

Der steirische Panther auf Feindfahrt im Atlantik 1941–1944

Von Franz Karl Stanzel

Dickschiffe, das sind Schlachtschiffe und Kreuzer, trugen in den Kriegsflotten Namen meist von Persönlichkeiten, die wegen ihrer großen politischen oder militärischen Erfolge in die Geschichte eingegangen sind, wie z.B. Bismarck, Tirpitz, Nelson. Solche Namen sollten wohl eine gewisse apotropäische Wirkung erzielen, sie sollten den Gegner allein schon durch den in ihren Namen implizierten Hinweis auf Stärke und Erfolg in Schrecken versetzen. In der US-Marine trugen allerdings die „dreadnoughts“ (wörtlich „Fürchtenichts“) – eine Bezeichnung, die übrigens als Gattungsbezeichnung für Schlachtschiffe allgemein üblich wurde – die Namen von Einzelstaaten, also etwa Tennessee oder New Jersey, wohl ein Tribut an die bundesstaatliche Struktur der Vereinigten Staaten.

In der britischen Royal Navy erhielten auch kleinere Einheiten Namen, die dann aber meist keine apotropäischen Assoziationen, sondern eher das Gegenteil, nämlich euphemistische, gleichsam verharmlosende Vorstellungen evozierten. Das gilt besonders für die speziell zur U-Bootbekämpfung gebauten Korvetten und Fregatten, die entweder Tier- oder Pflanzennamen erhielten. Der U-Bootbesatzung blieb in der Regel die Ironie zu erkennen erspart, dass jene Korvette, die sie stundenlang mit immer neuen, immer besser gezielten Wasserbombenwürfen quälte, am Ende vielleicht auch vernichtete, etwa einen so niedlichen Namen wie Snowdrop (Schneeglöckchen), Pink (Nelke) oder Primrose (Schlüsselblume) trug.

Die deutsche Kriegsmarine bevorzugte bei kleineren Einheiten, also Torpedo-, Minensuch- und auch U-Booten, ein nüchterneres Verfahren: Die Boote wurden einfach durchnummeriert. Für U-Boote war die Nummer dann meist auch ein Hinweis auf ihre Bauzeit. Günther Prien unternahm kurz nach Kriegsbeginn seine viel akklamierte Fahrt in die Bucht von Scapa Flow, wo die Home Fleet meinte, einen sicheren Liegeplatz zu haben, auf U 47. Gegen Ende des Krieges fertiggestellte Boote trugen Nummern bis zu 1200 und darüber. Für die als „Wunderwaffe“ angekündigten Boote mit dem sauerstoffunabhängigen Antrieb durch eine Gasturbine (Walter-Turbine) wurden Zweitausender-Nummern reserviert. Sie kamen aber alleamt nicht mehr zum Einsatz.

Diesem nüchternen Verfahren der Benennung wurde allerdings bei U-Booten durch die Verleihung von Patenschaften, meist durch Städte, die bürokratische Härte genommen. So wurde auch U 373 durch die Patenschaft der Hauptstadt des da-



Abb. 1: Stapellauf von U 373 in Kiel 1941 mit Gästen aus Graz

maligen NS-Gaues Steiermark, Graz, ausgezeichnet. Bei der Indienststellung des Bootes auf der Howald Werft in Kiel am 22. Mai 1941 wurde dem Boot durch den Bürgermeister der Stadt, in Anwesenheit auch des Kreisleiters von Graz-Stadt, feierlich das Stadtwappen, im Wesentlichen identisch mit dem steirischen Panther, übergeben (Abb. 1). Während seiner insgesamt zwölf Feindfahrten im Atlantik trug das Boot dieses Wappen gut sichtbar an der Vorderseite seines Turms. Die Besatzung, etwa 50 Mann, wurde anlässlich der Übergabe des Wappens von den Herren aus Graz, die in Parteiuniform erschienen waren, zu einem gelegentlichen Besuch nach Graz eingeladen.

