 25/11/40 in - oder Nähe - AM?

U47, U52, U93, U94, U95, U100, U103 und U104. Alle- außer U104 - kehrten Heim von der Feindfahrt.

Keins der heimgekehrte Boote erwähnte ein Ereignis im KTB am 25/11/40 das sich beziehen könnte auf die Sichtung und Aktionen der TEMPLE INN.

Da die TEMPLE INN sich sicher war ein U-Boot gesichtet zu haben während etwa 43 Minuten, mehrfach das Feuer drauf eröffnet hat (4x 4" Schuß), und der C.i.C. Western Approaches die Sichtung ernst genug meinte um der Zerstörer MALCOLM drauf los zu schicken, dürfte man meinen es wurde tatsächlich ein U-Boot gesichtet.

Wenn ein U-Boot gesichtet und beschossen wurde von die TEMPLE INN, ist es sonderbar dass dieses U-Boot sich angeblich wenig Mühe machte um den 5000T-er an zu greifen. Und dass während die Hauptmaschine der TEMPLE INN zwischen 1246 und 1529GMT außer Betrieb war (Schaden an die Maschine wegen zu lange laufen mit Höchstfahrt während die Verfolgung vom gesichtetes Boot).

War das Wetter zu schlecht und das Verhalten der TEMPLE INN (lief unkontrolliert, rollte sehr stark,...) zu unberechenbar um einen Angriff mit Erfolgchancen zu starten? Vielleicht feuerte das Boot sogar einen (oder mehrere) Torpedo(s) auf den Dampfer aber waren es alle Fehlschüsse (Stürmisches Wetter, Verhalten der TEMPLE INN,...).

**Fazit:** während es nicht 100% sicher ist die TEMPLE INN sichtete ein U-Boot, wenn es doch ein U-Boot gab dann war dies wahrscheinlich U104.

U104 könnte die Ereignisstelle erreicht haben am 25/11/40, und war das einzige Boot das nicht Heim kehrte. Keins der heimkehrende Boote die am 25/11/40 in AM waren meldeten einen Angriff durch einen Dampfer.

Der Angriff von die TEMPLE INN auf U104 um 1345DSZ am 25/11/40 in AM5235 kommt in DUKBOOT mit ein Fragezeichen.

## 18.6 Geleit OB.249 und die C ST.ELWYN 4940T Br (+ 28/11/1940 von U103)

Die Eintragung zum Angriff von U103 auf die ST.ELWYN am 28/11/40 ist (zu) kurz gefasst in DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
39705	28.11.1940	08u42	2	U103	2	SCHÜTZE 'Viktor' (25)	2	Angriff auf Einzelfahrer	1t	C MOUNT ATHOS 3578T Gr AL66 +	AL66
39706	28.11.1940	20u24	3	U103	2	SCHÜTZE 'Viktor' (25)	2	Angriff auf Einzelfahrer	2t	C ST.ELWYN 4940T Br AL68 +	AL68

Laut KTB wurde die ST.ELWYN bereits um 0945 gesichtet und musste einen Überwasserangriff abgebrochen werden wegen die schnell eintretende Dämmerung. U103 tauchte und versuchte gegen 1000 einen Unterwasserangriff der ebenfalls abgebrochen wurde weil der Dampfer stark zackte und der Mindestabstand zum Ziel 2500m betrug.

U103 taucht auf und versucht sich vor zu setzen. Ziel bleibt stark zacken und der Seegang nimmt wesentlich zu. U103 entschied zu einem Unterwasserangriff in die abendliche Dämmerung.

Um 2024 Angriff mit einem Torpedo, Rohrläufer, der mit einige Sekunden Verzögerung mit die Minen-Ausstoßvorrichtung aus dem Torpedorohr ausgestoßen wird. Treffer.

Um 2027 folgt ein Fangschuß. Die ST.ELWYN +

Die TNA-Akten zum Geleit OB249 erwähnen die ST.ELWYN nur als Dampfer der im Geleit fuhr. Angeblich war die ST.ELWYN bereits ein Nachzügler vom Geleit vor dieses am 28/11/40 um 1700 aufgelöst wurde. Zur Zeit von U103's Torpedoangriffe gab es das Geleit nicht mehr: die ST.ELWYN war ein Einzelfahrer vom ex-OB249.

In die Admiralty War Diaries wird die ST.ELWYN nicht erwähnt, auch nicht Anfangs Dezember nachdem die Überlebenden der ST.ELWYN von die LEEDS CITY an Land gebracht wurden.

Die TNA-Akte ADM199/2134 mit ‚Survivor's Reports‘ meldet es gibt kein Bericht zu die ST.ELWYN.

Dass die Alliierte Informationen zu diese Versenkung ‚dürftig‘ sind geht auch hervor aus „Lloyd's War Losses“ (S.163) dass 2 Versenkungspositionen gibt für die ST.ELWYN: ‚about 5330N-1900W‘ und ‚5530N-1930W‘ wobei keins von Beide als eine von die Admiralität akzeptierte Position angemerkt ist.

