

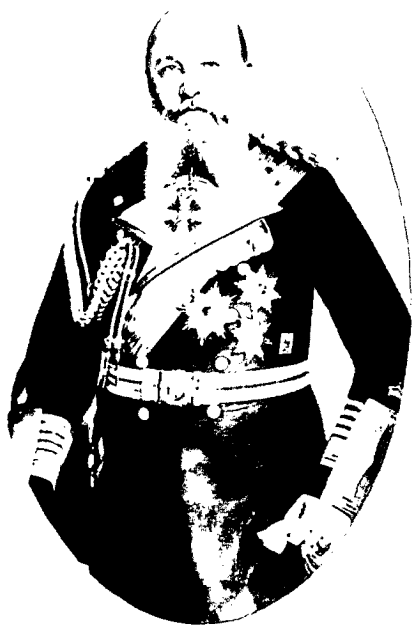
### Wahn der Wunderwaffe

Das Medienspektakel um Buchheims „Boot“ hat gezeigt, daß keine Waffe die Deutschen so fasziniert wie der „Knüppel des armen Mannes“: das U-Boot.

Der Bann ist gebrochen, eine Ära spät-patriotischer Schönfärberei zu Ende: 20 Millionen bundesdeutsche TV-Bürger haben eine Vorstellung davon bekommen, wie das Inferno wirklich aussah, das die Historiker und die Memoirenschreiber den deutschen U-Boot-Krieg nennen.

Seit Wolfgang Petersens Dreiteiler „Das Boot“ im Fernsehen lief, ist das Kriegsbild zweier Generationen um eine Spur realistischer geworden. Das wird noch lange nachwirken: der Horror des Seekrieges, das Überleben und Sterben auf dieser „Irrsinn-Odyssee von U-96“ (so „Boot“-Autor Lothar-Günther Buchheim) – die Bilder erschüttern.

Reichen sie wirklich? Selbst diesem Antikriegsfilm haftet noch etwas von jener Faszination an, die die Deutschen und ihre Führer gleich zweimal in einem



Weltkrieg-I-Admiral Tirpitz  
„Das U-Boot wird ewig blind bleiben“

Jahrhundert in die mörderischen Weiten der Ozeane lockte, zu einem kriegerischen Wahnsinnstrip, den vermutlich die Psychiater besser erklären können als die Militärhistoriker.

Das Meer und die deutschen U-Boote – das war die Illusion vom „sauberen“ Krieg, der keine Spuren der Vernichtung hinterläßt und nichts von Auschwitz, nichts vom Elend des Naziregimes weiß. Das war der Glaube an eine Wunderwaffe, an den unsichtbaren Knüppel des

armen Mannes, mit dem sich die Macht der Reichen und Arrivierten, sprich: der Superflotten und Imperien, buchstäblich unterlaufen ließ.

Makaber, wie da ein ganzes Volk inbrünstig glaubte, mit ein paar hundert U-Booten und einigen tausend Seeleuten das britische Weltreich „auf die Knie zwingen“ zu können. Ja, mehr noch: Sieg oder Untergang der deutschen Großmacht hing jäh von ihren U-Booten ab, und auch das wiederum zweimal: 1917/18 und 1941/43.

Die Ironie daran aber war, daß dies so ursprünglich gar nicht auf dem Plan der Seestrategen gestanden hatte. In der deutschen Marine mochte sie anfangs kaum einer, diese häßlichen, unzuverlässigen Tauchboote, schon wegen ihrer Kampfweise ziemlich anrühlich und immer hart am Rande des Völkerrechts.

Die Admirale des Kaisers und des Führers waren sich darin zunächst einig: Mit den U-Booten ließ sich nicht sonderlich Staat machen. Allenfalls im Küstenschutz wollten sie die grauen Mäuse dulden.