Als nach den ersten Feindfahrten bei der Rückkehr in einen der Biscaya-Stützpunkte, Brest, Lorient, Saint-Nazaire oder La Pallice, fast jedesmal ein Mann der Besatzung in der Post die Geburtsanzeige eines Kindes fand, entwarf man ein zusätzliches Emblem, einen Storch, der im Schnabel ein Baby bringt (Abb. 2). Es wurde zu beiden Seiten des Wappens mit dem steirischen Panther am Turm des Bootes aufgemalt. Dieses Emblem wurde auch als Mützenabzeichen getragen. In Anspielung an die höheren Stufen der begehrten Auszeichnung des Ritterkreuzes mit Eichenlaub oder mit Schwertern, durfte ein Ehemann mit Kind das Storchzeichen auf seiner Mütze mit einem Eichenlaub verzieren. Ein Besatzungsmitglied, dem uneheliche Zwillinge geboren wurden, erhielt kein Eichenlaub, wohl aber gekreuzte Schwerter. „Malings“, wie die aufgemalten Embleme in der Seemannsprache hießen, waren ein sehr beliebtes Mittel, dem Boot durch den meist humorvollen Hinweis auf eine besondere Erfahrung der Besatzung, manchmal auch eine Eigenschaft des Kom-

mandanten, einen individuellen Charakter zu verleihen, der die bürokratische Durchnummerierung konterkarierte. Viele Boote konnten so beim Einlaufen in den Hafen schon an diesen meist recht großflächigen Malings erkannt werden, wie etwa das Boot von Günther Prien, an dessen Turm ein zornig schnaubender Stier aufgemalt war. Boote unter dem Kommando eines Offiziers aus der Crew 38 (Jahrgang des Einrückens), die also altersmäßig während des Krieges reif für eine Ehe wurden, zeigten ein Schwert, über dem ein Ring schwebte: „Erst siegen, dann heiraten.“ Diese Malings brachten also offensichtlich etwas über den Korpsgeist und die jeweilige Stimmung unter der Besatzung eines Bootes zum Ausdruck. Angesichts des traurigen Schicksals, das fast drei Viertel der Boote beschieden war, erhalten diese humorvoll gemeinten Embleme rückblickend einen Beigeschmack von Galgenhumor.

Nun aber zur kurzen Geschichte von U 373, das unter Oberleutnant zur See, später Kapitänleutnant „Paulchen“ Loeser im August 1941 von Kiel über Trondheim im besetzten Norwegen zur ersten von insgesamt zwölf Feindfahrten im Atlantik auslief. Die erste Fahrt dauerte vier wenig ereignisreiche Wochen, nach denen das Boot in Brest, dem ehemaligen Stützpunkt der französischen Kriegsflotte in der Bretagne, einlief. Nach nur drei Tage dauernder Liegezeit zur Wiederausrüstung mit frischem Proviant etc. wurde das Boot sogleich zu seiner zweiten Fahrt befohlen, die nun bereits sechs Wochen dauerte, was der Besatzung unter den schwierigen Lebensbedingungen an Bord große Strapazen abforderte. Zu den körperlichen wie auch psychischen Belastungen des sehr beschwerlichen Lebens in der engen Stahlröhre kam, dass dem Boot in dem stürmischen Atlantikwetter dieses Winters ein größerer Erfolg versagt blieb. Die Leistung eines Kommandanten, sein Boot mitsamt Besatzung trotz widriger Umstände wieder heil in einen Stützpunkt zurückgebracht zu haben, wurde vom BdU, dem Befehlshaber der U-Boote, Admiral Dönitz und seinem Stab meist wenig gewürdigt. Das während der Fahrt an Bord geführte Kriegstagebuch des Kommandanten kam dann nach Vorlage beim BdU gelegentlich mit einer Rüge von Dönitz über angeblich versäumte Gelegenheiten zu einem erfolgreichen Angriff zurück.

