B

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

III

III. Minensuchflottille.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AN [illegible] ISTERED NUMBER IS
PG/62939/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 1. 8. 17.
bis 9. 11. 18. Bd. 7.

Kriegsarchiv der Marine.

III

PS/ 62939

THE IMPERIAL GERMAN NAVY. WAR DIARY OF THE 3RD. MINE-SWEEPING DIVISION

DATES 1.8.17 - 9.11.18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
Flag. den 21.8.17
1 Anl.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 1. August 1917.

Abgeschlossen: 15. August 1917.

Anlagen: Funksprüche.

Kriegstagebuch

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
von Th. Gäd. Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.August 1912.	Borkum-Reede. S.W., später SW.7-8, Regenschauer, unsichtig.	Geplanter Nachtvorstoß mußte wegen des Wetters aufgegeben werden. S.149 mit Flottillenchef von Cuxhaven nach Kiel gegangen. A.56 nach Kiel zum Einbau des Bojengestells. Mönnich
2.August. 6 h 40 V.	Borkum-Reede. S 3, leicht bewegte See, unsichtig. Später stark auffrischender Wind, der über W., NW., N. nach NO. drehte mit Stärke 7, und dann plötzlich auf SW. sprang mit Orkanstärke, schwere See, Regenböen, unsichtig.	5.und 8.Halbflottille ausgelaufen zum Arbeiten in O11 epsilon und O12 epsilon. Wegen des zunehmenden Seegangs wurde das Arbeiten aufgegeben. 8.Hfl. sucht ab weg gelb von Punkt -P- nach Punkt -12-. 5.Hfl. machte Registrierfahrten mit 300 m Gerät. jn 065 epsilon auf der Linie der s.Zt. geräumten Sperre detonierte eine Mine im Gerät eines Flügelbootes. Die Leinensteuerung betrug mindestens 17 m. Die Mine muß sehr tief gestanden haben, es dauerte sehr lange nach der Detonation, bis ein geringes Aufbrodeln des Wassers sich bemerkbar machte. Beim nochmaligen Überfahren der Stelle wurde etwas weiter südlich eine Mine, Kabel unten verrbstet, abgerissen und abgeschossen bei einer Leinensteuerung von 14-16 m. Wahrscheinlich standen beide Minen so tief, daß sie s.Zt. beim Absuchen die Suchleinen nicht zum Ausschlippen brachten. 2 h Nm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2 h Nm.		Die Registrierfahrten wurden wegen des zunehmenden schlechten Wetters abgebrochen. Es wurde nach Cuxhaven eingelaufen. M.29 trifft in 148 epsilon einen treibenden holländischen Schleppdampfer, der von der Mannschaft verlassen war. Ein Längsseitgehen war wegen des Seegangs unmöglich. Einem in der Nähe stehenden Verpostenboot wurde die weitere Sorge für den Schleppdampfer überlassen. Da die I.Minensuchflottille wegen des schlechten Wetters nach Helgoland eingelaufen war, ging der Chef der 8.Hfl. mit M.64 zur Übergabe nach Helgoland und blieb dort während der Nacht. 5.und 8.Hfl. in Cuxhaven fest. S.149 mit M.28, p.30, M.31, M.32 u.M.37 die neu zur Flottille treten, von Kiel kommend in Cuxhaven eingetroffen. Mönnich
9 h N.		
8 h N.		
3.-8. August.	Cuxhaven.	Nichts zu bemerken. M.66 am 3.8. von Bremerhaven, M.41 am 8.August von Vegesack zurück. Mönnich
9.Augu. 1 h Nm.	Cuxhaven.	Ausgelaufen nach Borkum-Reede. S.149 mit Flottillenchef nach Wilhelmshaven. Borkum-Reede geankert. A.57 aus Kiel zurück, trifft abends auf Borkum-Reede ein. Mönnich
10 h N.		

Marine-Formular-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gaß, Wilhelmshaven. Vertragsmäßiger Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10.Aug. 6 h Vm.	Borkum-Reede. SW.3, sichtig.	Anker gelichtet. 5.und 6.Hfl. verfolgen die Sperre in 019 epsilon nach Süden und bezeichnen sie mit Krallengreifern klar zum Räumen. 3 Minen wurden hierbei abgerissen von der bisher weiter nördlich gefundenen Art, Hebel unten, bewachsen, verrostet, weiter südlich wurde später eine Hebel oben - Mine abgerissen, eine Minen detonierte im Gerät. Die Krallengreifer wurden zum ersten Mal in der Flottille verwandt. Es traten mehrfach Versager ein durch Unterschneiden der Bojen. 8.Hfl. beendet das genaue Absuchen von 032 epsilon oben, Es wird ein Streifen von 2,5 sm Breite abgesucht, nichts gefunden. Jn 032 epsilon treibende Mine, Hebel oben, bewachsen, abgeschossen. Auf Borkum-Reede geankert.
10½ N		Mörmann
11.Aug. 6 h 15 Vm.	Borkum-Reede. SW.3, leicht bewegte See, sichtig.	Anker gelichtet. A.57 kommt 5 h 55 Vm. bei Außen-Randsel fest, M.25 versucht ihn abzuschleppen, kommt dabei ebenfalls fest. 5.und 6.Hfl. räumen die gestern bezeichnete Sperre in 019 epsilon - 020 epsilon mit schweren Gerät.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		26 Detonationen, 10 Minen abgerissen. Jm Gerät von M.53 wurde ein Minenanker vertörnt und mit aufgeholt. Die Konstruktion weist einige bisher noch nicht bekannte Neuerungen auf. Die Länge des Ankertaues war von Austritt aus Anker bis Unterkante Mine 32,6 m. Wassertiefe 38 m bei m.N.W. 8.Hfl. nimmt das genaue Absuchen von 016 epsilon in Angriff. Jn 037 epsilon treibende Mine, Hebel oben, bewachsen, in 048 epsilon bewachsene Mine, Hebel unten, abgeschossen. Vom Mittag ab sichern „Königsberg" und „Nürnberg" das Minensuchen. S.149 geht von Wilhelmshaven nach der Westerems. M.25 und A.57 sind am Nachmittag bei Hochwasser wieder freigekommen. M.25 hat leckende Kessel durch Lösen von Nieten der Fundamente, wird nach Gezeitenlage geschickt. 8.Hfl. 5.u.6.Hfl. } geankert auf Borkum Reede.
11,40 Nm 12,15 Nm		Mörmann
12.Aug. 7 h Vm.	Borkum-Reede. SW.4-7, harte Böen, zunehmender Seegang.	Anker gelichtet und ausgelaufen nach 019 epsilon und 016 epsilon. „Königsberg" u. „Nürnberg" sichern auf Weg „gelb". A.57 bleibt wegen Maschinenhavarie auf Reede, A.53 gleichfalls, da Leinen in der Schraube. M.65 hat Ruderhaverie durch Bruch einer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kuppelung in der Ruderleitung und läuft wieder ein.
		Jn 058 epsilon treibende Mine, Hebel oben, verrostet, abgeschossen, in 057 epsilon ebenfalls, Hebel unten.
11.30 V.		Da Wind und Seegang zugenommen haben, ein Abflauen sehr unwahrscheinlich ist, wird Kehrt gemacht und wieder eingelaufen nach der Westerems.
3,25 Nm.		Auf Borkum-Reede zu Anker.
		Es werden soweit möglich Kohlen aufgefüllt bei den Kohlendampfern auf Reede.
		3 Boote gehen zum Kohlen nach Emden, da dort jedoch nur ein Kohlenprahm in Betrieb, da Sonntag, muß ein Boot wieder zurück auf Reede und in der Nacht bis zum Auslaufen kohlen.
		Meimann
11.11.11. 6 h Vm.	Borkum-Reede. SSW.2, ruhige See, sehr sichtig, später dunstig.	Ausgelaufen nach 016 epsilon und 019 epsilon.
		„Königsberg" und „Nürnberg" sichern auf Weg „gelb".
		A.57 wurde nach Kiel zur Torpedowerft geschickt, M.1 nach Emden zur Reparatur einer Ventilationsmaschine, M.3 nach Cuxhaven zur Reparatur einer Zirkulationspumpe. M.29 hat Ruderhavarie, fährt bis Donnerstag mit Handruder als Bojenboot. M.53 bleibt zum Kohlen auf Reede.
		6.Mfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		8.Mfl. arbeitet weiter in 016 epsilon. Flugzeug 831 füllt 100 l Benzin auf bei M.64 von 1 h 05 bis 2 h. Bei dem ruhigen Wetter konnte das Flugzeug ganz an's Heck herangeholt werden. Die Kannen wurden mit der Hand hinübergegeben. M.64 und M.39 laufen 3 h 25 Nm. zum Kohlen ein.
		5.und 6.Mfl. nehmen das genaue Absuchen von 019 epsilon vor. Es werden noch 3 einzelne Minen gefunden und geräumt.
		M.55 3 Uhr Nm. zum Kohlen entlassen.
		Jn 030 epsilon eine treibende Mine, Hebel unten, verrostet, von S.149 abgeschossen.
		Es treiben ausnehmend viel Netzkugeln umher. Ein wrackes Rettungsboot des Dampfers „Noordam" wird in 019 epsilon aufgefischt.
11,50 N.		5.Mfl. bei Tonne D der westerems geankert.
12,40 N.		6.und 8.Mfl. bei Tonne D der Westerems geankert.
		M.53 und M.55 kohlen aus dem einzigen noch verhandenen Kohlendampfer bis nachts um 12 Uhr. M.64 und M.39 laufen nach Emden ein, da der Dampfer nicht mehr genügend Kohlen hat und machen um 10 h dort fest. Der Kohlenmangel machte sich sehr unangenehm bemerkbar. Der Weg nach Emden kostet Zeit und Kohlen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		M.64 kohlt von 10 h 15 Nm. bis zum Auslaufen 3 h 30 Vm., dann M.39. Hörmann
14.Aug.	Borkum-Reede.	S.149 macht den Kohlendampfer auf
	S.1, glatte See,	Reede leer.
7 h V.	sichtig.	Ausgelaufen nach 016 epsilon und 019 epsilon.
	später diesig.	„Königsberg" u. „Nürnberg" sichern.
		8.Hfl. beendet das Absuchen von 016 epsilon, soweit es im U-Boots Teich liegt.
		M.11 hat so hohen Kohlenverbrauch -bei mehreren Booten festgestellt-, daß es mittags zum Kohlen zurückgeschickt werden muß. M.1 hat infolge schlechter Kohlen so verschlackte Feuer, daß es seiner Halbflottille nicht folgen kann.
		M.64 gibt 75 l Benzin an plugzeug 926 ab von 2 h 10 bis 2 h 50 Nm.
		Es wurden 3 treibende Minen mit Hebel unten, 1 Mine mit Hebel oben, alle bewachsen, in 016 epsilon abgeschossen.
		5.und 6.Hfl. Arbeiten in 019 epsilon und 020 epsilon fortgesetzt. Zwei Minen werden noch geräumt. 019 epsilon ist minenfrei bis auf eine Stelle mitten im Quadrat, wo das Gerät an zwei Stellen dicht nebeneinander beim letzten Anlauf ausschlippte. Es mußten hier noch 2 Minen angenommen werden, wegen einbrechender Dunkelheit wurde abgebrochen. Der Zipfel des Teiches, der nach 020 epsilon hineinragt, ist minenfrei.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Jn 020 epsilon eine treibende Mine, Hebel oben, bewachsen abgeschossen, in 019 epsilon eine treibende Mine, Hebel oben, verrostet, von S.149, 2 treibende Minen, bewachsen, Hebel oben von A.36.
		Jn 030 epsilon eine treibende stark bewachsene Mine, Hebel oben, abgeschossen. . . .
		Hörmann
15.Aug.	Westerems.	
2.30 Vm.	SW.3-6, harte Böen	5.u.8.Hfl. } geankert bei Westerems Tonne D
2.45 Vm.	mit Regen, mäßiger	6.Hfl. }
7.30 Vm.	Seegang, diesig.	Ausgelaufen nach 019 epsilon und 011 eps.
		M.65 füllte Kohlen auf bei einem inzwischen eingetroffenen neu aufgefüllten Kohlendampfer.
		Frankfurt und Karlsruhe sichern von mittags ab. Es wird festgestellt, daß es sich bei der Ausschlippstelle von gestern Abend um ein Wrack handelt. Das Wrack liegt in 53 Grad 57' N., 5 Grad 4,5' O. auf 43 m Wasser. Bei 12 m Tiefensteuerung, 0,5 m über mittl. Niedrigwasser, schlippt das Gerät noch aus. Das Wrack hat demnach so hoch stehende Teile, daß tiefgehende Schiffe dadurch gefährdet werden können. Es ist bezeichnet mit einer Fischerboje mit Südtoppzeichen.
		Südwestlich des Wrackes wurden noch 2 Minen geräumt.
		8.Hfl. nahm das Absuchen von 011 epsilon

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gaß, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		von Norden her in Angriff, suchte einen Streifen von 2,5 sm Breite ab. An treibenden Minen wurden abgeschossen in 011 epsilon 3 Hebel unten, gut erhalten, in 018 epsilon 3 Hebel unten, bewachsen, in 039 epsilon eine Hebel unten, bewachsen. 6.u.5.Mfl. suchen 010 epsilon ab von Süden beginnend, soweit es in dem Ubootsteich liegt. Die Halbflottillen stehen während der Nacht auf Weg „gelb" auf und ab, um am nächsten Morgen 6 h die Arbeiten fortzusetzen. S.149, M.66, M.30, M.7 laufen nach Borkum-Reede, letzteres zum Kohlenergänzen. Die zuletzt in Cuxhaven und auf der Fms. erhaltene Kohle ist sehr schlecht sodaß der Verbrauch auf allen Booten sehr hoch war. So verbrauchte das Führerboot der 8.Mfl.„M.64", von 8 h Vm. bis 4 h Nm. 16 t. Als Sicherheit nahm M.64 während der Nacht auf dem Weg „gelb" von den anderen Booten in Säcken 11,5 t Über. Abgabe von 6 Booten ging ohne Schwierigkeiten in 45 Minuten vor sich.

Kömann

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minen-Such-Flottille vom 1.bis 15.August 1917.

Funksprüche.

1/ Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1010. 1.8.17.
S.149 Stationsbereich der Nordsee verlassen und in den der Ostsee eingetreten. Ostsee F.T.Schaltung.
III.M.-Flottille.

2./ Funkspruch von M.64 an B.d.A.,II.A.G.,Vorp.Kommandeur d.Fms,I.Torp. Halbflottille. 1430. 1.8.17.
Heute kein Vorstoß wegen Wetterlage.
8.,5. M.-Halbflottille.

3./ Funkspruch von „Niobe" an 8.,5. M.-Halbflottille. 0932. 2.8.17.
Da keine Luftaufklärung arbeiten in 039 eps,040 eps.
B.d.A.

4./ Funkspruch von M.64 an B.d.A.,II.A.G.,I.Torp.Halbflottille, Vorp.-Kommandeur der Fms. 0919. 2.8.17.
011 eps.,012 eps.nicht möglich wegen Wetterlage,absuche Weg gelb nach Osten.
8.,5.M.-Halbflottille.

5./ Funkspruch von M.64 an B.d.A.,5.M.-Halbflottille. 1730. 2.8.17.
Nach Übergabe Cuxhaven. M.64 bleibt wegen Wtterlage Helgoland.
8. M.-Halbflottille.

6./ Funkspruch von M.29 an Flotte, B.d.A., M.A.Helgoland, Cuxhaven. 1800. 2.8.17.
In 148 eps.holländischen Schleppdampfer Rajane treibend von Mannschaft verlassen,Schleppdampfer Anne Johann gesunken.
M.29.

7./ Funkspruch von S.149 an B.d.A. 2015. 2.8.17./
S.149 und 5 M.-Boote Stationsbereich der Ostsee verlassen und in den der Nordsee eingetreten. Nordsee F.T.Schaltung.
III.M.-Flottille.

8.

8./ Funkspruch von „Niobe» an Chef der Nordsee-Vp.Flottille zu 1800. 2008. 2.8.17.

Das Weitere veranlassen. Melden.

B.d.A.

9./ Funkspruch von Helgoland an Flotte, B.d.A., 3.M.-Flottille zu 2008. 2046. 2.8.17.

Vp.-Boot Harld in 137 eps.Mitte holländischen von Mannschaft verlassener Schlepper Kajano aus Boote geborgen. Auf den Marsche nach Schillig-Reede.

Chef der Nordsee-Vp.Flottille.

10./ Funkspruch von „Niobe" an Flotte, 5.M.S.Halbflottille. 1021. 3.8.17. 065 eps. linke obere Hälfte genau absuchen.Gestern dort 2 mindestens 14 mtr.tief stehende alte Minen gesichtet.

B.d.A.

11./ Funkspruch von Arkona an B.d.A., Flotte. 1130. 48.17.

062 eps.Mitte,062 eps.links Mitte Gerät ausgeschlippt mehrmals ohne Ergebnis. Krallengreifer gebrochen. Nachprüfe Stelle mit leichten Gerät.

Takt.Nr.7 der I.H.M.S.Halbflottille.

12./ Funkspruch von Arkona an B.d.A., Flotte, H.M.S.Flottille zu 1130. 1740.

Nachgeprüft nichts gefunden.

Takt.Nr.7 der I.H.M.S.Halbflottille.

13./ Funkspruch von „Niobe" an Flotte. 1214. 6.8.17.

Auf 1021 vom 3.8.17 065 eps.genau nachgeprüft,minenfrei.

B.d.A.

14./ Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1609. 9.8.17.

5., 6., 8.M.-Halbflottille auf den Wege Elbe Fl.- Ems Fl. S.149 Elbe Fl.- Jade.

III.M.-Flottille.

15./ Funkspruch von M.64 an B.d.A.,alle M.Luftschiffe,II.M.Flottille, III.M.-Flottille, S.F.Borkum. 0629. 10.8.17.

Auf den Marsche nach 011 eps.164 eps.163 eps.

8., 6., 5. und 4.M.Halbflottille.

16./ Funkspruch von „Niobe» an III.M.S.Flottille, 4.M.S.Halbflottille 8.M.S.Halbflottille zu 0629. 0806.

Östlich 011 eps.012 eps.bleiben.

B.d.A.

17./ Funkspruch von Arkona an B.d.A.,Vp.Kommandeur d.Ems. 1100.10.8.17 53^0 Nordbr.43', 6^0 Ostlänge 43' zweimal ausgeschlippt 2 Minenbojen geworfen. Geleit 2 sm Nord geführt.Nachprüfen auf den Rückweg beabsichtigt.Karl Adolf in der Nähe Ausschlippstelle.

Takt.Nr.20 der Vp.-Flottille der Ems.

18./ Funkspruch von Arkona an B.d.A.,Vp.Kmdr.d.Ems zu 1100. 1800. 10.8.17.

Einwandfrei Wrackstücke. Karl Adolf hat Position eingenommen Oster Ems.

Takt.Nr.20 der Vp.-Flottille der Ems.

19./ Funkspruch von M.64 an B.d.A. 2039. 10.8.17.

Heute beendigt,gehe Westen Ems.

8., 5., 6.M.Halbflottille.

20./ Funkspruch von M.64 an B.d.A. 0753. 11.8.17.

Heute 016 eps, 019 eps. 020 eps.029 eps.

8., 5., 6., 4.M.Halbflottille.

21./ Funkspruch von Hochseechef an II.A.G.,I.Geschwader,III.M.Flottille I.F.d.T. 1041. 11.8.17.

Signal nicht zu entziffern.

Hochseechef.

22./ Funkspruch von M.64 an Hochseechef,B.d.A.,S.149 zu 1041 . 1051. 11.8.17.

Allgemeine Tauschtafel zum A.F.B. nicht an Bord.

8., 5., 6.M.-Halbflottille.

23./ Funkspruch von Hochseechef an 8.M.Halbflottille.1143. 11.8.17.

II.

II.A.G.deckt heute Minensucharbeiten Weg gelb.

Hochseechef.

24./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,8.M.Halbflottille.1401,11.8.17.

S.149 auf den Wege Jade - Ems Fl.

III.M.Flottille.

25./ Funkspruch von M.64 an B.d.A.,II.A.G.,III.M.-Flottille. 1831.

11.8.17.

Minensuchen beendigt.

8.,9.,6.M.Halbflottille.

26./ Funkspruh von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 0721. 12.8.17.

Arbeiten wie gestern.

III.M.-Flottille.

27./ Funkspruch von Königsberg an B.d.A.,Chef I.Geschw.,I.F.d.I,

H.M.S.Flottille,III.M.Flottille,8 M.Halbflottille.

0816. 12.8.17.

Königsberg,Nürnberg,G.92,G.94 auf den Wege gelb nach 017 eps

Führer der II.A.G.

28./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 1115. 12.8.17.

Aufgabe Arbeiten wegen Seegang,einlaufe.

III.M.Flottille.

29./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G.,S.F.Borkum. 0625.13.8.17.

Arbeiten 016 eps.019 eps.

III.M.-Flottille.

30./ Funkspruch von Königsberg an III.Geschw.,B.d.A.,III.M.Flottille,

H.M.S.Flottille,4.M.Halbflottille. 0835. 13.8.17.

Königsberg Nürnberg 14.T.-Halbflottille Minensuchsicherung

wie gestern.

F.d.II.A.G.

31./ Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1948. 13.8.17.

Für heute fertig,einlaufe Wester Ems.

III.M.Flottille.

32./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 0707. 14.8.17.

Fortsetze gestrige Arbeit.

III.M.Flottille.

33./ Funkspruch von Königsberg an B.d.A.,I.Geschwader,III.M.Flottille

H.M.S.Flottille,4.M.Halbflottille,G.92,V.79. 0735. 14.8.17.

Weg gelb wie gestern.

F.d.II.A.G.

34./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 2142. 14.8.17.

Beendigt einlaufe.

III.M.-Flottille.

35./ Funkspruch von Helgoland an Flotte. 3221. 14.8.17.

Alle Flugzeuge gelandet. 0725 (7) verankerte Mine 0725 eine verankerte Mine über Wasser.

S.F.Helgoland.

36./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 0745.15.8.17.

Arbeiten 010 eps.011 eps.

III.M.Flottille.

37./ Funkspruch von T.104 an B.d.A.,II.A.G.,II.,III.M.Flottille.

1505. 15.8.17.

Minensperre gefunden in 040 eps.

4.M.S.Halbflottille.

38./ Funkspruch von S.149 an B.d.A.,II.A.G. 1929. 15.8.17.

8,30 Uhr nachmittags abbreche Arbeiten. Während der Nacht auf und ab stehen Weg gelb.Fortsetze Arbeit 6 Uhr vormittags.

III.M.-Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der Minensuchflottille No. III.	Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Eing. den 4.9.17 1 Anl. III 1650
		Ganz-Schein!
		Kriegstagebuch
		des
		Kommandos der III.Minensuchflottille.
		Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
		Begonnen: 16.Aug.17.
		Abgeschlossen: 31.Aug.17.
		Anlagen: Funksprüche.

A 26295 Wp

Marine-Formular-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Osb. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
16.Aug. 1917. 1 h Vm.	Borkum-Reede.	M.64 steht mit den Booten der 5., 6.und 8.Hfl. während der Nacht auf Weg gelb. M.65 ausgelaufen zur Übernahme der Leitung der 6.und 5.Hfl. M.66, M.30, M.7 kehlen auf Borkum-Reede. Flottillenchef mit S.149 geht nach Wilhelmshaven zum B.d.A.
6 h Vm.	W.3-4,diesig,Sicht weite 4 sm.	Arbeiten werden fortgesetzt. „Frankfurt" und „Karlsruhe" sichern. Während der Nacht hat die I.Sondergruppe der Nordsee-Vorpostenflottille einen großen Dampfer beim Minenlegen in 012 epsilon links oben beobachtet. Die Halbflottillen erhalten Befehl das verdächtige Gebiet abzusuchen. 8.Hfl. geht zunächst derthin.
11,25 V.		A.36, der beim Nebelanlichten in 010 epsilon rechts Mitte steht,wird von 8 engl.Zerstörern der M-Klasse, hinter denen 3 Kreuzer stehen, angegriffen u. zieht sich in nördlicher Richtung zurück, da es ihm nicht möglich ist zur 5.Hfl. zu kommen. Der Feind bekommt die 5.Hfl. in Sicht und dreht nach Westen ab. Ein Zerstörer verfolgt A.36, erhält von diesem 1 Treffer unter Brükke, 1 Treffer in Back auf 3000 m Entfernung und dreht dann gleichfalls ab. 5.Hfl. schlippt Geräte, führt kurzes Passier- und dann Heckgefecht.„M.65" wird schwer beschädigt und bleibt mit zerrissenem Dampfrohr liegen. Die M-
		-Boote-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Boote nebeln und ziehen sich nach N.O. zurück. Ein Zerstörer nähert sich noch einmal „M.65", wird aber durch energisches Geschützfeuer verjagt. Der Feind zieht sich mit hoher Fahrt zurück. M.65 hat einen Treffer in Bb.vorderen Bunker unter Kombüse an Deck (dadurch Maschine ausgefallen) und am Heck. M.37 und M.55 gehen zu M.65, das Hecksegel als Segel gesetzt hat, und nehmen es in Schlepp. M.37 hat einen Treffer ins Heck neben dem Ruder, es stellt sich später heraus daß durch Abspringen von Nieten beide Wellenböcke lose sind. „M.4" hat einen Treffer im Vorschiff über Wasser unmittelbare Brandwirkung. Die anderen Boote haben keine Treffer. „M.65" hat 9 Tote, 4 Schwerverwundete(davon starben später 2)und 10 Leichtverwundete. Die anderen Boote haben keine Verwundeten. Die 8.Halbflottille hat 10 sm nördlicher von Feinde nichts gesehen,hat sich zurückgezogen auf Weg „gelb",da sie die Unterstützung der 5.Hfl. den Kreuzern und Torpedobooten überlassen mußte. Nähere Angaben sind in den eingereichten Kriegstagebüchern der 5. und 8.Hfl. enthalten.
4 h N.	WNW.5-7, starke Böen mit Regen, grobe See.	„S.149" läuft von Wilhelmshaven nach der Ems aus, trifft in 137 epsilon A.36 und bald darauf M.4. „M.4" hat einen großen Schußloch im Vorschiff und kann
		-Kriegstagebuch-

Marine-Formular-Magazin. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gräf. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		nur vor der See laufen. A.36 hat Rohr gerissen, muß Feuer ausmachen, wird von S.149 in Schlepp genommen und eingeschleppt. Vor der Elbe sammeln sich auf das Flottillenboot „M.53", „M.29" und „M.28". Meyhaus
17.August. 12 h 30 Vm.	Cuxhaven.	S.149 mit M.53, 29, 28, 4 und A.36 in Cuxhaven eingelaufen. M.66 mit M.7, und M.30 ist bereits am Abend eingelaufen. 8.Hfl. läuft bald danach ein.
6 h Vm.		M.65 von M.37 in Begleitung von M.55 und A.35 nach Borkum-Reede eingeschleppt. Das Boot wird gedichtet. Der Chef der 5.Hfl. fährt mittags mit A.35 nach Cuxhaven. M.55 folgt bald darauf mit 10 Toten von M.65. Meyhaus
18.August.	Cuxhaven.	„M.65" trifft vormittags in Schlepp von 2 Schleppern und in Begleitung von M.37 in Cuxhaven ein. Abends trifft S.M. der Kaiser mit S.M.S. „Baden" ein. Die Besatzungen sind auf den Landungshöft angetreten. Besichtigung von „M.65" und kurzer Vortrag über das Gefecht. Meyhaus

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
19.-22. August.	Cuxhaven.	„M.66" und „M.4" gehen nach Hamburg zur Reihersteigwerft. „M.37" folgt später dorthin, nachdem es sich herausgestellt hat, daß die Arbeiten am Heck so umfangreich sind, daß sie von Wützelfeldt nicht ausgeführt werden können. M.10 und M.25 kommen nach Fertigstellung von Geestemünde zurück, A.56 von Kiel. A.53 wird zur Reparatur nach Kiel geschickt, A.36 nach Bremen zu den Atlaswerken. Meyhaus
23.August. 1 h Nm.	Cuxhaven.	Ausgelaufen zur Ablösung nach der Ems.
9 h 20 N.	30.6, später WNW.2, Gewitter mit starkem Regen.	Auf Borkum-Reede geankert. Meyhaus
24.August.	Borkum-Reede.	Keine Luftaufklärung. Sicherung durch IV.A.G.
6 h Vm.	SW.4-5, zunehmend, gegen 7 h SW.6-7, grobe See. Sturmwarnung.	Ausgelaufen nach 033 spatien mit 5.u. 6.Hfl. Wegen grober See Arbeiten aufgegeben. Auf Borkum-Reede geankert. Mittags S.149, M.53, M.55 nach Emden gegangen. Meyhaus
25.Aug.	Borkum-Reede. SW.7-9, grobe See, Regenböen; Sturmwarnung.	Kein Minensuchen. M.53 und M.55 abends auf Reede gegangen. Meyhaus

26.Aug.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
25.Aug.	Borkum-Reede.	
5 h 30 V.	SW.3-4,bald wieder auffrischend auf 6 grobe See.	„3.149" von Emden ausgelaufen zur Flottille.
6 h Vm.		5.und 6.Hfl. ausgelaufen nach 033 epsilon.
11 h Vm.	Sturmwarnung.	Da Wetter nicht besser wurde, Arbeiten aufgegeben und eingelaufen nach Borkum-Reede.
		065 epsilon eine Mine,Nebel unten, wenig bewachsen, in 046 epsilon 4 treibende Minen, Nebel oben, verrostet,in 049 epsilon einen Mine, Nebel oben, wenig verrostet, abgeschossen.
8 h V.		Auf Borkum-Reede geankert.
		M.29 von Cuxhaven gekommen nach Beendigung der Reparatur der Dampfleinanwinde.
	Nebn.abflauend.	6.Hfl. mit 6 M-Booten ausgelaufen zum Nachtvorstoß von Punkt -Q- rechtweisend West bis 4 Grad 30' Ost.
4 h 15 N.	S.O.4.	Jn 065 epsilon zwei gut erhaltene Minen, Nebel oben, abgeschossen, eine detenierte, in 048 epsilon drei gleiche.Minen.
		Von Punkt -P- über -Q- dann Kurs West mit Gerät gefahren.
	S.7-8, zunehmende grobe See.	Jn 165 gamma in etwa 54 Grad 3' N., 4 Grad 47' O. wurden von 2 Booten dicht am Boot Minen gesichtet,wahrscheinlich Oberflächenstände. Kurz darauf brachen die Leinen zwischen allen Booten. Es wurden 2 Minenbojen gesegelt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		fen. Da wieder grobe See aufgekommen war, wurde eingelaufen.
		Meyran
27.Aug.	Borkum-Reede.	Kein Minensuchen.
8 h 15 Vm.	SSW.7-8,böig,grobe See.	8.Hfl. auf Borkum-Reede geankert.
	Sturmwarnung.	Kohlen ergänzen aus 3 Dampfern auf Reede.
		Meyran
28.Aug.	Borkum-Reede.	Kein Minensuchen.
9 h 30 V.	S.7-9, starke Regenböen.	3.149 mit A.56 ausgelaufen. 3.149 nach Wilhelmshaven, A.56 zum postabholen n nach Cuxhaven.
3 h 15 N.		3.149 in Schleuse festgemacht.
		Meyran
29.Aug.	Borkum-Reede - Wilhelmshaven.	Kein Minensuchen.
	SW.7-9,grobe See.	Meyran
30.Aug.	Borkum-Reede - Wilhelmshaven.	Ausgelaufen. Es wurde versucht befehlsgemäß den Weg -braun- abzusuchen, dies mußte jedoch wegen grober See aufgegeben werden. Weg -grün- konnte noch von 096 epsilon bis Punkt 12 abgesucht werden. Dann mußte wegen schwerer See abgebrochen werden.
5 h 30	SW.6-7m,rechts drehend auf W.8-10,zunehmende grobe See.	3.149 mit A.56 von Wilhelmshaven ausgelaufen nach Cuxhaven. A.56 lag in der schweren Grundsee beim einlaufen in die Elbe wenig gut, das leichte Boot war

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		war schwer vor der See zu halten und kam in nicht ganz unbedenkliche Lagen. In Cuxhaven fest. Moeller
5 h 25 V.		
8.8.17.	Cuxhaven.	Nichts besonderes zu bemerken. Moeller

Bezüglich des F.T. rkehrs während des Arbeitens weit draußen auf Weg -gelb- ist zu bemerken, daß es wiederholt vorgekommen ist, daß bei ganz gleichgültigen Funksprüchen von der Leitstelle bei den Minensuchverbänden angefragt wird, ob der F.T.Spruch verstanden wäre. Bei der großen Entfernung der Leitstelle muß mit großer Energie geantwortet werden, dadurch wird dem Gegner Gelegenheit gegeben, unsere Fahrzeuge einzupeilen. Ein Beispiel bietet hierfür wieder der Nachtvorstoß am 26/27.Aug. gs wurde bei M.64 wegen des Funksprüches 2143, 2146 und 2317 nachgefragt. (2143. F.d.L. an Hochseechef. Luftschiffaufklärung morgen noch unbestimmt. 2146. Borkum.Seeflugstation an Flotte. Flugzeuge Borkum Insel gelandet. 2317. B.d.A. an 2.Tpbts.Hfl.Zu F.T.Befehl 1625 von 12 h N.verschärfte Bereitschaft). Die Funksprüche 2143 und 2146 hatten kein Interesse für die 6.Hfl. 2317 hatte zwar Interesse, es ist aber zweckmäßiger, daß das auf der Reede liegende Flottillenboot oder das Boot des ältesten M-Chefs die F.T.Übermittlung an die vorstoßende Halbflottille übernimmt, soweit es erforderlich ist. Das Flottillenboot hat auch in der betreffenden Nacht dafür gesorgt, daß die wichtigen Funksprüche an „M.64" gelangten.

Moeller

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille vom 16.bis 31.August 1917.

1.) Funkspruch von Arkona an B.d.A. 0353. 16.8.17.
Abgeblendeter Dampfer in 012 (?) spitzen passiert. Kennen Sperrbrecher in Frage? 1.Sondergruppe der Nordsee Vp.Fl.

2.) Funkspruch von Niobe an 1.Sondergruppe d.Nordsee Vp.Fl., III. M.S.Fl. „Frankfurt". 0509. 16.8.17. zsd. Zu 0353: Sperrbrecher kommen nicht in Frage, III.M.S.Fl. steht auf Weg gelb.
B.d.A.

3.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl., II.A.G.zu 0353. 0601. 16.8.17. Stehe 011 spitzen, habe genaue Kenntnis von Sondergruppe erhalten. 8.M.S.Hfl.

4.) Funkspruch von Arkona an Flotte. 0550. 16.8.17. zsd.
Abgeblendeter großer Dampfer in 012 spitzen links eben Minen legend 3 h 40 morgens passiert. Zickzackkurs fahrend.
1.Sondergruppe der Nordsee Vp.Fl.

5.) Funkspruch von Arkona an B.d.A., Chef der Nordsee Vp.Fl. 0630. 16.8.17. Zu 0550: Dampfer kam in 30.mit westlichem Kurs in Sicht, hat passiert 1.Sondergruppe der Nordsee Vp.Fl. mit N.O.-Kurs in 100 Meter Entfernung, steuert darauf wieder westlichen Kurs. 1.Sondergruppe der Nordsee Vp.Flottille.

6.) Funkspruch von Niobe an III.M.S.Fl. zu 0550. 1049. 16.8.17.
Sofort Ausdehnung etwa geworfener Sperre feststellen. B.d.A.

7.) Funkspruch von Frankfurt an B.d.A., Flotte. 1159 Kr.16.8.17.
Geschützfeuer 011 spitzen, Standort 031 spitzen, sichtweite 4 sm. „Frankfurt".

8.) Funkspruch von „Frankfurt" an III.M.S.Fl. 1201. 16.8.17. Kr.
Zurückziehen, Geschützfeuer hier hörbar, standort 031 spitzen
„Frankfurt".

9.) Funkspruch von M.65 an F.T.Ltg. Kr. 16.8.17. 12 h 42 Nm.
Gefecht - Zerstörer.

10.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., Station N. 1300.16.8.17.
Sofort Pumpendampfer schicken für M.65. 5.M.S.Hfl.

11.) Funkspruch von Niobe an 5.M.S.Hfl. 1410. 16.8.17.
Sachlage melden. B.d.A.

12.) Funkspruch von Niobe an alle M.S.Flottillen. 1429. 16.8.17.
Heute kein Minensuchen mehr, Weg gelb. B.d.A.

A 26295/17

13.) Funkspruch von „Frankfurt" an B.d.A., Flotte, Vp.Chef. 1419. 16.8.17. Vorstoß nach Sicherung 8.M.S.Mfl. bis Punkt P mit 12., 18.T-Mfl. nach 011 epsilon zur Aufnahme „M.65". Standort 3 h Sm. 018 epsilon rechts Mitte. Von 5.M-Mfl. A.36 aufgenommen, ist beschossen worden. Beschossen von 15 zerstörern und Kreuzern. Von übrigen Booten nichts bekannt. „Frankfurt"

14.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl. 1457. 16.8.17. 1049 nicht ausgeführt. 12 h mittags in 012 epsilon, einlaufe Cuxhaven. 8.M.S.Mfl.

15.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., 1500. 16.8.17. Gefecht zu Ende. M.65 schwer beschädigt in Schlepp genommen. 5.M.S.Mfl.

16.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., 6., 6.M.S.Mfl. 1705. 16.8.17. S.149 mit Chef der III.M.S.Fl. auf dem wege Jade-Ems Fl. III.M.S.Fl.

17.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 2007. 16.8.17. Standort 138 epsilon. Grobe See. Begleite M.4 mit Volltreffer im Vorschiff nach Elbe Fl. Habe A.36 in Schlepp genommen. III.M.S.Fl.

18.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., Hochseechef. 2345. 16.8.17. Nach vorläufigen Feststellungen: 5.M.S.Mfl.166 gamma rechts mit Gerät. Sichtweite 4 sm. 11 h 30 Vm. überfielen 3 Kreuzer 8 Zerstörer in 30. abseitsstehendes A.36 mit Geschützsalven. 5.Mfl. eröffnete Feuer. Feind drehte darauf von NO. hart auf Ost und zog sich mit größter Eile nach West zurück. Passier gefecht, dann Heckgefecht. Treffer auf feindlichen Fahrzeugen einwandfrei beobachtet. 11 h 55 Vm. Feind aus Sicht. III.M.S.Fl.

19.) Funkspruch von Helgoland an M.M.S.Fl.d.N. 2135. 18.8.17. Erbitten Angabe über Lage geräumter Sperre. I.M.S.Fl.

19. a) Funkspruch von Arkona an B.d.A., I.M.S.Fl. zu 2135. 0753. 18.8.17. Geräumte Sperren in 037 epsilon liegen von Wrack nach SzW. 3 sm und von Wrack im Bogen nach WzN. 4 sm. Dort liegt Fischerboje mit Nordtoppzeichen, von hier verlaufen geräumte Sperren nach NzO. 3 sm. Hier liegt wieder Fischerboje mit Nordtoppzeichen. 037 epsilon ist unten in 2,2 sm Breite genau abgesucht. Nordgrenze liegt scharfe Fahrwasser-Bojenreihe bis 050 epsilon. In 050 epsilon unten Mitte liegt Fischerboje mit Westtoppzeichen. I.M.M.S.Mfl.d.N.

20.) Funkspruch von Niobe an F.d.IV.A.B., I.M.S.Fl., III.M.S.Fl. 2315 Kr. 22.8.17. 141 B (5) große Minenleger mit mehreren Zerstörern Kurs Ost von U3.21 gesichtet. B.d.A.

21.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., IV.A.B. 1441. 23.8.17. Auf dem Marsche Elbe Fluß - Ems Fluß. III.M.S.Fl.

22.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., IV.A.B. 0645. 24.8.17. Sehe 033 epsilon. III.M.S.Fl.

23.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., IV.A.B. 0715. 24.8.17. Wegen Seegangs kein Minensuchen. III.M.S.Fl.

24.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., IV.A.B. 0537. 25.8.17. Nicht auslaufe. III.M.S.Fl.

25.) Funkspruch von Arkona an Vp.Kmdr.d.Ems, B.d.A. 0900. 25.8.17. Auf 6 Grad 46' Ost, 53 Grad 46' Nord Gerät ausgeschlippt, Krallengreifer verankert. Boje mit Minentoppzeichen östlich davon geworfen. Nachprüfen bei Hochwasser beabsichtigt. Takt.Nr. 20 der 2.Vp.Halbflottille der Ems.

26.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., IV.A.B. 0615. 26.8.17. Sehe 033 epsilon. 5., 6.M.S.Mfl.

27.) Funkspruch von Regensburg an B.d.A., Vp.Chef, S.32. 0629. 26.8. III.M.S.Fl., 4.M.S.Mfl. Auf Weg gelb. Führer IV.A.B.

28.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., IV.A.B. 1101. 26.8.17. Aufgebe Arbeiten wegen Seegangs, gehe Wester-Ems. III.M.S.Fl

29.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1625, 26.8.17. Heute Suchen. 8.Halbflottille ausgelaufen. III.M.S.Fl.

30.) Funkspruch von S.149 an 6.M.S.Mfl. 1703. 26.8.17. Es ist keine Sondergruppe in See. III.M.S.Fl.

31.) Funkspruch von Niobe an 2.T-Mfl. 2317. 26.8.17. Zu F.T.Befehl 1625 von 12 h nachts verschärfte Bereitschaft. B.d.A.

32.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl. 0129. 27.8.17. In 165 gamma etwa 54 Grad 3' N., 4 Grad 47' Ost nach Passieren anscheinend Oberflächenstände alle Leinen ausgeschlippt, 2 Minenbojen geworfen. Wegen schwerer See abgebrochen. Standort 2 h 30 Vm. Platz Q. 5 Minen mit Kabelarm

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Abschrift!

Auszug 5

aus dem Kriegstagebuch der S.M.S.-Halbflottille

für den 16. 8. 1917.

III AM 7 220

Kabelarm eben zwischen P und E habe abgeschossen.
8.M.3.Hfl.

33.) Funkspruch von Diebe an 2.T-Hfl.zu 0129. 0341. 27.8.17.
Gewöhnliche Bereitschaft. B.d.A.

34.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., II.A.G. 0733. 27.8.17.
Kein Minensuchen. III.M.S.Fl.

35.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., II.A.Gr. 0607. 28.8.17.
Vorläufig Arbeiten nicht möglich. III.M.S.Fl.

36.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0937, 28.8.17.
S.149 auf den Marsche Ems Fl.- Jade Fl. III.M.S.Fl.

37.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., II.A.G.,III.M.S.Fl.0511.
29.8.17. Vorläufig kein Minensuchen wegen Wetterlage.
8., 5., 6.M-Hfl.

38.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., II.A.G.,III.M.S.Fl. 0416.
30.8.17. Wegen Wetterlage kein Arbeiten. Versuche Absuchen Wege braun und grün nach Osten. 8.,5.,6.M-Hfl.

39.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., III.M.S.Fl.,8.M-Hfl. 0758.
30.8.17. Abgebrochen wegen schwerer See. 6.M-Hfl.

40.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., 8.M.S.Hfl. 1153.30.8.17.
S.149 mit A.56 auf dem Wege Jade - Elbe Fl. III.M.S.Fl.

41.) Funkspruch von S.149 an I.M.S.Fl. 30.8.17.
Weststurm, Auslaufen nicht ratsam. III.M.S.Fl.

42.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl. 1236. 30.8.17.
Weg grün von 096 epsilon bis Punkt 12 abgesucht, nichts gefunden, gehe Cuxhaven. 8.M.S.Hfl.

43.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1721. 30.8.17.
Standort Cuxhaven. III.M.S.Fl.

A 222/17

A 3551/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Ed. Güß, Wilhelmshaven.
Verantwortlicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.8.17. 1h a.m.	Borkum Reede.	M.65 lichtet Anker und läuft aus in das Arbeitsgebiet.
6,30h a.m.		Dort trifft es M.55,53,37,4 und von der 6. Hlbfl. M.28,29. Von diesen Booten waren nicht verwendungsbereit 1.) M.53, /Kesselmauerung eingestürzt/, konnte nur noch 10 sm laufen. Es wurde gegen 10,30 Uhr wieder klar. 2.) M.29 mußte mit dem Handruder steuern, da Dampfruder ausgefallen war. 3.) M.28 hatte starke Leckagen an den Kondensatoren, es mußte reparieren in 019 epsilon.
7,30h a.m.		Suchgerät ausgebracht. Es wurde mit Suchgerät gefahren in 010 epsilon und 166 gamma nördlich von 53° 57,8' N.
8,30h a.m.		A.36 kommt zur Halbfl. Es erhält den Auftrag, sämtliche Fahrwasserbojen, die vom Tage vorher in 010 epsilon und 019 eps. südlich von 53 0 57,5'N lagen, zu lichten.
11,35 a.m.		A. 36, welches außer Sicht der Hfl. in 019 eps. arbeitet, sichtet in S.W. 8 englische Zerstörer und 3 kleine Kreuzer. Die Zerstörer teilen sich in 2 Kolonnen, die beide A.36 unter Feuer nehmen. Die linke /westliche Kolonne/dreht nach einiger Zeit ab auf westlichen Kurs und kommt in Sicht der in 166 gamma arbeitenden M.Boote. Diese waren gerade bei einem Gerätversager beschäftigt. Von irgendwelcher Beschießung des Tpbts. A.36 hat kein M.-Boot etwas gehört, wie überhaupt im ersten Teil des Gefechtes vom Kanonendonner des Gegners wohl nichts zu hören war. Das Gerät wurde sofort geschlippt. Auf dem Halbfl. Boot M.65 ging das Signal „Kiellinie" hoch, worauf sich M.55 und M.37 entsprechend formierten. Die linken Boote der Hfl. schlossen sich in einer

B.B.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.8.17. 12,18h		B.B.Staffel an. Die Anfangsentfernung betrug 8000 m. Es entspann sich ein Passiergefecht gegen 4 Einheiten, anscheinend ein größeres Fahrzeug mit 4 Schornsteinen, vielleicht Zerstörer-Führerschiff, die übrigen Zerstörer hatten 3 Schornsteine, soweit es festgestellt werden konnte. Das Feuer war auf beiden Seiten lebhaft. Die Salven des Gegners kamen sehr prompt heraus. Die Aufschläge der einzelnen Salven lagen sehr dicht beisammen. sodaß man auf das Vorhandensein von Richtungsweiseranlagen und gemeinsamen Abfeuerungsvorrichtungen schließen darf. Die Aufschläge hatten ziemlich hohe weiße Wassersäulen, darunter befanden sich aber eine größere Anzahl von kleineren gelbgrünen Aufschlägen, ähnlich denen unserer 5,2 cm Granaten, Der Gegner umfaßte die Halbfl. von achtern her durch eine Schwenkung auf etwa NW und N- Kurs. In dieser Stellung tauchten an St.B. Seite 3 weitere Zerstörer auf, mit denen ebenfalls das Gefecht aufgenommen wurde. Beide Zerstörer-Gruppen brachen etwa 12,25 Uhr das Gefecht ab. M.65, welches am meisten von gegnerischen Salven eingedeckt wurde, erhält einen Treffer, der das Hauptdampfrohr durchschlägt, sodaß das Boot manöverunfähig liegen bleibt und auf N N W Kurs sich dreht. M.55 und M.37 entwickeln Nebel. Um 12,25 Uhr etwa ist das Gefecht beendet. Sämtliche Boote haben genügend Nebel entwickelt, sodaß sich die Halbfl. unter Führung von M.55 hinter einer Nebelwand sammeln kann. Die 2. Zerstörergruppe hatte nach Angabe von A.36 nach ST.B. abgedreht. Ein Zerstörer unterhielt das Gefecht gegen A.36 weiter. A.36 hat Treffer beobachtet. M.28 hat Zerstörer gesehen, die wahrscheinlich zu dieser 2. Zerstörer-Gruppe gehörten. Sie drehten ab, ohne zu feuern, nach Westen hin und kamen dann, wie oben ausgeführt,

für

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gaß, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
16.8.17.		für kurze Zeit in das Gefecht mit der Halbfl. Als M.65 allein liegen geblieben war, näherte sich ihm ein Zerstörer bis auf etwa 18 hm. Er erzielte einen Doppeltreffer im B.B. vorderen Bunker, drehte aber schnell ab, als er kräftiges Gegenfeuer erhielt und anscheinend Treffer bekam. Auf M.65 war zu dieser Zeit bereits beinahe die halbe Besatzung ausgefallen. Unter Führung von M.55 hatte die Mfl. gesammelt. Sie beabsichtigte, Kehrt zu machen um M.65 aufzunehmen. Beim Heraustreten aus dem Nebel wurden jedoch noch Masten und Rauchwolken gesehen, die anscheinend von Kreuzern herrührten. /Ob diese Kreuzer ins Gefecht eingegriffen hatten läßt sich nicht mehr feststellen, einige wollen dies mit Bestimmtheit bemerkt haben./ M.55 drehte darauf in den Nebel wieder zurück. Inzwischen war es an Bord M.65 gelungen, die Antennen wieder aufzubringen, um mitdem Notsender die Gruppe Oe - längseitkommen mehrmals abzugeben. Die Geheim-Signalmittel, Geheimbücher und Karten usw. sind in dem Einzelgefecht mit dem Zerstörer auf Befehl des Halbfl.-Chefs über Bord geworfen worden, wohl verpackt in den vorgehriftsmäßigen Eisenkästen bezw. in denmit Grundgewichten beschwerten Kleidersäcken. Durch das F.-T-Signal erhielt die Halbfl. bestimmte Kenntnis von dem Wochvorhandensein von M.65. Etwa um 2 Uhr kamen M.37 und kurz darauf M.55, um M.65 Hilfe zu leisten. Auf M.65 war man inzwisshen nicht untätig geblieben. Mit vieler Anstrengung wurde die Motorjolle ausgesetzt. Das Heißtakel war zerschossen, Dampfspill nicht im Betrieb. Die Motorjolle sollte sich im vorspannen und mit dem Einschleppen beginnen. Sie war jedoch leck und schlug durch den Seegang voll, sodaß aus diesem Plane nichts wurde. Daher griff man zu dem Mittel, das Lecksegel am Mast und St.B. Bootsdavit zu setzen. Der-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.8.17.		Der Wind hatte inzwischen auf W gedreht, das Segel wurde aufgebracht und tatsächlich nahm M.65 Fahrt auf. Schon war man dabei, ein zweites Segel vorzubereiten, als M.37 und M.55 zur Hilfe kamen. Bevor M.37 anschleppte, wurde notdürftigt mit Hängematten, wollenen Tüchern und den Lecksegeln das Leck im B.B. Bunker gestopft. Der vordere Heizraum stand bis zur Wasserlinie im Wasser. In die Maschine und in den achteren Heizraum war infolge des Seegangs Wasser hineingedrungen bis über die Flurplatten hinauf. Mit der Handpumpe wurde das Wasser aus der Maschine und dem achteren Heizraum gelenzt, dann Dampf aufgemacht im achteren Kessel, sodaß hernach die Masch,-Lenzpumpe und Zirkulationspumpe in Betrieb genommen werden konnten. Mit ihrer Hilfe gelang es dann, den Wasserstand im vorderen Heizraum um 50 cm zu verringern,. Während des Einschleppens brach zweimal die Schleppleine, sodaß von den Booten der 18.Halbfl. die etwa gegen 3,20 Uhr erschienen waren, eine Schleppleine geborgt werden konnte. Diese, die bedeutend stärker ist, hat tadellos gehalten. Bald nach der 18. Halbfl. wurden 2 unserer kleinen Kreuzer gesichtet. An sie habe ich optisch durch M.55 eine kurze Meldung über das Gefecht einreichen lassen. Sie enthielt Dauer des Gefechts, kurze Angaben über den Gegner und die Personalverluste auf M.65. Diese betrugen 9 Tote, 4 Schwerverletzte, von denen nach einer am 16. starb, 10 Leichtverletzte. S.M.S. „Frankfurt" schickte eine Meisterguppe an

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gött. Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
16.8.17.		an Bord, die von innen her das Leck, welches anscheinend von 2 nebeneinander eingeschlagenen Schüssen herrührte, so abdichteten, daß fast kein mehr/ Wasser/hindurch kam. Die 18. Halbfl.schickte den Arzt an Bord, welcher die Verwundeten verband.
5 h		
17.8.17. 6¼ a.m.		ankert M.65 auf Borkum Reede. Bei W.-Ems- Anseglungstonne etwa 4 Uhr vorm. war der Pumpendampfer „Möwe" eingetroffen, der nun in sehr sachlicher Weise das Abdichten des Lecks übernahm. Am Abend konnte M.65 nach Cux= haven geschleppt werden. gez. Glimpf.

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Es ist auffallend, wie nahe die englischen Streitkräfte an ihre eigne Minensperre herangegangen sind. Vielleicht haben sie sich bei der Verfolgung von „A.36" weiter als beabsichtigt mitreißen lassen.

Beobachtet sind 3 Kreuzer vom Typ „Cordelia" und 8 Zerstörer mit 3,4 und auch 2 Schornsteinen, wahrscheinlich M - Klasse.

Genauere Einzelheiten werden in den Gefechtsberichten niedergelegt. Die Haltung der Besatzungen war tatellos, die Stimmung war sehr Kampf= freudig. Das Einbringen des beschädigten Bootes bei grober See ist sehr anzuerkennen.

gez. Unterschrift.

Abschrift!

Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe.
Gg. 2497 A 1.

, den 25. August 1917.

Ganz Geheim!

U. K.d.H.

Anliegend Kriegstagebuchauszüge der 5ten und 8ten Minensuchhalbflottille für 16.8. vorgelegt. Ich bemerke dazu:

1.) Zum Kriegstagebuch der 8ten Minensuchhalbflottille:
Dem Urteil dee Flottillenchefs über das Verhalten der Halbflottille trete ich bei. Die im Kriegstagebuch zur Sprache gebrachten Hin- und Rückfragen über Zusammensetzung pp. der Minensuchhalbflottillen erklären sich daraus, daß das Zusammenarbeiten mit den Minensuch- verbänden eine völlig neue Aufgabe für die kleinen Kreuzer darstellte. Die Frage besseren Zusammenarbeitens beider Teile wird von hieraus an anderer Stelle weiterverfolgt.

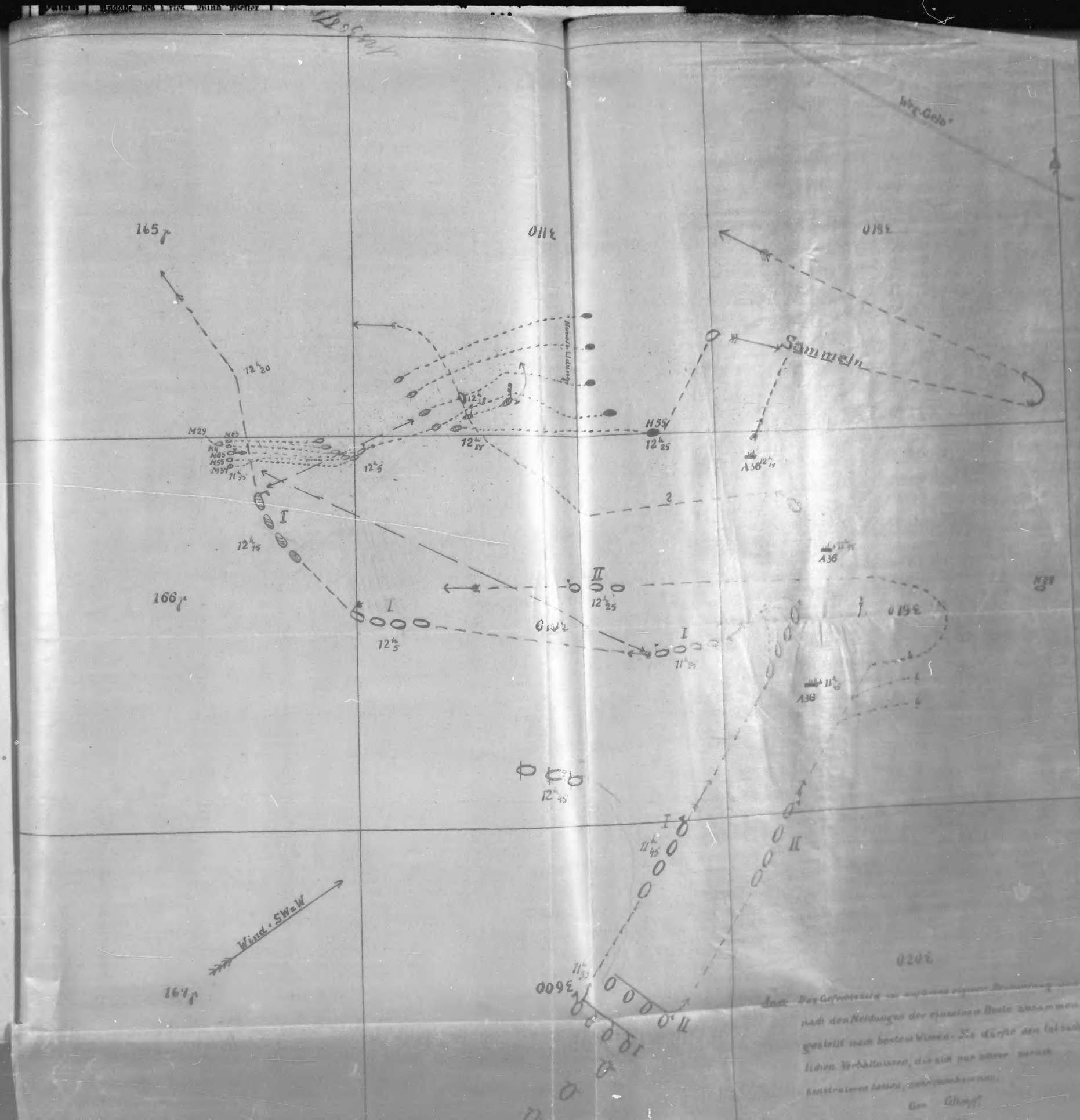
2.) Zum Kriegstagebuch der 5ten Minensuchhalbflottille.
Das Auftreten der feindlichen Streitkräfte südlich des Weges gelb läßt vermuten, daß dort am 16/8. noch keine Minen lagen. Die nächste angeordnete Nachtsuchfahrt von Punkt Q aus nach rw. West wird darüber Klarheit bringen, ob der Weg dort jetzt noch frei ist.

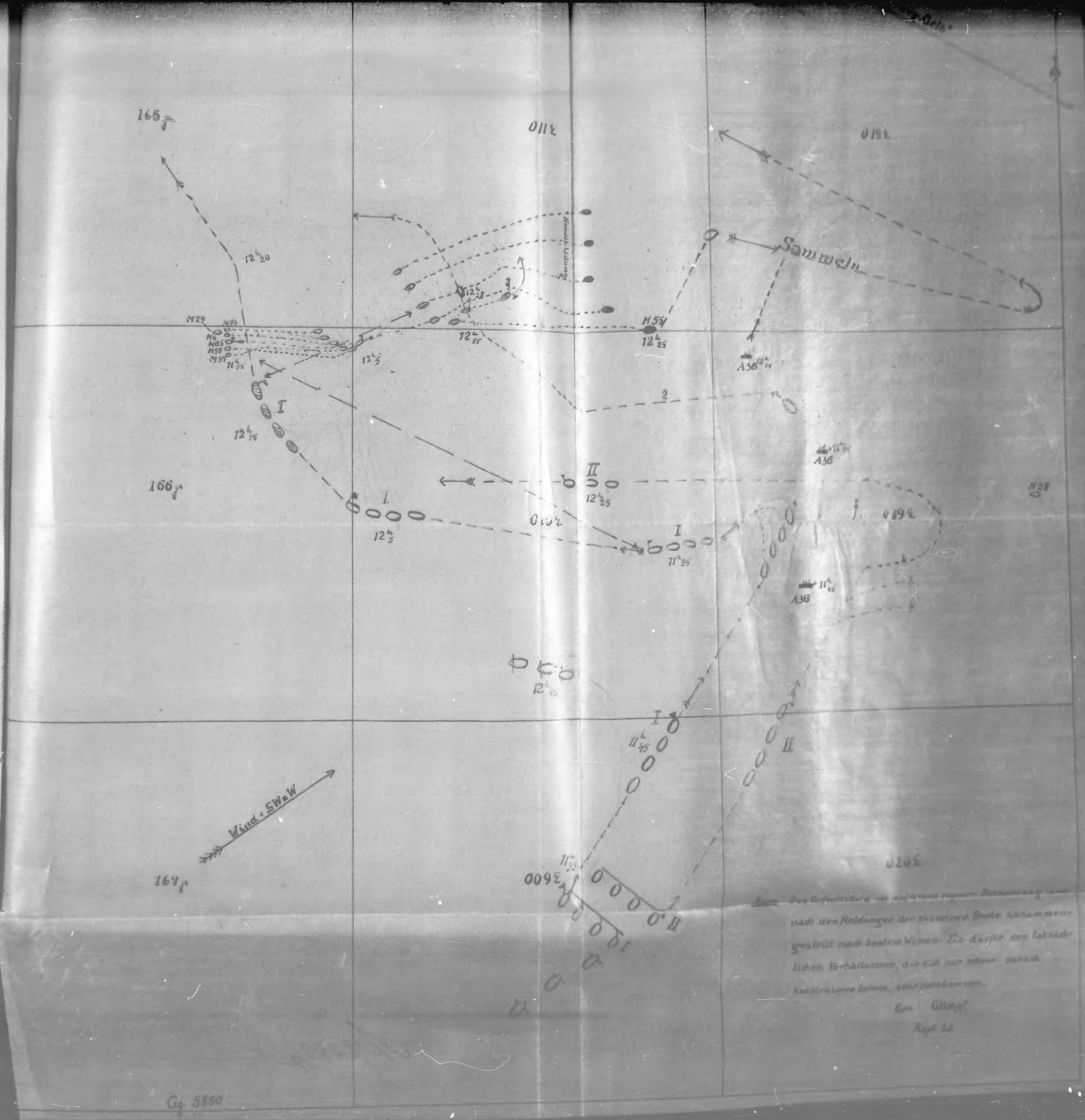
Das Verhalten des Halbflottillenchefs war richtig. Die seemänni- schen Arbeiten auf „M 65" sind anerkennenswert.

3.) F.T.-Verkehrsfragen werden an anderer Stelle weiterverfolgt.

gez. v. Hipper.

Abzugs
A 15351/17


165 f
166 f
167 f
Wind: SW.W
Samuel
M29
M4
M45
M55
M37
M54
A38
I
II
Anm.


165
166
167
M29
M4
M85
M55
M37
12h20
12h15
12h5
12h25
11h55
11h45
12h45
M55
A36
Sammeln
Wind : SWzW
Anm. Das Gefechtsbild ist auf Grund eigener Beobachtung und
nach den Meldungen der einzelnen Boote zusammen-
gestellt nach bestem Wissen. Es dürfte den tatsäch-
lichen Verhältnissen, die sich nur schwer
rekonstruieren lassen, sehr nahe kommen.
Gg. 5850

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Abschrift!
		Kommando
		der 8. Minensuchhalbflottille.
		Gg. 101.
		Ganz Geheim!
		Auszug
		aus dem Kriegstagebuch der 8. Minensuchhalbflottille
		für den 16.VIII.17 gem.B.d.A.823.

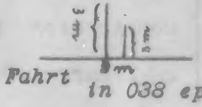
...ine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven. ...rtraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.VIII.		pp.
11 h Vm.	Wind WSW 3, See 3.	Die Streifen sind nach Westen bis 4° 48,2' Ost gelegt, im ganzen 2. Beim Beginn des 3. ging Signal des B.d.A. ein, sofort Ausdehnung der Sperre feststellen. Da 8.Hfl. näher stand, aufgenommen, nach 012 epsilon Mitte gegangen.
12 h mittags 012 ε Mitte		F.T. von M.65 über Gefecht. Sofort kehrt gemacht und mit 12 sm nach Tonne 5° 10' Ost auf Weg gelb gelaufen. (rot C.W.)
		Gründe: 1. Ich stand über 10 sm von der 5.Hfl. ab.
		2. Die Kreuzer, deren Aufgabe die Sicherung war, standen nach ihrem F.T.-Signal um 12 h in 031 epsilon, konnten also in 20.Min. zur Stelle sein.
		3. Es war nicht sehr sichtig.
		4. Der Kohlenbestand der Halbflottille war bei den sehr schlechten Kohlen bereits derart, daß ich besonders für längere Zeit hohe Fahrt nicht leisten konnte. Mit A.K. wäre er erheblich gestiegen und hätte den Rückmarsch ev. in Frage gestellt.
		5. (Nebengrund). Ich hielt es außerdem bei der Wichtigkeit des Minensuchens und der geringen Gesamtbootszahl für wichtiger, möglichst alle Boote zurückzubringen. Es wurde zuerst mit 12 sm gelaufen, um Kohle zu sparen und angefangenes Feuerreinigen einiger Boote beenden zu können. F.T.-Meldung über Standort und Absicht nicht abgegeben, da dringender anderer Verkehr vorlag.
12 h 3 Nm.		F.T. von Frankfurt 1159. Geschützfeuer 011 epsilon. Standort 031 epsilon Mitte.
12 h 29 Nm	~~12 h 29~~	F.T. 1209 von Frankfurt. Feindliche U-Boote in 031 epsilon. Standort der 8.Hfl. zu dieser Zeit 018 epsilon oben.

Es

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Es muß angenommen werden, daß die Kreuzer zur 5.Hfl. 011/010 gehen würden.
12 h 51 Nm.		Rote Spierentonne auf 5° 10' passiert und wegen der U-Boote Fahrt auf 14,5 sm erhöht.
1 h 4 Nm		In 031 links 3 T-Boote der 12.T.-Halbfl. in Sicht, waren, wie später F.T. 1320 sagte, zur Aufnahme vorgeschickt, drehten auf Kurs. Auf Anfrage nach feindlichen Fahrzeugen Mitteilung, daß nichts gesichtet und daß 5.Hfl. und Kreuzer (s.oben) in 011 epsilon seien.
		In 031 epsilon wurde von „A 53", „M 41", M 11 ein wie ein Sehrohr aussehender Gegenstand beschossen, später als Holzscheibe mit Stiel festgestellt. Etwa so: 
1 h 25 Nm		stand Hfl. mit großer Fahrt in 038 epsilon.
		Es kommen 2 Kreuzer mit T-Booten als Sicherung in Sicht.
		Es waren 2 der 2.A.G.-Frankfurt, Führer dieser Kreuzer- haben nach ihren Signalen von 12 und 12 h 30 bereits um 12 h also 1 1/2 Stunden <u>früher westlicher</u> in 031 gestanden und konnten <u>jetzt auf keinen Fall erwartet werden.</u> Es wurde E.S. und Name mit Scheinwerfer und Bezeichnungssignal abgegeben und <u>verstanden.</u>
1 h 55 Nm		Kreuzer passierten und liefen wieder von achtern auf. Frankfurt rief Führerboot in Rufweite, nachdem auf Anfordern <u>wiederum</u> der Name angegeben und <u>verstanden</u> war. Verkehr mit Frankfurt:
		von Kreuzer: Was wissen Sie von 5.Hfl. und Feind ?
		an Kreuzer: Vom Feinde nichts, von 5.Hfl. das Kr.Signal. 5.Hfl. stand um 12 h 010 epsilon, A.36 von 5.Hfl. stand Unterkante 010 und ist von 15 Zerstörern mit Kreuzern beschossen und gejagt worden, nach NO weggelaufen

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		gelaufen und eben bei mir angetroffen. Boot hat trotz gut liegender Salven keinen Treffer. Chef der 5.Hfl. scheint auf ein anderes Boot übergestiegen zu sein. Weiteres von der 5.Hfl. nicht bekannt. Ich selbst war in 012 Mitte auf dem Wege zur neuen Sperre und habe um 12 h kehrt gemacht. 5.Hfl.hat eben durch F.T. Pumpendampfer für Führerboot bestellt nach 011 epsilon.
		Bemerkung: Dieser F.T. ging während des Verkehrs mit Frankfurt auf M.64 zur Weitergabe ein.
		von Kreuzer: Welche Quadrate sind mit Sicherheit minenfrei in der Umgegend von 010 epsilon ?
		an Kreuzer: 011 epsilon von oben bis 1,5 sm von unten, 018 ganz, 017 ganz, 016 untere Hälfte, 019 obere Hälfte, 012 rechte Hälfte 010 obere Hälfte.
		von Kreuzer: Welche Halbfl. sind Sie ?
		an Kreuzer: 8.Halbfl.
		von Kreuzer: Wo steht die 6.Halbfl. ?
		an Kreuzer: Rest der 6.Halbfl. ist der 5.Halbfl. zugeteilt. Die andere Hälfte ist nicht in See. H-Chef ist nicht in See. Fl.-Chef in W'haven.
		von Kreuzer: Entlassen.
1 h 30 Nm.	Wind WSW 5, See 4-5.	A.36 war z.Zt. des I. Passierens der Kreuzer bei Halbfl. eingetroffen und vorläufig hier behalten. 5.Hfl. erhielt F.T.
		In 039 epsilon links oben Hebel unten Mine abgeschossen.
		Durch Signale wurde bekannt, daß M 65 ausgefallen und H-Chef auf M.55 oder M.37. Da mir nicht bekannt war, ob er noch Boote mit besserer F.T. (2 Wellen) hatte, -ich wußte nicht, daß und welche Boote zum Kohlen waren- meine beiden in Betracht kommenden, M 64 und

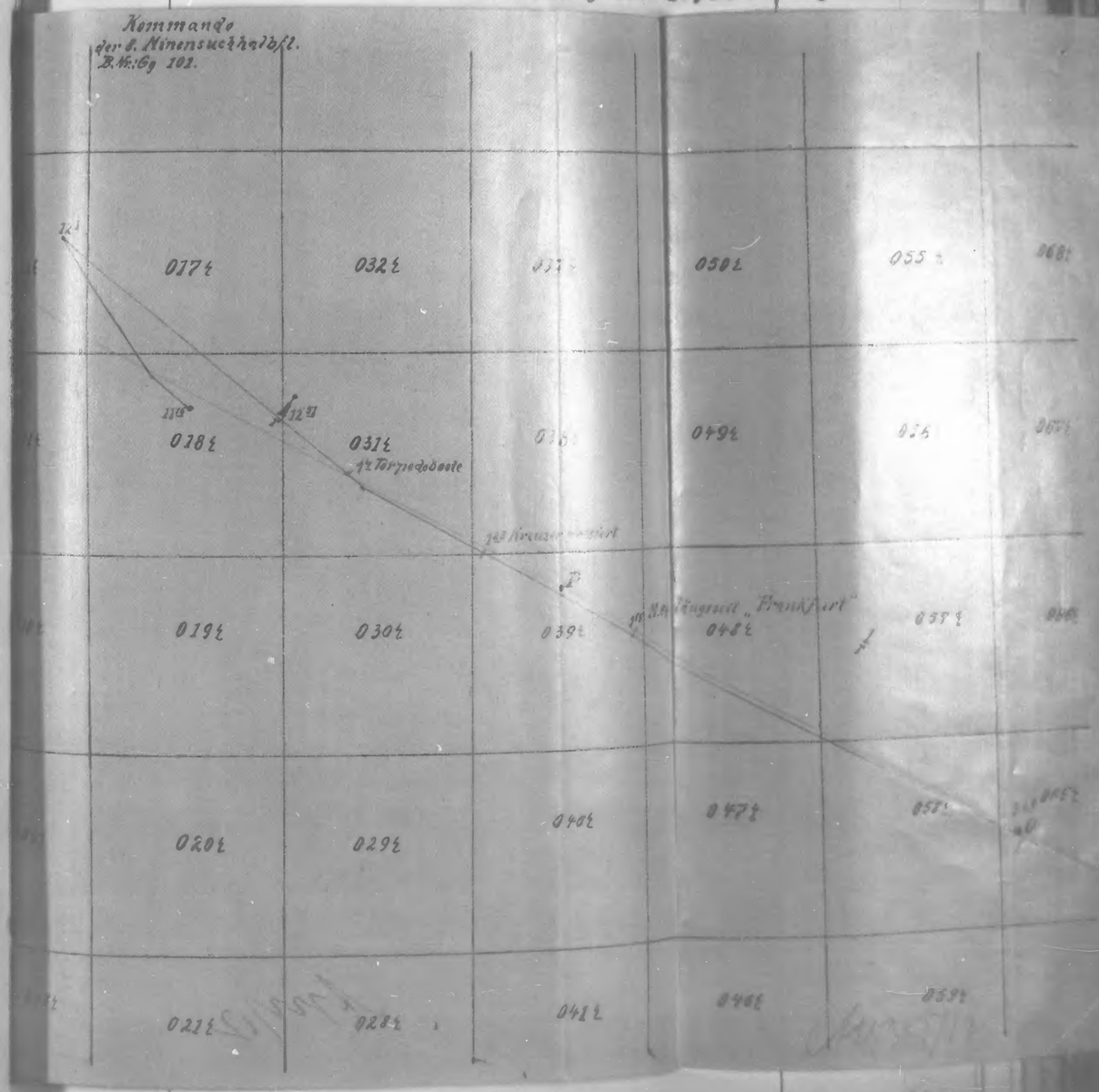
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		und M 11 auch zu wenig Kohlen zu einer längeren Unternehmung hatten, mußte ich davon Abstand nehmen, zur 5.Hfl. ein Boot zu schicken, auch standen schon T-Flottillen westlicher, die auch später einen Teil der F.T. übermittelten.
		Zu F.T. 1419 von Frankfurt. Die Meldung über A.36 war von hier absichtlich nicht weitergegeben, außer, daß Boot zur Stelle, an 5 Hfl., wegen anderweitigen dringenden Verkehrs. Es entwickel-te sich jetzt ein starker F.T.-Verkehr für und von 5.Hfl., alles über M 64.
		Es war schwer, Signale durchzubringen, auch wurde bei Anmeldung von Signalen bei der Leitung eb gemacht und dann gleichgültiges vorher zur Abgabe gerufen. In solchem Falle muß m.E. eine M-Halbfl. vorgehen.
		pp.
		F.T.Auszug und Wegekarte anliegend.
		gez. ~~Unterschrift~~. Koellner
		Bemerkungen des Flottillenchefs:
		Der Chef der 8.Halbflottille hat richtig gehandelt. Da Kreuzer zur Sicherung in der Nähe standen, war es für ihn geboten, sich zurückzuziehen, zumal bei dem unsichtigen Wetter ein Dazwischenfahren leicht zu Verwechslungen hätte führen können. Der 5. Halbflottille beizustehen, mußte er den schnellen Kreuzern und Torpedobooten überlassen.
		gez. ~~Unterschrift~~. Woldag

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

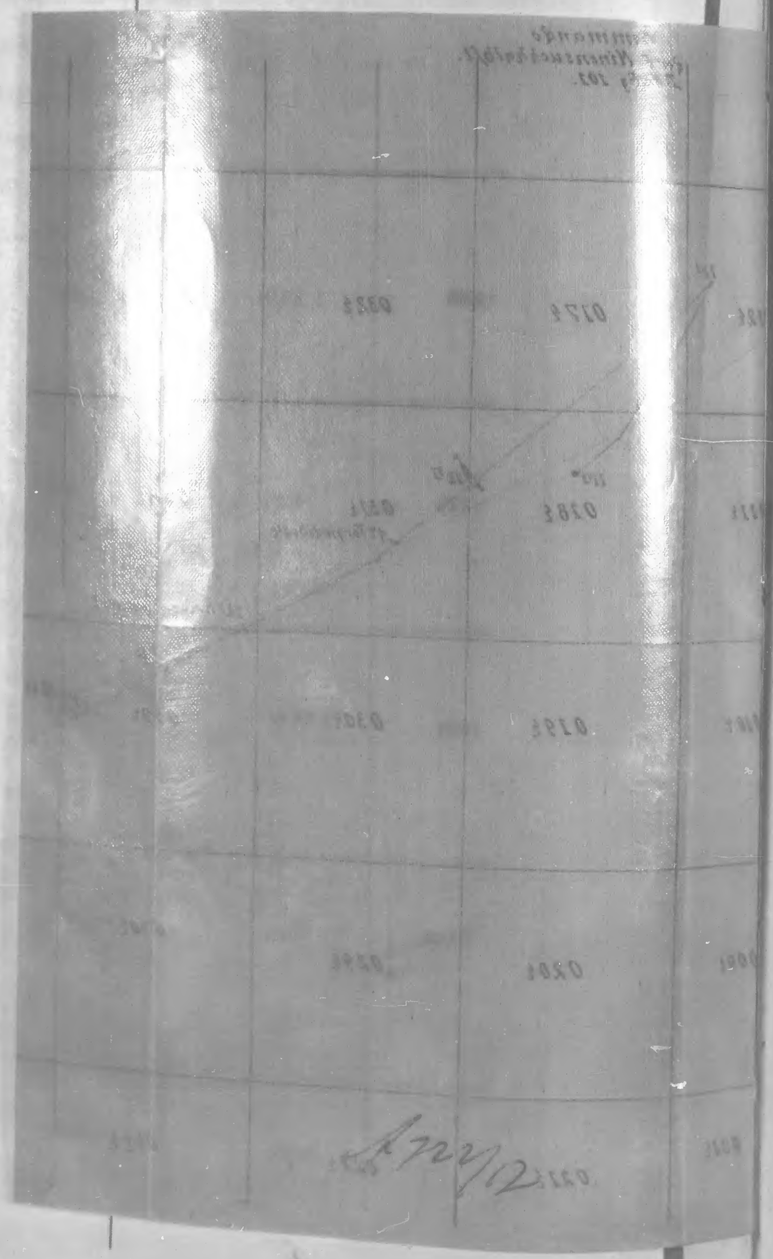
Inhaltsverzeichnis.

Lfd.Nr.	Inhalt	Seite
1	Gefechtsbericht	1-3
2	Anl.I zu dto. „Einbringen „U.65"	4
3	" II " " „Zusammenstellung der Treffer"	5
4	" III " " „Zusammenstellung von Erfah-	6

Kommando
der 6. Minensuchhalbfl.
B.Nr.:Gg 101.



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit d.r Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.



„Inhaltsverzeichnis.“

Lfd.Nr.	Inhalt	Seite
1	Gefechtsbericht	1-3
2	Anl.I zu Kte. „Einbringen „M.65“	4
3	„ II „ „ „Zusammenstellung der Treffer“	5
4	„ III „ „ „Zusammenstellung von Erfahrungen“	6
5	Ärztlicher Bericht	7-8
6	Gefechtsbericht des Kommandanten „A.96“	9
7	„ „ „ „M.55“	10
8	„ „ „ „M.37“	11
9	„ „ „ „M.39“	12
10	„ „ „ „M.4“	13
11	„ „ „ „M.53“	14
12	Stellungnahme des Flottillenchefs.....	15 - 16
13	Gefechtsskizze.....	17

---oOo---

Datum
und
Uhrze

5 h

Ela

Gefechtsbericht

1

der 5. Minensuch- Halbflottille über
das Gefecht am 16.8.1917.

Am 15.8. Vormittags gegen 8 Uhr verließen die Boote der 5.M.S. Hfl. Borkum Reede, um in Gemeinschaft mit der 6.M.S. Hfl. in 010 epsilon /7/ Minensuchaufgaben zu erledigen. Das Führerboot M.65 blieb auf Reede zur dringenden Kohlenergänzung. Während der Nacht blieben die M.-Boote in See; M.65 lief 1h Vm. am 16.8.17 aus und übernahm am Morgen die Führung der in 010 epsilon stehenden M.-Boote der 5. und 6. M. S.Hfl. Es waren dies

M.55, M.53, M.37, M.4 der 5.M.S.Hfl. und
M.28, M.29, der 6.M.S. Hfl.
M.36 kam gegen 8,30 Uhr von Reede her nach.

Von ihnen waren nicht mehr voll fahrbereit

1./ M.28 : Leck Kondensatoren, kochende Kessel, das Boot mußte in See reparieren. Es führte diese Reparatur aus in 019 epf. östlich einer Fischerboje mit S. Topzeichen. Zu Beginn des Gefechtes war die Reparatur fast beendet.

2./ M.29: mußte mit dem Handruder steuern, da die Dampfruderleitung nicht gebrauchsfähig war.

3./ M.53: Hier war eine Kesselmauerung eingestürzt, die Reparatur war gegen 10,30 Uhr beendet.

Die Besatzungen selbst waren durch die Tätigkeit der vorangegangenen Tage und Nächte angestrengt.

In den vorangegangenen Tagen hatten die 5. u. 6.M.S. Hfl. in 020 epf. und 019 epf. eine etwa SW ¾ S - NO ¾ N verlaufendeenglische Sperre geräumt und angefangen, das Gebiet

genau mit dem Suchgerät abzusuchen. Von dieser Tätigkeit her lag noch je eine Fischerboje mit S und R Kopfzeichen in 019 epsilon; mehrere Reihen von Fahrwasserbojen, die sich von 019 epsilon nach 010 epsilon hineinerstreckten, kennzeichneten noch das Arbeitsgebiet des vorherigen Tages. S.M.Spbt. A.36 erhielt Befehl, diese zu lichten. Die übrigen M. Boote setzten in 010 epsilon und fernerhin in 166 gamma mit östlichen und westlichen Kursen die Tätigkeit des 15.8. nach Norden zu fort.

Am 16.8. fand Aufklärung durch Luftschiff statt; sie war jedoch nur bedingt, da Wolkendecken die Sicht behinderten, die Sichtigkeit war wechselnd. Gegen 11 Uhr brach die Luftschiffaufklärung ab.

Die Flottille erhielt den Befehl, in 012 epsilon nach einer in der letzten Nacht voraussichtlich geworfenen Minensperre zu suchen. Der Mangel an Luftaufklärung, zunehmender Wind und Seegang, die ungünstigen Sichtigkeitsverhältnisse, endlich die Erwägung, daß die Besatzungen reichlich Arbeit hinter sich hatten, bewogen mich, diesen Befehl nicht mehr auszuführen, sondern nur noch den letzten Suchstreifen mit östlichem Kurs zu beenden und dann einzulaufen. Kurznach Beginn des letzten Streifens begann das Gefecht.