<https://brabantsegeseuvelde.nl/persoon/leon-verschuuren-tilburg-1919> berichtet zum Ereignis, und meldet die ST.ELWYN fing an (stark) zu zacken nach dem ersten Angriffsversuch von U103, wobei es allerdings falsch ist U103 feuerte bereits morgens einen Torpedo auf den Dampfer.

Übersetzt lautet der niederländische Text:

„Das unbegleitete Schiff wird am Morgen vom deutschen U-Boot U-103 entdeckt, woraufhin St. Elwyn einen Zickzackkurs einschlägt. Dadurch verfehlt der erste Torpedo sein Ziel und die Verfolgungsjagd dauert den ganzen Tag.“

<chrome-extension://oemmndcblbdoiebfnladdacbfmadadm/https://reardonsmithships.co.uk/rsnewsletter035.pdf> berichtet:

### CHRONOLOGICAL HISTORY

The following is a final quote from the year 1940:-

About midnight on 3rd/4th December, the s.s. "LEEDS CITY" was proceeding towards Greenock when a dim light was spotted. It came from a small lifeboat in which there were 16 men. They were survivors of the "ST. ELWYN", the Flagship of the South American Saint Line, which was on her way to Santos. The weather was very bad, with gale force winds and heavy seas.

Apparently, about 6.30 a few days previously, the "ST. ELWYN" was torpedoed and sunk. One life-raft was smashed as it was being cut adrift and one lifeboat had been destroyed by one of the torpedoes. A lifeboat got away with 17 people of the 38 crew members and 5 passengers. The next couple of days were spent baling and trying to keep the little boat on even keel, in the hope of sighting a ship. One man died of his wounds and the other men were in poor shape at the time of being picked up by the "LEEDS CITY". They were exhausted and suffering from exposure and cold, as they were scantily clad - hardly suitable for winter in the North Atlantic. They had paired off to massage each other during the days they were adrift.

The "LEEDS CITY" stopped engines and swung towards the boat. There was a very heavy swell running and difficulty was experienced getting the men on board, due to the violent heaving of the boat. One man got half-way up, lost his grip on the line and crashed back into the water between the lifeboat and the ship's side. Immediately the "LEEDS CITY's" Bosun jumped from the deck onto the lifeboat mast, shinned down it and hauled the man into the small boat. He was then hauled on to the "LEEDS CITY" with a heaving line around him.

Everything was done to make the survivors comfortable on the vessel. The Officers and crew gave up their bunks in order that they might have a good sleep after their ordeal, but sleep was impossible owing to the extreme pain of the returning circulation. Their boots and shoes had to be cut off, several had frostbite and their cuts and abrasions dressed. The survivors praised the excellent look-out which the "LEEDS CITY" had kept, which had made their rescue possible.

On 6th December, the "LEEDS CITY" anchored in the Clyde. The men were taken to hospital and, although the Second Officer of the "ST. ELWYN" nearly lost his feet through frostbite, he luckily recovered. As a matter of interest, this man later lost his life through Smallpox while serving on another of his Company's vessels.

One of the other survivors, after spending four months in hospital, was transferred to another hospital where the tops of his fingers were amputated.

Aus die 2 Berichte geht hervor die ST.ELWYN war sich seit früh morgens am 28/11/40 bewusst ein U-Boot griff sie an oder versuchte zum Angriff zu kommen. Und keine Spur einer SSSS-Meldung....

Es fand sich keine (Alliierte) Primär-Quelle mit eine Beschreibung von die Ereignisse mit und Versenkung von die ST.ELWYN.

## 18.7 U-Bootsangriffe am 7/03/1941 im Quadrat AM gegen Konvoi OB293

ASS bringt die Information:

07.03.1941	a	04:45	dt	U 70	T	OB.293	br	Athelbeach	6568 BRT	=	60.30n 13.30w
07.03.1941	b		dt	U 70	T	OB.293			----	--	-- ----
07.03.1941	c		dt	U 70	T	OB.293			----	--	-- ----
07.03.1941	d	04:50	dt	U 70	T	OB.293	br	Delilian	6423 BRT	=	60.28n 13.38w
07.03.1941	a	05:05	dt	U 47	T	OB.293	br	Terje Viken	20638 BRT	=	60n 12.50w
07.03.1941	b	05:50	dt	U 99	T	OB.293	br	Terje Viken	20638 BRT	+	60n 12.50w
07.03.1941		06:40	dt	U 99	TAT	OB.293	br	Athelbeach	6568 BRT	+	60.30n 13.30w
07.03.1941		07:25	dt	U 70	T	OB.293	nl	Mijdrecht	7493 BRT	=	60.31n 13.52w

'German U-boat losses during world war II' von A.Niestlé (Ausgabe 2022) bringt zu U47, Notiz 6 (Seite 215) die Information "However, unlike to previous attributions by the FDS/NHB, the British whaling ship TERJE VIKEN was not attacked by U47 on 7 March 1941, but torpedoed by its sister boat U70."

