



Foto/Photo 26

Foto 26
Ein weiteres Foto von U-375 mit seinem außergewöhnlichen Tarnanstrich an der Kaimauer in La Spezia. Diese Aufnahme zeigt den kompletten Turm des Bootes.

Photo 26
U-375 in its unusual camouflage scheme once again, this time quayside in La Spezia. This photo shows the entire conning tower.

Daraufhin nimmt U-375 Kurs auf die algerische Küste, wo seit dem 22. Juni alle verfügbaren deutschen U-Boote zur Bekämpfung des alliierten Nachschubverkehrs eingesetzt sind. In der Nacht des 4. Juli kann U-375 dort aus dem Zubringer-Konvoi KMS-18B zwei Schiffe versenken. Um 21.40 Uhr trifft Koenenkamp mit einem Viererfächer zeitgleich den britischen Frachter „St. Essylt“ (5.634 BRT) und das Passagierschiff „City of Venice“ (8.762 BRT). An Bord der „St. Essylt“ befinden sich neben der 79köpfigen Besatzung 320 Soldaten. Das Schiff brennt zwar sofort, sinkt aber nicht. So gelingt es den Begleitschiffen bis auf zwei, alle an Bord befindlichen Männer zu retten. Erst am nächsten Morgen explodiert das Schiff. Auf der „City of Venice“ befinden sich im Moment der Treffer sogar 482 Männer, darunter 292 eingeschiffte Soldaten. Die zur Hilfe eilenden Schiffe können trotz der Dunkelheit 461 Mann retten. Drei Tage nach diesen Versenkungen muß U-375 die Feindfahrt unterbrechen und Toulon anlaufen, da das GHG (Gruppenhorchgerät) defekt ist. Nach Beseitigung des Schadens läuft das Boot am 10. Juli sofort wieder aus. Im Geleit mit U-561 geht es am 11.7. durch die Straße von Bonifatius zwischen Sardinien und Korsika. Als Operationsgebiet ist den Booten das Gebiet östlich Siziliens zugewiesen worden, nachdem am Vortag die Landung der Alliierten an der Süd- und Südostküste Siziliens erfolgt ist. Als die beiden Boote am 12. Juli nach Einbruch der Dunkelheit von Norden kommend die Straße von Messina durchlaufen wollen, werden sie um 22.14 Uhr von drei britischen MTB angegriffen. U-561 erhält dabei einen Torpedotreffer von MTB 82, durch den das

then set course for the Algerian coast, where since 22 June every available German submarine had been committed to attack Allied supply traffic. On the night of 4 July U-375 was able to sink two ships from the shuttle convoy KMS-18B. Koenenkamp fired a spread of four torpedoes which struck the British freighter "St. Essylt" (5,634 GRT) and the passenger ship "City of Venice" (8,762 GRT) simultaneously. Aboard the "St. Essylt" was a crew of 79 and 320 troops. The ship immediately caught fire but did not sink. The escorts were therefore able to save all aboard except for two. The next morning the ship blew up. When it was hit, the "City of Venice" had 482 men on board, including 292 troops. Despite the darkness, the ships that rushed to the scene were able to rescue 461 men. Three days after this sinking, U-375 was forced to break off the operation and head for Toulon, as the GHG (sound locator system) had malfunctioned. After it was repaired the boat immediately put to sea again (10 July). In convoy with U-561, on 11 July it passed through the Strait of Bonifatius between Sardinia and Corsica. The boats' assigned area of operations was the area east of Sicily, the Allies having landed on the island's southern and southeastern coasts the day before. After darkness fell on 12 July the two boats approached the Strait of Messina from the north, and at 22:14 they were attacked by three British motor torpedo boats. U-561 was hit by a torpedo from MTB 82 and

* U-409 wurde am 12. Juli 1943 nordöstlich Algier nach schweren Beschädigungen durch Wasserbomben des britischen Zerstörers „HMS Inconstant“ zum Auftauchen gezwungen. 37 Mann der Besatzung, unter ihnen der Kommandant, konnten sich aus dem Boot retten. 11 Männer kamen ums Leben.