Um 11,35[h] sichtet A.36, welches außer Sicht der Hfl. in 019 epsilon Fahrwasserbojen lichtet, in SSW 8 englische Zerstörer, anscheinend in Marschformation, dahinter 3 kleine Kreuzer. Die Zerstörer teilen sich in 2 Gruppen, die beide A.36 unter Feuer nehmen. Die linke /westliche Gruppe/ dreht nach Westen ab und kommt in das Gefecht mit den M.Booten, die in 166 gamma standen. Die rechte Gruppe verfolgt A.36 weiter, zwei oder drei der Zerstörer drehen auf M.28 zu, ohne jedoch das Feuer auf dieses Boot zu eröffnen. Sie drehen vielmehr nach Westen ab und greifen später ins Gefecht ein. Nur ein Zerstörer bleibt A.36 auf den Fersen, welches unter tapferer Gegenwehr mit Zickzackkurs nach N O fort läuft, den M.-Booten zeitweilig in Sicht kommt, und nach Beendigung des Gefechtes sich mit der 8. M.S. Hfl. vereinigt. A.36 hat 42 Schuß aus seinem achteren Geschütz gefeuert und dabei dem letzten Gegner 2 Treffer beigebracht, der daraufhin abdreht.

6 M Boote, von denen 3 mit je 2 - 10,5 cm, 2 mit 8,8 cm S R L/45 und eins mit nur einer älteren Spbt. 8,8 cm S R L/30 ausgerüstet sind, stehen in 166 gamma und beginnen den letzten Suchstreifen. Infolge eines Gerätverfagers ist die Fahrt sehr gering; ich selbst bin achteraus auf das Deck gegangen, um mir den Materialbruch anzusehen.

Um 11,50 kommen Steuerbord voraus feindliche Zerstörer in Sicht, vier Einheiten, mit drei und vier Schornsteinen; der vorderste anscheinend etwas größer, vielleicht ein Flottillenführerschiff. Schnell wird das Gerät geschlippt und auf Signal des Führerbootes „Kiellinie" die Gefechtsformation eingenommen; der Übergang, der früher Gegenstand der Übung gewesen ist, vollzieht sich schnell und glatt. M.35 und M.31 setzen sich hinter M.65, die übrigen Boote staffeln sich seitlich nach B.B. achteraus, sodaß nach Umfassung durch den doppelt so schnellen Gegner das Heckfeuer voll zur Geltung gekommen ist.

Der Gefechtskurs ist naturgemäß zuerst Ost, dann gehe ich auf ONO, um schneller den Weg, gelb zu erreichen, auf dem ich unsre kleinen Kreuzer vermute. Um dem Feuer des Gegners zeitweilig auszuweichen, fahren einzelne Boote Zickzackkurse.

Anfangsentfernung etwa 8000 m, Entfernung schnell abnehmend. Zuerst Passiergefecht, dann geht der Gegner auf Ge-

- und R - Kurse, sodaß er die Halbflotti[illegible]e von achtern umfaßt. In dieser Stellung tauchen an St.B. Seite drei weitere Zerstörer auf, die der II. Gru[illegible]pe des Feindes angehören.

Das Artilleriegefecht ist lebhaft. Die Salven des Gegners kommen prompt heraus, die Aufschläge liegen stets nahe beieinander. Es ist zu vermuten, daß beim Gegner Richtungsweiseranlagen und gemeinsame Abfeuerungsvorrichtungen vorhanden sind. Die Aufschläge haben ziemlich hohe weiße Wasserfäulen, darunter befinden sich aber eine größere Anzahl von kleineren gelbgrünen Aufschlägen, ähnlich denen unserer 5,2 cm Granaten. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Todesfälle infolge giftiger Gase eingetreten sein können. /Leiche des Heizers Kohleuscher/. Beim Gegner, insbesondere auf dem Zerstörerführerschiff, auf welches zwei Boote gefeuert haben sind nach Angabe der Geschützführer Treffer beobachtet.

12,18[illegible] Hm. erhält das Halbflottillenführerboot, welches am meisten von den gegnerischen Salven eingedeckt war, einen Treffer in das Hauptdampfrohr; die Maschinen fallen aus; das Boot bleibt manövrierunfähig liegen und dreht sich auf NNW Kurs. M.55 und M.37 entwickeln Nebel. Um 12,25 Uhr ist das Gefecht beendet. Sämtliche Boote haben genügend Nebel erzeugt, sodaß sich die Halbflottille unter Führung M.55 hinter einer Nebelwand sammeln kann.

Als M.65 allein manövrierunfähig daliegt, nähert sich ihm ein Zerstörer, bis auf 18 hm. Er erzielt einen Doppeltreffer im B.B. vorderen Bunker, dreht aber schnell ab, als er Dank des Schneids unserer Geschützführer kräftiges Gegenfeuer erhält und anscheinend Treffer bekommt. Diese Leistun

von M.65 ist umsomehr anzuerkennen, als bereits fast die halbe Besatzung zu dieser Zeit tot oder verwundet war, die Geschütze nur schwach besetzt waren und der Munitionstransport stockte.

Der Augenblick ist kritisch; die Geheimsachen /Bücher, Karten/, die vorschriftsmäßig in ihre Eisenkästen verpackt auf der Brücke stehen, werden über Bord geworfen und die notwendigsten Vorbereitungen zum Sprengen getroffen.

Der Kommandant M.55, der die Halbflottille jetzt führt beabsichtigt, Kehrt zu machen zur Aufnahme M.65. Beim Heraustreten aus dem Nebel sieht er jedoch noch Masten, Rauchwolken und Umrisse, die anscheinend von Kreuzern herrühren. / Ob die Kreuzer am Gefecht teilgenommen haben, läßt sich nicht mehr feststellen; einige wollen dies mit Bestimmtheit bemerkt haben./ M.55 dreht in den Nebel zurück; als später M.37 von M.65 mit Funkentelegraphie, die inzwischen auf diesem Boot notdürftig in Betrieb gesetzt ist, das Signal „Längsseitkommen" erhält, dreht es mit M.55 zusammen um und nimmt später M.65 in Schlepp.

Die Frage erhebt sich, warum drehen die Engländer so frühzeitig ab, ohne einen sicheren Erfolg zu erzwingen. Überschätzten sie die Gefechtskraft der Boote? War ihnen der Einsatz von Zerstörern den möglichen Gewinnen gegenüber zu wertvoll? Fürchteten sie das Gebiet ihrer eigenen Minensperren, in denen zahlreiche, für sie vielleicht verdächtige Bojen lagen? Wie dem auch sei, der 16. August bleibt ein denkwürdiger Tag in der Geschichte der Minensuchflottillen. Nicht nur gelangees, einem überlegenen Gegner gegenüber den eigenen Verband vor Bootsverlusten zu bewahren und dem Feinde Beschädigungen beizubringen, sondern es ist zum ersten Male, daß die verstärkte Artillerie der Minensuchboote

zum Tragen kam. Das Personal ist groß geworden an d
5 cm S K L/30; mit manchen Schwierigkeiten neben dem
gentlichen Sonderdienst sind Geschützführer herangebi
den Mannschaften ist das Verständnis für den Wert de
Artillerie anerzogen worden. Der Erfolg lohnte die

Schmidt
Kapitänleutnant.

Anlage I.

4

Das Einbringen S.M. Minensuchboot
„ M.65."

Im Gefecht hat M.65 einen Treffer durch das Oberdeck bei der Rombüse erhalten. Hauptdampfrohrleitung zerschossen Boot manövrierunfähig. Durch Seegang tritt Wasser in die Maschine und den achteren Heizraum.

Infolge eines Treffers im B.B. vorderen Bunker tritt Wasser in den vorderen Heizraum.

I.T. Station ist ausgefallen.

In diesem Zustand liegt M.65 auf dem Gefechtsfeld, von dem sich der Gegner entfernt hat. Wind und Seegang nehmen zu. Zunächst gilt es, das Boot fortzubringen, da mit einer Wiederkehr des Feindes zu rechnen ist. Mit vieler Mühe wird die Motorjolle, deren laufendes Gut zerschossen ist, ausgesetzt; sie ist jedoch leck und läuft bald voll Wasser. Nun wird das Leckssegel als Notsegel am Steuerbord- Bootsdavit gesetzt. Das Boot nimmt Fahrt auf. Das Setzen eines zweiten Segels wird vorbereitet.

Nebenher geht der Leckssicherungsdienst; mit der Handpumpe werden Maschinen - und achterer Heizraum gelenzt; dann im achteren Kessel Dampf aufgemacht und die Hilfsmaschinen / Lenzpumpen, Circulationspumpe, E- Maschine/ in Gang gebracht. Mit Hängematten und Decken stopft die Mannschaft notdürftig das Leck im B.B. Bunker; das Wasser im vorderen Heizraum fällt um 50 cm. Dem I.T. Personal gelingt es, gegen 1 Uhr mit dem Notsender einen I.T. Spruch an M.37 „ Längsseitkommen" abzugeben. Gegen 2 Uhr kommen M.37 und M.55 zur Hilfeleistung. Das Leckssegel als Notsegel wird

fortgenommen und vor dem Leck ausgebracht. M.37 nimmt M.65 in Schlepp; als später die Leine bricht, schleppt M.55 weiter. Der von S.M.S. Frankfurt erbetenen Meistergruppe gelingt es, von innen her das Leck recht gut zu dichten, sodaß es bis zum nächsten Morgen ausreichte.

Als gegen 7 Uhr die Schleppleine wiederum bricht, gibt die begleitende 18. T. Hfl. eine ihrer Schlepplleinen ab, die dann die ganze Nacht hindurch tadellos gehalten hat.

Bei Oester Ems Anst. Tonne, etwa gegen 4 Uhr Morgens stößt der Pumpendampfer „Möwe" zum Schleppzug. Auf Reede dichtet das Personal der Möwe von außen her das Leck und lenzt den vorderen Heizraum; am Abend kann M.65 nach Cuxhaven gebracht werden, wo es am 18.8. vormittags eintrifft unterwegs geleitet von Booten der Ems- und Nordseevorpostenflottille.

Anlage II.

5

Zusammenstellung der Treffer.

Es haben Volltreffer erhalten

a/ M.65.

1./ ein Schuß in das Heck. Wasserbombe flog in hohen Bogen aus ihrem Kasten heraus, der Kasten zerdrückt, Ruderleitung blieb klar.

2./Ein Treffer, anscheinend Doppeltreffer, mittschiffs ins Oberdeck. Kombüse vollständig zertrümmert, Hauptdampfrohrleitung zerschossen.

3./ein Treffer, anscheinend Doppeltreffer, in den B.B. vorderen Bunker in der Wasserlinie.

b/ M.4.

Einen Treffer über Wasser an St.B. in Abteilung XI , in das vorderste Hellegat. Es entstand ein Brand.

c/ M.37.

Einen Treffer in der Wasserlinie eben vor den Achtersteven an St.B. Seite. Leck in Abteilung I. Die Nieten beider Wellenböcke meistenteils losgesprungen.

M.65 hat eine große Anzahl von Treffern durch Sprengstücke erhalten.

Anlage III.

6

Zusammenstellung von Erfahrungen.

1./ In den Besprechungen war als allgemeine Gefechtsanweisung aufgestellt:

Feindlichen Zerstörern zu entrinnen durch Ablaufen ist infolge der geringen Geschwindigkeit M- Booten nicht möglich; daher zunächst kräftige Artilleriewirkung anstreben, erst bei Havarien und in schwierigen Lagen mit Nebel arbeiten.

Diese Anweisung hat sich bewährt.

2/ Nicht zuviel Nebel entwickeln, er dringt durch Ventilatoren nach den Heizräumen, das Personal fällt aus. Eine Bombe wird gemeinhin genügen.

3/ Die Gasschutzmasken, die jetzt in einem Spinde im Mannschaftsraum verstaut sind, auf den Gefechtsstationen in mehreren Spinden unterbringen, da sonst nicht schnell genug zur Hand.

4/ Die auf M - Booten vorhandenen Schleppleinen haben sich wiederum als zu schwach erwiesen. M.-Boote müssen dieselbe Schleppleine wie große Torpedoboote haben.

Die Art, das Auge der Schleppleine über einen Pflug des Ankers von dem zu schleppenden Boot zu nehmen, es gut festzuzurren und dann Kette auszustecken, hat sich sehr bewährt.

5/ Die Personalstärke der M.-Boote reicht z.Zt. eben hin, um den Klarschiffdienst bewältigen zu können. Auf der Serie M.1 - 26 ist der Etat, auch nach Einbau zweier 8,8 cm S.K., immer noch 11 Matrosen. Diese Kopfzahl ist schon für das Minensuchen, die Handhabung und Instandhal-

tung der Boote sehr knapp bemessen, zu Zwecken des Gefechts reicht sie aber wirklich nicht aus. Es ist notwendig, die Zahl der Matrosen auf mindestens 15 — wie bei den Booten der neueren Serien zu erhöhen.

Schmidt

Cuxhaven, den 20.8.17.

7

Ärztlicher Bericht.

über das Seegefecht am 16. August 1917.

Die 5. Minensuchhalbflottille stieß am 16.8.17 vormittags 11Uhr 45 Min. beim Absuchen eines Quadrats in der Nordsee auf feindliche Streitkräfte, mit denen sie in ein Artilleriegefecht verwickelt wurde. Im Verlauf der gegenseitigen Beschießung erhielt das Boot „M 4" und „M 37" je einen, das Führerboot „M 65" 3 Treffer. Während „M 4" und „M 37" ohne Verluste blieben, hatte „M 65" 9 Tote, 9 schwer und 5 leicht Verwundete. Letztere werden ambulant behandelt und sind in der Ausübung ihres Dienstes nicht behindert. Von den Schwerverletzten starb Bts.Mt.Ott bereits auf dem Transport. Da aus militärischen Gründen das Arztboot „M53" nicht längsseit gehen konnte, blieben die Verwundeten zunächst ohne ärztliche Hilfe und wurden an Bord mit den vorhandenen Verbandmitteln aus der besonderen Kriegssanitätsausrüstung versorgt. Die erste ärztliche Hilfe leistete etwa 2 Stunden später der Arzt der XVIII. Torpedoboots-Halbflottille, der Morphiumeinspritzungen gab

und

und - soweit notwendig-, neue
Verbände anlegte. Eine Übernahm
der Verwundeten war wegen des
zwischen aufgekommenen Seegangs
nicht möglich, und die Leute must
an Bord des in seiner Manövrie
fähigkeit völlig behinderten Sc
fes bleiben. Morgens gegen 4 Uh
traf der Krztdes Hilfslazarett
schiffs „Viola" mit „M35" an Bo
von „M85" ein und übernahm die
ärztliche Pflege bis zum Eintref
des Hilfslazarettschiffs. Zwisc
6 und 7 Uhr erfolgte die Übergab
an das Hilfslazarettschiff und
auf diesem die Überführung in d
Reservelazarett „Tivoli" Emden.

Die Toten wurden von „M5
übernommen und nach Cux haven g
bracht.

Bei den Verletzten handelt
es sich fast ausschließlich um Ve
wundungen, die durch direkte und
indirekte Geschoßeinwirkungen h
vorgerufen sind. In einem Falle
liegt eine Verbrennung 1.u.2. G
des vor .

Verwundet wurden:

Ltn.z.S. Mann
Granatsplitterverletzung am rec
ten Oberarm.

Ob.Masch.Mt. Schmidt
Granatsplitterverletzung an der
rechten

rechten Hand und linken Unter-
schenkel.

Bts.Mt. Ott
Granatssplitterverletzung unter-
halb des linken Schulterblatts,
mit Eröffnung der Brusthöhle.
-Auf Transport gestorben.-

Min.Ob.Mtr. Willnereth
Schwere Granatsplitterverletzung
am Schädel.

Min.Mtr. Dolain
Granatsplitterverletzung am rech-
ten Unterschenkel und linke Hand

Ob.Schrb.Gst. Dramann
Granatsplitterverletzung am Kopf
linken Oberarm und Brust.

Min.Ob.Hzr. Reif
Verbrennung 1.u.2. Grades im
Gesicht.

Serp.Ob.Mt. Horn
Granatsplitterverletzung am lin-
ken Oberarm.

Masch.Mt. Klagge
Granatsplitterverletzung am
rechten Unterschenkel und Bruch
des Wadenbeins.

Es wurden getötet:

Maschinist Müller
Zertrümmerung der rechten Gesichts
hälfte.

Masch.Mt. Dieregge
Granatsplitterverletzung am Ko
Rumpf und Gliedmaßen.

Min.Mtr. Riefer
Beide Unterschenkel abgerissen
und Sprengstückverletzungen am
ganzen Körper.

Min.Mtr. Johannsen
Granatsplitterverletzung am Ha
und linker Schulter.

Ob.Hzr. Bender
Granatsplitterverletzung im Ge
linken Schläfe.

Ob.Hzr. Georgius
Sprengstück im Rücken.

Ob.Hzr. Riebe
Sprengstücke am Bauch, Eingeweid
vorfall.

Hzr. Mosters
Granatsplitterverletzung am Ko
hinter dem rechten Ohr.

Hzr. Rosteuscher
Granatsplitterverletzung am Ba
und Brust.

Ein gleicher Bericht wurde dem Kommando der Hochseestreitkräfte eingereicht.

Mar. Ob. Ass. Arzt.
Schiffsarzt 5. Ms.Hfl.

Geschehen:
Kapitänleutnant
und Chef der 5.Min.Such.Hfl.

„A.36".

2

Abschrift.

,den 17.August 1917.

Gefechtsbericht S.M.Torpedoboot „A.36"
vom 16.August 1917.

Am 16.8.17 gegen 10 h Vm. bekam „A.36" vom führerboot der 5.Minensuchhalbflottille, „M.65" Befehl, sämtliche Bojen südlich von der zuletzt gelegten Bojenreihe in 010 epsilon zu lichten. Nachdem ich eine Reihe von west nach Ost aufgenommen und auf Gegenkurs den nächsten streifen lichten wollte, wurde „A.36" mit Scheinwerfer von der Halbflottille angerufen. Das Gegensignal wurde bedient und der Scheinwerfer klargemacht. Da der Anruf nicht wiederholt wurde, ließ ich 11 h 10 Vm. die Halbflottille,welche inzwischen aus Sicht gekommen war, mit dem Scheinwerfer anrufen und erhielt gleich darauf von Backbord feuer; gleichzeitig wurden mir eine Anzahl mit hoher fahrt anlaufende feindliche Zerstörer gemeldet. Ich befahl sofort „Klarschiff zum Gefecht" und drehte mit äußerster Kraft auf NNO-Kurs. Es konnten 8 Zerstörer und 3 kleine Kreuzer (anscheinend Birkenhead-Klasse) festgestellt werden.Die Zerstörer teilten sich in zwei Gruppen und setzten sich Steuerbord und Backbord hinter „A.36" und belegten dieses stark mit Feuer. Ich ließ das Feuer erwidern und gab gleichzeitig den Befehl stark zu qualmen. Die erste Entfernung betrug 5300 m, ich drehte auf N-Kurs um zur Halbflottille zu stoßen. 11 h 30 bekam ich diese wieder in Sicht. Die Halbflottille eröffnete sofort Feuer, worauf 7 Zerstörer Backbord abschwenkten und das Feuer erwiderten. Von einem Zerstörer mit 4 Schornsteinen (vorderer Schornstein höher) und 1 dicken Mast wurde ich weiter verfolgt und drehte ich langsam auf SO, um besser im Rauchschutz zu kommen.

Der Gegner kam auf und schoß sich anscheinend mit dem vorderen Geschütz ein, drehte dann etwas nach Steuerbord und belegte „A.36" fortgesetzt mit Breitseitsalven,welche

welche alle gut und deckend lagen. 11 h 42 hatte sich Abstand auf 3000 m verringert; ich erzielte mit den vorderen Geschütz 2 Treffer kurz hintereinander, die ich rauchfrei beobachten konnte. Der erste schlug unterhalb Brücke und der zweite auf der Back ein, das Boot drehte hierauf hart nach Backbord und kam bald aus Sicht. Später drehte ich mit hoher Fahrt langsam auf Ost und dann auf S-Ost-Kurs und stieß auf unsere leichten Streitkräfte, die sodann zur 8.Halbflottille und wurde vom Führerboot in Cuxhaven detachiert. Das Boot wurde nicht beschädigt und niemand verwundet. Während des Gefechts wurden 42 Geschosse verfeuert.

gez. H i t z s c h k e

Leutnant z.S.d.R. und Komma

„M.55"

10

„Abschrift"

Gefechtsbericht „M.55" über das Gefecht mit englischen Zerstörern am 16. August 1917.

Am 16.August 1917 mittags 12 h suchte die 5.Minensuchhalbflottille mit Kurs rw.O. etwa an der linken Kante obere Hälfte von 010 epsilon, von Süden in der Reihenfolge „M.37", „M.55", „M.65", „M.4", „M.53". Ich hörte um 12 h das Heulen von „M.65", den Befehl zum Gerätschlippen und sah gleichzeitig voraus Aufschläge. An Steuerbord etwa 30x3. von uns sah ich vier Zerstörer, teils mit 3 teils mit vier Schornsteinen.

Voraus sah ich ein feuerndes A II-Boot („A.36"). Die St.B.-Geschütze wurden besetzt und das Feuer mit einer Anfangsentfernung von 60 hm eröffnet. Auf „M.65" ging das Signal „K gelb" vor und blieb die ganze Zeit wehen, da anscheinend die Flaggleine zerschossen war. „M.37" und ich mit „M.55" hängten uns an. Etwa 12 h 5 drehten wir von Kurs rw.Ost auf ONO. Etwa um 12 h 20 erhielt „M.65" Treffer und konnte nicht mehr mit. Die vier Zerstörer hatten sich hinter uns nach Norden herangezogen und es waren neue (wahrscheinlich 3) an Steuerbord aufgetaucht. Ich schoß mit 2 Geschützen St.B. achteraus. Kurz nachdem „M.65" liegengeblieben war, ging auf Kurs Ost, um den Aufschlägen etwas auszuweichen. Als die Aufschläge wieder ziemlich dicht lagen, ging auf NO. vor den Wind, sodaß mein Boot ganz durch Nebel verdeckt war. Nach dem Besetzen der Geschütze hatte ich sofort Nebel anstellen lassen. Nach 1 1/2 sm ging ich wieder auf Kurs Ost und traf dort alle Boote bis auf „M.65" und „M.28". Die andern Boote hatten etwas nördlicher gestanden. Ich hielt es noch nicht für ratsam umzukehren, um nach „M.65" zu sehen, da nach meiner Meinung die Zerstörer im Norden herumgegriffen hatten. Es war mitt-

mittlerweile sehr unsichtig geworden und die ganze Umgebung durch den künstlichen Nebel verqualmt. Um 12 h 55 etwa drehte ich auf WzN. und setzte „2 Null", um „M.65" zu Hilfe zu kommen. Nach etwa 1/2 sm sah ich an Bb. voraus über dem Dunst 3 Rauchsäulen. Da diese nur von feindlichen größeren Schiffen (Kreuzern) herrühren konnten, ging ich wieder vor den Wind und verdeckte mein Boot durch Nebel. Nach einer Weile drehte ich wieder auf WzN. und sah nach etwa 1 1/2 sm wieder an Bb. voraus Rauchwolken (anscheinend dieselben). Ich drehte wieder vor den Wind. Kurz darauf erhielt ich das F.T.Signal „Ö F". Ich ging auf NW. Als ich nach 6 sm noch nichts sah, ging ich auf SW. und fand kurz darauf „M.65", „M.37" war mit mir in Dwarslinie gefahren in etwa 8 hm Abstand.

Besondere Erfahrungen habe ich nicht gemacht.

Die Bereitschaftsmunition achtern mußte erhöht werden, da bei einem plötzlichen Angriff die Munitionszufuhr nicht schnell genug ist. Telefonanlage ist unnötig, da sie entweder nicht schnell genug klar ist oder bei dauerndem Klarsein immer in Unordnung ist durch Nässe. Versager an den Geschützen sind nicht vorgekommen.

Es ist Wert darauf zu legen, daß neu an Bord gekommene Leute sofort und gründlich mit ihren Gefechtsstationen bekannt gemacht werden.

Beobachtungen beim Feind:

Den Typ der Zerstörer kann ich nicht mehr genau angeben, es waren teils 4 teils 3 Schornsteinboote mit teilweise 4 Geschützen. Auf 2 Booten habe ich das gleichzeitige Aufblitzen von 4 Geschützen gesehen. Die Engländer hatten anscheinend A.S., da die Aufschläge sehr dicht zusammen lagen und die Geschütze gleichzeitig abgefeuert wurden.

gez. K l i n k e r.

Oberleutnant zur See und Kommandant.

„Abschrift." „M.37".

,den 20.August 1917. 11

B e r i c h t

des Kommandanten „M.37" über das Gefecht der 5.Minensuchhalbflottille mit englischen Streitkräften am 16.Aug.1917 in der Nordsee.

Am 16.8.17 war die 5.Minensuchhalbflottille auf etwa 54 Grad N., 4 Grad 50' Ost mit Minensucharbeiten beschäftigt und steuerte 11 h 40 Vm. östlichen Kurs. „M.37" war St.B. Flügelboot. Die Sichtigkeit betrug etwa 5 sm. 11 h 40 hörte ich aus der Richtung des im Süden stehenden Bojenbootes „A.36" mehrere Schüsse fallen. Ich sah gleich darauf etwa 4 Strich an St.B. „A.36" mit hoher Fahrt nordöstlichen Kurs laufen, verfolgt von feindlichen Streitkräften. Zwei kleine Kreuzer, ähnlich dem deutschen Kreuzer SMS.„Brummer" und 4 Zerstörer mit paarweise stehenden Schornsteinen, sehr hoher Back und Brücke konnte ich genau erkennen. Ich gab sofort Alarmsignale mit der Sirene und Befehl an die Geschütze und ließ das Gerät schlippen. Der Feind eröffnete sofort das Feuer auf die M-Boote. Ich drehte auf NO-Kurs mit 15 sm Fahrt und ließ nach der Schiffsuhr „M.37" um 11 h 45 aus dem vorderen Geschütz das Feuer erwidern. Die inzwischen auf meinen Befehl in Betrieb gesetzten Nebeltrommeln hinderten vorläufig den Gebrauch des achteren Geschützes. Auf das Signal „K gelb" des Halbflottillenbootes ging ich in Kiellinie von diesem. Die immer näher liegenden Einschläge veranlaßten mich aber bald Zickzackkurse zu fahren, zumal ich auf „M.65" schon einen Treffer in das Heck beobachtete. An Bb. querab stand in etwa 400 m Abstand „M.4", auf den ich einen Treffer in der Back beobachtete. 11 h 58 drehte ich auf nördl.Gstkurs, nach dem ich nacheinander die einzelnen Boote infolge des künstlichen Nebels aus Sicht bekommen hatte. Zu dieser Zeit wurde aus dem achteren Geschütz das Feuer eröffnet und un

um 12 h 10 wieder einpostiert, da der Feind außer Sicht war. Bei Eröffnung des Gefechts beobachtete ich wie die auf westlichen Kurs gedreht war. 11 h 13 nahm ich Kurs mißw.30. auf und bekam „M.65" und „M.4" in Sicht. Nachdem ich durch offenen F.T.-Spruch von „M.65" den Befehl bekommen hatte längsseit zu kommen, drehte ich auf Gegenkurs und machte 1 h 30 Min. längsseit fest zur Übergabe einer Schleppleine. Kurz darauf traf auch „M.55" bei uns ein. Ich erhielt Befehl das Boot nach der Ems zu schleppen. Als um 5 h nachmittags die Schlepptrosse brach, wurde „M.37" durch „M.55" abgelöst. „M.37" begleitete den Zug und lief mit diesem am 17.8.17 auf Borkum-Reede ein.

Beobachtungen:

1.) Der Feind schoß mit verschiedenen Kaliber. Die größeren Geschosse, etwa 15 cm, verursachten bei der Explosion schwarzgraue Rauchwolken, während diese bei den kleineren gelb-grün und kompakter war.

2.) Die Wirkung der Hochdrosseln war gut. Es ist nicht ratsam bei achterlichem Winde mehr als eine Trommel zur Zeit in Betrieb zu nehmen.

3.) Nach dem gefecht wurde auf „M.37" bei einer Runde durch das Boot in Abteilung I an St.B. ein Loch von etwa 1 m Durchmesser entdeckt. Die schwimm- und Manövrierfähigkeit des Bootes wurde dadurch nicht beeinträchtigt. Das Loch ist durch Sprengstücke einer dicht an Back eingeschlagenen Granate verursacht worden sein. Den Vorgang selber hat an Bord niemand beobachtet.

4.) Vor dem Gefecht war feindlicher F.T.-Verkehr nicht beobachtet worden.

5.) Auf „M.37" wurden innerhalb 28 Minuten 29 Schuß verfeuert.

gez. P r i e s .
Leutnant zur See d.R. und Kommandant.

-Abschrift-

„M.29".

12

Bericht über das Gefecht der 5.Minensuchhalbflottille mit englischen Zerstörern am 16.August 1918 in Quadrat 010 spatien.

Am 16.August 1917 arbeitete die 5.Minensuchhalbflottille in Quadrat 010 spatien.

„M.29" war dieser Halbflottille an diesen Tage zugeteilt und fuhr als Bojenboot.

Die Halbflottille fuhr um 11 Uhr vormittags mit Suchgerät in 010 spatien auf W - O Kurs. Um 11 h 45 wurden vor der Halbflottille viele Explosionen in Wasser beobachtet. Ich war der Meinung eine neue Minenart vor der Halbflottille zu haben, da kein Geschützdonner zu hören war.

Das Wetter war diesig, Sichtweite ungefähr 3 sm.

Gleich darauf sahen wir in SSW. vier Zerstörer mit 3 Schornsteinen auf NW-Kurs, welche die Halbflottille beschossen.

Sofort Alarm!

Minensuchgerät wurde geschlippt, alle Boote erwiderten das Feuer und drehten auf N.-NO-Kurs. Die Einschläge der Geschosse von den englischen Zerstörern erfolgten in unmittelbarer Nähe der Boote. Auf allen Booten wurden Nebelbomben angestellt.

Nach der Drehung auf NO-Kurs war „M.29" hinterstes Boot und eröffnete um 11 h 50 das Feuer mit beiden geschützen auf den ersten Zerstörer. Anfangsentfernung 30 hm die mit Kurzschuß erzielt wurde. Mit 36 hm Entfernung wurden auf dem ersten Zerstörer Treffer beobachtet, und nan sah den Zerstörer in eine Rauchwolke gehüllt. Darauf wurde der zweite Zerstörer beschossen. In Ganzen wurden auf den ersten und zweiten Zerstörer fünf Treffer beobachtet. Durch Abdrehen auf NO-Kurs konnte das vorderste Geschütz das Ziel nicht mehr bekommen und wurde mit den hintersten Geschütz allein gefeuert.

Kurz nach 12 Uhr drehten die Zerstörer mit SW-Kurs

Kurs ab. Letzte Entfernung 48 hm.

Um 12 h 15 verloren wir den Feind in SW-licher Richtung aus Sicht.

Um dieselbe Zeit wurden in S. noch sechs Zerstörer mit W-Kurs beobachtet, die aber gleich wieder aus Sicht kamen.

Die Nebelwirkung unserer Nebelbomben war gut; alle Boote verloren sich gegenseitig aus Sicht.

Der Wind war WSW., Windstärke 5, und auf dem NO-Kurs blieben die Boote lange Zeit in eigenen Nebel eingehüllt, da der Wind den Nebel in der Fahrtrichtung forttrieb.

Auf „M.29" war Kesselspeisewasserverwärmer außer Betrieb und konnte Schiff nur 13 sm laufen. Außerdem war die Dampfsteuermaschine seit 4 Tagen unbrauchbar, da Axanterleitung gebrochen. Durch das langsame Handruder wurde die Manövrierfähigkeit stark beeinträchtigt.

In Quadrat 019 spitzen sichteten wir zuerst wieder die M-Boote, „M.4" und „M.53".

„M.29" nahm mit diesen Booten den Kurs nach Borkum auf. Unterwegs stießen wir auf „M.28".

Wir hatten die Absicht, mit diesen Booten nach Borkum-Reede zu laufen.

„M.4" meldete: „Treffer im Vorschiff über Wasserlinie, macht leicht Wasser".

„M.4" wurde 3 h Nm. bei Punkt „Otto" nach Cuxhaven entlassen.

Der Kommandant glaubte ohne Bedenken die Fahrt nach Cuxhaven antreten zu können.

Später bekamen wir durch F.T. zu erfahren, daß „M.6 „M.55" und „M.37" zusammen waren.

Da keine Befehle für uns da waren, liefen wir nach Cuxhaven. Ankunft nachts 1 Uhr.

Das Verhalten der Besatzung war während des gefechts musterhaft, jeder war auf seinen Posten.

,den 17.August 1917.

gez. W i e c k l a e s e n .

Oberlt.z.S.d.S.II und Kommandant.

Abschrift. „M.4".

13

,den 17.August 1917.

B e r i c h t

des Kommandanten „M.4" über das in 166 gamma und 010 spitzen stattgefundene Gefecht der 5.Minensuchhalbflottille und 2 englischen Kreuzern und 6 Zerstörern.

11 h 40 vormittags sichteten bei höchstens 4 sm Sichtweite, Wind WNW.rw. Stärke 4, sehr diesige Luft, an Steuerbord in rw.S.O. ca 3 - 4 sm ab, rw.NO.steuernde feindliche Streitkräfte, bestehend aus 2 kleinen Kreuzern und ca 6 Zerstörern, welche „A.36" verfolgten und beschossen. Die Kreuzer hatten Ähnlichkeit mit SMS.„Bremse" und SMS.„Brummer". Die 5.Minensuchhalbflottille stand an der Ostkante von 166 gamma auf rw.Ostkurs. Alle Boote lagen mit gestoppter Maschine und ausgebrachten Suchgerät in Suchformation. „M.65" hievte das Gerät in Beisein des M-Chefs ein, da anscheinend etwas unklar war. Drauf wurden von „M.65" fünf kurze Töne mit der Sirene gegeben, „Klar zum Gefecht". Im selben Augenblick eröffnete der Feind das Feuer auf die Halbflottille. Das Gerät wurde geschlippt und der Feind von den südlich stehenden Booten, „M.37", „M.65" und „M.55" unter Feuer genommen.

„M.4" und „M.53" standen in Feuerlee. Es wurde mit „Äußerster Kraft" auf rw.NNO.-Kurs gedreht und der Feind von allen Booten beschossen. Der Feind drehte dann fast Steuerbord bezw. fast Backbord auf rw.NzW-Kurs. „M.65" entwickelte Nebel, die übrigen Boote gleich nachdem ebenfalls. Von „M.4" wurden 2 Volltreffer auf „M.65" beobachtet, einer zwischen Kombüse und Maschine und einer in Achterschiff. Feindliche Salven lagen einige Zeit gut deckend bei „M.4". 11 h 47 Vm. erhielt „M.4" in der vorpick über-

-halb-

oberhalb der Wasserlinie einen Volltreffer, der infolge von Farbenvorräten einen Brand hervorrief. „M.4" fuhr da auf Zickzackkurs um den Feind das Einschießen zu erschwe ren. Die Aufschläge lagen daraufhin weit rechts oder lin Auf einen einzelnen, an Backbord stehenden Zerstörer wur de 11 h 55 Vm. von „M.4" ein Treffer hinter den zweiten Schornstein erzielt. Der Zerstörer drehte darauf hin mit fast Backbordruder ab. Durch die auf allen Booten einge- setzte Nebelwirkung kam der Feind aus Sicht. 12 h 05 Nm. wurde von „M.4" der letzte Geschützdonner gehört, jedoch keine Aufschläge mehr beobachtet. „M.55", „M.37", „M.53" „M.4" und „M.29" dampften mit Ostkurs.

„M.4" verständigte „M.55" von den Aussichtkommen von „M.65". „M.55", „M.37" und „M.4" gingen auf Gegenkurs um „M.65" evtl. Hilfe zu leisten. „M.4" mußte aber wieder beidrehen, da infolge des starken Windes und des hohen Seeganges der Feuerherd wännahm und durch die aufgerissene Bordwand viel Wasser eindrang. „M.29" übernahm die Füh- rung. 1 h Nm. war das Feuer gelöscht. Infolge des zunehmenden Seeganges nachte „M.4" Wasser. 1 h 55 Nm. wurde „M.4" auf Anfrage bei „M.29" nach Cuxhaven detachiert. Von „M.4" wurden im Laufe des Nachgefechts sieben Schuß abgefeuert.

gez. K r o m m e s .

Minen-Vizesteuermann d.R.I u.Kommandant

Abschrift. „M.53".

14

Bericht über das Gefecht am
16. August 1917 mit engl. Streitkräften.

Am 16. August 1917 11 h 45 vormittags lag die 5. Minensuchhalbflottille in Dwarslinie auf O.1/2 S.-Kurs gestoppt in der 30-Ecke des Quadrates 165 gemma. Die Reihenfolge der Boote war von Norden nach Süden folgende:

M.53 M.4 M.65 M.55 M.37
M.29

Als Bojenboot fuhr „M.29" zwischen M.53 und „M.4". Der Abstand von Boot zu Boot betrug 300 m. 11 h 50 ertönten vom Halbflottillenführerboot 5 kurze Töne. Ich befahl auf „M.53" sofort das Gerät zu schlippen und klar zum Gefecht. In südöstlicher Richtung sah ich das Aufblitzen von Geschützen. Im ersten Augenblick glaubte ich unsere eigenen Sicherungsstreitkräfte feuern auf ein feindliches U-Boot. Des diesigen Wetters wegen konnte ich Schiffe nicht ausmachen; schwere und leichte Aufschläge beobachtete ich nahe an Steuerbord- und Backbordseite von „M.53". Ich ging sofort dreimal alle Fahrt voraus und drehte nach Norden ab. Zwei M-Boote folgten mir, ich glaubte es waren „M.55" und „M.4", die an Steuerbord achteraus standen. Diese beiden Boote hatten bereits ihre Nebelbomben in Betrieb. Mein achteres Geschütz feuerte; das vordere Geschütz konnte ich nicht feuern lassen, da zwei M-Boote an Steuerbord standen. Verschiedene Einschläge lagen so dicht bei „M.53", das Splitter an Deck flogen; ich ließe meine Nebelbombe in Betrieb setzen und Zickzackkurse steuern. Gegen 12 h 20 ließ ich das Feuer einstellen, da ich nichts mehr sehen konnte.

gez. S c h e b e r .

Leutnant z.S.d.R. und Kommandant „M.53"

Stellungnahme des Flottillenchefs.

1.) Zum Gefechtsbericht:.

„A.36" hat richtig gehandelt. Es blieb ihm nichts anderes übrig, als sich mit hoher Fahrt zurückzuziehen und das Heckgeschütz zur Wirkung zu bringen. Infolge seiner geringen Größe hat es keinen Treffer erhalten. Es ist sehr anzuerkennen, daß der Geschützführer trotz des Seegangs auf dem verfolgenden Zerstörer 2 Treffer erzielte.

Gefechtsübungen konnten nicht so häufig gemacht werden, wie es erwünscht ist. Ließ das Wetter während des Arbeitstörns ein Fahren zu, so wurde gearbeitet, während des Hafentörns ist wegen der notwendigen Ruhe für die Mannschaften und der laufenden Instandsetzungsarbeiten ein Fahren zu Gefechtsübungen nicht möglich. Es wurde daher im allgemeinen der Tag des Auslaufens zur Lösung zu Gefechtsübungen benutzt. Das Signal „Kiellinie" -besser wäre gewesen „Gefechtsstaffel"- ist nur von 2 Booten richtig ausgeführt. Die anderen Boote staffelten von vornherein nach Backbord heraus, da die gut liegenden Salven sie zwangen auszuweichen. Einige Boote haben zu früh und zu reichlich genebelt, dadurch ging der Zusammenhang verloren, jedoch wurden die Boote dadurch vor weiteren Beschädigungen geschützt. Es ist selbstverständlich schwer beim Nebeln das richtige Maß einzuhalten. Ein von so überlegen starken und schnellen Streitkräften auf nahe Entfernung angegriffener Verband muß sich durch Nebel zu schützen versuchen und kann kaum seine Formation einhalten, da jedes Boot, das bemerkt, daß der Gegner sich eingeschossen hat, gezwungen ist, mit wechselnden Kursen zu fahren, um den Geschoßsalven auszuweichen.

Die Haltung der Besatzungen ist sehr anzuerkennen. Die Geschützführer haben gezeigt, daß sie in der Lage sind, mit Erfolg selbständig zu feuern. Die Boote sind im Allgemeinen darauf angewiesen. Eine richtige Feuerleitung wird sich nur in seltenen Fällen durchführen

lassen, zumal nur die aktiven Offiziere eine eingehende artilleristische Ausbildung genossen haben.

Die Bemühungen von „M.4", „M.55", „M.37" wieder vorzugehen, um „M.65" beizustehen sind, wenn auch selbstverständlich, sehr anzuerkennen.

Ich habe die Überzeugung gewonnen, daß die Engländer sich so schnell zurückgezogen haben, weil sie nichts riskieren wollten und unerwartet große Trefferwirkungen ihnen den Rückzug ratsam erscheinen ließ. Die Furcht vor Unterstützungsstreitkräften, Minen und U-Booten wird mitgewirkt haben. Nach dem Reuterbericht ist auch anzunehmen, daß die Engländer geglaubt haben, feindliche U-Boote zu sehen, falls diss nicht nur in dem Bericht gesetzt ist, um dem englischen Volk den Rückzug mundgerecht zu machen.

2.) Zu Anlage I. „Einbringen „M.65".

Es ist sehr umsichtig und sachgemäß gearbeitet, um das Boot zu erhalten und einzubringen.

Es ist zu erwarten, daß die mit Havariebericht „M.23" beantragte und vom R.M.A. genehmigte 100 m lange 10 cm Stahltrosse sich auch genügend stark als Schlepptroß erweisen wird.

3.) Zu Anlage II. „Treffer".

Die Trefferwirkungen werden von der Bauaufsichtigung der Reiherstiegwerft, die die Reparatur der 3 Boote übernommen hat, erst genauer beurteilt werden können.

4.) Zu Anlage III. „Erfahrungen".

Zu 2) u.3). In geschlossenen Räumen -Heizräumen- wirkt der Nebel betäubend. Es muß also dort mit Gasschutzmasken gearbeitet werden. Es wird für eine geeignete Verteilung der Gasschutzmasken gesorgt werden.

Zu 4). siehe Stellungnahme zu Anlage I. Das Beschweren der Schlepptrosse mit dem Anker ist sehr zu empfehlen und dem Beschweren mit Grundgewichten vorzuziehen.

Zu 5). Der Matrosenstat der M-Boote ist folgender:

„M.1" bis „M.26" (2-8,6 cm S.K.)	Obermatrosen	4 + 1 (Ms-Zuschlag)
	Matrosen	7
„M.27" bis „M.45" (2-10,5 cm S.K.)	Obermatrosen	5 + 1 (Ms-Zuschlag)
	Matrosen	9
„M.46" bis „M.56" (2-8,8 cm S.K.)	Obermatrosen	6 + 1 (Ms-Zuschlag)
	Matrosen	9

-Es-

16

Es erscheint geboten, den Etat der Boote „M.1" bis „M.26" um 1 Obermatrosen, 2 Matrosen zu erhöhen.

.) Die Gefechtsberichte der am Gefecht beteiligten Boote sind beigefügt.

Hermann

17.

17.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kommando
der
III. Minensuchflottille
B. No. 753

Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
Eing. den 13.9.17.
2 Anl.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 1.Sept.1917.

Abgeschlossen: 15.Sept.1917.

Anlagen: Funksprüche.

Skizzen.

Marine-Verwaltungs-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von C.G. Röh, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F 1 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.-5. Sept.	Cuxhaven.	M.7 zur Grundreparatur zur Reiherstiegwerft in Hamburg; M.1 zur Seebeckwerft in Geestemünde. M.8 am 5.9. von Geestemünde, M.37 am 5.9. von Hamburg, T.74 am 2.9. von Bremen nach Beendigung der Reparatur zurück. A.57 am 3.9. von Kiel zurück. M.31 am 4.9 nach W-haven und abends zurück zum Abholen von Minensuchmaterial. T.74 am 4.9. nach W'haven zum Kompensieren. Mörmann
6. Sept. 12 h Vm.	Cuxhaven.	8.Mfl. mit M.55 und M.3 der 5.Mfl. nach der Ems ausgelaufen. Rest der 5.Mfl. zu Registrierfahrten ausgelaufen.
4 h Nm.		S.149 und 6.Mfl. nach Helgoland ausgelaufen.
7,30 Nm		In Helgoland fest.
9,15 Nm		Rest der 5.Mfl. nach Helgoland eingelaufen und zur 6.Mfl. getreten.
9,10 Nm		8.Mfl. auf Borkum-Reede geankert. Mörmann
7. Sept. 6 h Vm.	6.Mfl: u.S.149. Helgoland. O80.5, böig, mittags abflauend, unruhige See.	6.Mfl. ausgelaufen nach 133 alfa. Es wurde mit den Arbeiten an Weg „blau" begonnen und zwar zunächst mit dem Absuchen des Quadrates 133 alfa. In diesem Quadrat wurde unten eine Minensperre festgestellt mit alten, bewachsenen Minen, Hebel oben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		oben. Die Sperre ragte ungefähr 1 sm in das Quadrat hinein in Richtung NzO. Das Bezeichnen der Sperre durch Krallengreifer hielt sehr auf, da das Greifermaterial schlecht war und viel Bruch zur Folge hat. Etwas nördlich der Sperre wurde eine gut erhaltene Mine mit Hebel unten losgerissen, sie muß ein Überrest der dort früher geräumten, aber noch nicht nachgesuchten Sperre sein. An treibenden Minen wurden abgeschossen: 1 Mine in 134 B, Hebel oben, leicht angerostet, 1 Mine in 136 B, Hebel unten, leicht angerostet, 2 Minen, Hebel unten, z.T. angerostet in 126 B, 1 Mine, Hebel oben, verrostet in 142 B.
11 h M	O.5 bis 7.	Im Lister-Tief geankert. T.74 von Wilhelmshaven zurück.
	8.Halbflottille. Borkum-Reede.	Ruhe. Keine Nachtfahrt, da Mond noch zu hell. Mörmann
8. Sept 7 h V.	6.Halbflottille. Lister-Tief. SW.3, leicht bewegte See, diesig.	Ausgelaufen nach 133 alfa. Die Sperre in 133 alfa unten wurde bis gut 1/2 sm nach 124 B hinein mit schwerem Gerät geräumt. 4 Minen abgerissen, 2 Detonationen. Das genaue Absuchen wurde dann

Marine-Hermann-Wagazin. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gäh, Wilhelmshaven. Verantwortlicher Mitarbeiter für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kurz nach dem Auslaufen dichter Nebel, bald vorübergehend, dann sehr diesig, Sichtw. 3 bis 5 sm.	dann begonnen. Es wurde abgesucht ein Streifen von Unterkante bis zu 1 sm nördlich Unterkante. An treibenden Minen wurden abgeschossen: 1 Mine, Hebel unten, gut erhalten in 143 B; 2 Minen derselben Art in 142 B, 1 Mine, Hebel unten, stark bewachsen in 126 B, detonierte. Auf dem Hinmarsch wurde in 54 Grad 3' N., 7 Grad 39' O., also weit außerhalb des erlaubten Fischgebietes der Fischkutter „H [illegible] 77", „Undine - Hamburg" auf Westkurs gesichtet ohne Netze. Es war kein Mann an Deck, Erst auf das Heulen der Sirene von S.149 kam zunächst ein Junge an Deck. Der Schiffer wurde nach Osten vermissen. Jn 126 B wurden noch 2 Fischlogger gesehen, es war jedoch keine Zeit mehr diese auch festzustellen. Die Lage der Tonne in Punkt B wurde durch zweimaliges Ablaufen von Punkt F mit 19 sm durch „S.149" und „A.57" nachgeprüft. Sie liegt vielleicht 0,5 bis höchstens 1 sm östlicher als Punkt B. Hierzu das gleiche Ergebnis hatten die 6. Hfl. und die 4. und 8. H.M.S. Hfl., so daß es zweckmäßig ist, die Tonne als richtig auf Punkt B liegend anzunehmen. Jm Lister-Tief geankert. 8. Hfl.
10 h Vm.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
3 h N	8. Halbflottille. Borkum-Reede. W.1-2, stark diesig, Sichtw. 2 sm.	Ausgelaufen zur Nachtfahrt. Jn 077 epsilon gut erhaltene Mine, Hebel oben, mit weißer Zeichnung „F 35" abgeschossen. Das Gerät wurde in Punkt Q ausgebracht. Es wurde mit 2 gestaffelten Gruppen zu 4 Booten mit 300 m Gerät gefahren von Punkt Q nach 018 epsilon links unten, dann auf 54 Grad 0,5' N. bis 4 Grad 30' Ost und auf 53 Grad 59' N. zurück bis 5 Grad 30' Ost. Es wurde nichts gefunden. Hörnau
9. Sept. 8,30 V	8. Halbflottille. in See, W.3 bis 4 sichtig.	Auf Borkum-Reede geankert.
7 h V.	6. Halbflottille. Lister-Tief.	Ausgelaufen nach 133 alfa.
8,30 "	WSW.4-6, zunehmende grobe See, diesig.	Wegen grober See Kehrt gemacht, eingelaufen nach List.
10 h "		Jn Lister Tief geankert. S.149 mit Flottillenchef nach Cuxhaven zur Verteilung der Räume des am 10. Sept. eintreffenden Beischiffes „Wettin". Hörnau
10. Sept.	6. Halbflottille. Lister - Tief. WNW.5-6, grobe See.	Wegen Wetterlage nicht gearbeitet.
1,30 N	8. Halbflottille. Borkum-Reede. NWz.W.3, sichtig, starke Dünung.	Ausgelaufen zur Nachtsuchfahrt. Jn 012 epsilon rechts 1 treibende Mine, Hebel oben und eine Hebel unten,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		unten, gezeichnet „108" mit weißer Farbe, abgeschossen. Beim Passieren der Sperre keine Oberflächenstände gesichtet. Jn 164 gamma Mitte Gerät ausgebracht. Es wurde in 2 Gruppen zu je 4 Booten in ~~Kessel~~ Hebel mit 300 m Suchgerät gefahren mit Kurs 297° auf Mittellinie des Weges „Gelb" bis 4 Grad 9' O., dann 1 sm südlicher zurück bis zur Sperre in 012 epsilon, in der 4 Geräte ausschlippten. Es wurden zwei Minenbojen geworfen. Die Tonne 4 der neutralen Fahrtrinne in 097 gamma wurde gesichtet. Nach verschiedenen Beobachtungen, allerdings auf große Entfernung scheint ihre Kennung zu sein 4↑ hell 5↑ dunkel statt 7↑ und 3↑.
		Bohrau
11.Sept 9,30 V.	6.Halbflottille. Jn See. SSO.3-4.	Auf Borkum-Reede geankert.
7 h Vm.	6.Halbflottille. Lister - Tief.	Ausgelaufen nach 133 alfa. Das genaue Absuchen des Quadrates fortgesetzt bis zu 2 sm von der Oberkante. Jn 133 alfa eine treibende, stark bewachsene Mine, Hebel oben abgeschossen.
10,30 V.		Jm Lister-Tief geankert.
		S.149 mit Flottillenchef mittags von Cuxhaven nach List gegangen.
		Bohrau
12.Sept 6,30 V.	6.Halbflottille z.Vfg. Lister - Tief.	Ausgelaufen, um gemäß F.T.Befehl die Ausschlippstellen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	W.1, diesig, auffrischend aus NW.	Ausschlippstellen der 9.T-Hfl. in 162 alfa links unten abzusuchen. An der bezeichneten Stelle 55 Grad 37,3' N., 7 Grad 50,8' Ost wurden eine U-Bootsbleikappenmine geräumt, die so stark mit Muscheln und Gras bewachsen war, daß sie kaum noch die Bleikappen abhoben. Beim Weitersuchen wurde noch eine zweite und dritte gleiche Mine gefunden.
3,30 N.	NNW.5-6, zunehmende grobe See.	Wegen des zunehmenden Seegangs mußte abgebrochen werden. Alle Bojen wurden wieder aufgenommen, an der Minenfundstelle wurden 2 Fahrwasserbojen mit Nordtoppzeichen ausgelegt. Es handelt sich hier anscheinend um einen Rest, der mit großen Abständen im Nordmannstief geworfenen Sperre.
8 h N.		Jm Lister-Tief geankert.
	8.Halbflottille.	
2,30 N.	Borkum - Reede. NNW.4-5, sichtig, bewegte See.	Die 4.Hfl. hatte wegen grober See abgebrochen. Der Halbflottillenchef entschloß sich jedoch trotzdem die Fahrt zu versuchen, um die Aufgabe noch zu erledigen, da die Feststellung eines freien Weges wichtig war. Jn 019 epsilon Mitte wurde das Gerät ausgebracht und mit Kurs West bis 4 Grad 10' Ost gefahren, dann zurück etwa 1 sm südlicher bis 016 epsilon. Auf dem Hinmarsch brach die Suchleine des linken Flugelbootes in 010 epsilon. Da die Kardeele alle an einer Stelle
		scharf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		scharf geschnitten sind, ist ein scharfer Gegenstand, vielleicht Wrack, anzunehmen. Auf dem Rückmarsch brach in 123 gamma die Suchleine und Führungsrolle des rechten Flügelbootes der 2.Gruppe. Nach Befund ist ebenfalls ein Wrack oder größerer treibender Gegenstand (Wrackteil) anzunehmen. Die Boote arbeiteten stark, es war gerade noch ein Fahren mit ausgebrachtem Gerät vor der See möglich.
	NNzW.6-8,sehr grobe See.	Bergmann
13.Sep.	6.Halbflottille.	
4,20 N.	In See NNzW.6-8.	In Cuxhaven festgemacht.
	6.Hfl. und „S.149".	Da Minensuchen nicht möglich war,wurde
6,30 V.	Lister - Tief.	nach Cuxhaven ausgelaufen.
2 h Nm.	NNW.6-7,grobe See.	In Cuxhaven fest.
		Bergmann
14.-15. Septbr.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes.
		„M.3" am 14.9. zur Grundreparatur zur Reiherstiegwerft in Hamburg.
		Bergmann

Funksprüche von 1. bis 15. September 1917.

1.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., I.M.S.Fl. 1301. 6.9.17.
Auf dem Marsch Elbe Fl.-Ems Fl. 6.M.S.Hfl.

2.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1647. 6.9.17.
S.149, 6.M.S.Hfl. und Rest der 5.M.S.Hfl. gehen Helgoland.
III.M.S.Fl.

3.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., S.F.List, 6.M.M.S.Hfl.0627.
7.9.17. Gehe 133 alfa. III.M.S.Fl.

4.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., S.F.List. 1927. 7.9.17.
Fertig. Einlaufen List. III.M.S.Fl.

5.) Funkspruch von Regensburg an B.d.A., Vp.Chef,III.M.S.Fl.,
4.M.S.Hfl. 2005. 7.9.17.
Zurückkehre nach gestrigem Ankerplatz. F.d.IV.A.Gr.

6.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., S.F.List. 0735. 8.9.17.
Fortsetze gestrige Arbeit. III.M.S.Fl.

7.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., IV.A.Gr., III.M.S.Fl.0941.
8.9.17. Heute Suchen 54 Grad Nord, auslaufen 3 h Nm.
8.Minensuchhalbflottille.

8.) Funkspruch von L.51 an Hochseechef. 1315. 8.9.17.
157 S versuche Sicherung 157 S, 060 S. L.51.

9.) Funkspruch von L.51 an Hochseechef. 1530. 8.9.17.
060 S gehe 157 S. L.51.

10.) Funkspruch von S.149 an L.51 auf 1315 und 1530. 1635.8.9.
Es wird gearbeitet in 113 alfa und 133 alfa. III.M.S.Fl.

11.) Funkspruch von T.104 an B.d.A., IV.A.Gr., II.M.S.Fl.
1700. 8.9.17. Minen gefunden 038 epsilon rechte Kante
Mitte, alte Drehorm oben. 4.M.S.Hfl.

12.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., IV.A.Gr., III.M.S.Fl.0446.
9.9.17. Fertig, nichts gefunden, Standort platz Otto.
8.M.S.Hfl.

13.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 2001. 8.9.17.
Standort während der Nacht List. III.M.S.Fl.

14.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0721. 9.9.17.
Ausgelaufen wie gestern. III.M.S.Fl.

15.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0745. 9.9.17.
Abgebrochen wegen grober See. S.149 geht Cuxhaven, 6.Hfl.

A.5036/17 gKdos III/17

geht List.

III.Minensuchflottille.

16.) Funkspruch von T.104 an B.d.A., IV.A.Gr., II.M.S.Fl. 1910. 9.9.17. Abbreche für heute. Jn 54 Grad 4,4' Nord und 5 G 22,7' Ost eine gut erhaltene U-Mine mit gerät abgerissen. 4.M.S.Hfl.

17.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., 2.Adm.IV.geschw.,III.M.S.F. 0906. 10.9.17. Heute Suchen. Ausleufe 1 h 30 Nm. 8.M.S.

18.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., F.d.L., S.149. 0925. 10.9. Arbeiten wegen grober See nicht möglich. 6.M.S.Hfl.

19.) Funkspruch von Hiebe an IV.Geschw., 8.M.S.Hfl.,F.d.L. 123 10.9.17. Zu F.T. 0906: Nachtverstoß Weg gelb bis 4 Grad 1 Ost. Sicherung durch Seestreitkräfte nicht erforderlich. Sicherung durch Luftaufklarung abends. B.d.A.

20.) Funkspruch von Borkum an B.d.A., Flotte. 1658. 10.9.17. Flugzeug Z097 meldet: Jn 005 epsilon. 006 epsilon etwa 10 sm lange Minensperre nißweisend Nord bis Süd 3 bis 4 m Wa sertiefe einwandfrei beobachtet. S.F. Borkum.

20.a)Funkspruch von Flaggschiff an Flotte. 1933. 10.9.17. Sicherung Minensuchen auf Weg gelb bis auf weiteres ein Linienschiffe-Treffen der Torpedodivision. Hochseech

21.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., Vp.Chef, III.M.S.Fl. 0501. 11.9.17. Aufgabe erledigt. Keine weitere sperre. Stander Platz Paul. 8.M.S.Hfl.

22.) Funkspruch von M.64 an Vp.Chef zu 1933. 0502. 11.9.17. 8.Hfl. arbeitet heute nicht. 8.M.S.Hfl.

23.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., F.d.L.,S.149. 0652. 11.9.1 Auf den Marsche nach 133 alfa. 6.M.S.Hfl.

24.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., 6., 8.M.S.Hfl. 1223.11.9. S.149 auf den Marsche nach List. III.M.S.Fl.

25.) Funkspruch von Flaggschiff an Flotte. 1741. 11.9.17. Achtung! Nach Fliegermeldung ist mit Antreffen feindlicher Meterterpedoboote in Deutschen Bucht zu rechnen. Hochseech

26.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1947. 11.9.17. Beendigt. Einlaufen List. III.M.S.Fl.

27.) Funkspruch von Hiebe an 6.M.S.Hfl., II.M.R.D., 2.T.Hfl.,

2.Hfl. der Nordsee Vp.Boote auf 1858. (Janna Gustav). 2307. 11.9.17.

6.M.S.Hfl. Sachverhalt bei V.T-Flottille erfragen und morgen so früh wie möglich Ausschlippstelle nachprüfen und Minen räumen. Ergebnis so bald als möglich durch F.T.melden. 5.T-Flottille und II.M.R.D. Wrackstelle Othmarschen suchen, zusammen arbeiten mit Schönfels, danach 6.M.S.Hfl. unterstützen. B.d.A.

28.) Funkspruch von T.109 an Nordgruppe, Listgruppe und Außenrotte der Nordsee Vp.Flottille, F.d.T-gruppe List. 2305. 11.9.17. 55 Grad 37,1' Nord und 7 Grad 50,9' Ost im Hauptfahrwasser Gerät zweimal ausgeschlippt,Minenbege geworfen. Flottille der Nordsee Vp.Boote.

29.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., L.41. 0641. 12.9.17. Arbeite in 153 alfa. III.M.S.Fl.

30.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., Vp.Chef, III.M.S.Fl. 0743. 12.9.17. Heute Suchen, ausleufe 2 h 30 Nm. 8.M.S.Hfl.

31.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1215. 12.9.17. Jn 162 alfa links unten, alte sehr stark bewachsene Ubootsbleikappenmine gefunden. III.M.S.Fl.

32.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., L.41, S.F. List. 1556.12.9. Abbreche wegen Seegang, gehe List. III.M.S.Fl.

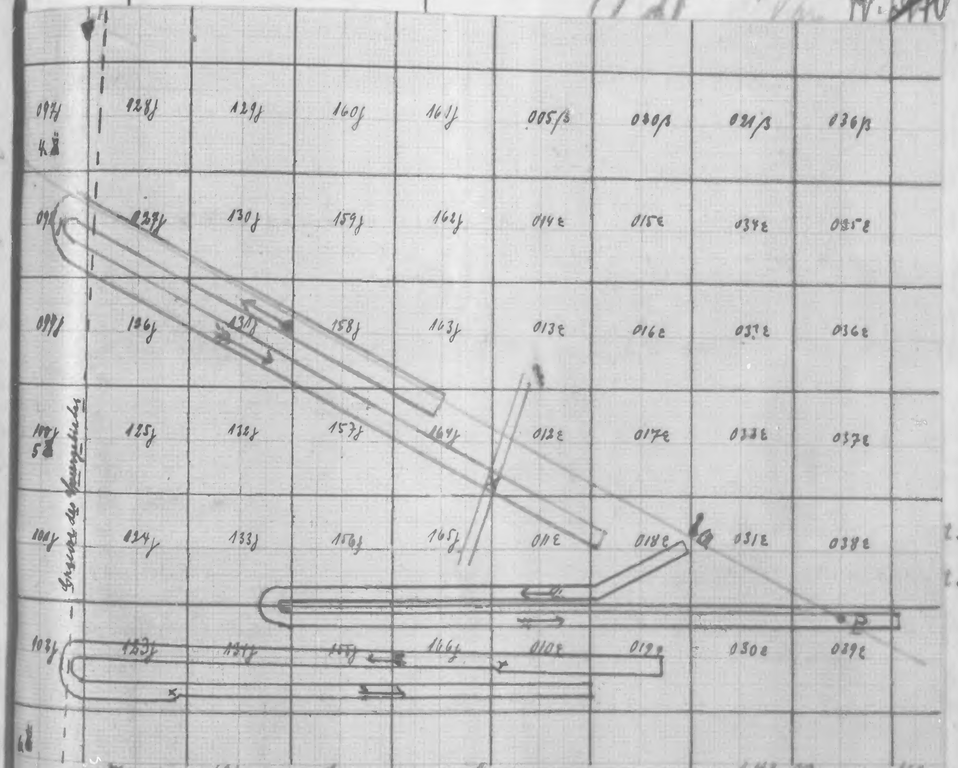
33.) Funkspruch von M.64 an B.d.A., Vp.Chef, III.M.S.Fl. 0658. 13.9.17. Fertig, keine besonderen Vorkommnisse. Standert Platz Otto, gehe nach Cuxhaven. 8.M.S.Hfl.

34.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0741. 13.9.17. Kein Minensuchen, gehe Cuxhaven. III.M.S.Fl.

35.) Funkspruch von Hiebe an Chef der III.M.S.Fl. 0816.13.9.17. Helgoland anlaufen wegen Telephongespräch nicht erforderlich. B.d.A.

36.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., 6.M.S.Hfl. 0945. 13.9.17. Steihgrund - Tonne treibt 164 epsilon eben, versuchen durch M-Boot einbringen. III.M.S.Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille B. No. 773	Ganz Geheim! Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Eing. den 2. 10. 17 Abt. Ia



Nachschub 10/11. 9. 17 Sperrbrecher Kreuzaufsetzung s. 11. 9. 1 [illegible] Minen in NO

Nachschub 8/9. 9. 17. Sperrbrecher Kreuzaufsetzung s. 8. 9. 11 [illegible] Minen in NO

Nachschub 12/13. 9. 17. Sperrbrecher Kreuzaufsetzung s. 13. 9. 4 [illegible] Minen in O

Insgesamt 2 Aufsetzungen für 4 Sperrbrecher, 300 m Gerät

× Aufsetzstelle = roter Grundfallen

1803/17 geh. A 22777/17

A 7825/17 geh.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gött, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille B. No. 775	Ganz Geheim! Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Eing. den 2. 10. 17 1 Anl. Cg. 19. 1707

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 16.Sept.17.

Abgeschlossen: 30.Sept.17.

Anlagen: Funksprüche.

Marine-Gemeinen-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gdk. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F t 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.Sept. 1917.	Cuxhaven.	Am Abend kam die Flottille telephonischen Befehl, eine Halbflottille der II.Minensuchflottille zu unterstellen zu einer Unternehmung in der Ostsee. Mönnau
17.Sept.	Cuxhaven.	5.Hfl. geht mit M.64, M.11, M.31, M.32, M.39 und A.35 (5.Hfl.) abends in die Ostsee. M.1 befindet sich auf der Seebeck-Werft in Geestemünde in Grundreparatur, A.56 und A.53 auf der Werft in Kiel; M.41 wird bei der Flottille vorläufig zurückbehalten, da hier sonst nur 11 M-Boote z.Zt. zur Verfügung stehen. Mönnau
18.-19. Sept.	Cuxhaven.	M.2 zum Abholen von Minensuchmaterialien nach Wilhelmshaven gegangen und wieder zurückgekehrt. Mönnau
20.Sept. 12 h Nm. 3 h Nm. 7 h Nm. 9 h 10 N.	Cuxhaven. M.2,leicht bewegte See,sichtig. Später zunehmender Wind aus NNW.	6.Hfl. zur Ablösung nach List ausgelaufen. S.149, 5.Hfl.nach Helgoland ausgelaufen. S.149, 5.Hfl.in Helgoland eingelaufen. 6.Hfl. in Lister-Tief geankert. Mönnau
21.Sept.	Helgoland - Lister-Tief. NNW.8-11,sehr grobe See.	Arbeiten nicht möglich. Mönnau 22.Sept.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
22.Sept.	Helgoland - Lister-Tief. S.6-8,böig.grobe See	Nicht ausgelaufen wegen grober See. 6.Hfl.versucht auszulaufen,macht Kehrt u. ankert wieder in Lister-Tief. Wegen der groben See bleibt 5.Hfl.zunächst noch in Helgoland. Mönnau
23.Sept.	Helgoland - Lister-Tief. NNW.7, grobe See.	Nicht ausgelaufen wegen grober See. S.149 mit Flottillenchef vormittags nach N'hafen gegangen. Flottillenchef erhält Befehl vom 25.Sept. ab nebenamtlich als Admiralstabsoffizier beim L.d.S. auf Nlobe einzutreten. S.149 mit Flottillenchef nachmittags nach Cuxhaven gegangen. A.57 nach Beendigung der Reparatur in Cuxhaven zur 5.Hfl. gegangen. Mönnau
24.Sept. 6 h 15 V.	5.Halbflottille. Helgoland. NW.3,Dünung,sichtig	Ausgelaufen nach 133 alfa. In 153 epsilon, 144 epsilon, 143 epsilon, 126 β je eine treibende Mine, Hebel oben, stark bewachsen, abgeschossen. Unterwegs leckt Bb.-Kondensator von M.53. Das Boot fährt mit Stb.-Maschine mit 10 sm weiter und ist nach 1 1/2 Std. wieder klar. Die Abbeiten am Weg "blau" werden fortgesetzt. Das Gebiet zwischen den Punkten: 1/ 55 Grad 16' N., 7 Grad 22,4' O., 2/ 55 Grad 16.8' N., 7 Grad 23,1' O., 3/ 55 Grad 20,1' N., 7 Grad 12,3' O.,

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Höft, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		4) 55 Grad 20,8' N., 7 Grad 13,2' O. wird genau abgesucht und ist minenfrei. „M.37" hat Ruderhavarie, muß mit Pinne steuernd nach List einlaufen. Im Lister-Tief geankert.
9 h 40 V	6.Halbflottille.	
7 h Vm.	Lister-Tief. SW.3-4, Dünung, sichtig.	Ausgelaufen nach 16½ alfa. Im Verfolg der Arbeiten des Freimachens des Weges nördlich des Hoedtmannstiefs werden 4 weitere U-Bleikappentonnen geräumt. Das Gebiet zwischen den Punkten: 1) 55° 36,5' N. 7° 49,0' O. 2) 55° 37,1' N. 7° 48,4' O. 3) 55° 38,7' N. 7° 53,2' O. 4) 55° 38,2' N. 7° 53,7' O. wurden minenfrei gemacht. Es wurden 7 treibende engl.Minen abgeschossen. 3 gut erhaltene Minen, Hebel unten, in 169 β, 169 alfa und 163 alfa, 2 gut erhaltene, Hebel oben in 169 β und 169 alfa und eine stark bewachsene, Hebel unten in 170 alfa.
10 h Nm.		Im Lister-Tief geankert. Meyrau
25.Sept. 6 h Vm.	Lister-Tief. SSW.5, bald auffrischend auf 6-7, hohe westl.Dünung, stark diesig.	5.u.6.Halbfl. nach den gestrigen Arbeitsplätzen ausgelaufen. Wegen grober See Kehrt gemacht. 5.Hfl. schießt in 156 β = 3, in 158 β = 4

mehr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		mehr oder weniger stark bewachsene Minen, Hebel oben, ab. 6.Hfl. 5.Hfl. } in Lister-Tief geankert. M.37 wieder fahrbereit. Meyrau
,15 Vm ,30 Nm		
26.Sept 6 h Vm.	Lister-Tief. 5.Halbflottille. SW.3, leicht bewegte See, lange Dünung, stark diesig.	Ausgelaufen. Infolge des unsichtigen Wetters und Stromversetzung wurde die Tonne in Punkt „B" nicht gefunden und mußte in breiter Doarslinie gesucht werden. Es wird genau abgesucht und ist minenfrei das Gebiet zwischen den Punkten: 1) 55° 15,3' N. 7° 18,7' O. 2) 55° 16' N. 7° 22,4' O. 3) 55° 18,5' N. 7° 10,6' O. 4) 55° 20,1' N. 7° 12,3' O.
Wind frischt auf auf 5, ziemlich grobe See, Nebelschauer.		Beim Schwenken aus dem letzten minenfreien Streifen zum neuen Anlauf in 55 Grad 18,9' Nord, 7 Grad 10,2' Ost detonierte eine Mine in Gerät und 2 weitere wurden durch Gerät hochgerissen. Es waren mäßig bewachsene und verrostete englische Drehhebel unten Minen. Anscheinend handelt es sich um Reste der in Mai gedunten von 133 alfa über 132 alfa unten nach 117 alfa verlaufenden Sperre. Es wurde noch ein Anlauf von NW nach SO gemacht, wobei noch eine Mine etwas südlich der Detonationsstelle in Gerät detonierte. Weitere Feststellungen konnten wegen Zeitmangels und

aufkommenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		aufkommenden groben Seegangs nicht gemacht werden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß es sich um einen nach SW. verlaufende Teilsperre handelt, dessen Nordflügel gefaßt wurde. Die 2 hochgerissenen Minen wurden abgeschossen.
10,15 Vm.		In Lister-Tief geankert.
6 h Vm.	6.Halbflottille.	Ausgelaufen zum Weiterarbeiten in 153 alfa. Dort das bisher abgesuchte Gebiet verbreitert und 4 weitere U-Minen geräumt.
9,50 Nm.		In Lister-Tief geankert.
		Hörnau
27.Sept.	Lister-Tief.	
7,15 Vm.	NNW.7,grobe See gut stichtig.	5.u.6.Hfl. ausgelaufen. Wegen grober See war Minensuchen und Wegeabsuchen nicht möglich, daher Marsch nach Cuxhaven zur Ablösung. In 161 β eine treibende Mine, Hebel oben, stark bewachsen, abgeschossen.
3,45 Nm.		In Cuxhaven festgemacht.
		Hörnau
28.-30. Sept.	Cuxhaven.	„M.41" zur Vornahme von Werftarbeiten nach Wilhelmshaven, „A.57" nach Kiel. „A.56" am 28.Sept. aus Kiel zurück.
		Hörnau

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille.

Funksprüche vom 16.-30.Sept.1917.

II.U-Fl.

1.) Funkspruch von Niobe an B.d.U.,I.M.S.Fl.,7.M.S.Hfl2333.18.9.17.
7.M.S.Hfl. Helgoland gehen. Am 18.Sept.sobald wie möglich mit schwerem Gerät in erster Linie 152 epsilon,darauf 157 epsilon, 145 epsilon auf tiefstehende Minen und Wrack absuchen. Näheres durch Chef der II.U-Flottille. B.d.A.

2.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1233. 20.9.17.
6.Hfl. geht zur Ablösung List. III.M.S.Fl.

3.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 1519. 20.9.17.
S.149, 5.Hfl. ausgelaufen nach Helgoland. III.M.S.Fl.

4.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0819. 21.9.17.
Arbeiten nicht angängig. III.M.S.Fl.

5.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0856. 22.9.17.
Kein Minensuchen. 5.Hfl. vorläufig Helgoland wegen grober See. III.M.S.Fl.

6.) Funkspruch von S.149 an B.d.A. 0759. 23.9.17.
Kein Minensuchen. S.149 auf dem Marsche Helgoland-Jade.III.M.S.Fl.

7.) Funkspruch von S.149 an B.d.A., 5.u.6.Hfl. 1237. 23.9.17.
S.149 auf dem Marsche Jade-Cuxhaven. III.M.S.Fl.

8.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., S.149. 0651. 24.9.17.
Gehe 163 alfa. 6.M.S.Hfl.

9.) Funkspruch von M.53 an B.d.A., S.149,List Seeflugstation.0722.
24.9.17. Gehe nach 133 alfa. 5.M.S.Hfl.

10.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., S.149, List Seeflugstation.1902.
Beendet, gehe List. 6.M.S.Hfl.

11.) Funkspruch von M.53 an B.d.A.,S.149,List Seeflugstation. 1811.24.9.
Minensuchen beendet, gehe List. 5.M.S.Hfl.

12.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., List,III.M.S.Fl.,0659.25.9.17.
Heute wie gestern. 6.M.S.Hfl.

13.) Funkspruch von M.53 an B.d.A., S.149,List.0731. 25.9.17.
Arbeiten wie gestern. 5.M.S.Hfl.

14.) Funkspruch von M.53 an B.d.A., S.149,List.1015. 25.9.17.
Arbeiten nicht möglich wegen grober See.Gehe List. 5.M.S.Hfl.

15.)

15./ Funkspruch von M.66 an B.d.A., List. 1008. 25.9.17.
Minensuchen abgebrochen wegen grober See. Gehe List.
6.M.S.Hfl.

16./ Funkspruch von M.66 an B.d.A., S.149, List. 0611.26.9.17.
5.M.S.Hfl. nach 133 alfa, 6.M.S.Hfl.nach 163 alfa.
6.M.S.Hfl.

17./ Funkspruch von M.66 an B.d.A., List, S.149. 1831.26.9.17.
Beendigt, gehe nach List. 6.M.S.Hfl.

18./ Funkspruch von M.53 an B.d.A., S.149, List. 1901. 26.9.17.
Beendigt, gehe List. 5.M.S.Hfl.

19./ Funkspruch von M.66 an B.d.A., S.149, List. 0655. 27.9.17.
Ausgelaufen wie gestern. 5.u.6.Hfl.

20./ Funkspruch von M.66 an B.d.A., S.149, I.M.S.Fl.0819.27.9.
Minensuchen wegen grober See nicht möglich, gehe zur Ablösung Cuxhaven. 5.u.6.Hfl.

21./ Funkspruch von Arkona an B.d.A., Alle, B.d.U., Küstenschutzflottille der Ems. 2025. 29.9.17.
018 epsilon Mitte gleichzeitig beide Drachenleinen gebrochen, Suchleinen geschlippt. U-Boot geht getaucht weiter.
S.138, 1.Halbfl.Vp. Ems.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Eing. den 10.10.17 Abt.
		Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 1.Okt.1917.

Anlagen: Abgeschlossen:16.Okt.1917.

1 Funksprüche

2 Skizzen.

Verantwortlicher Redakteur: Kapitänleutnant a. Deutschland von Ed. Wildenbruch. Verantwortlicher Referent für die Nachrichtenstation.

S & F 138

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1917.		
1-3.Okt	Cuxhaven.	Nichts zu bemerken. Mörmann
4.Okt.	Cuxhaven. NSW.7-9,hohe See, Regenböen.	Wegen der ungünstigen Wettermeldungen,Helgoland und List melden hohe See, wird nicht ausgelaufen. Mörmann
5.Okt. 6,30 V.	Cuxhaven. NW.5-7,zunehmender Seegang.	5.und 6.Hfl. ausgelaufen. Ein Minensuchen war nicht möglich. Die Halbflottillen gingen Acher nach List. Mörmann
6.Okt.	Lister-Tief. NSW.7-9,sehr böig, grobe See. Mittags abflauend,bald aber wieder zunehmend.	Nicht ausgelaufen. „I.129" mit Flottillenchef nachmittags ausgelaufen nach List, wegen zunehmender grober See nach Helgoland eingelaufen. Mörmann
7.Okt. 6,30 Vm.	Lister-Tief. 5.Halbflottille. NNW.2-4,hohe Dünung aus NW,sichtig. Thiga 9t	Ausgelaufen. Das Quadrat 2 des Weges -blau- zu Ende abgesucht. Das Quadrat ist minenfrei, bis auf einen schmalen Streifen entlang der NW-Kante. Dort liegt noch die Sperre,deren Räumen die Hilfsminensuchflottille in Angriff genommen hat. Einzelne Minen waren durch Krallengreiferbojen markiert. Eine Mine detonierte beim Gerätaufnehmen in 55 Grad 25,1' N., 6 Grad 46,2' O.in Gerät,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		wahrscheinlich beim Bezeichnen der Sperre verschleppt. I.149 zur 5.Hfl. gegangen.
	SSW.7-8,grobe See, häufig Regenschauer.	„M.2" Kurbel der Bb.Zirkulationspumpe gebrochen, kann nur mit Stb.Maschine fahren,läuft mit „M.55" ein. Abgeschossene treibende Minen: je eine,Hebel oben, stark bewachsen in 155 β, 156 β, 132 alfa, 133 alfa, 134 alfa, 149 alfa, je eine Hebel unten leicht bewachsen 140 β, 161 β,in Ganzen 8 Minen.
11,45M.		In Lister-Tief zu Anker.
2 h Vm		M.55 und M.2 geankert.
6,30 V	6.Halbflottille. Thiga	Ausgelaufen nach den Nordmannstief. Das Gebiet um Slugen N-Tonne -dort waren von der 9.I-Hfl 2 U-Minen abgerissen- genau abgesucht. Es wurde noch eine U-Bleikappenmine geräumt. An den Freimachen des Weges nördlich des Nordmannstiefs wurde dann noch weitergearbeitet. siehe Skizze 2.
10,30M.		In 170 alfa 3 treibende Minen, Hebel unten, gut erhalten abgeschossen. In Lister-Tief geankert. Mörmann
8.Okt.	Lister-Tief. S. dann NO.6-7,diesig, nachmittags abflauend.	Wegen gr.See nicht ausgelaufen. M.2 nachmittags nach Geestemünde geschickt zur Reparatur.

9.Okt.

Marine-Formular-Magazin. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gött. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9.Okt.	Lister-Tief.	Es wurde versucht auszulaufen, wegen gro-
7,45 V.	Wechselnder Wind in	ber See aber wieder Kehrt gemacht.
9 h Vm.	Stärke 4-5, mit Böen Stärke 8, grobe See.	Wieder geankert. M.65 von Hamburg nach Fertigstellung zurückgekehrt.
		Mörmann
10.Okt.	Lister-Tief.	
7 h Vm.	WSW.5, häufige starke Regenböen in Stärke 8, wechselnde Sicht, grobe See, hohe Dünung.	Ausgelaufen. Arbeiten auf den Arbeitsgebieten war nicht möglich. Es wurde jedoch so gut es ging das Gebiet um die Ansteuerungstonne abgesucht. Der Kriggdletsendampfer List wellte 100 m nördlich der Tonne gestern 11 h Vm. und 6 h Nm. an derselben Stelle eine englische Mine, Hebel oben, gesehen haben, die verankert sein sollte. Die Mine war nicht mehr zu sehen. Mit 7 Streifen wurde nichts gefunden.
		Nach Beendigung wurde der Marsch nach Punkt „B" angetreten, um den Weg bis Punkt 19 abzusuchen, doch mußte der Versuch wegen grober See bei hoher Dünung aufgegeben werden.
		In 168 ß 2 treibende Minen, Hebel unten, nicht bewachsen abgeschossen.
2,10 Nm.		In Lister Tief geankert.
		„M.2" aus Geestemünde ausgelaufen, erhält Befehl nach Helgoland zu gehen, um bei den schlechten Wetteraussichten für den letzten Arbeitstag die Kohlen zu sparen für die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		die Fahrt nach List.
		Mörmann
11.Okt.	Lister Tief.	
6,30 V.	NW.6-7, zunehmend, grobe See.	Ausgelaufen. Arbeiten und Wegeabsuchen war nicht möglich. Es wurde der Marsch nach Cuxhaven angetreten.
		In 161 ß eine treibende Mine, Hebel oben, stark bewachsen abgeschossen.
3,20 N.		In Cuxhaven fest.
		Die befohlene Fahrt nach Kiel fiel fort gemäß Funkspruch Nr.21.
		A.56 ging zur Reparatur der Ruderleitung nach Kiel.
		Mörmann
12.-13. Okt.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes.
		Mörmann.
14.Okt.	Cuxhaven.	Dreistündige Bereitschaft für die Flottille befohlen. T.149, M.53, M.28 haben große Kesselreinigung, M.55 u.M.29 notwendige Reparaturen. Mit Einverständnis des L.d.S.werden die Arbeiten fortgesetzt. Nur die fahrbereiten Boote, 9 M-Boote und T.74, halten dreistündige Bereitschaft.
11 h Nm.	SW.7, sichtig, bewegte See.	Gemäß Befehl am 15.Okt. 7 h Vm. vor List zu stehen, liefen die fahrbereiten Boote aus unter Führung des Chefs der 5.Halbflottille.
		A.57 nach Beendigung der Reparatur von Kiel zurückgekehrt.
		Mörmann

15.Okt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
15.Okt.	In See – Cuxhaven.	Fahrbereite Boote Marsch nach List Ansteu-
	NSW.5,bewegte See,	erungstonne. T.74 nach List Reede wegen
	sichtig.	Seegang entlassen.
		Mit F.T. kam folgender Befehl: „Absuchen
		in breiter Formation von List Weg „weiß"
		über Nordmannstief Hauptfahrwasser bis zur
		Sperre 160 alfa.
7,15 V.	NSW.5,bewegte See,	Gerät ausgebracht. Marsch mit Gerät gemäß
	sichtig.	Befehl. Nichts gefunden. Der Vormarsch fand
		unter teilweiser Flugzeugaufklärung statt.
		Mit F.T. 1658 kam folgender Befehl:
		„Cuxhaven, gewöhnliche Bereitschaft."
7,30 N.	SSW.7,grobe See,Re-	Marsch angetreten ohne Gerät nach Cuxhaven.
	genböen,Gewitter.	T.74 stößt zum Verbande.
16.Okt.	Cuxhaven.	Meyram
3,15 V.		Fest in Cuxhaven.
		Meyram

Funksprüche für die Zeit von 1.-15.X.17.