Für den Großadmiral Alfred von Tirpitz, den Schöpfer der kaiserlichen Großkampfflotte, waren das überhaupt keine richtigen Kriegsschiffe: viel zu klein, von fragwürdiger Tauchqualität, mit zu geringer Bewaffnung, wegen ihres niedrigen Turms nicht einmal als Aufklärungsschiffe zu verwenden. Das seien alles „Spielereien“, fand Tirpitz und ließ 1901 im „Nauticus“ schreiben, das „mit Blindheit geschlagene Unterwasserboot“ werde „ewig blind bleiben“.

Tirpitz hätte seinen Widerstand gegen den Bau von U-Booten fortgesetzt, wäre nicht das Ausland dazu übergegangen, Tauchboote in großer Zahl zu bauen. Vor allem Frankreichs Marine huldigte einer neuen Doktrin, deren Vertreter meinten, die Zukunft gehöre nicht den Großkampfschiffen, sondern kleinen,



U-Boot-Mannschaft im Fernsehfilm „Das

massenhaft produzierten und mit Torpedos bewaffneten Tauchbooten, die jedes größere Kriegsschiff versenken könnten.

Da wurde bald so hektisch gerüstet, daß auf den deutschen Werften mehr ausländische als heimische U-Boote entstanden. So mußte Tirpitz doch einlenken: 1904 wurde das erste deutsche U-Boot, U-1, in Kiel auf Stapel gelegt, in den nächsten sechs Jahren folgten 17 weitere Petroleumboote, mit U-19 entstand das erste Dieselboot.

Als der Erste Weltkrieg ausbrach, verfügte die Kaiserliche Marine immerhin über 29 U-Boote, deren Kommandanten und Mannschaften gierig zum Einsatz drängten. Doch Tirpitz hatte noch immer nicht verstanden. Er setzte die Fahrzeuge nur als bessere Torpedoboote im Flottenverband ein – mit fatalen Folgen: Beim ersten Gefecht mit britischen



Deutsches U-Boot 1916: Am Rande des Völkerrechts



**„Boot“:** Ein Fall für die Psychiater

Kriegsschiffen wurden zwei U-Boote vom Gegner gerammt und sanken sofort.

Jetzt mochten sich die U-Boot-Führer nicht länger von dem Zögerer Tirpitz zügeln lassen und schossen ihre Torpedos auf eigene Faust ab. Ohne Rückfrage beim Admiralstab torpedierte der Kapitänleutnant Feldkirchner am 20. Oktober 1914 mit seinem U-17 den britischen Dampfer „Glitra“, das erste Handelsschiff des Gegners, das einem deutschen U-Boot zum Opfer fiel.

Schon einen Monat vorher hatte U-9 unter dem „Kaleu“ Otto Weddigen demonstriert, was die U-Boote des Kaisers konnten: Innerhalb von 75 Minuten versenkte es drei britische Panzerkreuzer vor der holländischen Küste, was seinen Kommandanten gleichsam über Nacht zum populärsten Kriegshelden Deutschlands machte.

Solche Erfolge befreiten den deutschen U-Boot-Krieg von mancher Beschränkung. Vom Februar 1915 an führten die U-Boote rücksichtslosen Handelskrieg gegen England, um die Insel von allen Seeverbindungen abzuschneiden, und immer größer, immer zahlreicher wurden die deutschen Stahlhaie.

Tirpitz setzte zusehends auf den U-Boot-Krieg; denn sein eigenes Konzept war längst gescheitert: Die Großkampfschiffe, sein und des Kaisers Stolz, vergammelten in den Häfen, da sich die britische Flotte nicht zum Kampf stellte, während die ungeliebten U-Boote rund um England große Erfolge errangen.

