



**280 Seetage
auf U-509**

**Obersteuermann
Willy Meyer**



U-SEEWOLF

**Eine Dokumentation von
Wolfgang Meyer**



ISBN 978-3-7323-3917-4

280 Seetage auf U-509

Im ersten Band der Dokumentation über Willy Meyer beschreibt sein Neffe Wolfgang Meyer, die Jugendzeit, die Ausbildung zum Friseur und den Eintritt in die Reichsmarine sowie die Zeit auf dem Segelschulschiff „GORCH FOCK“ und dem Hochsee-Torpedoboot „LEOPARD“ vor dem II. Weltkrieg.

Der zweite Band „Der Stier von Scapa Flow. Willy Meyer, Bootsmaat auf U-47“ beschreibt den Eintritt in die Elitetruppe der Reichsmarine, die neue U-Bootwaffe und beschreibt die „glückliche Zeit“, die Zeit der Jäger.

U-47 ist das wohl am besten dokumentierte U-Boot des II. Weltkrieges. Jedoch konnten auch in diesem Band bislang noch unveröffentlichte Fotos verwendet werden.

Der vorliegende dritte Band „280 Seetage auf U-509. Willy Meyer, Obersteuermann auf U-509“ versetzt uns in die „unglückliche Zeit“, die Zeit der Gejagten.

*Der Tonnage-Krieg gegen die britisch kontrollierte Handelsschiffahrt sollte die britischen Inseln hermetisch abriegeln, so dass die ausgehungerte Regierung in England gezwungen sein würde, die Waffen niederzulegen und aus dem Krieg auszuscheiden. Auf diese Weise sollte die zur Verfügung stehende Tonnage so weit gesenkt werden, daß die Britischen Inseln nicht mehr ausreichend versorgt werden konnten.*¹

Die Alliierten setzten im Zeitraum von 1942 bis 1945 auf eine gezielte Verstärkung der Luftangriffe sowohl von Landstützpunkten aus als auch von seegestützten Hunter/Killer-Groups. So waren die bislang „unsicheren“ Bereiche an den Küsten Afrikas und Nord- und Südamerikas erfolgreicher gegen die „Grauen Wölfe“ zu verteidigen.

Das alles wird im dritten Band auch anhand der offiziellen, seinerzeit als „Geheime Kommandosache“ behandelten Kriegstagebücher von U-509 dokumentiert. Die überwiegend aus dem privatem Archiv des Autors stammenden Fotos sind von Willy Meyer und seinen Kameraden an Bord des U-Bootes aufgenommen worden. Diese historischen Dokumente werden hier zum erstenmal veröffentlicht.

¹ Quelle: Clay Blair, Der U-Bootkrieg 1942-1945, Die Gejagten, Seite 27

Der Autor

Wolfgang Meyer, 1946 in Kirchweyhe bei Bremen geboren, Ausbildung als Schriftsetzer und Druckereikaufmann, Arbeit als Produktions- und Herstellungsleiter in einem internationalen Buch- und Fachzeitschriftenverlag sowie als Projektleiter in einer großen deutschen Unternehmensberatung, gewährt in den drei Bänden der Dokumentation Einblick in den kurzen Lebensweg seines Patenonkels Willy Meyer.



Die einzigartigen privaten Fotos und Dokumente wurden über viele Jahre sorgfältig archiviert und jetzt im Kontext mit den Unterlagen anderer, auch internationaler Archive erstmals veröffentlicht.

In diesem Rahmen wurden offizielle Dokumente und private Unterlagen aus der Zeit des U-Bootkrieges im II. Weltkrieg zusammengefasst und bislang einer interessierten Öffentlichkeit noch nicht gezeigt.

Der Unternehmensberater strukturiert und sichtet akribisch die Dokumente und Fotos, kommentiert und bewertet diese zurückhal-

tend unter Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten.

Nach langjährigen Tätigkeiten im Bereich der Print- sowie der elektronischen Medien in München, Würzburg und Berlin lebt er nun mit seiner Frau Brigitte wieder in Weyhe bei Bremen.



Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© 2015 Wolfgang Meyer
Verlag: tredition GmbH
www.tredition.de
Printed in Germany

ISBN 978-3-7323-3915-0 Paperback
ISBN 978-3-7323-3916-7 Hardcover
ISBN 978-3-7323-3917-4 e-Book

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.



Willy Meyer, der Obersteuermann von U-509 im „Conning Tower“.

Rechtliche Würdigung

Die Wiedergabe der Berichte, Zitate und Beschreibungen in dieser Dokumentation enthalten die Sicht, sowie den damaligen Wissenstand, aber auch die Diktion der damaligen Zeit.

In dieser Dokumentation werden explizit verfassungsfeindliche Symbole (Hoheitssymbole des Dritten Reichs etc.) gezeigt, da diese der wissenschaftlichen, militär- sowie der kunsthistorischen Forschung dienen.

Wenn Beteiligte die geschichtlichen Ereignisse beschreiben, muss man das als ein authentisches Zeitdokument ansehen, zumal es im Stil der Zeit geschrieben wurde. Das bedeutet nicht, dass der Inhalt dieser Dokumentation und die damals geltende Geschichtsschreibung die Auffassung des Autors darstellt.

Die Dokumentation der Feindfahrten des deutschen U-Bootes U-509 und der begleitenden Darstellungen dient ausschließlich der Dokumentation der Vorgänge des Zeitgeschehens bzw. der Geschichte.

Die Wiedergabe von Symbolen, Texten, Musikstücken oder Reden aus der Zeit von 1939 bis 1945 berührt den § 86 des StGB. Dieser Paragraph stellt das „Verbreiten von Propagandamitteln verfassungswidriger Organisationen“ unter Strafe.

Im Absatz 3 dieses Paragraphen wird jedoch eine Verwendung dieser Symbole, Texte, Musikstücke und Reden, wenn es der staatsbürgerlichen Aufklärung, der Abwehr verfassungswidriger Bestrebungen, der Kunst oder der Wissenschaft, der Forschung oder der Lehre, der Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens oder der Geschichte oder ähnlichen Zwecken dient, nicht verboten.

Die Abbildungen in dieser Dokumentation stammen überwiegend aus dem Privatarchiv des Verfassers. Die Urheberschaft der anderen Fotos war allerdings nicht in jedem Fall zweifelsfrei feststellbar. Falls durch die Darstellung dieser Fotos die Rechte Dritter verletzt werden, steht der Autor bei berechtigten Ansprüchen gerne zur Abstimmung bereit.



Erste Auflage 2015

Herausgeber: Wolfgang Meyer
Layout: Claas Meyer, Edeweicht
Titelgestaltung: Alexandra Decker, Berlin
Herstellung: h21 Kommunikation, Stuhr

Vorwort

„Ich kann das gar nicht gut haben, das der Kleine in Russland im Felde ist“, das sagte Willy während eines kurzen Urlaubs in Kirchweyhe zu seiner Mutter. Meine Großmutter erzählte mir gerne Geschichten von meinem Onkel Willy. „Ja, unser Willy, das war einer!“ war einer ihrer wiederkehrenden Sätze.

„Der Kleine“ war sein Bruder Karl-Heinz, zu seinem Leidwesen auch „Heinzi“ genannt, mein Vater. Nun, Willy musste sein Leben am 15.07. 1943 auf See lassen. Mein Vater ist zwar schwer verwundet, aber sonst gesund aus einem entsetzlichen Krieg nach Hause gekommen.

Aus den Erzählungen meines Vaters habe ich entnommen, dass die beiden Brüder sich im Sommer des Jahres 1940 ein letztes Mal gesehen haben. Sie bekamen danach nie zur gleichen Zeit Heimaturlaub.