1.) Funkspruch von T.149 an B.d.A. 1309. 4.X.17.
Wegen Wetterlage vorläufig nicht ausgelaufen. III.M.S.Fl.

2.) Funkspruch von M.66 an B.d.A. 0738. 5.10.17.
Ausgelaufen. 5.Hfl. Weg blau, 6.Hfl.Nordmannstief. 5.,6.Hfl.

3.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., T.149. 1344.5.10.17.
Minensuchen nicht möglich, gehe Lister-Tief. 5.,6.Hfl.

4.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., T.149. 0902. 6.10.17.
Nicht ausgelaufen wegen grober See. 5.,6.Hfl.

5.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.der I.A.Gr., 5.,6.Hfl. 1601.6.X.17.
T.149 geht Helgoland wegen Wetterlage. III.M.S.Fl.

6.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., T.149, S.F.Borkum. 0618. 7.10.17.
5.Hfl. Weg blau, 6.Hfl.Nordmannstief. 6.M.S.Hfl.

7.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.I.A.G., 5.,6.Hfl. 0827.7.10.17.
T.149 auf dem Marsche Helgoland Weg blau. III.M.S.Fl.

8.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.I.A.Gr. 1811. 7.10.17.
Gehe Lister-Tief. III.M.S.Fl.

9.) Funkspruch von Helgoland an Festungskdt.Helgoland, Alle M.S.-Flottillen, Flottille der Nordsee Vorp.Boote. 1958. 7.10.17.
In 54 Grad 20,1' N., 8 Grad 6,6' O. ist eine Doppelkonusboje als Markboje für Kabel ausgelegt. Übermittelung sicherstellen. Nicht aufnehmen, nicht abschießen. Kanal II.

10.) Funkspruch von M.66 an 2.Adm.I.A.Gr., „T.149", 2005.7.10.17.
Gehe List. 6.M.S.Hfl.

11.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.I.A.Gr. 0757. 8.10.17.
Es wird nicht gearbeitet. III.M.S.Fl.

12.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.I.A.Gr. 0838. 9.10.17.
Bin wieder eingelaufen. III.M.S.Fl.

13.) Funkspruch von List an Flotte. 1615. 9.10.17.
168 ß links Mitte verankerte engl.Hebelmine, vermutlich englische Sperre. Kriegslotsendampfer Lister-Tief I.

14.) Funkspruch von T.149 an L.d.S., 6.H.M.S.Hfl.d.N. 0745. 10.10.17.
Absuche gemäß gestrigen 1615. III.M.S.Fl.

15.) Funkspruch von T.149 an 2.Adm.I.A.Gr.,6.H.M.S.Hfl.d.N., Kriegslotsendampfer List. 1121. 10.10.17.

An der

An der bezeichneten Stelle liegen keine Minen. Wegen grober S
wird nicht gearbeitet. Absuche Weg von Punkt Berta bis Punkt
III.M.S.Fl.

16.) Funkspruch von I.149 an L.d.S.,6.M.S.Hfl.1209.10.10.17.
Abbreche wegen zunehmenden Seegangs.Einlaufe List. III.M.S.Fl

17.) Funkspruch von Neumünster an 2.Adm.I.A.Gr. 2014. 16.10.17.
III.M.S.Fl. bei Ablösung zur Ruhe Kiel schicken. B.d.A.

18.) Funkspruch von Neumünster an Leitung für A.53. 0715.11.10.17.
Nach Fertigstellung Kiel Kaiserliche Werft zu 8.Hfl.nach Libau
senden. Hochseechef.

19.) Funkspruch von I.149 an 2.Adm.I.A.Gr. 0925. 11.10.17.
Gehe nach Cuxhaven. Morgen früh nach Kiel. III.M.S.Fl.

20.) Funkspruch von Prinz Heinrich an B.d.A.,L.d.S.,III.M.S.Fl.1247
11.X.17. 1.) Zu Funkspruch 2014 Neumünster vom 10.10.III.M.S.
soll auch nach Ablösung Nordsee bleiben.
2.) 14.T.Hfl. Donnerstag Nacht nach Nordsee entlassen zur Ver-
fügung L.d.S. Hochseechef.

21.) Funkspruch von Leitung an Chef I.G.,Oldenburg,Thüringen,I-Grup
pe List, H-Chef von Vorp.Dienst. 1850. 14.10.17.
Vp.Linienschiffe 15.10. 11 h Vm. Punkt F. Bei Tage zwischen
Punkt Fritz, Berta und Anna hin und her stehen. Während der
Nacht ankern Amrun-Bank Durchfahrt. I-Gruppe List zur Sicherun
bei Helgoland anschließen. 2.Adm.I.A.Gr.

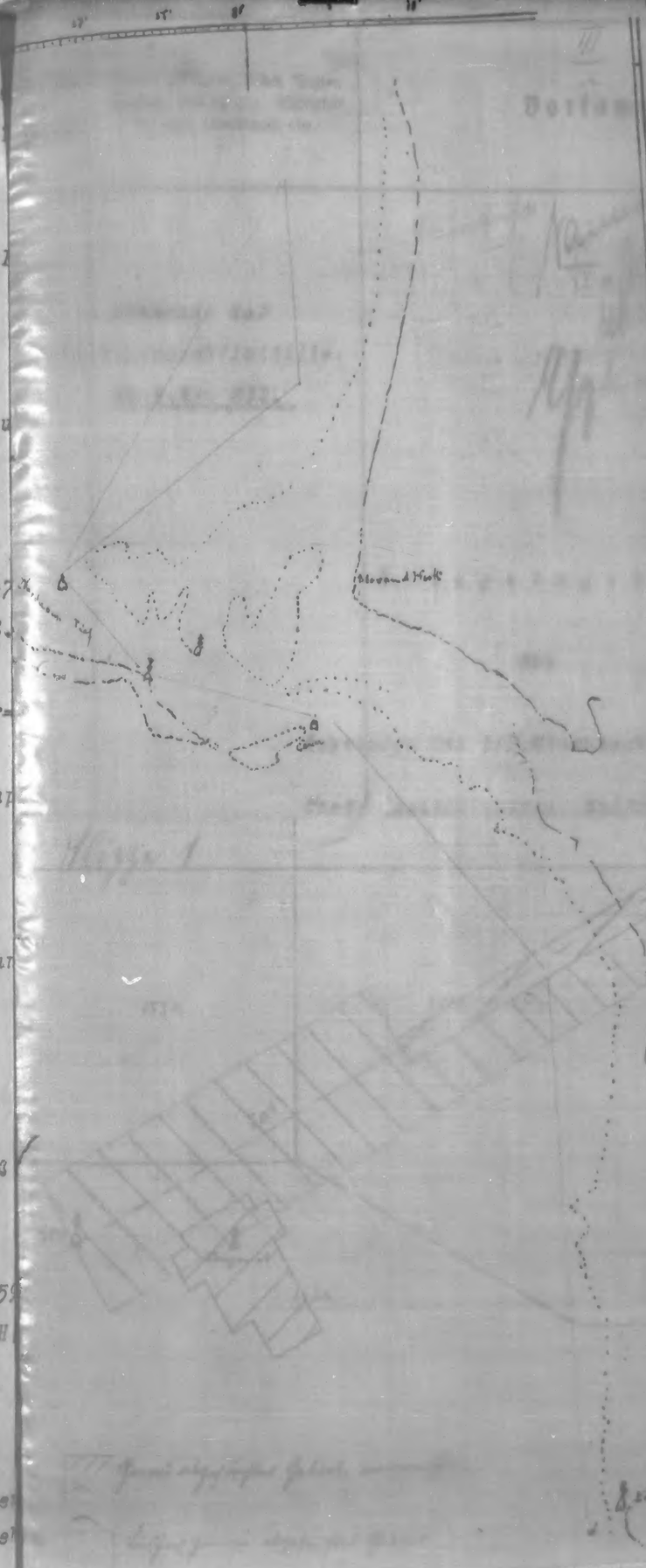
22.) Funkspruch von M.65 an 2.Adm.I.A.Gr.,I.M.S.Fl. 2357.14.X.17.
Ausgelaufen. 5.M.S.Hfl.

23.) Funkspruch von Leitung an 5.M.S.Hfl. 0059. 15.10.17.
15.X. 7 h Vm. absuchen in breiter Formation von List Weg weiß
über Nordmannstief Hauptfahrwasser bis zur Sperre 160 alfa.
2.Adm. I.A.Gr.

24.) Funkspruch von M.65 an III.M.S.Fl.,I.M.S.Fl.2.Adm.I.A.Gr. 165
15.10.17. F.T.Befehl 0059 ausgeführt nichts gefunden. 5.M.S.H

25.) Funkspruch von Leitung an III.M.S.Fl. 1657. 15.10.17.
Cuxhaven gewöhnliche Bereitschaft. L.d.S.

26.) Funkspruch von Leitung an Flotte. 2243. 15.10.17.
Ich verbiete für alle bei Arbeit Weg blau und weiß beteiligte
Streitkräfte u.Unterstützungsstreitkräfte jeglichen F.T.Verke
außer Nachricht von Feind und Notsignal. 2.Adm. I.A.Gr.



en: 16.Okt.17.
en: 31.Okt.17.

An der bez
wird nicht

16./ Funkspruc
Abbreche
17./ Funkspruc
III.M.S.
18./ Funkspruc
Nach Fer
senden.
19./ Funkspru
Gehe nac
20./ Funkspr
11.X.17
soll au
2./ 14.
fügung
21./ Funkan
pe Lis
Vp.Lin
Funkt
Nacht
bei He
22./ Funka
Auge
23./ Funka
15.X.
Über

24./ Funk
15.1
25./ Funk
Cux
26./ Funk
Jo
Str
an der Kaiserin

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille. GG.B.Nr. 832.	Der Befehlshaber der Befestigungsschiffe 6.11.17

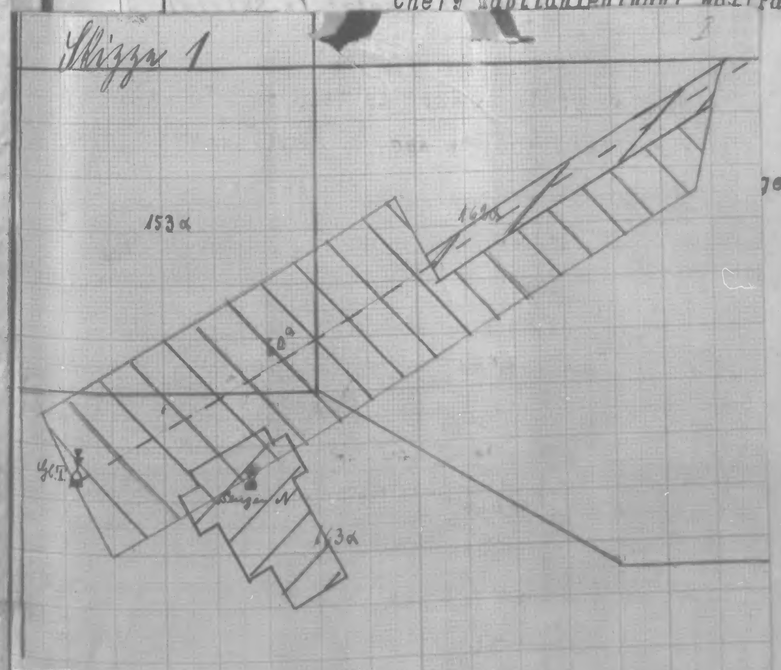
Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Skizze 1



Begonnen: 16.Okt.17.

geschlossen: 31.Okt.17.

Gesamt abgesuchtes Gebiet, minenfrei

Östlich gesamt abgesuchtes Gebiet.

d 1457/17

An der be
wird nic

16./ Funkspru
Abbreche
17./ Funkspru
III.M.S.
18./ Funkspr
Nach Fe
senden.
19./ Funksp
Gehe n
20./ Funkan
11.X.1
soll d
2./ 11
fügun
21./ Funke
pe Lt
Vp.Lt
Funki
Nach
bei
22./ Funk
Ausg
23./ Funk
15.1
Übe

24./ Fun
15.
25./ Fun
Cu
26./ Fur
Je
St
auder Nac

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille. GG.B.Nr. 832.	Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe 6.11.17.

Kriegstagebuch

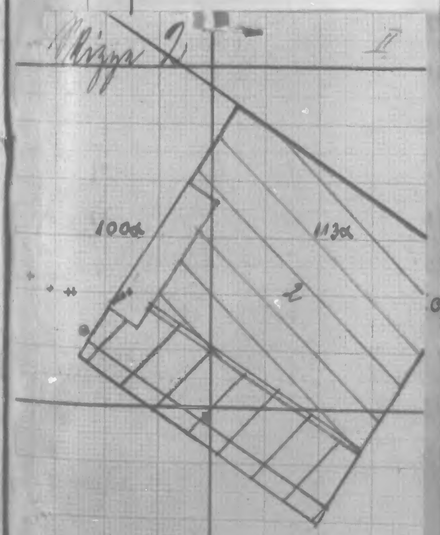
des

Kommandos der III.Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 16.Okt.17.

Abgeschlossen: 31.Okt.17.



Gemeinschaftliches Gebiet, minensuch
Minensperre
Abgeschossene Minen
Übergang I. u. II. Flottille abgesuchtes Gebiet
Lieferant für die Nordseestation.

07331/17

4/1458/17

An der b
wird nic

16./ Funkspru
Abbreche
17./ Funkspru
III.M.S
18./ Funkspr
Nach Fe
senden.
19./ Funksp
Gehe n
20./ Funksp
11.X.1
soll c
2./ 1
fügun
21./ Funks
pe Li
Vp.Li
Funki
Nachi
bei
22./ Funk
Ausg
23./ Funk
15.1
Übe

24./ Fun
15.
25./ Fun
Cu
26./ Fu
Jo
St
au der Ke

07339/17

07339/12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille. GG.B.Nr. 832.	Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe 6.11.17 Gg. 3160

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuchflotttille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 16.Okt.17.

Abgeschlossen: 31.Okt.17.

Anlagen: Funksprüche.
Skizze.

Meyer-Wagner, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Lt. Gdf. Wilhelmshaven. Der Lieferant für die Nordseestation.

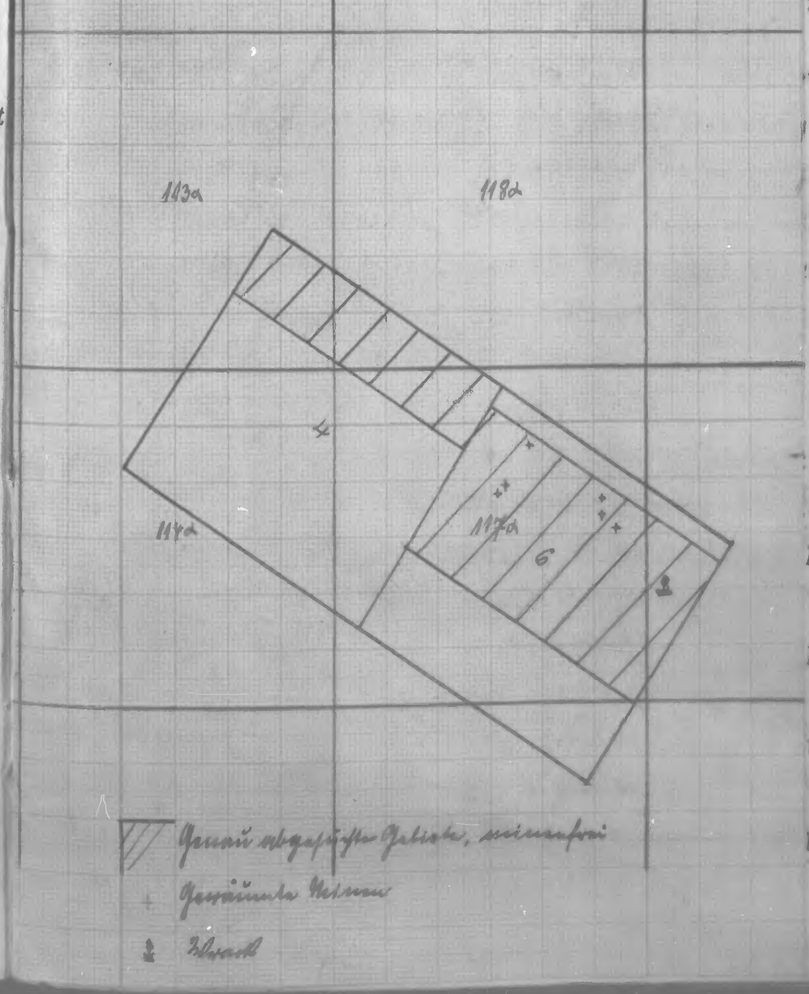
S & F 38.

07339/12

4h 1457/17

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.–17. Okt.1917.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes. Boysen
18.Okt.	Cuxhaven.	
7 h Vm.	NSW.3-4,hohe Dünung,	T.149 mit Flottillenchef zur Sitzung nach
	später auffrischend,	Wilhelmshaven.
12 h Vm.	Regenböen.	5.u.6.Hfl. ausgelaufen zur Ablösung.
6,30 Nm.		T.149,5.u.6.Hfl.in Helgoland fest. Boysen
19.Okt.	Helgoland.	
5,30 Vm.	NSW.5,Dünung,zeitweise abflauend,Regenböen,sonst sichtig.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Arbeiten an Weg „blau". Die Arbeiten in Quadrat 4 und 6 wurden fortgesetzt.(s.Skizze). In Quadrat 6 wurden 2Minen, Hebel unten, leicht bewachsen, geräumt.
3,15 Nm.		In 113 alfa ging Flugzeug 858 aufs Wasser nieder, das Begleitflugzeug schoß Notsignale. „M.53" wurde von der 5.Hfl. zur Hilfeleistung entsandt. Ein Einschleppen des Flugzeugs war wegen Beschädigung der Schäkel nicht möglich. Das Flugzeug mußte also eingesetzt werden. Die Jolle wurde aus ihren Klampen nach achtern zwischen Schornstein und Kompaß versetzt. Das Flugzeug wurde mit den Jollläufer geheißt und mit den Schäkeln auf die Reeling gesetzt Um es weiter binnenbords festzurren zu können, wurde von den Schäkeln etwa 1/2 m abgeschlagen. Da die Gefahr bestand,daß das Schwanzstück beim Schlingern ins Wasser

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		schlug,wurden alle Grundgewichte nach der entgegengesetzten Seite nach Bb.gebracht u., zunächst nur die Stb.Seitenbunker in Betrieb genommen, bis das Boot ca 8 Grad nach Bb. krängte. „M.53" konnte so 13 sm durchhalten. 4 treibende Minen wurden abgeschossen in: 147 ß, Hebel oben, nicht bewachsen, 138 ß Hebel unten, nicht bewachsen, in 129 ß, Hebel unten, leicht bewachsen und in 126 ß Hebel oben, leicht bewachsen.
11 h Nm.		Im Lister Tief zu Anker. Boysen



n an Weg „blau".
zurückkehrend hat in
sbegleitung wegen Ben
raf in 142 ß „L.54",
ufenden Motoren auf
. begleiteten ihn bis
thn mit Bestecksignа-

6 wurden fortgesetzt.
en, Hebel unten, ge-
Min.M., 7 Grad 10,5
festgestellt. Bei 8,5
ppte das Gerät noch
ein Schiffahrtshinder
it Osttoppzeichen

bende Minen, Hebel
oben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.-17. Okt.1917.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes. Mohrmann
18.Okt.	Cuxhaven.	
7 h Vm.	NSW.3-4,hohe Dünung,	T.149 mit Flottillenchef zur Sitzung nach
	später auffrischend,	Wilhelmshaven.
12 h Vm.	Regenböen.	5.u.6.Hfl. ausgelaufen zur Ablösung.
6,30 Nm.		T.149,5.u.6.Hfl.in Helgoland fest. Mohrmann
19.Okt.	Helgoland.	
5,30 Vm.	NSW.5,Dünung	[illegible]
	weise abflau	
	genböen,sonst	
	tig.	
3,15 Nm.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		schlug,wurden alle Grundgewichte nach der entgegengesetzten Seite nach Bb.gebracht u., zunächst nur die Stb.Seitenbunker in Betrieb genommen, bis das Boot ca 8 Grad nach Bb. krängte. „M.53" konnte so 13 sm durchhalten. 4 treibende Minen wurden abgeschossen in: 147 β, Hebel oben, nicht bewachsen, 138 β Hebel unten, nicht bewachsen, in 129 β, Hebel unten, leicht bewachsen und in 126 β Hebel oben, leicht bewachsen.
11 h Nm.		Im Lister Tief zu Anker. Mohrmann
20.Okt.	Lister-Tief.	
6,30 Vm.	SSW.3-5,mäßig bewegte See,westl.Dünung sichtig. Unter der Küste SO.3, Nebel.	Ausgelaufen zum Arbeiten an Weg „blau". „L.54" von Unternehmung zurückkehrend bat in 117 alfa um Torpedobootsbegleitung wegen Benzinmangels. 5.M.S.Hfl.traf in 142 β „L.54", der mit drei langsam laufenden Motoren auf Sylt zuhielt. Die 5.Hfl. begleitete ihn bis zur Küste unterstützte ihn mit Besteckzeichnalen. Die Arbeiten in Quadrat 6 wurden fortgesetzt. Es wurden 3 weitere Minen, Hebel unten, geräumt. Im 55 Grad 19,9 Min.N., 7 Grad 10,5 Min.O. wurde ein Wrack festgestellt. Bei 8,5 m Leinensteuerung schlippte das Gerät noch aus. Das Wrack ist also ein Schiffahrtshinderni. Eine Fischerboje mit Osttoppzeichen wurde ausgelegt. Im 155 β wurden 2 treibende Minen, Hebel oben

Martin-Jasmatzki-Nachfolger, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Göh, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		oben, bemachsen, abgeschossen.
10,30 Vm.		In Lister Tief zu Anker.
		M.8 war während dieses Tages der VI.M.R.D. zur Verfügung gestellt zum Auslegen von Übungsminen für die Sonderkommission in List.
		Mörmann
21.Okt.	Lister-Tief.	
6,30 Vm.	SSW.3,später stark auffrischend;bewegte See, diesig.	6.Hfl.ausgelaufen zum Fortsetzen der Arbeiten. Eine weitere Mine, Hebel unten, wurde geräumt. Das Arbeiten mußte wegen grober See abgebrochen werden.
		In 140 ß wurden 2 treibende Minen, Hebel unten, gut erhalten, abgeschossen.
7 h Nm.		In Lister Tief geankert.
		Die 5.Hfl. blieb im Hafen zum Kohlenauffüllen, da diesmal mit Rücksicht auf die bevorstehende Sonderaufgabe erforderlich wurde.
3 h Nm.		Flottillenchef mit T.149 nach Helgoland zur Besprechung mit Chef der 6.Hilfs-M.S.Hfl.
		Mörmann
22.Okt.	Lister-Tief.	
	NSW.5-7,Dünung, erheblicher Seegang.	Wegen Seegang kein Minensuchen. 6.Hfl.Kohlen ergänzt. Flottillenchef nach den Lister Tief zurück.
		Mörmann
23.Okt.	Lister-Tief.	
	SW.6-7,böig bis 9, grobe See.	Kein Minensuchen.
		Mörmann
		24.Okt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
24.Okt.	Lister-Tief.	
6,30 Vm.	N.3-4,böig bis 7, Dünung, Regenböen.	Ausgelaufen zum Arbeiten an Weg „blau“.In 155 ß eine treibende Mine, Hebel oben, stark bemachsen abgeschossen.
10,35 V. 3 h Nm.	NNW.5-7,zunehmende grobe See.	Wegen des zunehmenden Seegangs abgebrochen In Lister-Tief zu Anker.
		Mörmann
25.Okt.	Lister-Tief.	
		In der Nacht hatten die Boote infolge SSO-Sturms schlecht gelegen und sind teilweise getrieben.
8 h Vm.	SSO.4.	Ausgelaufen, da der Wind seit einer Stunde bedeutend abgeflaut hatte. Während des Auslaufens frischte der Wind wieder auf.
	SW.6-7,böig,grobe See.	Wegen des Seegangs war ein Arbeiten nicht möglich. Es wurde deshalb Kurs nach der Elbe genommen zur Ablösung. Nach Passieren der Amrum-Bk. drehte der Wind auf West und entwickelte sich zum Orkan.
12 h mit.	W.,bald darauf NNW 11-12,harte Regenböen,schwerste See. Sichtw.1/2 bis 3 sm	T.149 drehte mit A.57 über Backbordbug auf WSW-Kurs bei, um so langsam nach Helgoland hinunterzukommen. Die 5.Hfl. lag in der Nähe, die 6.Hfl. stand weiter achteraus und drehte über Stb.Bug bei, um wenn längeres Beidrehen erforderlich wurde, die eigene Sperre weit zu umgehen.
		Während des Beidrehens wurde auf T.149 von der für die gewaltige Höhe verhältnismäßig kurzen See das Dingi, dann die Motorjolle, mehrere Ventilatorköpfe usw.abgerissen,ein

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gött, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		ein Maschinenraumniedergang und das Peil-kompaßpodest vertrimmt. Der achtere Mast knickte nach Bb.um, das feste Gut hing ins Wasser und drohte in die Schraube zu kommen. Der Torpedooberbootsmannsmaat Sprung wurde mit der Jolle über Bord gespült und von A.57 wieder gefischt. In Heizraum 1 u. 4 und beide Maschinenräume brach das Wasser ein. Zum Lenzen wurde soviel Dampf verbraucht, daß das Kesselspeisewasser knapp wurde. Um 4 h Nm.meldete die Maschine, daß das Speisewasser nur noch für 1 Stunde reichte. Es kam deshalb darauf an trotz des unsichtigen Wetters unter allen Umständen Helgoland auf den kürzesten Wege zu erreichen. Da nach den Lotungen T.149 auf 24 m Wasser nördlich Helgoland stehen mußte, ließ ich auf SzO.-Kurs gehen. Das Boot lag wider Erwarten selbst in den stärksten, steilen Brechern quer zur See hervorragend. Durch zufälliges Aufklaren kam Helgoland auf 6 sm in Sicht. Es wurde um die Düne herum eingelaufen. A.57 hatte wenig Beschädigungen an Deck. Es wurde sehr hochgeworfen und lag so leicht auf der See, daß wenig Brecher über das Deck kamen. In der schweren Grundsee bei Hogstean knickte das Boot. Die Ruderleitung wurde unklar. Das Boot mußte mit den Schrauben einsteuern. M.53 hatte sich angeschlossen und lief mit ein. Von der 5. Hfl. war „M.55" im Vorschiff leck geschla-

Z e c h l i n
Kapitänleutnant a. D.

Berlin S. W. 11, den 13 December 1920.
Anhaltstr. 5

U. Marine - Archiv,

B e r l i n

Betr. Uebersendung von Kriegstagebüchern etc.

Bezugnehmend auf die Veröffentlichung in der Zeitschrift der Marine-Offizierhilfe übersende ich in der Anlage einen Bericht von mir, der meine Erlebnisse als Kommandant S. M. Torpedoboot A. 57 während der Sturmfahrt der III. Minensuchflottille in der Nordsee am 25 October 1917 schildert.

Da es sich um einen von mir während der Kriegszeit an meine Eltern geschriebenen Brief handelt, der in dieser Form nicht ohne weiteres zur Veröffentlichung bestimmt ist, bitte ich gehorsamst darum, den Inhalt evtl. nur mit meiner ausdrücklichen Zustimmung öffentlich verwerten zu wollen.

Lothar Zechlin
Kapitänleutnant a. D.

Kr 632 10/21

gens in die Elbe einzulaufen. Die 6.Hfl. machte mittags Kehrt und lenzte mit ausgebrachten Drachen des schweren Minenräumgeräts vor der See. Über M.8 war nichts bekannt. „Bremse", „Katserin" und „König Albert" suchten die Hel-

Biesenthal.

—

Aus der Heimat.

Biesenthal, den 3. Dezember 1917.

Ihr lieben Feldgrauen!

Zunächst muß ich euch danken für manchen Brief und manche Karte, die ihr mir gesandt! Auch für die Mitteilung eurer veränderten Adresse. Ich rechne es euch hoch an, daß ihr inmitten aller Unruhe des Kriegs- und Lagerlebens euch die Zeit zum Schreiben nehmt.

Daß euch die Heimatklänge als Gruß der Heimat das Herz immer neu erfreuen, ist mir selbst eine Freude. Und für meine geringe Mühe, sie euch zu senden, ist es mir ein reicher Lohn, aus euren Briefen zu sehen, wie ihr pflicht- und zielbewußt an der Front ausharrt, auch wenn die Friedensglocken noch nicht läuten wollen.

Da schreibt mir einer aus Norditalien: „Was der Krieg für ein Elend über die arme Bevölkerung bringt, hat uns diese für uns so erfolgreiche Offensive hier wieder deutlich gezeigt. Unsere lieben Angehörigen daheim können Gott nicht genug danken und froh sein, daß wir den Feind nicht zum lieben Vaterlande hereingelassen haben. Sonst wären auch dort wie hier dieselben Verwüstungen angerichtet." Ein anderer schreibt von der Insel Osel: „Nun ist das liebe Weihnachtsfest bald wieder da und wir noch immer draußen. Aber ohne Murren und Klagen. Wir halten aus bis zu einem segenbringenden Frieden, wie ihn das deutsche Volk nur brauchen kann!" — Ein dritter berichtet aus Flandern: „Ich möchte nicht wissen, was diese Kämpfe denen drüben gekostet haben. Wenn der Feind denkt, uns nervös zu machen, irrt er sich gewaltig. Denn gerade durch die Dauer sind wir es gewöhnt. Und mag es nun dauern, solange es will, wir stehen mutiger denn sonst. So lange kann man sagen, haben wir nur unsere Pflicht getan, jetzt aber über unseren Zorn müssen sie erst erfahren, was deutsch sein heißt! Entschieden wäre es besser, sie sähen es bald ein und machten Schluß, wie es auch scheint. Das walte Gott!

Eben in diesen Tagen hat Rußland sein Friedensangebot in die Welt hinausgefunkt". Es kann aber nicht mehr. Und die Entente-Gesellen scheinen in Bestürzung das Heer und Land zu verlassen, das sie so fest in ihren Klauen zu haben meinten. Wenn nicht alles trügt, werden gewaltige deutsche Streitkräfte im Osten frei, um im Westen und in Italien unsere Front zu verstärken. Da helfe Gott auch das deutsche Schwert mit Macht zu führen und den Endsieg zu erzwingen! Euch aber und uns schenke er in Gnaden nach blutreichem Frieden ein wonniges Wiedersehen! — Dann mögen diese „Heimatklänge" verstummen vor dem Willkommensgruß unserer Glocken an das lorbeergekrönte Heer als dem süßesten Klang, den die dankbare Heimat euch entgegenbringen kann!

E. Zechlin.

—

Wir hatten neulich den Brief eines aus Biesenthal stammenden jungen Militärarztes abgedruckt, der uns zeigte, was deutsche Tapferkeit und Treue auch im rasendsten Trommel- und Sperrfeuer zu leisten vermag. Es freut mich heute als Beweis, daß auch unsere Blausacken auf dem Posten sind, einen Bericht von der See bringen zu können, welchen ein ebenfalls unserer Stadt entstammender junger Marineoffizier mir gesandt hat, der als Oberleutnant z. S. Kommandant eines Torpedobootes in der Nordsee ist. Er hat dort vornehmlich die Aufgabe, mit seinem Boot die feindlichen Minen aufzusuchen und zu zerstören. Diese als Minensuchboote gebauten Torpedoboote fahren für gewöhnlich nicht im Sturm zur See. Es ist ja noch in vieler Erinnerung, wie vor einer Reihe von Jahren solch Torpedoboot mit dem jungen Herzog von Mecklenburg als Kommandanten an der Elbmündung mitten auseinanderbrach und samt seiner heldenmütigen Mannschaft in das Meer versank. Unser Biesenthaler schreibt:

Helgoland, den 26. Oktober 1917.

„Liebe Eltern!

Als Gegenstück zu dem Bericht über die Flandernschlacht, den Ihr mir neulich sandtet, möchte ich Euch heute berichten, was wir hier auf dem Wasser durchzumachen haben im Kampf gegen Wind und Wetter, ganz abgesehen von allen Gefechten mit den Engländern und der Minengefahr, der wir tagtäglich ausgesetzt sind.

Kurz und gut, am 25. Oktober wehte um 8 Uhr vormittags auf unserem Führerboot lustig das Flaggensignal „Auslaufen". Geschwind werden überall die Anker gelichtet, und in schön geordneter Kielkinie verlassen unsere Boote die kleine Bucht hinter einer unserer sonst als Badeort so beliebten Nordsee-Inseln, die uns während der Nacht als Ruhestätte gedient und uns Schutz vor feindlichen Angriffen geboten hatte. Froh war jedem von uns zumute; galt es doch nach achttägiger harter Arbeit den Heimathafen zu kurzer Ruhepause aufzusuchen. Das einzige, was etwas Mißklang in unsere fröhliche Stimmung hätte bringen können, war das Wetter, das in der Nacht vorher stark getobt hatte. Doch da wir schon so manchen Sturm auf See erlebt hatten, dachten wir auch damit fertig zu werden, zumal am Morgen der Wind erheblich nachgelassen hatte. Ahnten wir ja nicht, daß es die „Stille vor dem Sturm" war, die uns zum Auslaufen verlockte! Doch nur zu bald sollten wir es merken.

Kaum waren wir außerhalb der schützenden Insel, als unsere Schiffe stark zu schlingern begannen. So manche See rollte über mein Boot hinweg, und so mancher meiner Matrosen „wechselte etwas plötzlich die Farbe". — Es traf sich denn alle Vorbereitungen für schlechtes Wetter, zumal sehr bald die starke Brise zu einem erheblichen Sturm aus Südwest ausartete. Nach drei Stunden hatte der Sturm so an Gewalt zugenommen, daß ich beidrehen mußte, d. h. ich mußte die Absicht, in den Hafen zu steuern, aufgeben und mußte mein Boot so gegen die See halten, daß es möglichst günstig zur See lag. — Gegen Mittag war die Wut des Sturmes und die Höhe der Wellen schon so besorgniserregend geworden, daß ich glaubte, mein Boot könne unmöglich länger Widerstand leisten, und unser letzter Tag sei angebrochen. Die Hoffnung, in den Heimathafen einzulaufen, war geschwunden; ebenso war es wegen der Richtung der See unmöglich, umzukehren. Von den vielen Booten, mit denen wir ausgelaufen waren, waren nur noch zwei in der Nähe zu sehen, die übrigen kämpften außer Sichtweite von uns den schweren Kampf um Leben und Tod. —

Was ich für unmöglich gehalten hätte, trat ein. Der Sturm wurde noch stärker und steigerte sich zum Orkan. Wild peitschte der heulende Südwest die See, der Schaum zog sich in langen Streifen über die haushoch rollenden Wasserberge hin. Jede Dünung trachtete mein Boot umzuwerfen, aber immer wieder richtete es sich auf und hielt noch einmal dem rasenden Ansturm der Wogen stand. Scharf mußten wir auf der Brücke aufpassen. Ein einziges falsches Ruderkommando, und mein Boot neigt sich auf die Seite, verliert den Halt und nach wenigen Augenblicken verraten nur noch Wrackteile die Stelle, wo soeben noch 60 junge Männer um ihr Leben kämpften.

Da bekomme ich einen Funkspruch von einem anderen Boot, auf dem einer meiner besten Freunde an Bord ist. Dort ist die Ruderkette gebrochen, das Boot hat sich zur Seite gelegt, und eine wilde See hat meinen guten Freund und seinen Steuermann mitsamt den 5 Matrosen, die auf der Brücke Dienst taten, in gewaltigem Anprall über Bord geschleudert. An eine Rettung war bei dem wahnsinnigen Sturm nicht zu denken. Auch andere Boote hatten noch Verluste von Mannschaften zu beklagen, die von der wild gewordenen See sich zu rasend geholt wurden. Auf einem anderen Boot wurde dem Steuermann durch die von der See zerschlagene Brücke der Schädel eingedrückt und dem Kommandanten der linke Fuß zerschmettert. Der arme Steuermann hatte sich erst vor 14 Tagen kriegstrauen lassen. —

Weiter beobachte ich das vor mir fahrende Torpedoboot. Alle auch noch so gut befestigten Teile auf ihm werden über Bord gespült, wie Schwimmwesten, Rettungsringe, Kisten und Kästen. Da plötzlich treibt ein kleines Ruderboot und sein Motorboot an mir vorüber, die beide an Deck eingesetzt waren. Die Schrauben des Torpedobootes sind immer und immer wieder hoch in der Luft schlagend zu erkennen. Tief wird dann wieder das ganze Boot in die See hineingeschleudert und ist ganz und gar von Wasser überlaufen, so daß kaum noch der Schornstein und einige wenige Teile über Wasser erkennbar bleiben. Da plötzlich schlägt auf dem Torpedoboot der Großmast über Bord, der Wind hat

Ku 632/20

bei Hogstean knickte das Boot. Die Ruderleitung wurde unklar. Das Boot mußte mit den Schrauben einsteuern. M.53 hatte sich angeschlossen und lief mit ein/ Von der 5. Hfl. war „M.55" in Vorschiff leck geschla-

gens in die Elbe einzulaufen. Die 6.Hfl.nachte mittags kehrt und lenkte mit ausgebrachten Drachen des schweren Minenräumgeräts vor der See. Über M.8 war nichts bekannt. „Bremse", „Kaiserin" und „König Albert" suchten die Hel-

ihn erfaßt und zertrümmert. Noch sind wir alle ganz vor Erstaunen und glauben, die letzten Augenblicke dieses Bootes sind gekommen, als mein wachhabender Bootsmannsmaat plötzlich einen im Wasser treibenden und an eine Proviantkiste geklammerten Mann bemerkt, der wild von den Wogen hin und her geschleudert wird. „Es war ein Obermaat, der mit dem berstenden Mast über Bord gestürzt war. Ich halte zuerst einen Rettungsversuch für unmöglich, da ich die größte Gefahr laufe, mit meinem Boot dabei umzuschlagen. Doch dann wage ich einen Versuch; und siehe da, er gelingt! Ich komme ganz dicht an den Unteroffizier heran, lasse ihm eine Rettungsboje mit angesteckter Leine zuwerfen; und so können wir ihn bei uns an Bord nehmen. Seine Freude kann man sich kaum vorstellen; und ich selbst glaube fast, was meine Matrosen hinterher behaupten, daß in solchen Augenblicken „der liebe Gott selbst am Ruder steht". —

Weiter tobt die See, noch ist kein Ende abzusehen. Schon bereiten wir uns darauf vor, daß uns während der Nacht die See doch noch herunterholen wird. Da kommt noch gerade vor Dunkelwerden an Steuerbord voraus die Insel Helgoland in Sicht. Dadurch sind wir ein wesentliches Stück der Rettung nähergekommen; doch das Schwerste steht uns erst jetzt bevor, das Durchqueren der wahnsinnigen Grundseen, die dicht bei der Insel durch das Aufeinanderprallen der Seen beim Übergang vom tiefen Wasser auf flachen Felsengrund entstehen. — Doch mutig geht's hinein in diesen Höllenschwund. Doch da rast eine gewaltig starke Grundsee heran, wie ich sie noch nie gesehen habe. Mit größter Wucht drückt sie mein armes Boot tief hinab ins Wasser, ganz dunkel wird es auf der Brücke um uns herum von dem Wasser, das ganz über uns hinwegsteht. Da packt die See die stählerne Sturmwand meiner Kommandobrücke und knickt sie ein, daß die Stahlnieten krachend zersprangen. Jetzt zerbricht die Treppe zu meiner Brücke und schleudert die in eisernen Behältern untergebrachte Munition über Bord. Und immer noch tiefer holt die See mein armes Boot zu sich herunter, so daß ich mich schon mit dem Gedanken vertraut mache, mich mit meinen 50 Mann auf dem Meeresgrunde wiederzufinden. Da kommt die nächste Grundsee mit wildem Getöse heran und wirft mein Boot mit solcher Wucht nach oben, daß am Oberdeck die Deckplatten endlich eingeknickt werden! Daß das Boot nicht bricht, ist wohl nur dem guten Bau und dem zähen Material zu danken. Doch da ertönt plötzlich der Schreckensruf vom Rudersmann am Steuerrad: „Dampfruder versagt, Boot steuert nicht mehr!" — Jetzt gebe ich mich wirklich verloren, doch versuche ich das Boot mit den Schrauben zu steuern und lasse meine Besatzung zum Handruder laufen, um dieses einzukuppeln, obwohl ich fürchte, daß die Leute über Bord gespült werden. Doch siehe da, das Umkuppeln gelingt in verhältnismäßig kurzer Zeit, und so können wir denn mit Handruder in den Hafen von Hirsland hineinsteuern, in den wir auch trotz völliger Dunkelheit nun glücklich hineinkommen. Doch da gab es kaum einen unter uns, der nicht Gott auf den Knien gedankt hätte." —

Ehrentafel.

Auf dem Felde der Ehre fielen, ihrem Fahneneide getreu bis in den Tod:

1. Der Gefreite Fritz Müller, Ritter des E. K. II. Kl., gefallen am 13. 11. 17 durch Kopfschuß in Flandern im Alter von 20 Jahren. Vor seinem Eintritt in das Militär arbeitete er als Tischler bei Herrn Tischlermeister Lucke. — Sein Tod trifft die Eltern um so schwerer, als sein Bruder Paul, von Beruf Schlosser, seit einem Jahre vermißt wird, nachdem er an der russischen Front einen Kopfschuß erhalten hatte.

2. Der Musketier Emil Fenske, gefallen am 10. November bei Paschendaele im Alter von 20 Jahren.

Hebt Dank, ihr tapferen Toten,
Da draußen im fernen Sand,
Ihr habt die Brust geboten
Der Kugel fürs Vaterland!
In heißen Schlachtenwettern
In die deutsche Geschichte hinein
Schreibt ihr's mit ehernen Lettern:
Wir durften Helden sein! —

Der Dachdecker Wilhelm Ringer, um dessen Leben wir bangten, da er seit Ende Oktober nach einer erhaltenen Verwundung am Chemin des Dames vermißt wurde, hat den Seinigen Nachricht gegeben, daß er in französischer Gefangenschaft ist. — Ebenfalls aus der französischen Gefangenschaft hat geschrieben der Grenadier Erich Lange, Sohn des Ober-Bahnassistenten H. Lange, der seit den Kämpfen bei Laon gegen Ende des Oktober vermißt war. — Als weiter in französische Kriegsgefangenschaft geraten sind uns u. a. bekannt geworden Richard Beuster, Paul Glampe, Gustav Kube, Wilhelm Kühnke, Max Seeger, Albert Wolff. In russischer Gefangenschaft Wilhelm Groß. Wir denken ihrer in treuer Dankbarkeit! Hoffentlich ist der Tag des Wiedersehens mit ihnen nicht mehr fern! —

Sonstiges aus der Heimat.

Mit dem E. K. I. Kl. wurde ausgezeichnet der Leutnant d. R. und Kompagnieführer Egmont Zechlin, Führer einer Maschinengewehr-Kompagnie in Mazedonien, jüngster Sohn des Superintendenten Konsistorialrats Zechlin.

Das Verdienstkreuz für Kriegshülfe wurde verliehen dem stellvertretenden Sparkassen-Rendanten Otto Kube, dem Getreidehändler Wilke und Viehhändler Boswau sowie der Frau Rektor Buchsteiner.

Durch Erlaß des Herrn Regierungspräsidenten ist bestimmt worden, daß die Jugendwehr-Übungen fortan als Pflichtfach in den Unterrichtsplan der Fortbildungsschule einzugliedern sind.

Der Hilfsausschuß zur Linderung der Kriegsnot in Wiesenthal hat in diesen Tagen eine Anzahl von Weihnachtspaketen für diejenigen im Felde stehenden Wiesenthaler fertiggestellt, deren Anschriften ihm dazu gegeben worden sind. — Ebenso hat die Frauenhülfe in Rüdnitz Weihnachtssendungen für die aus Rüdnitz stammenden Soldaten gepackt.

Durch den Magistrat ist die Versorgung der Einwohner mit Zuckerrüben, Wasserrüben und Mohrrüben sowie mit Heringen, Räucheraal, Wildfleisch u. dgl. in die Wege geleitet. Ebenso ist durch Verteilung von Kohlenbezugsscheinen und durch Verkauf von Brennholz zu mäßigen Preisen versucht, winterlicher Not zu steuern.

Das Genesungsheim sowie die Frauenhülfe veranstaltete in Schindels Saal zwei sehr gut besuchte und wohlgelungene Unterhaltungsabende, deren Geldertrag zu Weihnachtsbescherungen verwandt werden soll.

Bei den Stadtverordneten-Wahlen wurden gewählt, bezw. wiedergewählt die Herren Malermeister August Eckert und Pensionär Albert Kohl, Kaufmann Karl Rücker und Ackerbürger Wilhelm Scheller, Baumschulenbesitzer Wolfgang Lorberg und Rentier Otto Dreßler.

Ein kürzlich tobender Sturm hat die Wetterfahne unseres Kirchturms herabgestürzt.

In Danewitz hat der Lehrer H. Wurl den Unterricht wieder aufgenommen. Der Schulunterricht in Rüdnitz wird seit der Einziehung des Lehrers H. Schlag zum Militär durch die Nachbarlehrer erteilt.

Es heißt, daß Herr Administrator Fries aus Schmetzdorf von der Stadtverwaltung Berlin nach Malchow berufen ist. Wir sehen ihn mit großem Bedauern aus unserem Kreise scheiden.

In diesen Tagen findet eine Volks- und Viehzählung bei uns statt.

Geboren sind in Wiesenthal dem Sanitätssergeanten Szymanski eine Tochter, dem Aushilfsbahnwärter Schau und dem Kunstgärtner Lind eine Tochter.

Getraut sind: Rechnungsrat Otto Saegebarth zu Berlin und Fräulein Anna Schroeder hier. Auswärts getraut sind Betriebsleiter Karl Schaeske hier und Frl. Antonie Elfeld in Neukünkendorf bei Angermünde, der Kaufmann und Mühlenbesitzer Hermann Bader und Frl. Elise Rücker, Tochter des Böttchermeisters August Rücker hier.

Gestorben sind: Maurer Karl Glaeser, 58 J.; Rentenempfängerin Maria Lanzening, 65 J.; Frau Julie Kullsch geb. Vandrey, 77 J., Erich Eichmann, 3 J.; Frau Strafanstaltsaufseherin a. D. Luise Grobe geb. Hoffmann, 80 J.; Frau Pauline Spielmann geb. Boche, 70 J.; Maurerpolier Gottlieb Schulze, 75 J.; Frau Luise Daske geb. Kogge, 77 J.; Witwe Lina Haupt, 83 J.; Frau Anna Marie Luise Springer, 31 J.

Briefkasten.

Fr. Dr. B. Herzlichen Dank für die Gabe von 5 ℳ für den Druck der Heimatklänge!

Gott befohlen, ihr lieben Leser alle, von eurem L. Zechlin.

Verantwortlicher Redakteur Sup. a. D. Th. Brandin. Verlag u. Druck des Christlichen Zeitschriftenvereins, Berlin SW. 68, Alte Jakobstr. 129.

Kirche zu Wiesenthal.

Kirche zu Rüdnitz.

Kirche zu Danewitz.

Heimatklänge.

Ein Gruß an unsere Krieger aus Wiesenthal, Danewitz und Rüdnitz-Albertshof.

Nr. 3. 3. Jahrg. | Herausgegeben von Konsistorialrat Zechlin. | **Dezember 1917.**

O du fröhliche, o du selige, gnadenbringende Weihnachtszeit!
Welt ging verloren,
Christ ist geboren,
Freue, freue dich, o Christenheit!

Weihnachten.

Siehe, ich verkündige euch große Freude, die allem Volke widerfahren wird; — so klingt die alte Botschaft auch heute wieder in die von Kampf und Leid erfüllte Welt. Freude! wer möchte nicht daran glauben, sich danach strecken, wo ist ein Menschenherz, das nicht in seinen Tiefen nach Freude verlangt? Aber heute? Können wir noch den Gedanken der Freude fassen, wo die harte Notwendigkeit unserer Tage ohne Erbarmen über zertrümmertes Lebensglück hinwegschreitet, wo Ungezählte mit sich selbst und dem eignen Leid zu ringen haben, um nicht trotzig und bitter zu werden?

Und dennoch, läßt sich Trost von Freude, läßt sich die leidüberwindende Kraft des Glaubens von dem Hintergrund der Freude trennen? Auch das Kreuz des Herrn ist ohne den Sieg über Leid und Tod nicht zu verstehen, Evangelium, frohe Botschaft hat Jesus der Welt gebracht, der Klang der Freude, der sein Kommen begrüßte, ist der Grundton der Offenbarung geblieben, die in ihm der Welt geworden ist. Wie heute das „Friede auf Erden" in unseres Herzens Sehnen den Widerhall findet, so können wir allem Leid zum Trotz, ja um unseres Leides willen die Freudenbotschaft nicht missen. Gott zieht uns durch Freude zu sich, er löst durch die Erfahrung reiner Freude die harte Schale der Bitterkeit und des Trotzes, die in dunklen Stunden um unser Herz sich legen will, er läßt Freude das letzte, leuchtende Ziel sein, das unseres Glaubens Hoffnung über Leid und Trauer, über Tod und Trennung hinaus festhält. Und wir wissen davon zu sagen, wie wir der Freude bedürfen, um unserer Kinder Herz zu bilden. Wir wissen davon zu sagen, wie ein Strahl der Freude, in ein vergrämtes Herz getragen, neues Hoffen, neuen Lebensmut zu zeugen mächtig ist. Und wer vermöchte den Freudenstrom auszumessen, der von Weihnachten her in unser Leben von der Kindheit Tagen an sich ergossen hat, wer wollte auch an diesen Tagen der Trauer die Erinnerungen missen, die vom Fest der Freude uns geblieben sind? Sehen wir nicht unsere lieben Gefallenen, unsere aus hoffnungsfroher Jugendkraft dahingerafften Söhne, wie sie unter dem Weihnachtslicht, der Weihnachtsbotschaft mit uns froh waren?

Auch heute bleibt uns der Inhalt jener großen Freude, heute, wo wir ihrer mehr denn je bedürfen. Euch ist der Heiland geboren, der Retter, der Helfer, der Führer zu Gott, zum Licht ewiger Freude! Was in uns von lebensstarkem Glauben vorhanden ist, danken wir ihm, und aller Glaube an Gott, der aus der Not der Zeit neu geboren wird, ist an ihn gewiesen, wenn er zur Kraft sich entfalten soll. Es ist das Menschenleben ohnegleichen, der in Jesu Wort und Werk uns erschlossene Quell der Freude, dafür wir danken, wenn wir in weihnachtlicher Andacht zur Krippe von Bethlehem kommen. Und ob wir in schwerer Zeit auf alles sonst so liebliche Beiwerk gewohnter Freudenfeier verzichten müßten, so bliebe uns doch dieser Urquell der Freude selbst. Jesus ist unter den Seinen gewesen wie der Bräutigam unter den Hochzeitsleuten, er hat zu sich und seinem Reich geladen wie zur Freudenfeier des Hochzeitmahles. Und auch heute geht er durch unsere Zeit, durch unsere Not, durch unser Leid als der Freudenspender, der uns über uns selbst erhebt, der uns mit der Gewißheit der Gottesliebe erfüllt, die in ihm lebte, der unserem Hoffen und Sehnen das klare Ziel weist, über Zeit und Welt, über Not und Tod hinaus.

Euch und allem Volk, so sagt die alte Botschaft, ist mit dem Heiland die Freude geboren. Auch unserm lieben Volk will er der Retter sein. In dem starken Gottesglauben, dessen Bürge er uns ist, vertrauen wir auf ein gutes Ende des uns verordneten schweren Kampfes. Aber in diesem Glauben erhoffen wir Größeres noch für unser Volk, eine neue Zeit, ein neues Erblühen von Gott gepflanzter und gewirkter Kräfte, vertieften Glauben, neuen Ernst, neue Liebe und damit auch neue Freude. Wir aber, die wir von echter Freude wissen, sollen Freudenträger, Freudenspender für unser Volk sein. Weihnachten ist das Fest der schenkenden Liebe, die von Jesu im Geben reicher Liebe nimmt und im Geben selbst immer reicher wird.

bei Hogstean knickte das Boot. Die Ruderleitung wurde unklar. Das Boot mußte mit den Schrauben einsteuern. M.53 hatte sich angeschlossen und lief mit ein/ Von der 5. Hfl. war „M.55" in Vorschiff leck geschla-

gens in die Elbe einzulaufen. Die 6.Hfl.nach-
te mittags kehrt und lenkte mit ausgebrachten
Drachen des schweren Minenräumgeräts vor der
See. Über M.8 war nichts bekannt. „Brause",
„Kaiserin" und „König Albert" suchten die Hel-

Ein Weihnachtsgruß unseren lieben Kriegern zu Weihnachten.

Durch das Dunkel der Zeit bricht heller Schein —
Weihnachten, Weihnacht tritt herein.
Wo immer die Welt in Dunkelheit —
Weihnacht bringt Licht aus der Ewigkeit.
Freue dich, Christengemeine!

Heut wandert die Heimat zu euch hinaus,
Die ihr treu gestanden in Schlacht und Graus.
Ihr hieltet die Fahne schwarz-weiß-rot,
Der Heimat getreu bis in den Tod.
Nun drückt sie euch dankbar die Hände.

Und wärest du einsam zur stillen Nacht-
Sollst wissen: die Liebe hat dein gedacht.
Der zu Weihnacht gekommen, Seele, sei still —
Auch dich und dein Leid mittragen will.
Freue dich deines Heilands!

Martin Jenzsch.

Der erste Advent.

Ein neues Kirchenjahr in der Kriegszeit! Das erinnert an die großen Aufgaben der Kirche am deutschen Volke, die selten deutlicher vor unseren Augen gestanden haben als in diesen entscheidenden Monaten. Die Kirche, nicht als eine Organisation ihrer Beamten oder gar als eine Hierarchie, sondern als die Zusammenfassung derer, die den christlichen Glauben bekennen, ist für unseres Volkes Zukunft ein unentbehrliches Mittel der Erhaltung und des Aufbaues. Alle Freunde des kirchlichen Lebens, auch die durch den Ernst der Zeit neu gewonnenen, werden sich am Anfang des neuen Kirchenjahres innerlich verpflichten müssen, mit ganzer Kraft dazu zu helfen, daß unser Volk aus diesem Kampf um sein Dasein mit neuem inneren Leben hervorgeht. Und dieses neue innere Leben wird in seinem Kern ein religiöses sein müssen. Hier haben seit Jahrhunderten die Quellen deutscher Kraft gelegen, und alle großen Zeiten deutschen Lebens waren zugleich große Zeiten deutschen Glaubens. Gerade in dieser Zeit allgemeiner Freiwilligkeit und Opferbereitschaft für das Vaterland kann der christliche Gedanke gemeinsamer Arbeit an der seelischen Erneuerung unseres Volkes auf Verständnis rechnen. Möchte es der Kirche im reichen Maße gelingen, in ihrem neuen Jahre, das uns hoffentlich die siegreiche Rückkehr unseres Millionenheeres bringt, in unserm Volke schöne Siege auch über alle bösen und finsteren Mächte zu gewinnen, die seine innere Kraft aufzehren wollen!

Ein rechter Adventsmann.

Mit dem Advent beginnt bekanntlich ein neues Kirchenjahr, ein neuer Zeitabschnitt, in welchem uns gleich eine markante Persönlichkeit entgegentritt, wie sie auch unser humanes Zeitalter wohl brauchen könnte. Es ist dies Johannes, der große Bußprediger, Vorläufer und Bahnbrecher des Weltheilandes. Die Adventsperikopen reden eine tiefernste Sprache für Gläubige und Ungläubige. Sie weisen uns nicht nur hin auf das Kommen des Christkindes, sondern besonders auch auf den großen Advent auf das Weltgericht. Wo sind aber in unseren Tagen die Leute, die noch viel nach Advent fragen und sich mit der Johannesfrage: „Bist du, der da kommen soll, oder sollen wir eines andern warten?" des näheren beschäftigen? Der Adventsgruß: „Wie soll ich dich empfangen, und wie begeg'n ich dir?" läßt sie unbekümmert, es ist ihnen ganz und gar gleichgültig, ob sie in der Advents- oder Passions- oder Trinitatiszeit leben. — Hauptsache für sie ist Geschäft und Lebensgenuß, alles übrige überlassen sie gern andern. Allerdings, ein Leben, das oberflächlich ist, kennt weder Höhen noch Tiefen, nur die Neugier reißt es zuweilen mit fort. Solchen Naturen begegnen wir bei Johannes in der Wüste, in der Adventsgeschichte. Aber Johannes ließ sich nicht täuschen, er merkte die Absicht derer, die in Scharen zu ihm eilten, und deshalb begegnet er ihnen mit den Worten: „Was seid ihr herausgekommen zu sehen?" Worte, auf die Prediger und Festredner bei manchen Anlässen achten sollten, sooft sie veranlaßt oder gezwungen sind, bei Festlichkeiten oder in Versammlungen zu reden, wo sie merken und wissen, daß es hier mehr auf Neugierde und Effekthascherei ankommt als auf innere Erbauung. Johannes wußte, warum das Volk zu ihm hinausgeströmt kam; nicht etwa, um Gottes Wort zu hören oder um Buße zu tun, sondern aus reiner Neugier, um den sonderbaren Heiligen zu sehen und zu hören, der ihren Verhältnissen und ihrer Lebensweise ganz zuwider auftrat und eine neue Lehre verkündete, die im ganzen Lande Aufsehen hervorrief. Und das war bei vielen der alleinige Grund, der sie zu Johannes hinaustrieb. Ganz ähnlich wie in unseren Tagen: Tritt ein Mann mit besonderem Namen, Ruf oder einem auffallend gefaßten Thema, das etwas Neues zu versprechen scheint, vor die Öffentlichkeit, dann strömen die Leute herbei, da gibt's ein volles Haus, aber oft nur veranlaßt durch die Neugier, um den vermeintlichen Wundermann kennen zu lernen. Etwa ihre Lebensgewohnheiten demzufolge zu ändern, ihren Glauben zu stärken, das wahre Heil zu suchen, liegt ihnen vollständig fern. In derartigen Fällen wäre es durchaus recht gehandelt, wenn man mit Johannes Charakterfestigkeit und Rücksichtslosigkeit in die Massen hineinriefe: „Was seid ihr hierhergekommen, zu sehen? Hier ist weder Christus noch Elias noch der Propheten einer! Ich will von der Wahrheit zeugen und den Weg Gottes lehren, wer mich hören will, mag mich um der Wahrheit willen hören, nicht aber aus Neugier!" Durchschnittsmenschen würden darüber den Kopf schütteln, dagegen Einsichtsvolle würden solchen für einen ganzen Mann halten. — Wohl einem jeden, der so aufzutreten vermag, er ist ein rechter Adventsprediger und ein Wegbahner für viele. K.

Der Sonntag.

Es lebten einst sieben Brüder beisammen. Sechs gingen auf die Arbeit, der siebente aber hielt haus. Und wenn die sechs Brüder matt und müde von der Arbeit heimkehrten, so fanden sie das Haus geschmückt und geordnet, das Mahl bereitet und das Licht angezündet. Darüber freuten sie sich und lobten den siebenten Bruder. Aber es war einer unter ihnen, der wollte klüger sein als sie alle und schalt den siebenten Bruder einen Faulenzer und einen Tagedieb, der mit zur Arbeit gehen und sein Brot verdienen sollte.

Das böse Wort fand leider bei den andern Eingang, und sie nötigten den Bruder, daß er Axt und Hacke nahm, gleichwie sie, und mit ihnen früh am Morgen an die Arbeit ging. Abends traten sie den Heimweg an. Kein freundlicher Lichtschein winkte ihnen von ferne, keine fürsorgende Hand hatte das Hauswesen geordnet und den Tisch gedeckt, kein Bruder empfing sie mit freundlichem Händedruck und herzlichem Worte. Sie merkten jetzt, wie töricht sie gehandelt, und fühlten sich, weil's ihre Schuld war, doppelt elend und verlassen. Forthin blieb darum auch der siebente Bruder im Hause, und das verlorene Glück des Brüderkreises kehrte zurück.

So ist der Sonntag unter seinen Brüdern der Tag, der den sechs Wochentagen Licht, Heil und Segen bringt. Wenn Leute kommen, die klug sein wollen und diesen Bruder Faulenzer und Tagedieb schelten, ihn auch zur Arbeit zwingen und sein heilig Recht ihm nehmen wollen, traut ihnen nicht glaubt ihnen nicht, ihr schadet euch selber am meisten, ihr raubt euch den Segen, ihr verliert eures Hauses Licht und Ordnung, Freude und Frieden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		geschlagen, bald darauf versagte das Ruder, auch das achtere Handruder und ebenso schlug ein Versuch mit der Pinne zu steuern fehl. Anscheinend war die Ruderspindel gebrochen. M.55 ließ sich auf Befehl des H-Chefs vor dem Anker mit geringer Fahrt der Maschinen treiben. Eine See riß die Brücke ein, spülte den Kommandanten, Oberleutnant z.S. Klinker, Minensteuermann Rehn, den wachhabenden Unteroffizier und das Brückenpersonal über Bord. Es gelang der Nr.1 hinter der Düne mit Anker zu werfen und sich so eine Zeitlang zu halten. Da Helgoland jedoch gar keinen Schutz bot, brach die Ankerkette und das Boot trieb weiter. Die 5.Hfl. hatte die Unterstützungsversuche abbrechen müssen, da die Boote alle schwere Schäden hatten und lief ein. Ebenso M.10 von der 6.Hfl. Die Vorpostenboote „Emma Oetkens" und „Brake" blieben bei „M.55". „Brake gelang es „M.55" über das Heck in Schlepp zu nehmen. „Emma Oetkens" ging dann dicht heran und nahm die Besatzung über.
26. Okt	Helgoland – In See NNW–N, 9–10 in Böen 12, schwere See.	Die 6.Hfl. hatte bis 080 ß hinausgehalten, die F.T.Peilungen gaben gute Bestecke. M.29 war von der Hfl. abgekommen, es gelang ihm 4 h morgens in die Elbe einzulaufen. Die 6.Hfl. machte mittags Kehrt und lenzte mit ausgebrachten Drachen des schweren Minenräumgeräts vor der See. Über M.8 war nichts bekannt. „Brense", „Kaiserin" und „König Albert" suchten die Hel-

Bei Hogsteam knickte das Boot. [illegible] Steuerleitung wurde unklar. Das Boot mußte mit den Schrauben einsteuern. M.53 hatte sich angeschlossen und lief mit ein. Von der 5. Hfl. war „M.55" in Vorschiff leck geschla-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Helgoländer Bucht ab. „M.55" wurde 2 h Nm. nach Helgoland eingeschleppt. 2 Hafenschlepper wurden mit einen Kommandanten und Mannschaften der 5. Hfl. vor die Einfahrt geschickt, um die Leute an Bord zu bringen. „Brake" gelang es nicht in die schwierige Hafeneinfahrt hereinzudrehen. Nachdem ein Hafenschlepper eine Schleppleine herübergegeben hatte, warf er los. Die Leine des Hafenschleppers brach, 3 kleine Schlepper und der Bergungsdampfer „Möve" nehmen „M.55" ungefähr 12 mal in Schlepp aber immer brachen die Schlepptrossen, worauf „M.55" dicht vor der Düne ankerte. Der Chef der 5.Hfl. versuchte erneutes in Schleppnehmen. Möve ankerte vor M.55 und brachte mit Hilfe des Rettungsbootes Helgoland eine Trosse auf M.55. Möve bekam jedoch die Trosse in die Schraube und bevor sie klariert war, brach die Ankerkette von M.55. Das Boot trieb breit über den Ausläufer der Düne vorn und hinten stoßend, kam aber frei. Die Mannschaft wurde von Rettungsboot abgeholt. M.55 trieb in See. Der Bergungsdampfer „Albatroß" mit Mannschaften der 5.Hfl. und Kriegsfeuerschiff „Seezunge" wurden hinausgeschickt um bei „M.55" zu bleiben und zu versuchen das Boot wieder zu fassen. Sie haben jedoch M.55 nicht wiedergefunden. „M.66" u. „M.30" liefen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		liefen nach Helgoland ein, M.28 nach Cuxhaven, M.2 ankerte hinter der Düne. Boerma
27.X.	Helgoland. NNW.8-10, böig, schwere See.	„M.8" gegen 4 h Vm. eingelaufen mit schweren Sturmschäden 2 seem.Unteroffiziere, 2 Obermatrosen, 1 Oberheizer über Bord gespült. M.2 bei Hellwerden eingelaufen.
3,30 N	W.4, Dünung, sichtig, Regenschauer.	Ausgelaufen nach Cuxhaven. M.10 u.M.53 zur Seebeckwerft Geestemünde, M.2 zur Torpedowerft W'haven. A.57 bleibt in Helgoland, da das Boot nur bei glatter See auslaufen kann.
7 h N		In Cuxhaven fest. „M.4" von Hamburg, A.36 von Bremen nach Fertigstellung zurück. Boerma
28.Okt	Cuxhaven.	M.8 nach Hamburg zur Reiherstiegwerft entsandt, „M.4" geht nach Wilhelmshaven zum Anschießen der Geschütze. A.57 von Helgoland eingelaufen. A.56 nach Fertigstellung von Kiel zurück. M.28, M.30 u.M.66 reparieren bei der Marinewerft, M.65, M.29, M.25 und T.149 bei der „Bosnia". Boerma
29.X.	Cuxhaven.	Chef der 5.Hfl. mit A.56 ausgelaufen zur Strandungsstelle „M.55" bein Engelssand (Schnal-Tief). Q56. konnte nicht eingeschleppt werden. Boerma 4.11.25.
30.X.	Cuxhaven.	Da „Bosnia" die Arbeiten von „M.37" nicht übernehmen kann, geht „M.37" 7.11.25 nach Hamburg zur Reiherstiegwerft. A57. geht von Kiel zur Inspektion. Q56. bringt einen Teil der Besatzung von M55 mit Rettungsboot Boerma

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. Oktober	Cuxhaven.	Ausgebessert. Hörsum

Funksprüche vom 1. bis 31. Oktober 1917.

1.) Funkspruch von M.66 an L.d.S., T.149, I.M.S.Fl. 1241. 18.X.17.
Auf dem Weg Elbe Fl.-List. 5., 6.M.S.Hfl.

2.) Funkspruch von T.149 an L.d.S., 5., 6.M.S.Hfl. 1317. 18.X.17.
Gehe Helgoland. III.M.S.Fl.

3.) Funkspruch von T.149 an L.d.S., S.F.List. 0611. 19.X.17.
Auslaufe Weg blau. III.M.S.Fl.

4.) Funkspruch von L.54 an Hochseechef, F.d.L. 0700. 20.X.17.
Standort 117 alfa (7). Kurs Io-ndern, erbitten Torpedobootshilfe wegen Benzinmangel und Windmessung Iondern. L.54.

5.) Funkspruch von M.65 an 9.T-Hfl., III.M.S.Fl. 0702. 20.X.17.
Stehe bei L.54. 5.M.S.Hfl.

6.) Funkspruch von M.65 an L.d.S., III.M.S.Hfl. 0903. 20.X.17.
Gebiet abgebrochen, L.54 über Sylt-Insel. 5.M.S.Hfl.

7.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 0837. 20.X.17.
Wie gestern. III.M.S.Fl.

8.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 2235. 20.X.17.
Zu Anker gehe Lister Tief. III.M.S.Fl.

9.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 0935. 21.X.17.
6.M.S.Hfl. Weg blau. III.M.S.Fl.

10.) Funkspruch von M.66 an T.149. 1642. 21.X.17.
Abgebrochen wegen grober See, gehe List. 6.M.S.Hfl.

11.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 0739. 24.X.17.
Weg blau. III.M.S.Fl.

12.) Funkspruch von T.149 an L.d.S., S.F.List. 1131. 24.X.17.
Mußte aufgeben wegen grober See. Einlaufe. III.M.S.Fl.

13.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 0941. 25.X.17.
Gehe Cuxhaven. III.M.S.Fl.

14.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 1315. 25.X.17.
Standart 149 ß, sehr schwere See, habe beigedreht. III.M.S.Fl.

15.) Funkspruch von T.149 an L.d.S. 1445. 25.X.17.
Erbitten Peilung. III.M.S.Fl.

16.) Funkspruch von M.53 an L.d.S., 5., 6.M.S.Hfl. 1945. 25.X.17.
T.149 durch See erheblich beschädigt mit A.57 und M.53 in Helgoland eingelaufen. III.M.S.Fl.

17.) Funkspruch von Helgoland an M.55. 2030. 25.X.17.

Vor

Vor Anker, lange Kette, Sturm abreiten. 5.M.S.Hfl.

18.) Funkspruch von Helgoland an 6.M.S.Hfl. 2113. 25.X.17.
Nach Besteck von M.10 stehen sie weiter westlich, auf jeden Fall nördlich der Sperre bleiben. III.M.S.Fl.

19.) Funkspruch von M.53 an 6.M.S.Hfl. 2357. 25.X.17.
Standort melden. Welches Boot fehlt? III.M.S.Fl.

20.) Funkspruch von M.66 an T.149. 0029. 26.X.17.
Standort vermutlich 118 β. 4 Boote zur Stelle. Nummern nicht festzustellen. Erbitten wenn irgend möglich Peilung. 6.M.S.Hfl.

21.) Funkspruch von M.53 an L.d.S. 0125. 26.X.17.
6.M.S.Hfl. meldet Standort 118 β. Nur noch 4 Boote beisammen. 6.M.M.Hfl. erbittet Peilung. III.M.S.Fl.

22.) Funkspruch von Leitung an M.66. 0245. 26.X.17.
Peilung: List 251°ü, Borkum 15°, Nordholz 314°.

23.) Funkspruch von Helgoland an 6.M.S.Hfl. 0755. 26.X.17.
M.29 Cuxhaven eingelaufen. „M.29".

24.) Funkspruch von Niobe an Stralsund, III.M.S.Fl. 0846. 26.X.17.
Sofort nördlich und östlich Helgoland suchen M.8 von 6.M.S.Hfl. F.T.Einrichtung des Bootes unklar. L.d.S.

25.) Funkspruch von Vorpostenboot Brake an Helgoland. 26.X.17.
Habe M.55 in Schlepp genommen. Vpbt.„Brake".

26.) Funkspruch von Vpbt.Brake an Nordsee Vp.Fl.,5.M.S.Hfl. 0945.26.X.
Mannschaft geborgen von Emma Oetken, geht Helgoland. „Brake".

27.) Funkspruch von Brense an L.d.S., F.d.IV.A.Gr. 1015. 26.X.17.
Brense auslaufen gemäß F.T.Befehl 0846. „Brense".

28.) Funkspruch von Brense an III.M.S.Fl.,5.M.S.Hfl.,Nordsee Vp.Fl. 1025. 26.X.17. Gehe zunächst zu M.55. „Brense".

29.) Funkspruch von Vpbt.Emma Oetken an Helgoland. 0945. 26.X.17.
Gehe mit größeren Teil Mannschaft M.55 Helgoland, Vpbt.Ehrenfels bleibt bei Brake. „Emma Oetken".

30.) Funkspruch von Helgoland an Nordsee Vp.Fl.,L.d.S.,III.M.S.Fl. 0700. 26.X.17. M.55 in Seenot, Kommandant, 6 Mann über Bord gewaschen. Versuche zu schleppen. Standort 156 epsilon rechts Mitte. I.Vp.Halbfl.der Nordsee.

31.) Funkspruch von Helgoland an 6.M.S.Hfl. 0923. 26.X.17.
Standort melden, wieviel Boote haben sie bei sich? III.M.S.Hfl.

32.) Funkspruch von M.65 an L.d.S., Hochseechef. 1230. 26.X.17.
Vpbt.Brake steht bei Helgoland mit M.55 in Schlepp. Versuchen einlaufen. III.M.S.Fl.

33.) Funkspruch von M.66 an T.149. 1130. 26.X.17.
M.2, M.28, M.30 zur Stelle. Standort 080 β, versuchen Kehrt zu machen. 6.M.S.Hfl.

34.) Funkspruch von Leitung an M.66. 12 h 25 Nm.
Peilung: List 264°, Nordholz 306°, Borkum 353°.

35.) Funkspruch von Leitung an M.66. 12 h 32 Nm.
Peilung: List 262°, Nordholz 355°, Borkum 307°.

36.) Funkspruch von Flaggschiff an König Albert, Kaiserin,L.d.S.,III. M.S.Fl. zu 0700 und 0746. 26.X.17. 1151.
König Albert, Kaiserin Suchen und Bergungsarbeit unterstützen. M.8 suchen Sektor Nord bis Ost von Helgoland. Boot hat keine F.T. klar. M.55 Standort in 156 epsilon in Seenot.Hochseechef.

37.) Funkspruch von König Albert an Hochseechef. 1368. 26.X.17.
König Albert, Kaiserin bei Schleppzug M.55 auf dem Wege nach Punkt 9. „König Albert".

38.) Funkspruch von Leitung an M.66. 3 h 30 Nm.
Peilung: List 247°, Nordholz 314°, Borkum 18°.

39.) Funkspruch von Brense an L.d.S., König Albert, Kaiserin. 1620. 26.X.17. 4 h Nm. Standort 167 epsilon links Mitte. Etwa 7,5 sm in Richtung Eider Fsch. ein Fahrzeug mit 1 Mast und 1 Schornstein. Näheres nicht erkennbar, keine Signalverbindung. Brense.

40.) Funkspruch von Kaiserin an Leitung, Hochseechef. 1738. 26.X.17.
Habe getroffen M.28 und M.30 und habe Besteck gegeben, sie brauchen keine Hilfe. „Kaiserin".

41.) Funkspruch von M.65 an L.d.S. 2031. 26.X.17.
M.8 hat sich gemeldet. M.55 bei Einschleppen durch Brechen der Schleppleinen und der Ankertroß abgetrieben, hat auf Düne mehrfach gestoßen treibt wahrscheinlich nach Osten ohne Besatzung. Seezunge und 2 Schlepper versuchen Boot wieder einzubringen. III.M.S.Fl.

42.) Funkspruch von Mettin an 6.M.S.Hfl. 2112. 26.X.17.
M.28 Cuxhaven eingelaufen. „M.28".

43.)

43./ Funkspruch von Helgoland an 2.Adm.d.I.A.Gr. 2210. 26.X.17.
M.66, M.30 Helgoland eingelaufen. III.M.S.Fl.

44./ Funkspruch von M.8 an M.65. 2330. 26.X.17.
Standort 132 epsilon. „M.8".

45./ Funkspruch von T.149 an B.d.A. 1529. 27.X.17.
Einlaufe zur Ablösung. III.M.S.Fl.

46./ Funkspruch von Wettin an B.d.A. 1055. 29.X.17.
A.56 mit Chef S.M.S.Hfl. auf Marsch nach Strandungsstelle N.55.
III.M.S.Fl.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Kommando der III. Minensuchflottille B. No. 851	Der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte Eing. den 18. 11. 17. No. 29 351

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant W o l f r a m

Begonnen: 1.November 1917

Abgeschlossen: 15.November 1917.

Anl: Funksprüche.

S & F 38.

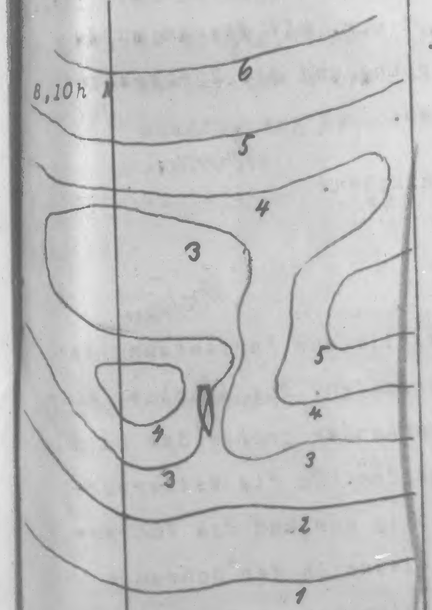
88 1975/17 Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2.11.17	Cuxhaven.	Ausgelaufen nach List. Mittags war Befehl eingetroffen, daß die III. Minensuchflottille gemeinsam mit der I. Minensuchflottille bei Hellwerden von Punkt R nach Westen vorstoßen sollte. Es laufen aus unter Führung des Chefs der 5. Halbflottille „M.65", M.1, „M.4" und „T.74". Der Flottillenchef folgt auf „A.56". „M.7" und „M.3" kommen nachmittags von der Reiherstiegwerft von Hamburg zurück und laufen nachts nach Norden aus.
1,30 N	S S W 3-4, Dünung, diesig.	
9h N		Im Lister Tief geankert. Besprechung mit I. Minensuchflottille.
2.11.17	Lister Tief	Ausgelaufen. „M.7" und „M.3" schließen sich unterwegs an.
2 h V.	S S W 3-4, erhebliche Dünung, diesig, zeitw. Regen.	Es wird in breiter Formation mit der I. Minensuchflottille abgesucht von Punkt R bis 029 alfa linke Kante. Dann zurück 1 sm südlicher bis 079 alfa Westkante. Beim Drehen in 026 alfa wird im Osten ein Segler gesichtet.
	S O 2, Dünung, abends Windstille, stark diesig.	Nach dem Aufnehmen geht „A.56" mit „A.54" von der I. Minensuchflottille nach List zum Abgeben des fernschreibens über die heutige Tätigkeit. Wegen des unsichtigen Wetters wurden die Feuerschiffe bei Punkt R und B nicht gefunden. Das Einlaufen war dadurch sehr schwierig zumal auch die Leitfeuer von List erst in Sicht kamen, als die Ansteuerungstonne erreicht war.
		Jn

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Jn 141 B lief „A.56" bei 18 sm Fahrt gegen eine treibende Mine, die vorn heftig anstieß, aber nicht detonierte. Infolge der Weststürme der letzten Tage trieben sehr viel Minen in der Bucht. Da die Minen immerhin scharf sein können, sind solche Unternehmungen, die das Fahren vieler Schiffe bei Nacht erfordern, nach Weststürmen durch treibende Minen gefährdet. Das Ankern in See erscheint daher wenig ratsam, große Schiffe bleiben vielleicht besser in Fahrt.
11 h N		„A.56" und „A.54" ins Lister Tief eingelaufen. Die anderen Boote haben bei der I. Minensuchflottille bei Punkt B geankert.
3.11.17	N 3-4, später N 1, erhebliche N W Dünung, sehr sichtig.	Bei Hellwerden werden die Arbeiten fortgesetzt. „A.56" läuft wieder aus zur Flottille.
		Heute ist ein Vorstoß in Richtung NNW befohlen. Jn Richtung NW und N waren von der I. Minensuchflottille bereits Sperren festgestellt. Jn NNW wurde in 103 alfa eine Minensperre festgestellt. Es wurde dann versucht, die in N festgestellte Minensperre östlich zu umgehen. Hierbei wurde in 122 alfa wieder eine Minensperre festgestellt. Ein Vorstoß von Punkt R in dieser Richtung nördlicher als N ist also ohne Räumen von Sperren kaum möglich.
		Die Arbeiten wurden abgebrochen. „A.56" und 5. Minensuchhalbflottille gingen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		gingen nach List. Jn Lister Tief zu Anker. „M.56" (neu zur Flottille getreten) und „A.36" sind im Lister Tief mittags eingetroffen.
4.11.17.	Lister Tief.	5.Halbflottille ausgelaufen zum Ar-
6 h V.	S 2,sehr sichtig,	beiten an Weg blau. „A.36" wird wegen
	später O S O 4,	lecken Kondensators zurückgeschickt.
	leicht bewegte See.	Es wird das Absuchen des Quadrates 6
		fortgesetzt.
12,10h N.		10 verdächtige Rauchwolken erschei-
		nen am Horizont,Richtung Nordmanns-
		tief.Sie werden größer und haben
		eine gelbweißliche Farbe. Es war an-
		zunehmen,daß es sich um Rauchwolken
		von Fahrzeugen handelt. Die Nord-
		luftschiffsicherung war ausgefallen.
		Fliegeraufklärung hatte in der Rich-
		tung auf aas Nordmannstief nicht
		stattgefunden. Der Halbflottillenchef
		lief daher das Minensuchen abbrechen.
1,15h N		Jn 125 beta links Mitte eine be-
		wachsene,treibende Hebel oben Mine
		abgeschossen,gesunken.
2,30h N		Jn 136 beta rechts oben eine be-
		wachsene,treibende Hebel unten Mine
		abgeschossen,gesunken.
4,50h N		Geankert auf List Reede.
		Flottillenchef war mit „A.56" zur
		Strandungsstelle „M.55" gegangen.Es
		wurde zunächst bei Pellworm geankert
		und mit dem Sperrkommandanten Rück-
		sprache.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		sprache genommen. Die ortskundigen Leu-
		te standen heute nicht mehr zur Verfü-
		gung. Es wurde für den nächsten Morgen
		eine Unternehmung zur Besichtigung und
		Bergung von Sachen verabredet.
		Zum Wasserergänzen wurde Husum für
		die Nacht angelaufen.
5.11.17.	Lister Tief.	5.Halbflottille ausgelaufen. „A.36"
6 h V.	SSW 3,mittl.Sich-	bleibt auf Reede,da Kondensator wieder
	tigkeit,bewegte See	leck. „M.58" entlassen nach Cuxhaven,
		da Maschinenanlage nicht in Ordnung.
		Das Absuchen von Quadrat 8 wurde
		fortgesetzt.
8,10h N		Geankert auf List Reede.
		„A.56" ging mit Sperrverkehrsfahr-
		zeug „Hever B" und einem Motorsegelfahr-
		zeug durch das Schmaltief ins alte Schmaltief und ankerte
		dort. Mit Beibooten wurde zur Strandungs
		stelle gefahren. M.55 ist nicht bei höch-
		stem Wasser festgekommen, bei Hochwasser
		hat es bereits mehrfach die Lage verän-
		dert. Neben dem Boot hat sich ein tiefer
		Priel gebildet. Das Boot droht umzufal-
		len, wodurch das Bergen vielleicht er-
		schwert würde. Die Bergungsarbeiten müs-
		sen sofort in Angriff genommen werden,
		da bei Weststurm das Boot mit Sicherheit
		hoch auf den dahinter liegenden Strand
		geworfen wird.
		Es wurden die nautischen Jnstrumente und
		Bücher, Uhren, Visiereinrichtungen und
		andere.