**On 12 July 1943 northeast of Algiers, U-409 was seriously damaged by depth charges dropped by the British destroyer "HMS Inconstant" and forced to surface. 37 members of the crew, including the commander, were able to save themselves. Eleven members of the crew lost their lives.*

Boot blitzartig sinkt. Nur dem auf der Brücke befindlichen Kommandanten Oblt.z.S. Henning und vier Mann der Brückenwache gelingt es sich zu retten. U-375 läuft nach dem Angriff weiter. Am 18. Juli greift ein Ostgeleit an, aber Koenenkamps Torpedos gehen fehl. Eine Woche später, am 25. Juli, meldet sich das Boot ein letztes Mal aus 36°40' N / 16°00' E. Danach wartet man beim BdU vergeblich auf weitere Lebenszeichen des Bootes. Erst nach dem Krieg wird sich klären lassen, das U-375 am 30. Juli 1943 westlich der Mittelmeerinsel Pantelleria auf 36°40' N / 12°28' E von dem amerikanischen U-Jäger „USS PV-624“ versenkt worden ist. Es nimmt die gesamte Besatzung mit in die Tiefe.

went down in seconds. Ship's captain Oblt.z.S. Henning, who was on the bridge, and four members of the bridge watch were the only members of the crew able to save themselves. U-375 sailed on after the attack. On 18 July the boat attacked an eastbound convoy but Koenenkamp's torpedoes missed. On 25 July the U-boat sent a final position report from 36o40'N / 16o00'E. After that the BdU waited in vain for further signs of life from the boat. Not until after the war was it learned that U-375 had been sunk by the American sub-chaser USS PV-624 west of the Mediterranean island of Pantelleria at position 36o40'N / 12o28'E on 30 July 1943. The entire crew went down with the submarine.

Was läßt sich nun über die auf den Fotos zu sehende seltene Tarnbemalung von U-375 sagen. Fest steht, daß die Boote der 29. U-Flottille mit allerhand Tarnanstrichen aufzuwarten hatten, wobei Tupfentarnungen am häufigsten zu beobachten waren. Der Tarnanstrich, den U-375 führte, scheint jedoch einmalig nur an diesem Boot verwendet worden zu sein. Die fraglichen Fotos stammen aus dem Album des I. WO Oblt.z.S. Looks und entstanden in La Spezia. Da Looks von La Spezia aus nur noch die 2. Feindfahrt des Bootes mitmachte, bevor er im März 1942 zum Kommandantenlehrgang abkommandiert wurde, müssen die Aufnahmen vor bzw. nach der 2. Feindfahrt aufgenommen worden sein. Die 1. Feindfahrt scheidet indes aus, da U-375 ohne Tarnanstrich von Kiel nach La Spezia lief. Das Bild stammt also aus dem Zeitraum Januar/Februar 1942. Ob das Boot den Anstrich auch anschließend beibehielt, ist unklar. Die Tarnung bestand aus einer Tupfentarnung am gesamten Überwasserschiff mit Ausnahme des Turms. Dieser war mit schräg verlaufenden, getupften und gemalten Streifen versehen. Die Farben der Streifen dürften hellgrau und blau gewesen sein, während die Grundfarbe des Turms zweifelsfrei dunkelgrau war.

What can be said about U-375's unusual camouflage scheme seen in the photographs? It is known that the boats of the 29th Submarine Flotilla had all sorts of camouflage schemes, with spotted camouflaged being the most commonly seen. U-375's camouflaged scheme, however, appears to have been unique to this submarine. The photos in question are from the album of 1st Watch Officer Oblt.z.S. Looks and were taken in La Spezia. Looks only took part in the boat's second patrol from La Spezia before leaving in March 1942 to take part in a submarine commander's course, thus the photos must have been taken before or after the second patrol. The first patrol is eliminated because U-375 sailed from Kiel to La Spezia without camouflage, therefore the photos must have been taken sometime in January-February 1942. It is not known if the boat subsequently retained this camouflage scheme. The entire top deck was camouflaged with blotches of color with the exception of the conning tower. It was given diagonal daubed and painted stripes. The color of the stripes may have been pale gray and blue, while the base color of the conning tower was undoubtedly dark gray.

