

## MARINE

► BODO HERZOG

### Korvettenkapitän Karl Thurmann

Ein kaum bekannter elitärer Stolperstein in der Geschichte der U-Boot-Waffe unter dem Hakenkreuz

Was hat den Verfasser der vorliegenden Studie veranlasst, sich mit diesem so gut wie unbekannt gebliebenen Marineoffizier und U-Boot-Kommandanten zu beschäftigen und über den nüchternen Rahmen rein militärischer Fakten Material über ihn zusammenzutragen? Auslöser war Bildmaterial, das mir von Korvettenkapitän a.D. Dr. jur. Herbert Sohler, der zusammen mit Karl Thurmann 1928 in die Marine eintrat und derselben Ausbildungsgruppe angehörte, freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde. Thurmann war ihm später, 1941/42, als Kommandant von U 553 unterstellt, denn Sohler führte ab 1940 als Chef die 7. U-Flottille, die als »Stier-Flottille« bekannt war und zu der auch U 553 gehörte. Auf den Fotografien entdeckte ich einen U-Boot-Kommandanten in einer völlig unmilitärischen Aufmachung! Wenn hierbei nicht das verliehene Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes<sup>1</sup> zu sehen gewesen wäre, träte uns auf diesem Bild ein »halber Zivilist« beim Abschreiten einer angetretenen Marine-Ehrenkompanie entgegen! Mein Staunen und meine Verwunderung darüber begleiten mich bis zum heutigen Tage. Ergänzend kamen persönliche Beobachtungen meines Freundes Lothar-Günther Buchheim, Verfasser des Weltbestsellers »Das Boot«, sowie mit ihm geführte Gespräche hinzu.

Auf einer der Fotografien, auf denen Karl Thurmann anlässlich des feierlichen Verleihungsvorganges der erwähnten Auszeichnung abgelichtet ist, war hinsichtlich der militärischen Uniformordnung eigentlich alles unkorrekt – mit Ausnahme seiner grüßenden Hand. So trägt Thurmann noch seine schweren Seestiefel und seine U-Boot-Lederhose mit »halbem Schlag«, die Teilkleiderstück eines so genannten »U-Boot-Päckchens« war. Darüber trug er keine weiße Kommandanten-Mütze, sondern ein Bordkäppi, das auch als »Schiffchen« bezeichnet wurde, mit kaum erkennbarer Offizierslitze. Thurmanns Freund und Kamerad, der Kapitänleutnant Hartenstein, pflegte dagegen sowohl beim Aus- als auch beim Einlaufen seines Bootes stets eine blütenweiße Kommandantenmütze zu tragen. Und schließlich fehlt das vorschrittmäßige Uniformjackett. Stattdessen hat Karl Thurmann einen Isländerpullover an, der ebenfalls zur normalen Bordausrüstung zählte. Diese Fotos und die Erzählungen Buchheims über diesen Offizier machten mich mehr als neugierig. Verstärkt wurde diese Neugier noch durch den Roman »Das Boot«, in den der reale Karl Thurmann durch die Schilderung des fiktiven Kapitänleutnants Trumann eingegangen ist, filmisch eindrucksvoll umgesetzt von Regisseur Wolfgang Petersen. In den meisten Fachbüchern und Standardwerken über den U-Boot-Krieg 1939/45 sucht man U 553 in Verbindung mit dem Namen seines Kommandanten allerdings vergebens. Umso wichtiger erschien es mir, mehr über Karl Thurmann in Erfahrung zu bringen.



Abb. 1 Nach der Rückkehr von seinem neunten Einsatz, der U 553 in den Nord- und Westatlantik sowie in die Karibik führte, erhielt Kommandant Karl Thurmman (dritter von links) am 17. September 1942 das am 24. August 1942 verliehene Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes aus der Hand seines einstigen Crewkameraden Kapitänleutnant Herbert Sohler (rechts daneben), zu diesem Zeitpunkt Chef der 7. U-Boot-Flottille. Hier in St. Nazaire präsentierte der Kommandant von U 553 seinen eigenen Stil. (Foto: Korvettenkapitän a.D. Dr. jur. Herbert Sohler/Archiv Herzog)

Karl Thurmman wurde am 4. September 1909 in Mülheim an der Ruhr geboren. Seine Eltern waren der Postinspektor Emil Thurmman, geboren am 2. November 1873 in Wiesbaden, gestorben am 30. September 1929 in Elberfeld, und Elsa Schellenberg, geboren am 8. Februar 1879 in Wiesbaden, in Wuppertal-Elberfeld noch bis 1942 nachweisbar. Die Familie wohnte 1910 in Mülheim in der Goethestraße 10, zuletzt allerdings, als der Vater bereits Postrat war, in der Kampfstraße 49. 1924 wurde Emil Thurmman Oberpostdirektor und erhielt die Stelle als Amtsleiter in Elberfeld, heute ein Stadtteil von Wuppertal, die er bis zu seinem Tode innehatte. Im Juli 1924 zog die Familie daher nach Elberfeld. Emil Thurmman setzte sich während seiner kurzen Amtszeit für die beiden Postneubauten an der Blücherbrücke sowie am Döppersberg ein. Er war darüber hinaus als so genannter »Protektor« im Männer-Gesang-Verein »Reichspost-Elberfeld« aktiv. Als Major der Reserve a.D. war er Angehöriger des »Regimentsverbandes ehemaliger 17er Elberfeld«.

An dem von Oberstudiendirektor Professor Hermann Zembrod geleiteten Städtischen Realgymnasium in Elberfeld bestand Karl Thurmman Ostern 1928 das Abitur. Sein Berufswunsch war es, eine Karriere als Seeoffizier anzustreben. Am 1. April 1928 trat Karl Thurmman in die damalige Reichsmarine ein. Während seiner Ausbildung gehörte er zur »Crew-28«, aus der in der Folge weitere bekannte U-Boot-Offiziere hervorgegangen sind. Erwähnt seien hier unter anderem Walter Flachsenberg (1908-1994), Eitel-Friedrich Kentrat (1906-1974), Hans Meckel (1910-1995), Hans-Joachim Rahmlow (1909-1967), der als Kommandant von U 570 nach einem Angriff durch die britische Luftwaffe südlich von Island kapitulierte, Herbert Sohler (1908-1991), später als Verbandsführer der 7. U-Boot-Flottille zeitweilig der Vorgesetzte von Thurmman, sowie Hannes Weingaertner (1908-1944), ein gebürtiger Österreicher.



Abb. 2 Kapitänleutnant Werner Hartenstein galt als Gentleman unter den U-Boot-Kommandanten. Das Foto entstand nicht an einem Auslaufftag, sondern am 17. März 1942 in Lorient, nach der Rückkehr von einem längeren Einsatz in der Karibik. Bevor er 1928 gemeinsam mit Karl Thurmann Kadett der damaligen Reichsmarine wurde, studierte Hartenstein Jura und war Mitglied des Elite-Corps »Hasso Borussia«. Bei den auf dem Foto sichtbaren Narben am linken Unterkiefer handelt es sich um »Schmissee« und nicht um Kriegsverletzungen. (Foto: Archiv Herzog)

Karl Thurmann war sehr eng mit seinem Crewkameraden Werner Hartenstein (1908-1943) befreundet, der als Kommandant von U 156 an der Versenkung des britischen Truppentransporters LACONIA beteiligt war.<sup>2</sup> Hartenstein fiel als Kommandant von U 156 am 8. März 1943, als sein Boot bei einem Angriff durch Amerikaner östlich der Karibikinsel Barbados versenkt wurde. Er wird nachfolgend noch Erwähnung finden.