Ungefähre Lage von M.55. Die Höhenlinien sind mit Nummern bezeichnet. Die niedrigsten Höhenlinie trägt die Nr.1. Das Wasser geht bei mittlerem Hochwasser bis zur Linie 4.

Marine-Formular-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gös, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		andere Sachen geborgen. Die Geheimbücher waren schon früher abgeholt. Das Einbooten machte wegen der schon bei geringer See dort stehenden Brandung Schwierigkeiten. „M.56" war beim Vorbeifahren herangerufen und wurde mit den geborgenen Sachen nach Cuxhaven geschickt. „A.56" lief nach Helgoland ein. Es wurde in Erfahrung gebracht, daß der in Helgoland weilende Inspektor des Nordischen Bergungsvereins mit der Bergung beauftragt war. Mit diesem wurde daher die Bergung und die Vorbereitungen besprochen. Kein Minensuchen.
9.11.17.	Lister Tief - Helgoland. SW 6, böig, grobe See.	
7.11.17. 6,50h V.	Lister Tief - Helgoland. SW 3, gegen Abend auffrischend, Stärke 6, diesig.	5.Halbflottille zur Fortsetzung der Arbeiten ausgelaufen. Das Arbeiten mußte wegen aufkommender grober See bald abgebrochen werden. Da die Wettervorhersage ungünstig war, und das Führerboot eine Suchleine in der Schraube durch Tauchen klarieren mußte, entschloß sich der Halbflottillenchef nach Helgoland zu gehen. In den Quadraten 128 S, 129 S und 120 S wurden 4 Fischdampfer, hell erleuchtet, gesichtet, einer wurde als Dampfer A.L.12 „Leda" aus Leer festgestellt. Wegen des zunehmenden schlechten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		ten Wetters und mit Rücksicht auf die kleinen Boote „A.36" und „T.74" hielt der Halbflottillenchef ein Feststellen aller Dampfer nicht ratsam, sondern benachrichtigte die Vorpostenflottille. In 140 S eine bewachsene, treibende Mine Hebel oben und eine Hebel unten abgeschossen. In 133 alfa eine bewachsene, treibende Mine, Hebel oben, abgeschossen. Fest in Helgoland. — Neumann
10h N.		Kein Minensuchen. Ausgelaufen nach Cuxhaven.
11.11.17. 9,45h V. 1,10h N.	Helgoland. SW 6, böig, bewegte See, später stark zunehmender SW.	In Cuxhaven fest. Neumann
9. bis 14.11.17.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes. „M.65" zur Reparatur der während der letzten Ruhezeit notdürftig reparierten Sturmschäden nach Geestemünde geschickt. Neumann
15.11.17. 3h N.	Cuxhaven.	Chef der 6.Halbflottille mit „M.56", „M.1", „M.3", „M.4", „M.7", „M.53", „A.36", und „T.74" ausgelaufen nach Helgoland. „M.28" sollte mit Auslaufen, durch Brechen der Gien beim Ablassen von der Aufschleppe rannte das Boot jedoch mit dem Heck gegen die Kaimauer und mußte erneut aufgeschleppt werden. „A.36" sollte Dampfschläuche zum Lenzen von „M.55" zur Bergungsdampfer „Möve" bei der Strandungsstelle bringen, konnte jedoch wegen grober Grundsee nicht dorthin einlaufen. Flottillenchef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Flottillenchef blieb noch mit „A.56" in Cuxhaven, da Anwesenheit dort notwendig. Meurau

Funksprüche für die Zeit von 1. bis 15. Nov. 1917.

) Funkspruch von Niobe an I., III.M.S.Fl., H.M.S.Fl.d.N., Vp-Chef, Hochseechef, Nordsee Vp.Flottille, Fliegerkommandeur, Vp-Flottillenchef. 1.11.17. 1051.
Alle 2. und 3. November ohne alfa ohne delta I. und III.M.S.Fl. gemeinsam beta. B.d.A.

) Funkspruch von A.56 an B.d.A., I.M.S.Fl. 1339. 1.11.17.
Mit 5.M.S.Hfl. auf dem Marsche nach List. Flottillenchef auf A.56. III.M.S.Fl.

) Funkspruch von Helgoland an Chef der Nordsee Vp.Flottille. 1309. 1.11.17. I., III.M.S.Fl., B.d.A., Flotte, List für 1.Hfl. der Nordsee Vp.Boote, Vp.Boot Börse.
Vp.Boot Börse, Wappen von Hamburg liegen Freitag 4 h Vm. auf Position blau 3, setzen Kennung gemäß Kriegsnavigierungsbefehl 8 B. Wappen von Hamburg erwartet Eintreffen M.S.Flottillen bei blau 3 und besetzt nach 113 alfa Mitte unten.
Chef der 1.Halbfl. der Nordsee Vp.Boote.

) Funkspruch von Emden an I., III.M.S.Fl., Derfflinger, König Albert. 2346. 1.11.17. Emden, 17.I-Hfl. 1 h Vm. Kriegsfeuerschiff A der Jade, 16 sm Fahrt. I.F.d.T.

) Funkspruch von Niobe an Hochseechef, 2.Adm.der I.A.Gr., I., III. M.S.Fl., Flotte. 2357. 2.11.17.
Aufgabe beta ist erledigt. B.d.A.

) Funkspruch von Niobe an I., III.M.S.Fl., 2.Adm.I.A.Gr., I.F.d.T. 0116. 3.11.17. Heute wenn möglich Stichfahrt alfa Richtung NNW. I.M.S.Fl.Meldung wann passieren Platz berta beabsichtigt. B.d.A.

) Funkspruch von König Albert an Derfflinger, Rheinland, Nassau, I.F.d.T., Nürnberg, Karlsruhe, 9.I-Flottille, I., III.M.S.Fl., H.M.S.Fl.d.N. 1659. 3.11.17.
Linienschiffe und Panzerkreuzer Rückmarsch Jade antreten, leichte Streitkräfte folgen wenn Minensuchverbände Punkt R bezw. Punkt S einlaufend passiert. 2.Adm.I.A.Gr.

) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 1719. 3.11.17.
Gehe List. III.M.S.Fl.

9.7

1917

9.) Funkspruch von Niobe an I.,III.M.S.Fl.,H.M.S.Fl.d.N.,2.Adm.I
Gr., I.F.d.T.,Fliegerkommandeur, Hochseechef. 1749. 3.11.17.
Stichfahrten beendigt. B.d.A.

10.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 0743. 4.11.17.
5.M.S.Hfl. weg blau. III.M.S.Fl.

11.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 0931. 4.11.17.
A.56 auf dem Marsche nach Heuer. III.M.S.Fl.

12.) Funkspruch von M.85 an B.d.A.,1210 Kr. 4.11.17.
10 verdächtige Rauchwolken Richtung Nordmanns-Tief. 5.M.S.Hf

13.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 0911. 5.11.17.
Wie gestern. III.M.S.Fl.

14.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 1507. 5.11.17.
A.56 geht Schmal Tief - Helgoland. III.M.S.Fl.

15.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 0929. 7.11.17.
5.Hfl. fortsetzt Arbeiten. III.M.S.Fl.

16.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 1705. 7.11.17.
5.Hfl. einläuft Helgoland wegen Wetterlage. III.M.S.Fl.

17.) Funkspruch von A.56 an B.d.A. 1025. 8.11.17.
Gehe Cuxhaven. III.M.S.Fl.

18.) Funkspruch von Arkona an Küstenschutzflottille der Ems,B.d.A
Flotte. 0645. 11.11.17.
Jn 53 Grad 53 Min.N.,4 Grad 45' Ost Mine im Gerät detoniert.
Boje geworfen. Geleit fortgesetzt. Takt,Nr.2 der 1.Vp.Hfl.d.Kas

19.) Funkspruch von Flaggschiff an Flotte,2.Adm.I.A.Gr.,IV.A.Gr.2
12.11.17. 099 alfa südliches Drittel Minengefahr. Hochseechef.

20.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., I.M.S.Fl., 1527..15.11.17.
6.M.S.Hfl.auf den Marsche von Elbe Fl.nach Helgoland. 6.M.S.Hfl.

21.) Funkspruch von Königsberg an Führer IV.A.Gr.,III.M.S.Fl.,Flott
15.11.17. 2255. Zu 1656,1844. Stichfahrt ausfällt wegen
Wetterlage am 16.November. Führer II.A.Gr.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Kommando 8. Minensuchhalbflottille J. Nr. 297	+ W 3 Eing. 13. 11. 17 B.B. No. 3786 – 7

Ganz Geheim!

Kriegstagesbuch der 8.Minensuchhalbflottille
für die Zeit vom 4. - 13.XI.1917.

Befehlshaber
Aufklärungsschiffe
östl. Ostsee.
Nr. 3786 B3

Ganz geheim!
O. v. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Eingegangen: 25. NOV. 1917

Kiel, den 23. November 1917

Oberbefehlshaber
Ostseestreitkräfte.
Nr.G 8619 A 2.

Ganz Geheim!
U. Admiralstab
Auf Befehl.

D 1948

Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
S. Sál. Wilhelmshaven.
Lieferant für die Nordseestation.
S & F 1 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4.XI. - 11.XI.17.	Libau, spezielle Besichtigung M.64 u. M.11.	Große Kesselreinigung aller Boote in Libau. Da Dock frei, wurde M.11 für 2 Tage aufgesetzt. Das Boot ist mit Muscheln sehr bewachsen, auch mußte das am 17.X. abends durch T.66 gestoßene Überwasserleck gedichtet und die vor Rund 2.XI. etwas beschädigte B.B.Schraube gerichtet werden. Unter Heranziehung von 6 Matrosen von jedem Boot Arbeiten rechtzeitig beendet.
11.XI.17.		Wegen bevorstehender Entlassung in Libau geblieben.
11.h Vm.	Abends wegen gefundener Mine bei Tonne 6 Befehl: Montag Weg Irben-Arensburg	zwischen Punkt 9 und Tonne 9 abfahren. A.35 aus Windau wieder zur Halbflottille
12.XI.17. 2 h Vm.	Boot war bis dahin bei 3.Efl. Arbeiten auf dem Wege Arensburg-Dünamünde und auf der Düne. Wind NSW 5-6 Regen	ausgelaufen, 13,5 Sm. Kleinschiffahrtsweg.
9 h 33 Vm		Gerät (150) ausgebracht, 2 Rotten M.64 u. M.32, M.11 und M.39.
		Abgesucht mit Jota 35 von Süden bis Tonne 9 und zurück von Norden. Beide Male ohne Ergebnis.
		Die gemeldete Stelle 300 m SO von roter 4 Blitztonne 6 ist außerhalb des Weges. Am 16. oder 17.X. wurde bekanntgegeben (Og-Sache des B.d.A.d.O.), daß bei dieser Stelle das Fahrwasser sehr eng, knapp 300 m sei. Auch ist wiederholt bekanntgegeben, daß hart an die Leuchttonne angelehnt werden muß. Bei der fraglichen Stelle ist in gut 300 m Breite mit Leinensteuerung 13,5 m einwandfrei abgesucht. Auch bei der weißen 4 Blitztonne ist bei allen 4 Malen das Gerät nicht wie früher stets ausgeschlippt. Das Hindernis (verankertes Gerät unter Wasser) ist demnach nicht mehr vorhanden.
11 h 35		Gerät aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
3.XI.17.		Es wurden in diesem Gebiet 3 Schlepper mit 2 Netzleichtern des N.V.O. passiert, die sich um die weiße 4 Blitztonne 8 überhaupt nicht kümmerten, sondern mindestens 1 sm östlich standen, die rote 4 Blitztonne 6 wurden ebenfalls mindestens 600 m westlich gelassen. Eine Entschuldigung, sie hätten ausweichen müssen, kommt nicht in Frage. Auf Winkspruch von hier: "Sie müssen hart an die Leuchttonnen anlehnen und sofort weiter westlich gehen" geschah nichts. Es wird daher vorgeschlagen (s. auch K.T.B. vom 31.X.) daß bei Tonne 6 die Ostgrenze durch eine weitere Tonne, etwa eine grüne Blitztonne bezeichnet wird. Wünschenswert wäre, wenn das Bojenmaterial reicht, eine beiderseitige Bezeichnung der ganzen Strecke zwischen Punkt 4 und Tonne 9 nicht nur bis 8. zu B.d.A. 3662 A 2 vom 3.XI. wird als Zusatz unter II vorgeschlagen: Tonne 5a (Leuchttonne 1 Blitz weiß und Osttopzeichen usw.
	Wind NSW 6, sichtig, zeitweise Regen.	"A.35" holt Post von Windau und stößt 2 h zur Halbfl. Rückmarsch verzögert sich durch See und Wind gegenan und schlechte Kohle auf dem Führerboot und dadurch dauernd verschlackte Feuer. Die Kohle (90 t) war am 3.XI. in Windau aus klarstehenden Säcken genommen. Anscheinend Reste der sehr gering gewordenen Bestände.
7 h 35 Vm 13.XI. Mittgs. 1 h Vm	Libau-Winterhafen	fest. Feuer aus. Nach Nordsee entlassen. Ausgelaufen.

Erfahrung während der Zuteilung zu den Ostseestreitkräften vom 17.IX. - 13.XI.17. sind laufend in den der II.M-Flottille vorgelegten Kriegstagebüchern enthalten.

II. M-Flottille gez. Rollmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Berlin, den 29. November 1917. Zu O 1948.

Ganz Geheim!

I. Vorläufige Bemerkungen zum K.T.B. der 8. Minen-Such-Halbflottille vom 4. bis 13. ~~Oktober~~ November.

I vorzulegen.

O II m 30/11 O IV. 30/11.

1.) Die Halbflottille machte vom 4. bis 11. Oktober grosse Kesselreinigung und setzte daran anschliessend die Minensuch und Räumarbeiten auf dem Schiffahrtswege Windau-Arensburg fort.

2.) Die auf Seite 2 des K.T.B. vorgeschlagene Betonnung erscheint zweckmässig.

3.) Am 13. ~~Oktober~~ November wurde die 8. Minen-Such-halbflottille wieder nach der Nordsee entlassen.

II. D III, D V, K [illegible] zur Kenntnis.

III. K.T.B. geht U.u.R. dem B.M.A. zur Kenntnis.

IV. W.V. am ~~29. 12.~~ bei O IV 2.

gez. [illegible] Abgelehnt Berlin O. 10/I

gez. [illegible] O IV 30/11.

O IV 2. 29/11

V. Bz. K

O II 3 1/I

Datum oder Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando XII. Minensuchflottille	Beschlagnahme-Aufnahmeschein 2.12.17 Ganz Geheim! Kriegstagebuch der XII. Minensuchflottille. Kommandant: Kapitänleutnant Wolfram. Begonnen: 16.Nov.17. Geschlossen: 30.Nov.17. M.3994.I. 16.11.17. ...erkannt. Um 2 Tagen ...ters an beiden Tagen ...gen fölchten Wetters ...d Helgoland. Um 22. ...laufen, um Sachen zu ...i,G'OR in 4 m Wasser ...n und geborgen, was ...gu erreichen war. Wei- ...2 Befölge) können

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
N. 9. 1948

Reichs-Marine-Amt Berlin, den 6. Dezbr. 1917
Eingg. 8. DEZ. 1917
Ganz Geheim!

U. unter Rückerbittung
dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts
hier

die Anlage zur gefälligen Kenntnisnahme ergebenst zu übersenden.

Im Auftrage:

Berlin, den 19. Januar 1918

V. dem Chef des Admiralstabes der Marine
Eingg. 21. JAN. 1918

ergebenst zurückzusenden.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.
Im Auftrage:

A 1009 SB 1948 Gr. - Bnd. 994/20

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille Tg. No. 887	Der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte 2. 12. 17 1. Abt. Ia. No. 3000.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 16. Nov. 17.

Abgeschlossen: 30. Nov. 17.

Abschrift.

Berlin, den 4. Januar 1918.

AU 0.2994. I. 17

Vorläufige Bemerkungen pp.

Ganz geheim !

pp. c) V. Minensuchflottille vom 16.-30.11.17.

Vorgänge beim Gefecht am 17.11. sind bekannt. An 2 Tagen Minen gesucht Weg "blau". Wegen schlechten Wetters an beiden Tagen Arbeit abgebrochen. An 4 Tagen Minensuchen wegen schlechten Wetters nicht möglich. An 6 Tagen Ruhe in Cuxhaven und Helgoland. Am 22. 11. T 56 und T 4 nach Bracktelle T 55 ausgelaufen, um Sachen zu bergen. Brack liegt auf 54° 27,6' Nord 5° 25,6' Ost in 4 m Wasser bei m.N.B. Mit Leibooten wurde herangefahren und geborgen, was an wertvollen Gegenständen und Sparmaterial zu erreichen war. Weitere wertvolle Gegenstände (zum mindesten auch 2 Geschütze) können mit Taucherhilfe geborgen werden.

pp.

I. V. 2. 0. I.

gez. Fe.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Glitz, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

2994/17 0

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille 23. Nov. 887	Der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte den 2.12.17 I. Abt. 9b. Nr. 8800.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Begonnen: 16. Nov. 17.

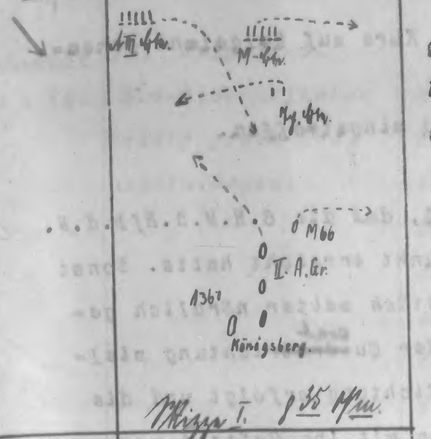
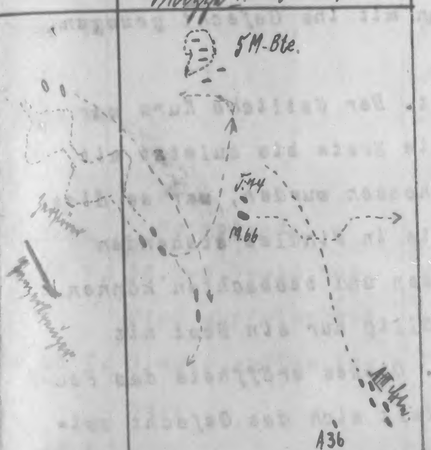
Abgeschlossen: 30. Nov. 17.

Anlagen: Funksprüche.

Kriegstagebuch

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.Febr. 1917. 11,30 V.	Helgoland. NW.4,hohe Westdünung,bewegte See leicht bewölkt.	Ausgelaufen gemäß F.T.Befehl 1151 lambda. Es sollte in Verbindung mit der Hilfsminensuchflottille d.Nordsee von 058 8 rechts unten eine Stichfahrt nach rechtweisend NzW. gemacht werden. Kommau
17.Febr. 7 h Vm.	auf See. WSW 3,leicht bewegte See,diesig.	Die 4.H.M.S.Hfl.d.Nordsee (A III-Boote) und die 6.M.S.Hfl. waren zur befohlenen Zeit 7 h Vm. am Anfangspunkt und brachten das Gerät aus. Die II. A.Gr., 4 kleine Kreuzer setzten sich hinter uns. Auf Befehl vom F.d.II.A.Gr.wurde um 8 h Vm.von den Minensuchverbänden gestoppt, um auf die noch fehlende 2.und 6.H.M.S.Hfl.d.N. zu warten. M.66 erhielt vom F.d.II.A.Gr.Befehl längsseit zu kommen um Befehle abzuholen u.vorläufig in der Nähe der kleinen Kreuzer zu bleiben. SMS.„Königsberg" drehte um 8 h 10 Vm. nach Bb. auf Gegenkurs um die 2.u.6.H.M.S. Hfl.d.N. zu suchen. Gleich darauf meldete die 4.H.M.S.Hfl. d.N. Rauchwolken in NW. 2 Schüsse größeren Kalibers schlugen 8 h 30 Vm.600 m an Bb.quer ab von M.66 auf. Die 6. M.S.Hfl. kappte sofort das Gerät und drehte nach StB. auf Ostkurs mit äußerster Kraft fahrend. Sie wurde von
8,30 Vm	diesig,Sichtweite 4-5 sm.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		großen Schiffen, anscheinend Panzerkreuzern, die sich jetzt aus der diesigen Kimm deutlich zeigten und mit hoher Fahrt herandampften, mit Salven größeren Kalibers bedeckt, die dicht vor und hinter den Booten einschlugen. Die großen Schiffe kamen dann ins Gefecht mit der II.A.G. F engl.Zerstörer setzen der 6.M.S.Hfl.nach und beschossen sie heftig ohne Treffer zu erzielen. Es wurde auf allen Booten gehobelt und das Feuer kräftig erwidert. 3 Zerstörer stießen zum Schluß mit äußerster Kraft vor, beschossen M.4,das als Luvboot am rechten Flügel durch Nebel nicht so verdeckt und etwas zurückgeblieben war, aus einer Entfernung von etwa 1000 m, drehten dann wieder ab, ohne getroffen zu haben. Auf einen Zerstörer wurde deutlich eine gelbl. Stichflamme beobachtet, das Boot drehte ab und kam aus Sicht. Die englischen Zerstörer schossen schlecht. Sie steuerten Zickzackkurse und brachten ihre Breitseiten abwechselnd zum Feuern. Die Zerstörer zogen sich 9 h 40 Vm.nach einem Gefecht von 1 Stunde und 10 Min. ohne einen Treffer erzielt zu haben, zurück. Da das Gefecht sich mit den übrigen feindlichen Streitkräften in südöstlicher Richtung fortsetzte wurde mit Ostkurs weitergefahren. Im Quadrat
		
9,40 Vm		

Marine-Kommissar-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		128 B wurde Kurs auf Helgoland genommen.
4,45 N		Jn Helgoland eingetroffen.

Bemerkung:

Es war ein günstiger Zufall, daß die 6.H.M.S.Hfl.d.N. nicht rechtzeitig den Anfangspunkt erreicht hatte. Sonst hätten die Verbände ein gutes Stück weiter nördlich gestanden, der Angriff wäre aus der Quadrat- erst richtung vielleicht sogar aus achterlicher Richtung erfolgt und die Fischdampfer wären von Anfang an mit ins Gefecht gezogen, dann aber wohl kaum entkommen.

Die 6.Hfl. hat richtig gehandelt. Der östliche Kurs war der gegebene Rückzugskurs. Da die Boote bis zuletzt mit Granaten schweren Kalibers beschossen wurden, war es diesmal geboten, stark zu nebeln. Die in Windlee stehenden Boote haben dadurch wenig schießen und beobachten können.

An diesem Gefecht nahm zufällig nur ein Boot mit 10,5 cm Armierung („M.66") teil. Dieses eröffnete das Feuer auf 127 hm. Jm Allgemeinen hielt sich das Gefecht zwischen 70 und 35 hm, bis auf einen Vorstoß von 3 Zerstörern, der diese bis auf 1000 m an „M.4", das rechte Flügelboot, heranführte. Von den M-Booten sind im Ganzen 170 Schuß verfeuert.

Besonders anerkennend wurde mir gemeldet das schneidige Vorgehen der hinter den M-Booten stehenden 2 Torpedoboote gegen die angreifenden Streitkräfte.

Kölzsch

2 h Nm.		Auf die Funksprüche vom Gefecht hin lief Flottillenchef mit „A.56" aus.
4,30 N.		Jn Helgeland eingelaufen.

-18-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18.Mai.	Helgoland.	
5 h Vm.	N.4-6, verhältnismäßig grobe See, zeitw. Regen.	Ausgelaufen. III.u.I.M.S.Fl. sollten um 7 h Vm. auf Punkt 10 sein, und weiter draußen den Weg „Mitte" für die Streitkräfte absuchen, die das Wegnehmen der Tonnen von Weg „Mitte" sichern sollten. Es stand verhältnismäßig grobe See mit Dünung, sodaß ein Minensuchen nicht angängig war.
7,40 V.		Kehrt gemacht und eingelaufen nach Helgoland.
9,45 V.		Jn Helgoland fest. Kohlen ergänzt.
		Kölzsch
19.Mai.	Helgoland.	
6,45 V.	SW.3-5, grobe See.	Ausgelaufen zum Arbeiten auf an Weg „blau".
9,40 V.	Wind auffrischend, diesig, später Nebel.	Wegen dichten Nebels und grober See Kehrt gemacht.
11,45 V.		Jn Helgoland fest. „M.41" von der Werft W'haven zurück, hat in 155 spatien eine treibende Mine Hebel oben, leicht angerostet und eine Hebel unten, gut erhalten, abgeschossen.
		Kölzsch
20.-21. Mai.	Helgoland. NW-WNW.5-8, böig, diesig, grobe See.	Nicht ausgelaufen wegen grober See.
		Kölzsch
22.Mai.	Helgoland.	
5,15 Vm.	W.4, böig, Dünung, später zunehmender Wind.	6.Hfl. ausgelaufen zum Arbeiten an Weg „blau".
1 h Nm.		Minensuchen wegen Seegang abgebrochen.

-8 h-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8 h V.		A.56 mit M.4 nach der Wrackstelle M.55 ausgelaufen um Sachen zu bergen. Das Schiff ist nach dem Abschleppen an Rande des Rummel-Loch gesunken. Es liegt in 54 Grad 27,6' N., 8 Grad 25,6' O. auf ca 4 m Wasser bei n.N.W. Mit den Beibooten wurde herangefahren und geborgen, was an wertvollen Gegenständen u. Sparmaterial zu erreichen war. Geschütze (zum wenigsten 2), Scheinwerfer, Maschinanteile, Schrauben, Kompasse können noch mit Taucherhilfe geborgen werden. Es ist zweckmäßig einen Werftdampfer im Alt-Schmaltief zu Anker zu legen und mit Motorbooten, zweckmäßig Helgoländer Booten, heranzuziehen. Seefähige Boote sind erforderlich, da schon bei mittlerem westlichen Wind außerhalb der Wrackstelle auf den Sänden Brandung steht.
8,45 V.		Alle Boote fest in Cuxhaven. Kömann
23.-28. Febr.	Cuxhaven.	Nichts besonderes. Kömann
29.Febr	Cuxhaven. WSW. 7-9, sehr grobe See.	Nicht ausgelaufen zur Ablösung wegen der Wetterlage. Kömann
30.Febr	Cuxhaven. WSW. 7-9, grobe See.	Wegen der stürmischen Wetterlage, Fortdauer vorausgesagt, nicht ausgelaufen. Kömann

D III
D I
RM

Funksprüche von 16. bis 30. November 1917.

1.) Funkspruch von M.66 an IV.A.G. 0052. 16.XI.17.
Stiehfahrten wegen Wetterlage nicht möglich. 6.M.S.Hfl.

2.) Funkspruch von M.66 an B.d.A., F.d.II.A.G., III.M.S.Fl. 2342. 16.XI.17. Ausgelaufen gemäß F.T. 1151 lambda. 6.M.S.Hfl.

3.) Funkspruch von Königsberg an Hochseechef, Flotte. 0751 Kr.Kr. 17.XI.17. 058 β feindliche Streitkräfte. F.d.II.A.Gr.

4.) Funkspruch von Königsberg an Ltg. 0756. 17.XI.17.
Zu 0751: Schwere feindliche Streitkräfte. F.d.II.A.Gr.

5.) Funkspruch von Königsberg an Hochseechef, B.d.A., Flotte 0906. 17.XI.17. Ziehe mich zurück vor schweren feindlichen Streitkräften. F.d.II.A.Gr.

6.) Funkspruch von Moltke an Vp.Streitkräfte. 0910. Lambda. 17.XI.
Verschärfte Bereitschaft. 2.Adm.I.A.Gr.

7.) Funkspruch von Königsberg an B.d.A., Hochseechef, Flotte. 0925 Kr.
Bin im Gefecht mit schweren feindlichen Streitkräften 072 β. F.d.II.A.Gr.

8.) Funkspruch von Helgoland an Flotte, Kaiserin. 0920 Kr.Kr. 17.XI
Gefecht nähert sich, bitte Hilfe. 6.Hilfs-M.S.Hfl.

9.) Funkspruch von Königsberg an B.d.A., Flotte. 0936. 17.11.17.
Eigener Standort 072 β, Kurs SO. F.d.II.A.Gr.

10.) Funkspruch von Königsberg an Hochseechef, B.d.A., Flotte. 1000.
Standort 093 β links oben. Gegner steht 082 β. F.d.II.A.Gr.

11.) Funkspruch von Kaiserin an Flotte. 1028. 17.11.17.
10 h 30 Vm. Linienschiffstreffen 101 β. Kaiserin.

12.) Funkspruch von Kaiserin an Flotte. 1030. 17.11.17.
Linienschiffe eingreifen in Gefecht. Kaiserin.

13.) Funkspruch von Königsberg an Hochseechef, B.d.A., Flotte. 1100.
Mit Kaiserin vereinigt, Vorstoß Kurs NW. F.d.II.A.Gr.

14.) Funkspruch von Kaiserin an Flotte. 1116. 17.11.17.
11 h 15 Vm. Linienschiffstreffen II.A.Gr. in 130 epsilon rechts Mitte, Kurs Süd zu Ost, äußerste Kraft. Feind folgt. Kaiserin.

15.) Funkspruch von Kaiserin an Flotte. 1126 Kr. 17.11.17.
Königsberg hat Treffer, läuft 17 sm. Kaiserin.

16.) Funkspruch von Karlsr[illegible] Hfl. 1136. 17.11.17.
Standort melden. F.d.II.A.Gr.

17.) Funkspruch von Graudenz an Flotte. 1102. 17.11.17.
Graudenz 11 h 40 Vm. Punkt 10. Graudenz.

18.) Funkspruch von Königsberg an Hochseechef, B.d.A. 1130 Kr.
Fühlung mit schweren feindlichen Streitkräften in NW. F.d.

19.) Funkspruch von M.66 an F.d,II.A.G.,B.d.A.,III.M.S.Fl.1210.
Standort 127 β alle Boote zur Stelle,Kurs Helgoland. 6.M.

20.) Funkspruch von Helgoland an II.A.G.,6.M.S.Hfl.,III.M.S.Fl.
17.XI.17. A.36 eingelaufen Helgoland. A.36.

21.) Funkspruch von Kaiserin an Flotte. 1430 lambda ssd. 17.XI.
Mit Minenverseuchung nordwestlich 093 β rechnen. Chef IV.G.

22.) Funkspruch von Niobe an I.A.Gr.,IV.A.Gr.,I.G.,I.,III.M.S.
17.I-Hfl.,4.Sperrbrechergruppe,Troßchef. 2143 lambda. 17.XI.
I.A.G. passiert 4 h Vm. Kriegsfeuerschiff A d.Jade, 6 h Vm.
10. I.u.III.M.S.Fl.,4.Sperrbrechergruppe 7 h Vm.Platz 10.

23.) Funkspruch von Niobe an I.u.III.M.S.Fl.,I.G.,IV.A.Gr. 2307.
In Ergänzung 2143 lambda: I.u.III.M.S.Fl.bei Boje 3 Gerät
bringen, Kurs nach Platz S. I.A.G. passiert Boje 3 nach Wes
erst nachdem Gebiet abgesucht ist. B.d.A.

24.) Funkspruch von A.36 an B.d.A. 0731. 18.XI.17.
Minensuchen nicht möglich,einlaufe Helgoland. III.M.S.Fl.

25.) Funkspruch von A.36 an B.d.A. 0749. 22.XI.17.
6.M.S.Hfl.arbeitet. A.36,M.4 gehen zur Strandungsstelle.III.

26.) Funkspruch von A.36 an B.d.A. 1345. 22.XI.17.
Minensuchen und Arbeiten Wrack abgebrochen wegen zunehmende
Seegange. Gehe Cuxhaven. III.M.S.Fl.

27.) Funkspruch von Rugia an Flotte, B.d.F.,B.d.U.,V.U-Fl.,Küste
schutzflottille der Ems. 0025. 30.XI.17.
U.B.61 und Kp.Boot Dirk von Minden 005 peilen rechts unter
oder etwas südlich auf Mine gestoßen, anscheinend Sperre,g
ken. Von Dirk von Minden 9 Mann gerettet.
Chef der V.Vp.Halbflottille der Ems.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der Minensuchflottille Gg. 907	

Gans-Oheim.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 1.Dezember 1917

Abgeschlossen: 15.Dezember 1917.

Der Befehlshaber

Anl: Funksprüche

Reichsdruckerei u. Buchhandel für die Marineverwaltung. S & F 138.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.Dez.	Cuxhaven.	Ausgelaufen nach Helgoland mit 5.,6.
11 h V.	S W 5 - 7, bölg, Regenschauer.	und 8.Halbflottille. Während des Auslaufens frischt der Wind erneut auf. Barometer fällt stark, Verschlechterung des Wetters ist vorausgesagt.
	S W 7 - 9, zunehmende sehr grobe See.	Vor der Elbe steht eine sehr grobe See. Es wird daher kehrt gemacht. Auf der Elbe im Flottillenverbande evolutioniert.
3,30N.		Jn Cuxhaven fest. Meiraum
2.Dez.	Cuxhaven.	Nicht ausgelaufen. Außergewöhnlich hoher Wasserstand, Hafengebiet überschwemmt. Meiraum
3.Dez.	Cuxhaven.	Nicht ausgelaufen. Meiraum
4.Dez.	Cuxhaven.	Ausgelaufen. Wegen der unsicheren Wetterlage nach Helgoland eingelaufen.
10,20V.	N N O 5,abflauend, verhältnismäßig unruhige See,erhebliche Dünung.	Jn Helgoland fest. Meiraum
5 h N.		
5.Dez.	Helgoland.	Ausgelaufen zum Arbeiten an Weg blau.
5 h V.	W S W 3,bölg bis 6, unruhige See, sehr sichtig.	Nach Passieren von Punkt -F- frischte der Wind stark auf. Das Räumen der Sperre in 099a wurde daher aufgegeben und das Absuchen der Quadrate 6 und 8,soweit bisher noch nicht erledigt,in Angriff genommen. Es kam jedoch schnell so grobe See auf,daß das Arbeiten abgebrochen werden mußte.
	S S W, 8 - 9, sehr grobe See, diesig.	Ich hielt es für rätsam bei der unsicheren Wetterlage nach Helgoland zurückzukehren,zumal der große Anker von T.149 gebrochen war,der kleine aber auf List Reede nicht hält. Für die M.-Boote war es vielleicht zweckmäßiger nach List zu gehen,wenn man auch auf der Barre mit sehr grober Grundsee rechnen mußte;so kamen sie doch eher auf Reede in Schutz.
		Es wurde daher den Halbflottillen freigestellt List einzulaufen. Die 6.und 8. Halbflottille liefen nach List ein,die 5. Halbflottille folgt nach Helgoland.
		An treibenden Minen wurden abgeschossen im Ganzen 14 Minen;
		je eine Hebel oben,stark bewachsen in 134 S 135 S 126 S 145 t 143 t 144 t.
		je eine Hebel unten,stark bewachsen in 135 S 129 S 151 t 126 S 127S.
		je eine ebensolche gut erhalten in 137 S 148 S.
		eine deutsche F-Mine,unbewachsen in 127S. Meiraum
6.Dez.	Helgoland - List.	Da Wetterverschlechterung gemeldet war, wurde ausgelaufen nach Cuxhaven zur Ablösung
8 h V.	W S W 6 - 7,grobe See,Dturmwarnung.	Jn 158 t wurde eine schwarze Fahrwasser Tonne gezeichnet mit „1" gefunden und eingeschleppt.
1,30N.		5.Halbflottille } in Cuxhaven fest.
5,30N.		6.und 8.Halbflottille } Meiraum
8.Dez.	Cuxhaven.	Nichts Besonderes. Meiraum
		13.Dez.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
13.Dez. 10 h V.	Cuxhaven. WSW 6,böig,stark diesig. Bald darauf dichter Nebel.Sturmwarnung westlicher Winde über Stärke 8 in Kürze eintretend.	Auslaufen zur Ablösung nach der Ems begonnen. Während des Auslaufens trat dichter Nebel ein. Die ausgelaufenen Boote liefen wieder ein. M.58 hat 8 h V.Geschütze eingeschossen. Hierbei trat eine Kondenseaterleckage auf.
14.Dez.	Cuxhaven. W S W 6 - 7,stark diesig.	In der Nacht war Befehl eingetroffen, Hälfte der Flottille in 004 Meter arten,die andere Hälfte Minen bei Punkt „Pi feststellen,auf die U.75 aufgelaufen ist. 4.M.S.Halbflottille zu Arbeiten zugeteilt.
10 h V.	W 4 - 7,böig,hohe Dünung,Barometer fallend,stark diesig,Sichtweite 2sm.	Da Minensuchen nicht möglich war,wurde erst nach Besprechung der Arbeiten mit den 4 H.-Chefs ausgelaufen nach der Ems. Beim Andampfen gegen die hohe Dünung setzten die Boote stark ein.Da die Wetterlage sehr unsicher war,das Barometer fiel,die Sichtigkeit sehr gering war, und für die nächsten Tage Fortdauer böiger,westlicher Winde in Stärke 7 vorausgesagt wurde,gab ich den Marsch nach der Ems auf und ließ nach Helgoland einlaufen.
3,30 N.		In Helgoland fest. Nicht ausgelaufen.
15.Dez.	Helgoland. S W 8 - 10, sehr grobe See.	

Funksprüche.

1.) 0913. T.149 an III.M.S.Flottille. 1.12.17.
T.149 ausgelaufen.
T.149.

2.) 1309. 1.12.17. T.149 an B.d.A.,Wettin.
Auf dem Marsche nach Helgoland,habe kehrt gemacht wegen zunehmender grober See,einlaufe Elbe Fluß.
III.M.S.Flottille.

3.) 1250. 1.12.17. M.65 an T.149, M.66.
M.37 sämtliche Speisewasserzellen leck, geht Cuxhaven. M.65 klar zum Schleppen. M.3, M.4 zur 6.M.S.-Halbflottille.
5.M.S.Halbflottille.

4.) 1053. 4.12.17. T.149 an B.d.A.
Ausgelaufen nach Helgoland.
III.M.S.Flottille.

5.) 0551. 5.12.17. T.149 an B.d.A.,List S.F.
Gehe zur Arbeit.
III.M.S.Flottille.

6.) 1341. 5.12.17. T.149 an B.d.A.
Abgebrochen wegen sehr grober See, gehe Helgoland.
III.M.S.Flottille.

7.) 1500. 5.12.17. G,38 an B.d.A.,I.F.d.T.,I.T.Halbflottille, Flotte.
004 ? Mitte Gerät zweimal einwandfrei geschlippt. Boje geworfen 53°20;5 Nord 4°57;3 Ost W N W davon 300 m Oberflächenstand festgestellt. Ganz neue englische U.-Blechkappenminen. Absuche einlaufend Wester Ems Weg schwarz.
1.T.-Halbflottille.

8.) 0857. 6.12.17. T.149 an B.d.A.
Mit 5.M.S.Halbflottille auf dem Marsche Helgoland - Elbe Fluß.
III.M.S.Flottille.

537/18 O

9.) 0831. 6.12.17. T.149 an B.d.A.
6., 8.Minensuchhalbflottillen auf dem Marsche List Elbe Fluß.
III.M.S.Flottille.

10.) 1127. 12.12.17. Wettin an B.d.A.
Vorläufig nicht ausgelaufen wegen Nebels.
III.M.S.Flottille.

11.) 2230. 13.12.17. Arkona an Küstenschutzflottille d.Ems.
sad. 1/2 sm westlich von Punkt „P" Gerät ausgeschlippt. Während des Geräteaufnehmens U.75 auf Mine gestoßen und gesunken. 2 Offiziere 7 Mann von „Triton" gerettet. Habe Rückmarsch angetreten.
Takt.Nr.27 der 1.Vp.Halbfl.d.Ems.

12.) 0016 14.12.17. Niobe an III.M.S.Flottille, 4.M.S.Halbflottille, Norderney, Borkum S.F.,Küstenschutzflottille d.Ems
Zu F.T.2230: Umgehend mit Hälfte verfügbaren Booten Platz P nachprüfen und freimachen. Mit übrigen Booten Aufgabe 004 fortsetzen. 4.M.S.Halbflottille an Arbeit sich beteiligen nach Anweisung Chef der III.M.S.Flottil
B.d.A.

13.) 0546.14.12.17. König an Nürnberg, Pillau, B.d.A.,B.d.U.
III.M.S.Flottille.
Zu 0351: Nürnberg Pillau auslaufen.
Vp.-Chef.
0351 ist gamma alfa.

14.) 0825.14.12.17. Nürnberg an Hochseechef,B.d.A.,Vp.Chef,
Vp.-Kdeur d.Ems,III.M.S.Flot
Auf 0546: Nürnberg Pillau auf dem Marsche nach Weg gel
Nürnberg.

15.) 0903.14.12.17. Niobe an III.M.S.Flottille,4.M.S.Halbfl.
Standort melden.
B.d.A.

16.) 0923.14.12.17. Niobe an Nürnberg, Pillau, Hochseechef,
Vp.-Chef,III.M.S.Flottille.
Empfehlen Nürnberg,Pillau Standort wählen gemäß Antwort III.M.S.Flottille auf F.T.0903.
B.d.A.

17.) 0935. 14.12.17. T.149 an B.d.A.
Kein Minensuchen. III.M.S.Flottille, 4.M.S.Halbflottille auslaufen nach Ems .
III.M.S.Flottille.

18.) 1309. 14.12.17. T.149 an B.d.A.,Kommandantur Helgoland.
Aufgebe Marsch nach Ems wegen Wetterlage. Gehe Helgoland mit 4 Halbflottillen.
III.M.S.Flottille.

19.) 0820. 15.12.17. Niobe an I. II.A.G.,Flottille der Nordsee
Vp.Boote, Küstenschutzflottille
d.Ems, I.,II.,III.M.S.Flottillen
H.M.S.Flottille d.Nordsee, Neumünster für IV.A.G.,Derfflinger.
Gesamt-Kohlenverbrauch der Kreuzer und Flottillen für Monate September,Oktober,November bis heute 5 h Nachmittags auf Landtelegraph melden.
B.d.A.

20.) 0919. 15.12.17. T.149 an B.d.A., Nürnberg.
Bleibe vorläufig Helgoland wegen Wetterlage.
III.M.S.Flottille.

FTO.

Inhaltsverzeichnis	Blatt
Gefechtsbericht des Chefs der 6.Minensuchhalbflottille	1-2
Bericht des Kommandanten „M.66“	3-4
" " " „M.1“	5
" " " „M.3“	6
" " " „M.4“	7-8
" " " „M.7“	9
" " " „M 83“	10
" " " „A.36“	10
" " " „T.74“	11
Erfahrungen des Chefs der 6.Minensuchhalbflottille	12
Stellungnahme des Flottillenchefs	13
Gefechtsskizze I	14
dto. II	15

Kommando
der Hochseestreitkräfte. , den 5.Dezember 1917.
Gg. 8664 A.5.

Ganz Geheim!

Admiralstab d. Marine
7. DEZ 1917

Anliegend:

Gefechtsbericht der 6. Minensuchhalbflottille über das Gefecht am 17. XI. 1917.

- O h n e A n s c h r e i b e n -

An den
Chef des Admiralstabes der Marine

B e r l i n.

Mk a 0208/17.
2243 - Nord.

Inhaltsverzeichnis	Blatt
Gefechtsbericht des Chefs der 6.Minensuchhalb- flottille	1-2
Bericht des Kommandanten „M.66"	3-4
" " " „M.1"	5
" " " „M.3"	6
" " " „M.4"	7-8
" " " „M.7"	9
" " " „M 53"	9a
" " " „R.36"	10
" " " „T.74"	11
Erfahrungen des Chefs der 6.Minensuchhalbflottille	12
Stellungnahme des Flottillenchefs	13
Gefechtsskizze I	14
dto. II	15

Zu 02273.

Berlin, 6.XII.17.

Lang Schreiben:

E/Offz. Bemerkungen zum Gefechtsbericht der 6. M.S.H.Fl. 02273.

1/ Die Berichte haben übereinstimmend die vorzügliche Wirkung der Kabeltrommeln hervorgehoben. Es empfiehlt sich daher, auf 6 Räumboote je eine Kabeltrommel, die beim Räumen an Bord zu verbleiben hat.

2/ Das Feuer der Fla.-Geschütze war auffallend ungenau und zeitraubend. Es erscheint daher notwendig, daß einzelne Geschütze in Fla.-Stellungen aufgestellt werden, deren einzige Aufgabe das Schießen auf Flugzeuge ist.

3/ Die Fla. von M 53 will unter den Umständen nicht recht Vertrauen erwecken. Vor der Fla. wird diese Erscheinung angezweifelt.

4/ Erscheint wünschenswert Ausrüstung der Räumboote mit Kleinen Bg.

Chef.

Chef 8.XII.

0 22731/17

Gefechtsbericht

der 6. Minensuch-Halbflottille über das Gefecht am 17.XI.1917.

Am 16.XI.17 erhielt die 6. Minensuchhalbflottille den Befehl, am 17.XI.17 gemeinsam mit der 2.,4.u.6.M.S.Hfl. eine Stichfahrt von Q58s rechts unten mit Kurs N.z.W. rechtweisend zu machen. Die Boote der 6.M-Hfl. verließen am 16.XI. 17 11 h 30 nachts den Hafen von Helgoland und standen um 7 h vorm. am 17.XI.17 am Anfangspunkt in Q58s. Es waren dies:

M.66,M.7,A.36,T.74 von der 6. Minensuchhalbflottille,

M.53,M.4,M.3 von der 5. Minensuchhalbflottille,

M.1 von der 8. Minensuchhalbflottille.

Luftaufklärung fand am 17.XI. vorm. nicht statt. Als Sicherung war die II. A.G. mit Torpedobooten abgestellt, die um 7h vorm. in Anfangspunkt stehen sollten. Um 7 h 15 vorm. wurden die A.-Boote der 4. M.S.Hfl. in Q58s gesichtet und gleichzeitig mit ihnen Gerdt auf N.z.W. Kurs ausgebracht. Formation der 6.M.-Hfl. war: M.4,M.1,M.53,M.7,M.3 als Suchgruppe,T.74 als B.B. A.36 als St.B.Bojenboot, M.66 als Führerboot vor der Gruppe. Das Wetter war diesig, Wind N.W.W.3, leicht bewegte See. Bei Helgoland, 7 h 35 vorm., kam die II.A.G. mit mehreren Torpedobooten in S.O. in Sicht und setzte sich hinter die suchenden Verbände; 2 Torpedoboote mit ausgebrachten U. B. fuhren dicht hinter der 6. M.-Hfl. 7 h 50 vorm. erhielt M. 66 optisch Befehl von S.M.S. „Königsberg" „Langsamkommen", ich erhielt mündlich von F.d. II.A.G. den Befehl, die Hfl. solle stoppen, bis die 2.u.6. Hfl. der M.S. an Stelle sei; M.66 solle sich zur besseren Verständigung in der Nähe der II.A.G. halten. Auf Wunsch des F.d.II.A.G. schickte ich A.36 als U.-Bootsicherung zur II.A.G. A.36 erhielt von S.M.S. „Königsberg" Befehl, B.B. querab von Spitzenschiff zu fahren. 8 h 10 drehte S.M.S. „Königsberg" allein nach B.B. auf S.O. und sachte Winkspruch „Ich fahre der Hilfsminensuchhalbflottille entgegen. A.36 blieb querab von S.M.S. „Pillau". Um diese

Zeit

Zeit zwischen den östlich stehenden Suchboo-
starke Rauchballen in Osten gesehen und diesen optisch v
von der 6. M.H.S.Hfl. und der 6. M.S.Hfl. (M3) gleichzeitig
gemeldet. Unmittelbar, nachdem dieser Morsespruch verstand
lat, schlagen etwa 600 m an B.B. von M.66 mehrere Geschos
schweren Kalibers ein, es sind jetzt mit bloßem Auge Schor
stein und Vortopen von 3 großen Schiffen mit 3 Schornstei
anscheinend Panzerkreuzer, zu sehen. Gleichzeitig schlagen
Salven bei den Suchgruppen ein, diese kappen das Gerät und
drehen mit höchster Fahrt nach St.B. auf Ost-Kurs. Die Boo
te der 6. M.-Fl. schwenken in Dwarslinie, nur M.6 als B.
Flügelboot läuft, um den Dreh abzukürzen, hinter der Linie
herum und sind damit St.B.Flügelboot.
M.66 dreht ebenfalls hart nach St.B., zuerst auf S.O., Kurs
auf Helgoland, kommt damit über in Feuerlee der II.A.G., d
in Kiellinie den Feind entgegenläuft, und dreht vor mehrer
nah liegenden Aufschlägen schweren Kalibers auf O.S.O. A.
ist zwischen den kleinen Kreuzern durchgebrochen und steue
mit höchster Fahrt S.O. Die Boote der H.H.S.Fl. laufen mit
S.O. Kurs zwischen der 6. M.S.Hfl. und M. 66 durch. Inzwis
greifen die kleinen Kreuzer und Torpedoboote mit westlichem
Kurs den Feind an, drehen ab und ziehen ihn in schweren Feu
er nach S.O. Auf M.66 werden die Signale an 6. M.Hfl. "Dem
Führer folgen" und "Sammeln" gehetzt, von der Hfl. aber nic
verstanden, da bereits dichter Nebel zwischen M.66 und der
Hfl. liegt. Dort ist inzwischen folgendes geschehen:
Beim Drehen der hat die Hfl. mehrere gutliegende Salven
schweren und mittleren Kalibers bekommen, worauf sämtliche
Boote sofort Nebeltrommeln anstellen. M.53 u. M.4 erwidern
das Feuer kräftig. Die feindlichen großen Schiffe drehen au
S.O. und der dichte Nebel, durch den leichten W.S.W.-Wind
zu einer dichten etwa N.N.O. stehenden Wand auseinander ge-
zogen, verdeckt bald die Sicht nach achtern. Trotzdem liege
unausgesetzt Salven zwischen den Booten, M.53 erkennt achte
aus 2 kleine Kreuzer mit mehreren Zerstörern und nimmt sie
unter Feuer, M.1 sieht kurze Zeit B.B. achteraus 3 Zerstö-
rer und beschießt sie. Die an St.B. stehenden Boote M.7, M.
3, M.4 können anfänglich durch eigenen Nebel und den der

in Luv verbleibenden AxBoote nichts mehr sehen. Das feind-
liche Feuer liegt größtenteils zu weit, gutliegende Salven
suchen die Boote durch Zick-Zack fahren zu entgehen. Gegen 9
h lässt das Feuer der schweren und mittleren Kaliber nach,
gleichzeitig lichtet sich der Nebel in Luv und die St.B. Boo-
te M.S.M.7 und M.4 bekommen sofort heftiges Feuer von 3 Zer-
störern, die in 3000 bis 2000 m Entfernung fast querab ste-
hen; auch das Feuer schweren Kalibers setzt wieder ein. Die
Zerstörer nähern sich M.4, der am weitesten an St.B. und et-
was achteraus steht, bis auf 10 hm, das Boot wird stark be-
schossen, bis den vordersten Zerstörern nacheinander von M.3,
einen Treffer erhält; daraufhin wird das Feuer schwächer und
die Zerstörer drehen ab. 9 h 30 stellt M.4 als letzter das
Feuer ein, der Feind verschwindet in Nebel.
M.66 läuft während dieser Zeit mit höchster Fahrt Kurs O.S.O.
bis Ost etwa in gleicher Höhe mit der Halbflottille, auch
hier wird Nebel entwickelt, der das Gesichtsfeld an B.B.
verdeckt, von der Halbflottille ist nichts zu sehen. St.B.
achteraus sind die eigenen kleinen Kreuzer und Torpedoboote
im Gefecht mit den feindlichen Schiffen, M.66 wird anfangs
lich mit mittlerem Kaliber beschossen, Schüsse liegen sehr un-
regelmäßig und verstreut. Etwa 8 h 30 kommen achteraus 2 Zer-
störer mit S.O. Kurs in Sicht und werden mit dem Heckge-
schütz unter Feuer genommen, Entfernung etwa 70 hm, sie feu-
ern mehrere Salven, die schlecht liegen, und drehen nach St.B.
ab. Kurz darauf nehmen 3 weitere Zerstörer recht achteraus
die Verfolgung auf, sie steuern regelmäßig Zick-Zack-Kurse
und feuern Breitseiten von 4 Geschützen, Entfernung beträgt
etwa 60 hm. Nach einigen gutliegenden Schüssen von M.66 dre-
hen sie etwa 9 h 30 nach B.B. ab. Um 9 h 35 stoßen nochmals
2 Zerstörer vom B.B. achtern vor, es werden nur einige Sal-
ven gewechselt, 9 h 40 laufen sie nach Süden zu aus Sicht.
Inzwischen ist durch den Nebel an B.B. T.74 zu M. 66 gesto-
ßen; gegen 10 h 15 wird es auch an B.B. klar und die M.-
Boote kommen auf etwa 6 sm Abstand in Sicht, bis 11 h wird
östlicher Kurs mit hoher Fahrt gesteuert; da das Wetter dann
unsichtig sind, in Quadrat 1388 die Halbflottille gesammelt
und Helgoland angesteuert. 6 h nachm. lief die Halbflottille

ohne Verluste oder Beschädigungen in Helgoland ein.
Das feindliche Feuer war auffallend unsicher und unregelmäßig, besonders die Zerstörer schossen trotz geringer Entfernungen größtenteils zu kurz. Wie weit dieselben Nebel und der schlechten Sicht gegen die Sonne zuzuschreiben ist, läßt sich nicht entscheiden; jedenfalls hat dies Gefecht gelehrt, daß der künstliche Nebel für die langsamen U.Boote ein vorzügliches Schutzmittel ist. Trotzdem bleibt es unerklärlich, warum die feindlichen Zerstörer die Verfolgung so schnell abbrechen, vielleicht ist die Annahme berechtigt, daß der Gegner die Gefechtskraft der U.-Boote überschätzt; möglich ist es auch, daß es die Furcht vor Minen war, die Gegner ohne jeden Erfolg abdrehen ließ.

gez. d'Ottilie,

Kapitänleutnant d.R. und Halbflottillenchef

Abschrift.

3

den 18.11.17.

Bericht.

S.M.U.Boot U.66 über das Gefecht am 17.November 1917.

Am 17.11.17 7,45 h Vm.brachte die 6.U.S.Halbflottille in 058 ° rechts unten Gerät aus,Kurs rv.NzW; Wetter etwas diesig, Wind WSW 3. Gegen 8 Uhr wurde U.66 von S.M.S.„Königsberg" längsseit gerufen;die Halbflottille erhielt optisch Befehl,zu stoppen; U.66 hielt sich in der Nähe der II.A.G. Gegen 8,30 h Vm.drehte „Königsberg" nach B.B.auf 30; U.66 blieb bei der II.A.G. (Skizze I) gleichzeitig machte U.53 Scheinwerferspruch:„An B.B. starke Rauchwolken"; unmittelbar darauf fielen Schüsse schweren Kalibers. Vom Feinde habe ich zu dieser Zeit 2 Panzerkreuzer mit 3 Schornsteinen ausgemacht,Entfernung etwa 7000 bis 9000 Meter?die sich mit schwerem Kaliber auf unsere kleinen Kreuzer einschossen. Ich drehte zunächst (8,35 h Vm,) von NzW hart St.B.mit höchster Fahrt auf 30°(Einlaufkurs),kam damit aber in Feuerlee der Kleinen Kreuzer und mußte wegen der noch einschlagenden Weitschüsse (anscheinend meist Turnsalven) auf 030 abdrehen. Inzwischen lief die II.A.G ohne Königsberg auf den Feind zu und ging nach kurzem Feuergefecht zum laufenden Gefecht auf 30 Kurs über; B.B.quer ab von U.66,etwa 1 sm Abstand,lief die 6.Min.S.Halbflottille mit östlichem Kurs,hinter ihr kamen die A.-Boote der H.M.S.Fl.auf. Die U.Boote entwickelten sofort starken Nebel und waren infolgedessen bald aus Sicht,so daß die Signale:„F.6. Z e" und „F.6 3 A" nicht mehr erkannt wurden. Ich hatte sofort „Klar Schiff" befohlen und ließ eine Nebelboje ausstellen; vom Feinde konnte ich außer den Panzerkreuzern nichts sehen,obwohl mehrfach Aufschläge mittleren Kalibers in der Nähe lagen. Durch den nach B.B.abziehenden Nebel liefen bald darauf die A.-Boote der H.M.S.Fl.,hinter ihnen T.74;der von da ab bei U.66 stand. Etwa 8,50 h Vm.kamen achteraus mit 30 lichem Kurse 2 feindliche Zerstörer in Sicht,auf die ich mit dem Hochgeschütz Feuer er-

öffnete; Anfangsentfernung 127 Hundert, eingeschossen auf etwa 75 HundertEntfernung verringerte sich auf etwa 60 Hund. Die Beobachtung war sehr schwer, bei Weitschüssen ganz unmögl. wegen des Dunstes und Ölqualms, ebenso war Entfernungschätzen ohne jedes Gerät sehr schwierig. Diese beiden Zerstörer erw. derten das Feuer nur mit einigen Salven, meist ganz kleinen Kalibers, und kamen bald aus Sicht; kurz darauf liefen recht achteraus 3 Zerstörer desselben Type (Skizze I) auf; ich feuerte auf etwa 60 Hundert anscheinend gut liegende Schüsse, da die Zerstörer mehrfach stark Kurs änderten und nach etwa 15 Minuten hart nach St.B. abdrehten. Auch diese Gruppe schoß nach meiner Beobachtung auf M.66 meist mit kleinem Kaliber, dessen Aufschläge eine niedrige schwarze Rauchwolke erzeugten. (9,25 Vm) Während dieses Gefechtsabschnittes habe ich mehrfach Kurs geändert, teils nach Norden um in Deckung meines Nebels zu kommen, teils nach Süden, um nach Möglichkeit Kurs 030 (südlich der englischen Sperre in 090B) durchzuhalten.

Nach dem Abdrehen der 3 Zerstörer konnte ich vom Feind nur noch weitweise die Panzerkreuzer sehen, auf die zu feuern wegen der Unmöglichkeit der Beobachtung zwecklos war; nach kurzer Zeit kamen jedoch nochmals 2 Zerstörer mit 30-lichem Kurs achtersaus in Sicht, die ich mit wenigen Schüssen auf 70 bis 80 Hundert beschoß. Wirkung war nicht auszumachen. Die Zerstörere erwiderten das Feuer mit wenigen Salven des kleinen Kalibers (Kurzschüsse) und drehten nach Süden ab. Der letzte Schuß von M.66 fiel etwa 9,50 h Vm. (Skizze II)

Ich bin dann mit 15 sm Fahrt bis 11 Uhr 030 gesteuert; T.74 war an B.B. voraus in der Nähe, die M.Boote der Halbflotte tille an B.B. querab. eben auszumachen. Gegen 11 Uhr zog von S Süden her dichter Nebel heran, ich steuerte daher, da mit der Halbflottille optischen Verbindung nicht möglich war und der F.T.Verkehr vom Feinde wirksam gestört wurde, auf Befehl des H.-Chefs Kurs 80, und stieß in 1278 zur Halbflottille. Von da wurde Helgoland angesteuert.

Ich habe im ganzen 29 Schuß 10,5 cm aus den achteren Geschütze verfeuert, hatte mehrfach Störung, da Rohr nicht ausrannte; anscheinend Fahrbeustückchen zwischen Rohr und Visier

Sehr vermißt wurde ein Entfernungsmeßgerät; wegen der schlechten Sicht habe ich mich anfänglich mit Gabeln von 10 hm. einschießen müssen. Sehr gute Dienste haben die Nebelbojen getan; eine Erhöhung des Bootsetats auf 6 Stück wäre angebracht.

gez. v.B o r r i e s.

Leutnant z.S. und Kommandant M.66.

5

--Abschrift--

Bericht

S.M.-Boot M.1 über das Seegefecht in der deutschen Bucht am 17.November 1917.

Am 17. November 7,45 hVm.brachte die 6.M.S.Hfl. das Suchgerät in 0588 rechts unten mit Kurs NxW aus. Nach Anweisung M.66 führte M.53 die Halbflottille. Bis annähernd 8-h liefen wir mit 11 sm Fahrt. Nach Abberufung M.66 nur 11.A.O.,die etwa 2 1/2 sm 30 von uns stand,wurde die Fahrt zunächst auf „langsame Fahrt" und dann auf „so langsam wie möglich" vermindert. Gegen 8,25 h wurde ich vom Kommandanten „M.53" auf im Westen aufkommende Rauchwolken aufmerksam gemacht. Nach eigenen Beobachtungen konnte ich 4 schnell näherkommende Schiffe, Panzerkreuzer mit östlichen Kurs,erkennen. Als die im Westen von uns -1000 m Abstand stehende schnelle Division der Hilfsminensuch-Flottille Gerät aufnahm,wurde dasselbe auch bei uns befohlen. In demselben Augenblick sah ich auf den beiden zunächst stehenden Panzerkreuzern Mündungsfeuer und kurz darauf an B.B.in der Nähe der A.-Boote Aufschläge größeren Kalibers. Ich ließ sofort das Gerät schlippen,befahl „Klar Schiff zum Gefecht" und ging mit höchster Fahrt an. Gleichzeitig ließ ich einen Nebelboje anstellen und blieb nach dem Abdrehen zunächst auf OxS Kurs rw. um später auf Ost-Kurs zu gehen;auf diese Weise behielt ich bei dem westlichen Wind den Nebel stets im Rücken. Infolge der starken Nebelentwickelung sämtlicher Boote wurde die weitere Beobachtung der Panzerkreuzer ausgeschlossen. Salven zu 4 Geschossen mittleren und kleinen Kalibers,herrührend von Zerstörern schlugen zeitweise in bedeutender Nähe zu beiden Seiten und vor dem Boot ein. Nach Verbrauch der ersten Nebelbomben lichtete sich der Nebel einen Augenblick und ich sah 4 Strich B.B.achteraus 3 Zerstörer ungefähr 30xO steuernd. Ich eröffnete sofort das Feuer auf 4200 m und ging bis auf 6000 m herauf.

Die

Die beiden letzten Schüsse lagen gut,jedoch wurden gleichzeitig die Zerstörer durch den Nebel der inzwischen angestellten Nebeltrommeln der weiteren Beobachtung entzogen. Da ein genaues Ziel fehlte,stellte ich das Feuer ein. Während wir bis annähernd 9,40 h von Zerstörern beschossen wurden,entfernte sich das Gefecht zwischen den Panzerkreuzern und unserer II.A.O.langsam. Mit östlichem Kurs lief ich ungefähr 55 sm und stieß dann mit südlichem Kurs gegen 1 Uhr zum Führerboot.

Hervorzuheben ist,daß durch die hervorragende Wirkung der Nebeltrommeln dem Feind ein großer Prozentsatz an Treffsicherheit genommen war und es erscheint angebracht,den Etat an Nebeltrommeln für U.-Boote zu erhöhen.

gez. A l e x y
Leutnant z.S.d.R.

Abschrift.

Helgoland,den 18.November 1917.

Bericht

über das Gefecht am 17.November 1917.

Am 17.November 7,45 Vm. wurden in Richtung NW. die U.-Boote U.3 und U.48 durch Nebelbomben gedeckt. Der Gruppenführer gab den Befehl,Gerät aufzunehmen. Beim Aufnehmen desselben näherten sich die Rauchwolken schnell und wurden als englische Streitkräfte erkannt. Der Feind eröffnete sofort das Feuer. Das Gerät wurde nun geschleppt,auf Kurs 30 n.O. abgedreht und Dwarslinie formiert. Inzwischen war die Besatzung auf ihren Kriegsschiffstationen angetreten. 8,40 h wurde das Feuer mit den achteren Geschützen von U.3 eröffnet. Die Entfernung betrug 77 hm. Die feindlichen Schiffe,welche das Feuer auf die III.Minensuchflottille eröffnet hatten,waren fünf englische Zerstörer. Sie hatten drei Schornsteine,vorn einen hohen Mast und achtern einen Maststumpf. Von den Schornsteinen war der vordere höher als die beiden achtern. Die Zerstörer gehörten scheinbar der Parkerklasse an. Außerdem wurden in der Nähe derselben noch zwei kleine Kreuzer mit drei Schornsteinen gesichtet. Die Klasse war nicht auszumachen. Ferner wurden am Horizont noch Masten und Schornsteine einer größeren Anzahl feindlicher Schiffe gesehen,welche auch das Feuer eröffneten. Um ein Einschießen der feindlichen Streitkräfte zu verhindern,wurden sofort die Nebelbomben angestellt. U.3 fuhr als St.B.-Flügelboot. Da der Wind von St.B. einsetzte,hatten die erzeugten Nebel nur die Wirkung,die an B.B. befindlichen Boote zu decken. Der Nachteil der sich daraus ergab,hatte zur Folge, daß U.3 das Feuer auf sich lenkte. Die Geschosse schlugen in unmittelbarer Nähe vor,hinter,sowie seitlich von U.3 ein. Darauf hin wechselte ich öfter den Kurs. Die feindlichen Zerstörer hatten sich inzwischen in zwei Gruppen geteilt. Die eine derselben blieb auf altem Kurs,dagegen schob sich die andere Gruppe zwischen unseren Streitkräften und der III.Minensuchflottille. Dieses hatte offenbar den Zweck,uns den Weg zu verlegen. Wir dreh-

ten darauf auf Kurs O ran. Die Zerstörer an St.B., welche sich jetzt bis auf ungefähr 50 hm genähert hatten, wurden von M.3 unter Feuer genommen. Jetzt konnte auch das vordere Geschütz das Feuer eröffnen, es mußte aber infolge des Kurswechsels nach zwei Schüssen eingestellt werden, da der Feind achterlich stand. An St.B. war die Beobachtung der Einschläge möglich. Ferner wurde gesehen, daß die Einschläge des achteren Geschützes ungefähr 100 m hinter dem Heck des Zerstörers lagen. Die Zerstörer erwiderten das Feuer. Durch Unterbrechung des Feuers und Beobachtung von der Brücke aus wurden Salven festgestellt, deren Einschläge etwa 50 m vor dem Heck des Zerstörers lagen. Der Feind lief mit hoher Fahrt auf Gegenkurs an M.3 vorbei und eröffnete das Feuer mit Backbordgeschützen. Die Einschläge lagen etwa 100 m vor dem Heck des Zerstörers

Streitkräfte mit schwersten Kaliber ein. Die Salven lagen zu
erst 2 km vor,nachher etwa 20 m vor oder an beiden Seiten vor
V.4 fuhr wiederum Kurs und nützte den günstigen Stand d
Sonne aus um den Feind das Einschießen zu erschweren. 8.35 h
Vn. verlangsamte sich das Feuer aller Kaliber und um 9 Uhr Vn
trat eine Gefechtspause ein. Die 6.U.3.Fl.-ging auf rw 000,
dann auf rw Deckung. Die A.III Boote der U.V.3.Fl.-d.F.und die
U.A.G. entfernten sich mit 30-lichen Kurs und waren bald au
Sicht. Bisher hatte V.4 als St.B.Flügelboot in Schutze des Ba
boote der A.III Boote gefahren,dieser fiel durch die sich fort
während vergrößernde Entfernung der Boote fort und der eigen
Nebel wurde von Wind nach B.B.getrieben. V.4 stand ungefähr
hinter der Halbflottille,als sich plötzlich 9,10 h in 315 et
2 sm ab 3 feindliche Zerstörer aus den Nebel schälten,mit hoh
Fahrt 30 Kurs laufend,die V.4 mit Salven überschütteten. Das
Feuer wurde von V.4 sofort erwidert. Gleichzeitig setzte von
achtern aus schwersten Kaliber ein heftiges Feuer ein. Die Sal
ven waren anscheinend als Sperrfeuer gedacht,sie lagen zwische
V.7 und V.4 und sollten V.4 den Kurs versperren. Die Ge
schoßaufschläge lgen etwa 1 km vor und durchschnitten in etwa
30 Meter Höhe und seitlich von V.4 die Luft. Die Geschosse wa
ren deutlich zu sehen,ein großer Teil wurden als Querschläger
beobachtet. Die 3 Zerstörer waren inzwischen lebhaft feuernd
an St.B.Seite in 2 Strich achterlicher als Dwars auf etwa 10
herangekommen und blieben dort lebhaft weiter feuernd liegen.
V.4 versenkte sämtliche GG.,G.-Sachen und Bücher,da ein Ent
kommen nicht mehr zu denken war. Im vorderen Heizraum und in d
Maschine wurde eine Sprengpetrone angebracht um bei einer Ge
fechtshavarie das Boot durch Sprengung zu vernichten. Als das
Sperrfeuer etwas nachließ,benutzte V.4 einen günstigen Moment
und entzog sich mit hart B.B.Ruder und sichtlichem Erfolge aus
den Bereiche der einschlagenden Geschoßgarben. 9,35 h stellten
die schweren feindlichen Streitkräfte das Feuer ein. Nun begab
sich V.4 wie der mittelste Zerstörer hart St.B.abdrehte und de
hinterste seine Stelle einnahm. Auf den ersten Zerstörer feuer
letzt

nur noch das vorderste,auf den zweiten das achterste Ge-
schütz. V.4 entwickelte fortgesetzt Nebel und stellte 9,38 h
Feuer ein,da durch den Nebel die Zerstörer der Sicht ent-
gen wurden. 9,40 h stellten die Zerstörer das Feuer ein und
hten ab. Von 9,55 bis 10,20 h wurde achteraus an St.B.lauter,
hwerer Geschützdonner gehört. Nachdem nur vereinzelt und um
,50 h der letzte Geschützdonner. V.4 hat im Verlaufe des Ge-
chts 30 Schuß verfeuert und weder Verluste noch Beschädigungen
litten. Das Verhalten der Mannschaft war ruhig und gefaßt.

Die Wirkung der Nebelbomben war,ebenso wie am 16.August d.J.
n großen Vorteil. Es wäre ratsam den Etat um einige zu er-
hen.

gez. K r o m m e s

Vizesteuermann d.R.und Kommandant.

Abschrift.

9

B e r i c h t

über das am 17.XI. in der Deutschen Bucht stattgefundene Gefecht.

Am 17.November ungefähr 8 h 20 Vm. machte „M.53" einen Meerespruch an M.66, daß im Westen verdächtige Rauchwolken zu sehen seien. Es wurden vier große Schiffe, anscheinend Panzerkreuzer die mit östl.Kurs auf uns zuhielten, beobachtet. Auch wurde sofort darauf ein Aufschlag in der Nähe der A III-Boote beobachtet. Hierauf wurde bei und „Dora" geheißt. In diesen Augenblick sah ich an Bb. von uns mehrere Geschoßaufschläge, die von schweren Kaliber herrührten. Da an ein Gerätaufnehmen nicht mehr zu denken war, wurde das Gerät sofort gekappt. Es wurde „Klar Schiff zum Gefecht" gemacht und beide Maschinen gingen auf A.K., hierauf gab ich den Befehl eine Nebeltrommel anzustellen. Die vorher gesichteten Panzerkreuzer zu beobachten war mir wegen zu starken Nebels nicht mehr möglich. Mehrere Salven mittleren Kalibers lagen 2-300 m vor meinem Bug, worauf ich einige Zeit Zickzackkurse fuhr. Neben „M.7" dampfte in ungefähr 500 m Abstand an Bb. „M.1" und „M.53", an StB. 1 - 1,5 sm in 100 Grad, feindliche Zerstörer gesehen, welche auch sofort Feuer auf uns eröffneten. Ich ließ sofort Feuer aus beiden Geschützen eröffnen, schoß zuerst mit 4000 und ging dann herunter bis auf 3000 m. Treffer habe ich keine beobachten können. Dann bemerkte ich, daß die Zerstörer das Feuer einstellten, nicht mehr aufkamen und somit im Nebel verschwanden. Ich hatte vorher bei den Zerstörern beobachtet, daß sie 3 Scheinsteine, der vordere höher als die beiden anderen, und eine helle Flagge im Vortopp gesetzt hatten. Im ganzen hatte ich nur 3 Nebeltrommeln an Bord, welche mich gut 1 - 1 1/2 Std. vor Sicht geschützt haben. Da nun aber ein M-Boot mit höchster Fahrt in 1 1/2 Std. nur 22 sm läuft und die Möglichkeit längerer Verfolgung auf den weit entfernten Arbeitsplätzen naheliegt, halte ich es für ratsam den Etat an Nebeltrommeln wenigstens bis auf 6 zu erhöhen. Die Boote wurden von 8 h 30

8 h 30 bis 9 h 45 von feindlichen Streitkräften beschossen. Es wurde mit 15 sm Fahrt Ostkurs gesteuert, um Deckung hinter den Minensperren zu bekommen. Während des Gefechts hatte das achtere Geschütz mehrere Male Störung am Verschluß. Im Ganzen sind 29 Schuß verfeuert worden. 14 Schuß vom vorderen und 15 Schuß vom achteren Geschütz.

gez. von Martels.
Leutnant zur See der Reserve
und Kommandant.

Abschrift.

B e r i c h t
über das Gefecht mit schweren englischen
Streitkräften am 17.November 1917.
Quadrat 059 beta.

Auf Befehl von M.66 brachten M.4, M.1, M.53, M.7, M.3 morgens 7 h 20 in der SO-Ecke von 058 ß das 150 m-Gerät aus.M.66 führte und befand sich 400 m vor der suchenden Gruppe. 7 h 40 erhielt M.53 von M.66 den Kurs NzW; M.66 drehte nach StB. ab und lief zur II.A.G., die 2-3 sm an Bb.achteraus stand. M.53 führte jetzt. Es wurden Umdrehungen für 11 1/2 sm gemacht.8 h 07 bekam M.53 mit Scheinwerfer den Befehl zu stoppen, die Maschinen gingen jetzt so langsam wie möglich voraus. Die M-Bootsgruppe stand in 058 ß rechts oben. T.74 fuhr an Bb. als Bojenboot. 500 m hinter T.74 liefen zwei von unseren Zerstörern. 8 h 12 sichtete ich in NzN. starke verdächtige Rauchwolken; 8 h 20 meldete ich diese mit Scheinwerfer „M.66". 8 h 25 sah ich zwei Panzerkreuzer mit hoher Fahrt auf uns zu laufen. An unserer Bb-Seite 1 1/2 sm querab suchten parallel zu uns 4 = A III-Boote. Ich sah auf den A III-Booten Flagge „Dora" hochgehen und ließ sofort auf M.53 „Dora" heißen. Mit dem Sprachrohr rief ich den Booten zu: „Gerät kappen". Ich ging sofort dreimal alle Fahrt voraus und drehte nach StB. ab auf OzS-Kurs. Die Kreuzer feuerten die erste Salve auf die A III-Boote; während des Drehens feuerte M.53 den ersten Schuß aus dem vorderen FB-Geschütz auf den Gegner. Die beiden Panzerkreuzer drehten auf SO-Kurs und feuerten Salven schweren und leichten Kalibers auf unsere M-Boote. Bald sichtete ich hinter den Panzerkreuzern noch mehrere leichte Kreuzer und Zerstörer. Die Nebelbojen waren auf den M-Booten sofort in Betrieb und hatten sie hatten bald eine dichte Nebelwand hinter sich. Zwei Kreuzer und einen Zerstörer konnte ich zeitweise hinter und im Nebel sichten. Diese feuerten fortgesetzt Salven auf unsere M-Boote. Die Einschläge lagen dauernd 400 - 600 m vor unseren Booten. Das achtere Geschütz

Geschütz auf M.53 gab Schnellfeuer auf unsere Verfolger, einigen gut liegenden Salven vergrößerte sich der Abst unser Ziel wurde von Nebel eingehüllt. M.53 feuerte 36 S Während des Gefechts konnte man leicht ein leichteres Ka heraushören, (anscheinend revolverkanonen). Ich sah in d ten Nebel zwei kleine Fahrzeuge Zickzackkurse hinter M.5 steuern. Diese Fahrzeuge liefen hohe Fahrt, hatten keine Schornstein. Einen Mast konnte ich auch nicht ~~ausmachen~~ Die Bootskröper ragten nur wenig aus dem Wasser heraus. Bootskröper war gelb gestrichen. Das Gefecht war für die Boote gegen 9 h 25 beendet. Es wurden 55 sm ww.Ost zurück legt und sammelten uns 12 Uhr mittags auf M.66.

gez. S e h o b e r .
Leutnant zur See der Reserve
und Kommandant.

12

den 17.November 1917.

Gefechtsbericht
S.M.Tp.Boot „A.36" mit englischen Streit-
Kräften am 17.November 1917.

Am 17.November 1917 bekam A.36, das als St.B.Bojenboot hinter der mit Suchgerät fahrenden 6.Minensuchhalbflottille fuhr, vom Gruppenführer Befehl „zum Halbfl.Führerboot „M.66" gehen". M.66 stand etwa 2 bis 3 Sm. hinter der Halbflottille in der II.A.G.und Befehl: A.36 als U.-Bootssicherung St.B. Boje m querab von S.M.S.„Königsberg" fahren. Vor seinem Eintreffen setzte S.M.S.„Königsberg" Signal „Nicht folgen"und drehte mit hoher Fahrt und B.B.-Ruder von NNW auf OSO Kurs. Ich meldete A.36 zur Stelle und bekam von S.M.S.„Königsberg" Befehl:„Bei II.A.G.bleiben." Im Begriff A.36 bei S.M.S.„Pillau" welche die Führung der II.A.G. übernommen hatte,zu melden, schlug 8,30 h Vm.etwa 800 m B.B.von A.36 ein Geschoß größeren Kalibers ein. Um unseren Kreuzern nicht in Wege zu stehen und um aus den Feuerbereich zu gelangen brach ich mit äußerster Kraft hinter S.M.S.„Pillau" durch und steuerte östlichen Kurs. Nach meiner Schätzung standen die feindlichen Schiffe,von denen ich 4 Einheiten feststellen konnte, etwa 120 bis 140 hm ab. Da A.36 nur auf große Entfernungen beschossen wurde, wurde das Feuer vom Boot aus nicht erwiedert. Von den Booten der 6.Minensuch-Halbflottille konnte ich nichts sehen, da diese in Lee von A.36 standen, und Qualm und Nebel die Sicht beschränkte. 10.45 h habe ich zuletzt das Aufblitzen der Mündungsfeuer der feindlichen Geschütze und die Geschoßaufschläge in der Nähe eines unserer kl.Kreuzer beobachtet.

gez. N i t z s c h k e.
Leutnant z.S.d.R.und Kommandant.

12

den 18.November 1917

Bericht

S.M.Tp.Boot „T.74" über das Gefecht am 17.11.17.

Gegen 8,20 h Morgens sichtete ich im Westen mehrere Rauchwolken. T.74 stand hinter dem B.B.Flügelboot der Halbflottille etwa 400 m südlich auf Nordkurs. Die Halbflottille hatte Gerät ausgebracht und ich hatte Befehl erhalten gegen 8,20 eine schwarze Anfangsboje zu werfen. 8,30 h wurde Gerät aufgenommen und es fielen die ersten Schüsse. Ich wartete noch einen Augenblick auf Befehle, da diese aber ausblieben, drehte ich hart St.B. ab mit A.K.auf S.O.Kurs und stellte meine einzige Nebeltrommel an. Geschütz war klar zum Feuern, Sprengmunition wurde sofort bereit gestellt. Ich folgte zunächst dem in meiner nächsten Nähe gewesenen Hochseeboot und versuchte mich nach B.B. hinüberzudrängen, um in den Nebel der hinter mit auflaufenden A.-Boote zu kommen, da ich zu Luv in guter Sicht stand und mehrere Granaten in meiner Nähe einschlugen. Mit Zickzackkursen fahrend, sah ich bald darauf M.66 an St.B.voraus. Gegen 9 Uhr hatte ich M.66 eingeholt und hielt mich von da an in dessen Nähe in Feuerlee, vom Nebel von M.66 gedeckt.

gez. We s s e r

Minen-Steuermann d.R. und Kommandant.

D III

12

Erfahrungen

im Gefecht am 17.Nov.1917.

Die Tatsache, daß am 17.XI.17 die 6.Minensuchhalbflottille sich dem Angriff eines sowohl an Gefechtskraft wie an Geschwindigkeit weit überlegenen Gegners ohne Beschädigungen entziehen konnte, beweist in erster Linie die vorzügliche Wirkung der Nebeltrommeln. Es ist nicht abzusehen, was aus der Halbflottille geworden wäre, wenn die langsamen M-Boote, von den eigenen Streitkräften abgedrängt, dem Gegner dauernd sichtbar geblieben wären; wahrscheinhätte er sich einen so leichten Erfolg, wie die Vernichtung einer einzelnen Minensuchhalbflottille nicht entgehen lassen. Durch den Gebrauch der Nebeltrommeln wurde dem Feind ein sicher geleitetes Feuer unmöglich und die Gefechtslage unübersichtlich gemacht,auch das Gefecht mit den Zerstörern löste sich in einzelne Episoden auf, die dem Gegner keinen Anhalt über die Gefechtskraft des vor ihm stehenden Verbandes gaben.

Die Ausrüstung der Boote mit je 3 Nebeltrommeln hat in diesem Falle gerade eben den Bedarf entsprochen, auf den weit draußen liegenden Arbeitsfeldern ist aber die Möglichkeit einer längeren Verfolgung nicht ausgeschlossen, es ist daher erwünscht, daß der Etat an Nebeltrommeln auf 6 Stück pro Boot erhöht wird. Vorteilhaft erscheint es, nur Nebeltrommeln an Bord zu geben, die beim Gebrauch an Bord verbleiben, sie bieten selbst bei ungünstigen Windverhältnissen die Möglichkeit, das Boot jederzeit der Sicht zu entziehen, während die Nebelboje, die beim Gebrauch über Bord geworfen wird, da das Boot auf die Stelle bannt, bei schneller Verfolgung aber ganz unwirksam bleibt.

Als großer Mangel hat sich beim Gefecht das Fehlen jedes Entfernungsmeßgerätes fühlbar gemacht. Wenn auch das Feuergefecht der M-Boote sich stets auf mittlere oder kurze Entfernungen abspielt, so wird doch durch die schnelle Bewegung und das beschränkte Gesichtsfeld die Beobachtung sehr erschwert und mit den Einschießen nach geschätzten Entfernungen Zeit vergeudet, die gerade für M-Boote von ungeheurem Wert ist. Es ist daher erwünscht, so bald als

möglich

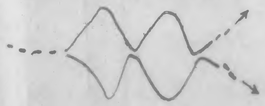
möglich, wenigstens die Halbflottillen- und Gruppenführer mit einen kleinen Bg. auszurüsten.

gez. d'Ottilie.
Kapitänleutnant und Halbflottillenchef.

