

19.1 C VOLO 1587T Br, torpediert von U75 am 28/12/41

(Q019 – 03/07/2025)

DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie
2444	28.12.1941	-	2	U75	29	RINGELMANN Helmuth	5	Angriff auf Geleitzug	AT6 (niet ME8)	C VOLO 1587T Br CO92 +

Es fehlt eine Zeitangabe und etwas Zweifel i.B. das Geleit zu dem die VOLO gehörte.

ASS:

Angreifer										Angegriffener		
Details	Region	Datum	Zeit	Nat.	U-Boot	Waffe	Konvoi	Nat.	Name	Tonnage	Treffer	Position
↪	W	16.08.1942	09:13	dt	U 507	T		bz	Anibal Benevolo	1905 BRT	+	11.41s 37.21w
↪	MM	28.12.1941	a	dt	U 75	T	c)	br	Volo	1587 BRT	+	31.45n 26.48e

Auch hier keine Zeitangabe und ein Verweis i.B. das Geleit.

ASS Änderungshistorie:

Änderungen:

- 1) uboat.net 02.2013: Konvoi ME.8
- 2) convoyweb.prg 07.2014: not ME.8
- 3) convoyweb.prg 07.2014: AT.8 cancelled

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4112-39DEC02.htm> macht die Angabe:

U.75 sank Steamer VOLO (1587grt) in 3-45N, 26-48E of convoy AT.6 and reported one other ship sunk and another ship damaged. Twenty one crew and three gunners were lost on the steamer. A.17 (T/Sub Lt A. L. Pullen RNVR) rescued some of the survivors.

Also Geleit AT6?

Arnold Hague bringt zu AT6 in <http://www.convoyweb.org.uk/at/index.html> die Information:

Depart Alexandria on 23 December 1941.
Arrive Tobruk on 25 December 1941.
Hague's records contain 4 merchants and 5 escorts

Vessel	Pdt.	Tons	Built	Cargo	Notes
ALISA (Pal)		1,072	1901		
AVONVALE					ESCORT
BURGONET					Boom Defence Vessel
KIMBERLEY					ESCORT
KIPLING					ESCORT
LEGION					ESCORT
PEONY					ESCORT
VARVARA (Gk)		1,354	1910		
WARSZAWA (Pol)		2,487	1916		Torpedoed and sunk U-559 26/12/41

Wenn dieses Geleit nur zwischen 23/12/41 und 25/12/41 unterwegs war, kann die VOLO kein Schiff in dieses Geleit gewesen sein wenn sie am 28/12/41 torpediert wurde.

VOLO wurde torpediert von U75, U-Boot dass am gleichen Tag, den 28/12/41, von HMS KIPLING versenkt wurde.

Die Admiralty War Diaries für den 28/12/41 (<https://catalog.archives.gov/id/77740830?objectPage=281>) melden:

Mediterranean.

Operation
M.F.1.

PEONY reported at 0300 that she believed one ship in Convoy M.E.8 had been torpedoed. KIPLING later reported this as VOLO, 1587 tons. At 0450 KIPLING sank the German submarine U.75 in 31° 50' N., 26° 40' E., and took 2 officers and 19 ratings prisoners; 9 more ratings were picked up by LEGION.

Hier taucht Geleit ME8 auf... und HMS KIPLING meldet dass um 0300 torpedierte Schiff sei die VOLO. Wenn 0300 eine GMT-Zeit ist, dann torpedierte U75 die VOLO um 0500DSZ.

Arnold Hague bringt zu ME8 in <http://www.convoyweb.org.uk/misc/index.html> die Information:

From: MALTA Friday, 26 December 1941.
To: ALEXANDRIA Monday, 29 December 1941.
Official number of ships = 4 (TDS)

Vessel	Flag	Tons	Built	Pdt.	Cargo	Notes
AJAX	Br	7,540	1931			PASSAGE EMPTY FROM MALTA
CITY OF CALCUTTA	Br	8,063	1940			
CLAN FERGUSON	Br	7,347	1938			
SYDNEY STAR	Br	12,696	1936			

Zeitmäßig könnte die VOLO Teil dieses Geleit gewesen sein, aber wird nicht als solches dokumentiert.

uboat.net bringt auf <https://www.uboat.net/allies/warships/ship/4462.html> Information zu Ereignissen in denen der Zerstörer HMS KIPLING beteiligt war, u.a. in die Deckungsgruppe zu TA6.:

Convoy TA 6.

This convoy departed Tobruk for Alexandria on 27 December 1941. It arrived at Alexandria on 29 December 1941.

This convoy was made up several empty merchant vessels but we currently don't know which merchant vessels were part of this convoy.

Escort was provided by escort destroyer *HMS Avon Vale* (Lt.Cdr. P.A.R. Withers, DSO, RN) and the corvette *HMS Peony* (Lt.Cdr.(Retd.) M.B. Sherwood, DSO and Bar, RN).

Cover for this convoy was provided by the destroyers *HMS Kipling* (Cdr. A. St.Clair Ford, RN) and *HMS Legion* (Cdr. R.F. Jessel, RN).

One of the ships in the convoy was the transport *Volo* (British, 1587 GRT, built 1938). This ship was torpedoed and sunk by the German submarine *U-75* at 0300/28 in position 31°45'N, 26°48'E. 24 of the crew were killed. 14 survivors were picked up.

HMS Kipling sank the attacker a few hours later. (37)

Die Referenz ,37' am Ende vom Text => TNA Akte ADM 199/415: Mediterranean Command: War Diaries, 1941.

Arnold Hague zu TA6 in <http://www.convoyweb.org.uk/ta/index.html>

Depart Tobruk on 27 December 1941.
Arrive Alexandria on 29 December 1941.
Hague's records contain 0 merchants and 2 escorts

Vessel	Pdt.	Tons	Built	Cargo	Notes
KIPLING					ESCORT 27/12 - 29/12
LEGION					ESCORT 27/12 - 29/12

A.Hague macht keine Angaben zu Frachtern die Teil waren vom Geleit TA6, aber Zeitmäßig könnte der am 28/12/41 versenkte VOLO Teil dieses Geleit gewesen sein.

IN TNA ADM199/2139 (Berichte von Überlebenden Britischer Dampfer) wird zu die VOLO ,No interview' vermerkt.

Die Ereignisse wo HMS KIPLING beteiligt war (siehe oben, bei uboat.net) bestätigen dieser Zerstörer war ,cover' zum Konvoi TA6 (ähnlich bei Hague), und erwähnen ebenfalls die VOLO war Teil dieses Geleit Tobruk-Alexandria (erneut: Tobruk-Alexandria, genau wie TA6 bei Hague).

Fazit: DUKBOOT wird korrigiert im Sinne die VOLO wurde um **0500** (DSZ) am 28/12/41 torpediert von U75 während der Dampfer im Geleit **TA6** (weder AT6, noch ME8) unterwegs war von Tobruk nach Alexandria.

Nebenbei: die Admiralty War Diaries (siehe oben) meldeten dass HMS KIPLING U75 versenkte am 28/12/41 um 0450 (wahrscheinlich eine GMT-ZEIT). In DUKBOOT wird U75 versenkt von die KIPLING um **0650** (DSZ).

19.2 T VACLITE 5026T Br und C KERAMIAI 5085T Gr, torpediert von U55 am 30/01/40

DUIKBOOT gibt z.Z.

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
39475	30.01.1940	01u50	1	U55	7	HEIDEL Werner	1	Angriff auf Geleitzug	OA80G	T VACLITE 5026T Br BF19 +	BF19
39476	30.01.1940	11u05	3	U55	7	HEIDEL Werner	1	Angriff auf Geleitzug	OA80G	C KERAMIAI 5085T Gr BF19 +	BF19

Vorerst gibt es die unvollständige Positionsangabe.

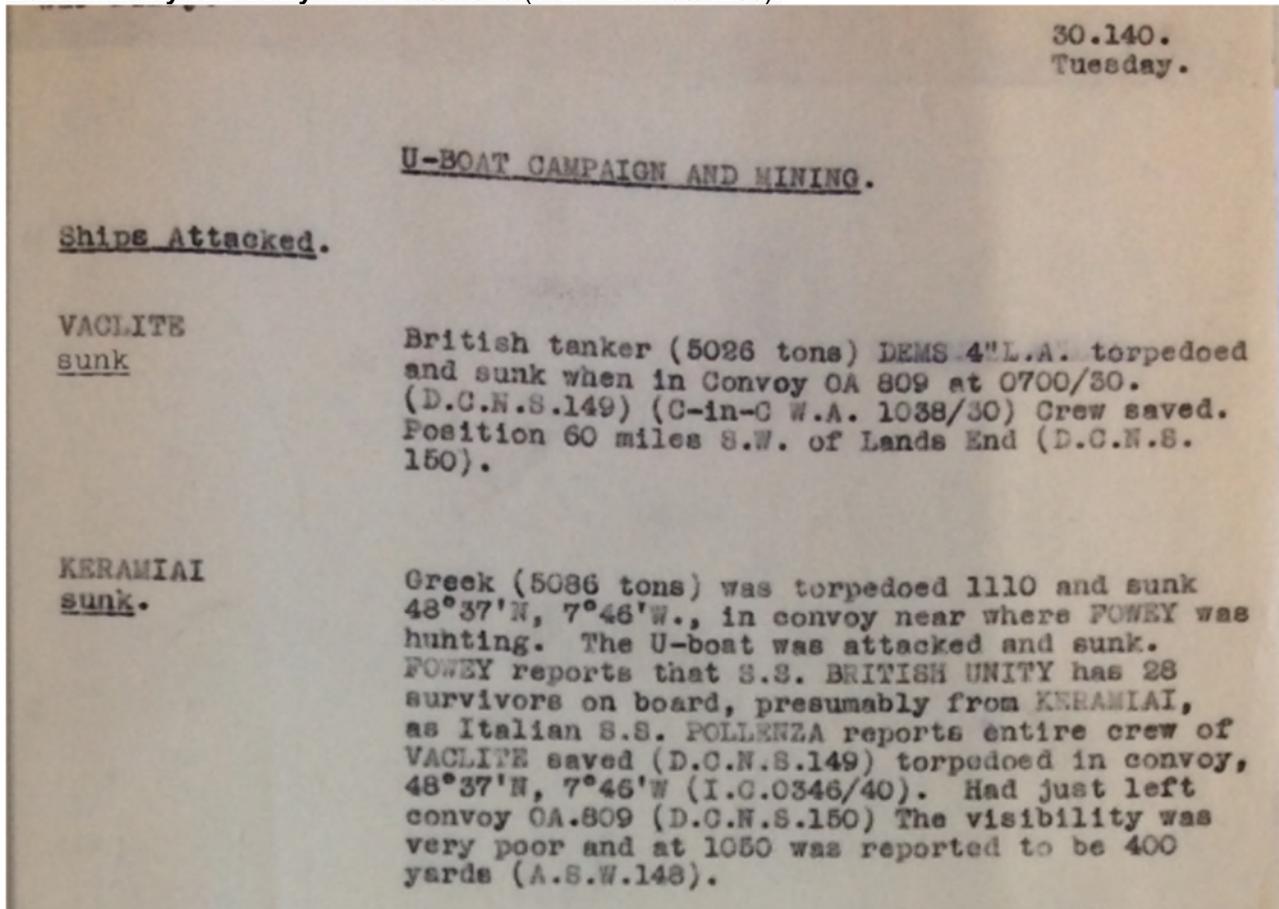
Auch die Angriffszeit auf die VACLITE ist fraglich denn die 01u50 in DUIKBOOT weicht erheblich ab von die 07u00 in https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=243&lang=1 und in <https://uboat.net/allies/merchants/ship/220.html>.

„Lloyd's War Losses“ (Vol.I, S.39) gibt keine Angriffszeiten und gibt als Verlustposition für die

VACLITE: 49 20N 07 04W

KERAMIAI: 48 37N 07 45W * (* = „Position accepted by Admiralty“)

Der Admiralty War Diary für den 30/01/40 (TNA ADM199/1299):



Hier wird für der Verlust der VACLITE die Uhrzeit 0700 gemeldet.

Beide Dampfer waren Teil vom Geleit OA.80.G (am 31/01/40 geändert in OG.16 laut A.Hague), und es gibt ein „Report of Proceedings“ vom Kommodore in TNA ADM199/210/3. Hiernach einige Teilen aus diesem RoP.

8.
At 0415/30 the Officer coming off watch informed me, that he had just taken in a message from No 34 (Vaclite) reporting, that No 35 (Beaverbrae) had fallen out astern some 15 miles, and might have been mined. As neither the watch on the bridge, nor the watch aft, had seen or heard anything, and the report was two hours after the event, and also somewhat vague, no action was taken on it.