In **DUIKBOOT** steht z.Z.:

34679	07.03.1941	04u54	1	U47	7	PRIEN 'Günther'	10	Kurzer Kontakt am Geleitzug	OB293 in AM12		AM12
41009	07.03.1941	05u05	3	U47	7	PRIEN 'Günther'	10	Angriff auf Geleitzug	OB293	C TERJE VIKEN 20638T Br AM12 x (+ door U99)	AM12
41008	07.03.1941	04u45	1	U70	7	MATZ Joachim	1	Angriff auf Geleitzug	OB293	T ATHELBEACH 6568T Br AM11 x (+ door U99)	AM11
39532	07.03.1941	04u50	2	U70	7	MATZ Joachim	1	Angriff auf Geleitzug	OB293	C DELILIAN 6423T Br AM11 x	AM11
40780	07.03.1941	05u48	3	U70	7	MATZ Joachim	1	Angriff auf Geleitzug	OB293	mislukte aanval in AM11	AM11
39533	07.03.1941	07u25	4	U70	7	MATZ Joachim	1	Angriff auf Geleitzug	OB293	T MIJDRECHT 7493T NI AM11 x	AM11
39670	07.03.1941	05u40	1	U99	7	KRETSCHMER 'Otto'	7	Angriff auf Geleitzug	OB293	C TERJE VIKEN 20638T Br AM12 + (x door U47)	AM12
40892	07.03.1941	06u40	2	U99	7	KRETSCHMER 'Otto'	7	Angriff auf Geleitzug	OB293	T ATHELBEACH 6568T Br AM12 + (x door U70)	AM12

Was folgt ist einem Versuch mit vorhandene Unterlagen vor allem die Geschehnisse rundum die TERJE VIKEN – torpediert von U47? torpediert von U70? – womöglich zu klären und gegebenenfalls DUIKBOOT zu korrigieren.

Informationen entnommen aus die **Admiralty War Diaries** zum 07/03/1941:

<https://catalog.archives.gov/id/77731198?objectPage=182>

U boat campaign.  
S.S.DELILIAN,  
ATHELBEACH,  
MIJDRECHT,  
TERJE VIKEN  
torpedoed.

U 70 sunk.

Convoy O B 293 was attacked by U boat early this morning about 250 miles N.W. of Butt of Lewis; S.S.DELILIAN and tankers ATHELBEACH and MIJDRECHT (Dutch) and British Oil Refinery Ship TERJE VIKEN (20,638 tons) were torpedoed. MIJDRECHT states that she rammed the U boat and obtained 2 hits with her gun. ARBUTUS with CAMELIA in company this morning destroyed a U boat, believed to be U 70, 280 miles N.W. of the Butt of Lewis, and took 25 prisoners. This is probably one of the U boats which attacked Convoy O B 293 earlier in the day and was damaged by MIJDRECHT.

DELILIAN. (British 6423 tons), SSSS DELILIAN torpedooed 60. 28 N., 13 38 W., (Lyness, T.O.R. 0507/7.).  
SSSS. DELILIAN torpedooed 60.28 N. 13.38, West 0409/7 bearing from Malin Head Radio 325°. Bearing from Wick Radio. 293° approx. (Liverpool W/T, 0515/7. T.O.R. 0616/7.). Sunderland leaves Sullom Voe daylight hunt S/M which torpedooed DELILIAN (position.). (C.in C. Rosyth, 0558/7.).

ATHELBEACH. (British 6568 tons). The following has been read. At 0542 G.M.T. ATHELBEACH torpedooed approx., posn., 60. 30 N. 13 30 W. 2nd., torpedo. (DELILIAN via Wick Radio, T.O.R. 0644/7.).

MIJDRECHT. (Dutch tanker 7593 tons). Following has been read:- SSSS. 60. 31 N., 13 53 W., approx., MIJDRECHT torpedooed 0632/7. (Lyness W/T, T.O.R. 0732/7.).  
Proceed in company with all despatch to position 60° 28' N. 13° 38' W., where DELILIAN, ATHELBEACH and MIJDRECHT torpedooed. (F.O.I.C. Greenock 0721/7, 0802/7.).  
OB 293 attacked by submarine 0450 in position 060° 30' N., 013° 30' W. ATHELBEACH DELILIAN and MIJDRECHT and one or other torpedooed. Have attacked and lost possible submarine contact. CAMELLIA and ARBUTUS ordered to stand by for casualties.  
WOLVERINE and CHELSEA remaining with convoy. (weather). (WOLVERINE, 0744/7, to C.in C. W.A.).  
Request you will sail KING SOL forthwith to R.V. with ST. OLAVES and BRIGAND in position 000° 5 miles from Butt of Lewis at 1430/7, and escort them to position 60° 28' N., 13° 38' W., where DELILIAN, ATHELBEACH, and MIJDRECHT have been torpedooed. (F.O.I.C. Greenock, 0938/7 to N.O.I.C. Stornoway.).