Stellungnahme des Flottillenchefs. 13

1.) Die Halbflottille hat den Verhältnissen entsprechend richtig gehandelt. Der Halbflottillenchef versuchte seine Boote an sein abseits stehendes Führerboot heranzuziehen, doch war eine Signalverbindung nicht möglich. Es war richtig in diesem Gefecht, in dem die M-Boote auch von schweren Streitkräften beschossen wurden, reichlich Gebrauch von den Nebeltrommeln zu machen. Ohne Nebelentwicklung hätten wir zweifellos Verluste gehabt. Soweit die Sicht es zuließ ist von den Booten das Feuer der Zerstörer kräftig erwidert worden.

2.) Unter den großen englischen Schiffen sind solche mit Gittermasten beobachtet worden. Die von den Kommandanten „M.53" angeblich beobachteten Motorboote sind von anderen Booten nicht gesehen, die Richtigkeit dieser Beobachtung ist daher fraglich.
Bemerkenswert war die Verfolgungstaktik einer Zerstörergruppe, die in Zickzackkursen folgte und hierbei abwechselnd die Breitseiten zum Tragen brachten. Diese Gruppe hielt sich nach Beobachtung „M.66" nicht zusammen, sondern die Ketten liefen von einander weg und dann wieder auf einander zu, so zwei gleichmäßige Schlangenlinien fahrend. (Siehe Skizze).



3.) Es wird beantragt die Zahl der an Bord gegeben Nebeltrommeln auf 6 zu erhöhen, um den Booten bei einer längeren Verfolgung Schutz zu geben.

4.) Die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven hat auf Anfrage mitgeteilt, daß noch keine kleine Bg.'s zur Verfügung stehen. Eine beschleunigte Ausrüstung mit Bg.'s, jedenfalls eine sofortige der Führerboote, ist von großen Wert. Die Flottille hat bisher 2 Bg.'s von „A.56" und „A.57".

Bertram

d. Gefechtszeiten vom 17. Dezember 1917
für Operationsakten entnommen.
Dickhäuser

ommnisse.

Ganz-Geheim.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch = Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16.12.17.
Abgeschlossen: 1 Jan. 18.

Der Befehlshaber
der Sicherungsschiffe
6. 1. 18.

Anl: Funksprüche.
Skizzen.

II 257/17

S & F 38.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der
III. Minensuchflottille
B. No. 6

Ganz-Geheim.

Der Befehlshaber
auf Kreuzerschiffe
6. 1. 17.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch-Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16.12.17.

Abgeschlossen: 1. Jan. 18.

Anl: Funksprüche.
Skizzen.

Ges. 354/18

Kriegstagebuch
8 & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.Dez.	Helgoland.	
	N N W 7 - 9, grobe See, sichtig.	Zunächst nicht ausgelaufen.
12h M.	Mittags abflauend N N W 3, an der Küste N S W 3, hohe Dünung, sehr sichtig, unter Land diesig, Nagelböen.	Ausgelaufen nach der Ems.
		In 136/Al 2 treibende Minen, Hebel unten, etwas bewachsen, abgeschossen.
M.		Auf Borkum Reede geankert. Mönnau
17.Dez.	Borkum-Reede.	
7h V.	N O 2 - 3, sichtig, hohe Dünung.	Ausgelaufen 5. und 6. Halbflottille nach 004 epsilon, 8. und 4. Halbflottille nach 039 epsilon.
9,15h V.	Von 8 h ab N 6 - 7, Schneetreiben, grobe See, unsichtig.	Da der Seegang immer mehr zunimmt, wird in dichten Schneegestöber Kehrt gemacht und wieder eingelaufen.
		Nach den Einlaufen klart es auf. Der Wind geht gegen Mittag auf N O und flaut ab. Wegen der großen Entfernung zum Arbeitsplatz und der noch stehenden Dünung ist ein Wiederauslaufen zwecklos. Mönnau
18.Dez.	Borkum Reede.	
7 h V.	N O 2 - 3, Dünung aus N W, sichtig.	4., 8. Halbflottille nach 039 epsilon zum Nachprüfen der Unfallstelle von U.75, 5. 6. Halbflottille nach 004 epsilon ausgelaufen. Durch F.T.Befehl des B.d.A. wurde angeordnet, daß 5. 6. Halbflottille ebenfalls auf Weg gelb in 040 epsilon arbeiten sollen.
		In 039 epsilon wurde rechts oben eine verankerte Schleppboje gefunden, die, wie spätere Erkundigungen ergaben, von der Vorpostenflottille der Ems ungefähr 1/2 sm östlich der Unfallstelle geworfen war. Minen wurden nicht gefunden.
		In

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		In 040 epsilon, ungefähr 2 sm von oben beginnend wurde eine alte sehr lückenhafte Sperre angetroffen, die nach S O verläuft. Es wurden eine Minen gerämt Drehhebel unten, bewachsen. In 065 epsilon eine treibende Mine Hebel unten, gut erhalten, abgeschossen.
		Königsberg und Karlsruhe sicherten die Arbeiten.
10 h M.		Borkum Reede zu Anker.
		M.37 in der Nacht vor Anker von einen Vorpostendampfer gerannt, an Bug beschädigt, aber noch fahrbereit. Mönnau
19.Dez.	Borkum Reede.	
7 h V.	S S W 2 - 3, leichte westliche Dünung, etwas diesig.	4. und 6. Halbflottille ausgelaufen nach 039 epsilon, 5. und 8. Halbflottille nach 004 epsilon, da Luftschiffbesicherung ausfällt, 5. und 8. Halbflottille auch nach Weg gelb geschickt. Das gestern abgesuchte Gebiet wurde nach Norden und Süden verbreitert. In 080 epsilon wurden aus der Sperre noch drei Minen gerämt. Es wurden minenfrei gemeldet die Quadrate 040 epsilon, 039 epsilon und 038 epsilon zwischen den Breitenparallelen 53°50,8 N und 54°1' N.
		Sicherung durch Kreuzer wie gestern.
10h M.		Auf Borkum Reede zu Anker.
		M.29 in der Nacht vor Anker von einen Vorpostendampfer gerämt, Bug beschädigt, aber noch fahrbereit. Mönnau
20.Dez.	Borkum Reede.	
6,45h V.	S S O 2, klar.	5.6.8. Halbflottille Anker gelichtet zum Auslaufen nach 004 epsilon. 2,5 sm P.d.

Marine-Kommando-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Otto, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.Dez.	Helgoland.	
	N N W 7 - 9, grobe See, sichtig.	Zunächst nicht ausgelaufen.
12h M.	Mittags abflauend N N W 3, an der Küste W S W 3, hohe Dünung, sehr sichtig, unter Land dicsig, Nebelbön.	Ausgelaufen nach der Ems.
		In 136 Dd 2 treibende Minen, Hebel unten, etwas bewachsen, abgeschossen.
M.		Auf Borkum Reede geankert.
17.Dez.	Borkum-Reede.	
7h V.	N O 2 - 3, sichtig, hohe Dünung.	Ausgelaufen 5. und 6. Halbflottille nach 004 epsilon, 8. und 4. Halbflottille nach 039 epsilon.
9,15h V.	Von 8 h ab N 6 - 7, Schneetreiben, grobe See, unsichtig.	Da der Seegang immer mehr zunimmt, wird in dichtem Schneegestöber Kehrt gemacht und wieder eingelaufen.
		Nach dem Einlaufen klart es auf. Der Wind geht gegen Mittag auf N O und flaut ab. Wegen der großen Entfernung zum Arbeitsplatz und der noch stehenden Dünung ist ein Herauslaufen zwecklos.
18.Dez.	Borkum Reede.	
7 h V.	N O 2 - 3, Dünung aus N W, sichtig.	4., 8. Halbflottille nach 039 epsilon zum Nachprüfen der Unfallstelle von U.75, 5. 6. Halbflottille nach 004 epsilon ausgelaufen. Durch F.T.Befehl des B.d.A. wurde angeordnet, daß 5. 6. Halbflottille ebenfalls auf Weg gelb in 040 epsilon arbeiten sollen.
		In 039 epsilon wurde rechts oben eine verankerte Schleppboje gefunden, die, wie spätere Erkundigungen ergaben, von der Vorpostenflottille der Ems ungefähr 1/2 sm östlich der Unfallstelle geworfen war. Minen wurden nicht gefunden.
		In

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		In 040 epsilon, ungefähr 2 sm von eben beginnend wurde eine alte sehr lückenhafte Sperre angetroffen, die nach S O verläuft. Es wurden eine Minen geräumt Drehhebel unten, bewachsen. In 065 epsilon eine treibende Mine Hebel unten, gut erhalten, abgeschossen.
		Königsberg und Karlsruhe sicherten die Arbeiten.
		Borkum Reede zu Anker.
		M.37 in der Nacht vor Anker von einem Vorpostendampfer gerannt, an Bug beschädigt, aber noch fahrbereit.
19.Dez.	Borkum Reede.	
7 h V.	S S W 2 - 3, leichte westliche Dünung, etwas diesig.	4. und 6. Halbflottille ausgelaufen nach 039 epsilon, 5. und 8. Halbflottille nach 004 epsilon, da Luftschiffwestsicherung ausfällt, 5. und 8. Halbflottille auch nach Weg gelb geschickt. Das gestern abgesuchte Gebiet wurde nach Norden und Süden verbreitert. In 080 epsilon wurden aus der Sperre noch drei Minen geräumt. Es wurden minenfrei gemeldet die Quadrate 040 epsilon, 039 epsilon und 038 epsilon zwischen den Breitenparalleln 53°50,8 N und 54°1' N.
		Sicherung durch Kreuzer wie gestern.
		Auf Borkum Reede zu Anker.
		M.29 in der Nacht vor Anker von einem Vorpostendampfer gerannt, Bug beschädigt, aber noch fahrbereit.
20.Dez.	Borkum Reede.	
6,45h V.	S S O 2, klar.	5.6.8. Halbflottille Anker gelichtet zum Auslaufen nach 004 epsilon.

Marine-Verwaltungs-Magazin. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gös. Wilhelmshaven.
Vertragslieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7,5h V.	Dichter Nebel.	Kurz darauf dichter Nebel. 8.Halbflottille war schon beim Sammeln und mußte wieder ankern. Hierbei wurde M.64 von M.1 gerannt. M.1 riß sich die Stb.Seite des Vorschiffes weit auf, M.64 hatt kleinere Beschädigungen. M.1 wurde nach dem Aufklaren von M.64 und M.32 nach Emden begleitet zur Reparatur bei den Nordseewerken.
8,30hV.		Flottille nach Aufklaren ausgelaufen. 004 epsilon aufgegeben, da zu spät und stark dusig. Auf der Westerems und später in Riffgat mußte wegen dichten Nebels noch einmal geankert werden.
		T.61 von der 4.Halbflottille von einen Handelsdampfer gerannt, von 2 M-Booten unterfangen und nach Emden geschleppt.
12 h Mt		Nach Aufklaren ausgelaufen. Es wurden abgesucht Weg grün von Punkt -M- über -12-. und 16 und 2 bis Punkt 6
6 h N.		Nichts gefunden.
		In Cuxhaven fest.
		M.64, M.32 und A.36 laufen mittags aus Emden aus. M.64 geht nach Geestemünde zur Lecklenberg Werft. M.32 und A.36 ankern nacht in dichten Nebel auf der Elbe. Mönnich
21.Dez. bis 26.Dez.	Cuxhaven.	M.32 und A.36 am 21.Dezember vormittags in Cuxhaven eingelaufen.
		A.57 nach Beendigung der Werftreparatur am 21.Dezember von Kiel, M.25 am 24.Dezember von Hamburg zurück. Mönnich
27.Dez.	Cuxhaven.	A.56 zur Werftreparatur nach Wilhelmshaven geschickt.
		11 h V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11h V.	N O 4 - 5, unruhige See, sehr sichtig.	4., 5., 6., 8.Halbflottille ausgelaufen nach der Ems.
8,30hN.	"	Auf Borkum Reede zu Anker. Mönnich
28.Dez.	Borkum Reede.	
6 h V.	N O 4, sichtig.	6.und 8.Halbflottille ausgelaufen nach 004 epsilon. Auf F.T.Meldung, daß keine Luftschiffaufklärung stattfindet nach Weg gelb gegangen.
6,30V.		4.und 5.Halbflottille ausgelaufen nach Weg gelb.
		Arbeiten werden gesichert durch kleine Kreuzer und Panzerkreuzer.
	N O 5, unruhige See sichtig.	Da die See ziemlich unruhig war, beschloß ich nicht bis 010 epsilon zu gehen, sondern die Verbreiterung des bisher abgesuchten Gebietes in 039 epsilon und 038 epsilon um 3 sm nach Westen und 3 sm nach Norden vorzunehmen.
	O N O 6 - 7, zunehmender Seegang.	6.und 8.Halbflottille arbeitet nach Norden in 038 epsilon und 031 epsilon, 4 und 5.Halbflottille in 030 epsilon. 6.und 8.Halbflottille suchen je 2 Streifen ab, 4 und 5.Halbflottille haben den Seegang querein. Infolge des Seegangs kennt das Gerät unklar. Die Arbeit kennt nicht vom Flecke
		Um die Sicherungsstreitkräfte auszunutzen, ließ ich noch weiter arbeiten, zumal nur Verschlechterung bis Windstärke 6 mittags vorausgesagt wurde.
2,30 N	O N O 8 - 10, sehr grobe See, zeitweise Schneesturm.	Mußte schließlich doch abgebrochen werden. Auf der Rückfahrt frischte der Wind zum O N O Sturm auf.
		3n

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		In 048 epsilon rechts oben lief M.11 auf eine Mine. Durch die Detonation wurde das Vorschiff und die Brücke zerstört. Der Steuermann mit dem Wachpersonal auf der Brücke und die Mannschaften in Vorschiff kamen um. Der Kommandant wurde in Kartenhaus gegen die Decke geschleudert. Er leitete sehr umsichtig die Rettungsarbeiten. Die Bergung des Bootes war vollkommen aussichtslos. Anders Boote konnten nicht längsseit gehen wegen der schweren See. Der Kommandant versammelte daher seine Leute auf dem Achterschiff, ließ sie mit Schwimmwesten über Bord springen und verließ dann selbst das Boot. Die Überlebenden wurden ohne Zwischenfall aufgefischt. Es werden vermißt: Der Steuermann, 5.Unteroffiziere und 14 Mann.
		Es ist nunmehr als sicher anzunehmen, daß U-Minen verstreut auf Weg gelb geworfen sind, wahrscheinlich in Anlehnung an die Tonnen auf den alten Punkt Q und in 057 epsilon. Eine treibende Mine kommt kaum in Frage, da M.11 in Kielwasser des Führerboote der 8.Halbflottille fuhr und dort scharf auf treibende Minen ausgeguckt wurde.
		Auf Borkum Reede zu Anker.
		Kein Minensuchen.
		T.149, T.104, die kleinen T.Boote und M.32 (z.Zt.Führerboot der 8.Halbflottille) gingen nach Emden zum Kohlen. Die übrigen M.-Boote kohlten auf Borkum Reede.
8,30 N		
29.Dez.	Borkum Reede. O N O 6 - 7, grobe See.	

M.37

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6 h N.		M.37 wurde zur Reparatur nach Geestemünde geschickt, weil die durch Rammen in der Nacht zum 30.Dezember entstandenen Beschädigungen sich in der schweren See vergrößert hatten.
		Alle Boote wieder auf Borkum Reede zu Anker.
30.Dez.	Borkum Reede. O S O 6 - 8, später O 6 - 7, grobe See;	Kein Minensuchen.
31.Dez.	Borkum Reede. O N O 6, später noch auffrischend, in Böen bis 8.	Kein Minensuchen.
1.Jan. 6,30 N	Borkum Reede. O 2 - 3, wechselnde Sicht, ruhige See.	Ausgelaufen. Sicherung durch II.A.G. und Panzerkreuzer.
		5.Halbflottille absucht 057 epsilon untere Hälfte, dort wurden keine Minen gefunden.
		6.Halbflottille nimmt 048 epsilon obere Hälfte von Norden beginnend in Angriff, 8. Halbflottille untere Hälfte von Norden beginnend. 6.Halbflottille findet in 048 epsilon rechts oben 2 Minen, eine Bleikappen-U-Mine alter Art, graugrün, Farbe schon durch Rost angefressen, und eine neue Art, die treibend weniger hoch aus dem Wasser heraussieht und ganz frisch in Farbe war. Sie ist oben hellgrüngrau unten dunkelgrau gemalt, dicker und mit längeren Konus versehen als die alte Art. Angeblich geht sie auch nach unten wieder konisch zu.(s.Skizze) Sie trägt 4 Bleikappen und einen Augbolzen wie die alte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Art. Durchmesser der Mine und Höhe des oberen Konus wird auf 80 cm geschätzt. Die Mine war jedenfalls breiter und der obere Konus länger als bei der alten Art. Die 8.Halbflottille fand eine gleiche neue Mine in 048 epsilon Mitte. Beide Minen wurden leider abgeschossen bevor das Flottillenboot an den Fundort eintraf, um die Minen anzusehen, doch hege ich keinen Zweifel, daß es sich um zwei verschiedene Minenarten handelt. Die 4.Halbflottille hatte ich beauftragt den Weg gelb von Punkt -N- über Punkt -O- nach Punkt -Q- abzusuchen und die Ausschlippstelle bei Punkt Q abzusuchen. In 53°47;5 N 6°2;5 O schlippte das Gerät aus, ebenso bei zwei weiteren Anläufen. Allen Anschein nach liegt dort ein Wrack. Ich ließ eine Fischerboje mit Südtoppzeichen werfen und die Halbflottille weiterfahren, damit sie zunächst einmal die Aufgabe bei Punkt Q erledigte. Sie kam bis zur Dunkelheit gerade bis Punkt Q und konnte die Ausschlippstelle nicht mehr absuchen. In 065 epsilon und 081 epsilon wurde von der 5.Halbflottille je eine treibende, bewachsene Mine, Nebel oben, abgeschossen. Auf Borkum Reede zu Anker.
10 h N.	Wind dreht auf W.	
		An U-Bootsminen sind bisher auf Weg-gelb- folgende gefunden: 1.) Am 9.September riß die 4.Halbflottille beim Absuchen des Quadrates 038 epsilon in ungefähr 54°4;4 N 5°22;7 O eine Bleikappenmine los.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		los. Da dort sonst nichts gefunden wurde, wurde s.Zt. von mir angenommen -die III.Flottille arbeitete nicht mehr auf Weg-gelb-sondern den Weg blau- daß es sich um eine mit Ankertau treibende, vielleicht an der Fundstelle festgehakte Mine handelte. 2.) Am 13.Dezember lief U.75 auf eine Mine in ungefähr 53°56,5 N 4°27;5 O , wie hier später festgestellt wurde. Das Geleit hatte ausgeschlippt, U.75 drehte nach SW.ab und kam auf eine Mine, die nicht auf der Ausschlippstelle lag, wie die Vorpostenflottille der Ems angibt. Beim späteren Absuchen dieser Stelle durch die 4.Halbflottille ist dort nichts mehr gefunden. Es ist also möglich, daß das Gerät des Geleits eine zweite Mine abgerissen oder gelöst hat, sodaß sie später infolge des Seegangs abtrieb. 3.) M.11 lief am 28.Dezember in 038 epsilon rechts oben auf eine Mine. Die genaue Lage ist nicht festgestellt, weil die Tonne in 057 epsilon wegen groben Sees und Unsichtigkeit nicht gesehen wurde, die bei der Wrackstelle geworfene Fischerboje aber am 1.Januar trotz guter Verankerung nicht wieder gefunden wurde. 4.) Am 1.Januar wurde in 048 epsilon eine neuartige Bleikappenmine von frischer Farbe gefunden, eine gleiche in 038 epsilon rechts oben und südöstlich dieser letzteren eine U-Bleikappenmine der bekannten Art, angerostet. Weitere Minen sind in 048 epsilon und auf Weg gelb- mit größter Wahrscheinlichkeit auf dem alten Wege gelb, also nördlich der Verbindungslinie O - Q zu vermuten. Daraus ist zu schließen: 1.) In August oder Anfang September ist von einem U-Boot Weg gelb mit Minen verseucht. 2.) Eine abermalige Verseuchung hat kürzlich stattgefunden. Mit solchen Verseuchungen werden wir wahrscheinlich fortan auf allen Wegen zu rechnen haben. Befreien kann man die Wege von diesen einzelnen Minen nur durch genaues Absuchen. Unter günstigen Umständen kann man damit rechnen, daß eine Flottille mit den 300 m Gerät und gerechnet

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

gerechnet mit den Fahlen von höchstens 2 Booten in jeder Halbflottille 1,5 - 2 Quadrate an einen Tage absuchen kann; an einen guten Sonntage 3 Quadrate. Unter günstigen Umständen ist zu verstehen: ruhige See, kein Wrack, tadelloses Material und gutes Fahren. In der Praxis muß man sich jedoch meist mit geringeren Leistungen begnügen z.B. hält ein Wrack meist stundenlang auf, das Material und die Fahrkunst mancher Kommandanten, die notgedrungen eingestellt werden mußten, läßt zu wünschen übrig. Werden einzelne Minen angetroffen, so erfordern diese falls sie gleich abgerissen werden einen neuen Anlauf, sonst noch einen öfters noch mehr Räumanläufe besonders. Dann verringert sich die Tagesleistung bedeutend.

Aus dieser Darlegung geht hervor, daß wir nicht damit rechnen können, daß wir unsere Auslaufwege von einzelnen Minen immer freihalten können, Die U-Boote müssen daher mehr als bisher durch Geleit gesichert werden. Ich habe bei den Arbeiten auf Weg gelb Beobachtungen gemacht, die mir den Wert des U-Bootsgeleit einigermaßen fraglich erscheinen lassen, und die zur Sprache zu bringen, mir im Interesse der Sicherheit der U-Boote notwendig erscheint.

Vor den U-Boot fahren 2 Fischdampfer oder 2 Torpedoboote mit 150 bezw.100 m Abstand. In der Praxis verringert sich dieser Abstand besonders bei wenig eingefahrenen Booten, und wenn der Kommandant nicht persönlich auf Einhaltung des Abstandes Wert legt und ihn persönlich kontrolliert, ganz erheblich. Es besteht zweifellos immer die Neigung lieber näher heranzufahren um ein Abreißen zu vermeiden. Fahren die Boote gut, so kann man damit rechnen, daß sie im Allgemeinen nicht näher als 130 m bezw.80 m an ihren Nebenmann heranscheeren. Das U-Boot folgt oft auf große Entfernung -800 - 1000 m oder gar mehr-, um Manövrierfähigkeit zu haben. Auf Weg gelb setzt der Strom zufällig im Allgemeinen in der Kursrichtung , zwischen 0 und 9 (direkter Weg) aber etwas seitlich. Der Strom ist aber von der Windrichtung oft sehr abhängig, genau zu berechnen ist er nicht, weder wann er einsetzt noch in welcher genauen Richtung. Daß der Strom aber berücksichtigt werden muß, lehrt folgen-

des

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

des Beispiel: Das Geleit fährt mit 11 sm, die Boote fahren gut, nicht unter 130 m Abstand. Das U-Boot fährt nur auf 550 m Abstand genau in der Mitte hinter den Geleit, der Strom setzt quer mit 1,5 sm. Das U-Boot erreicht demnach ca 100 Sekunden später den jeweiligen Standort des Geleites. In dieser Zeit wird das U-Boot durch den Strom um 75 m versetzt, fährt also tatsächlich nicht durch den über den Grund abgesuchten Streifen.

Hieraus erhellt,daß das Geleit dem U-Boot keine Sicherheit gibt, sondern nur die Bedeutung einer Stichprobe hat. Die Breite des Streifens muß also vergrößert werden. Es müssen mindestens 3,möglichst 4 Boote nebeneinander fahren, oder das 300 m Gerät muß benutzt werden.

Ich habe gesehen, daß neuerdings eine Rotte mit Gerät vor der Geleitsrotte fuhr, merkwürdigerweise mit großen Abstand. Die hiermit beabsichtigte größere Sicherheit ist aber unzureichend.

Wenn die Vorpostendampfer nicht in Gruppen zu 3 oder 4 fahren können, ist es vielleicht zweckmäßig die Fischdampfer der Hilfsminensuchflottille in noch größeren Maße heranzuziehen. Da die II.Minensuchflottille nunmehr für die Dauer des Krieges wohl in der Nordsee zur Verfügung stehen wird, erscheint es mir nicht unzweckmäßig bei der jetzigen Lage in Anregung zu bringen, der Hilfsminensuchflottille überhaupt als erste Aufgabe diesen wichtigen Dienst des U-Bootsgeleites zuzuweisen, falls sich dies mit den Absichten höheren Ortes verträgt.

Unter den Aufgaben, die von der I.M.S.Flottille übergeben wurden, befand sich auch das Telegramm von 23.Dezember B.d.A.924 P.: „U.79 hat bei Ausreise am 17.Dezember 1 sm südlich 039 epsilon heftig gestoßen. Die Stelle ist bei nächster Gelegenheit genau abzusuchen." Diese Aufgabe ist erledigt durch das genaue Absuchen von 039 epsilon und 040 epsilon obere Hälfte am 18. und 19.Dezember. Es ist nicht ausgeschlossen, daß U.79 auf eine Mine der alten Sperre in 040 epsilon gestoßen ist, die 1,8 sm südlich der Oberkante beginnend

sich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

sich in südlicher Richtung hinzog. Auf die gleiche Art Minen sind früher U-Boote häufig so heftig gestoßen, daß die Kommandanten der Ansicht waren, sie hätten auf ein Wrack gestoßen. Es kann aber ebenso gut ein treibender Gegenstand in Frage kommen, so hat T.149 ~~gestern~~ früh in 048 epsilon einen auf und nieder treibenden schweren Balken gehorgen, der nachts von einem Torpedoboot gerannt, zweifellos schwere Beschädigungen hervorgerufen hätte.

Bei den Arbeiten würde zur Erledigung der entfernteren Aufgaben in 010 epsilon und 004 epsilon eine schnelle Halbflottille (A III Boote) von großem Nutzen sein, wie sie nach Einstellung der ersten A III Boote als Bojenboote von den Flottillen als wichtige Ergänzung der langsamen U-Bootshalbflottillen gefordert wurde. Es wäre jetzt erwünscht die A III Bootegruppen der Hilfsminensuchflottille hierzu heranzuziehen, die bei den jetzigen Arbeiten -Räumen in der Nähe von Helgoland und Amrum Bank- die wertvolle hohe Geschwindigkeit nicht ausnutzen können. Bei den Arbeiten an U-Bootssperren, also in 004 epsilon, haben die A III Boote noch den Vorteil der geringeren Tiefe und Breite.

Mörtane

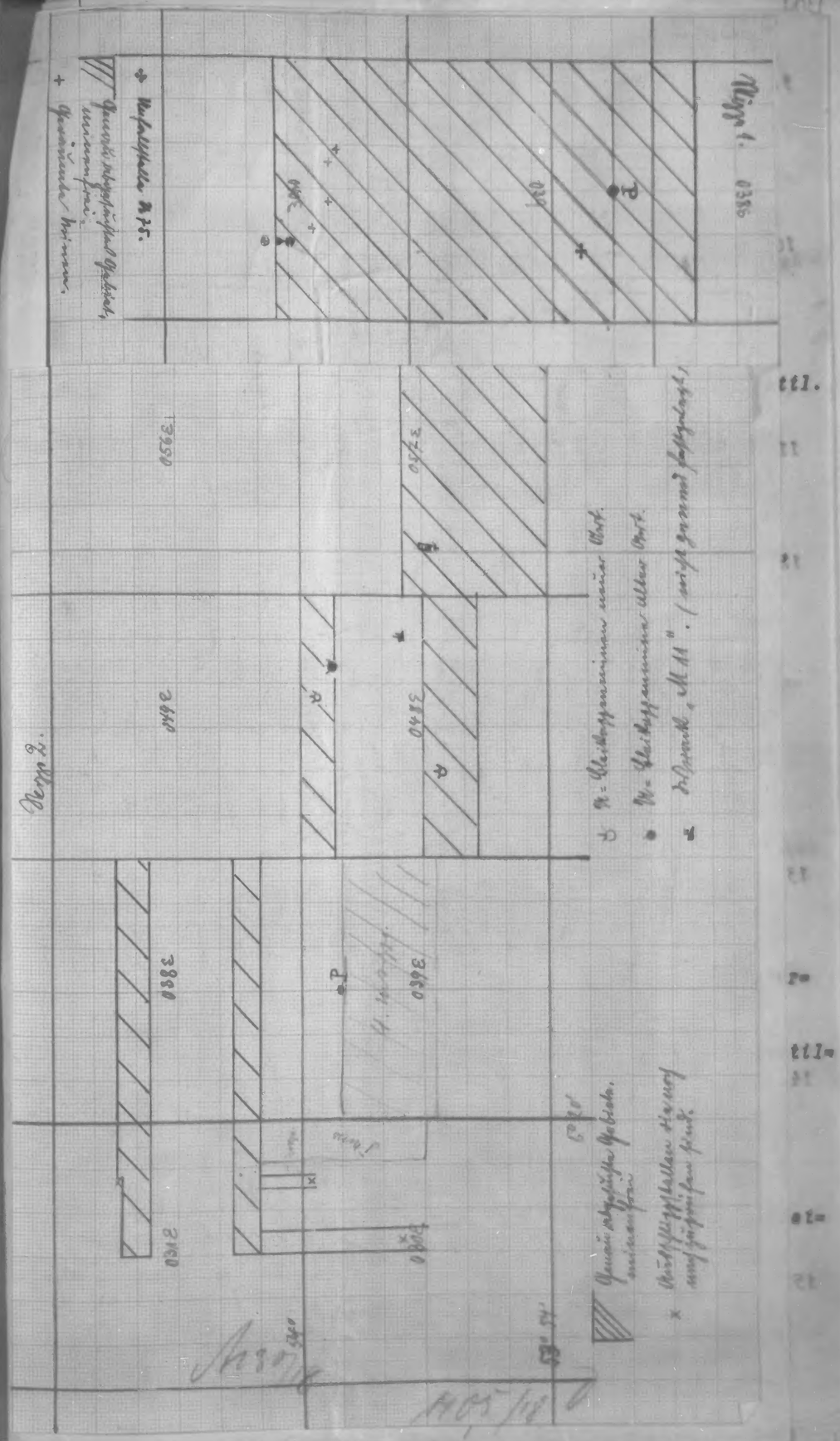
Bemerkungen des d. S.-O.:

Es ist bis jetzt festgestellt, daß eine Tiefe mit Gewiß bei Kenntnis der neuen 2 Seiten Peilung 10, daß es bei der langen Küstenlinie schwierig 10. Es ist wohl, eine für die Karte die Tiefenlinie zu erhalten, einzelne Punkte, daß jetzt 2 Rotten zu je 2 Booten von dem Boot fahren, die sich abwechselnd ablegen. Diese Boote bietet neuen Anblick alle Untersuchen genügenden Tiefen fest.

Kapitän Kapitänleutnant

Kiesler

N. d. A. 191.


Minen 1. 0336
Wrackpeilung Nr 25.
Gemessene Wassertiefen.
Gemessene Wassertiefen.
Bergen d.
3990
0382
0386
0390
0394
0398
0402
0406
0410
Gemessene Wassertiefen.
Gemessene Wassertiefen.
Gemessene Wassertiefen.

Datum und Uhrzeit

sich
M-Re
ware
frei
eine
von
verg

in O
von
te a
sene
die
zieh
land
nutz
habe

Funkerrgehe.

.) 0733 18.12.17. T.149 an B.d.A., Nürnberg.
Wegen Wetterlage nicht auslaufe.
III.M.S.Flottille.

.) 1301 16.12.17. T.149 an B.d.A.
Auf den Marsche Helgoland - Ems Fluß.
III.M.S.Flottille.

.) 0501 17.12.17. Karlsruhe an Vn.Chef, Königsberg, III.M.S.Flottl.
Auf dem Marsche zur Minensuchsicherung.
Karlsruhe.

.) 0737 17.12.17. T.149 an B.d.A., Karlsruhe.
5. 6.M.-Halbflottillen fortsetzen Arbeit I.M.S.Flottille,
8. 4.M.-Halbflottille Weg gelb.
III.M.S.Flottille.

.) 0933 17.12.17. T.149 an B.d.A., Karlsruhe.
Minensuchen nicht möglich wegen zunehmender grober See.
Einläufe Borkum Reede.
III.M.S.Flottille.

.) 0736 18.12.17. T.149 an B.d.A.
Arbeiten in Vertretung wie gestern.
III.M.S.Flottille.

.) 0940λ 18.12.17. Niobe an III.M.S.Flottille, 5. 6.M.S.Hfl., Vorpostenchef, Führer d.II.A.G.
Heute kein Arbeiten in 004 spatten. 5.und 6.M.S.Halbflottillen 040 spatten obere Hälfte genau absuchen.
B.d.A.

.) 0721 19.12.17. T.149 an B.d.A.
8, 5. M.-Halbflottillen fortsetzen Arbeiten der I.M.S.Flottille, 6. 4. M.S.Halbflottille wie gestern.
III.M.S.Flottille

A 1308 1405/18 O

9./ 0810 19.12.17. L.56 an Hochseechef.

032 epsilon mäßige Sicht laufe S.S.W. habe Kehrt gemacht wegen Ringbruch. Nach Westen Nebeldecke.

L.56.

III.M.S.Flottille.

10./0911 19.12.17. T.149 an B.d.A.: S.M.S.Halbflottille Führer der II.A.Gr., S.F.Borkum.

Auf 0810: Alle Halbflottillen Arbeiten von gestern fortsetzen.

III.M.S.Flottille.

11./0737. 20.12.17. T.149 an B.d.A., alle Luftschiffe

Arbeiten bei Vlieland Insel.

III.M.S.Flottille.

12./0820. 20.12.17. Borkum an B.d.A., I.F.d.T., Trpchef, Vp.Kommandeur d.Ems.

3.Sperrbrechergruppe hat vor Ems Mündung wegen dichten Nebels geankert. Begleitung entlassen. Fahrtbefehl B.d.A. 812 ist ausgeführt bis 123 Mitte. Gerät ist ausgeschlippt auf beiden Schiffen in 53°58'Nord und 4°52'5 Ost. 2 Bojen geworfen.

Schwaben (Hilfsschiff)

13./0749 20.12.17. T.149 an B.d.A., alle Luftschiffe, F.d.II.A.G.

Habe ankern müssen wegen dichten Nebels. Zur Zeit etwas aufgeklart. Nicht mehr auslaufe nach Westen, da zu spät und zu Küstengebiet sehr dicht.

III.M.S.Flottille.

14./0912 20.12.17. Ostfriesland an Flotte, B.d.A., F.d.II.A.G., III.M.S.Flottille.

Zu F.T.0737 von heute:

Deckung heute nicht mehr möglich.

I.Geschwader.

15./0935 20.12.17. T.149 an B.d.A.

Habe geankert Nester Ems wegen dichten Nebels.

III.M.S.Flottille.

16./ 1151 20.12.17. T.149 an B.d.A.

Ausgelaufene Akenche-Weg nach Elbe-Fluß.

III.M.S.Flottille.

17./ 1307 27.12.17. T.149 an B.d.A.

III.M.S.Flottille 4 M.S.Halbflottille auf dem Wege von Elbe-Fluß nach Ems-Fluß.

III.M.S.Flottille.

18./ 0617 28.12.17. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Führer der IV.A.G.

Auf 0534.: Arbeiten nördlich.

III.M.S.Flottille.

19./ 0845 28.12.17. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, IV.A.G.

Minensuchen nördlich.

III.M.S.Flottille.

20./ 1500 28.12.17. Borkum an III.M.S.Flottille.

Weitere Flugzeugaufklärung kann nicht mehr gestellt werden wegen auffrischenden Windes.

S.F.Borkum.

21./ 1623. 0935. 28.12.17. T.149 an B.d.A., Vp.Flottille der Ems.

M.11 043 epsilon rechts Mitte auf Mine gestoßen gesunken.

III.M.S.Flottille.

22./ 2209 28.12.17. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Führer d.IV.A.G.

Habe geankert auf Borkum Reede. Morgen auslaufen Uhrzeit wie heute. Arbeiten nördlich.

III.M.S.Flottille.

23./ 0634 29.12.17. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, IV.A.G.

Kein Minensuchen.

III.M.S.Flottille.

24./ 0652 29.12.17. Ostfriesland an Hochseechef, Seydlitz, v.d.Tann, IV.A.G., II.F.d.T., VII.T.-Flottille.

Zu 0634: Verpostenstreitkräfte einlaufen.

Chef des I.Geschwaders.

25./ 2232 29.12.17. G.S an B.d.A.,II.F.d.I.,Vp.Flottille d.Fus.
1/2 sm westlich Punkt Q Gerätlausgesoll tippte G.S anscheinend auf Wrack gestoßen.Infolge des Sonnabend kann höchste Fahrt 17sm laufen. Bitte Boot ablösen.

10.I.-Halbflottille.

26./ 2332 29.12.17. Ostfriesland an Hochseechef,I.Geschwader,Hindenburg, Moltke,IV.A.G., III.F.d.I. ,VII.I.-Flottille, 9.I.-Halbflottille.

Sonntag 6 h Vm.Vp.Streitkräfte auslaufen Weg gelb. Sichern Minensuchen in 048 epsilon und 057 epsilon und bei Punkt Q. Panzerkreuzer und IV.A.G. sichern Punkt Otto. I.Geschwader steht 11,30 h Vm.in 082 epsilon Mitte.Maßnahmen Jade, Nordhafen nur Auslaufen, gelb I, II und grün II sind von hier bestellt. VII.I.-Flottille Torpedoboote zur U-Bootssicherung verteilen und melden.

Chef d.I.Geschwaders.

27./ 2352 29.12.17. Ostfriesland an III.M.S.Flottille.

Zu 2332 : Rechtzeitig melden,falls Minensuchen ausfallen muß.

Vorpostenchef.

28./ 0509 30.12.17. I.149 an B.d.A.,Vp.-Chef, IV.A.G.
Minensuchen ausfällt wegen starken Windes.

III.M.S.Flottille.

29./ 1341 I.149 an B.d.A.,Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Morgen Arbeiten planmäßig beabsichtigt.

III.M.S.Flottille.

30./ 2019 30.12.17. I.149 an Führer d.II.A.G.
Wind hat noch nicht abgeflaut,wenn über Nacht besser wird, auslaufe 6,30 h Vm.

III.M.S.Flottille.

31./ 0001 31.12.17. Ostfriesland an I.Geschwader,Hindenburg,Moltke, III.M.S.Flottille, B.d.A., Hochseechef.

Montag auslaufen und stehern genau 2338 vom 30.12. IX.I.-Flottille Vertretung für U-Bootssicherung melden. IV.A.G. nicht mit auslaufen.II.A.G.beschleunigt folgen.III.M.S.-Flottille rechtzeitig melden, falls Minensuchen ausfallen muß.

Chef des I.Geschwaders.

32./ 0509 31.12.17. I.149 an B d.A.,Vp.Chef, II.A.G.
Wind wieder auffrischend O N O 6 mit Minensuchen ist nicht zu rechnen.

III.M.S.Flottille.

33./ 0541/1 Ostfriesland an Vorpostenstreitkräfte, Hochseechef, B.d.A. zu 0509
Nicht auslaufen. 45 Minuten Bereitschaft.

Chef des I.Geschwaders.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der
III. Minensuchflottille
B. No.

Ganz Geheim.

Der Befehlshaber
der Aufklärungsstreitkräfte
den 2. 1. 18
Abt. G. 150.

Kriegstagebuch

des Kommandos der III.Minensuch-Flottille.

Chef: Kapitänleutnant W o l f r a m,

Angefangen: 2.Januar 1918.

Abgeschlossen : 15.Januar 1918.

Anlagen: Fünfundzwanzig

Marine-Kommission-Buchhandlung u. Buchdruckerei
vorm. L. Gaß, Wilhelmshaven
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S 2 F i 38.

88 490/18
Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2.Jan.	Borkum Reede	Kein Minensuchen.
	N N W 7-9, sehr grobe See.	Hermann
3.Jan.	Borkum Reede.	
	N N O 6-7, stärkere Böen aus N N W. gegen 7 h Vm. abflauend N N O 4.	Ausgelaufen. Es sollte versucht werden, Wege abzusuchen, doch war es wegen sehr
9 h V.	N N W 6, sehr grobe See in Verbindung mit hoher Dünung sehr sichtig, Schneeböen.	grober See nicht möglich. Wind frischte aus N N W auf in Stärke 6.
		Bei Spickeroog Wetterscheide, in innerer Bucht N O 2 - 3.
5,30h N.		In Cuxhaven fest.
	D III	A.33 aus Elbing nach Beendigung der Reparatur zurück.
	D I	Hermann
4.- 9.Jan.	Cuxhaven.	T.149 am 7.Januar nach Wilhelmshaven zum Eindocken. Richten der Schraubenflügel und des Stevens. M.58 von der Seebeck Werft Geestemünde zurück. M.10 wird am 9. Januar von T.69 im Hafen gerammt, muß Leck über Wasser zunächst nötdürftig dichten und fällt aus.
	D III	
	D I	
	D I	Hermann
10.Jan.	Cuxhaven.	
1 h N.	N N W 7-8, sehr diesig.	Ausgelaufen auf Grund der günstigen 12h Wettermeldung. -Helgoland N S W 5, Wangeroog, Amrum nur 2 - 3. In der Elbe-Mündung steht sehr grobe See. Es wird gemessen N N W bis 9 Windstärken. Die Mittagswettermeldung kann nicht gestimmt haben. Wegen des schlechten Wetters wird Kehrt gemacht.
		4 h N.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4 h N.		In Cuxhaven fest.
		Hermann
11.Jan.	Cuxhaven.	Nicht ausgelaufen.
	N 7 - 9, schwere See Sturmwarnung.	Hermann
12.Jan.	Cuxhaven.	Der Wind hat über Nacht nachgelassen.
8 h V.	S S O 3-5, Schneetreiben, unsichtig, Sichtweite 1,5 - 0,5 sm, Dünung aus N N.	Ausgelaufen. 5.,6.,8.Halbflottille sollen absuchen Weg Elbe-Fluß bis Außenjade und Außenjade über -N- bis -N-.
		Flottillenchef geht mit A.57 nach Wilhelmshaven zum Abholen von Befehlen und Übersteigen auf „T.149".
		5.,6.,8.Halbflottille erhalten durch Funkspruch Befehl wegen des stark unsichtigen Wetters nicht Wege abzusuchen sondern direkt nach der Ems zu gehen.
2 h N.		5.,6.,8.Halbflottille auf Borkum Reede zu Anker.
		Hermann
13.Jan.	Borkum Reede - Wilhelmshaven.	Arbeiten nicht möglich.
	N 5 - 6, hohe Dünung,	
10 h V.	Schneeböen.	T.149 mit A.57 ausgelaufen nach der Ems.
	N 6-8, grobe See, Schneeböen.	Vor der Ems grobe See, steifer West mit Schneeböen.
4,20 N.		Geankert auf Borkum Reede.
	D I	M.107 wird an Abend im Schneesturm auf
	D III	M.30 getrieben und beschädigt. M.30 schlippt den Anker.
		Hermann
14.Jan.	Borkum Reede	Gegen Morgen ließ der Schneesturm der Nacht
5 h V.	N 5 - 8, Schneetreiben	nach. Gegen 10 uhr wurde beabsichtigt aus-
9 h V.	N N W 2-4, Schneetreiben	zulaufen, um das Arbeiten zu versuchen. Es

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	zeitweise ganz unsichtig.	setzte dann aber wieder N N W in Stärke 6 - 8 ein.
10h V.	N N W 6 - 8, Schneetreiben.	T.149 hat 2 Kesselrohre leck, geht nachmittags zum Wasserwechsel und Kohlenergänzen längsseit von Kohlendampfer, bekommt dort kein Wasser und geht längsseit von Öldampfer Hera. Längsseit Hera wird das Boot durch den Seegang beschädigt. T.149 geht darauf nach Emden.
		M.30 fischte den in der Nacht geschlitzten Anker wieder.
15.Jan.	Borkum Reede. S S W 7-9, Regenböen, grobe See.	Kein Minensuchen.
		5.Halbflottille geht am Nachmittag nach Emden.
		M.64 hat eine beim Boot vorbeitreibende ~~Mine~~ englische Mine, Hebel unten, leicht bewachsen, abgeschossen.

Funkspruche.

1.) 0126. 1.1.18. V.6 an Flotte, B.d.A., II.P.d.T., Vp.Chef. Minen gefunden 041 ~~spatien~~ bta Mitte. Fahrt abgebrochen einlaufen Helgoland.
9.T.-Halbflottille.

2.) 0508. 1.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, II.A.O. Minensuchen stattfindet nördlich.
III.M.S.Flottille.

3.) 0618λ 1.1.18. Ostfriesland an Hindenburg, Moltke, II.A.O., 9.T.-Halbflottille, III.M.S.Flottille, B.d.A. Hochseechef.
Kreuzer sofort auslaufen, sichern Weg geld. 9.T.-Halbflottille U-Booteicherung stellen.
Vorp.Chef.

4.) 0639. 1.1.18. Ostfriesland an III.M.S.Flottille, zu 0618λ Es bei zu rechnen mit später Eintreffen der Kreuzer, da dortiges Programm heute früh erst gegen 6 Uhr hier eingetroffen. Linienschiffe auslaufen nicht.
Chef des I.Geschwaders.

5.) 0953λ 1.1.18. Niobe an Küstenschutzfl.d.Ems, Vp.Kdeur d. Ems, 10.T.-Halbflottille, III.M.S.Flottille, 4.M.S.Halbflottille, II.A.O., Hindenburg, Moltke
Heute ist von Westen auf Weg gelb über elo spatien, 039 spatien holländisches Segelschiff Dokopia zu erwarten mit Prisenbesatzung von U.71. Schiff ist weiß gehalt, mit einem Mast, 140 t groß und soll nach Wilhelmshaven gebracht werden. Während der Nacht ankern auf Ems Fluß anheimstelle.
B.d.A.

6.) 1029. 1.1.18. Borkum an III.M.S.Flottille.
Verlangter Sonderflieger kann nicht gestellt werden wegen Unsichtigkeit und niedrigen Wolken.
Seeflugstation Borkum.

Anwärts Abst 1150 I.1

7.) 1609λ 1.1.18. Stobe an Vp.Kdeur d.Bas. III.M.S.Flottille.
Su 0958 : Ist der Segler gesichtet?
B.d.A.

8.) 1637. 1.1.18. T.149 an B.d.A.auf 1609λ:
Nein.
III.M.S.Flottille.

9.) 2029. 1.118. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Morgen Programm wie heute. Standort während der Nacht Borkum Reede.
III.M.S.Flottille.

10.) 0629. 2.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef.
Kann nicht arbeiten.
III.M.S.Flottille.

11.) 1103. 3.1.18. T.149 an B.d.A.
Keine Wege absuchen, zuviel Seegang. Gehe Cuxhaven.
III.M.S.Flottille.

12.) 1401. 10.1.18. A.67 an B.d.A., Vp.Chef.
Ausgelaufen zur Ablösung.
III.M.S.Flottille.

13.) 1439. 10.1.18. A.67 an B.d.A., Vp.Chef.
W S W genommen bis 9, grobe See, mache Kehrt.
III.M.S.Flottille.

14.) 0847. 12.1.18. A.67 an B.d.A., Vp.Chef, III.Einfahrt für T.1
Absuche Wege Elbe Feu - Ems Feu. A.67 mit Flottillenchef geht Wilhelmshaven.
III.M.S.Flottille.

15.) 1108. 12.1.18. A.67 an B.d.A., Vp.Chef, 5.,6.,8.Halbflottille
Wegen stark unsichtigen Wetters nicht Wege absuchen, sondern direkt Ems gehen.
III.M.S.Flottille.

16.) 0451. 13.1.18. M.92 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.,f.d.IV.A
III.M.S.Flottille.

Kein Minensuchen heute.
8.M.S.Halbflottille.

17.) 1823. sed. 13.1.18. Borkum an Vp.Kdeur d.Bas.
Vp.Boot Fre 1 1/2 sm westlich Punkt O auf Mine gestossen gesunken.
Vp.Boot Lachs.

18.) 1621. 13.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Morgen Minensuchen unwahrscheinlich, da vor Ems Seet 6 - 8 grobe See. Wenn Arbeit möglich, ist beabsichtigt Programm wie gestern gemeldet.
III.M.S.Flottille.

19.) 1713. 13.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Auf 1823: Morgen beabsichtigt absuchen Quadrat westlich Punkt O und untere Hälfte von Quadrat in dem Punkt O liegt
III.M.S.Flottille.

20.) 0507. 14.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Durch Fernschreiben befohlenes Absuchen vorläufig nicht möglich.
III.M.S.Flottille.

21.) 0511e 15.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.,F.d.IV.A.G
Arbeiten nicht angängig.
III.M.S.Flottille.

Datum und Tageszeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der	
III.	Minensuchflottille.	
	Op.B.Nr.??	
		Ganz Geheim.

Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
Eing. den 9. 2. 18.

Kriegstagebuch

des Kommandos der III. Minensuchflottille.

Abschrift im Auszuge.

n 26.Februar 1918. Zu 3171 Op. 18.

Ganz Geheim.

orläufige Bemerkungen zu
riegstagebüchern f.Eingang.

1.)-3.)pp.

4.) III. Minensuchflottille, vom 16.-31.1.18.

Vom 16.-28.1. kein Minensuchen, zum Teil wegen der Wetterlage.

29.1. Bei Sicherung eines U-Bootsgeleits auf Weg "gelb" hatten die Feuerschiffe sehr fehlerhafte Positionen. Das unnötig lange Brennen von Feuerschiffslichtern wird beanstandet wegen der Gefahr, die Tätigkeit feindlicher Minen-U-Boote zu begünstigen.

Auf Weg "gelb" schlippte das Gerät aus, Stelle vielleicht identisch mit Wrack "Ottensen", es konnten aber auch Minen dort liegen. Ein Boot brachte seine Mine der eigenen Sperre in 078-079 (vor der Ems) durch eine herabhängende Leine zur Detonation.

Beim Rückmarsch der 6.Hlb-Flott. nach Herausbringen eines U-Bootsgeleitzuges schlippte in 046 epsilon (Weg "gelb") das Gerät aus. Es wurden Minen festgestellt und zwei UBootsbleikappenminen geräumt.

Bei der 8. Hlb-Flott. schlippte in 059 epsilon (Weg "gelb") das Gerät aus, eine Bleikappenmine festgestellt und geräumt.

2. Sperrbrechergruppe fasste S-lich Weg "gelb" eine Sperre, 2 Minen detonierten, M 65 (Hlb-Flott.-Führerboot) fasste NO-lich der Sperre eine Mine, Ruder verbogen, Heck hoch geworfen.

Die Bemerkungen auf Seite 12 sind wichtig.

5.)-9.) pp.

pp.

D.
gez. H.

vgl.: Aufzeichnung Seite 87 v. 18.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille. Qu.B.Nr.77.	Ganz Geheim.

Der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte

Eing. den 6. 2. 18.

2 Anl. Cgs.

Kriegstagebuch

des Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16. Januar 1918.

Abgeschlossen: 31. Januar 1918.

Anlagen: 1 Funkerprüfung.
2 Anlagen.

8 657/18

3771/18 Qu 239/18

S & F 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.I.	Borkum-Reede.	T.149 und 5.Hfl.nach Borkum-Reede zurückgekehrt.(Von Emden).
	NO 1,Schneetreiben mit dichtem Nebel, weitweise etwas lichter.	Wegen des Nebels konnte nicht gearbeitet werden.
	Sturmwarnung.	Mörmann
12h20N.	Etwas aufklarend. Bald wieder dichtes Schneetreiben.	Ausgelaufen.
2h30N.		Wieder auf Borkum-Reede geankert.
	An Abend NW Sturm.	Mörmann
17.I.	Borkum-Reede.	Zunächst nicht ausgelaufen.
	WSW 7-8,sehr grobe See,sichtig.	
10h V.	SW 2-4,stark diesig, hohe Dünung aus NW.	Ausgelaufen.Wenn Fahren mit Gerät möglich,sollte befehlsgemäß Weg gelb nach Jade und Elbe abgesucht werden,sonst ohne Gerät nur auf treibende Minen. Wegen hoher Dünung wird nur auf treibende Minen abgesucht.
6h N.		5.u.6.Hfl.in Cuxhaven fest.
		8.Hfl.ankert im Nebel auf der Elbe.
18.I.	Cuxhaven.	Mörmann
		8.Hfl.bei Hellwerden nach Cuxhaven eingelaufen.
		Mörmann
19.-	Cuxhaven.	Nichts Besonderes.
23.I.		A.57 3-4 wöchige Reparatur in Cuxhaven.
		T.74 zum Abdichten des Bootskörpers nach Geestemünde.M.28 beginnt eine längere Überholungsarbeit bei „Bosnia".
		Mörmann
		24.I.

D III
D I

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
24.I.	Cuxhaven.	
0,40N.	WSW 3-4,stark diesig bald darauf dichter Nebel	Ausgelaufen zur Ablösung.
1,30hN.		Im dichten Nebel geankert zwischen Elbe B und C.
		Mörmann
25.I.	Elbe	Ausgelaufen.
12h V.	S W 5-6, diesig, im Westen SW 5-7,zunehmende grobe See.	Bei Punkt H wurde Minensuchen aufgegeben, da vor der Ems zunehmender Seegang und heraufziehender Nebel.
10,5eB.		5.und 6.Halbflottille ankerten in dichtem Nebel auf Westerems bei Tonne D.
11,05V.	Nachmittags überall dichter Nebel.	6.Halbflottille auf Borkum Reede geankert T.149 mit A.36 nach Wilhelmshaven gegangen, an Flutmole festgemacht.
26.I.	Westerems - Jade.	
	S W 3 Nebel.	Nicht ausgelaufen. T.149 mit A,36 mit Hellwerden ausgelaufen,da Nebel zu dicht wurde, bei Geniusbank geankert, nachmittags bis Schillig Reede weiter gelaufen und dort geankert.
		5.und 6.Halbflottille nachmittags nach Borkum Reede gegangen und dort geankert.
		Mörmann
	1,5 sm.	Soll auf Weg gelb auszulaufen, musste bei Tonne D in dichtem Nebel ankern. Ging später wieder Anker auf und ankerte bei der Westerems Ansteuerungstonne. Das Geleit musste wegen des Nebels aufgegeben werden. Kriegstagebuch

S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.I.	Borkum-Reede.	T.149 und 5.Hfl.nach Borkum-Reede zu-
	NO 1,Schneetreiben	rückgekehrt.(Im Emden).
	mit dichtem Nebel,	Wegen des Nebels konnte nicht gearbei-
	zeitweise etwas lich-	tet werden.
	tet.	
	Sturmwarnung.	Hörmann
12h20N.	Etwas aufklarend.	Ausgelaufen.
	Bald wieder dichtes	
	Schneetreiben.	
2h30N.		Wieder auf Borkum-Reede geankert.
	Am Abend NW Sturm.	Hörmann
17.I.	Borkum-Reede.	Zunächst nicht ausgelaufen.
	NW 7-8,sehr grobe	
	See,sichtig.	
10h V.	SW 2-4,stark diesig,	Ausgelaufen.Wenn Fahren mit Gerät mög-
	hohe Dünung aus NW.	lich,sollte befehlsgemäß Weg gelb nach
		Jade und Elbe abgesucht werden,sonst oh
		ne Gerät nur auf treibende Minen.
		Wegen hoher Dünung wird nur auf treiben
		de Minen abgesucht.
6h N.		5.u.6.Hfl.in Cuxhaven fest.
		8.Hfl.ankert im Nebel auf der Elbe.
18.I.	Cuxhaven.	Hörmann
		8.Hfl.bei Hellwerden nach Cuxhaven ein-
		gelaufen.
		Hörmann
19.-	Cuxhaven.	Nichts Besonderes.
23.I.		A.57 3-4 wöchige Reparatur in Cuxhaven
		T.74 zum Abdichten des Bootskörpers na
		Geestemünde.M.28 beginnt eine längere
		Überholungsarbeit bei „Bosnia".
		Hörmann
		24.I.

D III
D I

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
24.1.	Cuxhaven.	
2,40N	WSW 3-4,stark diesig	Ausgelaufen zur Ablösung.
	bald darauf dichter	
	Nebel	
3,30hN.		Im dichten Nebel geankert zwischen Elbe
		B und C.
25.1.	Elbe	Hörmann
2[illegible]h N.		
		C
		1
27.1.	Westerems - Jade.	Nicht ausgelaufen.
	SW 5, Nebel.	T.149 zum Kohlen und Wasserergänzen aus-
		gelaufen nach Helgoland, da Erreichen der
		Dampfer auf Borkum Reede bei dem Dichten
		Nebel unsicher.
		Hörmann
28.1.	Westerems-Helgoland	Nach geringem Aufklaren mit T.149 und
	SSW 4-5,Nebel	A.36 von Helgoland nach der Ems, M.59 und
	Gegen Mittag etwas	M.60 von der Elbe nach der Ems ausgelaufen
	aufklarend SW 3, -	6.Halbflottille versuchte mit U Bootsgeleit
	Sichtweite 0,5 bis	auf Weg gelb auszulaufen, mußte bei
	1,5 sm.	Tonne D in dichtem Nebel ankern. Ging
		später wieder Anker auf und ankerte bei
		der Westerems Ansteuerungstonne. Das Ge-
		leit mußte wegen des Nebels aufgegeben
		werden. Kriegstagebuch

S & F 1938.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5 h V.		werden. T.149 und A.36 auf Borkum-Reede geankert, später M.53 und M.60. 6.Halbflottille abends eingelaufen. 5. Halbflottille ausgelaufen und bei Tonne D geankert.
11/12.21.- 4 h V.	Westerems. SW 2, stark diesig, mit Tagesanbruch dichter Nebel.	5.Halbflottille ausgelaufen nach Punkt -P- um dort 8 h Vm. sich vor das einlaufende U Bootsgeleit zu setzen und bis Punkt -H- vorauszufahren. Die Halbflottille meldet hierzu: „Das Feuerschiff gelb II lag nicht auf der richtigen Position 064 epsilon links unten, sondern 1,3 sm 330° davon. Daher ist es, daß auch die anderen Feuerschiffe P und Q ungenaue Positionen inne hatten. Bei gelb III hatte sich der Fehler fast bis auf 3 sm erhöht, entsprechend bei gelb IV. Das Feuerschiff gelb II hatte zwei weiße Lichter gesetzt; ob es angefordert war, weiß ich nicht. Das unnötige lange Brennen von Feuerschiffslichtern scheint mir die Tätigkeit feindlicher Minen-U-Boote zu begünstigen.
7,45 Vm.		Bei Feuerschiff gelb III (Platz Paul) Wie zu erwarten, war von irgend welchem Geleit nichts zu sehen. Ich wartete bis 9 Uhr. Dann entschloß ich mich, in bester Formation (Dwarslinie, 6 M Boote, 1000 m

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10,45h		1000 m Boots-Abstand) langsam nach Platz Q zu dampfen. Obwohl auf Weg gelb außerhalb Platz Q befindlich, meldete ich meinen Vormarsch. Die U Boote regten sich und ließen sich peilen; U B 34 erhielt einen Standort in 012 epsilon, U C 49 in 157 gamma. Um 10,45 h fand ich das Feuerschiff gelb IV. Bei ihm hatte geankert sein Begleitboot und das U Bootsgeleit (Führung Oldenburg) sodaß also insgesamt 11 Flachdampfer, man möchte sagen, fast friedensmäßig, hier zu Anker lagen. Nach Angabe des führenden Offiziers hatten sie Befehl, zu warten und nach dreistündigem Warten entsprechende F.T.Meldung abzugeben. Die 5.Halbflottille dampfte nun westwärts in der Hoffnung, ein entgegen kommendes U Boot (U C 49) aufzufinden. Bald meldete sich mit F.T. auch U 92, welches seinen Standort zusammen mit U C 49 in 010 epsilon Mitte angab. Hierauf durchstreifte ich sofort das Quadrat 010 epsilon und fand auch bald die U Boote, mit denen ich zum U Bootsgeleit fuhr. Dessen Führer bat ich, sich U B 34 anzunehmen. Inzwischen war die erste T.Halbflottille mit U 92, U B 67 und U B 77 eingetroffen, nahm jedoch später an Geleit nicht Teil. Die Kommandanten von U 92 und U C 49 erklärten sich mit dem Geleit durch die 5. M.S.Halbflottille einverstanden, so daß

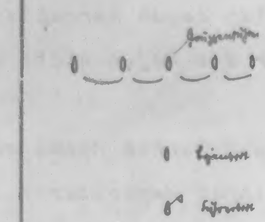
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		damit den vorangegangenen Dispositionen nicht mehr entsprochen wurde.
2/ 1.50Em.		Das Geleit setzt sich in Marsch.
3.51Em.		Platz Paul-Kriegsfeuerschiff nicht ge- sehen.
		Auf dem Wege von Platz Paul nach Otte sah M.3 in 046 epsilon eine Mine dicht unter Wasser, von der ich der dort ar- beitenden 6.M.S.Halbflottille durch F.T. da bei dem sehr unsichtigen Wetter kei anderes Signalmittel verfügbar, Kenntn gab. gemacht.
5,40 N.		Platz Otte-Kriegs-Feuerschiff nicht gesehen.
6 h VF		schlippt das Gerät aus; nach meinem ge- gisten Besteck auf: 1 = 53°42,2'N 1 - 5°56'0 .
		Die Stelle könnte mit dem Wrack „Otte sen" identisch sein, es konnten aber auch Minen daliegen. Ich entschloß mich daher, mit Kurs 30 z S auf die Küste zu zuhalten. Zu diesem Schritt veranlaßte mich auch folgender Umstand: Beim Sam- meln nach dem Ausschlippen entstanden erhebliche Rammlagen mit der heimkehrend 6.M.S.Halbflotttille. Nun war noch ein Geleitzug unterwegs (U 66,), der zwar wahrscheinlich schon passiert hat ich glaubte nämlich im Dunst bei Platz Otte einen Fischdampfer und ein U Boot gesehen zu haben. Die 6.M.S.Halbflott- le, die an dem Geleit teilnehmen sollte stand jedoch, wie ich bestimmt wußte, d doch von mir. Vor einem Zusammentreff mit

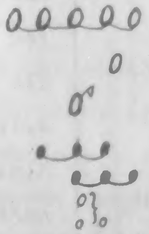
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		mit einem Geleitzuge scheute ich mich, wie ich glaube, nicht mit Unrecht. Endlich ver- sprach mir der gewählte Kurs eine sichere Ansteuerung der Emsmündung, nachdem ich seit 2 Uhr Em. ohne jeden sicheren Anhalt geblieben war. Sobald ich die 20 m Linie erreicht hatte, führte mich der Kurs Ost stets ins Hubertgat.
7,34M.		Auf dem Kurse schlippt das Gerät aus.
8,42M.		Beim Versuch, die Ausschlippstelle zu um- gehen, faßt in einer Schwankung die herab- hängende Leine des innersten Bootes eine Mine der Sperre in 078 - 079 epsilon und brachte sie zur Detonation.
		Bei dieser Gelegenheit zeigte es sich, wie wichtig es ist, daß die U Boote sich Posi- tionslaternen werfen, an denen sie sich halten, um nicht in eine Sperre zu treiben. Hier unterließen sie es und wurden durch den Strom über die Sperre getrieben.
10 h N.		Ansteuerungstonne quer.
10,10		U Boote entlassen.
11,15N.		Gesankert auf Borkum Reede."
9,30V.		6.Halbflottille ausgelaufen, um einen aus- laufenden U Bootsgeleitzug bis Punkt P zu sichern. Der Geleitzug bestand aus der I.T. Halbflottille mit U 97, U B 67 und U B 77.
		Die Halbflottille meldet hierzu:
		„Auf der 20 m Grenze wurde das Gerät aus- gebracht und über Punkt Hans, Otte nach Punkt Paul gefahren. Keine Verkehrnisse. Dort wurde das Geleit abgebrochen und der Rückmarsch

Königliche Hofbuchdruckerei u. Hofschriftgießerei von L. Schulz, Wilhelmshaven
Königlicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Mey Jeb Ai DFl	Rückmarsch mit Gerät angetreten. In Quadrat 046 epsilon rechts eben schlippte das Gerät aus. Es wurden Minen festgestellt und 2 U-Bootsbleikappenminen geräumt. Die Minen waren hellgrau gemalt und gut erhalten. M.29 hatte eine Mine im Gerät, die beim Aufnehmen des Geräts wieder unterschnitt. Es wurde an der Stelle eine Minenboje geworfen. Wegen eintretender Dunkelheit konnte die Mine nicht mehr geräumt werden, da auch die Minenboje unterschnitt. Die Stelle wurde nochmals überfahren, aber ohne Ergebnis. Auf BorkummReede geankert."
9,30 V.		8.Halbflottille soll das gebiet nördlich Punkt Otto, wo Minen von Sperrbrechern gefunden waren, genau absuchen. Da mit Tagesanbruch wieder Nebel aufkam, musste das genaue Absuchen aufgegeben werden. Statt dessen erhielt die Halbflottille Befehl, mit gerät von Punkt O nach P und zurück bis H zu fahren. Auf Rückmarsch in
6,30 V.	Ai DFl Mey Jeb	059 epsilon links eben Gerät ausgeschli A.53 meldet an der Ausschlippstelle ein Bleikappenmine 5 m unter Wasser, die Mi wird geräumt. Die Mine lag nördöstlich der Minen der 6.Halbflottille, die von der 6.Halbflottille gesehenen lag in der Nähe. Ob diese Minen liegen wie hier a geben, oder in 058 epsilon, wie die vor beifahrende 1.T.-Halbflottille durch Ab laufen mit hoher Fahrt festgestellt hat kann nicht angegeben werden, da bei der Lauch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9,10 V.	DIII DI	auch in den nächsten Tagen herrschenden unsichtigen Wetter die Bojen nicht wiedergefunden wurden. 8.Halbflottille auf Borkum Reede zu ankern. Nach Beendigung ihrer Reparaturen trafen ein: M.1 aus Emden, M.41 und M.90 aus Cuxhaven, M.64 aus Geestemünde. Kopfrau
30.1.	Westerems.	5.und 6.Halbflottille ausgelaufen, um die gestrige Minenfundstelle weiter abzusuchen. Die gestern geworfenen Bojen wurden nicht wieder gefunden. Die Arbeit musste gegen des unsichtigen Wetters bald abgebrochen werden, ohne einen nennenswerten Fortschritt erzielt zu haben.
7 h Vm.	SW 1-2, stark diesig, später Nebel, Sichtweite bis zu 0,5 sm.	5.und 6.Halbflottille auf Reede zu Anker.
5,30 N.		Die 8.Halbflottille war mit 5, und 6.Halbflottille ausgelaufen. Da sie aber für U-Bootsgeleit bestimmt war und wegen des unsichtigen Wetters ein Zusammentreffen bei Punkt H unsicher war, schickte ich sie zur Westerems Ansteuerungstonne zurück. Die Halbflottille fuhr mit Gerät von Punkt O über H bis zur Ansteuerungstonne und ankerte dort. Der Geleitzug traf kurz vor 3 Uhr Nm. ein mit U B 73. Da mit die Besprechungen bei der Flottenleitung, wonach stets ein U Bootsgeleit noch hinter der M.3.Halbflottille fahren sollte, nicht bekannt waren, entließ ich das aus 9 Fischdampfern bestehende U-Bootsgeleit, weil mir die Leitung des zugedachten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		gedehnten Zuges bei dem nebligen Wetter Nachts kaum durchführbar erschien und U B 73 durch die langsamen Fischdampfer nur aufgehalten wurde. Der Geleitzug wurde um 3 Uhr Nm. in Marsch gesetzt. Es wurden später nach Vereinbarung mit dem Chef der Verpostenflottille Torpedoboote hinterhergeschickt, die aber den Geleitzug nicht mehr antrafen.
11 h Vm.		135° Mitte links wurde U B 73 entlassen. 6.Halbflottille lief ein.
21.8.15	Westerems.	
6 h Vm.	S 2, dichter Nebel, später etwas lichter.	6.Halbflottille wegen des Nebels bei Tonne Westerems 1 geankert. Gegen Mittag Fahrt fortgesetzt nach Borkum Reede und dann zum Kohlen- u. Proviantauffüllen nach Emden entlassen.
11 h Vm.		6.Halbflottille ausgelaufen zum Absuchen des Weges gelb zunächst in 047 epsilon. (Aufgabe für III.M.S.Fl. Absuchen Weg gel in 4 sm Breite zwischen 5°40'O und 5°20' O.) Die Halbflottille sucht ein Stück ab in Länge von 6 sm und Breite von 1,6 sm. Es werden dabei keine Minen gefunden. Die Minenbojen vom 29.d.Mts. wurden nicht gesichtet.
10h15Vm.		Auf Borkum Reede geankert. Die 5.Halbflottille ist für die Sicherung des U Bootsgeleites U 102 und U B 21 bestimmt. Sie meldet über die Geleitfahrt: 2 h Vm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2 h Nm.		Anker gelichtet.
3h05Nm.		Geankert bei Westerems-Ansteuerungston. Dort war bereits U B 21 eingetroffen; ferner lag das Fischdampfergeleit bereit. Zwischen 4 und 5 Uhr passierte die II. Sperrbrechergruppe, die ich darüber unterrichtete, daß sie auf ihrem Wege mit der Begegnung des Geleitzuges, bestehend aus 16 Fahrzeugen, zu rechnen habe. Ferner gab ich ihr noch Mitteilungen über den Weg von O nach P und verwies sie betr. Einzelheiten an die 6.M.S.Halbflottille die ihr entgegen kommen mußte.
5 h		Der Geleitzug setzt sich in Bewegung. Durchschnittsfahrt 7,5 sm. Formation:  = M Boote; = A.35 als Bojenboot; = M.65; = Fischdampfergruppen; = U Boote mit S.19.
7,5o h		Platz O. Feuerschiff 0,7 sm an BB quer ab.
12,30 h		Bei Feuerschiff gelb III, welches nach hiesiger Annahme gut 3 sm zu weit westlich lag.
.11.	Mondschein.	Feuerschiff gelb IV BB querab 2 sm.
,52 Vm.		Hier wurde angenommen, daß das Feuerschiff mindestens 2 sm zu weit südlich läge. Die weitere Navigation berücksichtigte jedoch beide Möglichkeiten. (Skizze) M.53 bekam Havarie an der Ruderanlage setzte aber den Marsch in der Suchformation

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

tion mit Handruddr fort; eine gute Lei-
stung.

Die 2.Sperrbrechergruppe hatte in 167 gamma links Mitte ausgeschlippt. Diese Stelle wollte ich umgehen; ich lies 166 gamma links unten ansteuern und dann ei-nen Punkt auf 135 gamma rechte Kante, 2 sm von Südkante ab. Noch ehe dieser Punkt erreicht war, fasste die Suchgruppe eine Sperre. [2 Minen detonierten, zahlreiche Splitter fielen an Deck, was bisher hier noch nicht beobachtet ~~worden~~ ist. M.60 will Oberflächenstände gesehen haben. M.37 meldet, sein Gerät müsse irgend wie be-sonders gehakt haben; er habe beim Aufho-len ein mehrfaches, auffälliges Einrucken bemerkt (vielleicht Netz?). M.65 das Halbflottillenführerboot, welches 600 m hinter der Suchgruppe fuhr, fasste noch nordöstlich der Sperre eine Mine, als er drehen wollte. Ruder verbogen, Heck hoch geworfen. Nach der Detonation flammten überall Seiten-Ankermanöver, Klapp- und Tepplaternen auf, und dies alles ange-sichts einiger Fischer, deren Lichter in Südwesten zu sehen waren.
(von M65. 1 Mann tot, niemand verletzt.)
Zur Unterstützung M.65 brauchte ich zu-nächst 2 Boote, M.53 fiel zur weiteren Verwendung wegen Ruderhavarie aus, blie-ben also nur noch 2 M Boote und ein A-Boot. Mit diesen die Sperre zweckvoll umgehen zu wollen oder eine Sperrlücke

zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5 h	S W 3	zu schaffen, erschien aussichtslos. Ich schickte daher M.25 zu den U-Booten, um sie nach ihren weiteren Absichten zu fragen; sie erklärten, kehrt machen zu wollen. So gab ich die Führung an die Fischdampfer ab und riet ihnen den Rückmarsch über 166 gamma links unten an.
		Abmarsch der Halbflottille.
		M.65 im Schlepp M.37.
8 h	V.Nebel	
4 h	N.	Geankert bei Osterems. M.65 klar gemacht zur Nachtfahrt."

Die falsche Lage der Feuerschiffe ist auch schon früher bei den Arbeiten beobachtet. Einem Fischdampfer ist es ohne Positionsboje nicht möglich, seine Position auch nur annähernd genau zu bekommen. Ich habe dem Verpostenkommandeur vorgeschlagen, zuerst das innerste Feuerschiff auszulegen; dort Stromstärke und - Richtung zu bestimmen und dann erst zu dem nächsten Platz zu laufen usw. Nach diesem Prinzip wird, so viel ich weiß jetzt auch gearbeitet. Bei der geringen Breite des Weges gelb ist aber eine sehr genaue Lage der Feuerschiffe erforderlich. Es sitt daher m.E. das obige Verfahren noch nicht ausreichend, sondern die Lage muß durch eine Torpedobootsrotte nachgeprüft und berichtigt werden. Die Markierung wenigstens der Punkte P, O und H mit unauffälligen Bojen z.B. verankerte Schleppbojen würde eine wesentliche Verbesserung bedeuten. Ein Auffinden solcher Bojen durch den Feind würde nur der Zufall ermöglichen, und auch dann würde er aus den Bojen wohl keine sicheren Schlüsse ziehen können.

Es hat den Anschein, daß die Engländer nur noch Bleikappenminen untereinander verbunden, verwenden. Hiermit muß man jedenfalls rech-

-DSB-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

nen und damit, daß sie in der kommenden Zeit Minen in bisher noch nicht erreichten Mengen werfen. Die Verluste an Minensuchfahrzeugen namentlich auf Weg Mitte und die neuesten auf Weg blau, zwingen dazu, neue Wege zu finden, die Minensuchboote zu schützen. Ein Weg, der allerdings einigermaßen gutes Wetter zur Voraussetzung hat, ist das Vorherfahrenlassen von Motorbooten. Ich bin noch immer der Ansicht, daß man leichte Motorboote konstruieren kann, die auf den U-Booten eingesetzt werden. Da Diese Motorboote müssen, wo es erforderlich wird, ein Gerät vor den U-BBoten fahren, das nur 4 bis 5 Meter tief steuert. Sie sollen also nur flach stehende Minen feststellen und eventl räumen. Dieses Gerät wird, auch bei bis zu 11 sm Suchfahrt nicht einen so starken Antriebsmotors für das Schleppende Boot verlangen, wie die Motorboote der Räumdivisionen mit den tiefsteuernden Geräten. Sollten solche Boote doch nicht leicht genug gebaut werden können, so wäre zu erwägen, jeder Halbflottille einen kleinen Dampfer zuzuteilen, der 8 bis 10 Motorboote an Bord nehmen kann und die Halbflottillen begleitet.

Der Gedanke ganz leichter, flachsteuernder Geräte oben geforderter Art ist meines Wissens bisher noch nicht in Erwägung gezogen. Es kann nicht schwer sein, einsolches Gerät in wenigen Tagen zu konstruieren und frontbrauchbar zu machen. Schwieriger ist zweifellos die Frage der Beschaffung der Motorboote.

Hopman

Funksprüche.

0131 16.1.18. Wiebe an I.M.S.Flottille.
Sofort Aussicht für Heute melden.
B.d.A.

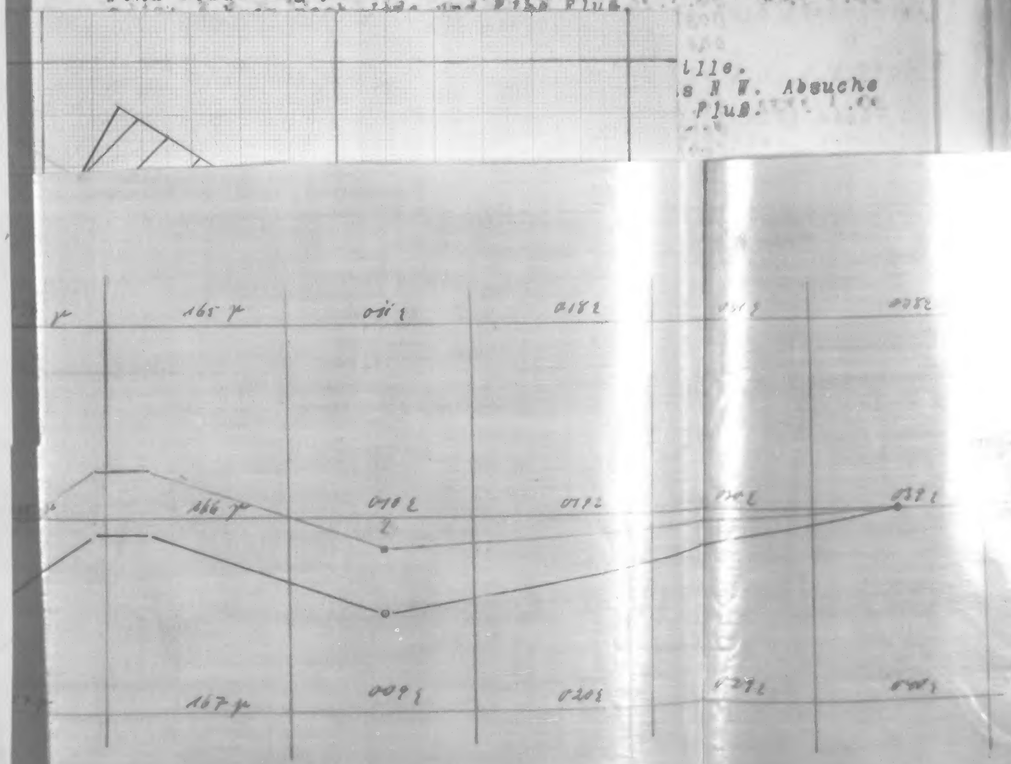
0203 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Auf 0131: Absuchen Weg zwischen Hans Otto Paul genaß Fernschreiben.
III.M.S.Flottille.

0502 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Versuche Arbeiten.
III.M.S.Flottille.

0744 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Wegen starkem Schneetreiben noch nicht ausgelaufen.
IIIMinensuchflottille.

0445 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O. 17.1.18.
Keine Arbeit.
III.M.S.Flottille.

0014 17.1.18. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
Wind etwas abgeflaut. Werde versuchen vor der See mit



Flottille

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

nen und damit, das sie in der kommenden Zeit Minen in bisher nic
nicht erreichten Mengen werfen. Die Verluste an Minensuchfahrzeu
namentlich auf Weg Mitte und die neuesten Auf Weg blau, zwingen d
zu, neue Wege zu finden, die Minensuchboote zu schützen. Ein Weg
der allerdings einigermaßen gutes Wetter zur Voraussetzung hat,
das Vorherfahrenlassen von Motorbooten. Ich bin noch immer der A
sicht, daß man leichte Motorboote konstruieren kann, die auf den
U-Booten eingesetzt werden. Je Diese Motorboote müssen, wo es er
forderlich wird, ein Gerät vor den U-Booten fahren, das nur 4 bis
Meter tief steuert. Sie sollen also nur flach stehende Minen fest
stellen und eventl räumen. Dieses Gerät wird, auch bei bis zu 11
Suchfahrt nicht einen so starken Antriebsmotors für das Schlepp
Boot verlangen, wi
steuernden Geräten
gebaut werden könn
kleinen Dampfer zu
kann und die Halbj

Der Gedanke g
ter Art ist meine
Es kann nicht sch
struieren und fro
die Frage der Bes

-Funkspruche-

.) 0131 16.1.18. Ntobe an III.M.S.Flottille.
Sofort Aussicht für Heute melden.
B.d.A.

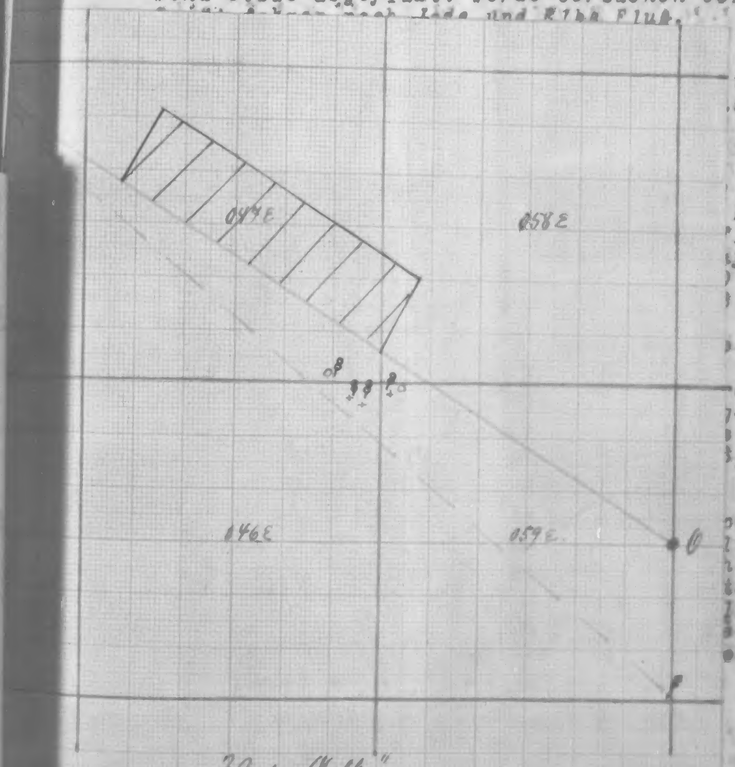
.) 0203 16.1.18. T-149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Auf 0131: Absuchen Weg zwischen Hans Otto Paul gemäß Fernschreiben.
III.MVS.Flottille.

.) 0502 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Versuche Arbeiten.
III.M.S.Flottille.

4.) 0744 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O.
Wegen starkem Schneetreiben noch nicht ausgelaufen.
IIIMinensuchflottille.

5.) 0445 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.O. 17.1.18.
Keine Arbeit.
III.M.S.Flottille.

6.) 1014 17.1.18. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
Wind etwas abgeflaut. Werde versuchen vor der See mit
[illegible] nach Jade und Kiel Fluß.



tille.
s N W. Absuche
Plus.

.d.A., Flotte,
H.-Chef von
lottille.
f mehrere Minen
Mann gerettet.
.Halbflottille

tille.

oschef, Vp.Fl.Eng.
gesunken in 087 A
hat geankert
Sperre unbekannt.

e, Treschef, Vp.-
lottille.
rt von Platz Hans
tsch nach 134 °
tlich 5°20' Ost nur
en, ob und welche
ottille stellt

M.S.Fl.d.M.,

Minensuchboote-ge-
aft zu bergen.

eue Bleikappenmine
en.

