

## Recherche U 196

Typ:	Typ IX D2
Feldpostnummer:	49 455
Werft:	AG Weser, Bremen
Bauftrag:	4. November 1940
Baunummer:	1042
Kiellegung:	10. Juni 1941
Stapellauf:	14. April 1942
Indienststellung:	11. September 1942
Umbau auf Fusionsantrieb:	19. August 1944

Kommandanten:

- Kapitänleutnant Eitel-Friedrich Kentrat
- Oberleutnant zur See Hans-Werner Striegler

Flottillen:

- 4. U-Flottille Ausbildungsboot September 1942 – März 1943
- 12. U-Flottille Frontboot bis September 1944
- 33. U-Flottille Frontboot bis November 1944

Einsätze: 3 Feindfahrten

Versenkungen: 2 Handelsschiffe

Verbleib: Seit dem 30. November 1944 offiziell vermisst, dann weitere Nutzung in der Forschung

**U 196** war ein U-Boot vom Typ IX D2, ein sogenanntes „Fern-U-Boot“, das während des Zweiten Weltkriegs im U-Boot-Krieg durch die Kriegsmarine im Südatlantik und im Indischen Ozean eingesetzt wurde.

**U 196** absolvierte die längste U-Bootunternehmung des Krieges, während der es 225 Tage auf See blieb.

## Technische Daten

Die AG Weser war bereits seit 1934 mit dem Bau von U-Booten für die **Reichsmarine** (später **Kriegsmarine**) beauftragt. Nach **Kriegsbeginn** spezialisierte die Werft sich auf den Bau von Booten des großen Typs IX, wobei ein jährlicher Ausstoß von 36 Booten vorgesehen war – eine Menge, die bei Weitem nicht erreicht wurde. Im Jahr 1942 lieferte die AG Weser zehn U-Boote des Typs IX D2 aus. Diese Boote wurden auch *Ozeanboote* oder *Ostasienboote* genannt und verdrängten über Wasser 1.616 t und im getauchten Zustand 1.804 t. Ein Boot des Typs IX D2 war 87,58 m lang, 7,5 m breit und hatte einen Tiefgang von 5,35 m. Die insgesamt 5.400 PS starken **Dieselmotoren** erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 19 kn, was 35,7 km/h entspricht. Bei Unterwasserfahrt trieben die insgesamt 1.100 PS der zwei Elektromotoren das Boot zu einer Höchstgeschwindigkeit von 6,9 kn an - das sind 12,8 km/h. IX D2-Boote waren mit 24 Torpedos bewaffnet, die aus 4 Bug- und 2 **Hecktorpedorohren** ausgestoßen werden konnten. Zusätzlich verfügten diese Boote über Artilleriebewaffnung. *U 196* war das einzige Boot seiner Klasse, das über zwei 10,5-cm-**Utof**-Kanonen verfügte.<sup>[1]</sup>

## Geschichte

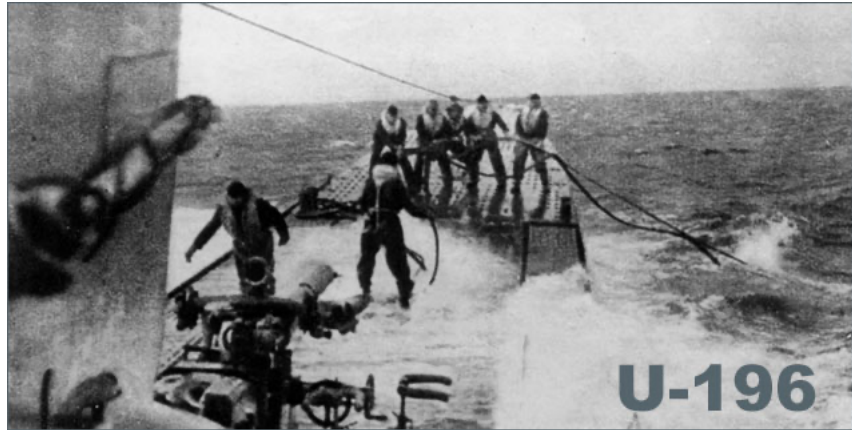
*U 196* lief während seiner Verwendungszeit zu drei Unternehmungen aus. Kommandant Kentrat versenkte auf seinen Feindfahrten mit diesem Boot zwei Schiffe, beschädigte eines und meldete ein weiteres torpediert zu haben<sup>[2]</sup>.

## Im Indischen Ozean

Im Sommer 1943 wurde *U 196* mit weiteren sechs Fern-U-Booten in den Indischen Ozean beordert. Davon brach eines, *U 195*, die Fahrt ab und ein weiteres, *U 197*, wurde versenkt. Das erfolgreichste Boot dieser Gruppe war *U 181*, dessen Kommandant **Wolfgang Lüth** im Anschluss an diese Fahrt mit den Schwertern und Brillanten zum Eichenlaub des **Ritterkreuzes** ausgezeichnet wurde. Bei einem Rendezvous zwischen *U 196* und *U 181* hatte Kommandant Kentrat – obwohl er zu diesem Zeitpunkt selbst erst zwei Schiffe versenkt hatte – diesem die Übergabe von Torpedos und Nahrungsmitteln angeboten, was Lüth allerdings ablehnte<sup>[3]</sup>. Die deutschen U-Boote wurden bei dieser Operation durch das Tankschiff *Charlotte Schliemann* unterstützt, das als Versorger und provisorische Basis diente. Im Rahmen dieses Einsatzes absolvierte *U 196* die längste U-Bootunternehmung des Zweiten Weltkrieges.