Wenn das Ereignis etwa 2 Stunden vor die Meldung statt fand, gab es das Ereignis um etwa 0215.

9.
At daylight, it was seen that No 35 was present but the following ships were missing -: Vaclite(34), British Unity (43) and Zurich-moor(I5). There was also no sign of the Liverpool or St Helen's

II.
At IO15/30 convoy ran into banks of fog, and at IO25/30, as we were running into a particularly thick bank, I ordered zigzagging which had commenced at 0900 to cease.

I2.
At II00 the second Officer informed me, that snap observations of sun and moon, placed ship roughly IO miles to the West of DR position, and while trying to signal this to H.M.S. Fowey 3 to 4 cables on my starboard bow, an explosion was heard, ~~01111~~/30).

Die Sichtweite war beschränkt durch Nebel, und das Geleit stand etwa 10sm von die Position nach Besteck (ohne astronomische Beobachtung).

I3.
I saw that the Greek steamer 'Kermanai' (36), at the time directly astern of Volo (44) , had been torpedoed. She seemed to crumple

I6.
During the day ~~1~~ it was ascertained from the Master of 'Beaverbrae' (35), that at OI58/30, his Officer of the watch heard a slight bang, and Vaclite(34) directly ahead of him, had fired two red rockets, and was apparently damaged. He could obtain no information and came along at best speed to inform me , which he did at 0400.

<http://www.convoyweb.org.uk/extras/index.html>:

BY NIGHT	Two Red Very's Lts. or Red Rockets or Red Rocket signals.	From a Single Merchant Vessel. Am being pursued or attacked by a submarine.
----------	---	---

of course , have stood by Vaclite, but I doubt it. It is also possible, that had the 0400 message simply stated " Vaclite torpedoed 0158", which would have been more in accordance with the special ~~1~~ signal ~~22~~ (2 red rockets) which the vessel made , some action might have been taken then.

TNA ADM199/2131 („survivors reports“) bringt im Bericht vom Master der VACLITE...

REPORT OF AN INTERVIEW WITH CAPTAIN G. LEGG,
MASTER OF THE S.S. "VACLITE".
CASUALTY AND STATISTICAL SECTION.
TRADE DIVISION.

19th February, 1940.

CAPTAIN LEGG:

We sailed from Southend on 27th January, bound for New York. We were in ballast, carrying no passengers. The ship was armed with one 4" gun, and fitted with wireless, the hull painted black and superstructure buff. No flag was flying. The confidential books on board sank with the ship. The crew numbered 35, including myself; there were no casualties.

We were in convoy, our position at the time of attack 229° 75 miles Lizard, 49.20 N, 7.04 W., approximately 75 miles from land.

We left the Lizard about 1.50.p.m. on 29th January. At 1.50.a.m., the following day we were torpedoed. It was a moonlit night, but no sign was seen of the submarine.

The Po'c'stle head was just getting below water, so I gave orders to abandon ship, put the sick men in the life-boat, and we finally left the "VACLITE" about 2.15.a.m. At 2.40 she broke in two, the two parts remained nearly perpendicular in the water for about 20 minutes, and then sank.

Es gibt kein ähnlicher Bericht von die Überlebenden der KERAMIAI in die TNA ADM199-serie.

U-55 gab keine Meldung über seine Erfolge am Konvoi OA.80G mehr ab, da es nach dem zweiten Angriff durch die Sicherung des Konvois versenkt wurde.

Mit die vorliegende Akten vertreten wir die Meinung die VACLITE wurde **0150** am 30/01/40 torpediert von U55, zerbrach in 2 Teilen um 0240, Teile die fast senkrecht im Wasser blieben bis sie um etwa 0300 sanken. Für DUKBOOT behalten wir die Zeit von 0150 bei.

19.3 C OAKBANK 5154T Br, torpediert von U507 am 27/12/42

DUKBOOT bringt z.Z.

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
12566	27.12.1942	-	1	U507	2	SCHACHT Harro	4	Angriff auf Einzelfahrer		C OAKBANK 5154T Br FB65 +	FB65

Es fehlt der Angriffszeit und die Positionsangabe ist unvollständig.

Die Admiralty War Diaries für den 27/12/42 bringen (siehe <https://www.fold3.com/image/302066727/admiralty-war-diaries-12142-to-123142-11542-to-31843-page-169-us-world-war-ii-war-diaries-1941-1945>) die Info:

OAKBANK "S" Report. Received 0133 G.M.T. de EMPIRE BARRIE SSSS de OAKBANK 2° 33' S. 36° 45' W. (Portishead Radio, 2238/27 to Admty.)

TNA ADM199/2143 bringt ein ‚survivors report‘ vom Chief Officer der OAKBANK mit die Information:

All times are A.T.S.
+ 2½ hours for G.M.T.

A.T.S. = Apparent Time at Ship

died, and the Master and Senior Apprentice were taken prisoner by the U-Boat. All Confidential Books, including the Wireless Books, were thrown

2. We left Durban on the 8th December, sailing independently, and proceeded as routed by the N.C.S.O. at Durban. No diversion signals were received, and nothing of incident occurred until the 27th December, when at 2020, in position 00° 46' S. - 37° 58' W., steering N.W. at 11½ knots, we were struck by a torpedo in No. 3 hold, amidships, on the starboard side. The weather was fine, very dark, but clear, with good visibility; the sea was rough with a S.E. wind, force 5.

6. At approximately 2035, 10/15 minutes after the first, a second torpedo struck the ship in the fore end of No. 1 hold, on the starboard side. Again there was a very violent explosion, a huge sheet of flame shot in to the air, but no water was thrown up. The vessel sank about 1½ minutes later, by the head.

‚Lloyd's War Losses‘ gibt die Versenkung der OAKBANK am 27/12/42 (ohne Zeitangabe) mit Versenkungsposition 00°46'S 37°58'W (=FB6166, eine Position die etwa 75sm entfernt ist von die U507-KTB Position FB6583), mit Vermerk dies ist eine von die Admiralität akzeptierte Versenkungsposition. Sie ist identisch mit die Position im Bericht vom Chief Officer der OAKBANK.

KTB BdU zum 27/12/42 meldet die Versenkung der OAKBANK

3) U507 sank British "Oakbank" (5,154 GRT) in ballast from Suez to Georgetown.

Das KTB U507 (aufgestellt vom 2.Skl BdU Op) bringt die Informationen:

28.12.	Von U 507: Versenkt FB 6583 "Oakbank" ^(6208 5154 GRT) bewaffnet, zackend um 300 Grad, 11 sm, in Ballast von Suez nach Georgetown. Kapitän an Bord. 131 obm. 8 plus 8 Aale.
4.1.	Von U 507: Versenkt FB 9141 "Baron Dechmond" ^(6208 3675 GRT) 120 Grad, 9 sm. Mit Kohlen von Cardiff nach Pernambuco. Kapitän an Bord. 5 plus 8 Aale,
9.1.	Von U 507: 1) Versenkt FC 7416 "Yorkwood" ^(6208 8100 GRT) 270 Grad. 10 sm. mit Ballast von Durban nach Teneriffa. Kapitän an Bord. 3 plus 8 Aale.

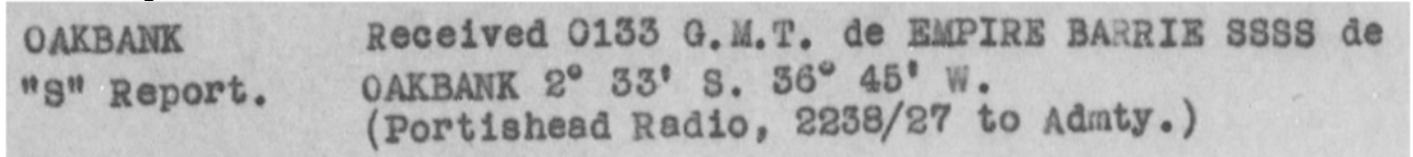
Angriffszeit:

Deutsche Quellen machen keine Angabe i.B. der Angriffszeit.

Dem ‚Survivors‘ report‘ gibt als Zeit vom ersten Torpedotreffer am 27/12/42 um 2020 ATS (mit 0230 Zeitunterschied zwischen ATS und GMT, wird die GMT-Zeit 2020 + 0230= 2250 GMT) am 27/12/42.

Der zweite Torpedotreffer um etwa 2035ATS (2305 GMT),

Die Meldung im AWD



Ist etwas sonderbar: wieso kann Portishead Radio um 2238/27 eine Bericht zur Admiralität senden die EMPIRE BARRIE empfing um 0133 GMT (d.h.: am 28.) eine SSSS Meldung der OAKBANK, wenn das Schiff nach eigene Angaben kurz nach 2305GMT am 27. unterging.?

Der Portishead-Zeit ‚2238‘ der SSSS-Meldung deckt sich gut mit die Angriffszeiten laut ‚Survivors‘ report‘ (2250GMT und 2305GMT).

Im Dezember 1942 verwendeten die KM U-Boote MEZ-Zeiten mit MEZ = GMT + 1.

U507 griff an am 27/12/42 um 2350MEZ und ein zweites Mal am 28/12/42 um 0005.

Auch wenn die Britische Unterlagen die Versenkung am 27. Dokumentieren (GMT Zeit), fand sie auf deutsche Seite erst am 28. Statt (MEZ Zeit).

Angriffe:

Dem ‚Survivors‘ report‘ meldet es gab 2 Torpedotreffer. U507 muss also mindestens 2 Torpedos auf die OAKBANK gefeuert haben.

Aus dem KTB U507 ist nicht ersichtlich wie viele Torpedos auf die OAKBANK gefeuert wurden, nur dass nach die Versenkung der OAKBANK noch 8 + 8 ‚Aale‘ an Bord waren. Angaben wie viele Torpedos an Bord genommen wurden vor Abfahrt ist unbekannt.

Aus dem KTB U507 geht wohl hervor dass 3 Torpedos auf der BARON DECHMONT gefeuert wurden, und 2 auf die YORKWOOD.

Fazit: DUKBOOT wird ergänzt/korrigiert im Sinne U507 griff die **OAKBANK** an am **27/12/42** um **2350** (MEZ) mit **1 Torpedo** (Treffer), und ein zweites Mal mit **1 weiteren Torpedo** am **28/12/42** um **0005** (MEZ) (Treffer) wonach der Dampfer innerhalb 2min sank. Ort des Ereignisses: **FB6583**.

DUKBOOT wird die Versenkung der OAKBANK am **28/12/42** geben, während z.Z. ASS, uboat.net und ubootarchiv.de das Datum als den 27/12/42 geben.

19.4 C BARON DECHMONT 3675T Br, torpediert von U507 am 03/01/43

DUKBOOT bringt z.Z.

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
12567	03.01.1943	-	1	U507	2	SCHACHT Harro	4	Angriff auf Einzelfahrer		C BARON DECHMONT 3675T Br FB91	FB91
12568	03.01.1943	-	2	U507	2	SCHACHT Harro	4	Gefangennahme der Besatzung	in FB91	kapitein van C BARON DECHMONT 3675T Br	FB91

Es fehlt der Angriffszeit und die Positionsangabe ist unvollständig.

KTB BdU zum 03/01/43 meldet die Versenkung der BARON DECHMONT:

a) 1) U507 reported that she had sunk "Baron Dechmont" (3,675 GRT) in FB 9141 course 120°, speed 9 knots. Captain taken on board.

Quadrat FB91**41**.

Die Admiralty War Diaries für den 03/01/43 (siehe <https://www.fold3.com/image/302099788/admiralty-war-diaries-1143-to-13143-page-92-us-world-war-ii-war-diaries-1941-1945>):

South Atlantic.

Vice Consul, Ceara reports that SS. BARON DECHMONT was torpedoed and sunk in 3.11 S. 38.41 W. at 1800 G.M.T. today and 36 survivors landed next day, 25 miles N.W. of Fortelaza.

Die Position 03°11'S 38°41'W ist nur 10sm entfernt von die Mitte des Quadrats FB9141: es gibt eine gute Übereinstimmung i.B. die Versenkungsposition zwischen die AWD und die Meldung von U507 laut KTB BdU.

TNA ADM199/2144 bringt ein ‚survivors report‘ vom Chief Officer der BARON DECHMONT mit die Information:

Independent
Ex Convoy.

Sunk by 3 torpedoes from
U-Boat, 3rd January, 1943.

All Times are A.T.S.
+ 3 hours for G.M.T.