Aus den Kriegstagebüchern des Bootes ist nicht nur das Schicksal von U 373, sondern indirekt auch der historische Verlauf der so genannten Atlantikschlacht ab-

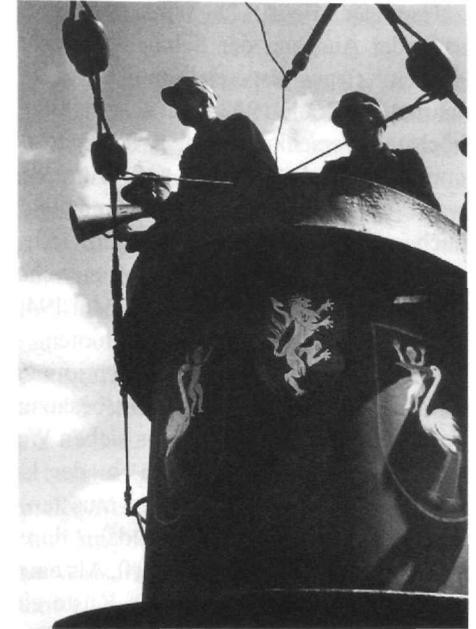


Abb. 2: Der Turm von U 373 mit dem Grazer Panther bei einem Besuch von Panzerjägern im Mai 1944

zulesen. Den Begriff hat Winston Churchill geprägt, der in seinen Memoiren einmal sagt, der Ausgang der Schlacht gegen die U-Boote sei die einzige Schlacht des ganzen Krieges gewesen, deren Ausgang für ihn ungewiss war. Während die Feindfahrten der Boote 1942 noch sehr erfolgreich verliefen – im Herbst 1942 wurden die höchsten Versenkungszahlen für britische und amerikanische Versorgungsschiffe erzielt –, wurde es später auf Grund der verstärkten U-Bootabwehr – die Briten waren in der Regel den Deutschen technologisch immer einen Schritt voraus (Radar auch in Flugzeugen!) – immer schwieriger, sich auf dem Atlantik gegen diese Abwehr zu Wasser und aus der Luft zu behaupten. Auf den Höhepunkt der Erfolge im November 1942 folgte schon im Mai 1943 der Tiefpunkt mit den höchsten Verlusten an den im Einsatz befindlichen Booten.

Als unmittelbare Folge wurden immer höhere Anforderungen an Mut, Ausdauer und Selbstverleugnung der Bootsbesatzungen gestellt. So dauerte bereits die vierte Feindfahrt von U 373 mehr als sieben Wochen, welche fünfzig Männer, zusammengepfercht auf engstem Raum, in der kaum mannshohen „bewohnbaren“ oberen Hälfte der Stahlröhre verbringen mussten. Die vor allem hygienisch sehr schwierigen Verhältnisse an Bord wurden dann durch die Winterstürme des Nordatlantik mit starkem Seegang noch verschärft. Als einmal ein Mann von U 373 bei einem Fliegerangriff vor der amerikanischen Küste einen Lungendurchschuss erlitt, musste der Verwundete drei Wochen unter diesen Bedingungen im Boot ausharren, bis man ihn nach der Rückkehr zum Stützpunkt in ein Lazarett bringen konnte. War das Boot auf den ersten Fahrten noch erfolgreich, es konnten mehrere mittelgroße Frachter versenkt werden, wurde es später immer schwieriger, sich erfolgreich gegen die Abwehr zu behaupten. Ständige Luftangriffe zwangen das Boot immer wieder zum Alarmtauchen. Bei Unterwasserfahrt hatte das Boot aber dann einen nur sehr eingeschränkten Beobachtungshorizont – falls das Sehrohr wegen der dichten Luftüberwachung überhaupt ausgefahren werden konnte.

Im Ganzen stand das Schicksal des Bootes mit dem steirischen Panther am Turm nicht unter einem günstigen Stern. So sah sich ein englischer Chronist des U-Bootkrieges auch veranlasst, sein Kapitel über U 373 zu betiteln „U 373 – 12th Time Unlucky“.¹ Er bezog sich damit vor allem auf das beinahe sprichwörtliche Pech, dass dort, wo das Boot nach längerer Unterwasserfahrt zum Auftauchen gezwungen war, um mit den nur über Wasser zu betreibenden Dieselmotoren die Batterien der E-Maschinen für die Unterwasserfahrt wieder aufzuladen, nach einem Geleitzug Ausschau zu halten und gleichzeitig das Boot durchzulüften, oft gerade ein britisches Flugzeug kreiste und es sogleich wieder zum Tauchen zwang oder aber die Abwehr des Angreifers mit Flak zu riskieren. So hatte das Boot bereits auf seiner dritten Fahrt den überraschenden Angriff eines britischen Flugzeuges abzuwehren, dessen Bomben allerdings nur geringen Sachschaden verursachten. Eine weitere Fahrt führte das Boot – inzwischen waren die Vereinigten Staaten auch offiziell Kriegsgegner geworden – an die Ostküste Amerikas, wo ihm auch erste Erfolge beschieden waren, die Versenkung von zwei mittelgroßen Frachtern. Nicht sehr erfreut war man vermutlich