In der jetzt vorliegenden Dokumentation über die Feindfahrten mit U-509 habe ich Auszüge aus den Kriegstagebüchern des Bootes sowohl als Scan als auch als Abschrift wiedergegeben. Die einst streng geheimen Unterlagen stammen aus dem Nationalarchiv in Washington und sind als „gemeinfrei“ deklariert. Fehlende oder nicht lesbare Seiten stellte mir Horst Bredow vom U-Boot-Archiv in Cuxhaven-Altenbruch freundlicherweise zur Verfügung. Die minutiösen Eintragungen haben mir geholfen, das bedrückende Leben an Bord des sich im Fronteinsatz befindlichen U-Bootes und seiner Mannschaft zumindest etwas zu verstehen. Bei den Angaben zur Geschwindigkeit des Bootes während der ersten Feindfahrt habe ich die Seemeilen/h zum besseren Verständnis für uns Landratten mit Hilfe eines Konverters in km/h umgerechnet und kursiv kenntlich gemacht.

Während des Schreibens habe ich nicht damit gerechnet, das mich die Arbeit an diesem Buch emotional so belastet; je näher ich in der Beschreibung der Feindfahrten der Versenkung von U-509 kam, um so mehr beschäftigte mich der allzu frühe Tod meines Patenonkels. Er ist nur 28 Jahre alt geworden. Auf den mir vorliegenden Fotos erscheint er mit fortschreitender Einsatzdauer nicht wie ein junger Mann. Der Leser kann die Veränderung seines Gesichtes durch den Stress und den Druck der langen Feindfahrten deutlich erkennen.

Wenn der Band 2 dieser Dokumentation noch über die „Glückliche Zeit“ des U-Boot-Krieges auf U-47 berichtet, ist der vorliegende Band der Zeitspanne von Mitte 1941 bis zu Willys nassem Tod am 15. Juli 1943 gewidmet. In dieser Zeit wurden die Jäger, die grauen Wölfe, zu Gejagten.

Ich bin in der glücklichen Lage, die 280 Seetage auf U-509 mit vielen Fotos aus meinem Archiv belegen zu können. Aber auch die fünf Fotos der Versenkung von U-509, so traurig und fassungslos das auch sein mag, gehören zu dieser Dokumentation. Diese erschütternden Bilder sowie den Schussplan bzw. den Action Report des Teams VC-29 vom Escort-Carrier USS „SANTEE“ habe ich aus dem National Archiv Washington bekommen.

Ein wichtiger Punkt einer solchen, ohne Frage privat gefärbten, Dokumentation ist die Bewertung der Angaben in den KTB's.

Zwischen den Bewertungen von U-47, Band 2 der Dokumentation, und der Bewertung der Feindfahrten von U-509 zeigte sich in der vergleichenden Betrachtung ein gravierender Unterschied. Prien fuhr in der Zeit der Jäger und Witte in der Zeit der Gejagten. Deshalb habe ich mir die Bewertungen von U-509 einmal genauer angeschaut und möchte das Ergebnis der 3. Feindfahrt hier an dieser Stelle darstellen.

Eintrag / Bewertung des KTB der 3. Feindfahrt durch den Chef der Operationsabteilung des BdU, auf Seite 178.

Die Bewertungen enthalten den deutlichen Vorwurf, dass es dem Kommandanten Werner Witte an Mut und Kompetenz bei dieser Feindfahrt gefehlt habe.

Als Neffe des Obersteuermanns Willy Meyer hat es mich besonders gereizt, festzustellen, ob diese Vorwürfe in der Härte wirklich gerechtfertigt waren.

Oder sollten sie in der Konsequenz bei der folgenden Feindfahrt nur dazu führen, dass die Sicherheit der Mannschaft und des Bootes keine Rolle mehr spielen und das Draufgängertum um jeden Preis das taktisch kontrollierte Vorgehen bei der Bekämpfung der gegnerischen Versorgungsconvoy's ersetzen sollte?

In der Nachschau muss ich feststellen, dass die Bewertung durch den Stab des BdU aus meiner Sicht ein zu hartes Urteil ergeben hat.

Das Boot ist doch tatsächlich wesentlich erfolgreicher als in der Bewertung angenommen, gewesen. Statt der vom BdU angesetzten 5.000 BRT hat Kapitänleutnant Witte aber zwei Schiffe mit 12.066 BRT vernichtet und liegt damit an Position vier der fünf Boote des Wolfsrudels "Seehund" noch vor U-506 mit Kapitänleutnant Würdemann. Außerdem hat der Kommandant sein Boot wieder sicher und ohne personelle Verluste in den Heimathafen Lorient zurückgebracht.