Die Propaganda der Marine, allerdings auch die steigenden Versenkungsziffern der Hersing, Forstmann und Valentiner förderten den Wahn, nur noch die U-Boote könnten sichern, was den Landkriegern mißglückt war: den deutschen „Endsieg“. Jetzt verlangten Medien und Militärs den „unbeschränkten“ U-Boot-Krieg, den Krieg auch gegen die

## „Das Meer ist das Fruchtwasser“

Buchheims „Boot“ – Presserummel um einen Fernseh-Hit

Kein Fernsehwerk sonst, weder „Dallas“ noch „Denver“, hat in den letzten Jahren Einschaltquoten in vergleichbarer Höhe gehabt: Bis zu 60 Prozent der Zuschauer haben Wolfgang Petersens dreiteilige TV-Fassung von Lothar Günther Buchheims Kriegsbuch „Das Boot“ gesehen. In der letzten Folge steigerte der „Straßenfeger“ („Die Welt“) die Erfolgsquote auf 23,9 Millionen Zuschauer. Die Zeitungen, „Bild“ voran, fegten mit.

„Warum hatten die Männer Pickel im Gesicht?“ sorgte sich das Blatt nach Folge Nummer zwei um die Besatzung von U 96 und verwies auf die Ökologie der gefeierten Stahlrohre: „Zu wenig Vitamine, selten an der frischen Luft.“ Tags drauf tauchten Springers Blätter tief ins Seelenleben der Nation.

„Wer möchte ich sein? Wie hätte ich reagiert?“ ließ „Bild“ im Namen seiner vermuteten Leser fragen – der „einsame Wolf“ und „Alte“ Jürgen Prochnow; oder lieber doch „sensibel, vorsichtig“ wie Buchheims anderes Ich, Kriegsreporter Herbert Grönemeyer. Für den nämlich gelte: „Sie kommen an.“ „Unter den Waffen ist das U-Boot dem Mythischen am nächsten“, schwärmte „die Zarah Leander des deutschen Journalismus“ (so Fritz J. Raddatz in der „Zeit“), „Welt“-Chefredakteur Herbert Kremp nämlich: „Ein Fisch voller Menschen.“

Ein „Wust von Gefühlen“ befahl nach fünf „Boot“-Stunden die „Süddeutsche Zeitung“. Zwar reiche der „erschütternde Antikriegsfilm“ an die Großkunst-Werke von Milestone („Im Westen nichts Neues“) und Pabst („Westfront 1918“) heran. Bei manchen Kamera-Totalen vom Boot unter Wasser aber erkannte die Rezensentin auf Kunstfehler: „Der Zuschauer sitzt außen“ – was die „FAZ“ wiederum ganz anders sah: „Boat people, gleichgültig welcher Herkunft, Bildung oder politischer Couleur drängten sich bei schummriger Notbeleuchtung in ‚Das Boot‘ U 96.“

Die Fernsehfassung half, den Bucherfolg von Buchheims Werk noch mal kräftig anzuheizen. Der Münchner Piper-Verlag, der seit 1973 knapp 190 000 „Boot“-Bücher vom Stapel hatte laufen lassen, legte weitere 50 000 Exemplare zu je 26 Mark drauf und registrierte bis Anfang voriger Woche knapp 40 000 Neuverkäufe. Auch der Deutsche Taschenbuch Verlag konnte seit Anfang Janu-

ar dieses Jahres noch mal 35 000 „Boot“-Taschenbücher loswerden, was den Gesamtverkauf auf 330 000 Stück brachte.

Die Fernsehfassung übertraf, zumindest an Eindringlichkeit, sogar Petersens Kinoversion, ebenfalls ein Bestseller. In den Vereinigten Staaten rückte „Das Boot“ mit sechs „Oscar“-Nominierungen (doch ohne Oscar) auf Platz zwei unter den meistbesuchten Auslandswerken vor und schaffte einen Kassenumsatz von zwölf Millionen Dollar.

Ob in Kino-, Buch- oder Fernsehversion – an Buchheims „Boot“ machten Rechte und Linke gleichermaßen fest. Nach dem Filmstart (1981) marschierten beim Bayerischen Fernsehen zur Talk-Show des Moderators und ehemaligen Waffen-SS-Angehörigen Franz Schönhuber zwei Unterwasser-Veteranen ein und verneigten sich „in Ehrfurcht und Demut“ vor dem Führer-Nachfolger und Großadmiral Karl Dönitz. „Das Boot“, lotete bei Gelegenheit die DDR-Soldatenzeitung „Volksarmee“ aus, lasse den „Geist der Nazi-Wochenschauen über die Leinwände flimmern“ – lange, bevor überhaupt eine Fernsehfassung vorlag, die den Ungeist in die DDR hätte per Ausstrahlung transportieren können.