14.1.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

nen und damit, das sie in der kommenden Zeit Minen in bisher n
nicht erreichten Mengen werfen. Die Verluste an Minensuchfahrz
namentlich auf Weg Mitte und die neuesten auf Weg blau, zwinge
zu, neue Wege zu finden, die Minensuchboote zu schützen. Ein W
der allerdings einigermaßen gutes Wetter zur Voraussetzung hat,
das Vorherfahrenlassen von Motorbooten. Ich bin noch immer der
sicht, das man leichte Motorboote konstruieren kann, die auf d
U-Booten eingesetzt werden. Je Diese Motorboote müssen, wo es e
forderlich wird ein Gerät vor den M-Booten fahren, das
Meter tief stau
stellen und eve
Suchfahrt nicht
Boot verlangen,
steuernden Gerä
gebaut werden k
kleinen Dampfer
kann und die Ha

Der Gedanke
ter Art ist mei
Es kann nicht s
struieren und f
die Frage der B

Funksprüche.

1.) 0131 16.1.18. Niobe an I.M.S.Flottille.
Sofort Aussicht für Heute melden.
B.d.A.

2.) 0203 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Auf 0131: Absuchen Weg zwischen Hans Otto Paul gemäß Fernschreiben.
III.MVS.Flottille.

3.) 0502 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Versuche Arbeiten.
III.M.S.Flottille.

4.) 0744 16.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Wegen starkem Schneetreiben noch nicht ausgelaufen.
IIIMinensuchflottille.

5.) 0445 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G. 17.1.18.
Keine Arbeit.
III.M.S.Flottille.

6.) 1014 17.1.18. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
Wind etwas abgeflaut. Werde versuchen vor der See mit Gerät fahren nach Jade und Elbe Plus.
III.M.S.Flottille.

7.) 1127 17.1.18. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
S W 2 bis 4 stark diesig, hohe Dünung aus N W. Absuche ohne Gerät auf treibende Minen nach Elbe Plus.
III.M.S.Flottille.

8.) 1350 19.1.18. Helgoland an B.d.A.,H.M.S.Fl.d.N., Flotte, 3.H.M.S.Halbflottille d.N., H.-Chef vom Verp.Dienst der Nordsee Vp.Flottille.
Suchboot Doggerbank in 087 links oben auf mehrere Minen gelaufen und gesunken. Kommandant und 10 Mann gerettet. Oberleutnant z.S.v.Glümer Führer I.H.M.S.Halbflottille mit Suchboot Emden.
Chef der 1.M.S.Halbflottille.

9.) 1732 19.1.18. Borkum an B.d.A., B.d.U., Troschef, Vp.Fl.Ems. U B 22 und S 16 auf Minen gelaufen und gesunken in 087 S Mitte obere Hälfte. 9.Sperrbrechergruppe hat geankert in 087-S links oben, da Ausdehnung der Sperre unbekannt.
Steigerwald.

10.) 2216½ 19.1.18. Niobe an 4.Sperrbrechergruppe, Troschef, Vp.-flottille d.Ems, 9.T.-Halbflottille.
4.Sperrbrechergruppe Sonntag Kontrollfahrt von Platz Hans über 089 spatelförmige Mitte, Platz Quatsch nach 134 Mitte und den gleichen Weg zurück. Westlich 5°20'Ost nur bei Dunkelheit. Vp.Flottille d.Ems melden, ob und welche Maßnahmen ausgelegt werden. 9.T.-Halbflottille stellt 2 Begleitboote.
B.d.A.

11.) 0740 20.1.18. Helgoland an B.d.A., Alle.
A.73, A.27 auf Mine getroffen, gesunken.
A.70.

12.) 0937 20.1.18. Borkum an B.d.A., Troschef, H.M.S.Fl.d.N., Flotte.
Auf Abmarsch in Sperre gelaufen. Zwei Minensuchboote gesunken. Habe geankert, versuche Mannschaft zu bergen.
Steigerwald.

13.) 1020 20.1.18. Regensburg an Alle.
Nach Meldung S.60 in 101 S links oben neue Bleikappenmine anscheinend verankert, nicht abgeschossen.
Führer der IV.A.G.

-11.1

14.) 20.1.16. Helgoland an B.d.A.
Halte Ausführung bei diesem Wetter nicht für durchführbar. 087 ß 078 ß viele Oberflächenstände durchführbar. Ost Süd Ausdehnung konnte nicht bestimmt werden.
3.H.M.S.Halbflottille.

15.) 1246 22.1.16. T.104 an Alle, B.d.A., II.M.S.Flottille.
Achtung feindliche Minen in 102 ß (7) rechts unten.
4.M.S.Halbflottille.

16.) 1718 23.1.16. T.103 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Habe geankert. Morgen beabsichtigt Weg gelb östlich ohne Sicherungsstreitkräfte gemäß B.d.A.565 f., auslaufen 6,30 Vm.
I.M.S.Flottille.

17.) 1329 24.1.16. T.149 an B.d.A.,
ausgelaufen zur Ablösung.
III.M.S.Flottille.

18.) 1493 24.1.16. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille, Festungskommandant Cuxhaven, Vp.Flottille der Elbe
Wegen dichten Nebels habe geankert zwischen Kriegsfeuerschiffe B und C der Elbe. Flottillenboot liegt nördlich Kriegsfeuerschiff C der Elbe.
III.M.S.Flottille.

19.) 1500 24.1.16. T.104 an B.d.A., II.M.S.Flottille, Flottille
073 ß rechts oben feindliche Minen festgestellt. Abbruche wegen dichten Nebels, gehe Helgoland.
4.M.S.Halbflottille.

20.) 1751 24.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.und II.A.
Morgen keine Sicherungsstreitkräfte nötig. Wende weiterfahren 2 Uhr morgens falls aufgeklart. Werde arbeiten wie I.M.S.Flottille mit gestrigem F.T.1718 gemeldet.
III.M.S-Flottille.

21.) 0615 25.1.16. T.149 an B.d.A.
Auf dem Marsche nach Westen.
III.M.S.Flottille.

22.) 0919 25.1.16. Niobe an III.M.S.Flottille.
Bei heutiger Arbeit Ausschlippstelle 2 sm mißweisend NNO lich von Platz Otto genau absuchen.
B.d.A.

23.) 1019. 25.1.16. T.149 an B.d.A., S.P.Norderney.
Bei Punkt Hans Arbeiten aufgegeben wegen zunehmender S
Halbflottillen einlaufen Ems Fluß, T.149 geht Wilhelmshaven.
III.M.S.Flottille.

24.) 1705 25.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef.
Morgen fortsetzen der Arbeiten der I.M.S.Flottille vom 22.Januar beabsichtigt, Auslaufen 6,30 h Vm . Wenn keine Flugzeugaufklärung arbeiten ohne Sicherungsstreitkräfte wie für heute geplant.
III.M.S.Flottille.

25.) 0441 26.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, 8.M.S.Halbflottille
Da wegen unsichtigem Wetter mit Flugzeugaufklärung nicht zu rechnen,wird gearbeitet gelb ohne Sicherungsstreitkräfte.
III.M.S.Flottille.

26.) 0523 26.1.16. König an Vp.Streitkräfte, B.d.A., Hochseechef, F.d.IV.A.G., III.M.S.Flottille.
Auf 0444: Verpostenkreuzer und Torpedoboote einlaufen.
Chef des III.Geschwaders.

27.) 0741 26.1.16. Norderney-Fluote T.149 an B.d.A.
Vorläufig nicht auslaufen wegen Nebels.
III.M.S.Flottille.

28.) 0721. 26.1.16. Borkum an Flotte, III.M.S.Flottille.
Wegen Nebels findet Flugzeugaufklärung nicht statt,
S.P.Borkum.

29.) 1247 26.1.16. Niobe an III.M.S.Flottille, Vp.Chef.
Sonntag kein Minensuchen in 004 epsilon.
B.d.A.

30.) 1347 26.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef.
Morgen arbeiten gelb ohne Sicherungsstreitkräfte.
III.M.S.Flottille.

31.) 0803 27.1.16. T.149 an B.d.A.,
Vorläufig wegen Nebels nicht auslaufen.
III.M.S.Flottille.

32.) 1231. 27.1.16. T.149 an B.d.A., Kommandantur Helgoland.
T.149, A.36 ausgelaufen. Da wieder dichter Nebel gehe Helgoland Kohlen und Wasser ergänzen. Bitte Platz klar halten.
III.M.S.Flottille.

33.) 1333 27.1.16. Borkum an B,d.A., Chef der Vp.Fl.d.Ems, B.d.U. Troschef, Flotte.
Giffhorn meldet: Jn 064 epsilon links Mitte Nähe Punkt Otto zwei zylindrische Minen gelbgestrichen mit je 5 Blattköppen in Gerät. Suchleine gebrochen. Habe Boje geworfen.
Steinerwalde.

34.) 1624 27.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.,F.d.II.A.G., 8.M.S.Halbflottille.
Morgen wenn Wetter sichtig und Flugzeugaufklärung beabsichtigt Weg schwarz mit Sicherungsstreitkräften, sonst gelb ohne Sicherungsstreitkräfte. Auslaufen 6,30 h Vm.
III.M.S.Flottille.

35.) 1631. 27.1.16. Niobe an Vp.Flottl.d.Ems,III.M.S.Flottille.
Nächste U-Bootsgeleit auf Weg gelb bis Platz Paul hinter III.M.S.Flottille ausführen.
B.d.A.

36.) 1753 27.1.16. Borkum an Vp.Kdeur d.Ems, III.M.S.Flottille, I.T.-Halbflottille, B.d.A., B.d.U. zu 1631.
Neuer Punkt Otto in 064 epsilon links unten.
Chef d.Vp.Flottille d.Ems.

37.) 1849 27.1.16. König an III.M.S.Flottille, B.d.A.,Hochseechef.
Annahme Absicht Weg schwarz gemäß F.T.1627 aufgehoben durch F.T.1631
Chef des III.Geschwaders.

38.) 2018 27.1.16. Niobe an III.M.S.FlottillenChef d.Vp,Fl.d.Ems.
Vp.Chef zu 1619, 1624, 1333.
Wichtigste Aufgabe ist: Abfahren Weg gelb bis Platz Paul in breiter Formation. Ausführung sobald Wetterlage erlaubt, gegebenenfalls auch Nachts.
B.d.A.

39.) 2105 27.1.16. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Auf 2018: Zunächst nur beabsichtigt Arbeiten gelb ohne Sicherungsstreitkräfte.
III.M.S.Flottille.

40.) 2035 27.1.16. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems, I.T.-Flottille, III.M.-S.Flottille.
Mit Bezug auf 1631: 7 Uhr Vm. U.92 in 010 epsilon warnehmen durch 5 Torpedoboote der Vp.Flottille. 9,30 Uhr Vm. U B 73, U B 77 von Norderney Riffgat geleiten. Dort Übernehmen bitte eine T-Halbflottille Geleit U 97 und U B 73. Verpostenboote U B 77.
Chef d.Vp.Flottille d.Ems.

41.) 2300 27.1.16. Borkum an Vp.Kdeur d.Ems.
Änderung zu 2035: Torpedoboote für Geleit U 92 auslaufen auch

auch wenn Absuchen durch M.S.Flottille nicht hat stattgefunden. Desgleichen U C 49 7 Uhr Vm. in 010 epsilon durch 5 Boote hereinholen.
Chef d.Vp.Flottl.d.Ems.

42.) 0201 28.1.18. Rugia an B.d.U., I.U-Flottille, III.U-Flottille, Vp.Kdr.d.Ems, III.M.S.Flottille, I.T-Flottille.
Geleit stattfindet heute nicht. Aufnahme 29.Januar 7 U Vm.,gemäß Minensignal.
IV.U-Flottille.

43.) 0221 28.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems, I.T-Flottille, III.M.S.Flottille.
Zu FT 2035 und 2300: Änderung: I.T-Flottille bitte U B 77 12 Uhr Mittags von NordorneY Riffgat geleiten. Dort mit Geleit U 97 verbinden. U B 73 nicht auslaufen. Vp.Kdr.d.Ems U B 67 12 Uhr Mittags Borkum Reede Weg gelb geleiten.
Chef d.Vp.Flottl.d.Ems.

44.) 0513 28.1.18. Borkum an IV.U-Flottille, I.T-Flottille, Vp.Flottille d.Ems, III.M.S.Flottille,
Wegen dichten Nebels vorläufig keine Geleite möglich.
Vp.Kdr.d.Ems.

45.) 0927 28.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems, I.T'Flottl.,III.M.S. Flottille.
I.T-Flottille bitte U B 77 2,30 Uhr Nm. Norderney Insel Weg geleiten. Vp.Kdr.d.Ems U 97 mit Geleit U B 67 verbinden.
Chef d.Küstensch.Fl.d.Ems.

46.) 1230 28.1.18. Borkum an U 97, U B 67, III.M.S.Flottille.
Geleit U 97 , U B 67 auslaufen mit 1,30 Uhr Nm.
Vp.Kdr.d.Ems.

47.) 1325 28.1.18. M.66 an T.149, M.32, Vp.Kdr.d.Ems.
Habe geankert in dichtem Nebel bei Tonne W D.
6.M.S.Halbflottille.

48.) 1326 28.1.18. M.66 an T.149, 6.M.S.Halbflottille.
Zeitweise aufklaren. Versuche Geleit fortsetzen.
6.M.S.Halbflottille.

49.) 1557 28.1.18. Niobe an III.M.S.Flottille.
Standort melden.
B.d.A.

50.) 1611 28.1.18. T.149 an B.d.A.
T.149 Standort vor Ems. 6.M.S.Halbflottille ausgelaufen U Bootsgeleit Weg gelb. 5., 6.M.S.Halbflottille Standort Wester Ems da andauernsd Nebel.
III.M.S.Flottille.

51.) 1607 28.1.18. M.66 an T.149.
Habe in dichtem Nebel vor der Ems geankert.
6.M.S.Halbflottille.

52.) 1649 28.1.18. T.149 an 6.M.S.Halbflottille.
Stehen U Boote bei Jhnen? Wie ist Sichtweite?
III.M.S.Flottille.

53.) 1720 28.1.18. M.66 an T.149
Sichtweite wechselnd, zeitweise dichter Nebel, habe geankert mit U Bootsgeleit vor Ems Fluß.
6.M.S.Halbflottille.

54.) 1747 28.1.18. T.149 an 6.M.S.Halbflottille.
Welches U Boot ist bei Jhnen?
III.M.S.Flottille.

55.) 1822 28.1.18. M.66 an T.149.
U B 67 U 97 mit 9 Fischdampfern.
6.M.S.Halbflottille.

56.) 1847 28.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Kdr.d.Ems,6.M.S.Halbflt1. 6.M.S.Halbflottille mit Vorpostendampfern und U B 67 U 97 haben im Nebel vor Ems geakert. Sichtigkeit hinreichend.
III.M.S.Flottille.

57.) 2049 28.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems, I.T-Flottille, III.M.S.Flottille.
Vp.Kdr.d.Ems U 92 U B 94 und U C 49 7 Uhr Vm.in 010 epsilon wahrnehmen. I.T-Flottille bitte U 63 12 Uhr Mittags Norderney Insel nach Hans geleiten dort sich verbinden mit U 86 von Borkum Reede Weg gelb. Vp.Kdeur. d. Ems Wettermeldung 1 Uhr Vm.
Chef der Vorp.Flottl.d.Ems.

58.) 2151 28.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems, III.M.S.Flottille zu 2049.
Vp.Kdeur d.Ems 5 Torpedoboote und 5 Vp.Boote 010 epsilon entsenden und U 97 und U B 67 11 Uhr Vm. Weg gelb geleiten.
Chef d.Vp.Flottl.d.Ems.

59.) 2303 28.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Flottl.d.Ems,I.T-Flottille 5.M.S.Halbflottille wahrnimmt U Bootsgeleit 8 Uhr Vm. Punkt Paul bis Hans. Außerdem wird Morgen abgesucht Weg gelb von Hans bis Paul durch 6.und 8.M.S.Halbflottillen.
III.M.S.Flottille.

60.) 2301 ssd 28.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d.Ems,I.T-Flottl.,III.M.S.Flot. Zu F T 2042 2151 ungültig. I. T-Flottille bitte U 97 hinausgeleiten U 92 morgen früh 010 epsilon wahrnehmen. Vp.-Kdr.d.Ems U B 67 hinausbringen, U C 49 , U B 34 hereinbringen. Sobald irgend Wetterlage es erlaubt, sind Geleite durchzuführen. Nur bis Quat ch geleiten ohne Rücksichtnahme auf Zeit dortigen Eintreffen.
Chef der Vp.Flottl. d.Ems.

60a.) 0103 29.1.18. Borkum an Chef d.Vp.Flottille d.Ems, I.T-Flottille, U 97, U B 67 zu ssd 2301.
9 Geleitboote zum Wahrnehmen U B 34 , U C 49 bereits 10,30 Uhr Nm.ausgelaufen. Bitte U B 67 an U 97 anschließen lassen.
Vp.Kdr.d.Ems.

61.) 0331 29.1.18. G 38 an IV.U-Flottille auf 0103.
Es ist beabsichtigt auslaufen 4,30 Uhr Vm. mit U 97, U 47 U B 77. Bitte Boote benachrichtigen.
I.T-Halbflottille.

62.) 0610 29.1.18. G.38 an B.d.A., I.T-Flottille, V.U-Flottille, Vp.Kdr.d Ems, Chef der Vp.Flottille d.Ems.
Ausgelaufen mit U 97, U B 67, U B 77hinter 6.M.S.Halbflottille. Bitte Vp.Kdr.d.Ems U 92 zusammen mit Geleit U B 34 U C 49 einbringen lassen.
I.T-Halbflottille.

63.) 0734 29.1.18. T.149 an B.d.A.
Heute wird gearbeitet gelb.
III.M.S.Flottille.

64.) 1333 29.1.18. Borkum an U 53, IV.U-Flottille,III.M.S.Flottille 9 Vp.Boote mit U 86 erwarten sie mit 2,15 Uhr Nm.Wester Ems Tonne W 1 zum Geleit Weg gelb.
Vp.Kdr.d Ems.

65.) 1346 29.1.18. M.65 an T.149, Vp.Kmdr.d.Ems.
Geleit U 92, U C 49 aufgenommen. U Bootsgeleit warten auf U B 34.
5.M.S.Halbflottille.

66.) 1539 29.1.18. M.66 an T.149, M.65.
046 epsilon rechts eben englische U Bootsmine gefunden.
6.M.S.Halbflottille.

67.

67.) 29.1.18. 1605. T.149 an B.d.A., B.d.U., Vp.Flottille d.Ems, 6.M.S.Halbflottille.
Auf 1333: 6.M.S.Halbflottille geleiten. 6.M.S.Halbflottille hat 046 epsilon rechts oben englische englische U Bootsmine gefunden.
III.M.S.Flottille.

68.) 1609 29.1.18. T.149 an 6.M.S.Halbflottille,
Fundstelle und Umgebung absuchen,
III.M.S.Flottille.

69.) 1621. 29.1.18. M.32 an T.149.
Auf Rückmarsch 059 epsilon Mitte ausgeschlippt, eine Bleikappenmine.
6.M.S.Halbflottille.

70.) 1701 29.1.18. M.65 an 6.M.S.Halbflottille.
Bei Minenboje noch 1 verankerte Mine unter Wasser gesehen.
5.M.S.Halbflottille.

71.) 1730 29.1.18. Niobe an III.M.S.Flottille.
zzd. zu 1605: Jst Mine geräumt?
B.d.A.

72.) 1715. G.38 an B.d.A.,Vp.Flottl. d.Ems, III.M.S.Flottille, I. T-Flottille zu 1605.
Nach gutem Besteck nicht 046 epsilon rechts oben, sondern 058 epsilon unten Mitte in Frage kommt. Außerdem liegen Pontionen Quatsch und Paul ungenau.
1.T-Halbflottille.

73.) 1605 29.1.18. T.149 an 6.M.S.Halbflottille.
Sofort Meldung zu 1605 auf Wechselwelle.
III.M.S.Flottille.

74.) 1820 29.1.18. M.66 an B.d.A., T.149.
2 U Bootsminen geräumt. Gebiet anscheinend nördlich von Weggelb verseuchte Minen lagen NO z O bis SW z W
6.M.S.Halbflottille.

75.) 1901 29.1.18. Niobe an Küstensch.Flottl. d Ems, III.M.S. Flottille,
Den Geleitzügen soll bis auf weiteres zwischen Platz Hans und Paul eine M.S.Halbflottille vorausfahren.
B,d.A.

76.) 1931. 29.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Flottl. d.Ems.
6.M.S.Halbflottille hat 059 epsilon Mitte eine Bleikappenmine geräumt.
III.M.S.Flottille.

77.) 2004 29.1.18. Borkum an Küstenschutzflottl.d.Ems, Vp.-Kmdr. d.Ems, III.M.S.Flottille,B.d.M.,B.d.U.
1,5 sm S z O Punkt Otto geräumt ausgeschlippt. Habe Leuchtboje geborgen. Habe Geleit fortgesetzt.
Vp.Boot Lachs.

78.) 2110 29.1.18. Borkum an Vp.Kdr.d,Ems, III.M.S.Flottille.
Morgen 9,30 Uhr Vm. U B 73 Norderney Jnsel Weg gelb geleiten.
Chef d.Küstenschutzfl. d.Ems.

79.) 2153 29.1.18. T.149 an B,d.A., Vp.Flottille d.Ems.
Zu F.T.1931 setze statt 059 epsilon Mitte 059 epsilon links oben.
III.M.S.Flottille.

80.) 2219 29.1.18. M.65 an T.149, III.U-Flottille, Küstensch. Flottl. d.Ems, IV.U-Flottille.
Geleit U 92, U C 49 bis Hubert Gat beendigt.
5.M.S.Halbflottille.

81.) 2229. 29.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Fl.d.Ems,Vp.Kdr.d.Ems.
Jn 046 epsilon rechts oben 059 epsilon links oben liegen noch Minen dicht nördlich Weg gelb. Dort zunächst weiter südlich halten. Räumen morgen beabsichtigt.
III.M.S.Flottille.

82.) 0129 30.1.18. Borkum an B.d.M., III.M.S.Flottille, Küstenschutzfl.d.Ems.
Senator Westphal 134 y rechts Mitte auf Mine gestoßen und gesunken. 17 Mann gerettet. Setze Geleit fort.
Vp.Boot Lachs.

83.) 0729 30.1.18. T.149 an B.d.A.
Es wird gearbeitet.
III.M.S.Flottille.

84.) 0938 30.1.18. Niobe an Küstenschutzfl.d.Ems,III.M.S.Flottl.
Ergänzung zu 1901 vom 29.1.18.: Die M.S.Halbflottille soll bis 134y Mitte begleiten.
B.d.A.

85.) 1059 30. 1.18. T.149 an B.d.A.,6.M.S.Halbflottille, Vp.-Kmdr.d.Ems.
6.M.S.Halbflottille einlaufen ankern Wester Ems Tonne W 1. Vp.Kmdr.d.Ems Geleit U B 73 anweisen derthin kommen weil Zusammentreffen bei Punkt Hans unsicher wegen des Nebels.
III.M.S.Flottille.

86.) 1020 30.1.18. Borkum an B.d.A,,B.d.U.,III.M.S.Flottille, Vp.Kmdr.d.Ems, Küstenschutzfl.d.Ems.
Vp.Boote Goldbutt, Franz, Martha, Niagisch, Geheimrat Schütt, Oberbürgermstr.Adikes, Georg, Senator Lattmann, Triton haben 10 Uhr Vm. Geleit U B 73 bei Norderney aufgenommen.
Goldbutt.

87.) 1255 30.1.18., Borkum an Küstensch.Fl.d.Ems,Flotte,B.d.A.
Zu F.T.2004 von gestern muß es heißen: 1,5 sm S z O Punkt Paul.
Vp.Kmdr.d.Ems.

88.) 1503 30.1.18. T.149 an B.d.A., B.d.U.
Arbeiten abgebrochen wegen andauernden Nebel. 6.M.S.-Halbflottille hat 3 h Nm Geleit U B 73 übernommen.
III.M.S.Flottille.

89.) 1538 30.1.18. Niobe an Küstensch.Fl.d.Ems, 6.M.S.Halbflottl.
Maßnahme gelb IV Mitte auslegen. U B 73 von Platz Paul nach 009 epsilon Mitte dann Westen geleiten. 6.M.S.Halbflottille bis 135y Mitte mitgehen.
B.d.A.

90.) 2021 30.1.18. T.149 an B.d.A.
Heute wegen Nebel nichts erreicht. Gestrige Bojen nicht zu finden. Eine Fischerboje liegen geblieben bei Punkt Otto weil beim Abbrechen im Nebel nicht wieder gefunden. Morgen zwei Halbflottillen für Arbeiten und Geleit. 6.M.S.Halbflottille Kohlen und Proviant ergänzen in Emden.
III.M.S.Flottille.

91.) 0128 31118. Niobe an Vp.Kmdr,d.Ems, 6.M.S.Halbflottille, III.M.S.Flottille.
Geleit U B 73 aufgehoben wegen Nebels. Es wird anheimgestellt zu ankern oder zurückkehren nach Ems Fluß. Geleit morgen durchführen.
B.d.A.

92.) 0344 31.1.18. M.32 an B.d.A.,III.M.S.Flottille,B.d.U., V.U-Flottille, Vp.Kmdr.d.Ems.
U B 73 11 Uhr abends planmäßig 135y Mitte entlassen.
Keine Vorkommnisse. Stehe östlich Otte.
6.M.S.Halbflottille.

93.) 0757 31.1.18. T.149 an B.d.A.,Vp.Kmdr,d.Ems.
Für heute vorgesehen getrenntes Geleit U B 21 und U 102 Bitte Zustimmung, daß Geleit vereinigt wird, da zu viel Fahrzeuge in Anspruch genommen werden und Zusammentreffen

fen in Nacht und Nebel vermieden werden muß.
III.M.S.Flottille.

94.) 0951 31.1.18. Niobe an B.d.U.,Vp.Fl.d.Ems, Vp.Kmdr.d. Ems, III.M.S.Flottille,
Zu 0757: Geleit U B 21, U 102 zusammenfallen.
B.d.A.

95.) 1035 31.1.18. T.149 an B.d.A., Vp.Fl-d.Ems.
5.M.S.Halbflottille übernimmt Geleit. 6.M.S.Halbflottille versucht zu ar beiten.
III.M.S.Flottille.

96.) 1159 T.149 an Vp.Kmdr.d.Ems. 31.1.18.
Auf gestriges F.T.1255. Feuerschiff Punkt Paul liegt soweit südlich, daß alte Sperre 040 epsilon untere Hälfte wahrscheinlich in Frage kommt.
III.M.S.Flottille.

97.) 1355 31.1.18. Borkum an B.d.A.,III.M.S.Fl.,Vp.Fl.d.Ems.
Lage der Feuerschiffe ist nach Angaben der III.M.S. Flottille berichtigt.
Vp-Kmdr.d.Ems.

98.) 1900 31.1.18. Borkum an Vp.Kmdr.d.Ems, B.d.A., 2.Sperrbrechergruppe, B.d.U., Hochseekommando, IV.U-Flottille, III.M.S.Flottille.
Heute abend oder sobald das Wetter erlaubt Kontrollfahrt 2.Sperrbrechergruppe von Hans über Otto in 06 epsilon links unten Paul in 039 epsilon unten Mitte Quatsch in 009 epsilon Mitte. Weiter rechtweisend West bis 135 links Mitte und denselben Weg zurück. Paul auslaufend nicht vor 7 Uhr Abends passieren. Bergungsdampfer bei Hans. Vp.Kdr.d.Ems zwei Torpedoboote als U Bootssicherung.
Chef der Vp.Fl.d.Ems.

99.) 1405 sad 31.1.18. Borkum an Küstensch.Fl.d.Ems,III.M.S.Flot Treßchef, B.d.A.,B.d.U.
In 096 epsilon rechts unten Gerät einwandfrei geschlippt. Habe Boje geworfen.
Takt.Nr.13 d.1.Vp.Halbfl.d.Ems.

100.) 1640 Borkum an B.d.A.,Küstensch.Fl.d.Ems, Treßchef, III. M.S.Flottille, B.d.U.,Vp.Flottl.d.Ems. zu 1405.
Standort 4,40 h Nm.Wester Ems Anst.Tonne 096 epsilon unten mit Gerät durchfahren nichts zu melden.
2.Sperrbrechergruppe.

101.) 1743. 31.1.18. T.149 an B.d.d.,B.d.U.,Vp.Flottl.d.Ems.
Geleitzug mit beiden U Booten abgefahren.
III.M.S.Flottille.

102.) 2213 31.1.18. Borkum an Vp.Fl.d.Ems,III., I.M.S.Flottil
U Bootsgeleit für morgen: U B 65 und L04 11 Uhr V von Norderney Weg gelb durch Vp.Boote.
Chef d.Vp.Flottl.d.Ems.

103.) 2325 31.1.18. T.149 an B.d.A.,Vp.Fl.d.Ems.
Auf 2213: 6.M.S.Halbflottille geleitet.
III.M.S.Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kommando der III. Minensuchflottille.
		Gg.B.Nr. 125.
		Ganz Geheim
		Kriegstagebuch
		des Kommandos der III. Minensuchflottille.
		Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
		Anfang: 1. Februar 1918.
		Ende : 15.Februar 1918.

Anlagen: Funksprüche. (1 Heft Anlage)
4 Skizzen. (Umschlag)
Gefechtsaufstellung der beteiligten Boote. (1 Heft Anlage)

S & F 1 38 AW 4773

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.2.	Borkum Reede.	Die Flottille erhielt nachmittags Befehl,
	Dichter Nebel,	nach Cuxhaven zu gehen.
3 h N.	Etwas aufklarend.	
	Sichtw. bis zu 1 sm.	
4 h30N.	Später in der inneren Bucht aufklarend.	Mit 6.u.8.Hfl. nach Cuxhaven ausgelaufen. Bei der Osterems mit der 5.Hfl.zusammengetroffen und die Beschädigungen von M.65 besichtigt. Über die Fahrt der 5.Hfl. bis zum 1.Februar abends ist bereits unter dem 31.Januar berichtet.
12 h N.		6.u.8.Hfl.in Cuxhaven festgemacht. Mörmann
2.2.	Cuxhaven.	
2 h35V.		5.Hfl. in Cuxhaven festgemacht.
3.– 7. 2.	Cuxhaven.	Ruhe. Mörmann
		„M.65" am 3.Februar durch Schlepper zur Tecklenborg Werft Geestemünde geschleppt.
8.2.	Cuxhaven.	Mörmann
11 h V.	Nebelig.	8.Hfl.ausgelaufen zur Ablösung nach der Ems. Über Mittag 3 Stunden wegen dichten Nebels auf der Elbe geankert.Wegen des unsichtigen Wetters gab die 8.Hfl.die Nachtkontrollfahrt auf.
11 h N.		Auf Borkum Reede geankert.
2 h45N.	N.4–7,unruhige See, stark diesig,zeitweise dichter Nebel.	T.149 mit 5.u.6.Hfl.nach Helgoland ausgelaufen.
7 h N.		In Helgoland fest.
9.2.	Helgoland= Borkum Reede. SW. 6–8, diesig.	Kein Minensuchen. Mörmann

10.2.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10.2.	Helgoland = Borkum Reede. SW. 7–9.	Kein Minensuchen. Mörmann
11.2.	Helgoland = Borkum Reede. SW. 8–10, Regen.	Kein Minensuchen. Mörmann
12.2.	Helgoland.	T.149 mit 5.u.6.Hfl.ausgelaufen zum Arbeiten an Weg Mitte.Von dem befohlenen Weg in
6 h40V.	WSW. 3–5,später SW. 1,leicht diesig.	4 sm Breite wird ein 5 sm langes Stück abgesucht von der Leuchttonne in 103 ß links Mitte nach Osten.In 114 ß links schlippt das Gerät der 5.Hfl. beim Anlaufen einmal aus,2 Suchleinen brechen.Die Stelle wurde noch einmal überlaufen ohne Ergebnis,anscheinend war die Stelle nicht genau wiedergefaßt.Das weitere Nachsuchen dieser Stelle wurde der II.Flottille überlassen, da die Stelle in den Gebiet der II.Fl.lag. Da die II.Fl.später auch nichts fand,so muß angenommen werden,daß die Leinen der 5.Hfl.,die nach der Kehrtwendung noch nicht wieder auf richtigen Abstand fuhr,sehr tief heruntergehangen haben und dabei vielleicht ein tiefliegendes Wrack oder auch nur den Grund berührt haben.Es wurden keine Minen gefunden.
		In Helgoland fest.
10 h45N. 11. V.	Borkum Reede. WSW. 2–3, diesig.	8.Hfl.ausgelaufen zum Arbeiten am Weg gelb. In 064 epsilon das Absuchen in Angriff genommen.Es wurde von 064 epsilon Mitte bis 058 epsilon.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		epsilon linke Kante ein 0,5 sm breiter Streifen abgesucht.In 53°49',1 N 5°23',5 wurden 2 engl. U-Bleikappenminen,alter Art nicht bewachsen,noch gut in Farbe,geräumt.
3 h N.		Arbeiten abgebrochen wegen der beabsichtigten Nachtkontrollfahrt auf Weg grün.
4 h46 bis 6hN.		Bei Platz H geankert.
6 h N.	Zeitweise dichter Nebel. F mit Vorpostenboot	Anker auf. Mit Gerät gefahren bis Punkt D. M.39 in dichten Nebel F aus Sicht gekommen,findet den Verband nicht wieder,geht nach H zurück.
8 h53N.		Wegen des Nebels abgebrochen.
11 h22N.		In dichten Nebel zwischen H und Ems geankert.
13.2.	Helgoland. Dichter Nebel während des ganzen Tages.	5.Hfl.ist klar zur Nachtkontrollfahrt auf Weg Mitte,6.Hfl. für U-Bootsgeleit.Wegen des Nebels wird das U-Bootsgeleit am Vormittag aufgegeben.Da es nicht aufklart, wird auch die Nachtkontrollfahrt am Nachmittag aufgegeben.
8 h30V.	Vor der Ems. Stark diesig.	8.Hfl.Anker gelichtet u.eingelaufen nach Borkum Reede.Für den Abend Nachtfahrt beabsichtigt.
2 h45N.		8.Hfl.ausgelaufen gemäß F.T.-Befehl des B.d.A.,um den Fischdampfern zu helfen,die im 029 epsilon zu Anker lagen,angeblich zwischen flachstehenden Minen.
3 h30 5 hN.		Wegen dichten Nebels auf der Nester ems geankert.
		Für 2.A.G.abgesucht von 064 epsilon link

anlei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
h40N		unten bis P.
14.2.	In See.	Bei der 1.T.Hfl.geankert.
8 h V.		8.Hfl.Anker gelichtet.Da an beiden Vorpostenbooten Nebel und die bisher erhaltenen Angaben der beiden Vorpostenboote ungenügend,wurde versucht,auf 1,5 sm Entfernung optisch nähere Angaben zu erreichen.Doch antworteten die Boote nicht.Die um 4 h 30 V.eingetroffene Räumdivision setzte Motorboote aus und suchte einen Weg für die Fischdampfer ab.Hierzu ist zu bemerken,daß wenn tatsächlich flachstehende Minen beobachtet sind,das Einsetzen von M-Booten für Fischdampfer von fraglichem Wert ist.Vielmehr müssen die Fischdampfer sich selbst helfen durch Beiboote mit beschwerten Suchleinen.
		Auf Antrag der 1.T.Hfl.wird deren Aufgabe, die Sperre nach Süden zu umgehen versuchen (P nach 029 epsilon links unten nach 009 epsilon Mitte),von der 8.Hfl.übernommen.
		In 53°48',5N 5°8',2 O schlippen alle Geräte aus.In Einvernehmen mit der 1.T.Hfl.werden weitere Versuche aufgegeben,da die Sperre zu weit nach Süden reicht.
		Auf den Rückmarsch wurde das Arbeitsgebiet vom 12.Februar um einen Streifen verbreitert. In 074 epsilon wurde eine treibende Mine, Hebel unten,stark verrostet,abgeschossen.
		7 h Vm.

Buch- formular-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Sch. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
.7 h V.		Borkum Reede zu Anker.
11 h V.	Helgoland. O 2, sichtig.	6.Hfl.auslaufen mit 18.T.Hfl.und U.96, U.100 und U.105 auf Weg blau.Von Punkt P bis 026 vor den Geleitzug mit Gerät gefahren.Von 043 – 026 mehrere Fischer zu beiden Seiten des Weges.
12 h40N.		5.Hfl.ausgelaufen zur Nachtkontrollfahrt auf Weg Mitte.Auf dem Führerboot wurde eine Brieftaube gefangen,gezeichnet Ma Hg 17.Sie wurde später an die Kommandantur Cuxhaven abgegeben.
		Bei Punkt S wurde das Gerät ausgebracht mit Kurs auf 169 Mitte,Suchbreite ca.0,5 sm. Nach 3 sm Fahrt brach eine Suchleine von M.30,Grund wahrscheinlich Bedienungsfehler,M.30 hängt sich wieder mit Gerät a Auf dem Rückweg wurde die Stelle noch einmal überfahren,ohne daß es ausschlippt.Ungefähr in 059 wurden ab und zu aufblitzende Lichter beobachtet.Es wurde sehr deutlicher englischer F.T.=Verkehr gehört.
		In 011 wurden an Steuerbord und voraus mehrere Lichter gesichtet.Der Halbflottillenchef brach daher 6 sm vor dem befohlenen Endpunkt ab und ließ nebeln,um den Weg den Fischerfahrzeugen nicht zu verraten.Die Anwesenheit der Fischer ließ ohnehin erkennen daß das Gebiet dort minenfrei ist.
		Auf dem Rückmarsch wurde in 030 kurze Zeit ein weißes Licht gesichtet.Der Rückmarsch wurde zunächst ohne Gerät gemacht, da die Hfl.bei Anbruch der Morgendämmerung
		wieder

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		wieder bei Punkt S stehen sollte. In 047 wurde wieder das Gerät ausgebracht und bis Punkt S ein zweiter Streifen gelegt.
15.2.	In See.	
11 h V.	ONO 2,sehr sichtig.	5. und 6.Hfl.in Helgoland eingetroffen.Vorläufig noch zur Verfügung dort zurückbehalten für das Suchen nach der nördlich von Punkt B von T.114 gemeldeten angeblich wahrscheinlich verankerten Mine.Die Aufgabe wurde der VI.Minenräumdivision übertragen.Daraufhin mit 5.und 6.Hfl.nach Cuxhaven eingelaufen.
5 h30N.		in Cuxhaven fest.
6 h V.	Borkum Reede.	8.Hfl.ausgelaufen zum Fortsetzen der Arbeit auf Weg gelb.
		Am 12.Februar und heute wurde in Ganzen das in Skizze 2 bezeichnete Gebiet abgesucht. In 53°46',2 N 5°46',6 O wurde eine Mine geräumt von gleicher Art wie am 12.Februar.
1 h45N.		Nach Beendigung nach Cuxhaven eingelaufen. In Cuxhaven fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch von 1. – 15.II.18.
...12 A5 Ziffer 4 von 10.I. 1918.

b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der Übung. Sichtigkeit ... genommen haben.	a) Daten über An- und Abmarsch, Dienststellung. Verfügungszeiten oder besondere Vorkommnisse.
ja	—
nein	Minentreffer an Heck in der Nacht von 31.1.zum 1.2. Werft Tecklenborg, Geestemünde.
	—
	—
	—
	—
	während der Reparatur d. U 5 Tauchboot der 5. Fl.
	—
	Reparatur von Sperrenbrecher. Werft Tecklenborg, Geestemünde.
	an 10.II.18 an K.Sp.-Fl.d. Ems abgegeben.
	—

Skizze I

Genau abgepaßtes Gebiet, minengrün.

Skizze 4.

in Cuxhaven ...liff „Boanix"

...rl.Werft ...emünde.

...rl.Werft

...53, Min.Vs.Stm.1.R. Sperren.

AIV 4773

Bl 9/18

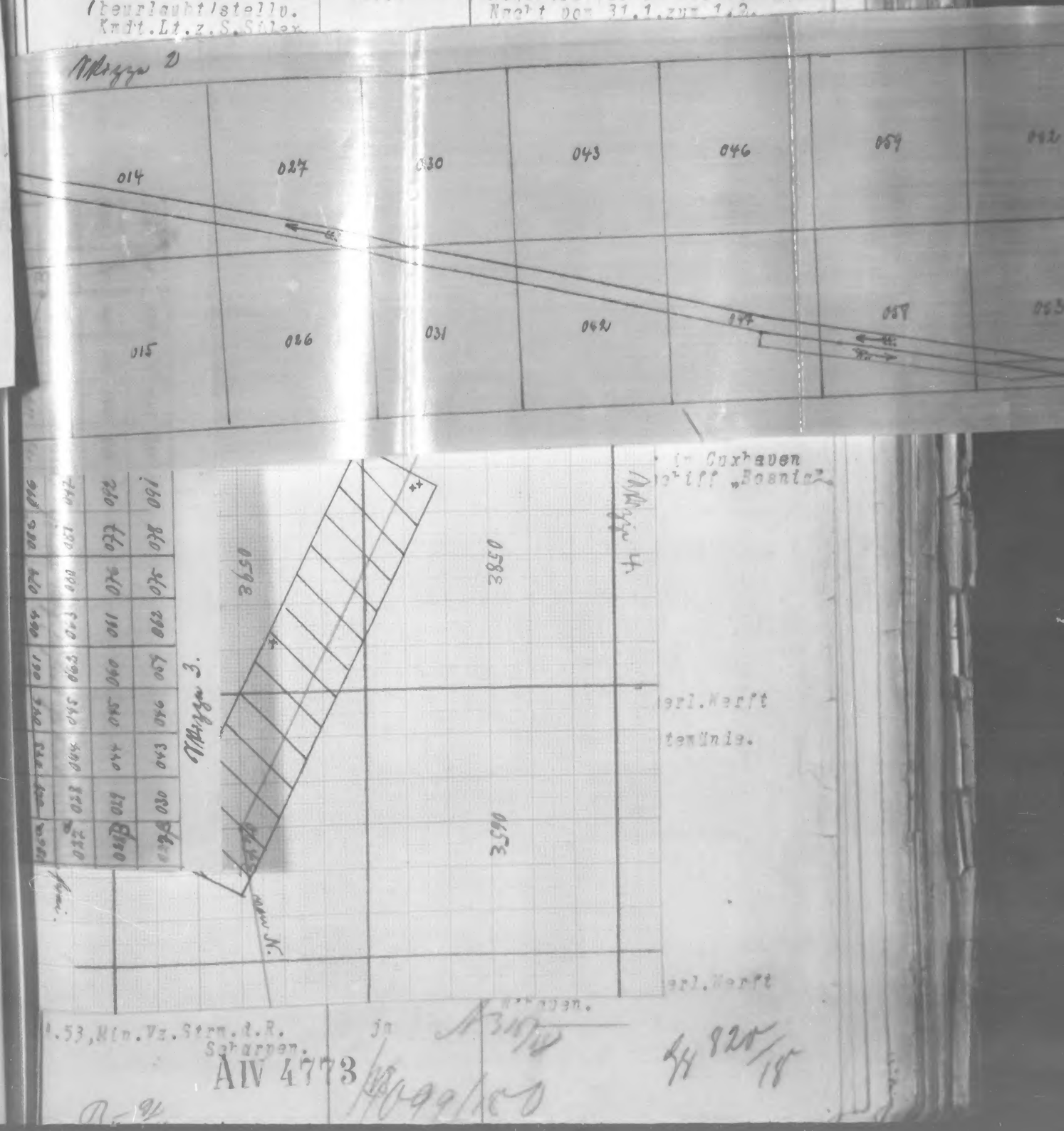
H 925/18

gabe des Ortes, Wind, Wetter, gang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vo

Anlage zum Kriegstagebuch von 1. – 15.II.18.
gemäß K.d.H. B.Nr.212 A5 Ziffer 4 vom 10.I. 1918.

ren der zugehörigen Boote u.ihrer Kommandanten. stausch von Booten. echsel der Kommandanten.	b)Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgem. Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über An- und Abindienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
.149, Obltz.z.S. Frhr.Grote	ja	——
.M.S.Hfl., Chef: Kptlt. Glimpf.		
M.65, Lt.z.S.d.R. Flau (beurlaubt/stellv. Kmdt. Lt.z.S. Siler	nein	Minentreffer am Heck in der Nacht vom 31.1.zum 1.2.

Anlage 2



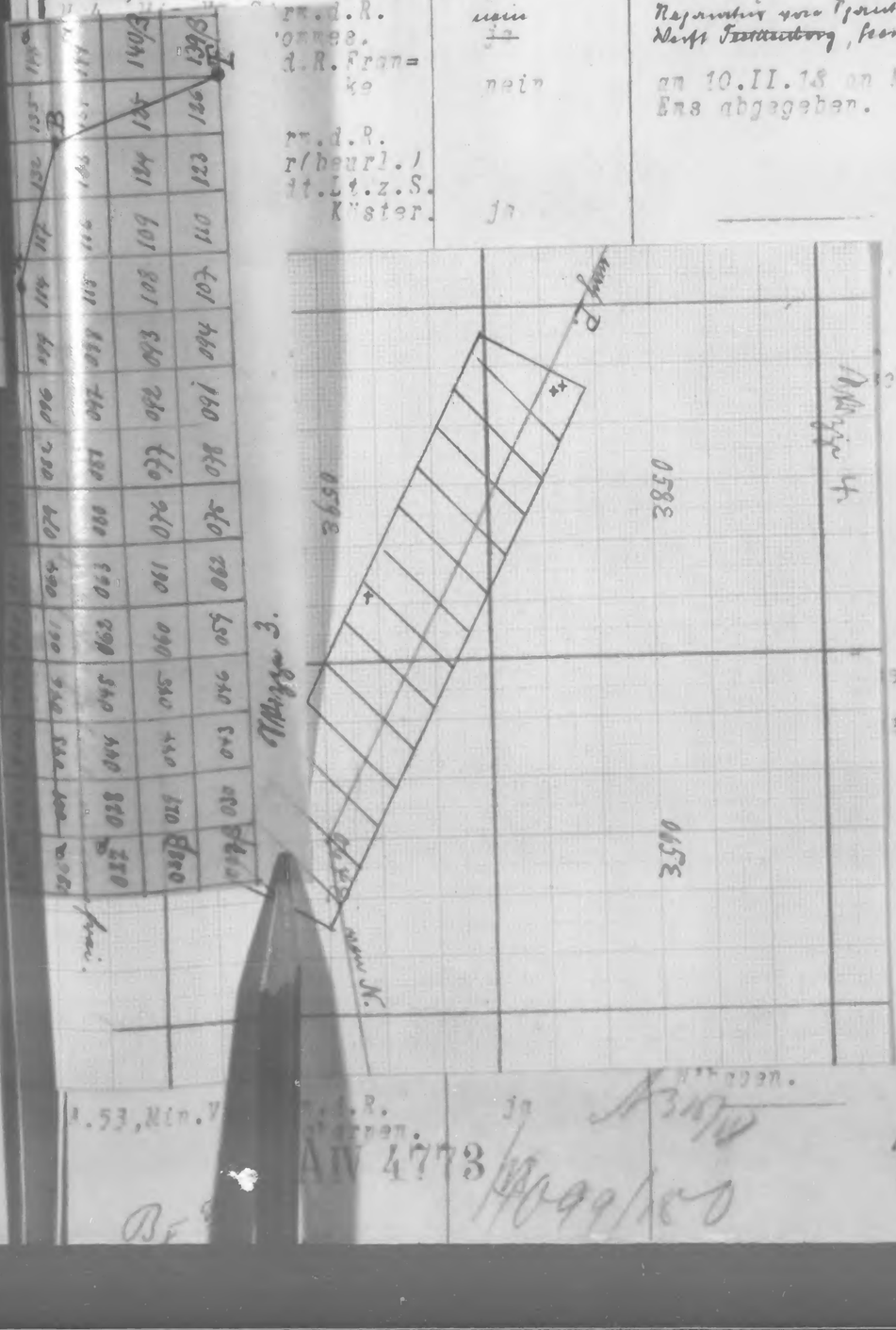
.53, Min.Vz.Strm.d.R. Scharpen.	ja	A 3170	A 820/18

AIV 4773

A-Akten

Anlage zum Kriegstagebuch von 1. – 15.II.18.
gemäß K.d.H. B.Nr. 212 A5 Ziffer 4 von 10.I. 1918.

Ortes, Wind, Wetter, Beleuchtung, Sichtigkeit t, Mondschein usw.	ren der zugeteilten Boote u.ihrer Kommandanten. statausch von Booten. gebsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgem. Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über An- und Superdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
	.149, Obltz.S.Frhr.Grote	ja	——
	S.M.S.Hfl., Chef: Kptlt. Glimpf.		
	M.65, Lt.z.S.d.R.Flau (beurlaubt/stellv. Kdt.Lt.z.S.Silex.	nein	Minentreffer am Haak in der Nacht vom 31.1.zum 1.2. Werft Tecklenborg, Geestemünde.
	M.53, Lt.z.S.d.R.Seboter.	ja	——
	M. ——	——	——
	M.37, Lt.z.S.d.R.Frieß	ja	——
	M.35, Obltz.S.d.R.Knebelt.	ja	——
	M.3, Min.Ob.Strm.Kliem	ja	Während der Reparatur d.65 Ersatzboot der 5.Fl.
	M.60, Obltz.S.Zeeblin.	ja	——
	rm.d.R. onnee.	nein ja	Reparatur von Torpedoschuppen Werft Tecklenborg, Geestemünde.
	d.R.Fran= ke	nein	an 10.II.18 an K.Sch.Fl.d. Ems abgegeben.
	rm.d.R. r(beurl.) tz.Lt.z.S. Küster.	ja	——



A.53, Min.V... d.R. ... Jg ... A 3170

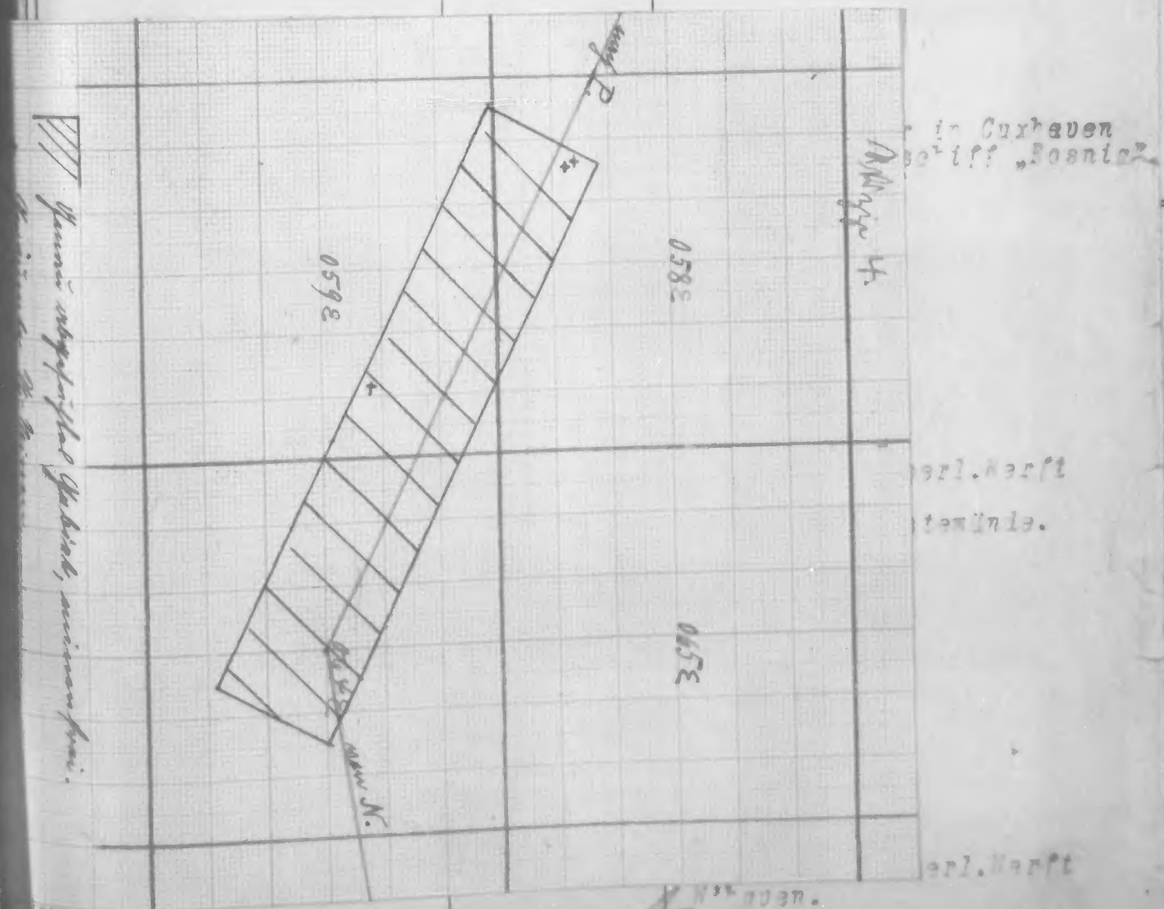
AIV 4773

B.F. ... 14099/18

St 925/18

Anlage zur Kriegstagebuch von 1. – 15.II.18.
gemäß K.d.H. B.Nr.212 A5 Ziffer 4 vom 10.I. 1918.

...ren der zugeteilten Boo= ...e u. ihrer Kommandanten. ...tausch von Booten. ...echsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzel= nen Boote an der allgem. Tüchtigkeit teil= genommen haben.	c) Daten über An= und Ab= dienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
...149, Obltz.S.Frhr.Grote	ja	——
...M.S.Hfl., Chef: Kptlt. Glimpf.		
M.65, Lt.z.S.d.R.Blau (beurlaubt/stellv. Kmdt.Lt.z.S.Silex.	nein	Minentreffer vor Heck in der Nacht vom 31.1.zur 1.2. Werft Tecklenborg, Geestemünde.
M.53, Lt.z.S.d.R.Schober.	ja	——
M. ——	——	——
M.37, Lt.z.S.d.R.Frieß	ja	——
M.25, Obltz.z.S.d.R.Knef= fert.	ja	——
M.3, Min.Ob.Strm.Klem	ja	Während der Reparatur d.65 Führerboot der 5.H.
M.60, Obltz.z.S.Zeeblin.	ja	——
M.4, Min.Vz.Strm.d.R. Krommes.	~~nein~~ ja	Reparatur von Torpedoschuppen Werft Tecklenborg, Geestemünde.
M.57, Obltz.z.S.d.R.Fran= ke	nein	am 10.II.18 an K.Sch.Fl.d. Ems abgegeben.
M.35, Min.Vz.Strm.d.R. Gugelmeier (beurl.) stellv.Kmdt.Lt.z.S. K"ster.	ja	——

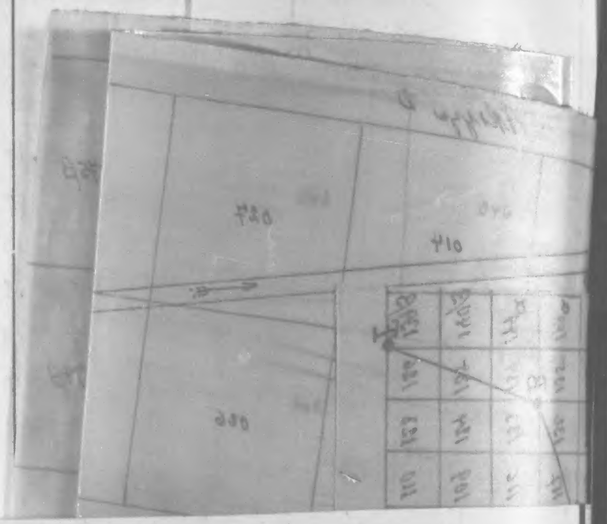


M.53, Min.Vz.Strm.d.R. Schurren. | ja | A 3170

AIV 4773

Gg 820/18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		



Anlage zum Kriegstagebuch von 1. – 15.II.18.
gemäß K.d.H. B.Nr. 212 A5 Ziffer 4 von 19.I. 1918.

a) Namen der zugehörigen Boote u.ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgem. Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Ein- und Ausserdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
.149, Oblt.z.S.Frhr.Grote	ja	——
.M.S.Hfl., Chef: Kptlt. Glimpf.		
M.65, Lt.z.S.d.R.Plau (beurlaubt/stellv. Kmdt.Lt.z.S.Silex.	nein	Minentreffer an Heck in der Nacht vom 31.1.zum 1.2. Marsh Terschelling, Gemarkungsmündg.
M.53, Lt.z.S.d.R.Schober.	ja	——
M.		
M.37, Lt.z.S.d.R.Fries	ja	——
M.25, Oblt.z.S.d.R.Koehlert.	ja	——
M.3 , Min.Ob.Strm.Kliem	ja	——
M.60, Oblt.z.S.Zeeblin.	ja	——
M.4 , Min.Vz.Strm.d.R. Krommes.	nein	Reparatur von Dynamobürsten. Werft Wilhelmshaven, Seedienststelle.
A.57, Oblt.z.S.d.R.Franke	nein	am 10.II.18 an K.Sch.Fld. Ems abgegeben.
A.35, Min.Vz.Strm.d.R. Gugelmeier(beurl.) stellv.Kmdt.Lt.z.S. Küster.	ja	——
6.M.S.Hfl., Chef:Kptlt.d.R. d'Ottilie.		
M.66, Oblt.z.S.von Borries (Alexander)	ja	——
M.[illegible], Lt.z.S.d.R.Walter (Krank)stellv.Kmdt. Min.Strm.d.R.Barut.	nein	Grundreparatur in Cuxhaven bei Werkstattschiff „Saxonia“.
M.29, Lt.z.S.d.R.Hauptmann.	ja	——
M.30, Min.Ob.Strm.Schweitzer.	ja	——
M.10, Kptlt.d.R.Enderlein	ja	——
M.7 , Lt.z.S.d.R. v.Martels.	ja	——
M.8 , Oblt.z.S. Henze.	ja	——
M.2 , Min.Ob.Strm.Schröttel.	ja	——
A.36, Lt.z.S.d.R.Nitzschke.	nein	Reparatur Kaiserl.Werft Wilhelmshaven.
T.74, Min.Strm.d.R.Messer.	nein	Reparatur Gezeitenmole.
2.M.S.Hfl., Chef:Kptlt. Koellner.		
.64, Lt.z.S.d.R.Schmidle.	ja	——
.1 , Lt.z.S.d.R.Plexn.	ja	——
M.58, Lt.z.S.d.R.Franke.	ja	——
.41, Min.Ob.Strm.Mannsack.	ja	——
M.32, Min.Ob.Strm.Sachrig.	ja	——
M.39, Oblt.z.S.d.R.Juens.	ja	——
A.56, Oblt.z.S.Olff.	nein	Reparatur Kaiserl.Werft Wilhelmshaven.
A.53, Min.Vz.Strm.d.R. Scharpen.	ja	——

AIV 4773

Funksprüche.

.)	0001 ssd.	1.2.18	Borkum an B.d.A., Chef der Vp.Fl.d.Ems, Vp.Kmdr.d. Ems, II. U-Flottille, 5. M.S.Halbflottille, III. M.S.Fl., Flotte. 167 ∠ links Mitte Gerät ausgeschlippt, Minenbojen geworfen. 2. Gruppe der Sperrbrecher.
2.)	0530	1.2.18	Borkum an K.Sch.Fl.d.Ems, B.d.A., B.d.U., Troßchef, Flotte. 154 ∠ flachstehende Sperre. 5. M.S.Halbflottille Begleitung abgebrochen. Da Umgehungsversuch und Forcierung aussichtslos, treten mit U.102, U.B.21 Rückmarsch Ems Fl. an. S.19.
3.)	0810N ssd	1.2.18	Niobe an Vp.Flottille d.Ems, III.M.S.Fl., B.d.U. Bis auf weiteres kein U-Bootsgeleit auf den Weg gelb. B.d.A.:
4.)	1007	1.2.18	T.149 an B.d.A., Vp.Kmdr.d.Ems, 5.M.S.Halbflottille Standort 5. M.S.Halbflottille 9 h vorm. 040 spsilon in dichtem Nebel. Führerboot in 154 ∠ auf Mine gestoßen, wird eingeschleppt. Steht Bergungsdampfer noch bei Punkt H ? III.M.S.Fl.
5.)	1557	1.2.18	Niobe an II.,IIr. M.S.Fl. Heute einlaufen zur Ruhe. B.d.A.
6.)	1653	1.2118	T.149 an B.d.A., 5. M.S.Halbflottille, Chef der Station N. Gehe von Ems Fl. nach Elbe Fl. Bitte Maßnahmen Nordküste von Anbruch der Dunkelheit ab. III.M.S.Fl.
7.)	1259 ssd.	2.2.18	Prinzregent Luitpold an Nachrichten Abt.N'haven, B.d.A.,Halbfl.Chef von Vp.-Dienst. Sofort 2 Bergungsdampfer zu Stralsund von Punkt K nach 103 ß Mitte Minentreffer. Chef des IV. Geschwaders.
8.)	1541N ssd.	2.2.18	Prinzregent Luitpold an Hochseechef, B.d.A., I.M.S. Fl., H.M.S.Fl.d.N. Besteck Minentreffer 54°39',2 Nord 6°49' Ost. Vp.Chef.
9.)	2052 ssd.	2.2.18	List an B.d.A., Flotte, H.M.S.Fl.d.N. H.M.S.Boote Kleist, Seestern in 117 ∠ rechte Mitte auf Mine gestoßen, erbitten keine ärztliche Hilfe. H.M.S.Boot Tyr.
10.)	2130 ssd.	2.2.18	List an Flotte, M.50. 8,15 nachm. in 132 ∠ Mitte auf Minen gestoßen, 2 Boote auf Minen gestoßen und gesunken. Seestern, Kleist schwer beschädigt, die übrigen Boote abwarten Tag. Weitere Feststellungen folgen. 1.H.M.S.Halbflottille.
11.)	2232 ssd.	2.2.18	List an B.d.A.,M.50, Fl.Chef von Vp.Dienst. Kleist gesunken, Besatzung gerettet. Von Seestern 4 Mann vermißt. Rheinfels, Anneliese gesunken, Teil Besatzung gerettet. 1.H.M.S.Halbflottille.

AIV 4773/5 Kopie (IV) Anlage Ly 125/18
B E 91/18

12./ 0132 3.2.18 List an B.d.A., M.50.
Dampfer Flensburg ebenfalls auf Mine gestoßen und gesunken. Anzahl der Vermißten noch nicht festgestellt.
1.H.M.S.Halbflottille.

13./ 0830 3.2.18 List an Vp.Fl.d.Ems, Halbfl.Chef v.Vp.=Dienst.
8,15 vorm. Neddigen in 132° auf Mine gestoßen, sofort gesunken. Anscheinend niemand gerettet.
Takt.Nr.15 d.2.Vp.Halbfl.d.Ems.

14./ 2200 3.2.18 List an Festungskmdt. Borkum, Vp.Kmdr.d.Ems, Nordsee Vp.Fl.
Anscheinend Brockeswalde 9,45 nachm. 130° auf Mine gelaufen. Nebel, liege mit beiden U=Booten in Sperre. Versuche morgen Helgoland gehen.
Takt.Nr.15 d.2.Vp.Halbfl.d.Ems.

15./ 2232λ 3.2.18 Prinzregent Luitpold an Flotte, VI.M.R.D., S.P. Helgoland.
Erstens: VI.M.R.D. Vp.Boot Senator Strack mit Bergungsdampfer Möve 8 h vorm. beim II. Geschwader 132° rechts Mitte.
Zweitens: Flugzeugaufklärung Quadrate Horns=Riff sehr erwünscht. Flugzeugmeldung wenn möglich persönlich erstatten.
Drittens: 2. Sondergruppe der N.Vp.Fl. einlaufen nach eigenem Ermessen.
Viertens: 4. H.M.S.Halbflottille hat passiert heute mittag eine verankerte Mine unter Wasser 1,5 sm Platz B.
Vp.Chef.

16./ 1516 6.2.18 Niobe an I.M.S.Fl.
F.T.1221 von heute aufgehoben. Eine Halbflottille heute abend Nacht=Kontrollfahrt Weg Grün bis 02 epsilon links unten, dann Weg schwarz bis 003 epsilon Mitte. Bei Hellwerden wieder stehen vor Ems Fl. Dort kurze F.T.=Meldung über Ergebnis.
B.d.A.

17./ 1035 8.2.18 Wettin an B.d.A., I.M.S.Fl., Vp.Fl.d.Ems.
8. Ms.Halbflottille ausgelaufen nach Ems und zur Nacht=Kontrollfahrt gemäß F.T. 1516 vom 6.II.
III.M.S.Fl.

18./ 1527 8.2.18 T.149 an B.d.A.
Mit 5. und 6. M.S.Halbflottille auf dem Marsche nach Helgoland.
III.M.S.Fl.

19./ 2308 8.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Habe Borkum Reede geankert. Morgen nach Plan.
8. M.S.Halbflottille.

20./ 2345 8.2.18 T.149 an B.d.A., 8.M.S.Halbflottille.
Höchste Aufgabe bleibt die befohlene Nachtfahrt.
III.M.S.Fl.

21./ 0755 9.2.18 A.62 an B.d.A.
Wegen schlechten Wetters kein Minensuchen.
II.M.S.Fl.

22./ 0909 9.2.18 T.149 an B.d.A.
Wie II.M.S.Fl.
III.M.S.Fl.

23./ 1321 9.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl., Vp.Kmdr.d.Ems.
Aufgabe F.T.1516 von 6.II. heute ausfällt wegen Wetterlage.
8.M.S.Halbflottille.

24./ 0636 10.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Ungünstiges Wetter verhindert auslaufen.
8. M.S.Halbflottille.

25./ 1539 10.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Heute keine Nachtkontrollfahrt.
8. M.S.Halbflottille.

26./ 0751 11.2.18 Heute wird nicht gearbeitet.
8. M.S.Halbflottille.

27./ 1416 11.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Fahren mit Gerät nicht stattfindet heute nacht.
8. M.S.Halbflottille.

28./ 0646 12.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Zur Arbeit.
8. M.S.Halbflottille.

29./ 0648 12.2.18 T.149 an B.d.A.
Gehe zur Arbeit.
III.M.S.Fl.

30./ 1545 12.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl., Vp.Fl.d.Ems.
Heute F.T. 1516 vom 6. Februar.
8. M.S.Halbflottille.

31./ 1650 12.2.18 Arkona an I.T.Flottille, 1.T.Halbflottille, K. Sch.Fl.d.Ems, B.d.A.
Jn 029 epsilon links oben verankerte Bleikappenminen, Oberflächenstände. Habe geankert, bitte um Befehl.
Vp.Boot Hecht. Carl Rohde.

32./ 0751 13.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Vor Anker Wester Ems. Nebel.
8. M.S.Halbflottille.

33./ 0951 13.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Sichtigkeit erlaubt nicht arbeiten. Einlaufe, werde versuchen Nachtfahrt.
8. M.S.Halbflottille.

34./ 1056 13.2.18 G.38 an B.d.A.
2101λ wegen dichten Nebels unmöglich. Georg Rode, Karoline Köhne liegen 53°54' Nord 5°13' Ost mitten im flachgehenden Minenfelde, bitten durch flachgehende Boote mit Gerät herausgebracht zu werden. Standort Punkt Paul.
1.T.Halbflottille.

35./ 1218λ ssd. 13.2.18 Niobe an VI.M.R.D., 8.M.S.Halbflottille, 1.T. Halbflottille, Vp.Boot Hecht. zu 1056.
8. M.S.Halbflottille und erstes Mutterschiff der VI.M.R.D. sofort Hilfe leisten.
B.d.A.

36./ 1413 13.2.18 Prinzregent Luitpold an II.A.G., II.F.d.T., Hochseechef, B.d.A., 8.M.S. Halbflottille, VI.M.R.D., 1.T.Halbflottille. zu 1218λ.
II.A.G. Deckung bilden. II.F.d.T. U-Bootssicherung stellen.
Vp.Chef.

37./ 1535 13.2.18 M.64 an B.d.A., 1.T.Halbflottille, I.T.Flottille.
Habe geankert Wester Ems, dichter Nebel.
8. M.S.Halbflottille.

38./ 1602 13.2.18 Königsberg an Vp.Chef, 6. M.S.Halbflottille, VI. M.R.D., II.F.d.T., IX. T.Flottille
II.A.G. steht 14.II. von Hellwerden an zwischen Punkt H und 064 epsilon Mitte auf und ab. 6.M.S. Halbflottille bitte Weg von 064 epsilon Mitte bis Punkt Paul mit Gerät absuchen.
F.d.II.A.G.

39./ 1737 13.2.18 M.64 an B.d.A., F.d.II.A.G., I.T.Flottille, 1.T. Halbflottille, zu 1218N , 1536, 1602.
Marsch fortgesetzt. Bis Otto in 064 epsilon links unten, dann mit Gerät nach Paul.
6. M.S.Halbflottille.

40./ 1043 14.2.18 T.149 an B.d.A.
6. M.S.Halbflottille ausführt U-Bootsgeleit, 5. M.S.Halbflottille Nachtkontrollfahrt.
III. M.S.Fl.

41./ 1132 14.2.18 V.30 an B.d.A., I.,II. F.d.T., IX.T.Flottille, III.M.S.Fl., B.d.U., H.Chef v.Vp.Dienst
18. T.Halbflottille, 6. M.S.Halbflottille, T.12, M.79 als U-Bootsgeleit mit U.96, U.100, U.105 ausgelaufen auf Weg blau:
18. T.Halbflottille.

42./ 1613 14.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Einlaufe.
6. M.S.Halbflottille.

43./ 0613 15.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Ausgelaufen.
6. M.S.Halbflottille.

44./ 0708 15.2.18 Helgoland an B.d.A., Alle, 6. M.S.Halbflottille, 18. T.Halbflottille, 2. Vp.Halbflottille d.N.
132~ rechts Mitte einzelne, verankerte, größere englische Kugelminen mit Bleikappen und roten Farbstreifen bei halber Tide gesichtet.
T.114.

45./ 0821N ssd. 15.2.18 Niobe an H.Chef v.Vp.Dienst, B.d.U.,II.,III.M.S. Fl.
Zu 0708. Weg blau vorläufig nicht befahrbar. Eine M.S.Halbflottille auf Anweisung ältesten Fd. Chefs sofort 132~ gehen und Näheres feststellen.
B.d.A.

46./ 0844 15.2.18 Borkum an Flotte, I.F.d.T.
029 epsilon Mitte und 020 epsilon rechts unten Minen gefunden. 030 epsil., 029 epsil. und 020 epsil. scheinen regellos versucht zu sein.
I.T.Flottille.

47./ 0921 ssd. 15.2.18 T.149 an B.d.A., 6. M.S.Halbflottille.
Zu 0708 und 0821N . 6. M.S.Halbflottille 132~ gehen und bezeichnete Stelle genau absuchen.
III.M.S.Fl.

48./ 1054 ssd. 15.2.18 T.149 an B.d.A., II.M.S.Fl.
5.und 6. M.S.Halbflottille stehen nach Rückkehr von Nachtmarsch bereits bei Helgoland. Kann 132~ erst bei Anbruch der Dunkelheit erreichen. Bitte eine Halbflottille der II.M.S.Fl. hinschicken.
III.M.S.Fl.

49./ 1114 15.2.18 Helgoland an 6.M.S.Halbflottille, B.d.A.
Zu 0708.
Genauen Standort der gesichteten Mine 55°21' N 7°17' Ost.
Chef d.2. Vp. Halbflottille.

50./ 1203 ssd. 15.2.18 A.62 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Arbeiten 089 β , daher Eintreffen 132~ vor Dunkelheit unmöglich.
II.M.S.Fl.

51./ 1301N 15.2.18. Niobe an II., III.M.S.Fl., H-Chef v.Vp.Dienst, VI.M.R.D.
Auf 0821N , 1114 V.T. 0821N wird aufgehoben. Zweites Mutterschiff der VI.M.R.D. übernehmen Nachprüfung der verseucht gemeldeten Stelle in 132~ bei Hellwerden 16. Februar. Maßnahme Blau III ausliegt, H-Chef v.Dienst stellt zwei Torpedoboote als Sicherung.
B.d.A.

52./ 2413 15.2.18 T.149 an B.d.A.
Gehe mit 5.,6. M.S.Halbflottille nach Cuxhaven zur Ablösung.
III.M.S.Fl.

53./ 1649 15.2.18 M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl.
Auf dem Marsche nach Osten.
6. M.S.Halbflottille.

54./ 2330 15.2.18 List an B.d.A., B.d.U., Flotte, VI.M.R.D.
Boote 9 h nachm. eingelaufen. 4 Nord-Süd-Streifen gelegt, davon zwei a 300 und a 200 m. Rote Anfangs-und schwarze Endboje geworfen, keine Minen gefunden.
Mutterschiff VI. M.R.D.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando	
	der III. Minensuchflottille.	
	Ga.B.Nr.172.	
	Ganz Geheim!	
	Kriegstagsbuch	Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
	des Kommandos der III. Minensuchflottille.	Z.B. den 4.3.18. Anl. 2
	Chef: Kapitänleutnant Wolfram.	
		Anfang: 16.Februar 1918.
		Ende : 28. Februar 1918.
	Anlagen : Funksprüche.	
	Zusammenstellung über beteiligte Boote.	

5362 G. 12

IV 485/18

S & F 38.

BI 103/0

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.-20. II.	Cuxhaven.	Ruhe. Nichts Besonderes zu bemerken. Neumann
21.II.	Cuxhaven. W 10, grobe See, Sturmwarnung.	Nicht ausgelaufen wegen des Weststurms. Neumann
22.II.	Cuxhaven. W 7 bis 9.	wie vor, Neumann
23.II.	Cuxhaven. W 6 bis 8, gegen Abend abflauend.	wie vor. Neumann
24.II.	Cuxhaven.	
4 h V.	Helgoland meldet WSW 7 bis 9, gefährliche Verschlechterung wird vorhergesagt.	Es war 4 h verm. Auslaufen beabsichtigt. Auf Grund der Wettermeldung wurde zunächst nicht ausgelaufen. Da die zweite Frühmeldung von Helgoland nur W 5 bis 7 angab, wurde um 7 h30 verm. ausgelaufen.
7 h30V.		In Helgoland fest.
12h V.	W 5, unruhige See.	Minensuchen ist noch nicht möglich. Jedoch ist bei weiterem Abflauen in der Nacht die befohlene Kontrollfahrt von Punkt 3 nach 169° möglich.
12h30N.		5. Hfl. ausgelaufen, um die Nachtfahrt zu versuchen. Sie hatte Befehl, die Fahrt trotz des ungünstigen Wetters nach Möglichkeit durchzuführen. Der H-Chef meldet darüber: „Es ist versucht worden, die Fahrt auszuführen. Es stand eine hohe Dünung, so daß beim Anmarsch bereits die Kommandanten für ihre Bootsverbände fürchteten. Über die Brücke kam fortgesetzt Wasser, der Wind, welcher etwa um 4 h abflauen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		abflauen zu wollen schien, frischte gegen Abend bei Linksdrehung auf. An ein ordnungsmäßiges Ausbringen des Gerätes und an ein sachgemäßes Fahren mit dem Gerät unter Aufrechterhaltung der Empfindlichkeit des Gerätes war unter diesen Umständen nicht zu denken. Ich brach daher abends gegen 7 h 15 die Fahrt ab." 5. Hfl. eingelaufen in Helgoland. Neumann
1h30N.		6. Hfl. ausgelaufen zur Arbeit an Weg Mitte. Das U-Bootsgeleit, für das die 6. Hfl. bestimmt war, wurde abgesagt. Ich beabsichtigte daher mit der 6. Hfl. auch an Weg Mitte zu arbeiten. Die 5. Hfl. sollte die Nachtstichfahrt machen.
5.II.	Helgoland.	
h V.	WSW 4 bis 6, bölg.	
h V.		6. Hfl. eingelaufen. Wegen zunehmender grober See mußte wieder eingelaufen werden.
h V.	NW 7 bis 8, grobe See.	
h V.		In Helgoland fest. M.29 war in der Dunkelheit beim Auslaufen auf den Molenkopf der Einfahrt getrieben und hatte sich an vorspringenden Kanten eine Platte eingedrückt, machte Wasser und wurde am Nachmittag eingedockt in das Schwimmdeck. Neumann
6.II.	Helgoland.	
h V.	WSW 4 bis 5, Dünung bald auffrischend aus WSW 7 bis 9, grobe See.	6. Hfl. ausgelaufen zum Arbeiten an Weg Mitte. Wegen zunehmender grober See bald wieder Kehrt gemacht und wieder eingelau-

fen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		fen.
		A.35 von Cuxhaven nach Beendigung einer Reparatur eingelaufen.
7 h30V.		6. Hfl. in Helgoland fest.
27.II.	Helgoland. W 10, hohe See.	Nicht ausgelaufen. Möhrmann
28.II.	Helgoland. SW 5 bis 6, unruhige See, später abflauend. Regen, diesig. Das in den Vortagen schon gefallene Barometer fällt stark. Wettervorhersage gibt Sturmwarnung. Sturm aus SW über Stärke 8 in Kürze eintretend.	Auf Grund des drohenden SW-Sturmes war es nicht angängig, zu den Arbeiten nach Norden auszulaufen. Um die Ruhe vor dem Sturm auszunutzen, wurde ausgelaufen zu Gefechtsübungen. 5. Hfl. gegen 6. Hfl., T. 149 mit A.56 gegen 6. Hfl. Es wurden einige Nebelbomben verbraucht, die bei dem herrschenden Wetter besonders gute Wirkung hatten.
6 h V.		Nachm. Evolutionieren der Halbflottille. Sämtliche Boote in Cuxhaven fest. Möhrmann

Anlage zum Kriegstagebuch der III. Minensuchflottille

von 16. bis 28. Februar 1918.

gemäß K.d.A.-B.Nr. 218, Abs. V Ziffer 4 vom 10. Jan. 18.

Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an den allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In- u. Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
M.149", Oblt.z.S. Frhr. Grote (Alfred) erkrankt; stellv. Kmdt: Oblt.z.S. Heye v. 22.II.18 bis 26.II.18.	ja	
3. Minensuchhalbflottille.		
Chef: Kptlt. Glimpf (Friedr.)		
M.65 Lt.z.S.d.R. Blau (beurl.) stellv. Kmdt. Lt.z.S. Silex.	nein	Minentreffer an Bord in der Nacht v. 31.I. zum 1.II. Werft Technischer Gesetzmäßigkeit.
M.53 Lt.z.S.d.R. Schober	ja	
M.--	--	
M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
M.25 Oblt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
M.3 Min.Ob.Strm. Klimm	ja	Bis 26.II. Führerboot
M.60 Oblt.z.S. Zechlin	ja	Vom 27.II. Führerboot
M.4 Min.Vizestrm.d.R. Krommes	ja	
A.--	--	
A.35 Min.Vizestrm.d.R. Guggelmeyer (beurlaubt) stellv. Kmdt. Lt.z.S. Cuxhaven	ja	Bis 26.II. mittags Reparatur bei der Marinewerft C'haven.
6. Minensuchhalbflottille.		
Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie.		
M.66 Oblt.z.S. v. Kerries (Alexander)	ja	
M.28 Lt.z.S.d.R. Walter (krank) stellv. Kmdt. Min.Vizestrm.d.R. Godt	nein	Grundreparatur in Cuxhaven bei der „Beania".
M.29 Lt.z.S.d.R. Hauptmann	ja	
M.30 Min.Ob.Strm. Schweitzer	ja	
M.10 Kptlt.d.R. Enderlein	ja	
M.7 Lt.z.S.d.R. v. Martels	ja	
M.8 Oblt.z.S. Heye (v. 22. bis 28.II. stellv. Kmdt. T.149) stellv. Kmdt. Min.Strm.d.R. Baruth	ja	
M.2 Min.Ob.Strm. Schrötel	ja	
A.36 Lt.z.S.d.R. Nitzschke	nein	Reparatur Kaiserwerft Wilhelmshaven.
T.74 Min.Strm.d.R. Messer	ja	
8. Minensuchhalbflottille.		
Chef: Kptlt. Koellner (Erich)		
M.64 Lt.z.S.d.R. Schmidle	ja	
M.1 " " " Alexy	ja	
M.58 " " " Franke (krank) stellv. Kmdt. Oblt.z.S.d.R. Senz	ja	
M.41 Min.Ob.Strm. Manneck	ja	
M.--	--	
M.32 Min.Ob.Strm. Sachrich	ja	
M.39 Oblt.z.S.d.R. Juvens	ja	
M.--	--	
A.56 Oblt.z.S. Oliff	ja	
A.53 Min.Vizestrm.d.R. Scharpen	nein	Instandsetzung bei „Beania" Cuxhaven.

RE 103/18 5262 Gr. I/8

Funksprüche.

1045 Nettin an B.d.A. 22.Februar 1918.
Laufe vorläufig nicht aus.
III.M.S.Flottille.

0841 I.149 an B.d.A. 24.Februar 1918.
Auf dem Marsche nach Helgoland.
III.M.S.Flottille

1036 I.149 an H.Chef von Vp.Dienst, 5.M.S.Halbflottille
24.Februar 1918.
Bitte verabredete Maßnahmen für Nachtkontrollfahrt auslegen.
III.M.S.Flottille.

1257 I. 149 an B.d.A. 24.Februar 1918
5.M.S.Halbflottille ausgelaufen, wird versuchen Nachtkontrollfahrt.
III.M.S.Flottille.

0307 T.149 an B.d.A. 25.Februar 1918,
6.M.S.Halbflottille zur Arbeit.
III.M.S.Flottille.

0741 T.149 an B.d.A. 25.Februar 1918.
Wieder eingelaufen. Kann nicht arbeiten wegen grober See.
III.M.S.Flottille.

0400 A.62 an B.d.A., Vp.Chef,S.F.Helgoland. 26.Februar 1918.
Mit 3. 4. und 6.M.S.Halbflottille nach 080 β ausgelaufen.
II.M.S.Flottille.

0720 A.62 an B.d.A. 26.Februar 1918.
Seegang 6 macht Arbeit heute unmöglich.Einlaufe.
II.M.S.Flottille.

0949 T. 149 an B.d.A. 28.Februar 1918.
Wegen drohenden S.W.-Sturm nicht ausgelaufen nach Norden, mache Gefechtsübungen südlich Helgoland.
III.M.S.Flottille.

Berlin, den 12. April 1918. Abschrift zu 6177 Op.1.