Mein persönliches Fazit: Diese Bewertung erscheint vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Luftüberwachung und des küstennahen Operierens mit den daraus resultierenden Problemen als nicht angemessen.

Die finale Bewertung der zweiten Feindfahrt zeigt auf, welche Anforderungen an die Führung eines Kriegstagebuches gestellt wurden:

Das KTB ist ein Rechenschaftsbericht und muß ein klares, wahres Bild vom Ablauf der Ereignisse und den Entschlüssen des Kommandanten vermitteln.

Das ist wichtig:

- 1. für eine gerechte Beurteilung des Kommandanten,*
- 2. für Auswertung der Kriegserfahrungen für die gesamte U-Bootswaffe,*
- 3. für die Kriegsgeschichte*

So die Stellungnahme des Chefs der Organisationsabteilung beim Befehlshabers der Unterseeboote, Kapitän zur See Eberhard Godt, zum Kriegstagebuch U-509 vom 13.09. – 26.11.1942.

Die beiden U-Boot-Typen VII-C und IX trugen in den letzten beiden Kriegsjahren die Last eines hoffnungslosen Kampfes mit unverminderter Härte und ungeheuren Verlusten weiter und untermauerten so bis zum bitteren Ende den „Mythos der Grauen Wölfe“.

Der britische Marinehistoriker Sir Peter Padfield zollte bei aller Kritik an der deutschen Gesamtkriegsführung den deutschen U-Boot-Fahrern in seinem Werk „War Beneath the Sea“ („Krieg unter Wasser“) höchsten Respekt, indem er schrieb:

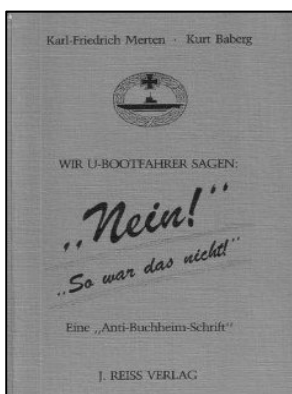
„... sie kämpften einen unvorstellbar stoischen, tapferen und insgesamt sauberen Krieg mit nicht mehr brutalen Ausnahmen als jene, die die Annalen der Royal Navy oder der amerikanischen U-Boot-Fahrer verunstalten.“

Im März 1943 erlebte die Schlacht im Atlantik ihren Höhepunkt. Erstmals stand Admiral Dönitz' Wunschzahl von 100 U-Booten in den Einsatzgebieten. Insgesamt büßten die Alliierten in diesem Monat in allen Seegebieten 105 Schiffe mit etwa 600.000 BRT ein, bei einem Verlust von 15 deutschen U-Booten. Die U-Bootführung stellte zwar fest, im Geleitzugkampf den „bisher größten Erfolg“ erzielt zu haben, aber die kritische Bewertung ergab, dass nach den ersten Überraschungsangriffen auf die Konvoys die luft- und seegestützte Abwehr immer stärker geworden war, die meisten U-Boote von Flugzeugen unter Wasser ge-

drückt wurden und dann langen Verfolgungen mit Wasserbomben ausgesetzt waren.

Lothar-Günther Buchheim: *„Die U-Boote wurden „Eiserne Särge“ genannt. Was man damals als „Blutzoll“ bezeichnete, die Verlustquote also, war bei den U-Boot-Männern so hoch wie bei keiner anderen Waffe. Von den 40.000 U-Boot-Männern sind 30.000 im Atlantik geblieben. Viele von ihnen waren noch nicht einmal Männer – in Wirklichkeit waren es halbe Kinder: Der gesamte U-Boot-Orlog war ein riesiger Kinderkreuzzug. Wir hatten 16jährige an Bord, gegen Kriegsende gab es 19jährige Leitende Ingenieure und 20jährige Kommandanten, in einer Art Schnellbrütverfahren frontreif gemacht, um auf eine der fürchterlichsten Weisen vom Leben zum Tode befördert zu werden. Ich habe mich immer dagegen gewehrt, dass es in Todesnachrichten von U-Boot-Fahrern hieß, sie seien gefallen. Sie sind abgedorrt, ersäuft wie überzählige Katzen im Sack.“*