Der jetzt ausgestrahlte Fernsehfilm hat, mehr noch als die Kinofassung, die Meinungen weiter polarisiert. Bemerkenswert: Mit der Langfassung (mehr als 300 Minuten) hat sich sogar der „ewig motzende Buchheim“ (Buchheim über sich selbst) versöhnt, der die Kinoversion des Regisseurs Wolfgang Petersen eben noch als „Kungfu-Klamauk“ und „Salzwasser-Western“ geschmäht hatte.

Trotzdem hat Autor Buchheim, Teil seines Verwertungsvertrags, am vorigen Montag mit „Zu Tode gesiegt“ eine eigene Dokumentation zu „Boot“ und U-Boot-Krieg im Fernsehen präsentiert.

Dabei ist die endgültige Antwort auf die Frage nach der tieferen Wahrheit des „Boot“ längst gegeben, von der „berühmten Psychologin Christa Meves“. Ihr stellte „Bild“ die Frage, warum so viele Frauen nachts weinten, wenn sie beim „Boot“ mal wieder in die Röhre geguckt hätten. Frau Meves sah den mütterlichen Beschützerinstinkt für die U-96-Babys erwaschen: „Schiffe sind symbolisch der Uterus (Gebärmutter).“ Und, logisch: „Das Meer ist das Fruchtwasser.“

neutrale, England versorgende Schiffahrt. Ein solcher Krieg, tönnte Admiralstabschef Henning von Holtzendorff, „zwingt England längstens in einem halben Jahr zum Frieden“.

Vergebens warnte Reichskanzler von Bethmann-Hollweg, unbeschränkter U-Boot-Krieg bedeute Krieg mit Amerika, der auch die letzten Siegeschancen Deutschlands ruiniere. Doch kaum einer mochte auf die Warnungen des Kanzlers hören. „Amerikas Hilfe ist gleich Null, Null, Null“, trumpfte Admiral Eduard von Capelle auf.

Am 1. Februar 1917 wurde der unbeschränkte U-Boot-Krieg beschlossen, zwei Monate später traten die USA in den Krieg ein und schickten bald darauf Truppen nach Europa. Die Wunderwaffe U-Boot war zum Instrument machtpolitischen Harakiris geworden – auch das ein deutsches Phänomen.

Deutschlands U-Boot-Fahrer aber sollten nun retten, was Politiker und Militärs endgültig verpatzt hatten. In todeswütigen Operationen stürzten sich die Boote auf die angelsächsischen Einheiten, ihre Torpedos schickten Schiff um Schiff in die Tiefe.

