



Foto/Photo 3

**Foto 3 + 4**

Für eine Reihe erfolgreicher Frontboote führte der Weg später in Schullottillen, so auch für U-30. Mit diesem Boot vom Typ VII A hatte KpIt. Lemp zwischen dem 22. August 1939 und dem 30. August 1940 insgesamt acht Feindfahrten absolviert und 14 Schiffe versenkt. Während Lemp auf den Feindfahrten das bekannte „Schnurzel“-Emblem als Bootsabzeichen geführt hatte (siehe Edition 4, S. 8/9), erhielt U-30 im Dezember 1940 als Schulboot bei der 24. U-Flottille in Memel ein neues Emblem. Es war das Reedereizeichen des am 14. September 1939 von U-30 versenkten britischen Frachters „Fanad Head“. Dieses war von dem Handelsschiff am Schornstein geführt worden. Es zeigte eine rote Hand mit drei Blutstropfen in einem weißen Feld. Das Abzeichen soll aus der Zeit der Segelschiffahrt stammen, und an eine Wettfahrt erinnern, bei der es um die Gunst der Reederstochter ging. Sieger sollte jener Kapitän sein, der seine Hand als erster auf englischen Boden legte. Der Geschichte nach liefen die Schiffe Bug an Bug ein. In dieser Situation soll sich einer der Kapitäne eine Hand abgeschlagen und sie an Land geworfen haben, um die Tochter zu erhalten.

Unsere Fotos zeigen U-30 mit dem „Rote Hand“ Emblem am Turm bei der 24. U-Flottille in Memel. Darüber hinaus führt das Boot auf den Aufnahmen das Schulbootabzeichen am Turm. Beide Fotos entstanden nacheinander bei derselben Gelegenheit im Frühjahr 1941, als das Boot rumänische Offiziere zur Kommandantenausbildung an Bord hatte. Bei der 24. U-Flottille fanden für jeweils 10 bis 12 Kommandanten Schießlehrgänge (KSL) statt, die jeweils etwa vier Wochen dauerten. Auf Foto 3 sieht man, wie U-30 zur Torpedoübernahme an ein Torpedofangboot heranläuft. Das Leinenkommando steht bereits mit Fendern bereit, um anzulegen. Kommandant von U-30 war zu diesem Zeitpunkt der 37-jährige Korv.Kpt. Robert Prützmann, ein gebürtiger Ostpreuße.

Sammlung Renz (Foto 3), U-Boot Museum Cuxhaven (Foto 4)



Steuerbord: Rote Hand mit grünem Kreis  
Backbord: Rote Hand mit rotem Kreis

Starboard side: red hand with green disc  
Port side: red hand with red disc.