3. At 1500 on 3rd January, 1943, when in position 3°11'S 38°41'W steering a course E. by S. (approx.) at 8 knots, a torpedo struck the ship. The sea was rough, with a North-East wind, Force 5; the

1500 ATS (Apparent Time at Ship) = 1800 GMT = 1900 MEZ (MEZ = U-Boot Zeit Anfang 1943).

4. The engines had been stopped and as the ship was settling quickly we came down from the bridge. About half a minute after the first explosion, a second torpedo hit in No.4 hold on the starboard side, abaft the engine room. I saw nothing of this torpedo and only heard a further violent explosion, which caused the ship again to heel over, but she

under the stern, and I thought it would be smashed. I wasted no time and jumped overboard, followed by the remainder of the men still on board. I was in the boat within a couple of minutes and got the boat clear as soon as possible, when what I presumed to be a third torpedo hit the ship. The explosion did not sound like the boilers bursting, and I do not know why this torpedo was fired, as it was obvious the ship was sinking in any case. This torpedo struck amidships on the starboard side, 4 or 5 minutes after the second torpedo, the ship sinking within 10 minutes of the first explosion. I tried to pick up the other men, but this was not easy, as there was a big

7. At an interview with an American Intelligence officer in Brazil, I identified this submarine from photographs which he showed me, as being a German 750-ton Class. It was lightish grey in colour and had "Bonzo" written on the side with a caricature of Bonzo, in a darker colour. There was a gun forward and a kind of "bandstand" abaft the conning tower, which was square. I am afraid I was too busy trying to keep the lifeboat away

Aus das KTB U507 (aufgestellt vom 2.Ski BdU Op):

28.12.

Von U 507:

(auf 5154/43)
Versenkt FB 6583 "Oakbank" unbewaffnet, zak-
kend um 300 Grad, 11 sm, in Ballast von
Suez nach Georgetown. Kapitän an Bord.
131 cbm. 8 plus 8 Aale.

4.1. Von U 507: (Gnd 3675187)
 Versenkt FB 9141 "Baron Dechmont" 120 Grad,
 9 sm. Mit Kohlen von Cardiff nach Per-
 nambuco. Kapitän an Bord. 5 plus 8 Aale,

Aus diese KTB-Angaben geht hervor U507 feuerte 3 ‚Aale‘ auf der BARON DECHMONT, und alle 3 waren Treffer laut dem ‚survivors‘ report‘.

Fazit: DUKBOOT wird ergänzt im Sinne U507 griff der **BARON DECHMONT** am 03/01/43 um 19u00 (MEZ) in **FB9141** an mit einem **2-Torpedofächer**, etwa **5 Minuten später mit einem dritten Torpedo**, und alle 3 waren Treffer. Der Dampfer ging um etwa 1910 unter.

19.5 C YORKWOOD 5401T Br, torpediert von U507 am 08/01/43

DUKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
12569	08.01.1943	-	1	U507	2	SCHACHT Harro	4	Angriff auf Einzelfahrer		C YORKWOOD 5401T Br FC74 +	FC74
12570	08.01.1943	-	2	U507	2	SCHACHT Harro	4	Gefangennahme der Besatzung	in FC74	kapitein van C YORKWOOD 5401T Br	FC74

Es fehlt der Angriffszeit und die Positionsangabe ist unvollständig.

KTB BdU zum 08/01/43 meldet die Versenkung der YORKWOOD:

III. Reports on the Enemy:

- a) 1) Convoy No. 2: see para IVa.
- 2) On 8.1 U 507 reported that she had sunk "YORKWOOD" (5,401 tons) course 270°, speed 10 knots in FC 7416. In ballast from Durban to Trinidad. Captain taken on board. Moderate air activity during the day, location at night.

Die Admiralty War Diaries für den 08/01/43 bringen (siehe <https://www.fold3.com/image/302100650/admiralty-war-diaries-1143-to-13143-page-298-us-world-war-ii-war-diaries-1941-1945>):

South Atlantic.

Survivors of Swedish SS BRAGELAND who arrived at Parnahyba today report their ship torpedoed at 0853 on 1st Jan. in 00.19 N. 37.55 W.

It is reported that SS YORKWOOD was torpedoed and sunk at 1057 G.M.T. today in 4.9 S. 35.40 W. 46 survivors reached the coast at Macao.

Die Admiralty War Diaries für den 11/01/43 bringen (siehe <https://www.fold3.com/image/302101124/admiralty-war-diaries-1143-to-13143-page-442-us-world-war-ii-war-diaries-1941-1945>):

YORKWOOD (torpedoed 8th Jan.) R.O. Natal (? words omitted) 46 survivors SS. YORKWOOD torpedoed Jan. 8th 1057 G.M.T. Master F.H. Fenn taken prisoner. (R.O. Recife, 0200Z/11 to Admty., (R) S.O.(I) Freetown, S.B.N.O. Rio de Janeiro.) See also 1415/12.

Die Mitte vom Quadrat FC7416 (aus KTB BdU) ligt 13sm von die Position 0409S-3540W ((AWD08/01/43) und 22sm von die Position 0410S-3530W (Lloyd's War Losses). Eine gute Übereinstimmung der Untergangsstelle der YORKWOOD.

TNA ADM199/2144 bringt ein ‚survivors report‘ vom Chief Officer der YORKWOOD mit die Information:

Independent: Sunk by 2 torpedoes from U-boat, 8th January, 1943.

All Times are A.T.S.
+ 3 hours for G.M.T.

was altered accordingly. We then proceeded without incident until the 6th January when, having reached the N.E. Corner of Brazil, we received a warning of submarines operating in that area, this warning being repeated the following day. We continued until 0810 on the 8th January, at a speed of 8 knots steering a course W. (true), not zig-zagging, when in a position bearing 339° 60' from Cape Calcanhar, we were struck by two torpedoes. Weather was fine and sunny with good visibility, slight sea and swell, and Easterly wind force 3/4.

3. Both torpedoes struck on the port side within 2 minutes of each other, both were loud explosions, two huge columns of water were thrown up, 0810 ATS (Apparent Time at Ship) = 1110 GMT = 1210 MEZ (MEZ = U-Boot Zeit Anfang 1943).

Es gibt einen nur sehr kleinen Unterschied zwischen der Angriffszeit laut AWD (1057 GMT) und dem ‚survivors‘ report‘ (0810 ATS = 1110 GMT).

so we were unable to transmit a distress message. Both boats were clear within 6 minutes of the second torpedo hitting, by which time the fore-deck was under water. We were only just clear of the ship when she sank by the bow and disappeared, 7 minutes after being torpedoed.

6. The submarine was painted light grey, and although partly submerged I judged it to be some 250 feet long. There was a large gun forward and a smaller A.A gun abaft the conning tower, which was rather large and tall, having a dog's head painted in darker grey like an etching on either side of the fore end, and a royal blue vertical stripe on either side of the after end. The periscopes were housed. She was definitely German, of the 750 ton class. Once the Master was on board the submarine no further questions were asked and she pushed off.

Das KTB U507 (aufgestellt vom 2.SkI BdU Op) bringt die Informationen:

4.1.		Von U 507: (6-23 3675 MEZ) Versenkt FB 9141 "Baron Dechmond", 120 Grad, 9 sm. Mit Kohlen von Cardiff nach Pernambuco. Kapitän an Bord. 5 plus 8 Aale,
9.1.		Von U 507: (6-23 3675 MEZ) 1) Versenkt FC 7416 "Yorkwood", 270 Grad. 10 sm. mit Ballast von Durban nach Teneriffa. Kapitän an Bord. 3 plus 8 Aale.

Aus die Meldungen von U507 am BdU geht hervor sie feuerte 2 Torpedos auf die YORKWOOD, und aus dem ‚survivors‘ report‘ geht hervor Beide waren Treffer (und wahrscheinlich als Fächer gefeuert).

Fazit: DUKBOOT wird ergänzt im Sinne U507 griff die **YORKWOOD** am 08/01/43 um 11u57 (MEZ) in FC7416 an mit 2-Torpedos (ein Fächer?), und Beide waren Treffer. Der Dampfer ging um etwa 1204 unter.

19.6 Angriff von U13 auf ein noch unbekanntes Dampfer am 22/02/40

DUIKBOOT enthält ein Satz

21072	22.02.1940	13u35	2	U13	1	SCHULTE Max	7	Angriff auf Einzelfahrer	Moray Firth - AN18	mislukte aanval, 1t op vrachtschip	AN18
-------	------------	-------	---	-----	---	----------------	---	-----------------------------	-----------------------	---------------------------------------	------

Die NARA-Rolle T1022-3063 bringt auf S.687 aus dem KTB U13 zum 22/02/40:

22.2.	Nördliche Nordsee	
0400	Qu. 567 r.o.	
0715	SSW 2, Dünung 2, Mittlere Sicht, bedeckt	2 Bomber Kurs 240° wegen beginnender Dünung & Qu. 442, mit 140° auf Küste zugefahren.
1230	Qu. 560 l.u.	Zerstörer läuft an BB. auf Fahrt 15 an beim Insichtkommen 90° E 4000 m, Kurs 140°.
1300		auf 50° gegangen
1320		Qu. 560 5000 t Dampfer, Kurs 130° auf Grund einer Hornpeilung entdeckt.
1335	Vor Moray ^{Firth} orz Moray, dasselbe.	Angriff Schuß auf E = 19 m Vorhalt 16°, Lage 90° Fahrt 8, G7e, nach 2 Min. 6 Sek. Detonation. Wirkung z.B. da untergeschnitten. Nach 5 Min. Dampfer in Sicht läuft mit eigener Kraft weiter. Stärke der Detonation läßt auf Treffer schließen

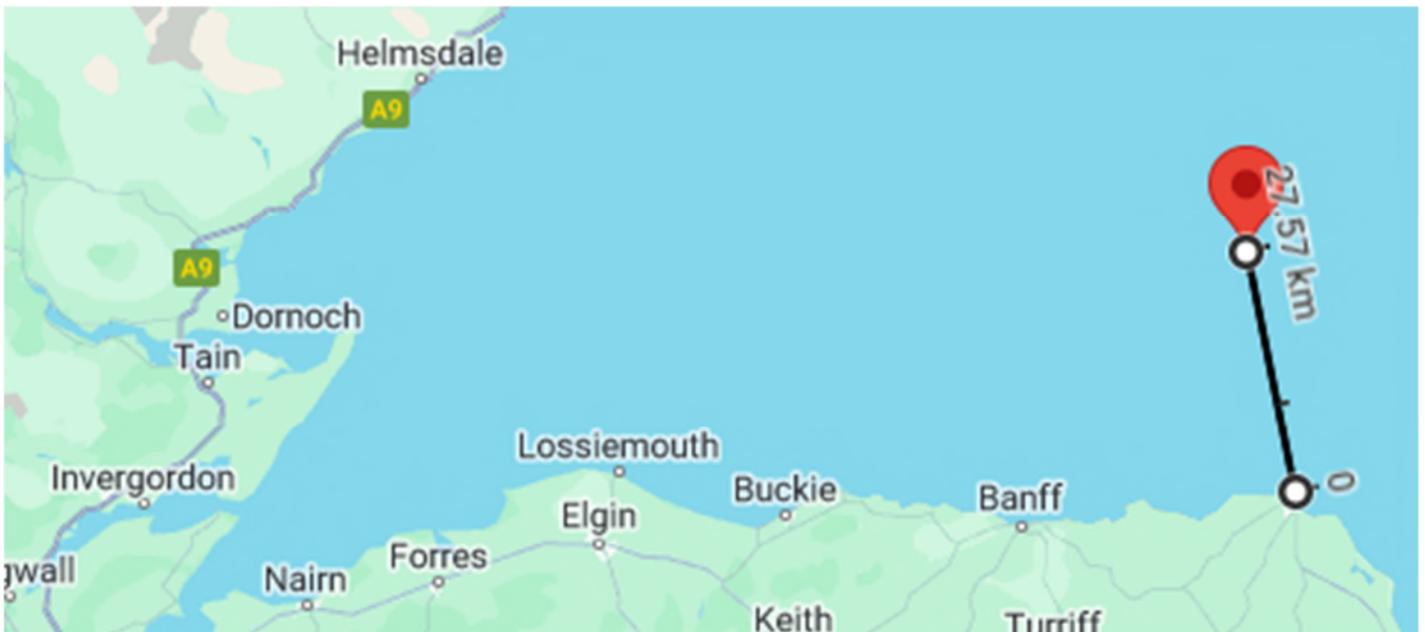
Der Angriff wird um 1335 dokumentiert. Am 22/02/40 verwendeten die Boote MEZ-Zeiten mit MEZ = GMT +1.

Die Position vom Angriff wird nur gegeben wie ‚vor Firth of Moray‘.