Lothar-Günther Buchheim ist der Autor des Buches „Das Boot“. Dieses Buch war die Vorlage für den überaus erfolgreichen Film „Das Boot“, 1981 von Wolfgang Petersen gedreht. Buchheim war als Oberleutnant z. See Kriegsberichter und schrieb seine Erlebnisse während einer Feindfahrt mit U-96 auf.



Unter den ehemaligen U-Bootfahrern war er jedoch sehr umstritten. Im Jahr 1986 gab Kapitän z. See Karl-Friedrich Merten in Zusammenarbeit mit dem ehemaligen U-Bootkommandanten Kapitänleutnant Kurt Baberg das Buch mit dem Titel *„Wir U-Bootfahrer sagen: Nein! So war das nicht!“* heraus. Die Autoren beschäftigten sich mit den Werken Buchheims, speziell mit seinem berühmten Roman *„Das Boot“*, mit dem Anliegen, dem Autorenkollegen Fehler und Tendenzen in der Darstellung der Vorgänge und des Dienstes auf einem deutschen U-Boot des Zweiten Weltkriegs nachzuweisen.

Leider ist das Buch nur noch in wenigen Exemplaren antiquarisch zu völlig übersteuerten Preisen zu erhalten. Deshalb kann ich keine Aussagen treffen, ob das Ziel der Gegendarstellung erreicht wurde.

Nachdem ich jetzt den Band drei der Dokumentation über meinen Patenonkel Willy Meyer abgeschlossen habe, werde ich mich intensiv mit dem Band 1: „Jugend und Ausbildung“ befassen und in Kürze zur Publikation freigeben.

Ich habe das große Glück, dass mein Vater Karl-Heinz mit seinen 97 Jahren über ein ausgesprochen gutes Gedächtnis verfügt, und die Geschichten seines Lebens in seiner erfrischenden Art gerne erzählt.

Ich freue mich schon auf die intensiven Gespräche über die Streiche, die beide Brüder gemeinsam mit ihren Freunden am Moordamm in Kirchweyhe angestellt haben.

Einer vorweg:

Die beiden Jungs haben ihre kleine Schwester Lieselotte mit der Drohung: „Wenn Du schreist, lassen wir Dich fallen!“, aus dem Fenster im ersten Stock gehalten, weil sie wissen wollten, ob Lilo Angst haben würde. Sie hat nicht geschrien!

Oma Käthe's Gardinenpredigt gipfelte in den Worten: „Nun wollt ich wohl!“.

Die Qualität der Fotos ist bedingt durch die Aufnahmeorte und natürlich der Qualität der Filme und Kameras in Teilen nicht optimal. Die Bilder wurden nicht bearbeitet, sondern sollen, eben so wie sie sind, dargestellt werden.

Zuletzt möchte ich mich an dieser Stelle ganz besonders bei Herrn Horst Bredow vom U-Boot-Archiv Cuxhaven für seine Hilfe bedanken. Er hat mich im Laufe der Recherchen vielfach unterstützt. Leider ist er am 22. Februar 2015 im Alter von 90 Jahren verstorben. Wenige Tage vor seinem Tode habe ich noch ein langes Telefonat mit ihm führen und dabei noch etliche offene Fragen klären können.

Die Familie des Obermaschinenisten Horst Füllmar hat mir zwei Bilder ihres Vaters und Großvaters, sowie dessen militärischen Werdegang gerne zur Verfügung gestellt.

Zum Thema „Kriegstrauung“ konnte ich gemeinsam mit dem Archivar der Gemeinde Weyhe, Hermann Greve, wichtige Dokumente sichten und diese in der vorliegenden Dokumentation veröffentlichen.