An der Beerdigung seines Vaters im Jahre 1929 konnte der angehende Seeoffizier Karl Thurmann nicht teilnehmen, da er sich zu diesem Zeitpunkt an Bord des Schul- und Ausbildungskreuzers EMDEN befand. Die EMDEN war vom 5. Dezember 1928 bis zum 13. Dezember 1929 auf ihrer zweiten größeren Reise unterwegs, die vom Mittelmeer aus durch den Suez-Kanal in den Pazifik führte, über Indonesien, Australien, die Westküste der Vereinigten Staaten und Mittelamerika. Von dort aus ging es über den Panamakanal zurück in den Atlantik. Damaliger Kommandant der EMDEN war Fregattenkapitän Lothar von Arnould de la Perrière, der erfolgreichste U-Boot-Kommandant der Seekriegsgeschichte.<sup>3</sup>

Die Laufbahn des Seekadetten Thurmann verlief normal: Am 1. Januar 1930 wurde er Fähnrich zur See, am 1. April 1932 Oberfähnrich, am 1. Oktober desselben Jahres Leutnant zur See und zwei Jahre später, am 1. September 1934, Oberleutnant zur See. Am 1. Juni 1937 wurde Thurmann schließlich zum Kapitänleutnant befördert. In diesen Jahren sind folgende Bordkommandos von Thurmann erwähnenswert: 1930 fuhr er auf dem Vermessungsschiff METEOR unter dem Kommandanten W. Bender; 1931 und 1933 war er erneut auf der EMDEN, unter den Kommandanten Robert Witthöft-Emden und Werner Grassmann. 1931 erhielt Thurmann ein Kommando auf dem zur damaligen Zeit modernsten Schiff der Reichsmarine, dem berühmten Panzerschiff DEUTSCHLAND, das auch international große Beachtung fand. Kommandant war zu diesem Zeitpunkt Hermann von Fischel. 1936 kehrte Karl Thurmann auf den Kreuzer KÖLN unter dem Kommando von Otto Backenköhler zurück. Die Einsätze wurden von einigen Land-

kommandos beziehungsweise speziellen Ausbildungskursen unterbrochen, unter anderem Artillerie- und Sperrfeuerlehrgängen. Diese fanden in der Marineschule in Flensburg, in Kiel, in Wilhelmshaven und in Swinemünde statt. Nachweisbar ist ferner Thurmanns Teilnahme an einer »NS-Schulung« im bayerischen Bad Tölz. Es könnte vermutet werden, dass er hier unter Umständen weltanschauliche »Nachhilfe« erhielt.

Als Kommandanten-Schüler, so genannter »Konfirmand«, nahm Karl Thurmann vom 26. Oktober bis zum 3. Dezember 1940 an der letzten Operation von U 29 im Nordatlantik unter dem Kommandanten Otto Schuhart teil. Dieser versenkte kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, am 17. September 1939, im Seegebiet vor Irland den britischen Flugzeugträger COURAGEOUS. Der zukünftige U-Boot-Kommandant Thurmann hatte somit einen guten Lehrmeister.

Am 23. Dezember 1940 konnte Kapitänleutnant Thurmann auf der Werft Blohm & Voss in Hamburg U 553 übernehmen, ein Typ-VII-C-Boot mit der Baunummer 529, auf dem er später fallen sollte.<sup>4</sup> Der erste Einsatzhafen von U 553 war Kiel. Es folgten ein Kurzaufenthalt in Bergen im April 1941 sowie Einsätze von St. Nazaire und La Pallice aus, die im Zusammenhang mit der 7. und 3. U-Boot-Flottille durchgeführt wurden. Die nachfolgende Tabelle ermöglicht einen Überblick über alle elf Operationen von U 553:

1.	13.04.1941	Kiel	Auslaufen
	17.04.1941	Bergen	Einlaufen
2.	19.04.1941	Bergen	Auslaufen, Kurs Nordatlantik
	02.05.1941	St. Nazaire	Einlaufen
3.	07.06.1941	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Nordatlantik
	19.07.1941	St. Nazaire	Einlaufen
4.	07.08.1941	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Nordatlantik, südwestlich Island und Nordkanal, Irische See
	16.09.1941	St. Nazaire	Einlaufen
5.	07.10.1941	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Nordatlantik, südöstlich Kap Farewell
	22.10.1941	St. Nazaire	Einlaufen
6.	01.01.1942	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Westatlantik und Neufundland, südlich Nova Scotia
	03.02.1942	St. Nazaire	Einlaufen (Zur gleichen Zeit ist auch U 156 unter Kapitänleutnant Werner Hartenstein in See.)
7.	24.02.1942	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Nordatlantik, Hebriden und Färöer
	01.04.1942	St. Nazaire	Einlaufen (U 156, Kommandant Hartenstein, ebenfalls in See.)
8.	19.04.1942	St. Nazaire	Auslaufen, Westatlantik, Ostküste der USA <sup>5</sup>
	24.06.1942	St. Nazaire	Einlaufen (U 156, Kommandant Hartenstein, ebenfalls in See.)
9.	19.07.1942	St. Nazaire	Auslaufen, Kurs Nordatlantik, Westatlantik, Karibik
	17.09.1942	St. Nazaire	Einlaufen, Karl Thurmann erhält am 24. August 1942 das Ritterkreuz (U 156, Kommandant Hartenstein, ebenfalls in See.)
10.	23.11.1942	La Pallice	Auslaufen, Kurs Nordatlantik, westlich Irland
	18.12.1942	La Pallice	Einlaufen
11.	16.01.1943	La Pallice	Auslaufen, Kurs mittlerer Atlantik, Treffen mit U 465 am 20. Januar
Seit	20.01.1943		verschollen

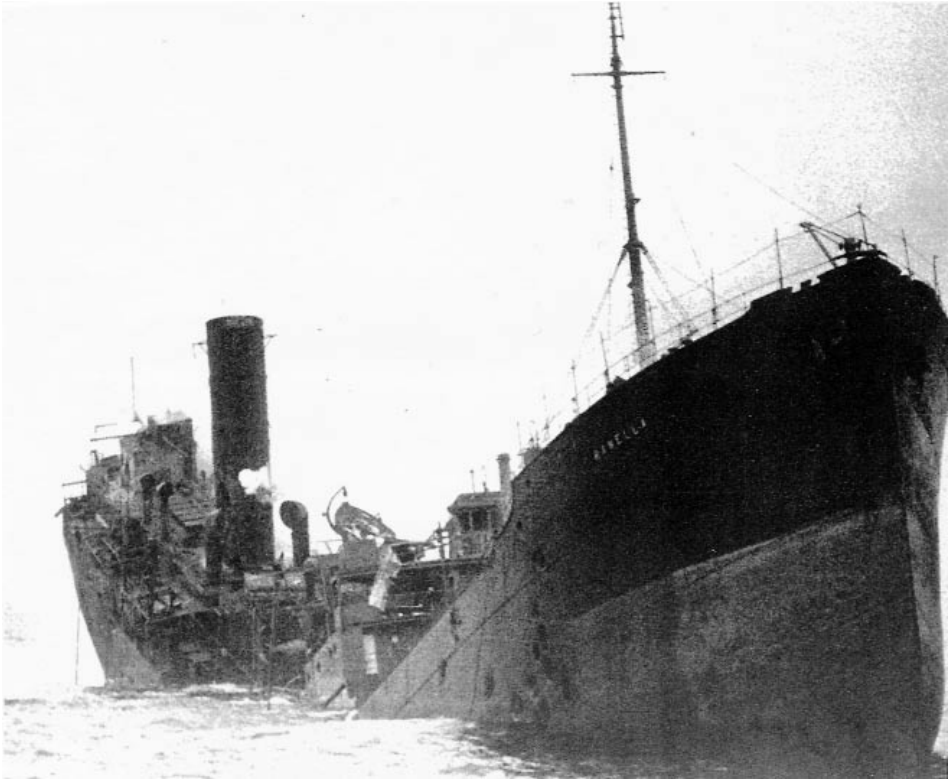


Abb. 3 Am 12. Juni 1941 griff Kapitänleutnant Thurmann im Marinequadrat BD 9813 nördlich der Azoren den norwegischen Tanker RANELLA (bereedert von Erling Hansens, Heimathafen Kristiansand) an. Der Angriff von U 553 begann um 15.05 Uhr. Um 16.35 Uhr wurden ein Torpedo-Fangschuss abgegeben und ab 17.06 Uhr ca. 100 Schuss mit 8,8-cm-Artilleriegranaten. (Foto: Lothar-Günther Buchheim/Archiv Herzog)