## Verlust? / Neue Aufgaben

U 196 verließ am 30. November 1944 **Batavia**. Als Operationsgebiet war die **Javasee** vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt gab U 196 keine Meldungen mehr ab<sup>[4]</sup> und gilt daher seitdem als vermisst<sup>[5]</sup>.



**U-196**

Ein Freund in München machte uns neulich auf die ungeklärte Angelegenheit um das deutsche U-Boot U-196 aufmerksam. Noch ist nicht jede Möglichkeit und Eventualität in dieser Angelegenheit ergründet. Doch erste Anknüpfungspunkte zeigen sich.

U-196 war eines der relativ großen U-Boote des Typs IXD2. Im März 1943 lief U-196 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Eitel-Friedrich Kentrat von Kiel aus. Der Weg des Boots führte um Südafrika herum bis in den Indischen Ozean. Nach 225 Tagen in See kehrte U-196 im Oktober 1943 nach Europa heim und lief in Bordeaux ein. Das Boot versenkte bei dieser Unternehmung zwei britische Schiffe. Ob darüber hinaus geheime Aufträge ausgeführt wurden, liegt im Unbekannten. Hinweise darauf bestehen nicht.



Am 16. März 1944 lief U-196 von Bordeaux wieder aus, und zwar mit Kurs Pazifik. Dort hatte das verbündete Japan auf Ersuchen von Dönitz der deutschen Marine Stützpunkte zur Verfügung gestellt, so insbesondere in Penang und

Shonan. Dieser wurde rege benutzt. Die dort stationierten, resp. von da aus operierenden deutschen U-Booten wurden im inoffiziellen Sprachgebrauch gern als die „Monsunboote“ bezeichnet. Am 10 August 1944 traf U-196 in Penang ein. Auf dem Weg dorthin hatte das Boot ein britisches Schiff versenkt. Seine Hauptaufgabe sollte aber wohl erst jetzt beginnen. Von Penang lief U-196 zunächst zur Überholung nach Shonan.

Hier wurde dem Boot von der Forschungsabteilung der Wehrmacht der Forschungsreaktor F4 eingebaut. Ein Prototyp, der die Energiegewinnung durch Fusion von Wasserstoffisotopen ermöglichte. Das Boot gehörte nunmehr zur 33. U-Boot-Flotille im Pazifischen Ozean.

U-196 lief nach Batavia aus (heute Jakarta, die Hauptstadt von Indonesien), um eine größere Unternehmung vorzubereiten, welche im November 1944 begann. U-196 hatte mit Oberleutnant z.S. Werner Striegler einen neuen Kommandanten erhalten. Eine seiner Aufgaben sollte U-196 nach Australien führen um dort die Leistungsfähigkeit des Antriebs zu Testen. Es war ein gewagtes Manöver, da die Alliierten von der Existenz dieser fortschrittlichen Technologie unterrichtet waren. Man hoffte, um Australien in der großen Entfernung zur eigentlichen Kriegszone, die Tests erfolgreich abzuschließen. Hier beginnen aber die Unklarheiten.



Seit Ende November 1944 gilt U-196 offiziell als verschollen. Es gibt jedoch weder eine Verlustmeldung von eigener Seite noch eine Versenkungsmeldung des Gegners. Eine Vermutung lautet, U-196 sei in der Sundastraße (Java-See) auf eine Mine gelaufen. Aber wäre nicht auch dann noch eine Funkmeldung abgegeben worden?

Im Falle eines technischen Problems, was als zweite Eventualität genannt wird, auf jeden Fall. Hier besteht also ein echtes Rätsel.

Es gibt mittlerweile Aussagen von Veteranen aus dieser Zeit, dass es zu einer Übernahme von U-196 gekommen sei. Mithilfe eines Rettungs-U-Bootes wurde am Brückenturm angedockt und durch Anbohren und Gaseinleitung, die Mannschaft zur Aufgabe gezwungen. (Vgl. Rettung Roter Oktober)

Das Boot wurde anschließend im Britischen Sektor des inzwischen besiegten Deutschen Reiches in einer Forschungsstation untergebracht.

Die folgenden Informationen konnten wir noch nicht verifizieren, es liegen aber eidesstattliche Aussagen von Anwohnern und Beteiligten vor, die diese Version als wahrscheinlich einstufen.

## **Überführung von U-196 auf die Forschungsstation H 1 bei Freren (ca. November 1945)**

Von Australien fuhr das Boot über Java wo es einen bestätigten Zwischenstopp im Hafen Merak gibt. Anschließend ging es hauptsächlich nachts in Überwasserfahrt Richtung Madagaskar, und von dort um den afrikanischen Kontinent herum. Der direkte Weg über den Suezkanal und die Meerenge von Gibraltar wurde aus Geheimhaltungsgründen verworfen.

Nach kurzem Aufenthalt im portugiesischen Porto ging es auf direktem Wege in die Nordsee Richtung Dollart und Emsmündung.

Dann in die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal, im Bereich zwischen Meppen und Lingen wurde das alte Entwässerungssystem mutmaßlich aufgestaut, um bei einer Neumondnacht die Passage im aufgestauten Zustand zu ermöglichen. Hier wurde mittlerweile eine unterirdische Kanalverbindung geschaffen um im Gefahrenfall eine Evakuierung von U-196 einleiten zu können.

In der Forschungsstation H1 wurde an der Weiterentwicklung dieser Technologie geforscht. Es sind aber bis zum heutigen Tage nur sehr wenige Details in der Öffentlichkeit bekannt geworden. (Vgl. hier „Projekt Montecristo“)