Im Satz darüber meldet das KTB der 5000t großen Dampfer wurde entdeckt im ‚Qu. 560‘.

Gemeint ist hier – wie aus die Eintragungen im KTB hervor geht – dem **Quadrat 560 E** auf die ältere von die Reichs- und Kriegsmarine verwendete Gitterkarten.

Die Mitte dieses Quadrates liegt auf 57°57'N 02°06'W und im Quadrat **AN1828** auf die meist benutzte Quadratkarten der KM während dem 2.WK. Die Position liegt NW von Kinnaird Head in the Firth of Moray.



Die NARA-Rolle T1022-3063 bringt auf die S.695-696 die zutreffende Torpedoschußmeldung von U13:

Block-Nr. **435** Schußunterlagen (Gefechtschuß) Seite: **1**

für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

* U 13 * Oblt.z.S. Schulte, Kdt.

(Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: **22.1.40** Ort: **Moray-Firth** Uhrzeit des Schusses: **1331**

Wassertiefe: **50 m** Wetter: **bedeckt** Sicht: **mittl.** Wind: **1-2 NW**

Seegang: **1** Dünung: **2**

Ziel: **voll bel. Dampfer** **5-6000 t** - -

(Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang)

Ladung: **voll beladen, bewaffnet**

Frühdetonierer

Erfolg: **--- Treffer / --- Fehlschuß. Angriffsschuß. Fangschuß (auf gestoppt liegendes Ziel) ---**

Lfd. Nr.	Einzelschuß, Mehrfach- oder Fächerschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden				
2	Art, Nummer	G/7e	2480		
3	Vt und eingestellte Laufstrecke	30 sm	12000		

Es wurde ein G7e gefeuert auf eine Dampfer von geschätzt 5-6000T.
Die Uhrzeit vom Angriff laut die Meldung (1331) ist fast identisch mit die im KTB (1335).

Beim Schuß betrug die Distanz zum Ziel 1900m (gleich auch die Torpedo-Laufstrecke).

20	Entfernung beim Schuß u. beob. Laufzeit	1900 m	2 ^m 6'
----	---	--------	-------------------

Schußbild. Besondere Vorkommnisse und Beobachtungen. Bemerkungen:

Kurze Schilderung der Wirkung am Ziel. Zeit bis zum vollkommenen Untergang.

Wirkung im eigenen Boot:

Die Laufstrecke war gleich der geschätzten Schußweite. Es erfolgte eine starke Detonation. Der Dampfer lief jedoch noch mit eigener Kraft weiter. Die Detonation erfolgte nach 2 Min. 6 sec. Sie wird für einen Frühdetonierer gehalten

Weil man eine Torpedo-Detonation hörte – aber nicht beobachtete weil untergeschnitten – meinte man zuerst das Ziel wurde getroffen, aber der Dampfer lief weiter. Ein Frühdetonierer?

TNA-Akte ADM199/2200 bringt die Admiralty War Diaries für Februar 1940 und meldet zum 22/02/1940:

Ship Attacked.

CAPE ST. ANDREW 1230 escaped. 5094 tons, reported a violent explosion off her port quarter in position 15 miles N.W. of Kinnaird Head at 1230/22. (D.C.N.S.172) Not damaged (A.S.W.D. 171) Missed by torpedo 57° 53' N. 2° 22' W. (Distress signal 1233/22) Canceled. Violent explosion off port quarter, cannot ascertain cause (CAPE ST. ANDREW 1249/22).

Die CAPE ST. ANDREW meldet eine schwere Explosion an die Backbordseite vom Heck.

Weitere Angaben:

Position: 15sm NW von Kinnaird Head. Die Angriffsposition von U13 liegt fast genau 15sm NW von Kinnaird Head.

Zeitpunkt: 1230 am 22/02/40. 1230 GMT = 1330 MEZ = identisch mit die Angriffszeit wie gemeldet von U13.

Schaden: keine.

Ursache der Explosion: unbekannt (aber eingestuft von die Admiralität bei ‚ships attacked‘).

Datum, Uhrzeit, Position und Beschreibung des Ereignisses zwischen dem KTB U13 und die Meldung der CAPE ST.ANDREW decken sich völlig.

Fazit: DUKBOOT wird ergänzt im Sinne der Torpedoangriff von U13 am 22/02/40 um 1331 (MEZ) in AN1828 hatte der britische Dampfer CAPE ST.ANDREW, 5094T, zum Ziel, aber der Torpedo detonierte zwar nahe das Schiff das aber keine Schaden erlitt.

19.7 Angriff vom Hudson D/269Sq RAF auf U651 am 18/06/41

DUKBOOT enthält zur U561 (ein Boot das nicht Heim kehrte) die Sätze

213239	13.06.1941	12u07	3	U651	1	LOHMEYER Peter	1	Information	(FT BdU) einde opdracht. Ga via AE86 & AE75 naar 'CD16' (AD16?)	--	Defe3/4, ZTP 3068
213483	19.06.1941	19u03	1	U651	1	LOHMEYER Peter	1	Wettermeldung abgesetzt	(FT BdU) U79 & U651: rapporteur weer 20/06/41 tussen 0100 & 0500	--	Defe3/20, ZTPG 459

C.B. 4051 (27) – U651 – Interrogation of crew, September 1941 (Siehe <https://www.uboatarchive.net/Int/U-651INT.htm>) bringt auf Seite 5:

Entries in an observation book reproduced in Appendix I, show only uninteresting facts for the next four days, only two incidents were noted in a diary kept by a prisoner. The first was an alleged attack by aircraft at 0530 (German time) on 18th June, 1941, when six bombs were stated to have been dropped. An Observation Book noted that "U 651" surfaced at 1545 (German time).

(N.I.D. Note. Aircraft D of 269 Squadron attacked a U-Boat at 0345 on 18th June, 1941, in position 61° 48 N. and 22° 35' W. Three 250-lb. A/S bombs were dropped without visible effect.)

TNA Defe3/4, ZTP 3068:

```
TO I D 8 G                                ZIP/ZTP/3068
FROM G N S

7640 KC/S                                T O I 104313/6/41
T O O 1207
FROM: ADMIRAL COMMANDING U-BOATS
TO : U 651

TASK COMPLETED. CONTINUE THROUGH SQUARE AE 86, AE 75
TO CD 16. REPEATED ON 4412 KC/S
(16)

(CDEPT NOTE: SQUARE CD IS UNMISTAKABLE CLEAR IN TEXT, BUT AD MAY BE
INTENDED)
```

Es ist tatsächlich sonderbar ein Boot von AE86 über AE75 nach CD16 zu schicken. AD16 ist wahrscheinlicher

TNA AIR27/1565/43 (ORB 269Squadron):

18th, June, 1941.
AIRCRAFT STATE.
OPERATIONAL FLYING.

Aircraft "D" took off at 0227 on escort of convoy At 0345 sighted and attacked enemy "U" boat. The attack was made with a shallow dive from 700-600 feet, 3-250 Anti Submarine bombs, fused 2 secs. nose delayed, were dropped. The number of hits were not visible but bombs were released directly in track of Submarine. The Submarine was first sighted when one mile away and was actually diving when attacked and by the time bombs were released Submarine had reached periscopes depth. After the attack a circular brown patch was observed on the surface, the radius of which was 50 feet. This patch gradually faded. At 0410 sighted slatted raft about 10 feet square no sign of life was heard message to base. Aircraft remained in the vicinity of "W" Boat for 2 hours and then proceeded to the convoy which was met and escorted. Aircraft circled position of the attack for a further twenty minutes whilst on its return journey to base landed 0806. The Crew of the Aircraft was as follows.
F/O Coleman (Captain). Sgt Morgan. (Navigator). Sgt Parkinson (W/OP). Sgt Davies. (A.G.)

Am 18/06/41 verwendeten die U-Boote DSZ-Zeiten (DSZ = GMT +2).

Die Angriffszeit vom Hudson, 0345 GMT (=0545DSZ), ist fast identisch mit die im interrogation Report gemeldete Zeit 1545 (German time).

Die Admiralty War Diaries (fold3.com, micro serial number K-11-B, Seite 331) für Juni 1941 melden am 18.:

0345	Am over enemy submarine in position 61.48 N., 22.25 W. (F.O.I.C. Iceland, via Lyness, 0345/18, to Admty., C. in C. H.F., etc.)
------	--

269Squadron operierte von RAF Kaldadarnes, Iceland.

61°48'N, 22°25'W = AE7498 (ganz nahe AE75, wohin U651 am 13. befohlen wurde auf den Weg zu – wahrscheinlich – AD16).

Von diejenige U-Boote die im Juni 1941 im Quadrat AE waren und Heim kehrten der Feindfahrt (U48, U71, U77, U79, U203, U558, U559, U564) meldete keines einen Flugzeugangriff am 18/06/41 in AE.

U651 kehrte nicht Heim, wurde vom BdU zum Quadrat AE befohlen (auf den Weg zu ‚AD‘) und ein POW von U651 notierte in seine Notizen das Boot wurde am 18/06/41 von ein Flugzeug angegriffen zur selben Zeit wie die Hudson D/269Sq sein Angriff auf ein U-Boot meldete am 18/06/41.

Fazit: für DUKBOOT nehmen wir an U651 wurde am 18/06/41 um 05u45 angegriffen vom Hudson D der 269Sq RAF mit 3 250lb anti-submarine Bomben im Quadrat AE7498.

Dank an E.Zimmerman um den Link zu machen zwischen dem POW Notiz und der Angriff vom Hudson im ORB der 269Sq RAF.

19.8 Angriffe am 11/06/42 durch U94 und U569 auf den Dampfer PONTYPRIDD 4458T Br.

Frage: welches U-Boot versenkte den Dampfer?

Es gibt kein 'interview' mit den Überlebenden der PONTYPRIDD in der Aktenserie ADM199/2130 bis /2148.

<https://www.shipsnostalgia.com/threads/s-s-pontypridd.179921/> (siehe #12) bringt u.a. folgendes:



Zuschrift: A photograph taken from a German newspaper showing Capt. Morden (wearing a Trilby) on the tower of U-94 with Ober- Lt z S Otto Ites and some of his crew arriving in France. The cutting is pasted on a post card to Frau Ites which was post-marked 04/08/42. This was sent to Capt. Morden after the war by Otto Ites.



Zuschrift: A photograph of the end of the S.S. Pontypridd taken from U-94, again sent to Capt. Morden by Otto Ites.

Die Admiralty War Diaries (siehe <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/bases-and-stations/navy-command-hq/naval-historical-branch>) bringen folgende Informationen zum Verlust der PONTYPRIDD:

Am 11/06/42 (S.342/531):

America and West Indies.

Further
attack on
O.N. 100.

PONTYPRIDD, a straggler from Convoy O.N. 100 was
torpedoed and apparently sunk at 1310Z today.

Am 11/06/42 (S.367/531):

O.N.5100 will be in 049° 56' N. 042° 25' W. at 0130Z/12 course 230° speed 7 knots. Stragglers TOREJARL, HOPESTAR, HOBHEMA, EMPIRE MOUFLON, overtook PONTYPRIDD ex straggler torpedoed 1310Z/11, 45 survivors. CHAMBLY and ORILLIA met. DIANTHUS rejoined after carrying out 2 attacks. (?Weather report) (C.T.U. 24.1.11, 2303B/11 to Connnav (R) C.T.F.24, Admty., C. in C. W.A., N.S.H.Q., F.O.N.F., C.O.A.C., C.T.G. 24.7, PRIMROSE, BITTERSWEET.)

Am 16/06/42 (S.40/503)

PONTYPRIDD (4458 tons) Attacked by S/M 1330Z/11 49° 50' N. 41° 37' W. 49° 50' N. 41° 37' W. 1500Z/11 200° sunk by three torpedoes. Fireman killed. Master taken prisoner on board S/M. C.17 on conning tower, estimated 500 ton class, with head of snorting bull painted on conning tower, dark grey hull, one 4" QF gun forward. 10 men came on deck and officers spoke in German but Captain addressed crew in Italian. Torpedo. Bridge confidential books dumped overboard in steel perforated chest. Books in W/T cabin locked in chest and definitely sank with ship. (N.C.S.O. St. Johns N.F., 1701Z/16 to Admty.)

Im Juni 1942 haben die U-Boote normal DSZ-Zeiten verwendet, DSZ = GMT +2 (GMT = Greenwich Mean Time)
Umrechnung der GMT-Zeiten in die obigen AWD: 1310Z = 1510 DSZ
1500Z = 1700 DSZ

Angaben zu U94, eins der 2 U-Boote die die PONTYPRIDD angriffen.