U 553 operierte während seines Kriegseinsatzes als so genanntes »Gruppen-U-Boot« in den U-Boot-Linien »Bosemüller«, »Draufgänger«, »Kurfürst«, »Landsknecht«, »Panzer«, »Pirat«, »Wolf« und »York«. <sup>6</sup> Karl Thurmann stand nachweisbar mit U 553 an folgenden Geleitzügen: HX 217 (mit Kurs Halifax und New York nach England), OG 64 (mit Kurs England nach Gibraltar), ON 52 und ON 115 (mit Kurs England und USA), SC 48 (mit Kurs auf Australien [Sydney] und England), TAW 13 (mit Kurs auf die Karibik [Trinidad, Aruba] und die USA). <sup>7</sup> Der Operationsraum von U 553 erstreckte sich von der Karibik bis zur Küste Nordamerikas und umfasste den gesamten Nordatlantik, bis zu den Faröern und Neufundland. Die längste Unternehmung mit diesem technisch bereits als veraltet geltenden Unterseeboot dauerte 67 Tage.

Korvettenkapitän Karl Thurmann meldete während seiner Einsätze insgesamt 18 Handelsschiffe mit zusammen 105 609 BRT als versenkt und drei Handelsschiffe mit insgesamt 16 000 Tonnen als torpediert. Von diesen Angaben konnten die Versenkung von 13 Handelsschiffen mit zusammen 64 612 BRT und die Torpedierung von zwei Handelsschiffen mit zusammen 15 273 BRT nachgewiesen werden. <sup>8</sup>

Uns liegt die seltene Aussage eines Betroffenen vor, der als Besatzungsmitglied über das Schicksal eines von U 553 versenkten Schiffes berichtet, die nachfolgend wiedergegeben werden soll. Karl Thurmann kam mit zwölf anderen Booten (U 73, U 77, U 101, U 109, U 208, U 374, U 432, U 502, U 558, U 568, U 573 und U 751) gegen den Konvoi SC 48 (Sydney – England)

zum Einsatz. Der vom Geleitzug-Kommodore Elliot geführte Verband bestand zunächst aus 52 Handelsschiffen und wurde unter anderem von den Korvetten BADDECK, GLADIOLUS, MIMOSE und WETASKIWIN sichernd begleitet. U 553 versenkte am 15. Oktober 1941 um 08.15 Uhr im Marinequadrat<sup>9</sup> AK 9222 auf 53° 36' N 29° 57' W das von Thurmann auf 6000 BRT geschätzte britische Motorschiff SILVERCEDAR, Baujahr 1924, das tatsächlich mit 4354 BRT vermessen war und von der Londoner Reederei Silver Line betrieben wurde (Unterscheidungssignal [US] GKFP). Der ehemalige Vollmatrose des Schiffes, W. Hughes, erinnerte sich im Jahre 1975 gegenüber John Costello und Terry Hughes:

*Das Rettungsboot an Steuerbord war durch die Explosion weggefliegen. Ich konnte die Schreie von zwei Burschen hören, die in ihrer Kabine auf dem Bootsdeck eingeschlossen waren, weil ihre Kabinentür klemmte – ich hatte meine mit einem Haken als Vorsichtsmaßnahme halb offen gehalten. In diesem Augenblick brach das Schiff in zwei Hälften. Ich wurde immer tiefer unter Wasser gezogen, aber schließlich kam ich an die Oberfläche, und es war wundervoll, Luft zu schnappen und zu erkennen, daß ich noch lebte. Ringsum herrschte eine von den Flammen hervorgerufene Tageshelle, und überall waren Artillerieschüsse und Explosionen zu hören. Ich erinnerte mich in diesem Augenblick an die vergangenen Jahre. Ich hatte Angst, daß ich sterben müßte und meine Mutter nicht wiedersehen würde, und obwohl ich nicht religiös eingestellt bin, betete ich zu Gott, mich zu retten. Ich schlug gegen die Schiffseite. In diesem Augenblick muß jemand in die Schiffsschraube gezogen worden sein, denn ich konnte Schreie und das Dreschen hören, als sie aus dem Wasser kamen.<sup>10</sup>*

Der Verfasser des vorliegenden Aufsatzes bemüht sich seit längerer Zeit, den wenigen Hinweisen auf Karl Thurmann nachzugehen. Ein Verwandter Thurmanns äußerte einmal: *Er [Thurmann] war in der Familie als ein sehr heiterer Mensch bekannt. Nachdem er gefallen war, hieß es, dass er eventuell durch seinen persönlichen Lebensstil umgekommen sei. Gerüchteweise fiel hierbei das Wort KZ!*

Es ist bemerkenswert, dass der Name Karl Thurmanns nur in ganz wenigen Abhandlungen und Publikationen über den U-Bootkrieg auftaucht.<sup>11</sup> Auch in den umstrittenen Memoiren des ehemaligen BdU Großadmiral Karl Dönitz sucht man den Namen Thurmann vergebens.<sup>12</sup>

Der ehemalige Marine-Propaganda-Kompanie-Mann (Mannschaftsdienstgrad) und Kunsthistoriker Dr. phil. Harald Busch (1904-1983) überlieferte uns eine bezeichnende Episode, die ein Zusammentreffen der Freunde Karl Thurmann und Werner Hartenstein schildert. Der 19 Monate ältere, in Plauen im Vogtland als Sohn eines Fabrikanten geborene Werner Hartenstein, ehemaliger Jurastudent und Mitglied einer »schlagenden Verbindung«, war zu diesem Zeitpunkt gerade mit seinem großen Typ-IX-C-Boot (U 156), das später noch in die Seekriegsgeschichte eingehen sollte, am 17. März 1942 nach Lorient/Bretagne zurückgekehrt. Fast genau drei Monate zuvor, am 19. Januar 1942, war er ausgelaufen und hatte im Westatlantik und in der Karibik, vor Aruba und Martinique operiert.

Hartenstein und Thurmann verkörperten merkwürdige Gegensätze: Wie der bekannte Kommandant des Zweiten Weltkrieges, Kapitänleutnant und Korvettenkapitän Otto Kretschmer (1912-1998), duldete Hartenstein keine »vergammelt« aussehende Besatzung bei der Rückkehr seines Bootes. Die Uniformen hatten sauber zu sein, es durften keine Bärte getragen werden, usw. Aus diesem Grunde sind Fotografien von U 156 oft sehr schwierig zu datieren. Am 1. April 1942 kehrte Karl Thurmann in seinem für ihn typischen »Räuberzivil« von einer 37-tägigen Operation im Nordatlantik in den Stützpunkt St. Nazaire zurück. Zwischen dem 1. und 19. April 1942 ereignete sich die von Harald Busch nachfolgend überlieferte Begebenheit in Paris:

*Die Rue de Liège hat ihre Geschichten. Ich denke an Karlchen Thurmann und Hartenstein, die hier zechten und den geliehenen Wagen mitsamt dem Admiral vergaßen. Beide waren von erfolgreicher Fahrt zurückgekommen und hatten dem Befehlshaber Bericht erstattet. Dieser*



Abb. 4 Kapitänleutnant Karl Thurmann im September 1942 (St. Nazaire). Rein äußerlich gab es keine Unterschiede zu seiner Besatzung. Thurmann trug wie Kapitänleutnant Heinrich Lehmann-Willenbrock, der Lothar-Günther Buchheim als Vorlage für die Figur des »Alten« in seinem Roman »Das Boot« diente, eine Lederpelzweste. (Foto: Archiv Herzog)

war sehr angetan und wollte seiner Anerkennung sichtbaren Ausdruck verleihen. »Womit kann ich Ihnen eine Freude machen?« – »Herr Admiral, wir würden uns gern einmal Paris ansehen und möchten Sie um einen Wagen bitten.« – Bei der prekären Treibstofflage in dieser Phase des Krieges war das schon etwas Außergewöhnliches.