Quellen:
KTB U-375
Fotoalbum Looks
Unterlagen U-Boot Museum Cuxhaven

Sources:
U-375 War Diary
Look photo album
Records at the U-Boat Museum in Cuxhaven



© by Juanita Franzi



Foto/Photo 36

Sicht- und Erkennungszeichen der Typ XXI und XXIII Boote beim Unterseebootsabnahmekommando (UAK) 1944/1945

Visibility and Recognition Markings Worn by Type XXI and XXIII U-Boats with Submarine Acceptance Command (UAK) in 1944-45

von Andreas Hoffmann

Besondere Sicht- und Erkennungszeichen für die beim Unterseebootsabnahmekommando (UAK) im Erprobungsverhältnis befindlichen U-Boote wurden, wahrscheinlich im Zuge einer Organisationsverfügung des OKM/SkL U vom 24.07.40, im Sommer 1940 eingeführt. Verwendet wurden hierbei Zeichenketten in einheitlicher Reihenfolge, die aus vier jeweils wiederkehrenden Symbolen bestanden. Im Hinblick auf die dem UAK bei den Abnahmeerprobungen u.a. obliegenden Vergleiche der Bauausführung einzelner Boote einer Baureihe, orientierte sich die für die Unterscheidung notwendige Anzahl der Symbole an dem seinerzeit üblichen (Mindest-)Umfang eines vom OKM/K-Amt (KI U) an die jeweiligen Werften vergebenen Bauauftrages (4 Boote).

Die einzelnen Symbole der Zeichenkette entsprachen beim U-Boottyp IX den Spielkartenfarben Kreuz, Pik, Herz, Karo und bei den anderen U-Boottypen den nautischen Signal- bzw. Toppzeichen Ball (Kreis), Kegel (Dreieck), Zylinder (Rechteck) und Doppelkegel (Stundenglas). Als Unterscheidungsmerkmal zwischen den einzelnen Bauwerften dienten entweder verschiedene Farbgebungen der Symbole

Special visibility and recognition markings for U-boats undergoing trials with the Submarine Acceptance Command (UAK) were probably introduced in the summer of 1940 in accordance with an operations directive from the OKM/SkL U dated 24/07/1940. A standardized sequence of character strings was used, with each consisting of four recurring symbols. Part of the UAK acceptance program was comparing the construction of individual boats within a series. The number of symbols needed to differentiate U-boats was based on the then normal (minimum) size of the orders issued to the shipyards by the OKM/K-Amt (KI U), namely four boats.

For Type IX submarines, the individual symbols of the character strings were the playing card symbols club, spade, heart and diamond, while for other U-boat types the marine safety symbols Ball (circle), Cone (triangle), Cylinder (rectangle) and Double Cone (hourglass) were used. To distinguish between the various shipyards, the symbols were either different colors (white, black and

Foto 36

Indienststellung von U-4709 am 3. März 1945 bei der Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel. Gut ist an dem Typ XXIII Boot das weiße UAK Abzeichen zu sehen, das zum Teil von einer aufgeschraubten Platte mit dem Bootseblem überdeckt wird. Letzteres zeigt drei Affen, die nichts sehen, nichts sagen und nichts hören wollen. Links im Turm der Kommandant Oblt.z.S. Paul Berkemann. U-4709 wurde am 4. Mai 1945 auf der Germaniawerft in Kiel versenkt.

Sammlung Ockert

Photo 36

The commissioning of U-4709, a Type XXIII U-boat, at the Friedrich Krupp Germaniawerft AG in Kiel on 3 March 1945. Clearly visible is the white UAK emblem, which is partly covered by the metal plate bearing the ship's emblem. The latter consists of the three wise monkeys embodying the proverbial principle of "see no evil, bear no evil, speak no evil". On the left in the conning tower is Oblt.z.S. Paul Berkemann, the submarine's commander. U-4709 was sunk at the Germaniawerft in Kiel on 4 May 1945.

Ockert Collection