ATHELBEACH  
DELILIAN  
MIJDRECHT  
TERJE VIKEN

W A G 5 Section G Part 19.  
(a) WOLVERINE obtained contact astern of Convoy at 0506, lost at 500 yards, pattern five dropped at 0510, contact not regained, doubtful submarine.  
(b) Starboard, one rocket at 0450 red light 0451.  
(c) Destroyers one ahead one astern of corvette one each beam.  
(d) ATHELBEACH 71 DELILIAN 61 believed first attack in station TERJE VIKEN, 63, MIJDRECHT, 75, probably out of station. ATHELBEACH able to proceed, other 3 not known.  
(e) 0450/7 observed position 060° 21' N. 013° 58' W.  
(f) 328° 4½ Hurricane than 80° to port until next attack.  
(g) Good, light northerly wind visibility 12 cables black cloud sleet later.  
(h) Two oilers torpedoed in 7 minutes, third one hour later, fourth one hour 40 minutes later. A second torpedo at ATHELBEACH at 0645. Last two ships did not turn with Commodore. (WOLVERINE 1339/7 to Admty.). ATHELBEACH sunk by submarine U 41 at 0600, have 55 survivors. Am proceeding with DELILIAN (torpedoed in No. 1 hold) in company. My p. c. and s. are 060° 05' 013° 12' 115° 5.5. My A/S set unreliable. (CAMELIA, 1400/7 to C.in C. W.A.).

TERJE VIKEN

Torpedoed twice, left 0800 on S.E. course. (1600/7, see S/M's Attacked). Following has been read. SSSS TERJE VIKEN sinking after two torpedoes, position approx. 59° 30' N., 12° W. (Lyness, T.O.R. 1740/7.). Intercepted at 1642 G.M.T. S S S S TERJE VIKEN now sinking after 2 torpedoes. Approx. position 59.30 N. 12 W. (Port Patrick Radio, 1742/7).

MIJDRECHT  
TERJE VIKEN

Am leaving MIJDRECHT (Torpedoed). Speed 9 knots bound for Clyde through Minch to assist TERJEVIKEN. My Position is 059° 20' N. 010° 30' W. (LADY LILLIAN, 1800/7, to C.in C. W.A.). Proceed forthwith to TERJE VIKEN torpedoed in 059° 30' N. 012° 00' W. at 1742/7. (A.C.W.A., 1806/7 to HURRICANE). My 0721 and 0602. Proceed through position 59° 30' N. 12° 00' W. where TERJE VIKEN was torpedoed at 1740 today. HURRICANE has been despatched to stand by. ATHELBEACH sunk. DELILIAN proceeding with CAMELIA at 5.1/2 knots. (F.O.I.C. Greenock, 1955/7, to ST. OLAVES BRIGAND KING SOL.). If not in contact rejoin Convoy (O.B.293) with despatch. (C.in C. W.A., 2301/7, to CHELSEA).

MIJDRECHT. SSSS MIJDRECHT Dutch 336° 51 miles Barra Head, submarine sighted. (Wick Radio 1230/8) (Coastguard, Port Patrick 1235/8).

TERJEVIKEN. Floating bottom up approx. position 059°  
(torpedoed 7/3). 44' N. 01° 44' W. Searched area, one survivor. Now proceeding to first position after shelled derelict which is slowly sinking.  
(BRIGAND 1314/8, 1650/8 to C. in C.W.A.etc).

DELILIAN E.T.A. Butt of Lewis 0300/9. DELILIAN  
(torpedoed 7/3) able to proceed to Clyde via Minches weather permitting speed of 6 knots. Request further instructions. (weather report).  
CAMELIA 1750/8 to C. in C. W.A.).  
Your 1750/8 escort DELILIAN to Clyde and land survivors. (C. in C. W.A. to CAMELIA 2245/8).

**TNA ADM199/2136** bringt Erklärungen von Überlebenden von Angegriffene Dampfer. Hiernach die für diese Arbeit interessante Teile aus die Erklärungen.

**DELILIAN** (ab Seite 35 der Akte. Ohne Angabe welche Zeitzone verwendet wurde für die Zeitangaben)  
Notiz: Survivors' Report auch vorhanden in ADM199/1707

We proceeded without incident until 0350 on 7th March, when in position 2 miles E. of Helwick LightVessel, we were struck by a torpedo on the starboard side in No. 1 hold. I was asleep at the time, and suddenly felt a terrific thud. I went up on deck immediately. There was a large column of water thrown up, but I did not see any flame or smoke. The sea at the time was moderate with wind N.N.W. 4; it was very dark at the time but the visibility was good.

hold and that the deck was badly buckled. There was a hole 55 ft. long and 23 ft. deep along the starboard side of the ship, and 2 small holes in the port side, where something had gone through. I then ordered No. 2 hold to be sounded, and the

I had 5 Engineers who had remained on board with me, and about 2 hours later I sent them below to get up steam. As soon as they had gone below I saw the s.s. MIJDRECHT torpedoed. She had remained behind as a rescue ship. I immediately called

When the men got on board we immediately commenced raising steam and got under weigh about 1030. The Corvette overtook me and I asked her to stand by as we had smashed the lifeboat against the ship's side, and therefore did not have proper life saving accommodation. We arrived at Rothesay on Monday night, 10th March, without further incident.