Der Admiral gab ihnen seinen eigenen Wagen und seinen Fahrer. Das war in den Vormittagsstunden. Spätnachmittags forderte er den Wagen an, um einen Besuch beim Wehrmachtbefehlshaber Frankreich zu machen. Der Wagen war nicht da. Er rief seinen Flaggleutnant an, wo der Wagen wäre. »Herr Admiral haben doch den Wagen den beiden U-Boot-Kommandanten heute morgen zur Verfügung gestellt.« Das wäre ihm nicht unbekannt, aber er würde 4 Stunden für ausreichend halten, um Paris kennenzulernen.

Die beiden Kommandanten waren anderer Meinung. Der Admiral musste in einem alten Opel seinen Besuch machen und gab Anweisung, die Kommandanten sollten sich sofort bei ihm melden, wenn sie zurück seien.

Die halbe Nacht verging, es war gegen Morgen. Der Admiral pflegte oft bis in den frühen Tag hinein zu arbeiten. Thurmann und Hartenstein hatten das Schwergewicht ihres Kennenlernens auf Paris bei Nacht gelegt. In der Rue de Liège trafen sie andere Kommandanten und Jagdflieger vom Kanal. Es wurde ein munteres Zechgelage. Sie vergaßen Zeit und Stunde.

Gegen 4 Uhr morgens rollten sie zurück. Der Flaggleutnant machte ihnen die Hölle heiß, sie hätten sich zu melden. Der Befehlshaber sei erbost darüber, daß sie die Fahrt über Gebühr ausgedehnt hätten. Karlchen Thurmann brach zusammen ob der Schwere der Anklage. Der Flaggleutnant, der die Situation dahingehend übersah, daß wohl jetzt nicht der richtige Augenblick zur Meldung war, versuchte nun, die Angelegenheit zu bagatellisieren. Jedoch ohne Erfolg. Hartenstein straffte sich. »Wenn mein Befehlshaber mich ruft, bin ich zur Stelle!«

Mit leichter Schlagseite ging er durch die Halle, legte seinen Dolch um, setzte die Mütze zurecht und klopfte an. »Kptlt. Hartenstein meldet sich gehorsamst zur Stelle.« Es mochte nun sein, daß der Admiral zu dieser Stunde ungern gestört war, daß die etwas verlorenen Augen des Kommandanten in merkwürdigem Kontrast zu dem Ernst seiner Arbeit standen, vielleicht aber machte es ihm auch Spaß, den Mann herauszufordern. Er wies den Kommandanten in scharfem Ton zurecht, sprach vom kleinen Finger, den man gegeben hätte, und der ganzen Hand, die genommen worden wäre. Hartenstein hörte sich das alles in Haltung an und antwortete, sich

in diesem Moment seines Freundes vergangener Schulzeiten, des alten Herrn Börries Freiherr von Münchhausen, erinnernd: »Auf manche Flagge legt ich schwörend schon die Hand in diesem bitterbösen Krieg, schon manchem Admiral hab ich gedient« – sprach's, machte eine zackige Kehrtwendung und verschwand.

Der Admiral selbst gab die Geschichte wohlgelaunt und schmunzelnd am nächsten Morgen beim Frühstück zum besten. [...] <sup>13</sup>

Soweit Dr. Busch, ein Bruder des bekannten Korvettenkapitäns Fritz-Otto Busch.

Mit Teilen seiner Besatzung besuchte Karl Thurmann 1942 seine Geburtsstadt Mülheim/Ruhr. Am 24. August 1942 wurde Thurmann schließlich das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen. Diese hohe Auszeichnung erhielt er nach seinem relativ langen neunten Einsatz, vom 19. Juli 1942 bis zum 17. September 1942, in St. Nazaire aus der Hand seines ehemaligen Crewkameraden, Kapitänleutnant Herbert Sohler. Sein auf dem bereits erwähnten Foto festgehaltener, ungewollter wirkender Auftritt vor der angetretenen Ehrenformation ist ein einmaliges Charakterzeugnis dieses souveränen und unangepassten U-Boot-Kommandanten.

Bevor wir uns der achten, der Sankt-Lorenz-Strom-Operation (19. April bis 24. Juni 1942) zuwenden, sollen hier noch einige wichtige, ergänzende Hinweise zur Persönlichkeit Karl Thurmanns gestattet sein, die wir Lothar-Günther Buchheim verdanken, der Thurmann persönlich kannte und ihn als »wahnwitzigen Trumann« in seinem Weltbestseller »Das Boot« verewigte. Der Regisseur Wolfgang Petersen, der den Roman später filmisch umsetzte, vereinigte die beiden fiktiven Buchheim-Kommandanten Thomsen und Trumann in der Figur des Kommandanten Thomsen, hervorragend dargestellt vom Schauspieler Otto Sander:

[...] Trumann ist wie immer stockbetrunken. Sein igelborstiges schwarzes Haar ist mit Zigarettenasche beschneit. Drei, vier Zigarettenstummel haben sich im Haarpelz verfangen. Einer qualmt noch. Trumann kann jeden Augenblick in Flammen aufgehen. Das Ritterkreuz trägt er achtern: »Kieler Kragen – eiserner Kieler Kragen« nennt er diesen Aufputz. [...]



Abb. 5-6 Diese beiden sehr seltenen Aufnahmen wurden an Bord von U 553 nach der Ankunft in St. Nazaire im September 1942 gemacht. Sie zeigen Karl Thurmann mit einigen Besatzungsmitgliedern. Vermutlich handelt es sich um Propagandabilder. Deutlich ist das Bootswappen, eine Schildkröte, an den Mützen zu erkennen. Auf dem ersten Bild studiert Thurmann, leidenschaftlicher Pfeifenraucher, die Münchner Illustrierte Presse. Auf dem zweiten Foto erkennt man auf dem »Wintergarten« das 2-cm-Flak-Geschütz sowie das MG-34 mit dem aufmontierten Luftzielvisier (links). (Fotos: Archiv Herzog)





Abb. 7 Die literarisch-filmische Thurmman-Umsetzung nach dem Roman »Das Boot« von Lothar-Günther Buchheim in der Verfilmung von Wolfgang Petersen: Ausschnitt aus der Bar-Royale-Szene – ein gelungenes, eindringliches Kabinettstück von Otto Sander (Jahrgang 1941) in der Rolle des Kapitänleutnants Trumann/Thomsen = Thurmman. (Foto: Lothar-Günther Buchheim / Archiv Herzog)

*Trumanns Boot ist als »das Trommelfeuerboot« bekannt. Seit seiner fünften Reise blieb er von legendärem Pech verfolgt: Länger als eine Woche war er kaum mehr in See. »Auf Knie-scheiben und Brustwarzen zurückkriechen«, wie er es nennt, ist für ihn schon zur Routine geworden. Immer wurde er schon auf dem Anmarsch ins Operationsgebiet erwischt: von Fliegern gebombt, mit Wasserbomben beharkt. Es gab stets Ausfälle noch und noch, gebrochene Abgasleitungen, abgerissene Verdichter – aber keine Erfolgchance mehr für Trumann und seine Besatzung. Jeder in der Flottille wundert sich im stillen, wie er und seine Leute die dauernden Nackenschläge bei absoluter Erfolglosigkeit überhaupt noch aushalten [...]*

An anderer Stelle legt Buchheim Trumann/Thurmman die folgenden Worte in den Mund: [...] »Unser herrlicher, wertgeschätzter, abstinenter und unbewebter Führer, der in glorreicher Karriere vom Malerlehrling zum größten Schlachtenlenker aller Zeiten ... stimmts etwa nicht?«

*Trumann weidet sich in seinem Suff ein paar Sekunden lang an der eigenen Ergriffenheit, ehe er weiterdeklamiert: »Also, der große Flottensachverständige, der unübertroffene Seestrategie, dem es gefallen hat, in seinem unermesslichen Ratschluß ... wie gehts weiter?«*