Auszug KTB U94 (https://drive.google.com/drive/folders/1ZxqX7F_ChU0h8cIL6Siz6ljLgOMUa3or)

7204		Schuss aus Rohr III. auf den Dampfer. G 7a, Vt = 30, Vg = 8,5, Lage 90. E = 300 m. G 7a "Toter Mann". Einwandfrei beobachtet. Wahrscheinlich ist der Torpedo vor dem Umladen in Oberdeckbehälter, der undicht war, zu hohem Druck ausgesetzt gewesen als Boot auf A + 70 war.
1252		Aufgetaucht. Erneut vorgesetzt.
etwa 1530		Hohe Detonationsschule beim Dampfer. Dieser geht aus Gegenkurs und läuft weiter mit etwa 7 km.
1550		Dampfer hat gestoppt. Auf den Dampfer eingehalten
1600	BO 3736, 3542 nach B.V. NWAN 2, 1-2, wolkig, klar, sehr gute Sicht.	Ein Rettungsboot in Sicht. Kurze Zeit später noch eins.
1606		Fangschuss aus Rohr V auf den mittschiffs beschädigten Dampfer. G 7c. Vt = 30, E = 350 m, Treffer nach 30 sec. Laufzeit.
1615		Dampfer sinkt.
1622		Kapitan des Dampfers an Bord genommen. Dampfername: "Pontypridd" 4 458 tft.
1630		Auf Geleitsung operiert.

U94 feuerte zwei Torpedos auf die PONTYPRIDD, der erste um 1204, der zweite ('Fangschuß') um 1606. ASS (https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=2096&lang=1) bringt für Beide die zugehörige Torpedoschußmeldung, mit als wichtigste Angaben...

11530 6 JUN 1942

Anlage 8 zu T. J. B. - Dr. Geh. A. vom. **Schußmeldung** Seite .. 10
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

Block-Nr. **6311** " U 94 " (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Oblt. z.S. Ites Rndt. *OKK*
 Datum: **11.6.42.** BO 3576 (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)
 Ort: BR 3542 Uhrzeit des Schusses: **1204 + 1606**
 Wassertiefe: Wetter: **wolkig, klar** Sicht: **sehr gute Sicht** Wind: **W 2**
 Seeegang: **1-2** Dünung: Richtung u. Stärke **geringe Dg.**
 Ziel: **Pontypriddel** 4457 110 m (Name) (Größe) (Länge) (Tiefgang) *M. ...*
 Beladezustand u. Ladung: **Ballast**
 Erfolg: **1 Treffer / 1 Fehlschuß** Angriffsschuß **1** Fangschuß **(auf gestoppt liegendes Ziel)** *13/vii*

Lfd. Nr.	Einzelchuß, Mehrfach- oder Fächerschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden	G 7a	G 7a	G 7a	G 7a
2	Art, Nummer, Aptierung	1140	32607		

13. Juni 1942
2208

300m
294
!! Toter Mann!!

Schußunterlagen waren genau ausgedampft. Keine Abwehr. Fehlschuß: Toter Mann. Zurückzuführen auf Undichtigkeit der Oberdeckstube. Wasser im Tiefenapparat, in der Maschinkammer u. G.A. Druck über 10 kg/cm².

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

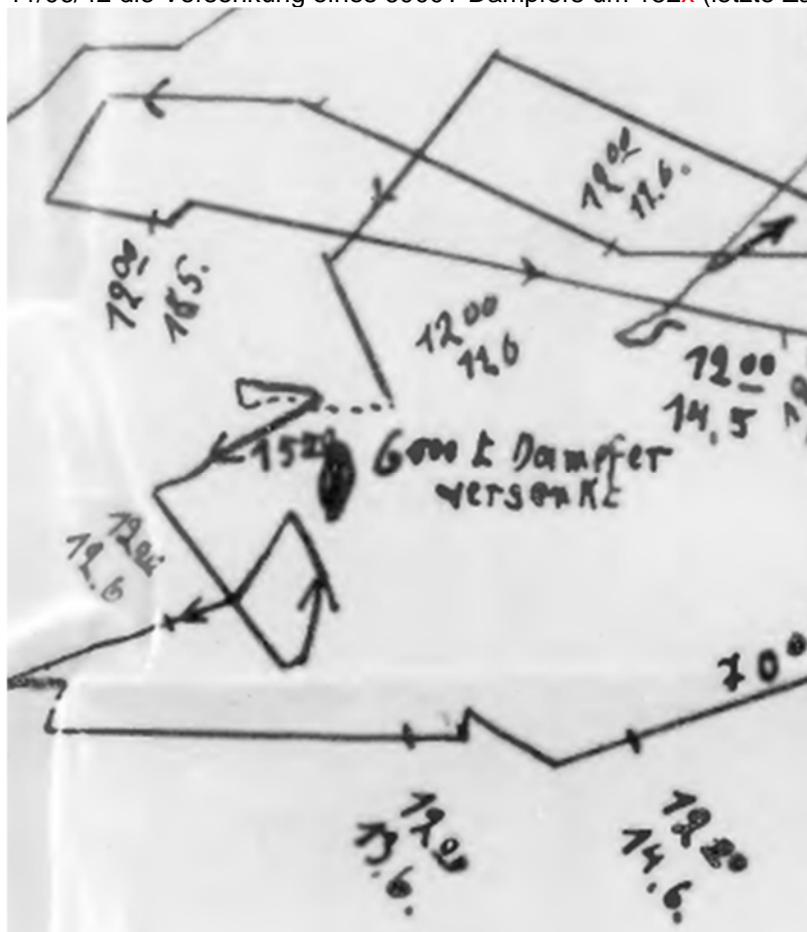
- Schuß: Kurze Laufzeit wahrgenommen, weder Laufbahn noch Schraubengeräusche des G 7 a gehört.
- Schuß: Fangschuß. Treffer. Nach ungefähr 10 Min. brach das Schiff in der Mitte auseinander. Heck u. Bug verschwanden nach hohem Aufrichten sehr schnell.

Angaben zu U569

KTB U569 (T1022-3369, Image 423)

1446	BC 3426	3 Fächer. Rohr I. II. IV. Bug l. 90 Grad, Fahrt 7,5 sm. Gegnerkurs 285 Grad. D=2000 m 2 Treffer.
1457		Fangschuß aus Rohr III. Dampfer fährt großen Kreis. Fehlschuß.
1509	BC 3426 u.R.mitte	Einschuss Rohr V. Treffer Vorkante Brücke. Dampfer knickt vor der Brücke ein bis kurz oberhalb Wasserlinie. Bug und Heck stehen aus dem Wasser. Sinken sicher.
1723		Abgelaufen.
		Aufgetucht. Kurs 270 Grad. U-Boot Bb.-s.gesichtet.
1756		Kurs 290 Grad
1900		Kurs 192 Grad
2000	BC 3426 l.Ob.Becke III u.W 1-2, Seeg. 1 bedeckt, gute Sicht.	auf Meldung von 19.15 Geleit Qu. 3473 Kurs 250 Grad, auf 240 Grad, 14 sm gegangen.
2013		Abgabe F.T. 1509/11/293 (BC 3426, Frachter 6000 t. nach 3 Treffern sinkend verlassen.)

Teilschnitt von der Wegekarte (T1022-3369, Image 512/683) zur 5.Feindfahrt von U569. Darin bestätigt Hinsch am 11/06/42 die Versenkung eines 6000T Dampfers um 152x (letzte Zahl der Uhrzeit unleserlich)



Laut KTB machte U569 am 11/06/42 3 Angriffe gegen die PONTYPRIDD, einen 3-Fächer um 1446, einen Fangschuß um 1457, und einen Einzelschuß um 1505.

Auszug aus Torpedoschußmeldungen:

ASS (https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=2095&lang=1)

Anlage ⁵ zu T.I.B.-Nr. ¹¹⁹¹⁶ Geh. A. Num. 11. JUL. 1942

Block-Nr. **6336** **Schußmeldung** Seite **4**
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

U 569 (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Kptlt. Hinsch Kmdt (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen) *OKM*

Datum: 11.6.42 Ort: BC.3426 Uhrzeit des Schusses: 14,45.08 sec

Wassertiefe: 4329 m Wetter: 6.9 Sicht: gut Wind: WNW 1

Seegang: 1-2 Dünung: Richtung u. Stärke

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

Beladezustand u. Ladung: leer

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

Lfd. Nr.	Einzelschuß, Mehrfach- oder Fächerschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden	4/10	sec 2°		
2	Art, Nummer, Aptierung	G 7e	27236	27138	26243
3	V. und einstellte Laufweite				

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

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

Dampfer bekam die Treffer vorn. Sackte vorn nur im geringen Maße tiefer.

Für den Fangschuß (Fehlschuß) um 1457 wurde keine Torpedoschußmeldung gefunden.

Das KTB U569 meldet einen dritten Angriff (mit 1 Torpedo, Rohr V) am 11/06/42 um **1509**.

ASS (https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=2097&lang=1) bringt eine weitere Torpedoschußmeldung für U569 am 11/06/42, 1 Torpedo aus Rohr V, aber mit Zeitangabe "17-07-28".

Block-Nr. 6336 Anlage 7 **Schußmeldung** vom 11. JUL 1942 Seite 7
für Überwasserstreitkräfte und U-Boote

U 569 (Schießendes Fahrzeug) **Geheim!** Kptlt. Hensch, Kmdt. (Dienstgrad, Name und Dienststellung des Schützen)

Datum: 11.6.42 Ort: □ BG 3426 Uhrzeit des Schusses: 17-07-28

Wassertiefe: 4329 Wetter: B.G.P.9 Sicht: gut Wind: WNW 1

Seegang: 1-2 Dünung: Richtung u. Stärke

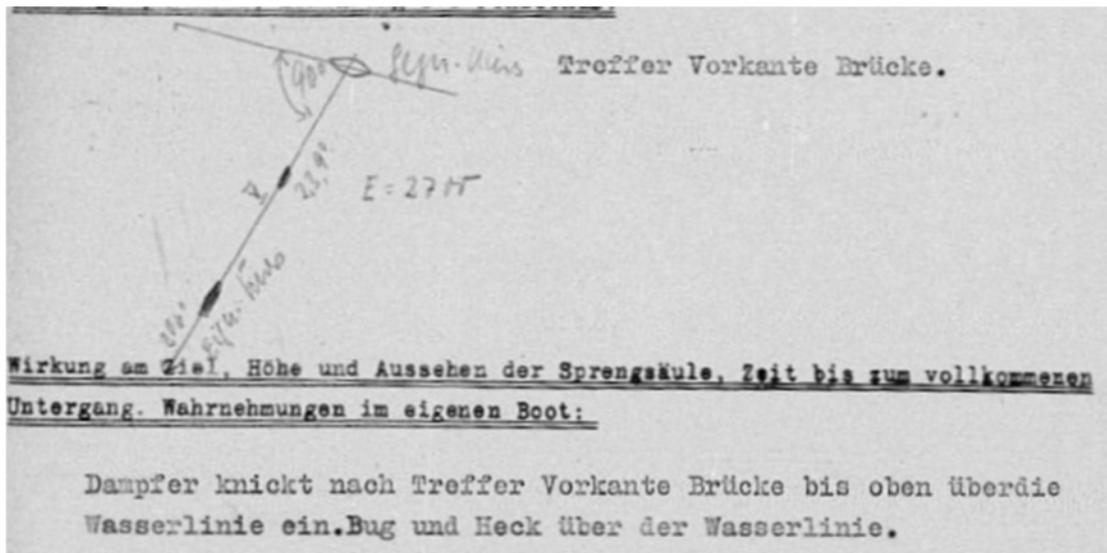
Ziel: Frachter (Name) 6000 BRT (Größe) (Länge) (Tiefgang) *M. H. C.*

Beladezustand u. Ladung: leer *M. H. C.*

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

Lfd. Nr.	Einzelchuß, Mehrfach- oder Fächerschuß	1	2	3	4
1	Zeittakt in sec und Streuwinkel in Graden				
2	Art, Nummer, Aptierung	G 7e	27292		

8	Rohr	Bezeichnung	V		
9	Rohr	Ausstoßart	m.K.17		



Auszug Funktagebuch U569, leider ohne Uhrzeiten (T1022-3369, Image 525/683):

-Herriged-

Beschädigten Dampfer "Pontypridd" in Qu 3736 versenkt. Kaptän mit Passagieren an Bord.

-Ites-

Bin wieder klar für Höchstfahrt 14 sm. Stehe Qu BC 3581

-Müller Edzards-

Bisher keine Feilzeichen gehört. Genaue Bestecksort 3457, Sicht 20sm außer in Böen.

-Mohr-

BC 3426, Frachter 6000 brt nach 3 Treffern sinkend verlassen. Spruchschlüssel Leitnr. 276: EYEE EYJE.