Last but not least bedanke ich mich bei meiner Frau Brigitte für die endlose Geduld und für die Unterstützung bei der aufwändigen Recherche und dem kritischen Lesen der Texte. Mein Sohn Claas hat mich mit großem Engagement bei der Text- und Bildverarbeitung unterstützt.

Wolfgang Meyer

**Unser Leben ist nicht das,
was geschah,
sondern das,
was wir erinnern und wie wir es erinnern!**

Gabriel Garcia Márquez



Obersteuermann Willy Meyer.
Dieses Ölbild ließen meine Großeltern vom Kirchweyher Kunstmaler Alfred Wegwerth nach einem Foto herstellen.

Inhaltsverzeichnis

Das Boot	16
Marine-Quadratkarte der deutschen Kriegsmarine	29
Dienstzeiten Willy Meyer	30
1. Feindfahrt	37
Bewahr uns Gott vor Sturm und Wind	40
Auszüge aus dem Kriegstagebuch der 1. Feindfahrt	42
2. Feindfahrt	71
3. Feindfahrt	119
4. Feindfahrt	181
Horst Füllmar, Obermaschinist auf U-509	206
Schiffs-Register	232
Literaturverzeichnis	237
Namensverzeichnis	240
Aufgabenbeschreibungen der U-Boot-Besatzungen	245
U-Boot-Speech	247

Von 40.600

**zwischen 1934 und Kriegsende ausgebildeten
Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften
haben**

**30.246
U-Boot-Fahrer**

**in den 2.078 Tagen des U-Boot-Krieges
ihr Leben für Volk und Vaterland gelassen.**

**796 von 1.162 gebauten U-Booten der Kriegsmarine wurden zu
ihren „Eisernen Särgen“.²**

Keine Waffengattung hatte einen so hohen Blutzoll gezahlt.

An Bord der von deutschen U-Booten versenkten

**2.882 Handelsschiffe und
175 Kriegsschiffe**

starben über 30.000 Menschen.

² Quelle: Naval History Division, *US Submarine Losses*, S. 158 ff

Das Boot

Typ:	IX-C
Bauftrag:	12.10.1939
Bauwerft:	Deutsche Werft AG, Hamburg
Baunummer:	305
Serie:	U-501 – U-524
Kiellegung:	01.11.1940
Stapellauf:	19.08.1941
Indienststellung:	04.11.1941
Verwendung:	Hochsee-Frontboot
Feldpostnummer:	M – 37 143
Indienststellungs- Kommandant:	Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff
Kommandanten:	Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff 04.11.1941 – 02.10.1942 Kapitänleutnant Werner Witte 02.10.1941 - 15.07.1943
Besatzung:	Offiziere: 4 Portepe- Unteroffiziere: 6 Unteroffiziere: 9 Mannschaften: 29 Gesamt: 48 / +12 (wegen zusätzlicher Flakbedienungen, ab 1943)
Flottillen:	04.11.1941 – 30.06.1942 Ausbildungsboot, 4. U-Flottille, Stettin 01.07.1942 – 15.07.1943 Frontboot, 10. U-Flottille, Lorient

Technische Daten

Verdrängung:	über Wasser:	1.120 Tonnen
	getaucht:	1.232 Tonnen
	Gesamtform- Verdrängung:	1.540 Tonnen
Länge:	gesamt:	76,76 m
	Druckkörper:	58,75 m
Breite:	gesamt:	6,76 m
	Druckkörper:	4,40 m
Höhe:		9,40 m
Tiefgang:		4,67 m
Antrieb Diesel:	über Wasser:	2x MAN-9-Zylinder-Viertakt mit je 2.200 PS
	getaucht:	zwei SSW-Maschinen 2GU mit je 500 PS
Antrieb E-Masch.		
Batterien:		2 x 62 Zellen
Batteriegewicht:		74,90 Tonnen
Geschwindigkeit:	über Wasser:	18,30 Knoten
	getaucht:	7,30 Knoten
Reichweite:	über Wasser:	13.450 sm bei 10 Knoten
	getaucht:	63 sm bei 4 Knoten
Kraftstoff-Vorrat:		207 Tonnen
Torpedorohre:		6 (vier im Bug, zwei im Heck) 53,3 cm
Torpedos:		22 oder 44 TMA-Minen
Geschütze:		1 x 10,5 cm Uthof-L/45 mit 110 Schuss Mun.
		1 x 3,7 cm Flak
		1 x 2,0 cm Flak
Tauchtiefe:		150 m (reguläre Tauchtiefe)
		230 m (maximale Tauchtiefe)
Alarmtauchzeit:		35 Sekunden