*Trumann richtet einen fragenden Blick in die Runde, rülpst von tief unten hoch, und legt wieder los: »Der große Flottenführer, der diesem englischen Bettnässer, diesem zigarrequalmenden Syphilitiker ... hihhi, was hat er noch gedichtet? –, also dem Arschloch von Churchill mal gezeigt hat, wo Dingsbums den Most holt!«*

*Trumann läßt sich erschöpft in den Sessel fallen und bläst mir seinen Cognacatem mitten ins Gesicht. In der miesen Beleuchtung sieht er grün aus. »... Ritter weihen – den neuen Ritter weihen!« stottert er heraus. »Der Scheißgröfaz und der Scheißchurchill!« [...]*

*Und weiter heißt es: [...] Jetzt läuft's richtig, jetzt hat Böhler das Stichwort gegeben für das brennende, aber tabuisierte Thema: den Feind vernichten oder nur seine Schiffe? Auch die Seeleute killen oder nur die Dampfer versenken?*

»Das ist hüben wie drüben«, beharrt Saemisch. Aber da mischt sich Trumann ein. Der Agitator Trumann fühlt sich jetzt angesprochen. Ein heißes Thema, um das sich alle herumdrücken – nur der alte Trumann nicht. Jetzt wirds spannend. Gleich wird Klartext geredet werden.

»Mal bissel systematisch«, kommandiert er. »Der BdU hat befohlen: den Gegner vernichten – in ungebrochenem Kampfgeist, mit entschlossener Härte, unerbittlichem Einsatz und so weiter – der ganze Quatsch. Der BdU hat aber keinen Ton davon gesagt, daß Leute, die im Wasser treiben, angegriffen werden sollen – oder?«

So wach ist er also noch, das Leder Gesicht Trumann, um erst mal den Provokateur zu spielen. Thomsen steigt auch sofort ein: »Nee, hat er natürlich nicht. Er hat bloß un-miß-ver-ständ-lich deutlich gemacht, daß gerade Verluste von Besatzungen den Gegner besonders schwer treffen würden.« [...]

Jetzt bläst Trumann erst richtig ins Feuerchen: »Es gibt ja einen, der die Probleme auf seine Art gelöst hat und auch noch damit angibt: den Leuten kein Haar krümmen, aber die Rettungsboote zerschießen. Wenn die Wetterlage so ist, daß die Piepels im Bach bestimmt bald draufgehen, um so besser – dann ist ja die Sache geregelt! Die Konventionen sind beachtet ... stimmt doch? Und der BdU kann sich verstanden fühlen!« [...]

Trumann schaltet sich wieder ein: »Ich will mal sagen, wie die Sache in Wirklichkeit aussieht ...«

»Ja?«

»Wenn man nen Kerl treiben sieht, stellt man sich vor, das könnte man selber sein. So isse doch. Mit nem ganzen Dampfer kann sich aber keiner identifizieren. Der greift nicht ans Gemüt. Aber der einzelne Mann – der schon! Und gleich sieht die Sache anders aus. Da wirds ungemütlich. Und weil ungemütlich nicht schön ist, wird eben ein Ethos zurechtgebastelt – und huschhusch is alles wieder in Butter!«<sup>14</sup>

Soweit Lothar-Günther Buchheim.



Abb. 8 Adolf Hitler verleiht am 18. Oktober 1939 in der Berliner Reichskanzlei an Kapitänleutnant Günther Prien, Kommandant von U 47, das erste Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. (Foto: Archiv Herzog)

Beschäftigen wir uns nunmehr mit der achten Unternehmung von U 553. Thurmang drang – das muss an dieser Stelle ausdrücklich betont werden – auf eigene Faust (!) zur Erkundung in den Sankt-Lorenz-Golf ein, leichtsinnigerweise sogar zum Teil aufgetaucht mitten im Strom. Dass der Kommandant die deutsche Admiralitätskarte D-446 (Sankt-Lorenz-Golf) an Bord hatte oder gar das britische Seehandbuch Nr. 2067, darf an dieser Stelle bezweifelt werden. Der bekannte amerikanische U-Boot-Historiker Clay Blair verglich diese tollkühne U 553-Aktion mit Priens Eindringen in Scapa Flow.<sup>15</sup>

Am 3. Mai stand Thurmang südlich der Newfoundland Banks in den Marinequadranten BC

und BB und bewegte sich in einigen etwas näher bezeichneten Seegebieten, die hier nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge aufgezählt werden sollen: Burin Peninsula/Newfoundland – Cabot Strait (BB 51/BB 55), Cape North und Cape Ray/Newfoundland (BB 51), Cap Chat – Cap de la Madeleine – Cape des Rosiers/Halbinsel Gaspé (BB 18), Gaspé-Passage – Cape Race, 46° 30' N 53° 00' W, SO Newfoundland (BB 66), Cape Ray/Cabot-Street (BB 51), Flint Island – Cape Percé – Gut of Canso (BB 81), Cape Canso, 45° 18' N 61° 00' W, nördlich und südlich der Newfoundland Banks – Orphan Bank – Pointe à la Frégate – Rocher aux Oiseaux/Bird Rocks – Sable Island, SW Florida/USA, 43° 30' N 65° 40' W, Scatarie Island/Cape Breton – St. Paul Island/NO Cape North (BB 54), South Point auf der Insel Anticosti, Heath Point (BB 14 und BB 19) und Southwest Point (somit navigatorisch recht anspruchsvolle Gebiete).

U 553 stand am 12. Mai 1942 südwestlich der Insel Anticosti im Mündungsgebiet des Sankt-Lorenz-Stromes im Marinequadrat BB 1458, zehn Seemeilen nördlich vom Pointe à la Frégate/Rivière-la-Madeleine. Um 05.52 Uhr erfolgte der Angriff auf einen Dampfer von etwa 5000 BRT mit einem Überwasser-Torpedoschuss. Die genaue Position war 49° 19' N 64° 51' W. Es handelte sich um den britischen Dampfer NICOYA der Reederei Elders & Fyffes Ltd. mit Sitz in London und Liverpool. Die 1929 gebaute NICOYA hatte tatsächlich 5364 BRT. Ihr Unterscheidungssignal lautete GSVY. Der Dampfer hatte kurz zuvor Montreal verlassen und war auf dem Weg nach England. Nach einem Fangschuss um 06.11 Uhr sank die NICOYA schließlich. 60 Überlebende landeten in Cloridorme/L'Anse à Valteau.

Noch am selben Morgen, um 08.28 Uhr, griff Thurmann im Marinequadrat BB 1476, westlich von Anticosti, auf der Position 49° 32' N 65° 19' W einen weiteren Dampfer an. U 553 war rein zufällig auf die LETO gestoßen, ein niederländisches Schiff von 4712 BRT, ebenfalls Baujahr 1929. Die LETO stand im Besitz der Reederei Zeevaart/Hudig & Veder aus Rotterdam und war unter der Führung von Kapitän E.H. van der Veen gleichfalls von Montreal aus in Richtung England unterwegs. U 553 feuerte auf 1200 m Entfernung einen Torpedo ab, der den Dampfer mittschiffs traf. Die LETO, Unterscheidungssignal PFOM, ging ca. 17 Seemeilen nördlich von Kap Magdalena unter. Es waren zwölf Tote zu beklagen. 41 Überlebende erreichten Pointe au Père.