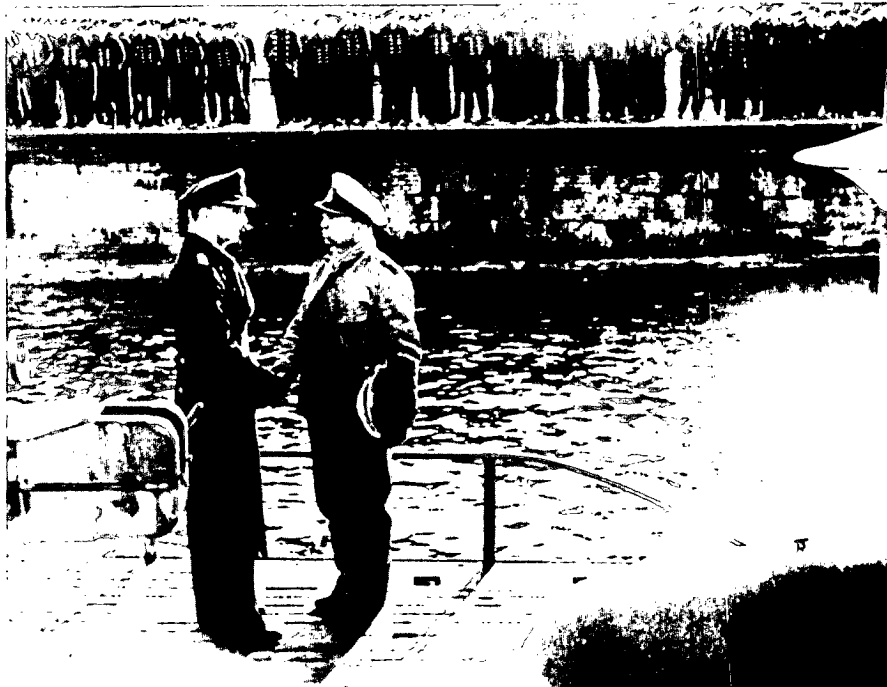
Allmählich merkten freilich die Deutschen, daß der britische Gegner seinen U-Boot-Schock überwunden hatte. „Fast alle Dampfer gesichert. Von 98 angetroffenen Schiffen nur 7 Dampfer und 1 Segler versenkt“, schrieb ein U-Boot-Kommandant in sein Kriegstagebuch, und das wurde bald typisch: Immer seltener gelang es den U-Booten, gegnerische Schiffe vor die Torpedorohre zu bekommen.

Englands Admiralität ließ Handelsschiffe nur noch in Geleitzügen fahren, die von starken Seestreitkräften gesichert wurden, und auch das Instrumentarium der U-Jagd war verfeinert worden: mit raffinierteren „U-Boot-Fallen“ (Handelsschiffe mit getarnter Bewaffnung), wirkungsvolleren Wasserbomben und Ortungsgeräten, die den Gegner unter Wasser aufspürten.

Jetzt hatte auch das Massensterben der deutschen U-Boot-Besatzungen begonnen; die Hälfte kam von ihrer Feindfahrt nicht mehr zurück. Elendig gingen viele zugrunde, zerfetzt, verbrannt, erstickt und ertrunken, eingekerkert in Booten, die immer hastiger gebaut worden waren.

Doch selbst die Niederlage von 1918 konnte die überlebenden U-Boot-Fahrer nicht in dem verbissenen Glauben erschüttern, ihrer Waffe gehöre noch immer die Zukunft.

In Hinterzimmern und Tarnfirmen sammelten sich ehemalige Kommandanten und Ingenieure, die insgeheim den Wiederaufbau einer deutschen U-Boot-Flotte planten – eine bewußte Verletzung der alliierten Entwaffnungsbestimmungen und des Versailler Vertrages, der dem republikanischen Nachkriegsdeutschland jeden Bau von U-Booten verbot.



Admiral Dönitz, U-Boot-Kommandant Prien: Die Torpedos versagten

Die Marineleitung (ML) der Republik aber dachte gar nicht daran, sich wieder U-Boote zuzulegen, zumal ihr die Verschwörerspiele der pensionierten U-Boot-Offiziere politisch viel zu heikel waren. Das Thema „U-Boote“ geriet auf die Tabuliste.

Dahinter stand Vizeadmiral Erich Raeder, der Chef der Marineleitung, dem nichts sinnloser erschien als eine U-Boot-Flotte. Er war wilhelminischer Imperialist, er dachte nur in den Kategorien der Tirpitzschen Großkampfflotte.

Sein vermeintliches Glück wollte, daß 1933 Adolf Hitler an die Macht kam, der sich in ähnlichen Bahnen bewegte. Für seine Weltmachtpläne benötigte der Diktator eine Superflotte, und der begeisterte Marinechef konzipierte sie mit seinen Admiralen. 1938/39 stand sie auf dem Papier fest: eine gigantische Armada schwerster Kriegsschiffe, fertigzustellen in sechs Jahren.