**ATHELBEACH** (ab Seite 20 der Akte. Ohne Angabe welche Zeitzone verwendet wurde für die Zeitangaben)  
Notiz: Survivors' Report auch vorhanden in ADM199/1707

We left Greenock at 1215 on 4th March with an Escort of a Corvette and an Armed Trawler, and proceeded uneventfully until the 7th when at 0345 at 250 miles W.N.W. of the Butt of Lewis a torpedo hit us on the starboard side just abaft of the bridge, blowing the tank lid off and buckling the deck plating. No

We found that Nos. 6 and 7, the pump room and No. 5 had been damaged by the explosion, and I was just coming up to report this to the Bridge, about 0615, when a second torpedo hit us on the port side just abaft the fore'sle of No. 3 tank. I saw a terrific column of water right over the deck but there was little sound.

When we were about  $\frac{1}{4}$  mile away from the ship the third torpedo hit her on the starboard fuel tank aft and oil was seen on the water. By this time we were ahead of the vessel in the small boat and saw the flash, and we then saw a third lifeboat which got away. We saw the submarine on the surface and two lights

one from a lifeboat and the other from the lower bridge. When these two lights were seen the submarine opened with his gun and fired three shots; they appeared to be tracers but we could not hear the sound of a machine gun: it sounded a heavier gun. While the shots were being fired we heard a shout "hang on" which appeared to be coming from the second boat but could not get close enough on account of the firing. Within a minute or so the fourth torpedo was fired, which seemed to strike amidship and hit the bridge, and after that no sound was heard or lights seen and we presumed that they had been blown out when this torpedo exploded.

The submarine went alongside the second lifeboat and the Captain, who was plainly seen and appeared to be a big man, was standing on the conning tower. He asked the name of the ship and was told the ATHELBEACH and he said the same as the ATHELTEMPLAR and afterwards the submarine disappeared. He spoke English quite well but with a definite accent. Just as the submarine made off the ship went down, between 0500 and 0700.

**TERJE VIKEN** (ab Seite 20 der Akte. Ohne Angabe welche Zeitzone verwendet wurde für die Zeitangaben)  
Notiz: Survivors' Report auch vorhanden in ADM199/1707

About half an hour later, at 0405, in position  $60^{\circ} 00' N.$ ,  $12^{\circ} 50' W.$ , there was a dull heavy explosion followed immediately by a second explosion. There was a great deal of black smoke, a smell of cordite, and a column of water thrown up on the starboard side to a height of

Nothing was seen of the submarine, and about 45 minutes later, at 0450, another torpedo struck, this time in No. 7 tank on the port side about 460 feet from the bow; this was a much sharper explosion than the first ones but there was a

I thought there was a possibility of the ship diving under, I told the Chief Officer to get ready to abandon. At 1630 on the 7th she started to roll from side to side, first one way then the other, and at 1645 I gave the order for the crew to stand by the boats. I then went aft to consult the Chief Engineer; he told me he thought some of the bulkheads were going, so at 1725 I ordered the boats to be lowered and we abandoned ship. Within 15 minutes of leaving her she had rolled over so that the top deck was awash and the rafts floated off. We counted everyone in the boats and, by a

Half an hour after leaving her, at 1755, the vessel had capsized and was completely submerged except for about half the rudder and propeller which were showing above the water.

He was picked up the next morning, 8th March, by a salvage tug which had gone out to the ship. This tug had then shelled the vessel to sink her, hence the "HURRICANE" found no trace on the 9th March when we returned.

**MIJDRECHT** (ab Seite 42 der Akte. Ohne Angabe welche Zeitzone verwendet wurde für die Zeitangaben)  
Notiz: Survivors' Report auch vorhanden in ADM199/1707

We left Oban at 0680 on 4th March and joined up with the Glasgow and Liverpool sections at 1600 on the same day. We proceeded without incident until 0200 on 7th March, when the convoy was attacked by submarine. Three ships were struck within 10 minutes of each other. I was a rescue ship of the convoy, so I stood by the DELILIAN, one of the ships which had been torpedoed, and saved the crew. This took us about 2 hours, and I had the first boat aboard about 0400. At 0415 when in position 60° 31' N. 130 52' W. we were struck by a torpedo on the starboard side in No. 7 tank about 6 ft. before the engine room bulkhead. There was a very loud explosion like a steam boiler

We had just got up speed, when I saw what was either the periscope from a submarine or the water thrown up by it, about 2 points on my starboard bow. My Chief Officer saw this first and told me. I immediately gave the order to put the helm hard to starboard and in 1 minute we rammed the submarine. We were proceeding at a speed of about 7 knots at the time and we felt 3 distinct shocks when we hit the submarine. The submarine must have gone underneath my ship for it came to the surface about 6 ft. off my ship on the port side with its tail up about 10 - 15 ft. in the air. The submarine stopped alongside and I carried on at full speed ahead, because when the submarine came up it was so close to my ship that we could not get him in our gun sights. After about a minute I opened fire and with our third shot, we hit the conning tower of the submarine. We then left the submarine and proceeded at full speed back to Glasgow. The engine room bulkhead and tanks were badly damaged and I was afraid that if we did not hurry they would not hold

Welche U-Boote kommen in Betracht für diese Angriffe auf dem Geleit OB.293?