**Photos 3 + 4**

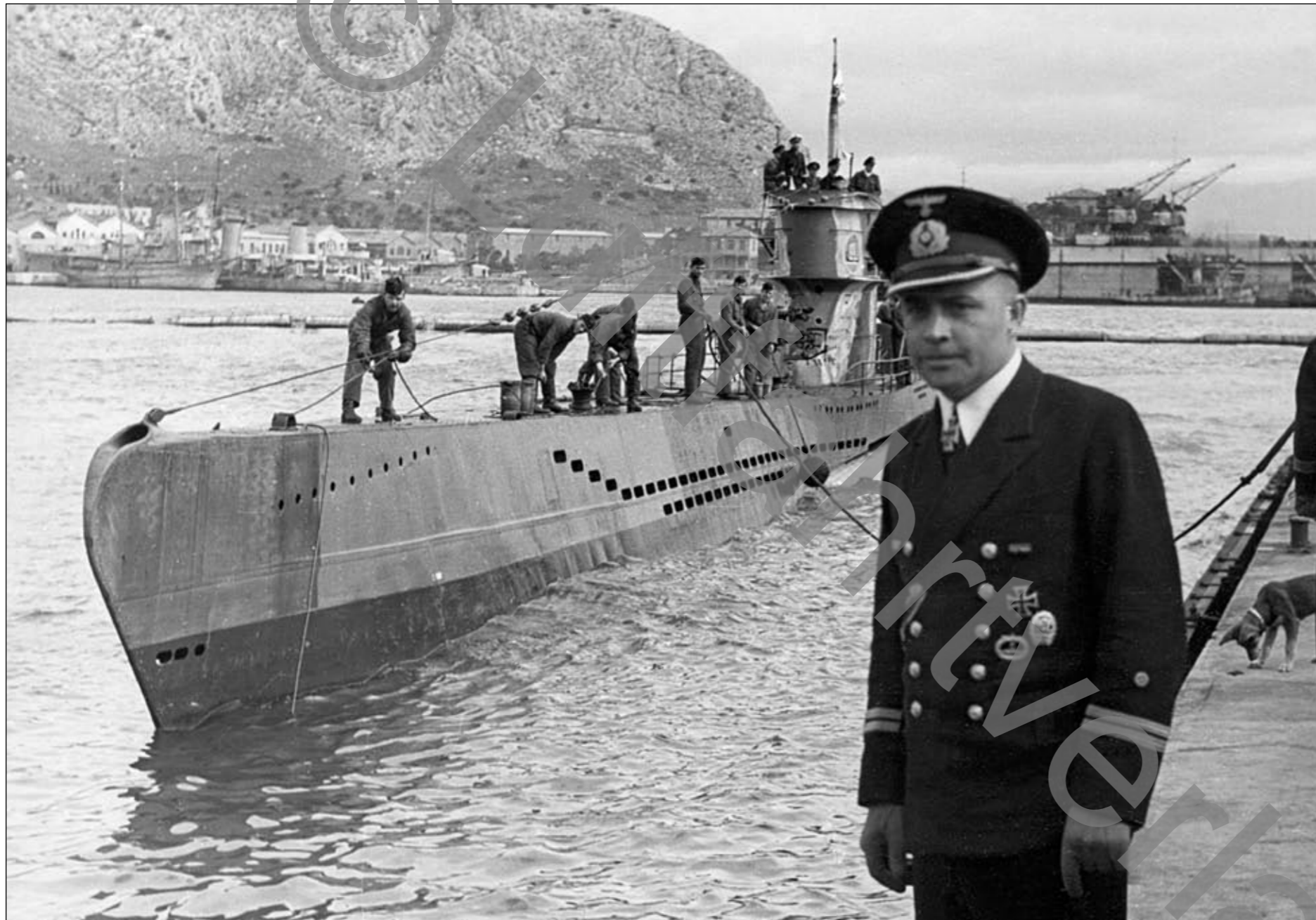
A number of successful operational boats later became training vessels, one such being U-30. Under KpIt. Lemp, the submarine completed a total of eight patrols between 22 August 1939 and 30 August 1940 and sank 14 ships. During these operations Lemp's boat bore the well-known Schnurzel emblem (see Edition 4, pp. 8-9), but in December 1940, after it was assigned to the 24th Submarine Flotilla in Memel, U-30 was given a new emblem. It was the shipping company emblem from the British freighter "Fanad Head", which U-30 had sunk on 14 September 1939. The freighter had worn the emblem on its smokestack. It consisted of a red hand with three drops of blood on a white field. The emblem was supposed to have originated from the days of sailing ships and recalled a race for the favor of a ship owner's daughter. The first captain to place his hand on English soil would be the winner. According to the story, the ships were running neck and neck. One of the captains then supposedly cut off a hand and threw it onshore to win the daughter.

Our photos show U-30 with the "Red Hand" emblem on its conning tower while with the 24th Submarine Flotilla in Memel. The submarine also wears the training submarine emblem on its conning tower. Both photos were taken on the same occasion in the spring of 1941, when the boat was being used to train future Rumanian submarine commanders. The 24th Submarine Flotilla conducted torpedo-firing courses (KSL) for 10 to 12 commanders at a time, each lasting about four weeks. In Photo 3 U-30 is seen sailing up to a torpedo recovery boat to take on torpedoes. The line party is standing by with fenders in preparation for docking. At that time U-30 was under the command of 37-year-old Korv.Kpt. Robert Prützmann, a native of East Prussia.