Jetzt wiederholte sich das Spiel aus der Zeit der Kaiserlichen Marine: Die Dick-schiff-Admirale bestimmten den Kurs der Flottenpolitik, die U-Boot-Fahrer wurden ignoriert. Den für U-Boot-Fragen zuständigen Mann hatte man nicht zu den Beratungen hinzugezogen, stand er doch ohnehin in dem Ruf, mürrisch und schwer hantierbar zu sein. Der Name des Schwierigen: Karl Dönitz.

Der ehemalige U-Boot-Kommandant, mit seinem Boot 1918 abgeseifen und in britische Gefangenschaft geraten, war nicht der Mann, der sich von ein paar Tirpitz-Epigonon überspielen ließ. Wie kein anderer besessen von der Idee, in Zukunft komme es nur noch auf U-Boote an, führte der Kapitän zur See einen erbitterten Ein-Mann-Feldzug gegen die großen Admirale. „300 deutsche Front-

U-Boote“, so Dönitz' Faustregel, benötige er mindestens, um England in einem künftigen Krieg zu schlagen. Raeder war entsetzt: „Nie wieder Krieg gegen England, Italien, Japan.“

Ungerührt malte ihm Dönitz aus, wie ein erfolgreicher, totaler U-Boot-Krieg zu führen sei. Dönitz argumentierte so: Das U-Boot habe im Ersten Weltkrieg gegenüber den Geleitzügen versagt, weil es allein gekämpft und aus zu weiter Entfernung gefeuert habe; künftig müsse man ein ganzes Rudel von U-Booten gegen einen Geleitzug beordern, was die moderne Funktechnik möglich mache, und es aus kürzester Schußentfernung angreifen lassen.

Doch Raeder und seine Berater verschlossen sich solchen Thesen. Nur schleppend lief eine begrenzte U-Boot-Rüstung an – mit dürftigen Ergebnissen: Als Hitler das Land in den Zweiten Weltkrieg stürzte, besaß die Marine nur 46 einsatzfähige U-Boote, davon 22 „atlantikauglich“.

Die spektakulären Anfangserfolge der Dönitz-Boote verschleierte noch, wie miserabel sie für den Krieg gerüstet waren. U-29 versenkte den britischen Flugzeugträger „Courageous“, Günther Priens U-47 torpedierte im Flottenstützpunkt Scapa Flow das Schlachtschiff „Royal Oak“. Dann aber brach auf die U-Boote herein, was Dönitz einfach „verbrecherisch“ dünkte.

Bei einem Angriff von U-56 gegen das britische Schlachtschiff „Nelson“, auf dem sich Winston Churchill befand, versagte der Torpedo – er traf, aber detonierte nicht. Auch anderen U-Booten erging es so. Ihre Torpedos detonierten gar nicht oder zu früh oder auch zu spät. Dönitz, inzwischen Konteradmiral und Befehlshaber der U-Boote (BdU),

schickte seine Fahnder aus, um die Schuldigen zu finden. In der Torpedo-Versuchsanstalt entdeckten sie „technische Stümperei, Unzulänglichkeit, Selbstgerechtigkeit und Uneinsichtigkeit“ (so der U-Boot-Chronist Günter Böddeker). Die Verantwortlichen kamen vor ein Kriegsgericht, das sie zu Gefängnisstrafen verurteilte.

Nun aber verlangte der BdU forcierten Ausbau seiner Flotte, er wollte endlich die 300 Boote haben, um England „vernichtend zu schlagen“. Doch diesmal wollte Hitler nicht: Eben hatten seine Armeen über Frankreich triumphiert, jeden Tag rechnete er mit einem Friedensangebot Englands – da mochte Hitler die Briten nicht durch eine ver-

lauf um Leben und Tod eingelassen hatte. Nur wenn es seinen Männern gelang, mehr Schiffe zu versenken, als die Briten durch Neubauten ersetzen konnten, hatten die Deutschen eine Chance, den Gegner zu schlagen.