U 553 funkte am 14. Mai, rund zwölf Seemeilen nördlich von Rivière à Claude, einen FT-Bericht mit Einzelheiten über die Lage: *Sehr, sehr aufmerksame Luftüberwachung [...]*, sowie am 16. Mai einen zusätzlichen Ergänzungs-F.T. Die Abwehr hatte das U-Boot entdeckt, aus der Luft angegriffen und schwer beschädigt. Der BdU Dönitz beglückwünschte den Kommandanten. Selbstverständlich meldete der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht (OKW) vom 22. Mai 1942 diese Ereignisse folgendermaßen: [...] *Ein weiteres Unterseeboot drang durch den St.-Lorenz-Golf in den St.-Lorenz-Strom ein und versenkte dort trotz Überwachung durch zahlreiche See- und Luftstreitkräfte drei Schiffe mit 14 000 BRT. [...] Bei den Erfolgen deutscher Unterseeboote in amerikanischen Gewässern haben sich die Boote unter Führung der Kapitäneleutnante Thurmann, Würdemann [U 506] und Folkers [U 125] besonders ausgezeichnet. [...]*

Die NS-Propaganda stellte die Thurmann-Unternehmung geradezu überschwänglich als besondere Ruhmestat heraus. Über die Aktivitäten des Kommandanten auf der achten Operation von U 553 im Mai 1942 berichtete außerdem fast die gesamte kanadische Presse im Mai und Juni des Jahres, unter anderem die Zeitungen Halifax Herald, Le Devoir, Montreal Daily Star, Ottawa Evening Star und Vancouver Star. Ferner fanden die Bewegungen des deutschen Unterseebootes in den amtlichen kanadischen Akten ihren Niederschlag.<sup>16</sup>

Bereits auf dem Rückmarsch konnte U 553 noch einen weiteren Erfolg verbuchen: Am 2. Juni 1942, um 07.18 Uhr, stieß Thurmann ca. 440 km südlich von Cape Sable, südöstlich von New York, im Marinequadrat CB 1895 erneut auf einen Einzelfahrer. Hierbei handelte es sich um das britische Motorschiff MATTAWIN, Baujahr 1923, 6919 BRT, Unterscheidungssignal GBDF, der Reederei Elder Dempster in Liverpool. Nach der Versenkung wurden auf U 553 allmählich Treibstoff und Lebensmittel äußerst knapp. Darüber hinaus wurde U 553 durch den Angriff

Abb. 9 Blick auf das Vorschiff – eine sehr eindrucksvolle Aufnahme von U 553 aus dem Jahre 1942. Das Rohr der 8,8-cm-Bordkanone und der Turm sind noch eben sichtbar. Links im Vordergrund ist ein Wach-Offizier (WO) zu sehen. Unmittelbar hinter dem Kreiselkompass (vorne) erkennen wir den Obersteuermann, rechts ist die »Ausguck-Brücke« mit Glas zu sehen, daneben die Öffnung für den Funkpeilrahmen, ganz rechts im Bild (mit Bordmütze) der Kommandant, Kapitänleutnant Thurmann, in der für ihn charakteristischen Lederweste. Sein linker Arm liegt auf der U-Boot-Ziel-Optik (UZO), in diesem Fall ohne das aufgesetzte Nachtglas zur Schiffspeilungsmessung. Die hier ermittelten Werte wurden automatisch an den Torpedo-Vorhalte-rechner übertragen. (Foto: Archiv Herzog)



einer »Catalina«<sup>17</sup> an den Dieselmotoren beschädigt. Kommandant Thurmann, der ab dem 5. Mai durch den BdU Dönitz für den Golf von Maine (BA 95 bis BA 99) einschließlich des Gebiets nordwestlich von Sable Island (BB 84 bis BB 89) »freie Jagd« erhalten hatte, konnte dennoch zufrieden sein.

Zur BdU-Bewertung dieser bemerkenswerten achten Operation entnehmen wir dem Kriegstagebuch von U 553: *Gut und zäh durchgeführte Unternehmung. Der Entschluß des Kommandanten, in den St.-Lawrence-Strom einzudringen, wird hervorgehoben. Er ist mit dem Erfolg von 3 Schiffen belohnt worden.*<sup>18</sup>

Während der nachfolgenden neunten Unternehmung wurde Thurmann per Funktelegramm davon unterrichtet, dass ihm am 24. August 1942 das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen worden war. Die überlieferten Fotos, die anlässlich der persönlichen Überreichung dieser Auszeichnung durch den Chef der 7. U-Flottille, Sohler, am 17. September in St. Nazaire, un-

mittelbar nach dem Festmachen von U 553 aufgenommen wurden, erzählen in ihrer Eindringlichkeit mehr über Thurmans Persönlichkeit als interne marineamtliche Führungsbeurteilungen. Mit dieser Auszeichnung wurde Thurmann in der breiten Öffentlichkeit für kurze Zeit bekannt. So erschienen Hinweise in der Marine-Rundschau, in der National-Zeitung, im Völkischen Beobachter und in der Berliner Illustrierten Zeitung.<sup>19</sup> In den »MOH-Nachrichten aus Luv und Lee«, Ausgabe Nr. 9 vom 15. September 1942, erschien ein Bericht, in dem auch Thurmans bisherige Erfolge aufgelistet waren.<sup>20</sup>

Im Zusammenhang mit der sehr schlechten Bildüberlieferung muss noch nachgetragen werden, dass der Marine-PK-Mann Krämer in St. Nazaire nach der Rückkehr von U 553 von dessen sechster Unternehmung am 3. Februar 1942 eine kleine Fotoserie für die Nachwelt festhalten konnte.

Am 30. November bzw. 1. Dezember 1942 wechselte U 553 von der bisherigen 7. U-Flottille in St. Nazaire zur 3. U-Flottille, die ihren Standort in La Pallice hatte und seit Juni 1942 unter dem Kommando von Korvettenkapitäns Richard Zapp (1904-1994) stand, der als problematisch galt.<sup>21</sup>

Zur letzten Unternehmung verließ Thurmann mit seinem Boot am 16. Januar 1943 La Pallice mit dem Operationsziel Mittelatlantik. Am gleichen Tage lief auch sein Freund Werner Hartenstein aus Lorient zu seiner letzten Fahrt aus. Beide führten die von ihnen auch in Dienst gestellten Unterseeboote bis zu ihrem Ende.

Im Marinequadrat BE 6113 fand am 20. Januar 1943 etwa auf 48° N 15° W gegen 19.00 Uhr noch ein zuvor geplantes Treffen mit U 465 unter Kapitänleutnant Heinz Wolf statt, bei dem ein nautisches Seehandbuch an U 465 übergeben wurde.

Eine letzte Meldung von U 553 erfolgte am Tage zuvor, um 09.40 Uhr vormittags, in der es hieß, dass das Sehrohr an mehreren Stellen unklar sei und sich das Boot daher in das Marinequadrat BE 10 begeben würde, um das Sehrohr zu reparieren. Ab dem 28. Januar 1943 galt das U-Boot offiziell als vermisst, mitsamt seiner 47 Köpfe zählenden Besatzung.

Werner Hartenstein überlebte seinen Freund um 48 Tage. Östlich von Barbados wurde U 156 am 8. März 1943 versenkt. Es gab keine Überlebenden. Noch im Todesjahr der beiden Kommandanten, ab Juni 1943, stellte der Marine-PK-Mann Buchheim anlässlich der so genannten »Großen Deutschen Kunstausstellung«, die im Haus der Kunst in München von 1938 bis 1944 jährlich veranstaltet wurde, unter der laufenden Nummer 96 im Saal Nr. 29 eine Pastellzeichnung mit dem Titel: »Ritterkreuzträger Kapitänleutnant Thurmann« aus.

Abschließend sei hier noch angemerkt, dass in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) am 18. März 2003 ein kurzer Artikel erschien mit dem Hinweis auf einen Findling in einem Waldstück in der Nähe des norwegischen Hafens Narvik, der die Inschrift »Karl-Thurmann-Platz« trug. Da U 553 sich auf dem von Kiel angetretenen Verlegungsmarsch nach Frankreich im April 1941, soweit bekannt ist, nur wenige Stunden in Bergen aufhielt, um Ausrüstung zu ergänzen, wird über diese Inschrift immer noch gerätselt.