-U 569-

Ereignisse sortiert nach DSZ-Zeit.

		<u>Quelle</u>
1204	1 Torpedo, "Toter Mann"	U94 KTB & Schußmeldung
1445-08	3-Fächer, Treffer auf Dampfer, Dampfer bekam die Treffer vorn	U569 Schußmeldung
1446	3-Fächer, 2 Treffer	U569 KTB
1509	Einzelchuß Rohr V, Treffer Vorkante Brücke, Dampfer knickt vor der Brücke ein bis kurz oberhalb Wasserlinie. Bug und Heck stehen aus dem Wasser. Sinken sicher	U569 KTB
1510	PONTYPRIDD torpedoed	AWD
152x	6000T Dampfer versenkt	U569 Wegekarte KTB
Etwa 1530	Hohe Detonationssäule bei Dampfer	U94 KTB
1550	Dampfer hat gestoppt, setzt Rettungsboote aus	U94 KTB
1606	Fangschuß auf den mittschiffs beschädigten Dampfer. Treffer	U94 KTB & Schußmeldung
1625	Dampfer sinkt	U94 KTB
1628	Kapitän des Dampfers an Bord U94 genommen	U94 KTB
1700	PONTYPRIDD sunk	AWD
1707-28	Fangschuß Rohr V. Treffer Vorkante Brücke. Dampfer knickt nach Treffer Vorkante Brücke bis oben über die Wasserlinie ein. Bug und Heck über der Wasserlinie.	U569 Schußmeldung
1725	Abgelaufen	U569 KTB
2013	Abgabe FT 1509/11/293 (BC3426, Frachter 6000t. nach 3 Treffern sinkend verlassen.)	U569 KTB

Die Angaben im KTB U569 um 1509 decken sich mit den Angaben in die Torpedoschußmeldung von U569 mit Uhrzeit 1707-28.

Die Zeitangabe in der Torpedoschußmeldung ist falsch.

Der Angriff von U569 erfolgte um 1509 und die Torpedo-Detonation wurde von U94 gehört um (etwa ...) 1530.

Bei den Angaben zum Fangschuß U94 um 1606 (auf den gestoppten, verlassenen Dampfer) wird im KTB U94 vermerkt dass der Dampfer mittschiffs beschädigt war, was übereinstimmt mit der Angabe im KTB U569 um 1509 'Treffer Vorkante Brücke. Dampfer knickt vor der Brücke ein'.

In DUKBOOT wird dokumentiert:

- Die PONTYPRIDD wurde zuerst von U569 torpediert (1445, Treffer im Bug),
- dann wieder von U569 (1507, Dampfer knickt vor der Brücke ein, Versenkung wurde als sicher angenommen aber nicht beobachtet),
- schließlich durch einen Fangschuß von U94 versenkt (U94 meldet die Versenkung im KTB).

Es war U94 das der Kapitän der Dampfers an Bord nahm (KTB U94), nicht U569 (wie z.B. uboat.net berichtet). Siehe hierzu auch die Angaben auf der Eingangs erwähnten Website <https://www.shipsnostalgia.com/threads/s-s-pontypridd.179921/>.

ASS meldet derzeit die Versenkung der PONTYPRIDD durch U569 (wahrscheinlich aufgrund der Uhrzeit in U569's Torpedoschußmeldung), Uhrzeit die imho falsch ist, während KTB U569 die richtige Uhrzeit für den Fangschuß angibt (1509).

19.9 Angriff am 04/11/39 durch U33 auf den Dampfer BRANDON 6668T Br.

Quelle: Brian Corijn im FMA, <https://forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=40961.0>

Hi All,

I found the following on the failed attack by U-33 on a merchant vessel:

At 1503A/4, the merchant vessel Brandon (British, 6668 GRT, built 1917) reported having been missed by a torpedo about 120 nautical miles to the west of the Hebrides.

The attack must have been the German submarine U-33 which attacked a merchant vessel with two torpedoes, which both missed, at 1520B/4 in position 56°40'N 10°39'W.

The British submarines, HMS Trident (Cdr. J.G. Gould, RN) and HMS Triumph (Lt.Cdr. J.W. McCoy, RN), both on anti-U-boat patrols to the west of Ireland and the Hebrides respectively, were both ordered to investigate and try to intercept this enemy submarine which was expected to be southbound. Both sighted nothing though.

Sources:

ADM 199/2197

KTB U-33 from 29 October to 26 November 1939 (NARA, T 1022, roll 3039, PG 30030)

Kind regards,

Brian Corijn

Admin. Allied warships section uboat.net

KTB U33 für den 04/11/39 (NARA T1022 roll 3039, PG 30030, image 366/1039)

4.11. 0015	φ = 57° 50' N λ = 10° 0' W SO 8, Seegang 6, bedeckt, schlechte Sicht.	
1255 bis 1520	φ = 56° 40' N λ = 10° 39' W SO 10, Seegang 7, bedeckt, schlechte Sicht.	Dampfer in Sicht, Kurs Nordkanal. Getaucht, FdL. Zugehörigkeit erkannt. 2 Torpedofehlversuche auf Entfernung von 1000 bis 1200m. Bei 4 Meter Tiefer einstel- lung muss der Gradlauf des Torpedos infol- ge der großen See versagt haben. Dampfer dreht mit hoher Fahrt nach SW ab. Verfol- gung wegen Seegangs nicht möglich.

Der Admiralty War Diary für 04/11/39 (<https://www.royalnavy.mod.uk/-/media/royal-navy-responsive/documents/units/rnssc/awd/1939/admiralty-war-diary-november-1939.pdf>, S.24, oder TNA ADM199/2197) berichtet:

<u>U-boats reported.</u>	
0400	by trawler 20 miles E. Southwold, 52°13'N., 2°12'E.
1200	U-boat reported from French sources off Ymuiden steering N.W.
1503	S.S. BRANDON (6700 tons) was missed by a torpedo 120 miles W. Hebrides. TRIUMPH and TRIDENT in zones P and R were ordered to investigate.044'.

DUIKBOOT wird ergänzt mit die Angabe U33 griff die BRANDON – erfolglos – an am 04/11/39.

19.10 Legte U33 Minen während ihre dritte Feindfahrt im Februar 1940?

U33 wurde am 12/02/40 versenkt vom Minenräumer HMS GLEANER in Kombination mit gezündete Sprengpatronen. Es gibt kein KTB U33 aufgestellt durch den Kmdt U33.

Ein vom BdU Op aufgestelltes KTB meldet die Aufgabe Minen zu legen im Firth of Clyde wurde NICHT durchgeführt (siehe T1022-3039, Image 388/1039):

<u>Kriegstagebucheintrag</u> <u>der letzten Unternehmung U 33.</u> (aufgestellt durch B.d.U. Op.)	
26.11.39. Wilhelms- haven	eingelaufen, von Unternehmung zurück.
27.11. -	Hafenzeit, <u>Grundüberholung</u> in der Werft,
5.2. 40	Ausrüstung.
6.2. Wilhelms- haven	ausgelaufen. Kommandant Kapitänleutnant v. D r e s k y . Aufgabe: Minenlegen in Firth of Clyde. Eine letzte Meldung des Bootes liegt nicht vor. In den Morgenstunden des 12.2.40 geht aus dem Funkverkehr hervor, daß das Boot im Gefecht mit einem Minensucher ist. Im Verlaufe des Ge- fechts wurde das Boot schwer beschädigt und von der Besatzung gesprengt. Die Aufgabe konnte <u>nicht mehr</u> durchge- führt werden.

Im Bericht (T1022-3039, Image 379/1039 und folgende Seiten)

<u>K r i e g s t a g e b u c h "U 33"</u>	
des Korv.Kapt.(Ing.) Schillings	(Aufgestellt von 2.Skl./B.d.U.Op. nach Angaben nach Rückkehr aus Gefangenschaft.) <i>im Oktober 1943.</i>
3.2.40	Im Dock

... wird dokumentiert und hiernach Auszugsweise wiedergegeben:

zu legen. Dann ging es ohne Störungen weiter mit 15 kn durch die Fair Islands-Passage bis zum Nordkanal, wo wir uns am Sonntag, den 11.2. gegen 1000 Uhr ^{bis} zum ^{Minenwerfen} Grund (70m) legten. Diese Fahrt beweist, maschinell gesehen, wie vorzüglich

Um 0900 Uhr war das Minenwerfen beendet. Gegen 10.00 Uhr wurde aufgetaucht und mit 2 x G.F. - 16 kn der Marsch fort.

brannten. Absicht des Kommandanten war, mit Höchstfahrt bis vor die Einfahrt zum inneren Clyde zu gehen, dort gegen 0500 Uhr sich auf Grund zu legen, abends aufzutauchen, Minenwerfen durchführen (ev. mit E.-Maschine) und versuchen, noch vor der Morgendämmerung des 13. 2. den offenen Atlantik zu erreichen.

darauf - der Zerstörer machte Scheinwerferleuchten und muss uns dabei erfasst haben - gab es gegen 0430 Uhr Alarm. Das Boot kam gut weg. Als wir auf Seehöhe durchgegendelt waren, wurde das Geräusch einer sich mittelmässig schnell drehenden Schiffschraube hörbar, die uns von Stb. achtern nach Bb. voraus überlief. Die Entlüftungen waren geschlossen. Auf meine Frage: "Welche Tiefe steuern?", befiehlt der Kommandant: "Auf 40 m gehen." Der Steuermann meinte etwas aufgeregt, so tief wie möglich, der hat uns. Wir waren gerade auf 25 m, als die ersten 5 Wabos krachten. Der Kommandant befiehlt daraufhin: "Klar bei Tauchretter, Kusserste Ruhe im Boot. Grund ansteuern!" Es werden 500 l geflutet, der

Drucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu)

Din A 3

sertiefe auf. Beim Detonieren der Wasserbomben fällt das Licht aus, Notbeleuchtung geht an, nach kurzer Zeit war der Bb. Lichtstromkreis wieder klar. Sämtliche elektr. Ruderlagenanzeiger fielen aus. Tiefen- und Seitenruder wurden auf Hand umgeschaltet. Alle Tiefenmanometer waren zerschlagen. In Ordnung blieb das neu eingebaute Differenzmanometer der Steuerbord-Reglerzelle. Die Steuerbord-E.-Maschine funkte so stark, dass nur mit der Bb. Maschine Grund angesteuert wurde. Die Stb. E.-Maschine wurde untersucht und mir noch wieder bedingt betriebsklar gemeldet. Die Messinstrumente der acht. E-Schalttafeln waren sämtlich ausgebrannt und konnten nicht wieder repariert werden. Beide Wellenstopfbuchsen wurden undicht. Ein Nachziehen hatte nur an Bb. Erfolg. Stb. Buchse blieb undicht. Die Schweissnaht vom Wasserstandstützen der Bb. Reglerzelle war gerissen, sodass ein Lenzen mit Luft nicht mehr möglich war. Ferner waren die Batterieautomaten herausgefallen, sie wurden wieder eingelegt. Von achtern wurde noch gemeldet: "Geräusche ausströmender Luft hörbar. Manometer H.D. Stutzen wird beobachtet, es fällt in kurzer Zeit um etwa 10 at. Ein Klopfen gegen das Aussenbordsventil bringt keine Besserung, daraufhin wird das Ventil der Pressluftgruppe 2 im Dieselraum geschlossen. Ausserdem war der Kriegesuniformer noch abgestellt worden, um nach der damals von vielen vertrete-

Hoffrand

Um 05.15 Uhr krachten die zweiten fünf Wasserbomben und lagen wieder deckend. Weitere Glühbirnen fielen aus, die Stb. Wellenbremse war verschoben und klemmte, die Stb. Wellenbuchse machte noch mehr Wasser, beide Musseren Auspuffventile wurden undicht, Nachschleifen hatte keinen Erfolg mehr. Kalipatronen und Masch. Reserveteile werden aus den Halterungen gerissen. Der achtere Batterieautomat muss von Hand gehalten werden. Der Kommandant überlegt und fragt mich, was am besten zu tun sei. Ich schlage vor, unter Wasser abzulaufen. Der Kommandant geht in den Turm. Mündlich wird nach achtern gegeben: "Beide L.F. voraus!" Ich will 1000 l lenzen lassen, um das Boot vom Grund frei zu bekommen, aber der Kommandant lässt die Hauptlenzpumpe sofort wieder abstellen, da die Pumpe zu laut läuft. Das Boot hat jetzt rund 2 t Untertrieb - Fläche des Kiels unberücksichtigt - und kann durch die Schrauben allein nicht vom Grunde gelöst werden.