Ganz geheim !

Vorläufige Bemerkungen zum
Kriegstagebuch der 3.M.S.M.
vom 1.-15.3.18.

Op.2) 3.M.S.M. vom 1.-15.3.18.

Bei Stichfahrt am 9.3. von 081 epsilon (Weg grün) bis 136 gamma wurden in 064 epsilon, 041 epsilon, 028 epsilon, 153 gamma mehrere Minen geräumt.

12.3. in 041 epsilon 4 Minen, 081 epsilon 6 Minen geräumt. Auf Minensuch-Marsch tief U.56 in diesen Quadrat auf Mine und sank. 10 Matrosen, 5 Heizer vermißt, Kommandant Steuermann und 13 Mann verwundet.

3.M.u.D.1.
gez. Unterschrift.

Kriegstagebuch

des Kommandos der III.Minensuch-Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 1.März 1918.

Abgeschlossen: 15.März 1918.

Anlagen: 1.) Funksprüche. 2.) Skizzen. 3.) Anlagen zum K.d.H.

S & F 38.

m / it	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando der
III.Minensuchflottille.
Gg.B.Nr. 217

Ganz Geheim.

Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
Wilhelmshaven den 19.3.18.
Abt. 5 Ga. 94 ~/18.

Kriegstagebuch

des Kommandos der III.Minensuch-Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 1.März 1918.

Abgeschlossen: 15.März 1918.

Anlage 1 Funksprüche. 2. 1 Skizzen. 3. 1 Anlage

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.-6.III	Cuxhaven.	Ruhe. M.95 (Bauwerft Atlaswerke Bremen) hat am 5.III. mit der aufgestellten Besatzung von M.11, Kommandant Oberleutnant z.S.d.R. Senz in Dienst gestellt.
7.III.	Cuxhaven.	Mohrau 8.Halbflottille ausgelaufen. Kaliberschießübung vor der Elbe. Nach Brechen und Verlust der Scheibenschlepptroß wird abgebrochen, das beabsichtigte Schießen der 5. Halbflottille fällt aus.
11h V.	O 6-7, unruhige See etwas diesig.	
1 h N.		5. und 6.Halbflottille ausgelaufen nach Helgoland.
6,30h N		In Helgoland fest.
		Mohrau
8.III.	Helgoland.	Flottillenchef wegen akuter Trommelfellentzündung mit S.149 nach Cuxhaven gefahren. Leitung der Arbeiten übernimmt Chef der 8. Halbflottille.
10 h V.	O S O 6-8, bewegte See, sichtig.	
4 h N.		5., 6., 8.Halbflottille gemäß Befehl des B.d.A., daß 3 Halbflottillen sofort nach d Ems gehen sollen, ausgelaufen.
11,20h N.		Auf Borkum Reede zu Anker.
		Mohrau
9.IIII	Borkum Reede.	A.56 trifft mit schriftlichen Befehl des
3,45hV.	O 3-4, leicht bewegte See, sichtig,	B.d.A. für die Arbeiten ein.
		Am Vormittag Besprechung mit Halbflottillenchefs und Verp.Kommandeur über die Aufgabe.
		11,45 h V

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
.45hV.		5.,6.,8.Halbflottille ausgelaufen. 5. und 6.Halbflottille machen Stichfahrt von 081 epsilon links oben bis 136 y Mitte oben, 8. Halbflottille steht dahinter, um so lange es Tag ist, gefundene Sperren gleich zu räumen. Die 5. und 6.Halbflottille fuhren nebeneinander mit 1/2 sm Abstand. (s.Skizze1.) In 064 epsilon rechts oben riß die nördlich stehende 6.Halbflottille eine Ubootsbleikappenmine (gut erhalten) ab. Die 5.Halbflottille stehende Position schlippte gleichzeitig aus. Die 8.Halbflottille räumte darauf dort noch 3 weitere U-Minen. Die Weiterarbeit wurde hier später von der VI.M.R.D. übernommen. In 041 epsilon rechts oben riß die 6.Halbflottille 2 Minen, Hebel unten und bewachsen, ab, die 5.Halbflottille riß gleichzeitig 3 gleiche Minen ab. In 028 epsilon links oben schlippte die 6.Halbflottille aus und riß Minen ab, wieviel konnte in der Dunkelheit nicht ausgemacht werden. Die 5.Halbflottille schlippte dort zwischen 3 Booten aus. Hochgerissene Minen wurden nicht gesehen. In 153 y rechts oben schlippte die 6.Halbflottille aus, es detonierten 1 oder 2 Minen im Gerät. Die 5.Halbflottille kam frei. Wahrscheinlich hat die 6.Halbflottille das Sperrende der schon früher in 154 y gefundene Sperre gefaßt. Bis 136 y Mitte wurde dann nichts mehr gefunden. Das Gerät wurde aufgenommen und es wurde eingelaufen.

S & F i 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		eingelaufen.
		Der Chef der 8.Halbflottille hatte für den Rücknarsch Fischdampfer als Feuerschiffe ausgelegt.
8 h N.		Die 8.Halbflottille ankert in 081 epsilon.
		Mörmann
10.III.	In See.	In 081 epsilon Besprechung des Chefs der
	S S O 1,ruhige See	8.Halbflottille mit der VI.M.R.Division,
	diesig.	die die Arbeiten in 059 epsilon 058 epsilon übernimmt.
8,20 h V.		8.Halbflottille geht nach 040 epsilon, beginnt das Absuchen des Quadrates von Süd und räumt 2 alte Minen mit Hebel unten. /s.Skizze 2./
8,10h V.		5.und 6.Halbflottille auf Borkum Reede geankert zur Ruhe.
10 h N.		8.Halbflottille auf Borkum Reede geankert.
		Mörmann
11.III.	Borkum Reede.	Kohlen und Wasser ergänzen.
	Dichter Nebel,zeit-	Ausgelaufen da etwas aufgeklart.
12,45h N.	weise etwas aufklarend.	Alle Halbflottillen in 077 epsilon geankert, da für Arbeitsbeginn zu spät. Besprechung der Halbflottillenchefs und des
4,40h N.	S W 2 - 3,diesig.	Chefs der VI.Minen-Räum-Division.
		Mörmann
12.III.	In See.	
6,20h V.		Anker gelichtet.
		5.und 8.Halbflottille arbeiten in 040 epsilon und 041 epsilon weiter, die 5.Halbflottille räumt eine alten Mine, Hebel unten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		unten, in 041 epsilon, die 8.Halbflottille 4 gleiche Minen in 040 epsilon./s.Skizze2./
		Die 6.Halbflottille räumt in 081 epsilon 6 alte, stark bewachsene Minen, Hebel oben.
		Auf den Rücknarsch läuft A.56 in 081 epsilon unten mit den Vorschiff auf eine Mine. Das Einschleppen gelingt nicht. Das Boot sinkt in 30 Minuten. 10 Matrosen,5 Heizer vermißt, 1 Mann stirbt später. Kommandant Oberleutnant z.S. Olff, Steuermann und 13 Mann verwundet.
		Auf Borkum Reede zu Anker. Kohlen und Wasser ergänzen.
		Mörmann
13.III.	Borkum Reede.	Wegen des Nebels nicht ausgelaufen.
	Nebel.	
		Mörmann
14.III.	Borkum Reede.	Ausgelaufen.
4,30hV.	N O 3-4,diesig,	5.Halbflottille begiebt sich befehlsgemäß zur VI.Minen Räum Division, um mit dieser vor der Ems abzusuchen, Übernimmt Absuchen 095 epsilon. Kurz nach Beginn muß wegen Nebels abgebrochen werden. In 53°39' N 6°21;7 O schlippt eine Leine aus. M.3 behauptet beim Aufnehmen eine Mine im Gerät gehabt zu haben und schlippt das Gerät in 53°39' N 6°23;4 O. Stelle wird durch Minenboje bezeichnet.Die Halbflottille ankert bei Tonne N 1.
10,50 V.	leicht bewegte See.	Die 5.Halbflottille setzt die Arbeiten fort von 095 epsilon Oberkante nach Süden arbeitend. Die VI.M.R.D.übernimmt das Nachprüfen der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		der Stelle, wo das Gerät von M.3 geschl[eppt] ist. Die 5.Halbflottille sucht einen Str[eifen] von 1 sm Breite ab (s.Skizze 3.1 und [tritt] abends den Marsch nach Cuxhaven an. Die 6.Halbflottille prüfte das aus Skizze 3 ersichtliche Quadrat (0828 0834 [nach]. Es wurde nichts gefunden. Abends Marsch nach Cuxhaven angetreten. Die 8.Halbflottille fährt mit Gerät von der Westerems Ansteuerungstonne über Punkt H nach D. Dann von H nach Osten bis 137 epsilon.
10 h N.		8.Halbflottille in Cuxhaven fest.
15.III. 1,30 h V.	Cuxhaven.	5.und 6.Halbflottille in Cuxhaven fe[st]

Anlage zum Kriegstagebuch v.1-15.III.18

gemäß K.d.H. B.Nr.212 Abs.V Ziffer 4 von 10.Januar 1918.

Datum und Uhrzeit	[...]on der zugehörigen Boote und [...]r Kommandanten. Austausch von [...]en. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In-u.Außerdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
	[...]ttillenchef: K-tl[t].Wolfram (Eberhard)	v.1.-8.III.18 v.9.-15.III. erkrankt.	
	[...]9 Oblt.z.S.Frnr.Grote (Alfred)	v.1.-8.III.18	v.9.-15.III.zur Vfg.des Fl-Chefs in Cuxhaven.
	[...].S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Fri[...]	[...].III.ab be-	

[...]rgs-
[...]apara-

[...]in
telit.
Indienststel-
lungsarbeiten.

[...]
[...]
[...]

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In-u.Außerdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: K-tl-.Wolfram (Eberhard)	v.1.-8.III.18 v.9.-15.III. erkrankt.	
U.149 Oblt.z.S.Frnr.Grote (Alfred)	v.1.-8.III.18	v.9.-15.III.zur Vfg.des Fl-Chefs in Cuxhaven.
S.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Fri[illegible] /III.ab be=		

Letzter gemeldeter Quadrat	III Gemäß abgefangener Funkspruch, Kommando U 55.		
Letzte Meldung			
13/3/18		III.18 laos	an 12.III.18 durch Minentreffer gesunken.
[illegible] Min.Vizestrm.d.R.Scharpen	ja		

6177/18 8 in teilt. Indienststellungsarbeiten.

6177/18

a/1 1138/18 6177/18

mmnisse.

s Gerät von M.3 gesch
ottille sucht einen S
te ab (s.Skizze 3.1
Marsch nach Cuxhaven
ttille prüfte das aus
liche Quadrat (082E 08
ichts gefunden. Abend
aven angetreten.
ttille fährt mit Gerät
s Ansteuerungstonnen
Dann von H nach Osten

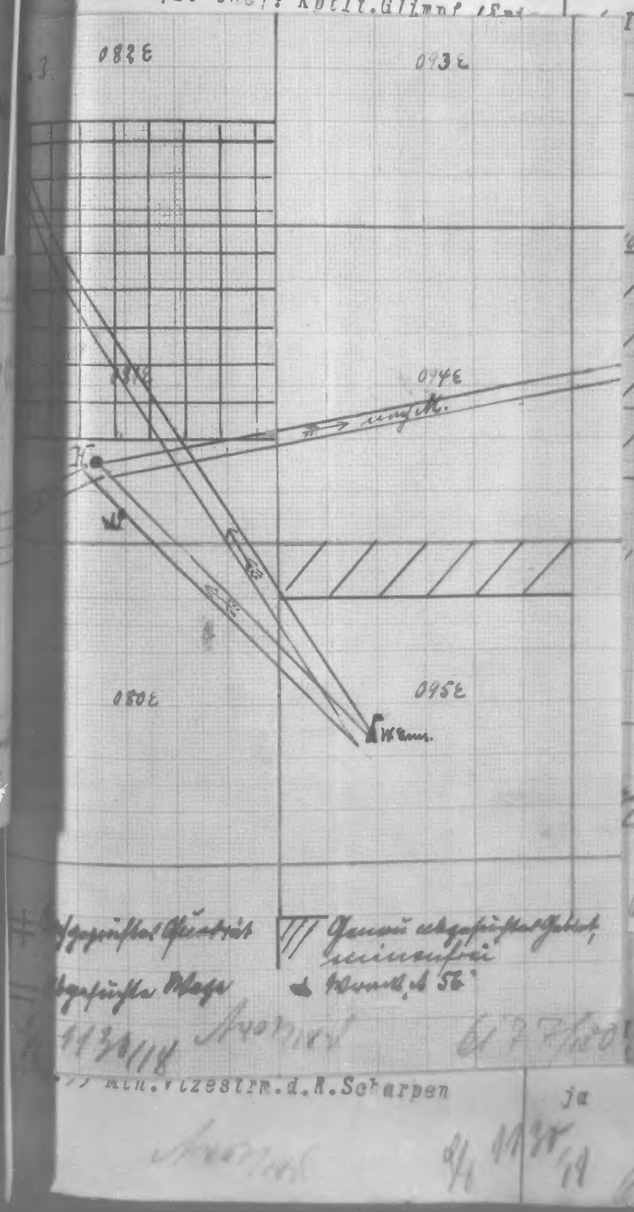
le in Cuxhaven fest.

Wortmann

lottille in Cuxhaven fe

Wortmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.	a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Ins-s.Aufstellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
		der Stelle, wo das Gerät von M.3 ges... ist. Die 5.Halbflottille sucht einen ...fen von 1 sm Breite ab (s.Skizze 3.) ... tritt abends den Marsch nach Cuxhaven ...	I. Flottillenchef: K-tl+.Wolfram (Eberhard)	v.1.-8.III.18 v.9.-15.III. erkrankt.	
		Die 6.Halbflottille prüfte das au... Skizze 3 ersichtliche Quadrat (082... nach. Es wurde nichts gefunden. Abend... Marsch nach Cuxhaven angetreten.	7.149 Oblt.z.S.Frnr.Grote (Alfred)	v.1.-8.III.18	
		Die 8.Halbflottille fährt mit Gera... von der Nesterems Ansteuerungstonne ... Punkt H nach D. Dann von H nach Osten ... bis 137 epsilon.	VI. S.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Fri...	...III.ab be...	v.9.-15.III.zur Vfg.des Fl-Chefs in Cuxhaven.
10 h N.		8.Halbflottille in Cuxhaven fest ...			



Indienststellungsarbeiten.

an 12.III.18 durch Minentreffer gesunken.

ja

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		der Stelle, wo das Gerät von M.3 ge ist. Die 5.Halbflottille sucht eine fen von 1 sm Breite ab (s.Skizze 3. tritt abends den Marsch nach Cuxhav Die 6.Halbflottille prüfte das a Skizze 3 ersichtliche Quadrat (0828 nach. Es wurde nichts gefunden. Abe
10 h N.		

Anlage zum Kriegstagebuch v.1-15.III.18
gemäß K.d.H. B.Nr.212 Abs.V Ziffer 4 von 10.Januar 1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Ein- u. Außerdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: K-tl. Wolfram (Eberhard)	v.1.-8.III.18 v.9.-15.III.	
I.149 Oblt.z.S.Ernr.Grote (Alfred)	erkrankt. v.1.-8.III.18	v.9.-15.III.zur Vfg.des Fl-Chefs in Cuxhaven.
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Frie-	v.6.III.ab be-	

Skizze 2.

rg-
spara-

0382 0382 0382 0382

Minenräumte Route
Minenräumte Minen

Genau abgesteckt Gebiet, nicht mehr.

Fg 1135/18 6177/18

M.32 Min.Ob.Strm. Eschrich	ja	Unterseeboots-Ausbildungsarbeiten.
M.39 Oblt.z.S.d.R. Juana	ja	
M.=	=	
A.56 Oblt.z.S. Oliff	bis 12.III.18 nachmittags	an 12.III.18 durch Minentreffer gesunken.
A.53 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen	ja	

Fg 1135/18 6177/18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		der Stelle, wo das Gerät von M.3 ge ist. Die 5.Halbflottille sucht eine fen von 1 sm Breite ab (s.Skizze 3. tritt abends den Marsch nach Cuxhav Die 6.Halbflottille prüfte das Skizze 3 ersichtliche Quadrat (0828 nach. Es wurde nichts gefunden. Abe

10 h N.

Anlage zum Kriegstagebuch v.1-15.III.18
gemäß K.d.H. B.Nr.212 Abs.V Ziffer 4 von 10.Januar 1913.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten. Austausch von Booten. Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In-u.Außerdienststellung. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: K-tl-.Wolfram (Eberhard)	v.1.-8.III.18	
T.149 Oblt.z.S.Frhr.Grote (Alfred)	v.9.-15.III. erkrankt.	
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedrich)	v.1.-8.III.18	v.9.-15.III.zur Vfg.des Fl-Chefs in Cuxhaven.
Vertr.:Oblt.z.S.d.R.Kaehlert, „M.25".	v.6.III.ab beurlaubt.	
2) M.65 Lt.z.S.d.R.Blau (beurlaubt) stellv.Kmdt.Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Schober	nein	
3) M.-		
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	Tecklenborg-Gründe,Reparatur.
7) M.25 Oblt.z.S.d.R.Kaehlert	==	
9) M.3 Min.Ob.Strm. Kliem	ja	
6) M.60 Oblt.z.S. Zechlin	ja	
8) M.4 Min.Vizestrm.d.S.II Kronnes	ja	
10) A.==	ja	
11) A.35 Min.Vizestrm.d.R.Gugelmeyer (beurlaubt)	==	
Stellv.Kmdt.:Lt.z.S. Coester	ja	
6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R.d'Ottilie		
20) M.66 Oblt.z.S.von Borries	ja	
4) M.28 ~~Lt.z.S.~~ Min.Vizestrm.d.R.Godt	ja,	
stellv.Kmdt.ab 10.III.18: Min.Vizestrm.d.R. Gugelmeyer.	nein	„Bosnia" Reparatur.
3) M.29 Lt.z.S.d.R. Hauptmann		
5) M.30a Min.Ob.Strm. Schweitzer	ja	
7) M.10 Kptlt.d.R. Enderlein	ja	
9) M.7 Lt.z.S.d.R. von Martels	ja	
6) M.8 Oblt.z.S. Heye	ja	
8) M.2 Min.Ob.Strm. Schrötel	ja	
10) A.36 Lt.z.S.d.R. Nitzschke	ja	
11) T.74 Min.Strm.d.R. Messer	nein	Kaiserliche Werft W'haven Reparatur.
7.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Koellner (Erich) vom 9.-15.III.Vertreter des Flottillenchef.	ja	
20) M.64 Lt.z.S.d.R. Schmidle	ja	
2) M.1 Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	
4) M.58 Lt.z.S.d.R. Franke (beurlaubt) stellv.Kmdt: Min.Viezestrm.d.R. Godt	ja	
3) M.41 Min.Ob.Strm. Manneck	ja	
5) M.95 Oblt.z.S.d.R. Senz	nein	
7) M.32 Min.Ob.Strm. Eschrich	ja	an 5.III.18 in Dienst gestellt. Indienststellungsarbeiten.
9) M.39 Oblt.z.S.d.R. Ivens	ja	
6) M.-	==	
8) A.56 Oblt.z.S. Olff	bis 12.III.18 nachmittags	an 12.III.18 durch Minentreffer gesunken.
10) A.53 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen	ja	

Funksprüche.

1.I 0126 ssd — 1.III.18. Arkona an Küstenschutzflotl.d.Ems.

A.57, Hermann Siebert, Ovelgönne auf Minen gestoßen, gesunken in 004 epsilon unten Mitte. Habe geankert wegen dichten Schneegestöber.

Takt.Nr.2 der 8.Geleit-Halbflottille.

2.I 0215 ssd — 1.III.18. Arkona an Küstenschutzflottille d.Ems.

Bin in Sperre geraten, bitte herausgebracht zu werden, Otto Sehlick auch gesunken.

Takt.Nr.2 der 8.Geleit-Halbflottille.

3.I 0325 — 8.III.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, II.M.S.Flottille. Mit Minensuchen ist nicht zu rechnen.

III.M.S.Flottille.

4.I 1707 — 8.III.18. M.64 an B.d.A., III.M.S.Flottille. 5., 6., 8.M.S.Halbflottillen Helgoland – Ems Fluß.

8.M.S.Halbflottille.

5.I 2253 — 9.III.18. M.64 an B.d.A., III.M.S.Fl., Vp.Chef. 8.M.S.Halbflottille hat geankert 081 epsilon. Morgen fortsetze Arbeit 064 epsilon oben 058 epsilon unten. 2 Halbflottillen Ruhe. Fernschreiben morgen Vormittag.

8.M.S.Halbflottille.

6.I 0306 — 10.III.18, M.89 an B.d.A., Vp.Chef, II.M.S.Flottille, Minensperre festgestellt in 011 beta. M.91 Minentreffer, versuchen einzuschleppen. Standort 3 Uhr Morgens 014 beta. Fahrt beträgt 6 sm.

4.M.S.Halbflottille.

7.I 0851 — 10.III.18. M.64 an B.d.A., III.M.S.Flottille. Gehen 041 epsilon, VI.M.R.D. übernehmen 064 epsilon 058 epsilon.

8.M.S.Halbflottille.

8.I 0416 — 11.III.18. M.64 an B.d.A., Vp.Chef. Nebel verhindert vorläufig auslaufen.

8.M.S.Halbflottille.

9.I 1321 — 11.III.18. M.64 an B.d.A., Vp.Chef. Versuchen auslaufen mit drei Halbflottillen.

8.M.S.Halbflottille.

10.I 1807 — 11.III.18. M.64 an B.d.A., Vp.Chef. 5.,6.,8.M.S.Halbflottillen für die Nacht geankert 077 epsilon links oben. Ankerlichten 6 Uhr Vormittags. Arbeiten wie im Fernschreiben GG.116 von Sonntag Abend angegeben.

8.M.S.Halbflottille.

11.I 1534 ssd — 12.III.18. Norderney an Alle. Untergetauchtes U-Boot 096 epsilon 71 rechts Mitte Kurs Ost oder West.

Norderney S.F.

12.I 1716. ssd — 12.III.18. M.64 an B.d.A., Hochseechef, Stationen N, Küstensch.-Flottille d.Ems, III.M.S.Flottille. A.56 auf Mine gestoßen 53°42'3 Nord 6°14'5 Ost, gesunken. Schiffahrtshindernis. Einschleppen nicht möglich. Durchfahrtsboje mit Osttoppzeichen liegt 100 m östlich.

8.M.S.Halbflottille.

13.I 1939 — 12.III.18. Niobe an III.M.S.Flottille. Morgen eine Halbflottille Weg grün von Platz Dora bis Jade mit Gerät absuchen.

B.d.A.

A 402.5 — A I 1130/18 — 6127/1 — 14.I

14./ 2251 12.III.18. Niobe an III.M.S.Flottille,VI.M.R.D.,II.M.
Flottille,1.T.=Halbflottille, Vp.Chef.
III.M.S.Flottille Minensuchen eine Halbflottille gemäß
Befehl 1939, eine Halbflottille Quadrat bei Punkt Hans
nachprüfen.II.M.S.Flottille mit beiden Halbflottillen
denündung und Helgoländer Bucht westlich 7°50' Ost abs
chen. 1.T.=Halbflottille Weg Jade-Elbe Fluß - Elbe Mün
und östlich 7°50 Ost absuchen.
B.d.A.

15./ 0716 13.III.18. M.64 an B.d.A.
Wegen Nebels vorläufig kein Arbeiten.
S.M.S.Halbflottille.

16./ 1742 λ 13.III.18. Niobe an III.,II.M.S.Flottille, 1.T.=Halb
flottille, VI.M.R.D.
6,30 Uhr Vm.Ergebnis melden des heutigen Absuchens.
B.d.A.

17./ 1819 13.III.18. M.64 an B.d.A.
Heute nicht gearbeitet, da wegen Nebels und zu geringe
Sicht genaues Absuchen nicht möglich.Standort Borkum R
Morgen Auslaufen beabsichtigt 6.30h Vm.
S.M.S.Halbflottille.

18./ 0659. 14.III.18. M.64 an B.d.A.
Gehe zur Arbeit.
III.M.S.Flottille.

19./ 1811 14.III.18. M.64 an B.d.A.
Nach Übergabe auf dem Marsche nach Cuxhaven.
III.M.S.Flottille.

20./ 0450 15.III.18. M.89 an B.d.A.,Vp.-Chef,II.M.S.Flottille.
Aufgabe ist erledigt B.d.A.450 F von Punkt S. bis 026
Sperre einwandfrei festgestellt in 026 ß links Mitte d
2 Anläufe. Weitere Feststellung aufgegeben wegen grober
See OSO 7. Gehe Cuxhaven.
S.M.S.Halbflottille.

21./ 1820 15.III.18. List an Alle.
091 λ minenversucht.Grete auf Mine gestoßen, gesunken.
Nähere Angaben folgen.
10.Geleit-Halbflottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III.Minensuchflottille. Gg.B.Nr. 266	
	Nichts zu bemerken.	Ganz Gehein.
		Kriegstagebuch des Kommandos der III.Minensuch-Flottille.
		Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
		Angefangen: 16.März 1918. Abgeschlossen: 31.März 1918.

Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
Eing. den 6.4.18
Anl. 4

Anlage: Funksprüche.
Skizze.
Zeichnung zum Stett. 8.4: 212
über eingetretene Verspätung.

S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
15.-17.März	Cuxhaven	Ruhe.
18.März 3 h N	Cuxhaven	geht Befehl von B.d.A. ein mit allen fahrbereiten Booten nach der Ems zu gehen, um das Wetter zur Förderung der Arbeiten auszunützen. Es wird sofort seeklar gemacht, Kohlen und Proviant aufgefüllt. Mörmann
19.März 2 h V.	Cuxhaven. NSW 3-4, sichtig	2 zusammengestellte Halbflottillen auslaufen. Flottillenchef ist noch nicht borddienstfähig und bleibt in Cuxhaven. 6.Halbflottille mit M.29, M.2 und M.65, M.4, M.25 der 5.Halbflottille. 8.Halbflottille mit M.64, M.1, M.41 und M.60, M.3, A.35 von der 5.Halbflottille. M.60 wird 4 h V. wegen lecker Kesselrohre zurückgeschickt. M.66 schließt sich von Geesetmünde kommend um 6 Uhr V. der 6.Halbflottille an. M.58 und A.53 folgen 8 Uhr V. aus Cuxhaven auslaufend der 8.Halbflottille. 6.und 8.Halbflottille gehen nach 029 epsilon auf Anweisung des Chefs der I.M.S.Flottille. M.66 wurde nach Emden detachiert um Proviant und Kohlen aufzufüllen, beim Einlaufen ins Hubertgat barg es das treibende, von feindlichen Fliegern abgeschossene Flugzeug 1598. 6.und 8.Halbflottille begannen das Räumen der Sperre in 029 epsilon. 6.Halbflottille räumte 3 Minen, stark bewachsen, Hebel ober. 8.Halbflottille brach ab und ankerte in 020 epsilon zur Vorbereitung für eine Nachtstichfahrt mit der 7.Halbflottille. 6.Halbflottille ankert bei Tonne N 1 auf Westerems. M.66 kommt von Emden zurück. M.58 von der 8.Halbflottille (später aus Cuxhaven ausgelaufen) sichtet beim Marsch zur Halbflottille in 058 epsilon rechts voraus Sehrohre von verschiedener Länge, die auf sofortiges Zudrehen verschwinden. Bei Überfahren der Stelle wurde nichts gefunden. 8.Halbflottille Anker auf. Stichfahrt mit 300'm Gerät südlich der Mittellinie. Auf 5°0',6 Ost schlippen 3 Geräte aus. Neue Sperre. Auf 4°40' Ost schlippen 2 Geräte aus. (Bekannte Sperre). Mörmann
4,30 h N.		
11,30 h N		
7,25 h N.	O 1, kein Mond, aber helle Nacht.	
20.März	In See. N-NW 1-2, etwas dieig, Mond kommt kurze Zeit durch.	Weiter nach Westen bis 4°5' Ost trifft die 8.Halbflottille keine Sperre mehr an. Zuletzt können voraus auf jeder Seite ein helles Licht in Sicht, anscheinend Segelfahrzeuge. 8.Halbflottille auf Borkum Reede. Alle Boote füllen Kohle und Wasser auf und ankern dann zur Ruhe.
8 h V.		Der Chef der 8.Halbflottille meldet, die Leistungen der Besatzungen, besonders des Maschinenpersonals von Eingang des Auslaufbefehls 18.III.nachm. bis 20.III.nachm. bei abgekürzter Ruhezeit, 2 maligem Kohlen und 2 maligen langen Märschen mit hoher Fahrt und Stichfahrt ohne jeden Versager bei auch teilweise vermindertem Personal - es fehlen bis Ende der Hafenzeit Beurlaubte - sind anzuerkennen."
6 h V.	N O 1, Regen, bedeckt, diesig. Dichter Nebel.	6.Halbflottille Anker auf, Marsch nach 029 epsilon. In 059 epsilon Mitte wegen des Nebels geankert. Anker auf, nach 031 epsilon zurückgegangen. In 081 epsilon Mitte eben geankert. Mörmann
21.März 7 h V.	6.Halbflottille. In See, W 2, diesig leicht bewegte See.	Anker auf, Marsch nach 029 epsilon. Das am 19.März abgesuchte Gebiet in 029 epsilon wurde um 0,9 sm nach Norden verbreitert. Es wurden noch 8 Minen geräumt. s.Skizze. Auf Borkum Reede geankert.
11,30 h N		
7,10 h V.	8.Halbflottille. Borkum Reede, NNW 3, sichtig.	Nach Anweisung des Chefs der I.M.S.Flottl. sucht die 8.Halbflottille ein Gebiet in 077 epsilon rechts unten 078 epsilon rechts oben genau ab. s.Skizze. M.53 von Cuxhaven kommend trifft bei der Halbflottille ein. Der Halbflottillenchef meldet: "um 2°° wurde F.T.1435 über feindliche Flugzeuge in 061 epsilon, als Halbflottille mit Gerät Westkurs fahr, abgenommen. Gleich darauf kamen 3 Flugboote, gut zu erkennen an Verstärkungen an den beiden Tragflächen und später der Form des Steuers B.B. fast quer in Sicht. Sie drehten sofort nach Osten ab. Feuern war nicht mehr möglich. Sofort F.T.Meldung. „A.53" stand weiter östlich beim Bojenlichten, hat noch einen Schuß feuern können, auch hat das Boot beobachtet, wie ein Flugboot mit einer Waffe von anscheinend größeren Kaliber als Maschinengewehr wahrscheinlich auf die beim Wrack „A.56" arbeitenden beiden Vorpostenboote schoß. Aufschläge sind nicht beobachtet. kamen auf Suchkurs Ost in Nordost 3 größere Flugzeuge in Sicht. Da 1) in dieser Richtung nach den bisher eingegangenen F.T.-Meldungen die feindlichen Boote stehen konnten, 2) bei der herrschenden Beleuchtung ein genaues Ansprechen nicht möglich war, 3) es sich wieder um 3 handelte - ein viertes wurde erst erheblich später gesichtet - und 4) F.S. nicht gefeuert wurde, ließ ich, da die Schußrichtung günstig, von allen 5 Booten der Suchgruppe mit Geschütz feuern um die Boote zum Abdrehen zu zwingen. Erst nach 11 Schuß wurde F.S. gegeben und Feuer sofort eingestellt.
2 h N.		
2,40 h N.		
2,26 h N.		

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		eingestellt. Erst 4.47 h nachmittags ging F.T.ein, daß eine Kampfstaffel Nord steuere. Um diese scheint es sich gehandelt zu haben. Es muß unbedingt verlangt werden, daß aufsteigende eigene Flugzeuge, besonders in solchen Fällen von den E.S. reichlich Gebrauch machen, wie es m.W. auch befohlen ist. Es ist sonst bei klarsten Sachlagen oft E.S beobachtet worden, z.B. feuerten die gegen 5 Uhr nachm. gleichzeitig mit der Halbflottille die Signalstation passierenden einlaufenden eigenen Kampfstaffeln reichlich E.S. Die gesichteten feindlichen Flugboote sind in den Erkennungstaffeln usw.Ausgabe S.V.K.Warnemünde 1917 noch nicht enthalten.— Durch die besonderen Umstände ist die Beschießung der eigenen Flugzeuge zu entschuldigen. Die Flugzeuge kamen so schnell auf die Halbflottille zu, daß schnell und entschlossen gehandelt werden mußte, um einen Angriff abzuwehren. Aufgabe beendet, eingelaufen. Auf Borkum Reede geankert. 5.Halbflottille mit den übrigen Booten der Flottille aus Cuxhaven ausgelaufen. Auf Borkum Reede geankert. Möhrmann
3.38 h N. 5.35 h N. 12.30h N. 8 h N.		
22.März. 4 h V.	Borkum Reede. NSW 3-4, ruhige See, sichtig. 5.Halbflottille.	Ausgelaufen nach 020 epsilon. Genau abgesucht in 020 epsilon zwischen den Breiteparallelen 53°48' und 53°49,5 N und den Längengraden: 5°1,5' Ost und 5°1 Ost. Eine Minensperre gefunden auf: 53°48,5 und 5°0, Ost. Richtung etwa NzO. Minenart unbekannt. Mit schweren Grät wurden die Minen in der Sperrichtung bis nördlich 53°49,5'N verschleppt, ohne daß eine Detonation stattfand. Um beim Nachprüfen dieser Sperre mit genügend Sicherheit zu arbeiten, war beabsichtigt, das genaue Absuchen bis 4°55' auszudehnen. Jedoch schon auf 4°58' und 53°48,4' N schlippte das Gerät wieder aus, sodaß von der Durchführung dieser Absicht Abstand genommen werden mußte. Der Halbflottillenchef meldet ferner: „Während die Halbflottille in 020 epsilon arbeitete, sichtete das nördliche Flügelboot (M.30) in 029 epsilon links Mitte einen Segler. Es war die holländische „Vriendschap" aus Groningen. Ich ließ dieses Segel wegfieren, Prisenbesatzung an Bord gehen, die Zivilbesatzung unter Deck gehen und den Segler einschleppen. Er wurde erst eingebracht, da zur Untersuchung auf See keine

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		keine Zeit vorhanden war. Daß es sich um einen ganz frechen Spionagefall handelt, dürfte außer allen Zweifel stehen. M.60 und M.53 bringen den Segler ein.— 5 M-Boote ergänzen Kohlen und Wasser auf Borkum Reede. M.29, M.2, M.28 ausgelaufen nach 031 epsilon zum Feststellen des Wracks von „A.56". Das Wrack wurde als Schiffahrtshindernis festgestellt und bezeichnet. Auf Borkum Reede geankert.
1.30h N.	6.Halbflottille.	
4.30h N.		
4.30h V.	8.Halbflottille.	
		Ausgelaufen nach 167 gamma. Genaue abgesucht von 167 gamma Mitte unten bis 154 gamma Mitte unten zwischen 53° 48'0 N u.49'5 N. Dabei 3 tiefstehende, gut erhaltene Kugelminen geräumt mit 4 Bleikappen, grau mit braunen Farbflecken gemalt, in der Wasserlinie Zahl 07 in weißer Farbe. Minen sehr fest verankert. Schneidegreifer mehrfach ausgeschlippt ohne zu schneiden. In 167 gamma eine treibende Mine gleicher Art abgeschossen. In 065 epsilon rechts für die Nacht geankert. Möhrmann
11h V.		
März.	5. Halbflottille. Westerems	Auf Westerems geankert. M 60 und M 53 mit Prise geankert. Bei Hellwerden Prise an Sperrkommandanten der Ems abgegeben. 5 Boote ergänzen Brennstoff auf Borkum-Reede. M 25 und M 4 werden der 6 Halbflottille zugeteilt.
59h V. 2 V.		
	6. Halbflottille. Borkum=Reede. NSW 3, diesig	
5h V.		Ausgelaufen nach 020 epsilon zum Nachprüfen der am 22.März von der 5.Halbflottille nach Norden verschleppten Sperre. An der Unterkante von 009 epsilon 1,5 sm von der SO-Ecke schlippte es aus. Es wurden zu gleicher Zeit mehrer Oberflächenstände (Bleikappenkugelminen) gesichtet, im Ganzen 15 gezählt und noch einige Minen dicht unter Wasser gesehen. Die Sperre, die erst in der Nacht vorher geworfen sein konnte, lag in mehreren Reihen. Die Boote mußten sich mit großer Aufmerksamkeit hindurchwinden und dies gelang, ohne daß ein Boot zu schaden kam außer dem Führerboot, das mit der Bordwand und dann mit der Bb.-Schraube gegen eine Mine schlug und die Schraube beschädigte. Der Chef der 6.Halbflottille versuchte die 7.Halbflottille noch zu warnen, doch bevor der Morsespruch abgenommen war, geriet die 7.Halbflottille gleichfalls in das Minenfeld und M.40 lief auf. Es wurden hierbei 3 - 4 Detonationne beobachtet, eine Mine ging zwischen M.40 und M.66 hoch. Es ist nicht gesagt, daß die Minen

S & F 38.

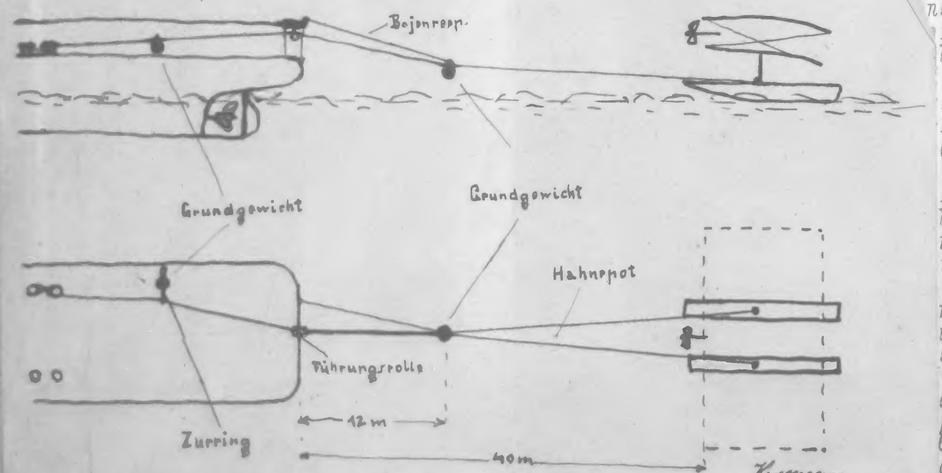
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		untereinander verbunden sind. Es besteht auch die Möglichkeit von Nachbardetonationen. Vielleicht sind die englischen Bleikappen noch nicht sicher durchkonstruiert. Der Kommandant von M.4 hat eine Mine ohne Bleikappen gesehen. Das Arbeiten wurde auf Befehl der I.M.S.Flottille abgebrochen. Auf Borkum Reede geankert.
6,50 h N.	8.Halbflottille.	Anker gelichtet, Marsch nach 167 gamma.
7,30 h V.	In See, NSW 2, etwas diesig.	Auf 4°53' Ost stößt M.64 Bb.vorn. Nach Angabe der Heizraumwache war der Stoß 2 mal zu hören, ähnlich wie der einer Mine oder einer Boje. Hier ist M.64 wahrscheinlich auf eine Mine der von der 3.Halbflottille kurz danach festgestellten Sperre gestoßen. Dieses Stoßen von M.64, wie das von M.66, beide Mal ohne Entzündung der Mine und die Beobachtung des Kommandanten M.4 lassen es als wahrscheinlich erscheinen, daß hier außer den neuen Bleikappen auch alte Drehhebelminen verwendet sind. Das läßt den Schluß zu, daß die Engländer z.Zt.nicht über sehr große Vorräte an den neuen wirksameren Minen verfügen und die alten Minen noch mitverwandt werden müssen.
		Die Halbflottille setzt die gestrigen Arbeiten in 167 gamma fort. Eine Ausschlippstelle von Tage vorher wurde 4 mal mit Schneidegreifer überfahren. Jedesmal schnitte es aus oder die Leine brach. Der Greifer hat keinmal geschnitten und war auch nicht beschädigt.
8,32 h N.		Es war beabsichtigt mit schwerem Gerät über die Ausschlippstelle zu fahren, doch wurde auf Befehl der I.M.S.Flottille abgebrochen.
		Auf Borkum Reede zu Anker.
		Da die I.Flottille zur Ruhe einläuft, übernimmt der Chef der 8.Halbflottille die Leitung der Arbeiten.
		Nömann
24.März.	Borkum Reede. NNW 2 -3, sichtig.	Es war in der Nacht Befehl gekommen, die Ausdehnung der Sperre in 009 epsilon nach Norden festzustellen und zu versuchen die Sperre zu umgehen.
6,30 h V.		Der Chef der 8.Halbflottille meldet: Ausgelaufen. Beabsichtigte Verteilung: 3.Halbflottille fortsetzen der Arbeit in 009 epsilon.
		5.Halbflottille Feststellen der Sperre.
		6.Halbflottille Fortsetzen der Arbeit an Sperre 5° Ost, falls das wegen der neuen Sperren nicht möglich sein sollte, bei 3. Halbflottille helfen.
8,30 h V.	Platz N	8.Halbflottille Weg gelb von Osten her nachprüfen bis 5°5' Ost.
		3.und 4.Geschwader, später auch 3 Kreuzer in Sicht.
		Gleichzeitig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Gleichzeitig geht F.T.eines Flugzeuges über U-Boot in 081 epsilon ein, wurde mit Scheinwerfer an Friedrich den Großen weitergegeben. Außerdem hielt ich es für notwendig, mit F.T.an B.d.A. zu melden, daß wegen der möglichen Beobachtung durch ein zum 1. Mal so weit westlich gesichtetes U-Boot ein Arbeiten auf Weg gelb, besonders wegen des Umgehungsversuches für zwecklos gehalten wurde. Es ging darauf Befehl ein, Aufgabe durchzuführen.
		Geschwader und Kreuzer drehten auf Weg grün nach Osten ab. Inzwischen wurde ein weiteres U-Boot 094 epsilon gemeldet.
7,14 h V.		M.32 wegen lecken Kondensators Borkumreede entlassen, soll gleichzeitig Kohlen ergänzen.
7,35 h V.	081 epsilon links oben.	300 m Gerät versenkt, nördlich Mittellinie auf Weg gelb abgesucht 0,5 sm breit bis 065 epsilon unten Mitte. Dort liegende Fischerboje Nordtoppzeichen aufgenommen. Nichts gefunden.
10,42 h V.		Abgebrochen wegen Befehl des Hochseechefs: »Minensuchverbände U-Boot jagen.«
		5.,6.,8.Halbflottille darauf mit U.D.in 081 epsilon und in Nähe Jadetonne 081 epsilon links oben.
11,28 h N.		3.Halbflottille stand schon weiter westlich und fuhr mit U.B. auch 077 epsilon, 065 epsilon ab.
		Befehl: 2 Halbflottillen auch nachts jagen Mit Rücksicht auf Kohlenbestände und vorhergehende Beanspruchung der Halbflottillen 5. und 3.Halbflottille fahren fortsetzen bis 7,30 h nachm. 6.und 8.Halbflottille von 4 - 7 Uhr nachm.ankern bei M.1, dann nachts jagen 8.und 6.Halbflottille zu Anker bei Tonne M 1."
6 h		6.und 8.Halbflottille ausgelaufen. 6.Halbflottille jagt feindliche U-Boote in 081 epsilon, 8.Halbflottille im Gebiet um Jadetonne 081 epsilon links oben.
h N.		5.Halbflottille auf Borkum Reede geankert.
20 N.		Nömann
5.März.	In See. NzW 3, auffrischend Nebel	8.Halbflottille ankert wegen des Nebels in 081 epsilon links, 6.Halbflotille in 094 epsilon rechts unten.
2,10 h V.		Anker auf und eingelaufen.
30 h V.	Aufklarend, Wind und See nehmen aus westlicher Richtung schnell zu. NW 5-7, später N, zeitweise sehr unsichtig, Schneegestöber.	6.und 8.Halbflottille Borkum Reede. Kohlen ergänzt dann Ruhe.
h V.		5.Halbflottille lief 6,30 h Vm. zum U-Boot jagen aus nacht aber Kehrt und ankerte um 9,30 h Vm.wieder auf Reede.
März.	Borkum Reede. NNW6, grobe See	Nömann
		Wegen der Wetterlage zunächst nicht ausgelaufen. 12,30 h Nm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12¼30h N.	Aufklarend, sehr sichtig, Wind und See lassen nach. 8.Halbflottille.	Ausgelaufen. Ms werden die Wege vor der Ems abgesucht. 8.Halbflottille sucht ab über Hans nach 081 epsilon links oben, prüft dann nach Weg gelb bis 064 epsilon linke Kante südlich der Mittellinie in Gesamtbreite von 1,5 sm, ferner von Jadetonne in 081 epsilon nach Westerems Ansteuerungstonne. Es wird nichts gefunden. Auf Borkum Reede geankert.
8¼30h N.	6.Halbflottille.	Die 6.Halbflottille sucht den Weg grün in breiter Formation von 6°20' Ost bis 5°50' Ost hin und zurück ab. Es werden keine Minen gefunden. Auf Borkum Reede geankert.
9¼20 h N.	5.Halbflottille.	Die 5.Halbflottille sucht den Weg schwa ab. In 061 epsilon treibende, nicht bewachsene englische U-Bootsbleikappenmine abgeschossen. Flugzeug 1292 machte in 061 epsilon Notlandung. M.4 wurde zur Unterstützung entsandt. Der Kommandant des Bootes, Vizeoberermann d.S.Krommes hat dann das Flugzeug sehr geschickt eingeschleppt. Er meldet hierüber folgendes:

M.4 in 061
ter F.T.
tlandung
. Da die
nach Ans-
r, das
hlepp-
in ge-
r Schwi
r Flug-
am Heck
ine ge-
ler be-
hen der
n und
in heft
fen wur
nfolge
winner
s Brec
Stöße
orrich-
ß sich
Grundg
ck in
an He
wurde
bügel durch ein Bojenreep befestigt wurde. Eine weitere Auffangvorrichtung der Stöße wurde mittelst einer durch ein zweites Gr gewicht beschwerten Zurring zwischen Schl leinen und Reeligstützen geschaffen. Durch die auf diese Weise eingeschaltete doppel Federvorrichtung konnte M. 4 trotz der st ken Dünung bis zu „L.F." aufnehmen, ohne de

M4. Skizze. Flugzeug No1292.



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		das geschleppte Fahrzeug dadurch zu beschädigen. Auf Reede holte eine Barkass das Flugzeug ab. Es hat sich herausgestellt, daß bei längeren Leinen als 40 m die Schwimmer anstoßen wollen. Das Suchgerät schlippte auf 53°3[illegible] Nord 5°37' Ost an zwei Stellen aus. Zur Feststellung, ob es sich um ein Wrack oder um Minen handelt, wurde ein Anlauf mit Gabelgreifer gemacht. Hierbei lief M.53 auf eine Mine. Treffer zwischen Abteilung I und III. Boot wird schwimmfähig erhalten und eingeschleppt. A.35 mit Schwerverwundeten nach Borkum Reede entlassen. Hubertgat Ansteuerungstonne. M.10 (6.Mfl.) welches Boot besondere Pumpeneinrichtung an Bord hat, und Schlepper Kornelia Wessels zur Unterstützung eingetroffen; wird um 6 h Vm. entlassen. Der Schleppzug M.53 trifft um 8,15 h Vm. in der Schleuse in Emden ein. Am Nachmittag wird das Boot eingedockt. Es soll so weit repariert werden, daß die Überfahrt nach einer noch zu bestimmenden Werft mit Sicherheit erfolgen kann.
7.März	Borkum Reede.	T.96 trifft mit Gg.O-Befehl des B.d.A.157 vom 26.III.ein.(war angemeldet durch Fernschreiben). ging folgendes Fernschreiben ein: Fernschreiben an 8.und 3.M.S.Halbflottille. „In Anschluß an B.d.A.770 f vom 25.III. an 27.III. mit allen Mitteln zunächst Weg schwarz, dann Weg grün westlich der Ems gründlich absuchen und minenfrei machen. Bevor diese Aufgabe nicht erledigt ist, sollen Arbeiten auf Weg gelb nicht fortgesetzt werden. Gleichlautend a an 8.und 3.M.S.Halbflottille. B.d.A.816 f." Verteilung: Von 5.Halbflottille nur M.4, M.3, A.35 zur Verfügung. Die übrigen bringen M.53 nach Emden Zuerst allein (3 Halbflottillen) auf Weg schwa Anker auf.
8¼30h V.	Borkum Reede, Wind NNW 5, sichtig.	6.,3., 8.Halbflottille in breiter Formation mit Gerät auf Weg schwarz. Es werden gut 1,5 sm breit abgesucht. Bis 044 epsilon nichts gefunden. Das Wetter wird schlechter, sodaß an Sperre nicht gearbeitet werden kann. Daher 6.Halbflottille nach Weg grün entlassen. 3.und 8.Halbflottille fahren weiter und zwar die südlichere (8.Mfl) so, daß der abgesuchte Streifen an Hoheitsgrenze entlang führt. Die Sperre Ausland-Leuchtturm in Süd wird ohne Ausschlippen in gut 0,5 sm Gesamtbreite überfahren. Dabei noch eine Mine von 3.Halbflottille abgerissen.
9¼15h V.	Hubertgat Tonne.	

113.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12,30h N.	Aufklarend, sehr sichtig, Wind und See lassen nach. 8.Halbflottille.	Ausgelaufen. Ms werden die Wege vor der Ems abgesucht. 8.Halbflottille sucht ab über Hans nach 081 epsilon links oben, prüft dann nach Weg gelb bis 064 epsilon linke Kante südlich der Mittellinie in Gesamtbreite von 1,5 sm, ferner von Jadetonne in 081 epsilon nach Westerems Ansteuerungstonne. Es wird nichts gefunden. Auf Borkum Reede geankert.
8,30h N.	6.Halbflottille.	Die 6.Halbflottille sucht den Weg grün in breiter Formation von 6°20' Ost bis 5°59' Ost hin und zurück ab. Es werden keine Minen gefunden. Auf Borkum Reede geankert.
9,20 h N.	5.Halbflottille.	Die 5.Halbflottille sucht den Weg schwarz ab. In 061 epsilon treibende, nicht bewachsene englische U-Bootsbleikappenmine abgeschossen. Flugzeug 1292 machte in 061 epsilon Notlandung. M.4 wurde zur Unterstützung entsandt. Der Kommandant des Bootes, Vizeseeermann d.S.Krommes hat dann das Flugzeug sehr geschickt eingeschleppt. Er meldet hierüber folgendes: „Am 26.März 4,15 h Nm. erhielt M.4 in 061 epsilon den Befehl, daß Norderneyer F.I. Flugzeug Nr.1292, welches eine Notlandung vorgenommen hatte, einzuschleppen. Da die Schwimmer noch dicht waren, lagen nach Ansagen des Führers keine Bedenken vor, das Flugzeug daran zu schleppen. Die Schleppvorrichtung bestand in 2 Suchleinen in genau gleicher Länge, die Oberhalb der Schwimmer an den Haupthaltestützen von der Flugzeugbesatzung befestigt und in die am Heck befindliche Führungsrolle der Bojenleine gelegt, auf 40 m eingeholt und am Poller belegt wurden. Beim vorsichtigen Angehen der Maschine stellte sich starkes Rollen und Stampfen des Bootes ein, wodurch ein heftiges Einruksen der Leinen hervorgerufen wurde. Die Befürchtung lag nahe, daß infolge des heftigen Einsetzens für die Schwimmer bezw. die Haltestützen die Gefahr des Brechens entstand. Es wurden daher die Stöße durch eine provisorische Ausgleichvorrichtung aufgefangen. Der Ausgleich ließ sich herbeiführen durch Anbringen eines Grundgewichtes, daß in 12 m Abstand vom Heck in schwebender Lage auf den Suchleinen an Heckbügel durch ein Bojenreep befestigt wurde. Eine weitere Auffangvorrichtung der Stöße wurde mittelst einer durch ein zweites Grundgewicht beschwerten Zurring zwischen Schlepleinen und Reeligstützen geschaffen. Durch die auf diese Weise eingeschaltete doppelte Federvorrichtung konnte M. 4 trotz der starken Dünung bis zu „L.F." aufnehmen, ohne daß

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		das geschleppte Fahrzeug dadurch zu beschädigen. Auf Reede holte eine Barkass das Flugzeug ab. Es hat sich herausgestellt, daß bei längeren Leinen als 40 m die Schwimmer untersohnen wollen." Das Suchgerät schlippte auf 53°3'6 Nord 5°37' Ost an zwei Stellen aus. Zur Feststellung, ob es sich um ein Wrack oder um Minen handelt, wurde ein Anlauf mit Gabelgreifer gemacht. Hierbei lief M.53 auf eine Mine. Treffer zwischen Abteilung I und III. Boot wird schwimmfähig erhalten und eingeschleppt. A.35 mit Schwerverwundeten nach Borkum Reede entlassen. Hubertgat Ansteuerungstonne. M.10 (6.Hfl.) welches Boot besondere Pumpeneinrichtung an Bord hat, und Schlepper Kornelia Wessels zur Unterstützung eingetroffen; wird um 6 h Vm. entlassen. Der Schleppzug M.53 trifft um 8,15 h Vm. in der Schleuse in Emden ein. Am Nachmittag wird das Boot eingedockt. Es soll so weit repariert werden, daß die Überfahrt nach einer noch zu bestimmenden Werft mit Sicherheit erfolgen kann.
7.März 4,30h V.	Borkum Reede.	T.96 trifft mit Gg.O-Befehl des B.d.A.157 vom 26.III.ein.(war angemeldet durch Fernschreiben). ging folgendes Fernschreiben ein: Fernschreiben an 8.und 3.M.S.Halbflottille. „In Anschluß an B.d.A.770 f von 25.III. an 27.III. mit allen Mitteln zunächst Weg schwarz, dann Weg grün westlich der Ems gründlich absuchen und minenfrei machen. Bevor diese Aufgabe nicht erledigt ist, sollen Arbeiten auf Weg gelb nicht fortgesetzt werden. Gleichlautend an 8.und 3.M.S.Halbflottille. B.d.A.816 f." Verteilung: Von 5.Halbflottille nur M.4, M.3, A.35 zur Verfügung. Die übrigen bringen M.53 nach Emden. Zuerst alles (3 Halbflottillen) auf Weg schwarz Anker auf.
4,30h V.	Borkum Reede, Wind NSW 5, sichtig. Hubertgat Tonne.	6.,3., 8.Halbflottille in breiter Formation mit Gerät auf Weg schwarz. Es werden gut 1,5 sm breit abgesucht. Bis 044 epsilon nichts gefunden. Das Wetter wird schlechter, sodaß an Sperre nicht gearbeitet werden kann. Daher 8.Halbflottille nach Weg grün entlassen. 3.und 8.Halbflottille fahren weiter und zwar die südlichere (8.Hfl) so, daß der abgesuchte Streifen an Hoheitsgrenze entlang führt. Die Sperre Ameland-Leuchtturm in Süd wird ohne Ausschlippen in gut 0,5 sm Gesamtbreite überfahren. Dabei noch eine Mine von 3.Halbflottille abgerissen.
h V.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		3.Halbflottille nach Weg grün(Ostkurs) entlassen. 8.Halbflottille fährt auf schwarz weite Wegen Wetterverschlechterung abgebroche und ohne Gerät Weg schwarz zurück. In 079 epsilon dabei eine treibende U-Bootsfalle Mine gesichtet. Abschießen wegen Wetterlag nicht möglich.
18/30 N.	See und Wind aus SW nehmen weiter zu, auch bereden wird es voraussichtig.	Die 6.Halbflottille findet beim Suchen auf Weg grün in 53°37' Nord 5°47',1 Ost ein Minensperre. Die Geräte schlippen an 3 Stellen aus. Eine U-Bootsbleikappenmine, gut in Farbe, geräumt. Die Mine war in der Vertikalrichtung 1/3 rot, 2/3 schlangenförmig bunt gemalt.
5/30 N.		6.Halbflottille ankert auf Borkum Reede 8.Halbflottille ging auf F.T.1514, 1153 nach Osterems, um von Vorpostenboot vor Os ems gemeldete Ausschlippstelle nachprüfen. Die durch Minenboje bezeichnete Stelle wurde abgesucht. Die Krallengreiferboje de Vorpostenbootes wurde nicht gesichtet. Ein Mine wurde nicht gefunden. Das Ausschlippe ist auf Grundberührung zurückzuführen. Der Halbflottillenchef meldet weiter: „Zu dieser Zeit ging die Meldung über den Minentreffer des VP-Bootes> Seefahrt in Not<ein. Da Halbflottille in Nähe 094 epsi lon (Ankerplatz) kam, gesucht. Nichts gefu den. Es wurde bei dem andern Boot „Usedom" nach Unfallstelle gefragt, die schließlich ganz anders in 081 epsilon unten bei Wrack A.56 gemeldet wurde. Auf Grund dieser ersten Angabe 094 epsi ordnete B.d.A.Absuchen 094 epsilon für Don nerstag neben den anderen Arbeiten an. Au ßerdem Bezeichnung Wrack eines möglicherwe se am 24.III. von „B.97" mit Wa.B.vernichte ten U-Bootes. Es wurde aber von 3.Halbflottille gemel det und von VI.M.R.Division, die in 080 ab gearbeitet hatte, hierher mitgeteilt, daß Unfallstelle weder in 094 noch bei Wrack A.56, sondern in 080 epsilon oben beim Wra M.36 liege. Der Dampfer „Usedom" mit den Geretteten lag tatsächlich in 080 epsilon östlich der eigenen Sperre, zu Anker. Unfallstelle bei Wrack A.56 scheint al unwahrscheinlich, da dort am 22.III. die Stelle mehrfach überfahren und 2 Vorposten boote noch am 23.III. dort gearbeitet hab Es wurde daher Meldung an B.d.A.mit F.T.-f nacht. 2031". Neumann
28.März 6 h V.	Borkum Reede. SW 6 – 8, grobe See, diesig.	Wegen des Seegangs ist Fortsetzung der Arbeiten nicht möglich. Ausgelaufen. Es werden Wege abgesucht von der Ems nach der Jade, 5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
15/ N		5.,3.Halbflottille von Westerems auf Weg schwarz, 6.,8.Halbflottille von 6°20' Ost auf Weg grün. Alle Halbflottillen in Cuxhaven fest. M.95 nach Beendigung seiner Indienststellungsarbeiten aus Wilhelmshaven eingetroffen. Neumann
bis März.		Ruhe. T.149 mit Flottillenchef an 29.III.nach Wilhelmshaven zur Besprechung auf K.N.II, abends zurück. Neumann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	10	

Funksprüche:

1) 1946 λ. 16.3.18. Flottenflaggschiff an Alle.
096 L (7) minenversucht.
Hochseechef.

2) 0317 19.III.18 M.64 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
8.,6.M.S.Halbflottillen mit zusammen 13 Booten Elbe Fluß - Ems Fluß.
2.M.S.Halbflottille.

3) 0945 19.III.18 T.103 an B.d.A.
Stich gemäß B.d.A.Go.120/0 wird heute Nacht durch 7.M.S.-Halbflottille und 8.M.S.Halbflottille zu Ende geführt.
I.M.S.Flottille.

4) 1220 ssd. 19.III.18. Borkum an Flotte, B.d.A.
Muttenschiff der VI.M.R.Division auf Mine gestoßen 065 epsilon unten Mitte, erbitte Schlepper mit Pumpendampfer
12.M.S.Halbflottille.

5) 1825 ssd. 19.III.18 11.M.S.Halbflottille an M.50.
Feindliches untergetauchtes U-Boot in 065 epsilon rechts untere Ecke.
11.M.S.Halbflottille.

6) 1844 19.III.18 T.103 an B.d.A., Flotte.
M.58 meldet 4,30 Uhr Km.in 058 epsilon untere Ecke rechts getauchtes U-Boot gesichtet.
I.M.S.Halbflottille.

7) 1830 20.III.18 Borkum an B.d.H., B.d.U., Vp.Chef, Alle M.R.D.
Gestern die in 094 epsilon Mitte noch fehlenden Streifen von 0,6 sm genau abgesucht, nichts gefunden, Quadrat damit erledigt. Südliche Hälfte 081 epsilon minenfrei. Wegen Nebels abgebrochen.
Tritschen (VI.M.R.D.)

8) 0609 22.III.18 M.64 an B.d.A.,Wettin.
Gehe zur Arbeit.
III.M.S.Flottille.

9) 2316 22.III.18 M.50 an Hochseechef,B.d.A.,Vp.Chef,F.d.II.A.G., F.d.IV.A.G.,I.M.S.Flottille,Flisgerkdeur.
Ergebnis 22.III.18: Genaues Absuchen 080 epsilon begonnen, dabei eine U-Mine geräumt. 096 epsilon von 53°47'5 Nord bis 53°48' Nord genau abgesucht, nichts gefunden. 23.März gehe Emden Proviant ergänzen.
IV.M.S.Flottille.

10) 0925 ssd. 23.III.18 M.50 an Alle.
080 epsilon M.36 auf Mine gestoßen.
M.50.

11) 0933 ssd. 23.III.18 M.50 an Alle.
Unfallstelle M.36 in 53°40' Nord 6°15' Ost.
IV.M.S.Flottille.

12) 0952 λ 23.III.18 M.50 an B.d.A.,Vp.Chef,F.d.II.A.G.,I.M.S.Flottl.
M.36 in 53°40' Nord, 6°15' ost auf Mine gestoßen, Besatzung geborgen, 1 Mann tot mehrere verwundet. 080 epsilon durch flache U-Bootsminen verseucht, absuchen mit Flach-Meterbooten erforderlich. IV.M.S.Flottille Minensuchen abgebrochen. Einlaufen Bremerhaven.
IV.Minensuchflottille.

13) 1025 λ 23.III.18 M.50 an Flotte, zu 0952
100 m im Westen von Wrack M.36 liegt Fischerboje mit Minentopzeichen,davon 500 m SSW Fischerboje mit Westtopzeichen.
IV.M.S.Flottille.

141

14) 1546 23.III.18. T.103 an Hochseechef,B.d.A.,Vp.Chef,F.d.II.A.G.
In 009 epsilon ist letzte Nacht eine mehrreihige flache Sp
re geworfen, zahlreiche Oberflächenstände. Große Kugelmine
mit 5 Bleikappen, untereinander verbunden. M.40 aufgelaufe
sofort gesunken. Eine gleiche frische Sperre liegt 133° We
hälfte. Arbeit abgebrochen. 3. 6. 8.M.S.Halbflottillen geh
Ems Fluß, I.M.S.Flottille Elbe Fluß.
I.M.S.Flottille.

15) 1817 N 23.III.18 Leitung an III.M.S.Flottille.
III.M.S.Flottille baldigst Abs icht für morgen melden. B.d.
bitte F.T.abgeben ob Morgen Deckung erforderlich.
Vp.Chef.

16) 1938 23.III.18 M.64 an Vp.Chef.
Zu 1817 N : Bin mit gamma alfa Schlüsel und F.F.B.nicht aus
gerüstet.
8.M.S.Halbflottille.

17) 2023 23.III.18. Flottenflaggschiff an 8.M.S.Halbflottille.
Was ist morgen beabsichtigt?
Hochseechef.

18) 2052 23.III.18 M.64 an Hochseechef, B.d.A.
Erwarten neue Befehle von B.d.A.auf F.T.1546. Standort Bor
kum Reede.
8.M.S.Halbflottille.

19) 2228 N 23.III.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille,Hochseechef.
Zu 1546 und 2052: Ausdehnung Sperre in 009 epsilon nach No
den feststellen. Versuchen Sperre umgehen.
B.d.A.

20) 2346 23.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Sonntag 5.M.S.Halbflottille T.T.2228 lambda, ferner zwei
Halbflottillen Arbeiten 5° Ost fortsetzen, eine Halbflotti
Weg bis 5°Ost nachprüfen. Platz Hans nicht vor 8 Uhr Vm.
8.M.S.Halbflottille.

21) 0628 24.III.18 M.65 an B.d.A.,Hochseechef, Station N.
Zu 2228 lambda auf 2346: Bitte Bergungsdampfer klar halten
5.M.S.Halbflottille.

22) 0703 24.III.18 M.64 an B.d.A.
Ausgelaufen.
III.M.S.Flottille.

23) 0807 Kr. 24.III.18 Norderney an Alle.
Ich sehe in 041 epsilon [7] feindliches untergetauchtes U
Flugzeug 1691.

24) 0811 24.III.18 M.64 an B.d.A.
Hätte Arbeit für wertlos, wegen Beobachtung durch U-Boot
041 epsilon.
8.M.S.Halbflottille.

25) 0834 24.III.18 M.64 an F.T.Leitung.
Leitung III.M.S.Flottille auf M.64.
8.M.S.Halbflottille.

26) 0902 24.III.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Zu 0811: Arbeit gemäß fortsetzen.
B.d.A.

27) 0920 ssd. 24.III.18 Friedrich d.Große an Hochseechef.
U-Bootsangriff ausgewichen C94 epsilon.
Chef d.IV.Geschwaders.

28) 0918 24.III.18 M.64 an Vp.Chef, 5.,6.,3.M.S.Halbflottille.
Verfahren gemäß F.T.0902, 2346, 2228.
8.M.S.Halbflottille.

29)

29) 0229 N ssd. 24.III.18 Frdr.d.Große,an Hochseechef,Vp.Streitkräfte.
Mehrere U-Bootsangriffe in 094 epsilon 081 epsilon ausge-
wichen, Vp.Streitkräfte eingelaufen Jade.
Vp.Chef.

30) 1027 N ssd. 24.III.18. Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Zu 0934 lambda: Alle M.S.Flottillen zurückkehren nach der
Ems.
B.d.A.

31) 1029 N 24.III.18 Flottenflaggschiff an III.M.S.Flottille.
Minensuchverbände U-Boot jagen.
Hochseechef.

32) 1006 24.III.18 Frdr.d.Große an B.d.A.
Wegen Anwesenheit wenigstens 3 feindlicher U-Boote empfehlen
Minensuchen in diesen Gebiet einige Zeit unterbrechen.
Vp.Chef.

33) 1056 N ssd. 24.III.18 Niobe an III.M.S.Flottille.
Zu 1029 lambda 1000 lambda: Minensuchverbände östlich 6°20'
Ost jagen.
B.d.A.

34) 1259 24.III.18 Niobe an III.M.S.Flottille,8.M.S.Halbflottille.
U-Bootsjagen während der Nacht mit 2 Halbflottillen fortsetzen
Diese Montag in Ruhe Borkum Redde.
B,d.A.

35) 1549 24.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef.
Zu 1259: 6.und 8.M.S.Halbflottillen heute Nacht. 3.und 5.
Halbflottillen Borkum Reede.
III.M.S.Flottille.

36) 1732 N 24.III.18 Niobe an Flotte.
Nach Beobachtung in letzter Nacht scheinen feindliche U-Boote
unsere E.S.nachzuahmen.
B.d.A.

37) 1752 24.III.18 Niobe an 8.,3.,5. M.S.Halbflottille.
Montag 3.und 5.M.S.Halbflottille feindliche U-Boote jagen
Gebiet westlich 6°20' Ost bis Platz Bora.
B.d.A.

38) 2243 N 24.III.18 Flottenflaggschiff an Flotte
Deutsche U-Boote feuern vorläufig nicht M.S.Patrone.
Hochseechef.

39) 0228 25.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef.
Plötzlich dichter Nebel. Abgebrochen. Habe geankert 081 ep-
silon links oben.
8.M.S.Halbflottille.

40) 0422 25.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef.
Zeitweise aufklarend, See und Wind schnell zunehmend. Ein-
laufe Ems Fluß.
8.M.S.Halbflottille

41) 0715 25.III.18 M.65 an B.d.A.
Ausgelaufen.
5.M.S.Halbflottille.

42) 0843 25.III.18. M.65 an B.d.A.
Mußte Abbrechen wegen Wetterlage.
5.M.S.Halbflottille.

43) 1428 25.III.18 M.64 an B.d.A.
Zu Fernschreiben 76 F: 3.M.S.Halbflottille.
8.M.S.Halbflottille.

44) 2147 25.III.18 Helgoland an NordseeVp.Flottl.,B.d.A.,Flotte.

1.Sondergruppe der Nordseevp.Flottille meldet, daß 8,5 sm rechtweisend 296° von Norderney Leuchtturm gut erhaltene Mine anscheinend Flachstand gesehen. Durch Vp.Boote angestellte Nachforschungen sind ergebnislos geblieben.
Chef der 1.Nords.Vp.Halbflottille.

451 0439 26.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Bleibe zu Anker. Wetter erlaubt fahren mit Gerät nicht.
8.M.S.Halbflottille.

461 1306 26.III.18. M.64 an B.d.A.,Vp.Chef, F.d.II.A.G.
5.,6.und 8.M.S.Halbflottille zur Arbeit ausgelaufen. 3.M.S.Halbflottille klar gemäß F 767 F.
8.M.S.Halbflottille.

478 1318 26.III.18 G.10 an 10.T.Halbflottille, Flotte.
Habe gesehen eine flachstehende Mine bei der Boje 0,5 sm 90° rechtweisend von Punkt Max. Habe Minenboje geworfen 200 m östlich.
G.10.

481 1506 26.III.18 M.64 an B.d.A.,3.T.Halbfl.,3.M.S.Halbflottl
Zu Fernschreiben 767 und 781 3.M.S.Halbflottille ist bestimmt. Standort augenblicklich Borkum Reede;
8.M.S.Halbflottille.

491 1819 26.III.18 M.65 an B.d.A.,8.,6.M.S.Halbflottille.
044 epsilon M.53 Minentreffer.
5.M.S.Halbflottille.

501 2000 ssd. 26.III.18 G.101 an 5.M.S.Halbflottille.
Zu 1819: Bitte genaues Besteck.
3.T.-Halbflottille.

511 1958 26.III.18 M.65 an B.d.A.,Hochseechef;8.M.S.Halbflotti
3.T.-Halbflottille zu 1819.
Besteck der Detonationsstelle 53°31;5 Nord 5°37' Ost. Ne Arnold in 044 epsilon nicht benutzbar. Habe Feuerschiffe angehalten.
5.M.S.Halbflottille.

521 0146 27.III.18 M.64 an Vp.Chef.
Fernschreiben von Dienstag Abend erhalten. Vorläufig nur Arbeiten Weg gelb und grün östlich 5°10' Ost.
8.M.S.Halbflottille.

531 0336 27.III.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Auf 0146: Gemäß B.d.A.816 F soll vorläufig Weg gelb nicht gearbeitet werden.
B.d.A.

541 0326 M.64 an Vp.Chef. 27.III.18.
F.T.0146 unhältig. Heute nur schwarz und grün östlich 5°10 Ost. Auslaufen 7 Uhr Vm.
8.M.S.Halbflottille.

551 0731 27.III.18 M.64 an B.d.A.
Zur Arbeit.
8.M.S.Halbflottille.

561 1303 27.III.18 M.64 an B.d.A.
Mußte abbrechen wegen Wetterlage. Alle Halbflottillen gehen Borkum Reede.
8.M.S.Halbflottille.

571 1153 27.III.18 Borkum an Küstensch.Fl.d.Ems,Flotte, Vp.-kommandeur d.Ems.
Vor Osteremsansteuerungstonne rechtweisend 355° 1 sm ab Gerät ausgeschlippt, Krallengreiferboje hochgekommen. Gleichzeitig ca. 500 m westlich davon Minenboje geworfen

es handelt sich wahrscheinlich um einzelne Minen, Umgegend abgesucht weiter nichts gefunden.
Takt.Nr.11 der 1.Vp.Halbfl.d.Ems,

1452 27.III.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Ist Weg schwarz minenfrei?
B.d.A.

1514 27.III.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Zu 1153! Wenn irgend möglich noch heute die Mine räumen.
B.d.A.

1430 27.III.18 Borkum an Küstensch.Fl.d.Ems,Vp.Kdr.d.Ems.
Seefahrt ist Not auf Mine gestoßen, habe mit Geretteten geankert 095 epsilon Bitte Hilfe.
Nr.4 d.1.Vp.Halbfl.d.Ems.

1514 27.III.18 M.64 an B.d.A.
Weg schwarz bis 5°25' ost abgesucht, minenfrei. Sperre in 044 epsilon in Gesamtbreite von 0,5 sm. 2 Halbflottillen zwischen den Punkten Ameland Leuchtturm Süd 3,7 und 4,2 sm überfahren. Dabei nur noch eine Mine abgerissen,geräumt.
8.M.S.Halbflottille.

1708 27.III.18 M.64 an B.d.A.
Zu 1514: Stelle überfahren. Nichts gefunden,auch Krallengreifer Boje nicht. Dieselbe anscheinend nicht verankert und vertrieben. Minenbojen liegen noch.
8.M.S.Halbflottillen.

2031 27.III.18 M.64 an B.d.A.
Zum Fernschreiben 840 F: Minentreffer nicht in 094 epsilon, sondern in 080 epsilon bei Wrack M.36, dort arbeitet VI.M.-R.Division.
8.M.S.Halbflottille.

0501 28.III.18 M.64 an B.d.A., Vp.Chef.
Fortsetzen Arbeiten wegen Wetterlage heute nicht möglich. Werde versuchen Weg grün und schwarz von 6°20'Ost nach Osten mit je 2 Halbflottillen in breiter Formation abzusuchen.
8.M.S.Halbflottille.

1544 28.III.18 M.64 an B.d.A.
Im Anschluß an F.T.0501: Auf schwarz und grün nichts gefunden. Einlaufe Cuxhaven nach Übergabe an I.M.S.Flottille.
8.M.S.Halbflottille.

0845 29.III.18 Helgoland an 2.Vp.Halbfl.,1.Vp.Halbfl.,Takt.Nr. 12 der 1.Vp.Halbfl., Flotte.
8,30 Uhr Vm.U-Bootsminen mit Oberflächenständen und paarweise in 131 beta rechts oben gesichtet. Nur zeitweise sichtbar. Ganz neue Minen 5 Zapfen mit dunkelgrünen Anstrich. Es scheint Sperre zu sein. Eine Mine habe in der Nähe abgeschossen. Habe geankert.
Nr.11 d.11.Vp.Halbflottille.

1240 ssd. 29.III.18 Borkum an I.,IV.M.S.Flottillen.
Dichte Sperre. Sehr flachstehende Minen. Ein Boot hat Mine berührt. Mine durch Schlappboje detoniert. Ich breche ab.
1.und 7.M.S.Halbflottille.

1459 29.III.18 M.21 an B.d.A.
Es handelt sich um U-Bootsminensperre in 044 epsilon. Herstellung Sperrlücke auf Weg schwarz durch M-Boote nicht ratsam, wegen flachstehender Minen. Laufen ein.
1.und 7.Halbflottille.

1455 29.III.18 Borkum an Trischen, VI.M.R.Division.
Boot 8 auf Mine gestoßen, 5 Mann gerettet.
Takt.Nr.1 der VI.M.R.Division.

70) 1635 29.III.18 Borkum an B.d.A., Flotte, Borkum, VI.M.R.D.
Unfallstelle 53°40'54 Nord 6°13'30 Ost.
Takt.Nr.1 der VI.M.R.D.

71) 2319 29.III.18 Helgoland an Chef der Nords.Vp.Flottl., B.d.A., Flotte.
Zu heutigem F.T.0845: Zur Bezeichnung der Sperre in 131 b ist schwarze Minenboje mit gelben Toppzeichen 3 1/2 an rechtweisend NNW von Blau I geworfen. Richtung der Sperre anscheinend bis Süd. Abstand der paarweise liegenden Mine etwa 5 m. Ausdehnung nicht angebbar. Börse Ankerplatz verlassen.
Chef der I.Vp.Halbfl.der Nordsee

72) 0405 ssd. 30.III.18 G.92 an B.d.A., I.F.d.T., Flotte.
G.87, G.93, G.94 auf Minen gestoßen. 072 beta oben, brauch sofortige Hilfeleistung. Habe geankert.
G.92.

73) 0500 30.III.18. G.92 an B.d.A., I.F.d.T., Führerboot der 2. leithalbflottille.
G.87 brennend, wahrscheinliche Richtung der Sperre SO -
G.92.

74) 0850 30.III.18 G.92 an B.d.A., I.F.d.T.
G.87,G.93,G.94 gesunken. Habe geankert mit ungefähr 190 Geretteten 072 beta rechts oben. Rechts oben dichtes Mi feld bezw. Doppelwinkelsperre, Hauptrichtung Nord - Süd. Zahlreiche Oberflächenstände. Dichter Nebel.
G.92.

75) 1556 30.III.18 M.21 an B.d.A. Alle, III.T.Halbflottille, Vp.Kdr.d.Ems.
53°26'5 Nord 5°10' Ost neue flache U-Bootsminensperre in der Richtung 10°, Nachtaufgabe heute nicht durchführbar.
M.M.S.Flottille.

76) 1909 N ssd. 30.III.18 M.50 an B.d.A., Vp.Chef, 2.Adm.d.I.A.G., F.d. 3.T.-Halbflottille, Flotte.
086 epsilon rechte Hälfte minenversucht. 53°33'8 Nord 5°56'8 Ost ein Oberflächenstand geräumt. 1 sm davon lieg Fischerboje mit Minentoppzeichen.
IV.M.S.Flottille.

77) 1953 N ssd. 30.III.18 M.50 an B.d.A., Vp.Chef, 2.Adm.d.I.A.G., F.d. A.G., F.d.IV.A.G., 3.T.-Halbfl., Alle.
079 epsilon rechte Hälfte minenversucht, Minenboje gem
IV.M.S.Flottille.

78) 1802 30.III.18 Borkum an B.d.A., Flotte, Küstensch.Fl.d.Ems
062 epsilon rechts Mitte 2 Oberflächenstände U-Bootsmine Minenboje 500 m nordost davon geworfen.
Takt.Nr.1 der 2.Vp.-Halbfl.d.Ems.

79) 2242 30.III.18 M.21 an B.d.A. Vp.Chef, 3.T.-Halbfl., F.d.I A.G., Vp.Chef, Flotte.
Neue flachstehende U-Bootsmine 045 epsilon rechts unten. Oberflächenstand.
M.M.S.Flottille.

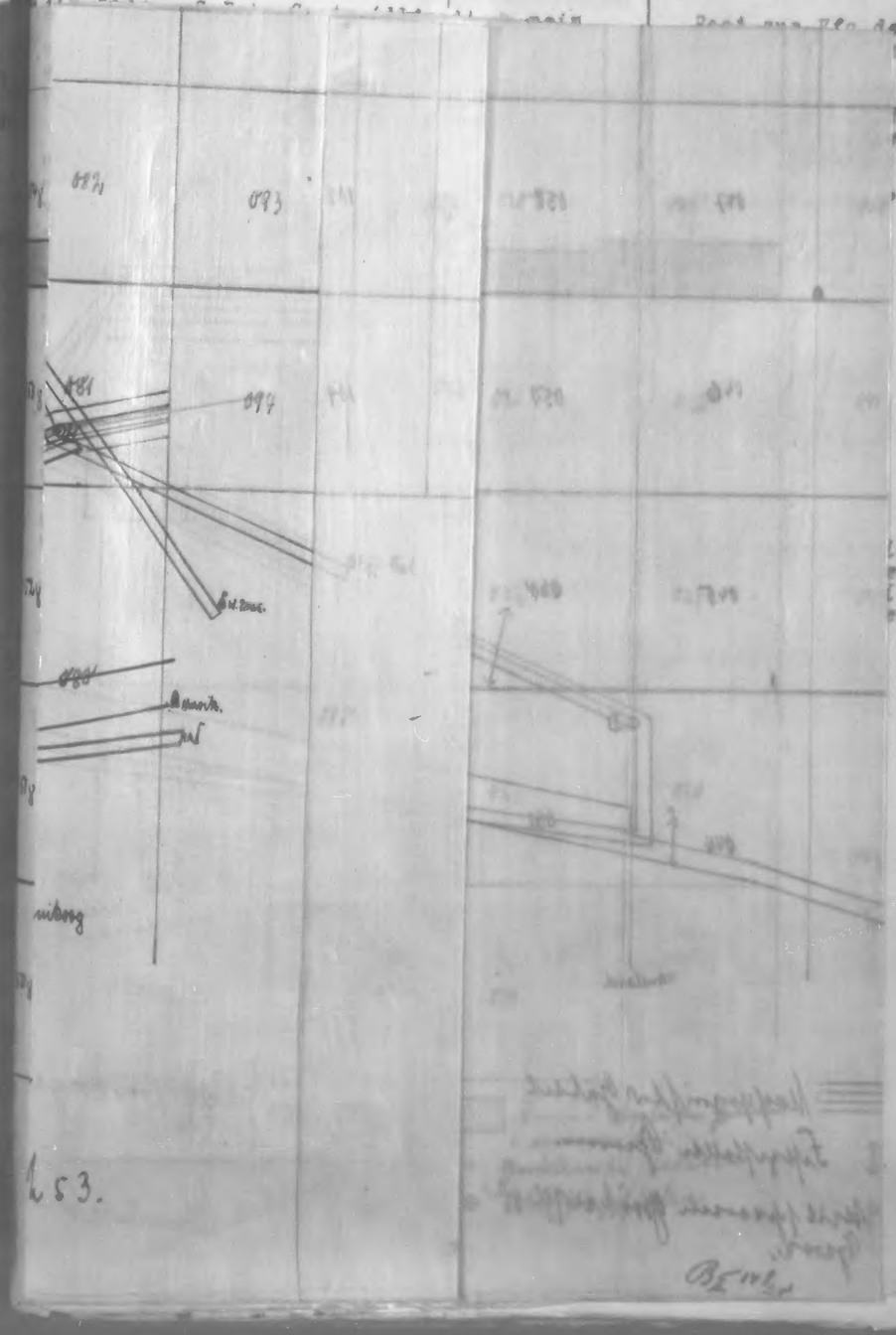
80) 1119 N ssd. 30.III.18 M.50 an B.d.A., Vp.Chef, 2.Adm.d.I.A.G., F.d. A.G., Flotte.
081 epsilon erneut minenversucht. Oberflächenstände sch
IV.M.S.Flottille.