U74, U95 und U108 waren - grob gesehen - in die Gegend, aber kehrten Heim von ihre Feindfahrt und meldeten keinen Torpedoangriff am 07/03/41.

UA und U37 kehrten ebenfalls Heim von ihre Feindfahrt und führen einen Angriff am 07/03/41 (in AL) aber Zeitpunkt und Position dieser Angriffen machen sie kommen nicht in Betracht für die Angriffe auf die 4 oben erwähnte Dampfer aus OB.293.

Es bleiben 3 U-Boote die in Betracht kommen für die Torpedoangriffen auf die oben erwähnte Dampfer, und ... keins dieser 3 kehrte Heim von seiner Feindfahrt: d.h. keine U-Boots-KTB und keine Torpedoschußmeldungen.

- U47
- U70
- U99

Für U70 und U99 gibt es 'interrogation reports of survivors' bei [www.uboaarchive.net](http://www.uboaarchive.net).

**Zu U70:** Dem Bericht verwendet BST-Zeitangaben.  
Behauptet mit 4 Torpedos kurz nacheinander 4 Dampfer getroffen zu haben

The first ship to be torpedoed was the tanker "Athelbeach," 6,570 tons, at 0430.

At about 0450 S.S. "Delilian," 6,423 tons, was torpedoed on the starboard side, and her crew abandoned ship.

(N.I.D. Note: The damage to S.S. Delilian" was not serious. The crew returned to their ship, which reached port safely.)

"Athelbeach" and "Delilian" may have been two of "U 70's" alleged four victims, but the prisoners had no idea of the names of the ships they professed to have sunk, and the German's statements as to the tonnage are of no assistance in assessing what ships were accounted for by "U 70." "U 70" was said to have reloaded four of her torpedo tubes, and the time given for this job was about one hour and ten minutes for the actual reloading operation.

At 0510 H.M.S. "Wolverine" dropped a pattern of depth charges on a doubtful contact astern of the convoy. These distant explosions were heard by the crew of "U 70."

Prisoners stated that "U 70" fired three torpedoes at S.S. "Terje Viken," having picked her out as one of the largest ships in the convoy, and that all three torpedoes missed; as they were about to fire a fourth they were forestalled by another U-boat, which succeeded in torpedoing the large ship. "Terje Viken" was hit for the first time by two torpedoes at about 0605.

(N.I.D. Note: "Terje Viken," 20,638 tons, was, before the war, a whale factory, and was the largest vessel of her kind in the world. During this war she was in use as a tanker, but was in ballast on this voyage. At about 0650 on the same day she was hit by a third torpedo, believed to have been fired by "U 99." At 1725 she had to be abandoned; at 1755 she capsized and was then shelled by a salvage tug. No further trace was seen of her.)

At 0625, in position 60 31' N., 13 52' W., the Dutch tanker "Mijdrecht," 7,493 tons, when approaching a lifeboat to pick up members of "Delilian's" crew, who had abandoned their ship, was hit by a torpedo fired by "U 70," on her starboard side, about six feet forward of the engine room bulkhead. The explosion was described as a sharp crack, but there was no flash. The damage caused the ship to sink about 9 ft. by the stern. The tanker's Captain saw a periscope, or the "feather" of a periscope, two points on his starboard bow, and turned his helm hard to starboard. A minute later, doing 7 knots, she rammed the "U 70." The tonnage of "Mijdrecht" was fairly accurately given by some survivors as about 7,400 tons.

According to the survivors of "U 70" the coning tower was badly dented aft, the bearing disk (Peilscheibe) was carried away, both periscopes were put out of action, and everything on the bridge was smashed; nevertheless, no internal damage was caused, but a stream of water, over 2 in. in diameter, entered the boat through the broken off rod of the bearing disk; the lighting system was not affected. The crew described the U-boat as having rolled over on one side, as though struck by a huge wave. "U 70" went down slightly by the stern, and submerged to a depth stated to have been 20 metres (53.6 ft.).

The Captain of "Mijdrecht" stated that he felt three distinct shocks when his ship struck "U 70" and that the U-boat passed underneath his ship and came up on his port side almost alongside; the U-boat's stern was described as protruding for a moment about 15 ft. from the water.

(N.I.D. Note: Subsequent examination of the "Mijdrecht," on her return to port, showed 40 ft. of grey paint from the U-boat adhering to her hull.)

## Zu U99

"U 99" then approached the convoy (O.B.293), and reached it at about 0700 on the morning of Friday, 7th March, 1941.

The whale factory "Terje Viken," 20,638 tons, No. 63 in the convoy, was first hit at 0605 on the morning in question by two torpedoes. It was established from the interrogation of survivors of "U 70" that she had fired three torpedoes at "Terje Viken" and that these all missed. It is thus obvious that the first attack on "Terje Viken" was carried out by a third U-Boat, possibly by "U 47," under Prien. At this first attack, "Terje Viken" was hit by the first torpedo on the starboard side about 100 ft. from the bow, the torpedo passing through the ship and holing her also on the port side. Immediately afterwards the second torpedo struck the ship slightly forward of the first, exploded and completely wrecked the forehold.