Gegen 0540 Uhr dritter Anlauf. Die Wasserbomben - vermutlich wieder 5 - liegen auch diesmal deckend. Während des

etwa 1 2 Stunden begannen die Morgendämmerung. Wir befanden uns in einem engen stark strömenden Gewässer ($\approx 6 \text{ km/h}$) vor einem der wichtigsten britischen Kriegshäfen und hatten eine ununterbrochene Wasserbombenverfolgung zu erwarten. Der Kommandant sieht in einem Abtauchen über Wasser bei vollem Einsatz des Bootes die beste Chance, aus dieser kritischen Situation herauszukommen. Er befiehlt: "Auftauchen". Die Notver-

kommt: "Läuft an." Daraufhin befiehlt der Kommandant: "Pressluft auf alle Tanks". Mit etwa 110 at am H.D. Stutzen kommt das Boot an der Oberfläche an. "Fest Blasen!" Der Kommandant öffnet das Turmluk, klettert auf den Turm und befiehlt kurz darauf: "Alle Mann aus dem Boot. Boot sprengen, F.T. abgeben!"

de Möglichkeit vor. Er hält nichts davon und wiederholt den Befehl zum Aussteigen und Sprengen des Bootes. Um nicht gegen den Strom zu schwimmen, lasse ich die Besatzung erst aussteigen und sehe mir inzwischen die Lage an. Stb. voraus in geringer Entfernung, etwa 400 m ein Zerstörer, der uns mit Schwinwerfer beleuchtet und mit Kanonen beschiesst. Nun konnte ich den Entschluss des Kommandanten, das Boot aufzugeben, verstehen. Als alle Mann aus dem Boot waren, ging ich in die Zentrale, öffnete die Notverschlussklappen, horchte am vorderen Zentraleluk, als ich feststellte, dass die Entl. der T.Z. bereits offen war, und hörte das Abbrenngeräusch der Sprengpatronen in der F.T.-Bude - weitere Sprengkörper hatte der I. W.O. im Bugraum unter den Torpedorohren und achtern unter dem Bb.Kompressor angebracht und

als ich eine riesige Stichflamme neben mir sah und einen harten Schlag gegen die linke Schulter verspürte. Ich glaubte zunächst an einen Granateinschlag. Wie sich aber nachträglich herausstellte, schlug im Moment der Detonation eine etwa 30 m hohe Stichflamme aus dem Turmluk. Der durch die Detonation im Boot entstandene Überdruck ist so gross gewesen, dass ein eiserner Niedergang im hohen Bogen herausgeschleudert wurde und an Stb. neben dem Masch.Ob.Gfr. Puchte neben dem Boot landete. Torp.Mt.Weber hat festgestellt, dass der Druckkörper durch die Detonation in Höhe des P.T.-Raumes durchschlagen würde. Wahrscheinlich hat die Sprengpatrone in der F.T.-Bude den Boden zur Munitionslast durchschlagen und die oben liegenden Signal- und Innenteil der 2 cm Munition zur Detonation gebracht. Die S,8, und der grössere Teil der 2 cm Munition konnte sicherlich nicht hochgehen, da sie bereits überflutet waren. Nach der Detonation ging das Boot vorlastig innerhalb einiger Sekunden auf Tiefe. Bevor der Turm überspült wurde, stellte der Kommandant

Laut Meldung vom LI U33 - nach die Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft - wurden Minen geworfen von U33, sei es nicht vor die Einfahrt zum Inneren Clyde. Da wollte man wohl die *restliche* Minen werfen aber dies wurde verhindert durch die Angriffe von HMS GLEANER.

Aus deutscher Sicht - die Meldung vom LI - erlitt U33 zwar schwere Schaden durch die Angriffe von HMS GLEANER aber das U-Boot wurde am Ende gesprengt von die eigene Besatzung.

Die Admiralty War Diaries für den 12. Februar 1940 melden Überlebenden von U33 sagten aus es wurden 5 Minen geworfen vom U-Boot, aber nicht am Ort der Versenkung vom Boot. Dies deckt sich mit dem Bericht vom LI. ([chrome-extension://oemmndcbldboiebfnladdacbfdmadadm/https://www.royalnavy.mod.uk/-/media/royal-navy-responsive/documents/units/naval-historical-branch/new-content-jan-2024/1940/war_diary_naval_1940_02.pdf?la=en-gb&rev=caf2de152edd45cc821e57d24e256a6f&hash=A349D18ABB21C3E452CC533A72648883](https://www.royalnavy.mod.uk/-/media/royal-navy-responsive/documents/units/naval-historical-branch/new-content-jan-2024/1940/war_diary_naval_1940_02.pdf?la=en-gb&rev=caf2de152edd45cc821e57d24e256a6f&hash=A349D18ABB21C3E452CC533A72648883), Image 170/488):

S/M's.
Attacked.

0355 By H.M.S. GLEANER, Firth of Clyde, 55.21' N, 5° W., attacked contact (I.C.0358/40) (GLEANER 0355/12).

U 33 sunk.

0501 By H.M.S. GLEANER, Firth of Clyde, 150° Pladda 6', carried out second attack (I.C.0358/40). U-Boat surfaced at 0525 and surrendered at 0530, SCOTT sent. KINGSTON sent to assist in recovering survivors. (F.O.I.C. Greenock 0506/12) Survivors 3 officers, 16 ratings, 22 bodies recovered. U-Boat reported to be U 33. Sank 150° Pladda Light House, 4.8 miles in 31 fathoms. Prisoners said to have reported that U-Boat laid 5 mines but not in position where captured (F.O.I.C. Greenock 1883/12, 0547/12, KINGSTON 1016/12, C.in C.H.F. 1137/12, 0551/12, D.C.2024/12). GLEANER to signal details of surrender of U-Boat and recovery of prisoners and bodies (D.C.0803/13). Re mines laid by U-Boat, C.in C.H.F.'s opinion (C.in C.H.F. 1948/12). My 1948. Course of convoy (C.in C.H.F. 2237/12).

Ein Alliertes – im Englisch – gestelltes Bericht über von Deutsche Schiffen verlegte Minen, Bericht aus den Service Historique de la Marine (Paris), Aktenzeichen „TT Doc 34“, erwähnt – sei es mit Fragezeichen – U33 warf am 12/02/40 8 Minen in der Clyde. Als Quelle der Meldungen gibt TT Doc 34...

The enclosed lists of Enemy Minefields have been compiled from captured and surrendered German charts, schedules, and logs in which some discrepancies appear. There is no official master record, much of the German Admiralty records having been destroyed or damaged by allied air raids.

Seite 82 erwähnt die mögliche Verlegung von 8 Minen durch U33 am 12/02/40.

LIST "Z"
U-BOAT MINELAYING (WORLD WIDE) (Contd.) 79.

Ger- man No.	Date laid	POSITION	Deg- ree of accur- acy in miles	CONTENTS			DEPTH (in feet)	SPACING (in yards)	LAID BY	REMARKS
				MINES etc. (in German)	UNITS	M or G				
OMU 41	12/2 1940	Clyde	✓	78 TMC		G			U-33	✓ Boat lost. No track chart.

Das Kürzel „G“ in die 6.Spalte steht für ‚ground‘ (Grund).

DUIKBOOT wird geändert im Sinne U33 erledigte wahrscheinlich Teil der Aufgabe Minen zu werfen vor/in die Clyde Einfahrt. Weiterhin wird der Verlust von U33 geändert in ‚Schwer beschädigt, aufgetaucht und dann selbstversenkt.

19.11 Angriff U861 am 20-21/08/44 auf das Geleit DN.68 (Durban -> Madagaskar, bis Auflösung).

DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie
40614	20.08.1944	00u38	1	U861	12	OESTEN 'Jürgen'	1	Angriff auf Geleitzug	DN68	C BERWICKSHIRE 7464T US JA12 +
40615	20.08.1944	19u41	2	U861	12	OESTEN 'Jürgen'	1	Angriff auf Geleitzug	DN68	T DARONIA 8139T Br JA11 x

ASS:

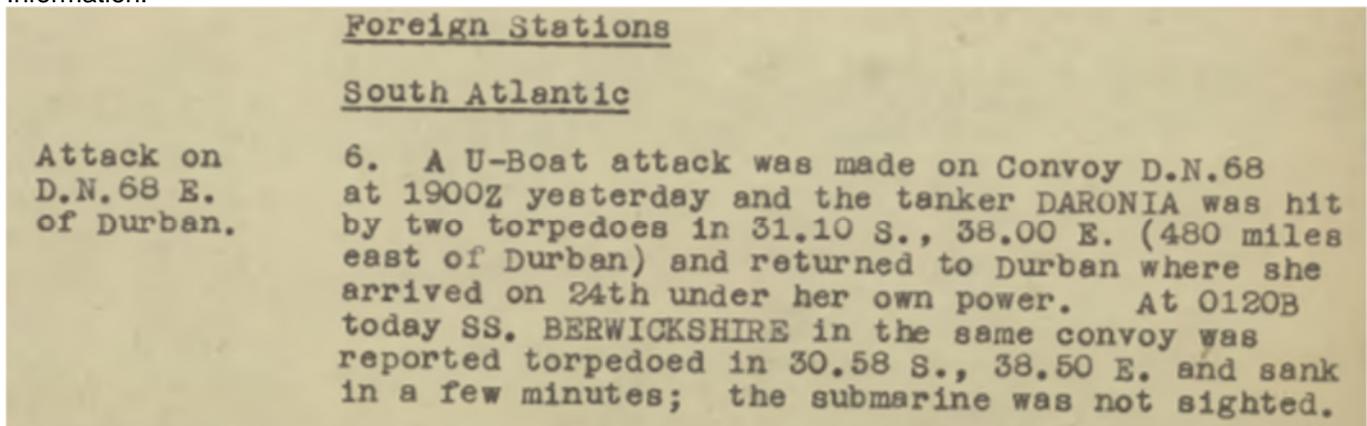
IO	20.08.1944	00:38	dt	U 861	T		br	Berwickshire	7464 BRT	+	30.58s 38.50e
IO	20.08.1944	19:41	dt	U 861	T	DN.68	br	Daronia	8139 BRT	=	31.10s 38e

Wobei 30°58'S 38°50'E = KQ7878 (nähe JA1212), und 31°10'S 38°00'E = JA1125

Die BERWICKSHIRE (ein Britischer Dampfer, **nicht .US!** !!) und DARONIA waren Teil vom Geleit DN.68 laut A. Hague (siehe seine Geleit-Datei <http://www.convoyweb.org.uk/misc/index.html>).

Wieso wurde die angeblich zuerst torpedierte BERWICKSHIRE 50' weiter östlich angegriffen wie die erst etwa 19 Stunden später angegriffene DARONIA? Das Geleit musste von DURBAN aus doch meist eine nord-östliche Kurs fahren (bis zum Auflösungspunkt) wenn Madagaskar Ziel von wenigstens Teil der Dampfer im Geleit war? Man würde erwarten dass der 2.Angriff weiter östlich erfolgte wie der erste...

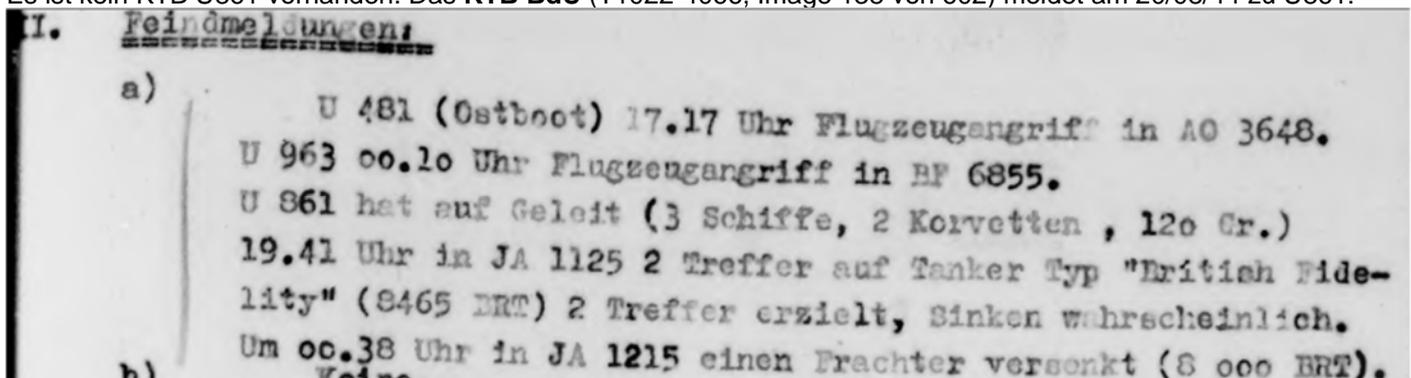
Der **Admiralty War Diary** für den 21/08/44 (siehe chrome-extension://oemmdcbldboiebnladdacbdm/https://cd.royalnavy.mod.uk/-/media/rnweb/locations-and-operations/navy-historical-branch/pdfs/1944/war_diary_naval_1944_08---day-16-to-day-31-new.pdf) bringt die Information:



Laut der AWD wurde die:

DARONIA angegriffen 20/08/44 um 1900Z = 2100 DSZ (DSZ = GMT+2, DSZ war normal U-Zeit im August 44); BERWICKSHIRE angegriffen 21/08/44 um 0120B = 0120 DSZ (B=GMT+2 = DSZ), d.h. etwa 4Stunden 20Min nach die DARONIA..