über den Auftrag für die nächste Feindfahrt, nämlich in der Delaware-Bucht an der amerikanischen Ostküste Minen zu legen.

Auf einer der nächsten Fahrten wurde das Boot vom Nachtangriff einer jener britischen Maschinen überrascht, die jetzt zusätzlich mit sehr wirksamen Radar-Ortungsgaräten und starken Scheinwerfern ausgerüstet waren, womit es diesen möglich wurde, ein Boot jetzt auch bei nächtlicher Überwasserfahrt zu orten und überfallsartig anzugreifen. Auch diesen Angriff gelang es abzuwehren. Ein anderes Mal wurden zwei Männer durch Beschuss der angreifenden Maschine getötet, und es gab auch mehrere Verwundete. Unter ähnlichen Umständen verliefen fast alle weiteren Fahrten, die das Boot 1943 und 1944 unternehmen musste. So hatte U 373 im Jänner 1944, wenige Tage nachdem es aus La Pallice zu seiner elften Fahrt, jetzt unter Oberleutnant zur See von Lehsten, ausgelaufen war, sogleich schwere Angriffe durch mehrere Flugzeuge, die zahlreiche Bomben warfen und das Boot mit Bordwaffen beschossen, zu überstehen. Als es ihm, bei seinem vorletzten Einsatz durch Fliegerbomben und Beschuss schwer beschädigt, doch noch gelang, sich nach Brest zurückzuschleppen, entdeckte man in der Werft, dass eine auf das Boot abgeworfene Wasserbombe unter der Deckverkleidung klemmte. Das Boot musste sogleich wieder den Hafen verlassen, um die Wasserbombe auf See zu „entsorgen“, ein sehr riskantes Manöver, da man ja nicht wusste, auf welche Tiefe der Zünder eingestellt war. Insgesamt hatte das Boot zuletzt acht Luftangriffe und vier Wasserbombenverfolgungen durch Korvetten überstanden. Die Reparatur der Schäden erforderte eine längere Werftfliegezeit, während welcher der jeweils wachfreie Teil der Besatzung auf Heimaturlaub gehen konnte.

Schon bei früherer Gelegenheit, nämlich in Jänner 1942, weilte ein Teil der Besatzung auf Einladung des Oberbürgermeisters zu einem Kurzurlaub in Graz. In ihren Ausgaben vom 28. Jänner 1942 berichten „Tagespost“ und „Kleine Zeitung“ ausführlich über den Empfang des Kommandanten, damals noch Oberleutnant zur See Paul Loeser – sein Name wird übrigens in den Presseberichten nie erwähnt –, und eines Teils der Besatzung im Rathaus der Stadt Graz. Oberbürgermeister Dr. Kaspar und Kreisleiter Kollik hielten Ansprachen, in denen die „Schicksalsgemeinschaft“ von Front und Heimat im „Einsatz für den Sieg bis zum Letzten“ beschworen wurde. Das Besuchsprogramm sah auch einen steirischen Heimatabend und Stadtführungen sowie einen Besuch der Oper vor. Vom gemeinsamen Abendessen in einem Grazer Lokal wurde auch ein Foto abgedruckt. Unter der Besatzung waren, wie auf fast allen Booten, so auch auf U 373, einige „Ostmärker“.