According to the crew of "U 99" they had arrived on the scene rather later than "U 70," and sighted the "Terje Viken" after she had been damaged; prisoners admitted having realised that this ship had already been torpedoed, and stated that she was making only 9 knots, and that they thought she might still be salvaged. In order to render her less more certain they torpedoed her. "U 99" fired a torpedo and hit "Terje Viken" on the port side. A second torpedo seems to have been fired at the same time at another ship, but missed. The time, according to the Germans estimate, was then after 0700.

Leaving the damaged "Terje Viken," "U 99" went after another ship, described by prisoners as a 6,000-ton tanker, and fired in all three torpedoes at her before she sank.

In the meantime it was getting unpleasantly light, and the Germans saw two crippled ships floating about, but they went in the direction of "Terje Viken" to see whether she had actually sunk, when suddenly a Petty Officer reported a mast ahead on the starboard bow. The First Lieutenant told him to keep a sharp watch on this mast, when unexpectedly an old type destroyer was seen making for the U-Boat. "U 99" crash dived, and the crew counted fifty-one depth charges dropped on them, the various attacks occurring at intervals of twenty minutes to half an hour. All these depth charges appear to have exploded above the U-Boat.

Later "U 99," undamaged, surfaced and sighted "U 47" for the fourth time during that operation. She proceeded and approached the North Channel coming fairly close to the shore.

## KTB BdU 07/03/41 (B-Dienst):

Torpedoed according to Radio Intelligence report:

at 0747	Athelbeach	6,568 tons	(twice torpedoed)
at 0632	Mydrecht	7,493 tons	
at 0604	Delilian	6,423 tons	

According to a position report, U 99 is not in the convoy area, but probably further to the east, where it has presumably sunk the whale factory "Terje Viken" of 20,638 tons, which reported sinking after torpedo attack.

In TNA ADM199/1707 bringt der Master vom Dampfer LORETO einen Überblick der erhaltenen Funkmeldungen:

On March 7th, when proceeding Westwards in Convoy O.B. 293, the usual signal for a vessel having been torpedoed was made by a ship one mile away, one point abaft our starboard beam at 0520 B.S.T. The Convoy course at the time 328°. Emergency turn to port immediately ordered by Commodore and again at 0557 another emergency turn to port was made, the normal speed of the Convoy being maintained throughout.

0630 B.S.T., signal seen from vessel 1½ miles on starboard quarter and at 0730 B.S.T., another signal was sent out by a vessel a mile astern of us. Emergency turn to starboard was made immediately and this course of 288° was continued until daylight. When normal stations in the Convoy were resumed the courses were various.

At 0011 B.S.T., 8th March, signals were seen of a vessel about threequarters of a mile of our starboard beam, indicating that she had been torpedoed. Emergency turn to port was immediately made to 215°. This course was maintained until 0200 B.S.T., when fog set in and the remains of the Convoy was dispersed to their respective destinations at full speed.

The local escort in sight before dark was two Destroyers and one Corvette, with a Flying Boat at dusk and dawn each day.

I do not think that the U-Boat which made the attack on the first night was the same as the U-Boat that attacked on the second night. Both attacks were made from the Northern side of the Convoy.

Kurzfassung vom LORETO, wobei die BST-Zeiten aus den obigen Text in GMT umgesetzt wurden.

Copies of Wireless Messages received.

1. DELILIAN torpedoed - 60° 28' N. 0420/7/3/41.  
13° 38' W.
2. ATHELBEACH torpedoed - 60° 30' N. 0540/7/3/41.  
13° 30' W.
3. ATHELBEACH abandoning ship 0551/7/3/41.
4. MYDRECHT torpedoed - 60° 31' N. 0630/7/3/41.  
13° 53' W.
5. EMPIRE ATTENDANCE torpedoed - 60° 42' N. 2311/7/3/41.  
19° 18' W.

Notizen:

- 1) Die EMPIRE ATTENDANCE (richtiger Schiffsname: EMPIRE ATTENDANT) wurde nicht torpediert in OB293.
- 2) Der Dampfer der um 2311GMT torpediert wurde (von UA), war die DUNAFF HEAD (Pos.72).

the usual signal for a vessel having been torpedoed was made by a ship one mile away, one point abaft our starboard beam at 0520 B.S.T. The Convoy course at the time 328°

- 3) Mit die LORETO in Position 41 vom Geleit, ist der torpedierte Dampfer 1sm an Steuerbord wahrscheinlich die DELILIAN, Position 61 im Geleit.

0630 B.S.T., signal seen from vessel 1½ miles on starboard

- 4) 1/4sm weiter entfernt an Stb der LORETO fuhr die ATHELBEACH, Position 71 im Geleit.