Renz Collection (Photo 3), U-Boot Museum Cuxhaven (Photo 4)

**Foto/Photo 4**





Foto/Photo 12

## U-83 – mit Streifentarnung im Atlantik und Mittelmeer

### U-83 – Striped Camouflage in the Atlantic and Mediterranean

von Axel Urbanke

Als wir den Titel für die Edition 2 auswählten, verfügten wir lediglich über jenes einzelne Foto von U-83 mit der interessanten Streifentarnung. Die Aufnahme stammte aus dem Nachlaß des Kriegsberichters Garms und wurde im Herbst 1941 im Atlantik aufgenommen, wahrscheinlich während der 2. Feindfahrt. Darüber hinaus lag uns seinerzeit bereits eine Aufnahme aus La Spezia vor, die belegte, daß die Streifentarnung von U-83 in abgewandelter Form auch noch während dessen Mittelmeerinsatz geführt wurde. Eine genaue zeitliche Einordnung des Bildes fiel uns aber zunächst schwer, da das Boot La Spezia diverse Male anlief.

Die in diesem Artikel nun veröffentlichten Fotos von U-83, die uns kürzlich zugehen, klären einiges auf. Sie wurden am 21. März 1942 bei der Rückkehr des Bootes von der 5. Feindfahrt in Salamis/Griechenland aufgenommen. Deutlich zu sehen ist die identische Streifentarnung, wie wir sie vom Titel von Edition 2 kennen. Es ist somit zweifelsfrei nachzuweisen, daß U-83 zumindest auf den Feindfahrten 2 bis 5 diese interessante Tarnung führte.

*When we selected the cover photo for Edition 2, we had just a single photo of U-83 in its interesting striped camouflage scheme. The photo came from the estate of war reporter Garms and was taken in the Atlantic in autumn 1941, probably during the boat's second patrol. At the time we also had a photo taken in La Spezia that proved that U-83 retained a modified form of its striped camouflage during its service in the Mediterranean. We initially found it difficult to date the photograph, because the boat sailed into La Spezia a number of times. We recently received the photos which accompany this article on U-83, and they clear up a number of things. The photos were taken in Salamis, Greece on 21 March 1942 on the submarine's return from its fifth patrol. In them the submarine is clearly wearing the same striped camouflage seen in the cover photo of Edition 2. We can thus state with certainty that U-83 wore this interesting camouflage scheme at least during the period encompassing its second to fifth patrols.*

Wie konnten wir die Fotos nun zuordnen! Viele Fachleute werden sicherlich von den zwei Versenkungswimpeln am Turm irritiert sein, da U-83 auf der 5. Feindfahrt nachweislich nur eine Versenkung gelang. Lassen wir daher diese Unternehmung nochmals Revue passieren.

Kpilt. Kraus ist beim Auslaufen zur 5. Feindfahrt am 10. März 1942 in Salamis alles andere als zufrieden. Im KTB hält er später fest: „Durch Krankheit und Abkommandierung lief ich mit rund 50% neuen Seeleuten aus. Es war mir nicht möglich, diese Leute während des Anmarsches ins Operationsgebiet noch auszubilden, da es praktisch keinen Anmarsch gibt im Mittelmeer, wie im Atlantik. Ausbildung am Pier im Stützpunkt genügt nicht. Es muß angestrebt werden, zu den Mittelmeerflotillen den besten und hochwertigsten Personaleratz zu kommandieren, da es eben ein langsames Einspielen und Einleben, wie im allgemeinen in den ersten 8-10 Tagen eines Atlantikunternehmens möglich ist, hier nicht gibt.“ Die Sätze machen deutlich,

#### Foto 12

Salamis/Griechenland, 21. März 1942, 10.35 Uhr. U-83 kehrt von seiner 5. Feindfahrt zurück. Das Leinenkommando macht sich zum Anlegen bereit. Beachte die Segmenttarnung des Überwasserschiffs von U-83. Rechts im Bild der Flotilleningenieur der 23. U-Flotille, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn, der am 23.4.1941 als LI von U-48 (Kpilt. Schultze) mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden war.