Bild 1: Blick auf das Werftgelände der Deutschen Werft in Hamburg.³

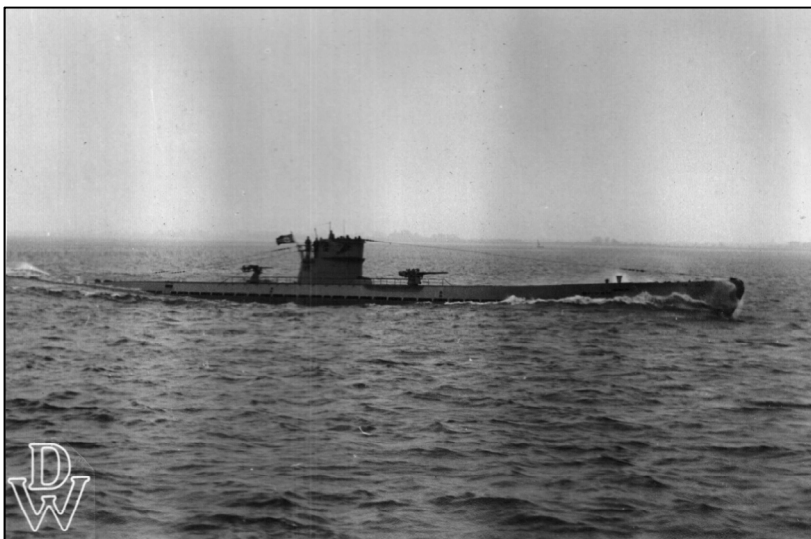


Bild 2: U-509 auf Meilenfahrt.

³ Quelle: 4 Bilder, Archiv W. Meyer, Dokumentation aus dem Werftgeschenk „Mein Boot“

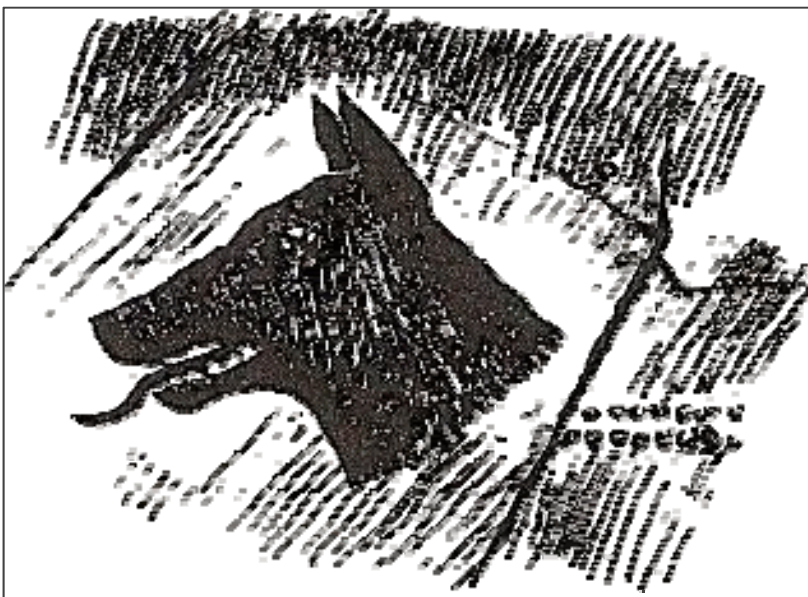


Bild 3: Der Kommandant, Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff, grüßt die Kriegsflagge. Die Mannschaft ist auf dem Achterdeck hinter dem Flakgeschütz angetreten. Rechts der Chef der 4. U-Flottille (Ausbildung) Stettin, Kapitänleutnant Fritz Frauenheim.