Zeiten Dampfer wurden am 07/03/1941 getroffen von einem Torpedo laut Interrogation Reports von U-Boot Überlebenden, KTB BdU/B-Dienst, die Berichte der Dampfer-Überlebenden ('Surv.Rep.') und die Admiralty War Diaries ('AWD'):

**ATHELBEACH** Surv.Rep.: torpediert 0345 (GMT), 1t, Stb  
Interrogation **U70 torpediert ATHELBEACH um 0430 BST**  
AWD: ATHELBEACH torpediert 0542  
W/T HMS WOLVERINE: ATHELBEACH torpediert +/- 0450  
W/T 0540GMT (0740DSZ) ATHELBEACH in Bericht LORETO: ATHELBEACH torpediert

**DELILIAN** Surv.Rep.: torpediert 0350, 1t, Stb  
Interrogation **U70 torpediert DELILIAN um 0450 BST**  
KTB BdU (B-Dienst): 0604  
AWD: SSSS um 0400  
W/T HMS WOLVERINE: DELILIAN torpediert +/- 0450  
W/T 0420GMT (0620DSZ) DELILIAN in Bericht LORETO: DELILIAN torpediert

**TERJE VIKEN** Interrogation **U70**: misslungener Angriff von U70 mit 3t auf die TERJE VIKEN. Vor ein vierter Torpedo gefeuert werden könnte, wurde der Tanker von ein anderes U-Boot (zum ersten Mal) torpediert um 0605 BST

**TERJE VIKEN** Surv.Rep.: TERJE VIKEN wurde mit 2 Torpedos torpediert an Stb torpediert um 0405.  
Interrogation **U70**: **TERJE VIKEN wurde an Stb mit 2t's torpediert von U? um 0605 BST**  
Interrogation U99: **U99 kam zur Stelle nach U70 um etwa 0700**, und stellte fest die TERJE VIKEN erlitt bereits vorher Schaden einer Torpedierung vor U99 selbst zum Schuß kam. Die 3 Torpedos von U70 verfehlten die TERJE VIKEN, **die Torpedierung mit 2t um 0605 BST kann nur von U47 stammen**, das einzige andere U-Boot zur Stelle.  
W/T HMS WOLVERINE: 4.Schiff (TERJE VIKEN) torpediert +/- 0450

**MIJDRECHT** Surv.Rep.: MIJDRECHT wurde um 0415 an Stb torpediert mit 1t  
Interrogation U70: **U70 torpedierte MIJDRECHT um 0625BST** und wurde vom Tanker gerammt  
KTB BdU (B-Dienst): 0632  
AWD: torpediert um 0632  
W/T HMS WOLVERINE: MIJDRECHT torpediert +/- 0450  
W/T 0630GMT (0830DSZ) MIJDRECHT in Bericht LORETO: MIJDRECHT torpediert

**TERJE VIKEN** Surv.Rep.: TERJE VIKEN erhält einen 3.Torpedotreffer (an Bb) um 0450  
Interrogation U70/NID: der Tanker wurde erneut torpediert von ? um 0650 BST  
Interrogation U99: **kurz nach 0700** feuerte **U99 1t auf die TERJE VIKEN**, der an Bb traf.  
KTB BdU: wahrscheinlich U99

**??** Zur gleicher Zeit vom Angriff auf die TERJE VIKEN feuerte **U99** noch ein Torpedo auf einen anderen Dampfer im Konvoi OB.293, aber ohne ein Treffer zu erzielen.  
Quelle: ‚Interrogation U99‘.

**ATHELBEACH** Surv.Rep.: um ungefähr 0615 (GMT) erhält das Schiff an Bb einen 2. Torpedotreffer  
Surv.Rep.: um etwa 0700 traf ein 3. Torpedo die ATHELBEACH an Stb.  
Es folgte Geschützfeuer vom U-Boot.  
Danach erlitt die ATHELBEACH mittschiffs einen 4. Torpedotreffer  
Interrogation U99: **U99 feuerte 3t's** auf einem Tanker vor dieser sank. Gemeint ist hier offenbar die ATHELBEACH. U99 wurde danach von ein Geleitschiff mit 51 D/C's bombardiert, erlitt dabei aber keine Schaden.  
KTB BdU: 0747: ATHELBEACH wurde 2x torpediert

Der Tanker **ATHELBEACH** sank kurz nach dem 4.Torpedotreffer (Angriff U99).

Der beschädigte Frachter **DELILIAN** erreichte Rothesay am 10/03/41.

Die **TERJE VIKEN** fuhr vorkriegs als 'whale factory' (Walkocherei), wurde während des Krieges aber verwendet als Tanker. Das treibende Wrack der TERJE VIKEN (nur die Hälfte vom Ruder und Teile der Schraube war alles was noch über Wasser sichtbar war) wurde am 08/03/41 vom Hochsee Rettungsschlepper HMS BRIGAND (W83) mit Artillerie Schüsse versenkt.

Der schwer beschädigte Tanker **MIJDRECHT** erreichte Rothesay 19/03/41 wo eine Notreparatur erfolgte bei die Govan-Werft. Endgültig repariert wurde er in Middlesbrough.

**Fazit:** wir bleiben die Ansicht vertreten die TERJE VIKEN wurde zuerst von U47 torpediert, und nachher nochmals von U99. Nicht von U70.