Den Kampf um die Zeit zu gewinnen – das war Dönitz' entscheidendes Problem. Deshalb verlangte er immer mehr Boote, deshalb bestand er darauf, seine Boote nur dort operieren zu lassen, wo die tonnagereichsten britischen Geleitzüge aufkreuzten – dorthin lenkte er seine U-Boot-Rudel, die anfangs den Briten verheerende Verluste zufügten.

Doch immer noch verfügte die Dönitz-Armada nicht über genügend schlagkräftige Boote. Erst als im Spätherbst 1941

Dönitz stürzten sich in die Geleitzugschlachten des Atlantiks, schlugen von Mal zu Mal empfindlichere Lücken in das feindliche Versorgungssystem.

Immer neue Siegesmeldungen mit überzogenen Tonnageangaben, ein Regen von Ritterkreuzen für U-Boot-Asse und schier pausenlose Meldungen über Heldenempfehlungen im Führerhauptquartier suggerierten dem Volk, daß der Sieg kurz bevorstehe, England bald „auf die Knie gezwungen“ sei.

Da aber hatten die Deutschen den U-Boot-Krieg praktisch schon verloren. Englands Mariner und Geheimdienstler machten sich zunutze, was Dönitz eine entscheidende Errungenschaft seiner Kriegführung schien: den verschlüsselten Funk, mit dem er seine U-Boot-Rudel an gesichtete Geleitzüge heranbeorderte.

Im Mai 1941 hatten die Briten ein deutsches U-Boot (U-110) gekapert und in seinem Innern die Satz- und Kenngruppenbücher für den Funkverkehr, Chiffrieranweisungen und vor allem die Schlüsselmaschine M, „das bestgehütete Geheimnis der deutschen U-Boot-Waffe“ (Böddeker), gefunden. Von Stund an war die britische Marine in der Lage, alle Funksprüche des BdU zu entziffern und mitzulesen.

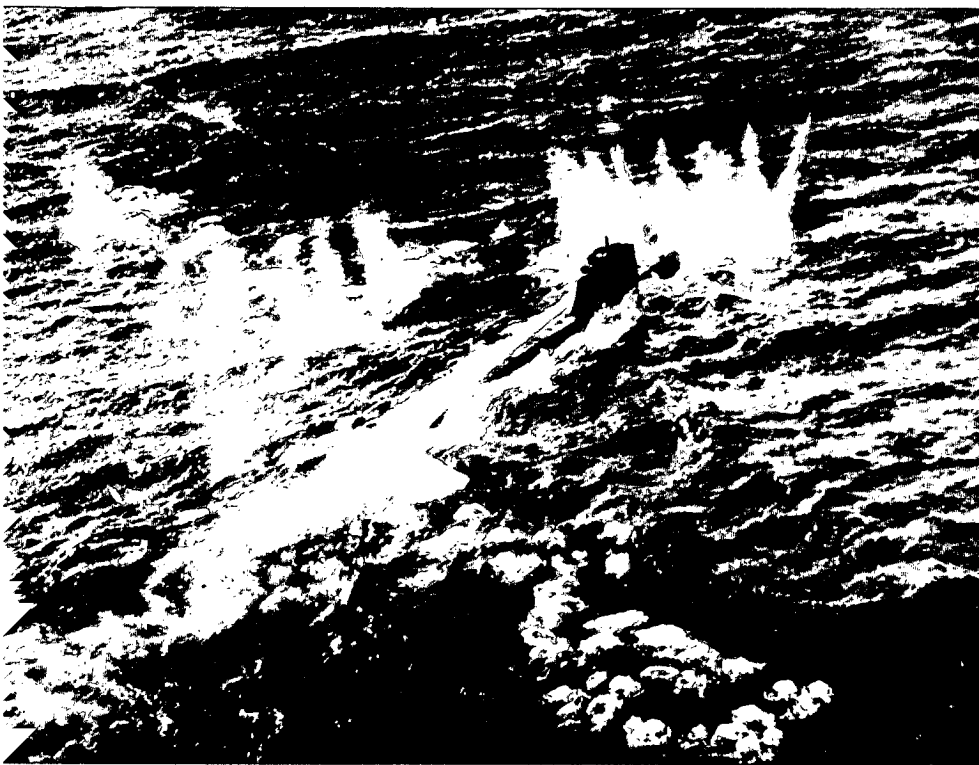
Das hatte fatale Folgen für die deutschen U-Boote, zumal Dönitz von der Kaperung von U-110 nichts erfuhr: Fast immer, wenn er seine U-Boote über Funk gegen einen Geleitzug warf, fanden die Briten noch Zeit genug, den bedrohten Konvoi umzulenken. Zusehends mehr Geleitzüge entzogen sich den deutschen U-Booten.