Bild 4: Ansprache des Flottillenchefs. Der erste der Portepeeträger in der 2. Reihe ist der Obersteuermann Willy Meyer.

Das Maling am Turm von U-509



Dieses sogenannte Maling, eine Zeichnung zu beiden Seiten des Turms eines deutschen U-Bootes, lässt sich leicht vom Namen des ersten Kommandanten von U-509, Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff, ableiten.

Der II. W.O., Leutnant zur See, Wolf Ackermann, schrieb dem U-Bootarchiv in Cuxhaven:

Der Wolfskopf gehört zu U-509, einem Boot, das bei der Deutschen Werft in Hamburg gebaut worden ist und zu der 750-Tonnenklasse gehörte. Der erste Kommandant war Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff, Crew 1928. Kapitän Wolff konnte nur eine Feindfahrt, die uns nach Mittelamerika führte, mitmachen und musste danach aus gesundheitlichen Gründen aussteigen.

Sein Nachfolger wurde Kapitänleutnant Werner Witte, der zwei Feindfahrten mit Operationsgebiet Kanarische Inseln und Nordafrika sowie Operationsgebiet um Kapstadt mit dem Boot durchführte und auf seiner dritten Feindfahrt mit dem gesamten Boot in der Nähe der Azoren einem Flugzeugangriff zum Opfer fiel.

Unser Boot „U-509“ bezeichneten die Besatzungsangehörigen von sich aus immer als „U-Seewolf“. Von jedem der Besatzung wurde das Bootszeichen (in Leichtmetall hergestellt) an der Mütze getragen.

Wolf Ackermann trat am 15. 09. 1939 als Offiziersanwärter der Crew 39a in die Kriegsmarine ein. Bis zum September 1941 absolvierte er die verschiedenen Lehrgänge der Offiziersausbildung.

Danach begann seine Fahrzeit bei der U-Bootwaffe:

Vom 04. 11. 1941 bis zum 24. 05. 1943 fuhr er als II WO und dann als I WO auf U-509.

Nur wenige Wochen nach seiner Versetzung wurde das Boot am 15. 07. 1943 nordwestlich von Madeira von Trägerflugzeugen des Escort-Carriers USS „SANTEE“ versenkt. Niemand überlebte den Angriff.

Es folgten zwei weitere Lehrgänge, bevor Wolf Ackermann am 02. 09. 1943 Kommandant von U-994 in der 5. U-Flottille wurde.

Am 28. 03. 1944 wurde er zum Stab der 5. U-Flottille versetzt. Anschließend folgten Verwendungen beim Stab Kommandierender Admiral der U-Boote vom 12. Juli 1944 bis Kriegsende als Personaloffizier, Flaggleutnant und II. Lageoffizier.

Nach Kriegsende wurde Wolf Ackermann zum Dr. jur. promoviert. Er starb am 17. Februar 2006 in Kronberg bei Frankfurt.



Die Kommandanten



Indienststellungskommandant 04.11.1941 – 09.1942 Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff⁴

⁴ Quelle: Archiv W. Meyer



Kapitänleutnant Werner Witte, Kommandant 09.1942 – 15.07.1943, 2. - 4. Feindfahrt.⁵
Auf der Rückseite dieser Aufnahme ist vermerkt: Kapitänleutnant Werner Witte 1943.
Dieses Foto haben meine Großeltern von Frau Witte nach der offiziellen Verlustmeldung
des Bootes erhalten.

⁵ Quelle: Archiv W. Meyer

Die Mannschaft



Die Crew von U-509 bei der Indienststellung in Stettin: Mitte mit weißer Mütze, Korvettenkapitän Karl-Heinz Wolff, sitzend, der 6. von rechts ist Obersteuermann Willy Meyer.⁶



Erprobung U-509, ganz links Willy Meyer, ohne Mütze der Kommandant.⁷

⁶ Quelle: Archiv W. Meyer

⁷ Quelle: Archiv W. Meyer, mit freundlicher Genehmigung U-Boot-Archiv Cuxhaven