Zwei Jahre später, einen Tag nach Beginn der Invasion der Alliierten in Nordfrankreich Anfang Juni 1944, lief das Boot, jetzt unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Detlef von Lehsten, zu seiner zwölften und letzten Fahrt aus. Für Boote ohne Schnorchel, dem einem Kaminrohr ähnlichen Luftschaft, der die Dieselmotoren auch bei Unterwasserfahrt mit Sauerstoff versorgte und durch den die Abgase ausgeblasen werden konnte, war ein Operieren im Landungsgebiet wegen der übermächtigen Überwachung aus der Luft praktisch nicht möglich. Die in Brest, Lorient usw. stationierten Boote, die bereits mit einem Schnorchel ausgerüstet waren, erhielten den Befehl, unmittelbar im Landungsgebiet alles anzugreifen, was ihnen

¹ Norman L.R. FRANKS, *Dark Sky, Deep Water*, London 1997.

vor die Torpedorohre kam, gegebenenfalls unter Selbstaufopferung auch kleinere Landungsboote durch Rammen zu versenken. Es war bei der Dichte der gegnerischen Abwehr ein aussichtsloses Unterfangen. Einer der Kommandanten eines Schnorchelbootes sprach daher nicht ganz zu Unrecht von einem „Kamikaze“-Befehl. Boote ohne Schnorchel, wie auch U 373, erhielten den Befehl, den westlichen Zugang zum Kanal zu überwachen, über den Nachschub für die Invasionstruppen herangeschafft wurde. Zu dieser Gruppe, die vom BdU die illusionistische Bezeichnung „Kork“ erhalten hatte – sie sollte sozusagen den Flaschenhals Kanalzufahrt von Westen her verriegeln –, gehörte auch U 373. Alle diese Boote, die entweder im Landungsgebiet selbst operieren mussten, wie auch jene der Gruppe „Kork“, erlitten schwerste Verluste. Auch U 373 konnte dieses Mal seinem Schicksal nicht entinnen. Über die Vernichtung des Bootes berichtet der damalige I. Wachoffizier Johannes Glaser in der Chronik der U-Bootverluste, herausgegeben von Busch/Röll. Die nachfolgende Darstellung des Endes von U 373 folgt auszugsweise diesem Bericht.²

Bald nach dem Auslaufen von Brest, einen Tag nach dem Beginn der alliierten Landung, wird das Boot von einem viermotorigen Liberator-Bomber angegriffen. Zunächst richtet der Bordwaffenbeschuss – das Feuer wird von der Fliegerabwehr des Bootes erwidert – keinen Schaden an. Auch den sechs abgeworfenen Wasserbomben kann das Boot zwar durch eine Drehung hart nach Backbord noch knapp entgehen, dennoch verursachen die Detonationen der Wabos schweren Schaden am Heck des Bootes. Es kommt auch zu einem Wassereinbruch im achteren Maschinenraum, und das Boot beginnt über Heck wegzusacken. Der Kommandant erkennt die Aussichtslosigkeit der Lage und befiehlt „Alle Mann aus dem Boot“. Es gelingt den Männern noch, Schwimmwesten anzulegen und sich an Oberdeck zu versammeln, wo noch einige Schlauchboote frei gemacht werden können, ehe das Boot über den Achtersteven versinkt. Der Leitende Ingenieur Korger und ein Obermaschinist, die bis zuletzt die Maschinen bedienten, konnten sich nicht mehr aus dem sinkenden Boot retten. Die Mannschaft im Wasser bemühte sich, in einem Pulk zusammen zu bleiben, was durch die ruhige See etwas erleichtert wurde. Nachdem das Boot bereits versunken war, beschoss die Liberator die im Wasser Treibenden. Mindestens ein Mann wurde dabei getötet, andere verletzt. Es ist nicht der einzige Fall, in dem Schiffbrüchige von britischen Flugzeugen im Wasser beschossen wurden. Es ist fraglich, ob ein solcher Akt, auch nach britischer Auslegung des Seekriegsrechtes, berechtigt war. In der Zerstörerschlacht vor Narvik wurden Überlebende eines versenkten Zerstörers im Wasser beschossen, während sie versuchten, sich schwimmend an Land zu retten. In einer im War Cabinet abgehaltenen Besprechung darüber wurde zwar die Ansicht vertreten, dass unter keinen Umständen auf im Wasser treibende Schiffbrüchige geschossen werden darf. Doch wurde gleichzeitig die entgegengesetzte Meinung nicht zurückgewiesen: „[...] circumstances can be imagined (e.g. when a U-boat crew are swimming from their sunk or damaged U-boat to an enemy war vessel) where one would have thought that attack upon them from the