Jetzt gingen die angelsächsischen Flotten auch zur Gegenoffensive über: Mit ihrer neuen Radartechnik, verbesserten Sonargeräten und einem schier pausenlosen Einsatz von Luftstreitkräften trieben sie die deutschen U-Boote vor sich her, die sich kaum noch auf die Meeresoberfläche wagten und immer tiefer wegtauchen mußten.

Das Massensterben der deutschen U-Boote wurde so alarmierend, daß selbst Dönitz ein Einsehen hatte. Im Mai 1943 gingen allein 43 Boote verloren, kurz darauf brach der Admiral die Offensive im Atlantik ab. Dönitz: „Die Verluste sind zu hoch.“

Doch der besessene Durchhalte-Propagandist Dönitz konnte nicht aufhören und trieb seine Soldaten zu sinnlosen Einsätzen an, in technisch immer fragwürdigeren Booten, mit unzulänglichen Waffen – gegen einen übermächtigen Gegner. Und merkte gar nicht, wie er immer mehr jenen skrupellosen Nazi-funktionären glich, in deren Gesellschaft er sich zusehends häufiger aufhielt.

Über 27 000 deutsche U-Boot-Fahrer, 80 Prozent der gesamten Truppe, haben diesen Profi-Fanatismus des Karl Dönitz mit ihrem Leben bezahlen müssen – der größte Blutzoll, den eine Waffengattung der deutschen Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg entrichten mußte. ◆



**Luftangriff auf ein deutsches U-Boot: Zerfetzt, verbrannt, erstickt**

stärkte deutsche U-Boot-Rüstung verstören.

So mußte Dönitz wieder warten und sich mit „Halbheiten“ begnügen. Selbst als Hitlers britische Illusionen verfliegen waren, bekam der BdU nicht die Boote, die er verlangte.

Prompt geriet er wieder mit Raeders konservativen Admiralen in Konflikt, die ohnehin mit seinem strategischen Konzept nicht einverstanden waren. Sie wollten einen „Zufuhrkrieg“ im Stil des Ersten Weltkriegs führen, forderten das Abschneiden aller Seeverbindungen nach England, Dönitz aber propagierte den totalen „Tonnagekrieg“, das Versenken möglichst vieler britischer Schiffe, wo immer sie sich auch zeigten.

Denn Dönitz wußte nur zu gut, daß er sich mit seinen U-Booten in einen Wett-

die deutschen Armeen in Rußland in die Krise gerieten und sich die Niederlage der Wehrmacht bereits abzuzeichnen begann, setzte Hitler verstärkt auf den U-Boot-Krieg.

Jetzt sollten wieder deutsche U-Boote, wie schon 1917, um jeden Preis den Sieg erkämpfen, zu dem das Landheer unfähig war. Eine gewissenlose Durchhalte-Propaganda, nicht zuletzt gefördert und vorangetrieben von Dönitz, stilisierte den U-Boot-Fahrer zu einem fanatischen Kämpfer für den Endsieg empor, von dessen Leben und Sterben das Reich Adolf Hitlers abhängte.

Nun erst begann jener gnadenlose „U-Boot-Krieg, dessen Größe in Hybris umschlug, dessen Erfolge sich in blankes Entsetzen verwandelten“, wie der Marinehistoriker Michael Salewski formuliert. Die Männer und Boote des Karl