Es ist kein KTB U861 vorhanden. Das **KTB BdU** (T1022-4066, Image 138 von 602) meldet am 20/08/44 zu U861:



Auch laut dieses KTB wird ein Tanker (wie die DARONIA) zuerst angegriffen, und erst etwa 5 Stunden später ein Frachter (wie die BERWICKSHIRE).

19.12 Angriff U764 am 20/08/44 auf das Geleit ETC72 (Southend – Seine Bay)?

DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	(FST)	Feit	Referentie	Quadrat
33000	20.08.1944	17u08	1	U764	9	BREMEN, von Hans Kurt	5	Angriff auf Geleitzug	ETC72 - 1T5	C CORAL 638T Br BF31 +	BF31

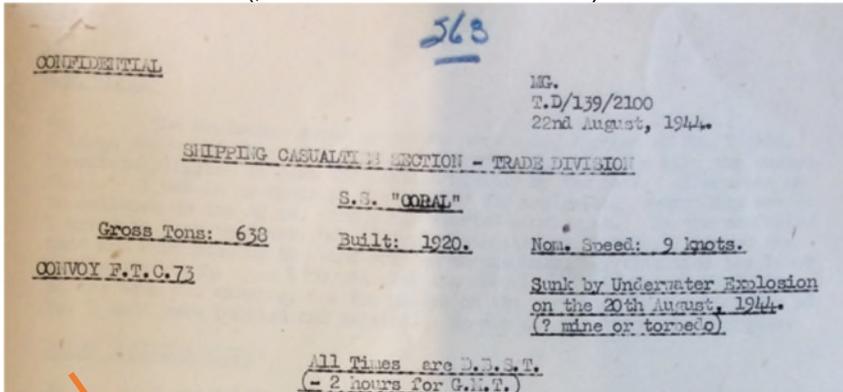
ASS:

W 20.08.1944 17:08 dt U 764 T ETC.72 br Coral 638 BRT + 50.13n 00.48w

A.Hague gibt zum Geleit ETC.72: Abfahrt Southend **18/08/44**, Ankunft Seine Bay **19/08/44** und er listet die CORAL nicht als eins der Dampfer im Geleit. Wieso könnte die CORAL noch am **20.** in dieses Geleit torpediert sein? Nachzügler? Oder ist die Geleit-Kennung ‚ETC.72‘ falsch?

Eine Suche in die A.Hague-Datenbank brachte die Information die CORAL war Teil vom Geleit ETC.70 mit Abfahrt Southend 16/08/44 und Ankunft Seine Bay am 17/08/44. Gesucht ist ein späteres Geleit.

TNA ADM199/2147 (‚Berichte von Überlebenden‘) S.263 meldet sie war am 20. Teil vom Geleit **FTC.73**.



We left Arronanches at 0830 on the 20th August, 1944, in Convoy F.T.C.73, which consisted of approximately 30 ships formed in 2 columns, with one Escorting Destroyer stationed at the head of the convoy. The S.S. "CORAL" was 13th ship of the port column. No warnings of submarines operating in the vicinity were received, but depth charges were continually being dropped at a distance by Destroyers throughout the whole voyage. The Convoy proceeded as routed until 1715 on the 20th August, when, half a mile E.N.E. from E.3 buoy, (approx.), steering N. by E. at 9 knots, in 29 fathoms, there was a violent underwater explosion. The weather was fine and sunny with very good visibility; there was a slight sea with Westerly wind, force 3.

Die **Admiralty War Diaries** zum 20/08/44 (S.444) bringen die gleiche Information: Geleit **FTC.73**

Casualties and Defects
S.S. CORAL S.S. CORAL in F.T.C. 73 sunk by underwater explosion in position 050° 13' N. 000° 48' W. at 1720. Eleven survivors reported. (C. in C. Portsmouth 202220B)

Zurück zu **A.Hague**: auch er bringt die CORAL als versenkt während im Geleit **FTC.73** (Abfahrt Seine Bay 20/08/44, Ankunft Southend 21/08/44), siehe <http://www.convoyweb.org.uk/ftc/index.html>

KTB U764 beschreibt der Angriff am 20/08/44

MOCH	Kanal	
20.8. 1640	BF 3199	Horchband wandert von S nach N. Etwa 20 kleinere Dampfer. E=60 hm. T5 aus Rohr I auf 2. letzten Dampfer 1500 t des Geleits.
1708	BF 3199	vg=8, f=rot 75, e=15, T=3, WS.
1711		Nach 2m 18,5 s Torpedodetonation, laute Sinkgeräusche, anschliessend Aufschlag auf Grund gehört.

DUIKBOOT wird korrigiert im sinne die CORAL war Teil vom Geleit **FTC.73** (nicht **ETC.72**) z.Z. der Versenkung.

19.13 Angriff U124 am 20/10/44 auf das Geleit ON.229 (Liverpool => südwärts, zum offenes Meer).

DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
39780	20.10.1940	01u43	1	U124	2	SCHULZ 'Wilhelm' (32/30)	2	Angriff auf Geleitzug	OB229 - 1t	C SULACO 5389T Br AL17 +	AL17
39779	20.10.1940	02u29	2	U124	2	SCHULZ 'Wilhelm' (32/30)	2	Angriff auf Geleitzug	OB229 - 1t	C CUBANO 5810T Nw AL17 +	AL17

ASS:

W	NA	20.10.1940	01:43	dt	U 124	T	OB.229	nw	Cubano	5810 BRT	+	57.55n 25w
W	NA	20.10.1940	02:29	dt	U 124	T	OB.229	br	Sulaco	5389 BRT	+	57.25n 25w

Welcher Dampfer wurde zuerst torpediert von U124? Die SULACO, oder die CUBANO?

Zum Angriff um 01u43 macht die Torpedoschußmeldung U124 (siehe https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=731&lang=1) die Angabe: „Dampfer beladen“ und

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

Treffer hinten. Sehr leise Detonation. Im Boot kaum wahrgenommen. Mittlere dunkle Sprengsäule. Dampfer sackte rasch über Heck ab. Nach 3 Min. gesunken.

Zum Angriff um 02u29 macht die Torpedoschußmeldung U124 (siehe https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ass/ausgabe.php?where_value=731&lang=1) die Angabe: „Dampfer unbeladen“ und

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

Treffer Mitte. Hohe Sprengsäule. Heftige Detonation, der eine 2. folgte. Dampfer ganz in weißen Dampf gehüllt. Kesselexplosion. D. schwamm jedoch weiter auf ebenen Kiel. Sinken nicht beobachtet.

„Lloyd's War Losses“ (Vol.I, S.142-143) meldet beide Dampfer fuhren unbeladen, die CUBANO wurde torpediert 19/10/40 (GMT-Zeiten), wurde verlassen am 20/10/40 und sank vermutlich. Zu die SULACO sie wurde am gleichem Tag torpediert und es gab nur einen Überlebenden.

<https://uboat.net/allies/merchants/ship/634.html> meldet die SULACO sank sehr schnell und es gab nur 1 Überlebende.

<http://www.warsailors.com/singleships/cubano.html> und <https://test.krigsseilerregisteret.no/forlis/220863> mit Berichte zu die Versenkung der norwegische CUBANO machen klar dieser Dampfer blieb noch viele Stunden nach der Torpedierung treibend.

Der Angriff U124 um 01u43 (DSZ=GMT+2) wobei der getroffene Dampfer innerhalb wenige Minuten sank traf die SULACO, der Angriff um 02u29 (DSZ) wobei das sinken der getroffenen Dampfer nicht beobachtet wurde traf die CUBANO.

Wir meinen aus die vorliegende Daten geht hervor die Reihenfolge der Angriffe wie dokumentiert in DUIKBOOT ist die richtig.

P.S. Weder zu die CUBANO noch zur SULACO gibt es in TNA-Serie ADM199/2134 einen Bericht von Überlebende. Die Admiralty War Diaries geben an beide Dampfer wurden zur gleicher Zeit torpediert, was nicht übereinstimmt mit die KTB und T-Schußmeldungen von U124:

SULACO
(O.B. 229) British, 5389 tons. Torpedoed night of 19-20/10. (D.O.R/22/10) 2325/19, 57.25 N., 25° W. Sunk (D.S., 413)

CUBANO
(O.B. 229) Norwegian, 5810 tons. Torpedoed night of 19-20/10. (D.O.R. 22/10) 2325/19, 57.25 N., 25° W., sunk. (D.S. 413)

19.14 Angriff U31 am 16/09/39 auf der britische Dampfer AVIEMORE.

DUIKBOOT:

Nummer	Datum	Zeit	Nr.	Bootnr.	Flottille	Kommandant	Pa	Ereignis (FST)	Feit	Referentie	Quadrat
39313	16.09.1939	08u15	3	U31	SALTZWED	HABEKOST Johannes	1	Angriff auf Geleitzug	OB4	C AVIEMORE 4060T Br BE38 +	BE38

ASS:

W	NA	16.09.1939	a	08:15	dt	U 31	T	OB.4	br	Aviemore	4060 BRT	+	49.11n 13.38w
---	----	------------	---	-------	----	------	---	------	----	----------	----------	---	---------------

A.Hague (siehe <http://www.convoyweb.org.uk/ob2/index.html>) gibt die AVIEMORE nicht im Geleit OB.4:

Depart Liverpool on 13 September 1939

Dispersed 48.28N 15.44W on 16 September 1939

Hague's records contain 10 merchants and 2 escorts (9 ships TDS)

Vessel	Pdt.	Tons	Built	Cargo	Notes
BASSA (Br)		5,267	1918		
BRISBANE STAR (Br)	21	12,791	1937		AUSTRALIA
CAIRNDALE (Br)	32	8,129	1939		CURACAO
DUNAFF HEAD (Br)	41	5,258	1918		MONTREAL
ELONA (Br)	12	6,192	1936		DURBAN
NEWTON PINE (Br)	51	4,212	1925		KEY WEST
PORT NICHOLSON (Br)	42	8,402	1919		HAMPTON ROADS
ROTORUA (Br)	31	10,890	1911		CURACAO
RUSHPOOL (Br)	22	5,125	1928		WABANA
SARPEDON (Br)	11	11,321	1923		DURBAN
WARWICK					ESCORT 13/09 - 16/09
WHIRLWIND					ESCORT 13/09 - 16/09

Die Admiralty War Diaries für den 16/09/39 geben (siehe <https://www.royalnavy.mod.uk/locations-and-operations/bases-and-stations/naval-historic-branch>, Admiralty War Diaries, September 1939, S.63):

AVIEMORE in Western Approaches 330' W.S.W. Lande
 End, torpedoed and sunk when 3' ahead of convoy
 O.B.4

TNA ADM199/2130 S.70 (Berichte von Überlebenden einer Versenkung, meine datei 0084.jpg) meldet zu die AVIEMORE:

Q. Will you tell me the whole of your story.

At 4 a.m. on the 16th September, we were ahead of the convoy. At daylight we passed the convoy, and the Destroyer then overtook us and asked us to hoist the colours. On doing so we showed the ship's name on a black board. When he saw the black board he waved to us, and returned to the Convoy.

About 6.30 a.m. the Captain said to me "We seem to be in a safe area, it will be a good chance for you to go on working up your hourly dead reckoning positions. I proceeded to the chart room and did as I was commanded. On returning to the Master which would be about 6.44 I looked to the port bow, and I saw the track of a torpedo. I exclaimed "We're hit" and then the explosion happened. I then proceeded to the upper bridge for four life jackets for the Master, Quartermaster

Fazit: die AVIEMORE war kein Teil vom Geleit OB.4. Sie überholte das Geleit und wurde torpediert während sie vor dem Geleit stand.

DUIKBOOT wird geändert mit die Angabe die AVIEMORE war als Einzelfahrer unterwegs, wurde aber torpediert von U31 nahe das Geleit OB.4.