## Anhang: Ergebnisse der Feindfahrten von U 553

Datum	Uhrzeit	Quadrat/Position	Geleitzug	Angriff	Fahrzeug	BRT	Baujahr	US	Heimathafen
12.06.41	0115	BD 9389 Nordatlantik		Torpedo (versenkt)	brit. D. SUSAN MAERSK	2355	1923	GMXN	Belfast/ Aalborg
12.06.41	1505-1706	BD 9814 43° 39' N 28° ..' W	OG 64	Torp./Art. (versenkt)	norw. DT. RANELLA	5590	1912	IDQV	Arendal
15.10.41	0815	AK 9222 53° 36' N 29° 57' W	SC 48	Torpedo (versenkt)	brit. M. SILVERCEDAR	4354	1924	GKFP	London
15.10.41	0823	AK 9222 53° 34' N 30° 10' W	SC 48	Torpedo (versenkt)	norw. D. ILA	1583	1939	IKEH	Oslo
17.10.41	0007	AL 1922 56° 10' N 24° 30' W	SC 48	Torpedo (versenkt)	panam. D. BOLD VENTURE	3222	1920	?	Panama
15.01.42	2317	BC 8524 44° 50' N 46° 50' W	ON 52	Torpedo (torped.)	brit. MT. DIALA	8106	1938	GJGX	London
22.01.42	2243	CB 3141 42° 30' N 59° 54' W		Torpedo (versenkt)	norw. MT. INNERÖY	8260	1936	IJHS	Oslo
12.05.42	0552/0611	BB 1458 49° 19' N 64° 51' W		Torpedo (versenkt)	brit. D. NICOYA	5364	1929	GSVY	Glasgow
12.05.42	0828	BB 1476 49° 32' N 65° 19' W		Torpedo (versenkt)	nied. D. LETO	4712	1929	PFOM	Rotterdam
02.06.42	0718/0730	CB 1895 40° 14' N 66° 01' W		Torpedo (versenkt)	brit. M. MATTAWIN	6919	1923	GBDF	Liverpool
03.08.42	0401	BC 5771 45° 52' N 47° 13' W	ON 115	Torpedo (torped.)	belg. D. BELGIAN SOLDIER	7167	1941	?	Antwerpen
18.08.42	0559	DN 7472 19° 41' N 76° 50' W	TAW 13	Torpedo (beschäd.)*	brit. M. EMPIRE BEDE	6959	1942	?	Glasgow
18.08.42	0913	DM 9691 19° 41' N 76° 50' W	TAW 13	Torpedo (versenkt)	schwed. M. BLANKAHOLM**	2845	1930	SHVN	Göteborg
18.08.42	0913	DM 9691 19° 41' N 76° 50' W	TAW 13	Torpedo (versenkt)	amerik. D. JOHN HANCOCK	7176	1941	?	Portland
09.12.42	0910	AK 3510 59° 02' N 30° 45' W	HX 217	Torpedo (versenkt)	brit. M. CHARLES L.D.	5273	1933	VRVQ	Liverpool

HX = Konvoi Halifax/New York – UK

OG = Konvoi UK – Gibraltar

ON = Konvoi UK – USA

SC = Konvoi Sydney – UK

TAW = Konvoi Trinidad – Aruba – Key West (USA)

US = Schiffsunterscheidungssignal

\* Später von Korvette PIMPERNEL versenkt.

\*\* Vgl. ergänzend Terje Fredh: Utanföör spärren. Del 1: Atlantkonvojerna. Lysekiel 1981, S. 74.

Erfolge:

13 Handelsschiffe mit zusammen

64 612 BRT versenkt.

2 Einheiten mit zusammen

15 273 BRT beschädigt (Torpedierungen).

Versenkungen aus Geleitzügen (Konvois):

8 Einheiten mit zusammen 37 002 BRT.

Versenkungen von Einzelfahrern:

5 Einheiten mit zusammen 27 610 BRT.

U 553 führte insgesamt 11 Operationen/Unternehmungen durch. Frontseetage hierbei: 351 (volle Tageszählung).

OWG (Operationswirkungsgrad) versenkte Tagestonnage: 184,08 BRT.

OWG Versenkungen plus Beschädigungen = 79 885 BRT: 227,59 BRT.

## Anmerkungen:

- 1 Hierzu u.a. Bodo Herzog: Ritterkreuz und U-Boot-Waffe. Bemerkungen zur Verleihungspraxis. In: DSA 10, 1987, S. 245–260.
- 2 Werner Hartenstein ging mit seinem U 156 in die Geschichte des U-Boot-Krieges ein: Am 12. September 1942 versenkte er den 19 695 BRT großen britischen Truppentransporter LACONIA vor der westafrikanischen Küste. Als Hartenstein feststellen musste, dass sich auf dem Schiff neben 268 Soldaten auch 80 Zivilisten, darunter Frauen und Kinder, sowie 1800 italienische Kriegsgefangene unter Bewachung von 160 polnischen Soldaten befanden, leitete er umgehend eine Rettungsaktion ein. An dieser beteiligten sich unter anderem zwei weitere deutsche und ein italienisches U-Boot sowie französische Kriegsschiffe der Vichy-Regierung. Obwohl der Rettungskonvoi deutlich als solcher gekennzeichnet war, wurde er am 16. September von einem amerikanischen Kampfbomber beschossen, so dass die Aktion abgebrochen werden musste. Als Folge davon erließ Admiral Dönitz als Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine den so genannten »Laconia-Befehl«, der für die Zukunft jegliche Hilfeleistung auf See untersagte. – Vgl. dazu unter anderem: IMT-Bände (Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof Nürnberg, 14. November 1945 - 1. Oktober 1946. Nürnberg 1949) I, V, XIII, XVIII, XIX, XXII – Dönitz-12, 18 bis 22 – D-446 und D-630; Stern Nr. 34, 25.8.1963; Sunday Express, 4.8.1963; Kristall Nrn. 15-16 und 21, 1956; Bodo Herzog und Günter Schomaekers: Ritter der Tiefe – Graue Wölfe. Die erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten der Welt des Ersten und Zweiten Weltkrieges. München 1965, S. 375-391 mit Quellen.
- 3 Lothar von Arnauld de la Perière (1886-1941) war 1903 in die Marine eingetreten, diente im Ersten Weltkrieg auf U-Booten und kam 1941, im Rang eines Vizeadmirals stehend, bei einem Flugzeugabsturz ums Leben. Die Familie Thurmann scheint dem Marineoffizier auch persönlich verbunden gewesen zu sein. So finden sich in der Todesanzeige neben dem Namen der Witwe auch die Namen Karl Thurmann, Seekadett Kreuzer EMDEN, Postamtman Karl Thurmann, Professor Studienrat Paul Thurmann sowie Anna Thurmann.
- 4 Zur Dienstzeit (Kriegstagebuch = KTB) vgl. PG-Nr. 30.590 in der US National Archives and Records Administration in Washington.
- 5 Sankt-Lorenz-Strom/-Golf – ?: Deutsche Wochenschau Nr. 620/31 – Zensur: 22.7.1942; SD-Band 11; Heinz Bobe-rach (Hrsg.): Meldungen aus dem Reich. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes der SS 1938-1945. Hersching 1984 (S. 4021: Nr. 404/30.7.1942); OKW (Oberkommando der Wehrmacht), Bericht: 22.5.1942.
- 6 Im Zusammenhang mit allen erwähnten Unternehmungen sind nachfolgend wichtig: Jürgen Rohwer und Gerhard Hümmlchen: Chronology of the War at Sea 1939-1945. London 2005, sowie Kenneth Wynn: U-Boat Operations of the Second World War. Vol. 2: Career Histories, U 511-UIT 25. London 1998, S. 30f.
- 7 Die Briten versahen ihre Geleitzüge mit Abkürzungen und Nummern. Die Abkürzungen gingen dabei von den Start- und Zielpunkten der jeweiligen Geleitzüge aus, z.B.: OG: England – Gibraltar, HX: Halifax – England, ON: England – Halifax.
- 8 Zur Überprüfung dieser Angaben ist das zuverlässige Standardwerk von Jürgen Rohwer: Axis Submarine Successes of World War Two. German, Italian, and Submarine Successes, 1939-1945. London, Annapolis 1999 notwendig. Mit einem gewissen Vorbehalt sind indes die Ausführungen von Rainer Busch und Hans-Joachim Röhl: Der U-Boot-Krieg 1939-1945. Bd. 3: Deutsche U-Boot-Erfolge von September 1939 bis Mai 1945. Hamburg 2001 zu betrachten. Vgl. dazu die Kritik des Verfassers in: Das Historisch-Politische Buch, Nr. 2, 2002, S. 207. – Die jeweiligen Bewertungen der einzelnen Operationen durch den BdU (Befehlshaber der Unterseeboote) können dem Kriegstagebuch von U 553 entnommen werden. Neben den bereits erwähnten Konvoi-Kontakten kam Thurmann noch bei einigen weiteren Geleitzügen zum Einsatz: OB 336, SL 84, OG 14 und OG 73, ON 24, ONS 23 und TC 14.
- 9 Marinequadrat/Marinequadratkarten: Hier wurden die Angriffspositionen des U-Boots festgehalten. Diese gingen als (geheime) verschlüsselte Funkmeldungen (FT) an die U-Bootleitstellen.
- 10 Zitat aus: John Costello und Terry Hughes: Atlantikschlacht. Der Krieg zur See 1939-1945. Bergisch-Gladbach 1978.
- 11 Auswahl dazu: Clay Blair, Lothar-Günther Buchheim, Harald Busch, Wolfgang Frank, Michael L. Hadley, Bodo Herzog und Gaylod T. M. Kelshall.
- 12 Karl Dönitz (1891-1980): 1910 Eintritt in die Marine, seit 1939 Befehlshaber der Unterseeboote (BdU), ab 1943 Großadmiral und Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg. Als Kriegsverbrecher in Nürnberg zu zehn Jahren Haft verurteilt. Veröffentlichte nach seiner Entlassung Memoiren.
- 13 Zitiert nach: Harald Busch: So war der U-Boot-Krieg. Bielefeld 1952, S. 361f.
- 14 Lothar-Günther Buchheim: Das Boot. 5. Piper-Taschenbuchausgabe München 2003, S. 15, 21, 24f.
- 15 Kapitänleutnant Günther Prien versenkte mit seinem Boot U 47 am 13./14. Oktober 1939 im Flottenstützpunkt Scapa Flow auf den Orkney-Inseln das britische Schlachtschiff ROYAL OAK. Da der britische Flottenstützpunkt als navigatorisch anspruchsvoll galt, wurde Priens Einsatz als taktische Meisterleistung gefeiert, für die er am 18. Oktober 1939 von Adolf Hitler persönlich mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde.
- 16 Aktenbestand im jetzigen Directorate of History/Department of National Defence in Ottawa (1650-239/16 B: Band 1 – NS 1000-5-13: Band 11 [...] Commanding Officer Atlantic Coast).
- 17 Amerikanische Bezeichnung für ein Wasserflugzeug der amerikanischen und kanadischen Marine, das vor allem während des Zweiten Weltkrieges als Aufklärer und als Bomber eingesetzt wurde.
- 18 Vgl. hierzu ergänzend (u.a.) die NS-Tageszeitung Völkischer Beobachter Nrn. 144-145, 24.-25.5.1942). – Im Gebiet des St. Lawrence-Stromes operierten 1942 ferner: U 43, U 132, U 165, U 213, U 517 und U 518; 1944: U 541, U 802, U 1221 und U 1223 sowie 1945 noch U 1231.