² Rainer BUSCH / Hans-Joachim RÖLL, *Der U-Boot-Krieg 1939–1945*, Hamburg 1999, 251f.

the air was justifiable“.³ Unter Berufung auf eine solche Befehlsauslegung hätte der Pilot der Liberator sich für den Beschuss mit dem Hinweis auf die mögliche Rettung der Schiffbrüchigen durch deutsche Schiffe rechtfertigen können. Der Vorfall ereignete sich zwar in einiger Entfernung von der französischen Küste, doch patrouillierten dort, allerdings nur in Küstennähe, deutsche Vorpostenboote, die die Schiffbrüchigen unter Umständen hätten aufnehmen können.

Die Versenkung ereignete sich gegen 3 Uhr früh. Als es hell wurde, trieben die Überlebenden noch immer im Wasser. Die Wassertemperatur betrug 17 bis 18 Grad. Dennoch musste man die Männer, die allmählich zu ermüden drohten, ständig energisch auffordern, wach zu bleiben und sich nicht vom Pulk wegtreiben zu lassen, wie J. Glaser berichtet. Erst gegen 8 Uhr morgens wurden endlich Mastspitzen gesichtet. Es war ein französischer Fischkutter, der schließlich die Überlebenden aufnahm. Insgesamt gab es vier Tote und 47 Überlebende, die in einem der nächstgelegenen Fischerorte der Bretagne an Land geschafft wurden. Hätte der Fischkutter die Schlauchboote nicht gesichtet, wären sehr wahrscheinlich noch höhere Verluste zu beklagen gewesen. Das zusammen mit U 373 operierende Boot U 629 wurde vermutlich von derselben Liberator-Maschine, die U 373 versenkt hatte, vernichtet. Von diesem Boot konnte sich niemand retten. Es wurde ein „Totalverlust“, wie es in der nüchternen Chronik des U-Bootkriegs hieß. In unmittelbarer Nähe von diesem Schauplatz wurde in derselben Nacht auch noch U 441 von einem Liberator-Bomber versenkt. U 441 wurde ebenso wie U 629 mit 51 Mann ein Totalverlust. Kennt man diese Ereignisse, so könnte man von dem „glücklosen“ U 373 sagen, wenn nicht das Boot, so hat doch die Mehrzahl der Männer an Bord noch einmal Glück gehabt.

Als Belohnung für die Rettung der Schiffbrüchigen von U 373 sollte eine entsprechende Zahl von Franzosen aus der Umgebung des Heimathafens des französischen Fischkutters vorzeitig aus deutscher Kriegsgefangenschaft entlassen werden. Die Rückkehr dieser Männer in ihre Heimatorte in der Bretagne wurde aber zunächst durch das rasche Vorrücken der Alliierten in Frankreich vereitelt.

Für den geretteten Teil der Mannschaft von U 373 war damit der Krieg noch immer nicht zu Ende. Sie wurden nach einem kurzen Heimaturlaub auf andere, z.T. neue Boote verteilt. Kommandant von Lehsten erhielt eines der ganz neuen Boote vom Typ XXI, kam aber damit nicht mehr zum Einsatz. Auch Oberleutnant Johannes Glaser, I. WO auf U 373 bei dessen Vernichtung, erhielt ein neues Bordkommando.

Johannes Glaser, nach dem Krieg prominenter HNO-Arzt in Krefeld, und Oberstweyermann Georg Mayrhofer, jetzt in Landshut in Bayern, beiden noch lebenden Überlebenden des Krieges, die auf U 373 fuhren, ist der Verfasser für wichtige Informationen, auf denen dieser Artikel fußt, zu Dank verpflichtet. Von ihnen wurden auch die Fotos zur Verfügung gestellt, die diesen Beitrag illustrieren. Das Kriegstagebuch, das auf U 373 während der elf Feindfahrten, von denen das Boot in einen Stützpunkt zurückkehren konnte, geführt wurde, ist im Militärarchiv Freiburg i. Br. einzusehen.

³ Public Record Office, Foreign Office 371/36546, Document W 7934.