Sammlung Wilhelmj

#### Photo 12

Salamis, Greece, 21 March 1942, 10:35. U-83 returns from its fifth patrol. The line party prepares for docking. Note the segment camouflage on U-83's top-deck. On the right in the photo is the flotilla engineer of the 23rd Submarine Flotilla, Oblt.z.S. (Ing.) Erich Zürn. He had been awarded the Knight's Cross on 23 April 1941 while serving as leading engineer on U-48 (Kpilt. Schultze).

Wilhelmj Collection

*Now we could classify the photos. Many experts will no doubt be irritated by the two sinking pennants on the conning tower, as U-83 is known to have sunk just one ship during its fifth patrol. Let us therefore review this operation once again.*

*Kpilt. Kraus was anything but satisfied when he left Salamis to begin the submarine's fifth patrol on 10 March 1942. He later wrote in the boat's war diary: "Due to illness and transfers, I sailed with about 50% new seamen. I had no opportunity to train these people in transit to the area of operations, for in the Mediterranean there is almost no transit time as in the Atlantic. Training on the pier in the submarine base was not enough. An effort must be made to transfer the best and highest grade replacement personnel to the Mediterranean flotillas, for there simply isn't time for the long settling-down and settling-in process that is usually possible during the first eight to ten days of an Atlantic patrol." These sentences show that Kraus felt that putting to sea with new inexperienced men posed a great risk. But he had to make the best of the situation. Kraus was also unhappy because he had to cover the first stage of the voyage in the Gulf of Piraeus without an escort on account of a submarine warning. The escort had allegedly been diverted to hunt for the enemy submarine. When U-83 sailed through the area in question, however, there were no ships to be seen anywhere. "Given the submarine threat, the escort ship probably chose not to put to sea at all. I don't see this as the job of a submarine escort", he wrote in the war diary. In calm seas and good visibility, the U-boat headed south through the Aegean and past Crete. From that point on, numerous Allied aircraft were sighted patrolling the sea. Kraus had on board spare parts for U-559 (Kpilt. Heidtmann) and during the night 11-12 March he made contact with the boat to arrange a transfer. The two submarines were supposed to rendezvous in grid square 6711 at four in the morning, but U-559 did not show up. During the day contact was reestablished and that night the spare parts and mail were transferred in grid square 5695. The entire process took twenty minutes. U-83 then set course for Point "Z" east of Tobruk to begin operations. The 13th of March was quiet except for a hydrophone bombing, and at three in the morning, close to the coast near Ras Assaz, Kraus ordered a diesel test at high-speed cruise and maximum power. The dockyard in Salamis had refused to accept responsibility for the test. The night of 13-14 March was bright. The visible horizon was hazy and the bridge watch scanned it constantly with binoculars. Suddenly, at 03:30 the call suddenly was made: "Captain to the bridge!" A small shadow, either a small steamer or an escort, had been sighted ahead. The shadow was already so close that Kraus ordered a course change. No time to take risks. Immediately afterwards the shadow zigzagged and quickly disappeared into the haze. Kraus immediately submerged the boat to listen. At first there was quiet, obviously the ship had stopped immediately in order to avoid being discovered. Thirty minutes later an S-Gerät (active sound location device) pulse was received. Kraus gave the order to surface and head toward the location. A short time later the eastbound shadow appeared again. At 04:50 U-83 was in firing position and at 04:59 Kraus fired a spread of three torpedoes from a range of about 2500 meters. Only as he fired did Kraus see that there were two ships with the*