- 19 Marine-Rundschau Nr. 10, 1942, und Nrn. 1-2, 1944; National-Zeitung Nr. 231, 25.8.1942; Völkischer Beobachter Nrn. 238-239, 26.-27.8.1942; Berliner Illustrierte Zeitung Nr. 41, 15.10.1942.  
 20 MOH = Marine-Offizier-Hilfe. Die Vereinigung wurde 1918 gegründet.  
 21 Exfreikorpskämpfer. Charakterisierung bei Buchheim (wie Anm. 14).

#### Danksagung:

Für ergänzende hilfreiche Hinweise habe ich zu danken: Pfarrer Wolf-Dieter Balling, Prof. Dr. h.c. Lothar-Günther Buchheim, Lillian Crott Berthung, Großadmiral a.D. Karl Dönitz, Fregattenkapitän d.R. Jürgen Eckhard, Peter Elsner (Stadtarchiv Wuppertal), Flottillen-Admiral a.D. Dr. Walter Flachsenberg, Johannes Fricke (Stadtarchiv Mülheim-Ruhr), Korvettenkapitän a.D. Eitel-Friedrich Kentrat, Flottillen-Admiral a.D. Otto Kretschmer, Fregattenkapitän a.D./Kapitän Heinrich Lehmann-Willenbrock, Kapitän zur See a.D. Hans Meckel, Botschafter a.D. Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg, Dr. phil. Eugen Mündler (ehem. »Das Reich«), Fregattenkapitän Paul Schmalenbach, Kapitän zur See Otto Schuhart, Korvettenkapitän a.D. Dr. jur. Herbert Sohler und Prof. Dr. Horst A. Wessel.  
 Für die Durchsicht des Manuskriptes schulde ich der Schifffahrtshistorikerin Dr. Christine Keitsch Dank.

## Corvette Captain Karl Thurmann: A Scarcely-Known Elitist Stumbling-Block in the History of Nazi Submarine Warfare

### Summary

Corvette captain Karl Thurmann (4th September 1909 – 28th January 1943) is one of the less well-known submarine commanders of World War II. His name does not often appear in scientific and popular treatises about submarine warfare. It was existing photographs that prompted the author to investigate further. Here not only Thurmann's career but also his missions as the commander of U 553, a submarine of the type VII C, are investigated. Herzog also emphasizes the personal relationship between Thurmann and his friend Werner Hartenstein, who was likewise a submarine commander and famed for the so-called »LACONIA Affair.« Herzog focuses, however, on the characterization of Karl Thurmann and the verdict imposed on him by the author Lothar-Günther Buchheim, who got to know Thurmann during his career as a war correspondent, in the form of the fictitious Lieutenant Commander Trumann in his novel »Das Boot,« portraying him as a self-opinionated, unconventional individual. The article is a careful attempt to portray the real Thurmann – who is assumed to have died in the Atlantic on 28th January 1943 along with his entire crew of the U-553 – in what amounts to a balancing act between fact and fiction.

## Le capitaine de corvette Karl Thurmann. Un anti-conformiste à peine connu dans l'histoire des sous-marins sous la croix gammée

### Résumé

Le capitaine de corvette Karl Thurmann (4 septembre 1909 – 28 janvier 1943) fait partie des commandants de sous-marins peu connus de la Seconde Guerre mondiale. Son nom apparaît rarement dans les écrits sur la guerre sous-marine, qu'ils soient scientifiques ou de vulgarisation scientifique. Du matériel photographique qui a été préservé a poussé l'auteur de l'article à



retracer sa vie et sa carrière. Seront présentées non seulement la carrière de Thurmann et ses interventions en tant que commandant d'un U553, un navire de type VII C, mais bien plus encore, la relation amicale liant Thurmann à Werner Hartenstein, également commandant de sous-marin et devenu célèbre grâce à l'affaire dite «LACONIA». Cependant, c'est autour du jugement porté sur Karl Thurmann, porteur de la Croix de chevalier de la Croix de fer, et de la description qu'en a fait l'auteur Lothar-Günther Buchheim, que s'établit la recherche. Ce dernier eut l'occasion de le connaître personnellement au cours de sa mission en tant que correspondant de guerre (*PK-Mann*, envoyé de la Compagnie de Propagande) et le décrit, sous les traits du lieutenant capitaine Trumann dans son roman «*Das Boot*» (*Le Bateau*), comme étant non-conformiste. Entre fiction et faits, l'article se veut être une tentative afin de retracer précautionneusement la personnalité réelle de Thurmann, qui tomba dans l'Atlantique le 28 janvier 1943 à bord du U 553 avec l'équipage au complet.