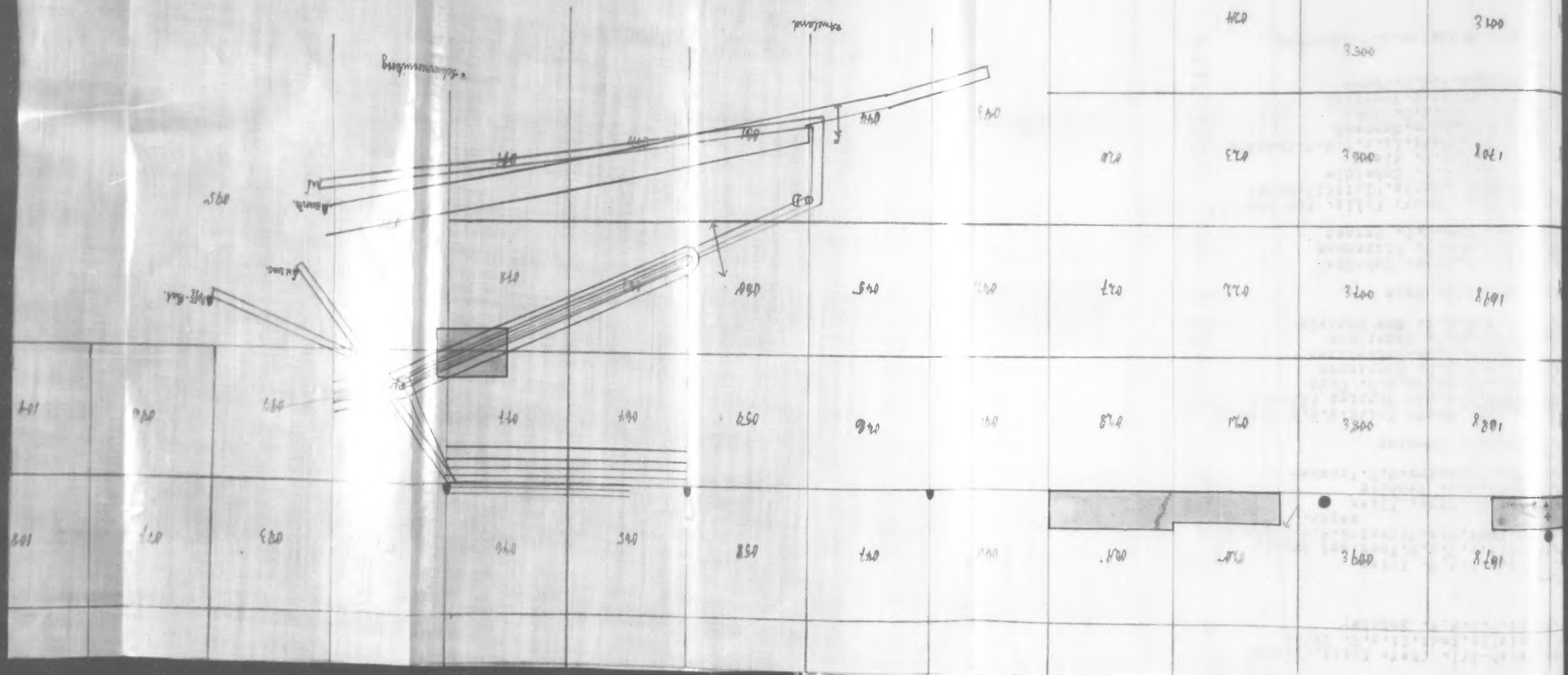
81) 1135 N 31.III.18 M.50 an B.d.A., 2.Adm.d.I.A.G. Flotte, Hoch seechef, II.Geleitflottille.
Minen liegen 53°46'1 Nord und 6°16'3 Ost.
IV.M.S.Flottille.

82) 2229 31.III.18 List an Küstensch.Fl.d.Ems, Hochseechef.
Geleit Nordmannsteg - Hauptfahrwasser zweimal ausgeschl
Habe Kehrt gemacht.
III.Geleithalbflottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 16.-31.März 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Rhe.V Stff.4 vom 10.1.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfrum (Eberhard)	nein	erkrankt.





701	1635	29.III.18	Borkum an B.d.A., Flotte, Borkum, VI.M.R.D. Unfallstelle 53°40'54 Nord 6°13'30 Ost. Takt.Nr.1 der VI.M.R.D.
711	2319	29.III.18	Helgoland an Chef der Nords.Vp.Flottl., B.d.A., Flotte. Zu heutigem F.T.0845: Zur Bezeichnung der Sperre in 131 ist schwarze Minenboje mit gelben Topzeichen 3 1/2 m rechtweisend NNW von Blau I geworfen. Richtung der Sperre anscheinend bis Süd. Abstand der paarweise liegenden Minen etwa 5 m. Ausdehnung nicht angebbar. Börse Ankerplatz verlassen. Chef der I.Vp.Halbfl.der Nordsee.
721	0405 ssd.	30.III.18	G.92 an B.d.A., I.F.d.T., Flotte. G.87, G.93, G.94 auf Minen gestoßen. 372 beta oben, braucht sofortige Hilfeleistung.
731	0		
741	0		
751	1		
761	1		
771	1		
781	1		
791	2		
801	1		
811	1		
821	2		

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 16.-31.März 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Bhe.V Ziff.4 vom 10.1.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	a) Daten über In- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	nein	erkrankt.
M.49 Oblt.z.S.Frhr.Grote (Alfred)	nein	Boot zur Vfg.des Fl-Chefs in C'h.
Minensuch-Hfl. Chef: Kptlt.Gliszf	ja	
M.65 stellv.Kmdt.Lt.z.S. Silex	ja	
M.53 Lt.z.S.d.R. Schober	ja	bis 26.III.18, Minentreffer, Nordseewerke Emden.
M.--		
M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	nein	Seebeckwerft G'W.
M.85 Oblt.z.S.d.R.Kaehlert beurl.		
stellv.Kmdt.Min.Vizestrm.d.R.Guggelmeyer.	ja	
M.3 Min.Ob.Strm. Klien	ja	
M.60 Oblt.z.S. Zechlin	ja	
M.4 Min.Vizestrm.d.R.Kronmes	ja	
M.==	=	
M.35 Lt.z.S. Coester	ja	
6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R.d'Ottilie	ja	
M.66 Oblt.z.S.von Borries (Alex.)	ja	
M.23 Min.Vizestrm.d.R. Codt	ja	
M.29 Lt.z.S.d.R. Hauptmann	ja	
M.30 Min.Ob.Strm.Schweitzer	ja	
M.10 Kptlt.d.R. Enderlein	ja	
M.7 Lt.z.S.d.R. Von Martels	nein	Schraubenhavarie. Bosnia, Cuxhaven.
M.8 Oblt.z.S. Heye	nein	Maschinenhavarie, Bosnia, Cuxhaven.
M.2 Min.Ob.Strm. Schrötel	ja	
M.36 Lt.z.S.d.R. Nitzschke	nein	Werft W'haven.
M.74 Min.Strm.d.R. Messer	ja	
8.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Koellner (Erich) gleichz. stellv.Flottillenchef.	ja	
M.64 Lt.z.S.d.R. Schmidle	ja	
M.1 Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	
M.58 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Fuerste	ja	
M.41 Min.Ob.Strm.Manneck	nein	Werft W'haven.
M.95 Oblt.z.S.d.R. Senz	ja	
M.32 Min.Ob.Strm.Fechrich	ja	
M.39 Oblt.z.S.d.R.Juens	--	
M.==	--	
M.==	ja	
M.53 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen		

Zusammenstellung

der von der 5.Kin.Zuhalt.Off.

eingebrachten Fahrzeuge.

+-+-+-+-+-+-+-+-+-+-+

	Ca.Stapelfeld Ofld.
	O.F.J.Geilenkirchen
	K. Erpler
	Daniel Hofmans Co.
	" " "
	Thomas K.Co.Roermond.

Klinge

Kriegsberichterstatter der
Luftwaffe-Propaganda-Kompanie

88 1453/43

1451/18 2507/18

88 1483/41

Nationalität, Art und Name des Fahrzeugs:	a. Besitzer b. gecharter von:	Auf der Fahrt von	nach	Ort der Aufbringung:	Ladung
Holland Ijalk „Vriendschap"	a. J. F. van Dyk b. Vereenigte Cargadoorskantoor, Amsterdam.	Grunten-Kopenhagen, Amsterdam, Helmarshafen, Groningen, Rotterdam	Hagen Dam	53°51' N 5°12' O	Stückgut, Kisten, Landwirtschaftl. Maschinen, Säcke mit Salz, Holl. Kunstdünger.

Name des Empfängers:	Name des Spediteurs:	Wem gehört die Ladung?	Ergebnis
Koedenboen		Hafenbetr.-Inspektor	eingebracht, da zur Untersuchung auf See keine Zeit vorhanden; abgegeben an Sperrkommandant Ems.
Verg. Cargadoors		Pauly u. Laursen, Petersen---Horsens	
Stoffis u. Zonen Rotterdam		desgl.	
H. Hees u. Co. Hillegom		Astrup u. Andresen.	
W. Wulffe, Zwinderecht.		Em. Stephensen Esth.	
Ard de Vroys Rotterdam		O. F. J. Hälanffen	
Schutter-Vassenaar Rotterdam		H. Erslev	
H. S. Stoffis		Danish Kaschine Co.	
"		" " "	
Vigsbergen Rotterdam		Thamer u. Co. Kopenhagen.	

Gleiwitz.

Hauptmann und Hafenkommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der Minensuchflottille.	

IV. III.M.S.-Flott.- Nach Ruhetagen vom 1.-3.IV. in Cuxhaven und Schiessübungen auf der Elbe am 4.IV. wurde am 5.IV. von der Ems aus am Weg von Punkt "N" bis 021 B und Weg "blau" nachgeprüft. Auf Befehl der Flotte mit allen verfügbaren Such-Hfl. einen neuen Weg "blau" von 126 B über 127 B nach 093 B herzustellen, wurde vom 6.-8.IV. von List aus hieran gearbeitet, sodass der Weg am 8.IV. frei befahrbar war und die Unternehmungen "Arkona"-"Bremse", (Flankenschutz des neuen Weges "Blau" durch Zeitminensperren) angesetzt werden konnten. Nachdem am 9.IV. "Bremse" die Aufgabe wegen Nebels abbrechen musste, wurden am 10.IV. trotz ungünstigster Wetterlage die Unternehmungen hinter mit Gerät fahrenden M.S.-Hfl. in Angriff genommen. "Arkona" stiess in 045 alpha auf eine Sperre (Dummy), die wegen Nebel und See nicht festgestellt werden konnte, sodass sie die Aufgabe wiederum abbrechen musste. "Bremse" wurde von der 5.M.S.-Hlfl. bei dichten Nebel, NO-Sturm bis Stärke 8 und grober See rausgebracht und konnte ihre Aufgabe ausführen. Hierüber meldet der Chef der 5.M.S.-Hfl. folgendes: "Diese Fahrt stellt meines Wissens eine auf dem Gebiet des M.S.-Wesens, (gänzlich neuartige Leistung dar. Soweit ich unterrichtet bin und mich erinnern kann, war es das erste Mal, dass Schiffe bei Nacht und dickem Nebel hinter einem M.S.-Verband mit ausgebrachtem Gerät marschiert sind... Die Boote sind jedoch der Schwierigkeiten Herr geworden. Das Ausbringen des Geräts bei der herrschenden See und bei Nacht und Nebel arbeitete einwandfrei, das seemännische Können und die Hingabe der Kommandanten und Bootsbesatzungen während dieser 18stündigen Suchfahrt bei Nacht unddichtem Nebel, bei Sturm und hoher See verdient mit Lob erwähnt zu werden.

Die Flottille äussert sich dazu; Das Arbeiten der 3., 5. und 8. M.S.-Hfl. bei Nacht, Nebel und grober See ist eine sehr bemerkenswerte hervorragende Leistung. Mit unermüdlicher Hingabe sind die Hilfslett. der ihnen gestellten Aufgabe gerecht geworden. Nach Abgabe der Arbeiten an die I.M.S.-Flott. ging die III.M.S.-Flott. nach Cuxhaven. Vom 12.-18.IV. Ruhe.

Datum und Ortszeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der	
XII.	Minensuchflottille.	
	Gg.B.Nr. 279	
		Ganz Geheim.
		Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
		Eing. den 19. 4. 18
		4 Anl. Kg. 1990.
		Kriegstagebuch
		des
		Kommandos der III. Minensuch - Flottille.
		Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
		Angefangen: 1.April 1918.
		Abgeschlossen:15.April 1918.
		Anlagen: Zustellung Skizzen Zusammenstellung gem. Flotte B.Nr. 212 v. 16.F.18.

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. bis 3.4.	Cuxhaven.	Ruhe. Mörmann
4.4.18. 11 h V.	Cuxhaven. N O 2, ruhige See, etwas diesig.	8.Halbflottille ausgelaufen. Schießübung vor der Elbe. Danach Schießübung der 5.Halbflottille. T.149, 5., 6., 8.Halbflottille und zugeteilte 3.Halbflottille gehen dann nach der Ems zur Ablösung. Alle Halbflottillen auf Borkum Reede zu Anker. Mörmann
10 h 30 N		
5.4.18; 5 h 45 V.	Borkum Reede. O N O 3 - 4, leicht bewegte See, diesig	Ausgelaufen. Aufgabe ist: Nachprüfen den Weg von Punkt N bis 021 beta in 4 sm Breite und versuchen Verbindungsweg mit freier Rinne Nachtstichfahrt zu finden. Um 8 h V. werden 4 Halbflottillen in Punkt -N- angesetzt, je 5 Boote mit 300 m Gerät, Halbflottillenabstand der Flügelboote 1500 m. Die 8.Halbflottille schlippte noch beim Ausbringen aus zwischen mehreren Booten, darauf hin wurde die Stelle noch einmal überlaufen mit demselben Erfolg. Es ist Grundberührung und ein tiefliegendes Wrack anzunehmen. Die Flottille hatte sich inzwischen schon ziemlich weit entfernt, die 8.Halbflottille dampfte ohne Gerät auf, holte in 074 die Flottille ein und brachte Gerät aus. In 066 ließ ich 5.und 6.Halbflottille Gerät aufnehmen und entsandte sie gemäß F.T.-Befehl des B.d.A.beschleunigt über Helgoland nach Weg blau zum Nachprüfen von 125 beta rechte untere Ecke nach 092 beta linker obere Ecke und zurück nach Punkt -F-. Die 3.und 8.Halbflottille setzten das Nachprüfen fort, da sie aber auf dem Rückweg nun ebenfalls mit den Gerät fahren mußten, konnte ich die Aufgabe nicht mehr bis 021 beta in genügender Breite durchführen, ich ließ daher in 052 epsilon Mitte Kehrt machen. 3.Halbflottille hat auf Hin- und Rückmarsch je eine alte Mine Drehhebel unten in der alten Sperre in 055 epsilon abgerissen.
9 h N.	O S - S, unruhige See, diesig.	Die Ausschlippstelle bei Anfangspunkt ungefähr 1,5 sm nördlich Punkt N konnte wegen einbrechender Dunkelheit nicht mehr abgesucht werden. Auf Borkum Reede zu Anker.
9 h 45 N.		Auf Befehl des Hochseechefs sollten Sicherungsstreitkräfte von N bis 068 epsilon stehen. Es fand aber keine Sicherung statt.
10 h N.		Auf F.T.-Befehl des B.d.A., daß zu der Aufgabe in 125 beta alle auf Wache befindlichen Halbflottillen angesetzt werden sollen, lief T.149, 3.und 8.Halbflottille wieder aus. Auf den Befehl erst am nächsten Tage mit den Arbeiten zu beginnen laufen 5.und 6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Halbflottille nach Helgoland ein. Mörmann
6.4.18. 2 h V. 3 h 30 V.	In See, Helgoland.	T.149 zum Kohlen nach Helgoland eingelaufen 6.und 5.Halbflottille aus Helgoland ausgelaufen.
6 h V.	S O 3 - 4, diesig, bald darauf dichter Nebel.	T.149 nach Beendigung des Kohlens und Reparatur eines Kessels wieder ausgelaufen.
11h30 V.		T.149 wieder eingelaufen. Telephonische Besprechung mit Chef des Stabes des B.d.A. über Aufgabe und mit Chef d.Küstenschutzflottille der Ems.
12h10 N.		T.149 nach dem Lister Tief ausgelaufen. Besprechung mit dem Kommandanten S.M.S. „Arcona“.
7h30 N		Die Halbflottillen versuchen zweimal, als es etwas aufklart, die Arbeiten zu beginnen, geraten aber beide Mal in dichten Nebel. Alle Halbflottillen im Lister Tief geankert. Kohlen auffüllen nicht möglich, da nur ein Dampfer vorhanden, der von Arcona und Booten der Geleitflottillen schon besetzt ist.
7.4.18. 5h30 V.	Lister Tief. S O 2, später Windstille, lange Dünung aus S W, zeitweise Regen, leichter Nebel, Sichtweite 1 - 1,5 sm.	Mörmann Ausgelaufen. Arbeiten im Flottillenverbande begonnen, konnten aber wegen der Unsichtigkeit nicht planmäßig durchgeführt werden. Zunächst blieb die 3.Halbflottille zurück, die in 126 beta Mitte mehrmals ausschlippte und anscheinend eine Mine im Gerät hatte. Ich ließ die 3.Halbflottille dort nicht weiter arbeiten, weil der Weg für die Arcona weiter nördlich im Streifen der 6.Halbflottille geführt werden sollte. In 124 beta schlippten 6.und 8.Halbflottille aus. Ich ließ zunächst diese hier weiterarbeiten. Die 5.und 3.Halbflottille ließ ich zu den weiter draußen liegenden bekannten zwei Sperren vorstoßen in Verlängerung des Weges der 6.Halbflottille. Die 8.Halbflottille räumte in 124 beta Mitte unten eine außerordentlich stark bewachsene Mine, Hebel oben. Die 8. Hdlbflottille ließ ich dann weiterfahren bis zur Sperre in 108 beta und dann weiter jenseits der Sperren bis 092 beta links oben und zurück. Hierbei schlippte das Bb.Flügelboot in 093 beta aus, da die Zeit drängte und die Stelle südlich des beabsichtigten Weges lag, wurde sie nicht nachgeprüft. Auf dem Rückmarsch riß die 8.Halbflottille aus der inneren Sperre in 108 beta eine Mine, Hebel unten, ab. Die 6.Halbflottille arbeitete in 124 beta weiter. In diesen Quadrat Mitte unten stellte sie ein tiefliegendes Wrack fest, das kein Schiffahrtshindernis bildet. 12 m Leinensteuerung bei halber Tide führte frei. Bei Sprengung mit Sprengpatronengreifer kam Holz hoch

Marine-Formular-Magazin. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gröh, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordsektion.
S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		hoch, wahrscheinlich dänischer Fischkutter. Die 5.Halbflottille stieß in 108 beta Mitte auf die innere Sperre, die etwa N O - S W verläuft. Ältere, mehr oder minder bewachsene Minen, Hebel unten, dazwischen einige Hebel oben, sehr dicht stehend. Die 5.Halbflottille stellte hier eine Sperrlücke von gut 1000 m her. 3 Detonationen mit schwerem Gerät, 16 Minen abgerissen. Dann verlängerte die 5.Halbflottille den abgesuchten Streifen durch die Sperrlücke nach Westen, wobei sie aus der äußeren Sperre 2 Minen herausriß. Die 3.Halbflottille legte ihren Streifen nördlich des von 124 beta an ausgebojten Streifens der 5.Halbflottille. In 109 beta schlippte sie hierbei mehrfach aus. Es muß hier der Südflügel einer alten Sperre liegen. Sie arbeitete hier nicht weiter, da sie als es kurze Zeit ein wenig sichtiger wurde, bemerkte, daß sie zu weit nördlich stand, sondern legte einen neuen Streifen weiter südlich, der frei führte bis zur inneren Sperre. Dann ging sie an die äußere Sperre und stellte eine Lücke von 0,7 sm Breite he Die bestellten Feuerschiffe wurden mir Mittags von T.112 zur Stelle gemeldet. Ich ließ sie ankern, konnte sie aber später in Nebel nicht finden. Da es nicht aufklarte, war an eine sichere Durchfahrt mit ausgelegten Feuerschiffen nicht zu denken. Ich meldete dies daher vom Anfangspunkt aus durch F.T. S.M.S. „Arcona und bald darauf „Brense" kamen aber doch heraus und standen um 6 Uhr am Anfangspunkt. Ich ging zur Besprechung an Bord S.M.S.Brense . Die Unternehmung wurde für heute abgebrochen. Ich ließ die Halbflottillen daher einlaufen. 10h45 V. 6.Halbflottille, 12 h N 8.und 3.Halbflottille } im Lister Tief ge- 1 h 30 N 5.Halbflottille } ankert. Hoffmann
8.4.18. 5 h 30 V.	Lister Tief. O N O 1, später Windstille, diesig, 3 später 5 sm Sichtweite.	3., 6., 8.Halbflottille ausgelaufen. 5.Halbflottille füllt Kohlen auf soweit möglich, weil sie den Schiffen für die Heimfahrt zur Verfügung stehen soll. Die Boote der anderen Halbflottillen haben nach Möglichkeit noch in der Nacht etwas Kohlen aufgefüllt. Die 3.Halbflottille verbreitert ihre Sperrlücke auf 1,3 sm, dabei 3 Minen abgerissen und mehrere Detonationen mit schwerem Gerät. Auf 0,7 sm Breite ist die Sperrlücke aber nur genau abgesucht und minenfrei. Die 3.Halbflottille wird wegen Kohlmangels am Abend nach List entlassen und ankert dort 11 h 40 N. Die 8.Halbflottille verbreitert die Sperrlücke der 5.Halbflottille. M.95 muß wegen schlechter Packung der Kondensatoren nach Cuxhaven entlassen werden. Die Sperrlücke wird

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		wird auf ca 2 sm verbreitert und in der Breite von 1 sm genau abgesucht. 6 Detonationen und 17 Minen abgerissen mit schwerem Gerät, 1 Detonation und 2 Minen abgerissen mit Suchgerät. Nach den Hochkanten der abgerissenen Minen zu schließen, lagen die Minen im Abstand von ca 45 m und in seitlichem Abstand von ca 30 m, wahrscheinlich geworfen von einem Fahrzeug mit seitlichen Wurfeinrichtungen? Die 8.Halbflottille besetzt die Position V, Sperrlücke der äußeren Sperre mit einem M-Boot, und ankert bei der Sperrlücke, um bei unsichtigem Wetter durch Vorstoßen in Richtung auf die zurückkehrenden Schiffe das Einlaufen zu erleichtern. Die 6.Halbflottille führt den Bojenstreifen von 124 beta nach dem Anfangspunkt durch, so daß der Weg vom Anfangspunkt bis 3 sm über die Sperrlücken hinaus frei befahren werden kann. Dann führt die Halbflottille noch einmal 800 m südlich an der Bojenreihe entlang, um den Weg zu verbreitern. Die 6.Halbflottille ankert dann beim Anfangspunkt zur Verfügung der IV. A.G. für einen etwa erforderlichen Vorstoß. T.149 legt die Feuerschiffe auf Position II bis IV, steht um 4 h Nm. beim Anfangspunkt zur Besprechung des Flottillenchefs mit dem Kommandant S.M.S. „Brense", geht dann zur IV. A.G. im Lister Tief zur Übergabe der Skizze des freien Weges. Die 5.Halbflottille läuft 12 h V. aus zum Anfangspunkt und schließt sich dort an S.M.S. „Brense" an und ankert 8 h 10 N. in dichten Nebel nach Vorgang S.M.S. Brense außerhalb der Sperrlücken. Hoffmann
9.4.18. 4 h 30 V.	In See. O 4 , diesig.	5.Halbflottille Anker gelichtet. Gerät vor Brense ausgebracht bis zurück zur äußeren Sperrlücke. Die Unternehmung konnte wegen des Nebels nicht durchgeführt werden, die Schiffe laufen nach List ein. 5., 6., 8.Halbflottille gehen zum Kohlenauffüllen nach Helgoland, da der Kohlendampfer in List durch die 3.Halbflottille schon besetzt ist. Alle Halbflottillen in Helgoland fest. Die Kohlen sind bis auf wenige Tonnen aufgebraucht. Es wird soweit aufgefüllt, daß die Boote gut 2 Tage fahren können. A.36 holt Post von Cuxhaven. Hoffmann
10.4.18 h 10 V	Helgoland. dichter Nebel. N O 3 - 4, leicht bewegte See, Wind und Seegang später zunehmend. Sichtweite 5 sm.	Wegen dichten Nebels kann nicht wie beabsichtigt, um 4 h 30 Vm. ausgelaufen werden. Ausgelaufen zum Anfangspunkt. Die Flottille trifft kurz vor S.M.S.Brense 2 h Nm. am Anfangspunkt ein. Die 8.Halbflottille besetzt Position II bis V. Positionen II bis IV werden dann durch Fischdampfer abgelöst. Arbeiten an der Sperre ist wegen zunehmender grober See

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		See nicht möglich. Da am 9.April Unterseeboote westlich List gemeldet waren, wird von der 3.Halbflottille auf dem Anmarsch der Weg von Lister Tief zum Anfangspunkt mit Gerät abgefahren. Die 5.Halbflottille wird S.M.S.'Brense' zur Verfügung gestellt, die 3.Halbflottille mit M.1 von der 8.Halbflottille der 'Arcona'. Die 8.Halbflottille besetzt wieder die äußere Sperrlücke.
4 h 30 N.		Besprechung des Verbandschefs auf S.M.S. 'Brense,' die östlich Position IV geankert hat. Da die 6.Halbflottille an der Sperre nicht arbeiten kann, fährt sie noch einmal den Weg an der Bojenreihe mit Gerät ab bis zum Lister Tief und ankert dann am Anfangspunkt zur Verfügung des Führers der IV.A.G. T.74 von der 6.Halbflottille und T.60 von der 3.Halbflottille werden wegen des Seegangs nach List detachiert. A.36, A.35 und A.53 folgen aus dem gleichen Grunde dem Flottillenboot, das dem Führer des Linienschiffstreffens (Kommandant S.M.S. „Kaiserin") eine Skizze des Durchfahrtsweges bringt und dann zur IV.A.G. geht. Die Halbflottillen melden über die Unternehmung folgendes:
3.Halbflottille. 8 h 35 M. Dichter Nebel, NO 6 in Böen 8 Seegang 5 - 6. 9 h 45 M.		Suchgerät aus vor S.M.S.Arcona. Von 062 alfa Mitte mit Kurs auf 029 beta Mitte(251 mit Gerät gefahren. In 045 alfa Mitte anscheinend auf Sperre gestoßen; Leinenbrüche. Beim zweiten Überlaufen der Stelle, ebenfalls Leinenbrüche. Genaue Feststellungen, wegen Nebels und See nicht möglich. Auf Befehl Arcona Aufgabe abgebrochen, mit Gerät von 045 alfa über 062 alfa Mitte mit Kurs nach Position IV vor „Arcona" gefahren.
11 h 20 N 11.4.18. 1 h 10 V. Nebel verschwunden, sichtig. 3 h 20 V. Nebel, N O 6-8, grobe See. 6 h 24 Vm.		'Arcona' geankert, wegen unsicheren Bestec Gerät aufgenommen in breiter Formation nach Position IV gesucht.
8 h 55 Vm.		Position IV gefunden. Ankerplatz 'Arcona' in 092 beta Mitte 2 sm von Unterkante festgestellt. Nach 'Arcona' gesucht.
1 h 50 Nm.		'Arcona' gefunden, Suchgerät aus vor S.M.S. 'Arcona' und Schiff mit Gerät durch Sperrlücken gebracht.
2 h 30 N. Nebel verschwunden. 4 h 30 N.		Suchgerät aufgenommen, von 'Arcona' entlassen, Marschfahrt nach Cuxhaven, M.93 zum Kohlen nach List detachiert.
12.4.18. 2 h 45 V.		Cuxhaven eingelaufen.
Bemerkung:		
Halbflottille fuhr mit 5 Booten ohne Bojenboot vor 'Arcona'. Führerboot mußte wegen Mangels an Booten mit Gerät fahren, was sich bei Durchführung der Aufgabe, als sehr störend herausgestellt		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		stellt hat. Meines Erachtens, besteht bei Nebel vor allen Dingen ohne Vorhandensein von Bojenbooten, keine Sicherheit für das schon eine geringe Abweichung aus den abgefahrenen Kurs was bei Nebel kaum zu vermeiden ist, die Gefahr des Auflaufens auf Minen enthält. Zwischen Halbflottille und „Arcona" fahr ein Verbindungsboot der Geleithalbflottille, das sich aber nicht immer hinter der Mitte der Formation hielt. Führerboot leuchtete mit Scheinwerfer achteraus, wobei sich das Fehlen, eines nach achtern leuchtenden Scheinwerfers störend bemerkbar machte. Verbindungsboot leuchtete ebenfalls mit Scheinwerfer achteraus. Versager am Gerät, traten nur ein einziges Mal auf. Das Zusammenscheren, war bei der herrschenden See und dicken Nebeln mit großen Schwierigkeiten verknüpft und mit Gefahr für Material und Leute verbunden. Das Ausbringen dauerte dementsprechend erheblich lange. Als schwierig stellte sich auch heraus, das Schiff nach Aufnehmen und Wiederausbringen wiederzufinden. Schiff machte erst auf jedesmalige Anforderung Nebelsignale. Die Leistung der Kommandanten und Besatzungen ist anzuerkennen besonders da auf 2 Booten junge, uneingefahrene Kommandanten waren, 1 Boot eben erst mit neuer Besatzung zum Verband getreten war.
5.Halbflottille. 5 h 58 N. 6 h 15 N. Dichter Nebel, dabei Sturm bis Stärke 8 aus NO und grobe See. 11.4.18. 1 h 10 V. Nebel verschwunden. 34.25 W ~~3 h 55 V.~~ Nebel, NO 7, grobe See. 5 h 40 Vm. 10 h 30 Vm. 1 h 20 N. 2 h 30 N. zeitweilig aufklarend, dann wieder 5 h20 N Nebel 6 h 10 N. Nebel verschwunden. 7 h 10 N. 12.4.18. 5 h 30 V. Nebel 10 h 30 V.		Gerät vor S.M.S.Brense ausgebracht. Marsch mit Gerät wird fortgesetzt über 062 alfa nach 031 alfa Mitte und 033 alfa Mitte oben Hierbei schlippte das Gerät mehrfach aus. S.M.S.'Brense' drehte auf der Stelle, der Nebel verschwand, die Halbflottille setzte sich mit 172°, also mit fast achterlicher See vor und brachte Gerät aus auf Kurs 131°. 062 alfa brach eine Leine; wegen Nebels zunächst Näheres nicht feststellbar; daher geankert. Anker gelichtet. S.M.S.'Brense' geankert; da das Ankersignal nicht durchkam, setzte die Halbflottille zunächst den Marsch fort, bis sie in etwa 091 beta rechts ausschlippte. Nach kurzen Ankern sammelte sie wieder auf „Brense", vor der sie um 5 h 20 N. wieder das Gerät ausbrachte. Sperrlücke in 108 beta erreicht. Gerät aufgenommen. Von Brense entlassen, Marsch nach Cuxhaven. Geankert auf Cuxhaven Reede wegen dichten Nebels. Fest in Cuxhaven.
Bemerkung: Diese Fahrt stellt meines Wissens eine auf dem Gebiet des Minensuchwesens gänzlich neuartige Leistung dar. Soweit ich unterrichtet bin und mich erinnern kann, war es das erste Mal, daß Schiffe bei Nacht und dickem Nebel hinter einen Minensuchverband mit ausgebrachten Gerät marschiert sind. Die Formation war folgende: o o o o o Vorneweg marschierte die Gruppe unter Leitung des Gruppenführers, dahinter das Halbflottillenführerboot, welches die Verbindung zwischen der Suchgruppe		
o Arcona		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		pe und dem Kreuzer führerboot hatten hang nicht abreißen fühlbar gemacht, daß M.60, das Boot des stellvertretenden Grup penführers, mit zwei nebeneinanderstehenden Scheinwerfern aus gerüstet ist.
		Ob diese einreihige Suchgruppe bei Nebel die genügende Sicherheit für den dahinter fahrenden Verband bietet, muß be zweifelt werden, da der Abstand zwischen Suchgruppe und Ver band zu klein ist. Besser ist sicher untenstehend skizziert folgende Formation: Zwei Suchgruppen hintereinander, hinter ihnen das Halbflottillenführerboot. Schlippt es nun vorn tatsächlich richtig aus, ist also die Sperre gefaßt, so befindet sich der Verband in genügendem Sicherheitsabstand. Ist die vordere G Gruppe gezwungen, infolge Fahr - oder Materialfe lers Gerät aufzunehmen, so ist doch stets durch die hintere Gruppe die Minensuchsicherung gewähr leistet; entsprechend durch die vordere Gruppe, sobald bei der hinteren Gruppe derartige Versa ger eintreten. Bei der einreihigen Formation ist die genügen de Sicherung nicht immer vorhanden, zudem tritt durch neue Anläufe ein erheblicher Zeitverlust ein, während bei einer zwei reihigen Formation selbst bei Störungen eine Vormarschgeschwin digkeit von 7 - 8 sm stets gewährleistet ist. Bei der Erwägung wie stark eine Minensuchhalbflottille zu bemessen sei, wird die vorangegangene Überlegung eine Rolle zu spielen haben, wobei auch zu bedenken bleibt, daß 5 Boote zum flotten Räumen zu wenig sind, falls tatsächlich einmal Minen angetroffen wer den. Die Stellung des Halbflottillenführerbootes wird stets zwischen den Suchgruppen und dem Verband sein. Von hier aus lassen sich die Vorkommnisse bei den Suchgruppen gut übersehen und die Verbindung mit dem folgenden Verband ist stets vor handen. Dem Gruppenführer fällt eine erhöhte Selbstständigkeit zu, wie ja überhaupt diese Stellung im Kriege sehr an Bedeu tung gewonnen hat. Notwendig ist es daher, diese Gruppenfüh rerboote mit entsprechenden Mitteln auszurüsten. Hierzu ge hören: ein zweiter Signalscheinwerfer, nach achtern zu ver wenden, der Einbau der zum Morden eingerichteten Minenlaterne welche jetzt noch immer nicht den Führerbooten eingebaut wird endlich die Etatisierung eines weiteren Matrosen als Signal gasten.
		In jeder Halbflottille sollen mindestens zwei Boote als Gruppenführerboote eingerichtet sein.
		Wie auf jeder längeren Marschfahrt, so kamen auch die ses Mal die üblichen Gerätversager -nebenbei gesagt, kein einziger Fahrfehler- vor, mit deren Auftreten ja bei der hohen See und dem Sturm sicher zu rechnen war(Brüche von Drachen leinen, Drachenspanns und Suchleinen). Die Boote sind jedoch der Schwierigkeiten Herr geworden; das Ausbringen des Geräts bei der herrschenden See und bei Nacht und Nebel arbeitete einwandfrei, das seemännische Können und die Hingabe der Kom mandanten und Bootsbesatzungen während dieser 24stündigen Suchfahrt bei Nacht und dichtem Nebel, bei Sturm und hoher See verdient mit Lob erwähnt zu werden.
		Ein Maßstab für die Fahrleistungen des gesamten letzten Seetörns ergibt die Umdrehungszahl von M.65: 999764 Umdrehu gen = etwa 1000 Seemeilen.
		8.Halbflottille:
8 h N.	klart auf, über Nacht sichtig.	5 h 18 M.Platz V., wenig sichtig.
		M-Boote nördlich der Sperre geankert, da Wetterlage (Seegang) Arbeiten an der Sp re nicht mehr erlaubt.
		8 h N.
11.4.18. 4h30 V.		Boote liegen während der Nacht bei der zunehmenden Dünung recht schlecht, schlingern stark und hauen mit den Heck ein. Strom setzt während der Nacht beginnend mit S.allmählich nach Westen. Während der ganzen Nacht gut sichtig.
		Anker auf (3 Boote). In Dwarslinie auf Kurs 2800 vorgestoßen. Kurz nach den Ankerlich ten auf Kurs 6 T-Boote (3.Geleithalbflottille) in Sicht, die in der Nähe über Nacht gefahren hatten.
5 h V. wird sehr unsichtig.		093 beta 2 sm von links Kehrt th Staffel zum Feuerschiff V (M.39).
6 h 25 Vm.		neuer Vorstoß bis 092 beta 2 sm von links. Kehrt.
8 h 58 Vm.		3.Vorstoß bis 092 beta 2,5 sm von rechts. Kehrt.
		Da „Arcona" sich hatte peilen lassen und da nach auf der Kurslinie stehen mußte (zu Anker) wurde „Bremse" als ebenfalls in der Nähe ver mutet, beim Feuerschiff V plötzlich 3.Halbflot tille von SSW kommend in Sicht, sollten an scheinend Feuerschiff suchen und dann nach „Arcona" zu ablaufen.
		Signalverbindung nicht möglich, da Boote sofort wieder im Nebel aus Sicht.
		4.Vorstoß mit hoher Fahrt bis 081 alfa 2,5 sm von rechte Kante.
		„Arcona" wurde nicht gesichtet. Der Anker platz muß erheblich südlicher gewesen sein als angenommen, etwa 092 beta unten.
10 h 16 Vm.		mit F.T. an Bremse Standort gemeldet. (14 sm über letztes Feuerschiff hinaus).
11 hVm.		092 beta linke obere Kante geankert. Boote liegen bei der stärker gewordenen Dünung noch schlechter als in der Nacht; Verbände werden erheblich beansprucht. „Bremse" bittet hier zu warten.
		„Bremse" macht F.T., Eintreffen 091 alfa rechts unten 1 h 15 Mn. hinter 5.M.S.Halbflot tille.
		Nebelsignale (Morsename) auf Anfordern ab gegeben.
1 h 31 N		„Bremse" ankert angeblich 081 alfa rechts unten und bittet um Standort.
1 h 46 N		Meldung: 092 beta linke obere Ecke.
etwa 5 h N		wird Nebelsignal 5.Halbflottille in SW ge hört, aber nichts gesichtet.
		3 T-Boote treffen von IV.A.G. (093 beta) ein, um „Bremse" zu suchen. Da „Bremse" südlicher stehen muß, wird beabsichtigter Marsch bis 062 alfa nach Unterrichtung nicht fortge setzt.
		„Arcona" hat inzwischen den Einlaufweg gefun den.
6 h 30 N hat zeit weise aufgeklart.		in S O zeitweise ein Scheinwerfer, der 8. Halbflottille anruft. Ein Signal konnte wegen der Unsichtigkeit nicht abgenommen werden.
7 h 9 N mit Dunkel werden klart es auf		Ein Boot glaubt „Bremse" erkannt zu haben.
		Da Befehle nicht eingehen, mit F.T.gefragt. Darauf entlassen.

Der

Marine-Verordnungs-Magazin. Genehmigt vom Reichsmarineamt unter Nr. 1.4. 040. Mitbestellbuchen.
Amtlicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Der Ankerplatz der Halbflottille war genau in 092 beta linke obere Ecke, wie nach Ablaufen beim Rückmarsch nochmals festgestellt. „Brense" und 5.Halbflottille haben d.E. ebenso wie die „Arcona" südlich gestanden.
		Stellungnahme des Flottillenchefs.
		5.Halbflottille. Die Halbflottille hat sehr gut gearbeitet. Der Halbflottillenchef hat die sehr guten Leistungen des Gruppenführers Ob.Lt.z.S.Zechlin besonders hervorgehoben. Das Durchhalten bei Nacht, Nebel und grober See entsprach der Wichtigkeit der Kriegsaufgabe. Das Ausbringen des Gerätes nach den Ausschlippen mit den vor der See stark gierenden Booten ohne Beschädigungen der Boote ist eine sehr gute seemännische Leistung, die erfahrene Kommandanten und Rudergänger erfordert.
		Die Ausrüstung der Gruppenführerboote mit einem zweiten Scheinwerfer ist für solche, allerdings seltene Aufgaben erforderlich, ist aber auch für die gewöhnlichen Arbeiten von sehr großem Wert.
		Den Ausführungen über die zweireihige Suchformationen vermag ich nicht zuzustimmen. Zwar läßt das nicht sehr einwandfreie Material eine doppelte Sicherheit erwünscht erscheinen, doch sprechen gewichtige Gründe dagegen.
		Zunächst sind solche Nebelfahrten selten. In der nebelfreien Nacht ist es aber wichtig, ungesehen zu bleiben. Eine zweireihige Formation ist ohne viele Lichtsignale aber überhaupt nicht zu lenken, während bei der einreihigen das Führerboot durch Aufdampfen schnell mit der Stütze Verbindung mit seiner Gruppe herstellen kann, und ebenso durch Sackenlassen mit dem nachfolgenden Schiff.
		Ferner wird ein Ausschlippen der hinteren Gruppe kaum jemals nicht stets Unsicherheit bringen. Der Führer hinter der Gruppe kann nicht sehen, wie vorn gearbeitet wird, ob nicht doch auch ausgeschlippt ist, ob bei Ausschlippen eines Flügelbootes vielleicht nicht richtig auf Vordermann gefahren ist usw. Wenn der Führer die hintereinanderfahrenden Gruppen nicht übersehen und durch Signalmittel leiten kann, so wird das Ziel der größeren Sicherheit nicht erreicht.
		Das Herstellen einer kleinen Sperrlücke nachts und weiterfahren, wird kaum jemals in Frage kommen. Zu diesen Arbeiten genügen dann aber vollauf 5 Suchboote und 1 bis 2 Bojenboote. Mehr kann ein Führer nachts nicht ansetzen und leiten, ohne mit hellen Lichtsignalen zu arbeiten.
		Die Forderung eines weiteren Matrosen als Signalgasten muß bei den Personalschwierigkeiten z.Zt. zurückgestellt werden.
		3.Halbflottille. Die Halbflottille hatte nur 4 M.-Boote, weil mehrere Boote ausgefallen waren, und auch die anderen Halbflottillen so wenig Boote hatten, daß ich der 8.Halbflottille nur eins entziehen konnte, um die 3.Halbflottille wenigstens mit 5 M-Booten fahren zu lassen. Das T-Boot hatte ich wegen des schlechten Wetters einlaufen lassen. Ein fremdes Verbindungsboot ist natürlich von geringem Wert. Der Halbflottillenchef hätte besser 4 Boote mit Gerät fahren lassen, und selbst die Verbindung hinter der Gruppe halten sollen. Da die 3.Halbflottille nicht nur alte, eingefahrene Kommandanten hatte, war das Ausbringen des Gerätes besonders schwierig und gefährlich. M.1 von der 8.Halbflottille gerlet dabei mit den Vorsteven auf die Heckwulst eines Bootes, wobei der Steven brach, und das Boot stark eingebeult wurde.
		8.Halb-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		8.Halbflottille. Der Halbflottillenchef ist mit großer Umsicht und Verständnis seiner Aufgabe gerecht geworden. Die Maßnahme, eine Halbflottille an den äußersten Sperrlücke zum Einlotsen zu legen, hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen.
		Bei der Fahrt hat sich eine südliche Versetzung der Schiffe herausgestellt. Die Bestecke waren sehr ungenau geworden. Der Vorstoß der 8.Halbflottille mit gutem Besteck war daher sehr wertvoll, wenn er auch in diesen Fall tatsächlich, nicht so zum Tragen gekomen ist, weil die Schiffe Minensuchhalbflottillen bei sich hatten, die sie nicht zu scheuen brauchten, beim Aufsuchen der Sperrlücke selbst auf die Sperre zu geraten.
		Das Arbeiten der 5., 3. und 8.Halbflottille bei Nacht, Nebel und grober See ist eine sehr bemerkenswerte, hervorragende Leistung. Mit unermüdlicher Hingabe sind die Halbflottillen der ihnen gestellten Aufgabe gerecht geworden.
11.4.18.	In See NO 4 - 6, diesig, zeitweise dichter Nebel.	Die IV.A.G.läuft auf den freien Wege nach Westen zur Aufnahme S.M.S. „Brense" und „Arcona". Heute wie auch am Vortage habe ich bei den häufigen Hin- und Herfahren zwischen Anfangspunkt und Sperrlücken die Beobachtung gemacht, daß ungefähr bei Position III eine Wasserscheide lag. Östlich dieses Punktes mäßig bewegte See, Sichtweite 3 bis 5 sm, westlich unruhige bis grobe See, lange Nebelschwaden. Die 8.Halbflottille prüft in Quadrat 126 beta zwei Stellen nach. S.M.S. „Arcona" und später „Brense" laufen nachm. ein. Die Halbflottillen werden entlassen. T.149 übergibt in Helgoland die Arbeiten an die I.M.S.Flottille und läuft dann nach Cuxhaven ein.
12.4.18. 1.30 V. bis 2h30 V.	In See - Cuxhaven.	6.Halbflottille, 5.Halbflottille, 8.Halbflottille } in Cuxhaven fest.
13.4.18. bis 14.4.18.	Cuxhaven	Ruhe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Funksprüche.

1/ 0013 1.4.18. Helgoland an Hochseechef, Küstensch.Fl.d.Ems.
093 beta mehrmals ausgeschlippt. Fahrt abgebrochen.
3.Geleithalbflottille.

2/ 0953 1.4.18. M.19 an Küstensch.Fl.d.Ems, B.d.A., I.M.S.Flottille.
062 epsilon rechts oben untergetauchtes U-Boot mit Wasserbomben belegt.
2.M.S.Halbflottille.

3/ 2156 2.4.18. M.52 an B.d.A.
Kr. Werde verfolgt von feindlichen Streitkräften 153 gamma.
Steuere O z N.
I.M.S.Halbflottille.

4/ 2231 λ 2.4.18. Friedr.d.Große an I.M.S.Halbflottille, II.A.G.,
ssd. II.F.d.T.
II.A.G.mit dortigen Torpedobooten sofort Aufnahmestellung
081 epsilon.
Vorp.Chef.

5/ 2255 2.4.18. M.52 an B.d.A.
Kr. 028 epsilon links, Kurs 90°, Fahrt beträgt 14 sm. Feind folgt.
1.M.S.Halbflottille.

6.12301 2.4.18. M.21 an F.d.II.A.G., Vp.Chef, B.d.A., Hochseechef
ssd. Zu 22312 Vorstoß ist bis 5010' Ost möglich.
I.M.S.Flottille.

7/ 1441 4.4.18. T.149 an B.d.A., I.M.S.Flottille.
Mit 4 Halbflottillen Elbe Fluß - Ems Fluß.
III.M.S.Flottille.

8/ 1804 4.4.18. Niobe an III.M.S.Flottille,
Gamma gustav.
B.d.A.

9/ 2203 4.4.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef.
Stene morgen 8 n Vm. bei Anfangspunkt.
III.M.S.Flottille. 18.

10.0030. 5.4.18. List an Hochseechef, Küstensch.Fl.d.Ems, 1.Geleitflottille, Halbfl.v.Dienst d.Vp.Boote. 18.
Habe Kehrt gemacht, da in beiden Gruppen ausgeschlippt. Oberflächenstand beobachtet in 170 beta links oben. Geleiten U-Boote List.Tief. 3.Geleithalbflottille.

11/ 0513 5.4.18 T.149 an B.d.A., Vp.Chef,
Es ist beabsichtigt heute zu suchen, wie gestern befohlen wurde. III.M.S.Flottille.

12/ 0709 5.4.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Ich bin ausgelaufen gemäß Anordnung 1804 von gestrigen Tage.
III.M.S.Flottille.

13/ 1012 5.4.18. Niobe an III.M.S.Flottille.
2 Halbflottillen beschleunigt entsenden nach 125 beta zur Nachprüfung des Weges von 125 beta rechts unten nach 092 beta links oben und zurück nach Platz Fritz in möglichst breiter Formation.
B.d.A.

14/ 1237 5.4.18. T.149 an B.d.A., Halbfl.v.Dienst der Nords.Vp.Boote
Bitte sofort Position braun I besetzen. 5.und 6.M.S.Halbfl. passieren dort von Westen 3 h 30 Nm.mit nicht ganz sicherem Besteck.
III.M.S.Flottille,

151

Acta 6/1 78 8544/18 D

15) 1856 5.4.18. Niobe an 5., 6.M.S-Halbflottille
Standort melden.
B.d.A.

16) 1906 5.4.18 M.66 an B.d.A.,
Zu 1856§ Standort 144 epsilon.Kurs Nord.
5., 6.M.S.Halbflottille.

17) 1931 5.4.18 Niobe an III.M.S.Flottille
gamma gustav.
B.d.A.

18) 2051 5.4.18 T.149 an B.d.A.,Vp.Chef, 5., 6.M.S.Halbflottill
Beginn morgiger Aufgabe 9h Vm.mit 4 Halbflottillen. Gehe
mit 3.und 8.M.S.Halbflottl.zu 5.und 6.Halbfl.
III.M.S.Flottille.

19) 2012 5.4.18. Niobe an 5.und 6.M.S.Halnflottille.
Befohlene Aufgabe erst morgen beginnen. Dazu Längengrad
7°30' Ost nach Westen nicht vor 7 h Vm. passieren.
B.d.A.

20) 0817 6.4.18 T.149 an B.d.A., Vp.Chef,3.,5.,6.,8.M.S.Hfl.
Abbreche Wegen dichten Nebels, versuchen Helgoland einzu-
laufen.
III.M.S.Flottille.

21) 1229 6.4.18. T.149 an B.d.A.,II.Adm.d.I.A.G.,3.,5.,6.,8.Hfl
Versuchen soweit Sichtweite gestattet, halbflottillenweis
Stichfahrten zwischen Anfangs= und Endpunkt und 7o Ost.Da
gehen List. III.M.S.Flottille.

22) 1259 6.4.18. M.64 an III.M.S.Flottille, B.d.A.,II.Adm.I.A.G
Wegen fortgeschrittener Tageszeit 5.,6.M.S.Hfl.beginnen a
Anfangspunkt, 8., 3.M.S.Hfl.anfangen bei F.
8.M.S.Hfl.

23) 1356 6.4.18 M.64 an III.M.S.Flottille, B.d.A.,II.Adm.d.I.A
Ich habe abbrechen müssen, da erneut Nebel. Halbflottille
zu Anker gehen am Anfangspunkt.
8.M.S.Hfl.

24) 1557 6.4.18. M.64 an III.M.S.Flottl.; B.d.A.,II.Adm.d.I.G.
Halbflottillen einlaufen List.
8.M.S.Halbfl.

25) 1811 6.4.18. v.d.Tann an Vp.Chef,B.d.A., Seydlitz.
Einlaufen Jade. III.M.S.Flottille heute Abend voraussicht
chen Arbeitsbeginn Seydlitz mitteilen.
2.Adm.d.I.A.G.

26) 1951 6.4.18. T.149 an B.d.A.,Vp.Chef, F.d.IV.A.G.,2.Adm.I.A
Auslaufen morgen 5 h 30 Vm. Arbeitsplan im Einvernehmen m
Flaggkapitän der Küstensch.Flottille d.Ems festgelegt.
III.M.S.Flottille.

27) 0601 7.4.18. T.149 an B.d.A.,Vp.Chef Seydlitz.
Die Flottille befindet sich auf dem Marsche nach zur ge-
planten Arbeit.
III.M.S.Flottille.

28) 1411λ 7.4.18. T.149 an B.d.A., F.d.II.A.G.,Seydlitz,Arcona.
gamma gustav.
III.M.S.Flottille.

29) 1721 7.4.18. Seydlitz an III.M.S.Flottille.
Ist Arbeit beendigt.
Seydlitz.

30) 1809 7.4.18. T.149 an Seydlitz
Bin fertig.
III.M.S.Flottille.

31.

1956 7.4.18. Ostfriesland an III.M.S.Fl., II.F.d.T.,Seydlitz,
Flotte.
1.Treffen auslaufen Montag 12 Uhr Mitternacht zur Minensuch-
sicherung im Norden.
Vp.Chef.

2217. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Seydlitz, 7.4.18.
Morgen früh arbeiten wie heute früh.
III.M.S.Flottille.

0551 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Seydlitz. 8.4.18.
Die Arbeiten von gestern werden fortgesetzt.
III.M.S.Flottille.

0741 8.4.18. Ostfriesland an B.d.A., Flotte, 2.Adm.d.I.A.G.,
Seydlitz,III.M.S.Fl.,1.T.-Hfl.
Zu 0551: Seydlitz und Hindenburg sobald Sichtigkeit zulägt
Sicherung übernehmen. 1.Treffen folgen baldmöglichst. 1.T.-
Hfl.Sicherheitsboote stellen.
Vp.Chef.

1107 8.4.18 Ostfriesland an Seydlitz, 2.Adm.d.I.A.G., VI.T.-
Flottille, III.M.S.Flottille.
2.Treffen ablösen Seydlitz und Hindenburg an 8.4.Mm. Danadh
auf Jade zurückkehren.
Vp.Chef.

2243 8.4.18 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.,SMS Helgold.
Morgen keine Minensucharbeiten. Kohlenergänzen und Ruhe in
List und Helgoland.
III.M.S.Flottille.

0007 9.4.18. Ostfriesland an S.M.S.Helgoland,IV.A.G.,III.M.S.Fl.,
IV.Geschwader zu 1893, 2243.
2.Treffen Aufnahme I.A.G. decken zwischen A und F. 126 beta,
124/3, 109 beta minenversucht. Mittwoch fortführen Minensuchsi-
cherung bis Ablösung IV.Geschw.oder III.Geschwader.
Vp.Chef.

0843 9.4.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef,F.d.4.A.G.,5.M.S.Hfl.
Gehen mit 5.,6.,8.Hfl.Helgoland Kohlen ergänzen. 3.M.S.Hfl. 918.
Kohlen ergänzen List.
III.M.S.Flottille. 918.

1352 9.4.18. List an H-Chef v.Vp.Dienst.
Kr. Habe beobachtet169 beta linksunten bei dänischen Fischern
Periskop untergetauchtes U-Boots. U-Bootsstelle mit drei Wasse
bomben belegt, eine detoniert. List Lotsendampfer. machte
Beobachtung vorher. Absuchen mit U-D.
Takt.N .10 d.Vp.Halbfl.

2020 9.4.18. T.149 an B.d.A. Vp.Chef, F.d.IV.A.G., SMS Helgoland
Morgen werden wir die Arbeiten fortsetzen um 7 h Vm.
III.M.S.Flottille.

2131λ 9.4.18. Niobe an Leitung, Flotte.
Kr. Feindliches U-Boot ist beobachtet in 157 epsilon.
B.d.A.

2300 9.4.18 Regensburg an B.d.A., III.M.S.Fl.,Küstensch.Fl.Ems
3.M.S.Hfl. hat Sonderbefehl Mittwoch beim Auslaufen gemäß
F.T.1256 (gamma gustav) Weg abfahren mit Gerät von List An-
steuerungstonne nach 125 beta rechts unten. 1.Geleithalbfl.
ab 7 h Vm.168 beta und 158 beta bis Ansmarsch Bremse.
F.d.IV.A.G.

0615 10.4.18 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, 2.Adm.d.IV.A.G.
Wegen dichten Nebels noch nicht ausgelaufen.
III.M.S.Flottille.

0745 10.4.18. SMS Helgoland an Vp.Chef,III.M.S.Fl.,2.Adm.IV.Gesch
Wegen dichten Nebels noch zu Anker 163 beta Mitte.
SMS Helgoland.

451

45) 0705 10.4.18. M.75 an B.d.A., F.d.II.A.G., III.M.S.Flottille.
Zur Arbeit auslaufen durch Nebel verzögert.
3.M.S.Hfl.

46) 0937 10.IV.18 T.149 an B.d.A., F.d.IV.A.G., Vp.Chef, 2.Adm. IV.Geschwader, SMS Helgoland.
Bin ausgelaufen zum Arbeiten.
III.M.S.Fl.

47) 0906 11.4.18. Königsberg an Hochseechef, Flotte, B.d.A., Vp.Chef, III.M.S.Fl.
II.A.G. auf den Marsche Jade List.
F.d.II.A.G.

48) 1062 λ 11.4.18 König an Hochseechef, B.d.A., Vp.Chef, Flottm
Kommandant Helgoland, Flottl.d.Nords
Minensuchgerät ausgeschlippt 5408 5 Nord 17048' Ost. Min
boje hebe geworfen.
Chef d.III.Geschwaders?

49) 1700 Kr 11.4.18. Helgoland an Flotte.
Flugzeug 1701 meldet: Ich stehen in Q74 beta (7) 1 feind
ched U-Boot Kurs Ost getaucht.
Flugzeug 1701.

50) 1730 11.4.18. M.75 an B.d.A., III.M.S.Flottille.
Entlassen. Einlaufe Cuxhaven.
3.M.S.Hfl.

51) 2206 λ ssd 11.4.18. Niobe an Flotte.
145 epsilon minenverdächtig. Eine Geleithalbflottille nac
nachprüfen.
B.d.A.

52) 2158. 11.4.18. T.149 an B.d.A., 5.,6.,8.M.S.Hfl.
Einlaufen nach Cuxhaven.
III.M.S.Fl.

53) 1354 12.4.18. K.N.II an 5.M.S.Hfl.
Kommandant Brense meldet, daß 5.M.S.Hfl. Hervorragendes
geleistet. Aussprechen meine Anerkennung dem Führer und
Besatzung.
Hochseechef;

54) 0545 Helgoland an B.d.A., Chef der Nords.Vp.Flottille, Rote
Flotte.
3sm NW von Punkt K verankert zylindrische Mine mit 5 Bl
pen grün gestrichen, Oberflächenstand. Habe auf Platz I
Stelle der Spierentonne eine rote Faßboje verankert.
Rio Pardo.

55) 1312 15.4.18. Niobe an Flotte.
145 epsilon minenfrei.
B.d.A.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit von 16.- 15.April 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Ju- u. Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 Oblt.z.S.Frhr.Grote (Alfred) bis 14.IV., dann beurlaubt, stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Hege.	ja	
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Schober	nein	Minentreffer, Nordseewerke Emden.
~~3) M.~~		
3) M.94 Kmdt.Min.Vizestrm.d.S.H	nein	
A.33 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen	ja	

III. 4. Mittschrift am 5. IV 18

052 053 ... 101 102 103

... 5.04 N abgetrieben

050 ... 100 101

049 056 047 ... 094 099 106

048 054 ... 093 098 102

047 058 045 076 052 ... 097 101

046 059 044 075 ... 094 096 101

...einem festgestellten ... Ausschlippstellen

Gezeitenkurve der Sperre

Normaltage

Wahrscheinlicher Verlauf derselben

Kap. I - II Tag Springzeit, V Tag Nt

A.33 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen ja

A 574/4 gkl

Nr. 1 Anl. 191

...tegezeit 918.
a". 918.

IV.18, von ...ondensatore... Cuxhaven.

V.in Stet... Dienst ...lt.

45) 0705 10.4.18. M.75 a. B.d.A., F.d.II.A.G., III.M.S.Flottille.
Zur Arbeit auslaufen durch Nebel verzögert.
3.M.S.Hfl.

46) 0937 10.IV.18 T.149 an B.d.A., F.d.IV.A.G., Vp.Chef, 2.Adm. IV.Geschwader, SMS Helgoland.
Bin ausgelaufen zum Arbeiten. III.M.S.Fl.

47) 0906 11.4.18. Königsberg an Hochseechef, Flotte, B.d.A., Vp.Chef, III.M.S.Fl.
II.A.G. auf den Marsche Jade List.
F.d.II.A.G.

48) 1062 λ 11.4.18 König an Hochseechef, B.d.A., Vp.Chef, Flottill. Kommandant Helgoland, Flottl.d.Nordsee
Minensuchgerät ausgeschlippt 5408; 5 Nord 7048, Ost. Mine boje hebe geworfen.
Chef d.III.Geschwaders.

49) 1700 Kr. 11.4.18. Helgoland an Flotte.
Flugzeug 1701 meldet: Ich stehen in 074 beta (7) 1 feindl. ches U-Boot Kurs Ost getaucht.
Flugzeug 1701.

50) 1730 11.4.18. M.75 an B.d.A., III.M.S.Flottille.
Entlassen. A

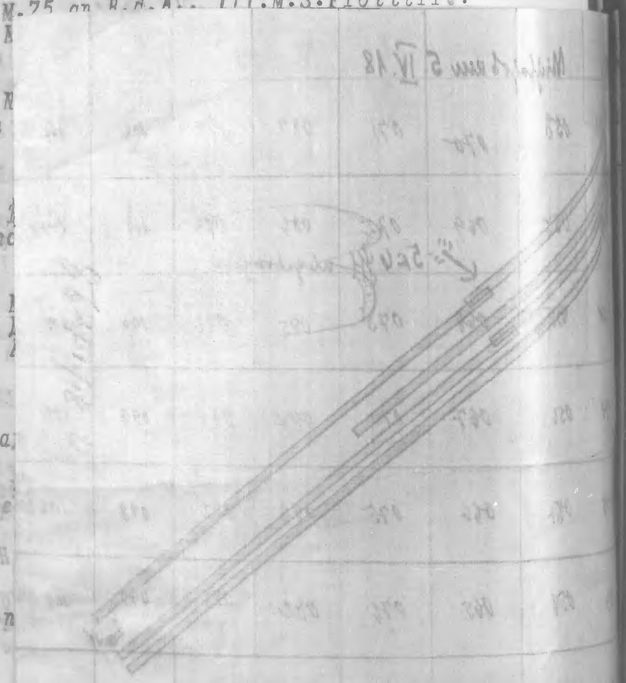
51) 2206 λ ssd 11.4.18. M
145 epsilon
nachprüfen.

52) 2158. 11.4.18.
Einlaufen na

53) 1354 12.4.18.
Kommandant
geleitet.
Besatzung.

54) 0545 Helgoland a
3sm NW von
pen grün ge
Stelle der

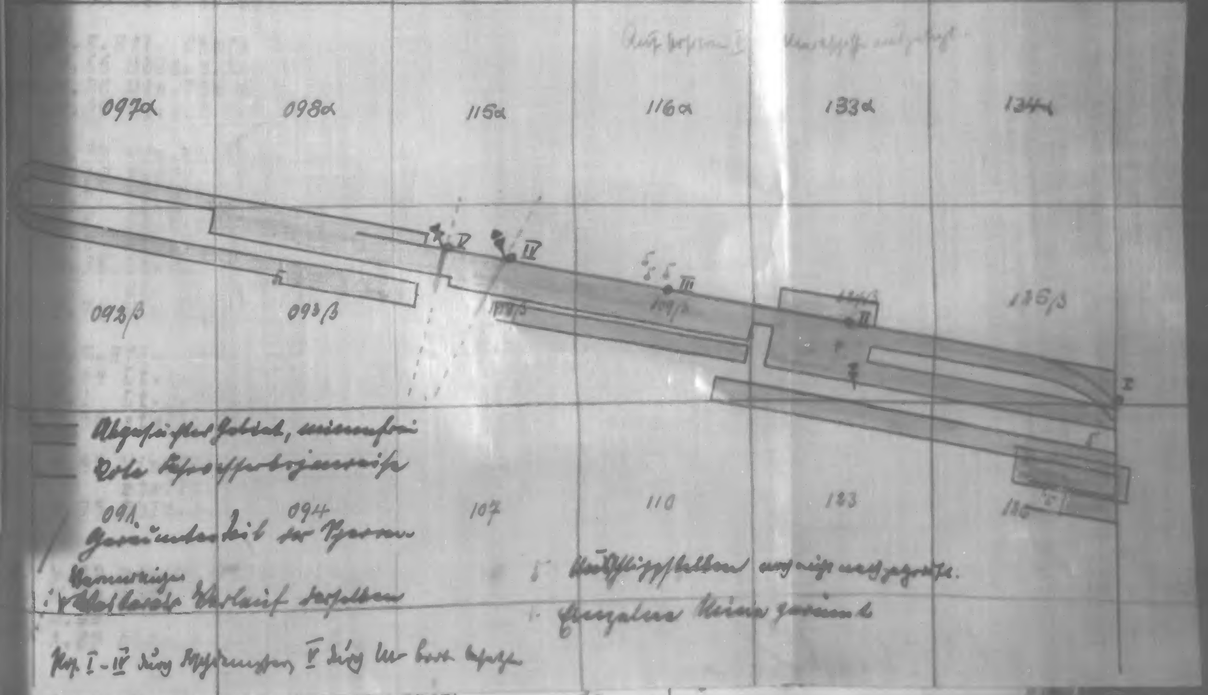
55) 1312 15.4.18.
145 epsilon



Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit von 16.- 15.April 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Ins. Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 Oblt.z.S.Frhr.Grote (Alfred) bis 14.IV., dann beurlaubt, stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Heye.	ja	
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Schober	nein	Minentreffer, Nordseewerke Emden.
~~3) M.~~		
3) M.94 Kmdt.Min.Vizestrm.d.S.II Kromnes.	nein	am 15.IV.in W'h. in Dienst gest. Seebeckwerft G'm
1) M.37 Lt.z.S.d.R.Fries	nein	
2) M.25 Oblt.z.S.d.R.Kaehlert (beurl.) stellv.Kmdt.Min.Vizestrm.d.R.Guggelmeyer	ja	
6) M.3 Min.Ob.Strm.Klien	ja	
7) M.60 Oblt.z.S.Zeeblin (stellv.Komm.	ja	

Tit.III.14.



A.53 Min.Vizestrm.d.R.Schnarpen Ja

A 5741/7 gdh

45) 0705 10.4.18. M.75 a. B.d.A., F.d.II.A.G., III.M.S.Flottille
Zur Arbeit auslaufen durch Nebel verzögert.
3.M.S.Hfl.

46) 0937 10.IV.18 T.149 an B.d.A., F.d.IV.A.G., Vp.Chef, 2.Adm.
IV.Geschwader, SMS Helgoland.
Bin ausgelaufen zum Arbeiten.
III.M.S.Fl.

47) 0906 11.4.18. Königsberg an Hochseechef, Flotte, B.d.A.,
Vp.Chef, XII.M.S.Fl.
II.A.G. auf dem Marsche Jade List.
F.d.II.A.G.

48) 1062 λ 11.4.18 König an Hochseechef, B.d.A., Vp.Chef, Festung
Kommandant Helgoland, Flottl.d.Nordsee
Minensuchgerät ausgeschlippt 5408' S Nord 7048' Ost. Mine
boje hebe geworfen.
Chef d.III.Geschwaders?

49) 1700 11.4.18. Helgoland an Flotte.
Kr. Flugzeug 1701 meldet: Seh stehen in 074 beta 47) 1 feindl.
ahed U-Boot Kurs Ost getaucht.
Flugzeug?1701.

50) 1730 11.4.18. III.M.S.Flottille.
Entlassen.

51) 2206λ 11.4.18.
sed. 145 epsilo
nachm

52) 2158. 11.4.
Einla

53) 1354 12.4.
Komma
gelei
Besat

54) 0545 Helgo
3sm
den
Stell

55) 1312 15.4.
145

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 16.- 15.April 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.1.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Inn. Auszeichnungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 Oblt.z.S.Frhr.Grote (Alfred) bis 14.IV., dann beurlaubt, stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Hege.	ja	
S.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Schober	nein	Minentreffer, Nordseewerke Emden.
3) M.94 Kmdt.Min.Vizestrm.d.S.II Kronnes.	nein	am 15.IV.in W'h. in Dienst gest.
1) M.37 Lt.z.S.d.R.Fries	nein	Seebeckwerft G'm
1) M.25 Oblt.z.S.d.R.Kashlert (beurl.) stellv.Kmdt.Min.Vizestrm.d.R.Guggelmeyer	ja	
1) M.3 Min.Ob.Strm.Klien	ja	
1) M.60 Oblt.z.S.Zechlin (stellv.Gruppenführer)	ja	
M.4 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Franke	ja	
A.==	==	
A.35 Lt.z.S.Coester	ja	
M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R.d'Ottilie	ja	
M.66 Oblt.z.S.von Borries (Alex.)	ja	
M.28 Min.Vizestrm.d.R.Codt	ja	
M.29 Lt.z.S.d.R.Hauptmann	nein	Werftliegezeit „Bosnia". 1918.
M.30 Min.Ob.Strm.Schweitzer	ja	
M.10 Kptlt.d.R.Enderlein	ja	1918.
M.7 Lt.z.S.d.R.von Martels	ja	
M.8 Oblt.z.S.Hege	ja	
M.2 Min.Ob.Strm.Schrötel	ja	
A.36 Lt.z.S.d.R.Nitzschke (beurlaubt) stellv.Kmdt.Lt.z.S.v.Kleist	ja	
T.74 Min.Strm.d.R.Wasser	ja	
M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Koellner (Erich)	ja	
M.64 Lt.z.S.d.R.Schmidle	ja	
M.1 Lt.z.S.d.R.Alexy	ja	
M.58 stellv.Kmdt.Min.Vizestrm.d.R. Kronnes	ja	
M.41 Min.Ob.Strm.Hanneck (beurlaubt) stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Fuerste	ja	
M.95 Oblt.z.S.d.R.Senz	ja	bis 7.IV.18, von 8.IV.Kondensatorhavarie Cuxhaven.
M.32 Min.Ob.Strm.Eschrich	ja	
M.39 Oblt.z.S.d.R.Jevens	ja	
M.==	==	
A.87 Oblt.z.S.Olff	nein	am 8.IV.in Stettin in Dienst gestellt.
A.53 Min.Vizestrm.d.R.Scharpen	ja	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuchflottille. Gg.B.Nr. 311	Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Hptq. den 2.5.18 Gg. 1250.
		Ganz Geheim.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16. April 1918.

Abgeschlossen: 30. April 1918.

Anlagen: -4- 2 K.

9681/9.18.

Hermann Wagner, Buchdruckerei u. Buchbinderei von St. Gdt. Wilhelmshaven. Amtlicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 1 38.

Kriegstagebuch 22

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. bis 17.4.18.	Cuxhaven.	Ruhe. M.94 als takt.Nr.3 der 5.M.S.Hfl. am 15.4. 18 in Dienst gestellt.
18.4.18. 6 h 30 V.	Cuxhaven.	8.Halbflottille ausgelaufen gemäß B.d.I. Gg.2000. Wegen zunehmender grober See Unternehmung aufgegeben. 8.Halbflottille erhält Befehl nach Borkum Reede zu gehen und ankert dort am Nachmittag.
	Mittags NW 6 - 8, später 7 - 9 grobe See. Sturmwarnung: N W = Sturm.	Helgoland und Elbe Kriegsfeuerschiff A melden 4 h Nm. N W 7 - 9. Da zu dem noch eine Sturmwarnung eintrifft, so wird nicht ausgelaufen.
7 h N.		3., 5., 6.Halbflottille laufen aus und ankern zwischen Elbe Kriegsfeuerschiff B und C. T.149 bleibt längsseit S.M.S.Wettin.
19.April 4 h 45 V.	Elbe. N W 3 - 4, hohe Dünung, Verschlechterung vorhergesagt Barometer fällt noch	Anker gelichtet. Auf Grund der Wetterlage erschien es zwecklos die Sicherungsstreitkräfte mit der sicheren Aussicht des vergeblichen Auslaufens herauszuholen. Die Arbeiten in 108 beta wurden daher abgesagt, und es wurden Wege abgesucht. 3.Halbflottille absucht Weg blau und Weg -s-, 5.Halbflottille Weg rot. 6.Halbflottille prüft die Wrackstelle bei Nathurn nach, weil die Kommandantur Helgoland darum gebeten hatte. Das Wrack liegt noch ca 100 m westlich der Wracktonne und ist ein Schiffahrtshindernis. 6.Halbflottille sucht dann ab von Sellebrunnen bis Punkt -9- und weiter Weg -rot-. Flottillenchef mit T.149 nach Helgoland eingelaufen zur Besprechung mit Küstenschutzflottille der Ems, dann wieder ausgelaufen nach List. Auf den Befehl für Sonnabend Aufgabe x und absuchen Wege blau und rot, wurde mit 6.Halbflottille wieder nach Helgoland eingelaufen. 3.und 5.Halbflottille bekamen den Befehl Weg -s-, blau und rot wieder abzusuchen, dann in Quadraten vor Jade und Elbe Aufgabe x, 6.Halbflottille Aufgabe x in den übrigen Quadraten.
8 h N.		6.Halbflottille in Helgoland fest.
8 h N.		5.und 3.Halbflottille in Lister Tief vor Anker.
		Die 8.Halbflottille mit zugeteilten M.[illegible] der 6.Halbflottille läuft Mittags aus zum Zusammentreffen mit den 4 Booten der III.T. Flottille. M.1 bleibt auf Reede zurück, da der vorläufig reparierte Steven nicht dicht hält und das Boot zu viel Wasser bei Seegang ins Vorschiff bekommt. Auf der Fahrt über Weg gelb nach Westen schlippt die Halbflottille an zwei Stellen aus. Beim Herausbringen und anlehnen weiter südlich kam die Halbflottille jedesmal frei. Kurz vor der neutralen Zone schlippte die Halbflottille noch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		noch einmal in einer Sperre aus, wahrscheinlich in 120 gamma. Der Chef der III.T.-Flottille verzichtete darauf auf den Weitermarsch, da es zu spät wurde, um Flandern noch rechtzeitig zu erreichen. Es wurde ohne Gerät zurückgefahren, die 8.M.S.Halbflottille vor den Torpedobooten. In 168 gamma rechts oben, wie später festgestellt, - nach Meldung der III.T.-Flottille war es 021 epsilon, nach Besteck der 8.Halbflottille 008 epsilon- lief M.95, das vor der zweiten Gruppe in Kielwasser von M.64 fuhr auf eine Mine. Der Halbflottillenchef machte mit M.64 und M.39 Kehrt, um die Besatzung aufzunehmen. Bald darauf lief auch M.39 auf eine Mine, M.64 ging längsseit, nahm die Besatzung über und lief kurz darauf auch auf eine Mine. Das Rettungswerk durch die anderen Boote wurde sehr erschwert durch hohe Dünung. Nur M.30 bekam die Jolle zu Wasser. M.58, M.41 und M.30 ankerten östlich der Sperre. Es wurden vermißt: Der Halbflottillenchef Kapitänleutnant Koellner, Kommandant M.95 Oberleutnant z.S.d.R.Senz, Kommandant M.39 Oberleutnant z.S.d.R. Juens, Kommandant M.64 Leutnant z.S.d.R.Klooke, z.Zt Ausbildung auf M.95 Oberleutnant z.S.Arnold, Ass.Arzt Dr. Simmat, 4 Deckoffiziere, 17 Unteroffiziere, 25 Matrosen, 29 Heizer, 5 F.T.Gasten, 1 Sohrei bersgast. Das Verhalten des Halbflottillenchefs ist sehr hoch anzuerkennen. Er hat die Rettungsarbeiten mit seiner hervorragenden Pflichttreue geleitet. In Zukunft muß jedoch der Grundsatz der Erhaltung der Boote gegenüber der Hilfsbereitschaft mehr in den Vordergrund treten.
20.4.18. 2 h V.	Helgoland - Lister Tief - In See.	Die III.T.-Flottille meldet durch Funkspruch, daß ein Boot der 8.Halbflottille auf Minensperre gesunken, 2 schwer beschädigt sind und daß sie selbst geankert hat. Sie bittet durch flache Boote herausgeholt zu werden. Ich ließ die 6.Halbflottille sofort Dampf aufmachen und beschleunigt auslaufen; die 3.und 5.Halbflottille ließ ich beschleunigt nach Helgoland kommen.
4 h V.		6.Halbflottille ausgelaufen.
7 h V.	N.O 1, später schwächer werdend Dünung, sichtig.	T.149 ausgelaufen. Den Chef der Nordseevorpostenhalbflottille von Dienst übergab ich den schriftlichen Befehl für 3.und 5.Halbflottille lediglich die Aufgabe x auszuführen. Auf das Absuchen der Wege rot, blau und -s- verzichtete ich, da dies bereits gestern geschehen war. In 047 epsilon überholte ich „Irmchen" mit 5 Räumbooten, in 029 epsilon die 6.Halbflottille erreicht. Die Deckungsstreitkräfte standen in 040 epsilon. In 029 epsilon kamen die übrig gebliebenen Boote der 8.Halbflottille M.58, M.41 und M.30 (6.Hfl) entgegen.

Berlin-Hermsdorfer Klopapier- Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gg. Wilhelmsheim.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Ich ließ den ältesten Kommandanten Leutnant z.S.d.R.Schmidle an Bord kommen zum Bericht über die wahrscheinliche Lage der Sperre. Die 3 Boote wurden nach Cuxhaven entlassen zur Abgabe der Geretteten und Verwundeten. Dann ließ ich von der 6.Halbflottille von 029 epsilon rechte Kante bis 020 epsilon Mitte auf der Unterkante der Quadrate einen Streifen legen unter Ausbojen auf der Südkante des Streifens. "Irisehen" ankerte dann in 020 epsilon. Von 020 epsilon unten Mitte ab wurde 258°, 4 Motorsuchboote wurden mit Gerät vor die 6.Halbflottille gesetzt. Sie bildeten mit ihrem schmalen Streifen eine gewisse Sicherheit für die 6.Halbflottille, die mit dem 300 m Gerät den Streifen verbreiterte. In 008 epsilon linke Hälfte wich das St.B.Flügelboot der 6.Räumdivision einer dicht unter der Wasseroberfläche stehenden Mine aus, die dann von M.66 ebenfalls dicht passiert und gesehen wurde. (Blechkappenkugelmine). Ich ließ die 6.Halbflottille Gerät aufnehmen und das letzte Stück bis zu den Torpedobooten allein fahren. Die III. T.-Flottille unterrichtete ich mit Scheinwerfer darüber. Als die Räumdivision gerade ihren Weg fertiggestellt hatte, kamen in WSW schnell Rauchwolken auf. Ich ließ die 6.Halbflottille sich zurückziehen, und lief mit T.149 zur Führung der Deckungsstreitkräfte, die etwa 8 sm abstanden, diesen entgegen. Dann blieb ich mit T.149 bei dem Führer der IV. A.G. und meldete, daß die Kreuzer nicht über 008 epsilon Mitte vorstoßen dürften. Die III.T.Flottille war inzwischen kurze Zeit mit einem englischen Kreuzer und Zerstörern kurz ins Gefecht gekommen. Die englischen Streitkräfte drehten jedoch gleich wieder ab. Nach dem Sammeln aller Fahrzeuge wurde eingelaufen. Die Bojen der 6.Halbflottille wurden aufgenommen, die der 6.Räumdivision blieben liegen. 3.und 5.Halbflottille erledigten Aufgab x. 3.Halbflottille ging dann nach List zu Kohlen, 5.Halbflottille nach Helgoland. Es ist bemerkenswert, daß trotz guter Sichtweite weder die Luftschiffe noch die Flieger die feindlichen Streitkräfte gena det haben, trotzdem noch kurze Zeit vorh 4 Flieger nach Westen passierten. Die eng lischen Streitkräfte sind wohl mit Sicher heit vorgestoßen auf die Meldung des Flie gers hin, der am Vormittag von der III. Flottille beschossen wurde. Jedenfalls sind sie über die Lage ihrer Minensperre genau informiert, ihnen sowohl wie den Minensuch fen ermöglicht ja die Betonnung der neutra len Zone eine genaue Navigation. Deswegen erscheint es ratsam, einen neuen Weg wenigstens durch Zeitminensperren seitlich zu sichern. 21.4.18. Mönnich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.4.18. 5 h V. h 30V.	In See - Helgoland-List.	T.149 in Cuxhaven fest. 6.Halbflottille in Helgoland fest, füllt Kohlen auf. M.1 18.Hfl.) von der Ems kommend zur 6.Halbflottille getreten.
h 30N. h 30N. 4 h N. h 10N. h 10N. 0 h N.		5.Halbflottille 6.Halbflottille } ausgelaufen nach List. T.149 5.Halbflottille 6.Halbflottille } in List zu Anker. T.149 Besprechung mit Chef V.T.-Flottille über bevorstehende Aufgabe. Mönnich
2.4.18. h 30V.	Lister Tief. N O 4 - 5, leicht bewegte See. Sichtweite 8 sm, später 4 - 5 sm.	Ausgelaufen zum Arbeiten auf Weg 300. 10.-T.Halbflottille übernimmt die Sicherung in 076 beta 080 alfa. 3.und 6.Halbflottille suchen einen 2 sm breiten Streifen durch das noch nicht minenfrei gemeldete Gebiet in 108 beta und 093 beta ab. 3.Halbflottille reißt dabei in 093 beta eine alte Mine ab mit Hebel unten. 3.-Halbflottille stößt zur Bezeichnung der Sperre in 093 beta zum Räumen mehrmals durch 093 beta untere Hälfte, findet aber nichts. Es liegen demnach in dieser Sperre nur vereinzelte Minen. Eine treibende Mine, Hebel oben, stark verrostet, in 109 beta abgeschossen, eine gleiche gut erhalten in 093 beta. Auf dem Rückmarsch wurde in 125 beta rechts achten ein Fischlogger gesehen, der am Morgen schon in 140 beta gesehen war. Da er das Aus- und Einlaufen auf Weg 300 beobachtet haben konnte, ferner um ihn für die Fahrt der Flotte am folgenden Tage zu entfernen, ließ ich ihn, nachdem ich ihn als Logger N O 3 aus Nordenham festgestellt hatte, von T.74 und T.60 nach List bringen. Wenn der Weg weiterhin benutzt wird, muß die Grenze des Fischereigebietes mehr östlich gelegt zu werden, da sonst der Weg zu leicht verraten wird. Alle Halbflottillen in List bzw. Anker. M.58 und M.41 von der 8.Halbflottille aus Cuxhaven eingetroffen und werden der 5.Halbflottille zugeteilt. Besprechung mit Chef V.T.-Flottille und Bekanntgabe der Aufgabe an die Halbflottillenchefs. Die 10.T.-Halbflottille hat in 080 alfa rechts unten eine flachstehende Blechkappenkugelmine gesehen, die bei fallendem Wasser sichtbar wurde. Mönnich
h 30 N.		
3.4.18. h 45V.	Lister tief. O N O 2, diesig, leichte Dünung, später dichter Nebel.	Ausgelaufen. T.149 und 5.Halbflottille ankerten in dichten Nebel bei Position Blau II, 3.und 6. Halbflottille in 109 beta. Gegen 10 Uhr klarte es kurz auf, doch zog bald darauf wieder dichter Nebel herauf. 11 h 20 V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11 h 20 V.	Aufklarend, sichtweite später bis 8 sm.	Kurz nach dem Aufklaren kam die II.A.G. in Sicht. Ich legte die Positionsfeuerschiffe auf Position I und II aus. Das beabsichtigte Ausbojen zwischen diesen Positionen mußte aufgegeben werden. Bei Position I lagen 2 Fischerbojen mit rotem Angangstoppzeichen, bei Position II wurde eine Boje gleicher Art ausgelegt. Die Halbflottillen setzten sich planmäßig vor die Verbände. 5.Halbflottille vor I.A.G., 6.Halbflottille vor III.Geschwader, 3.Halbflottille vor I.Geschwaders Während des Marsches wurden folgende Minen abgeschossen: 3 Hebel oben, bewachsen, in 093 beta, 092 beta und 080 alfa. 3 Hebel unten, nicht bewachsen, in 077 beta. 9 Bleikappenminen, neu, 4 oder 5 Bleikappen, in 058 alfa, 059 alfa, 060 alfa, 064 alfa. Bei einer gekrenzt liegenden mit W 48 gezeichneten Mine wurde ein Bleikappenkranz etwa in der Mitte beobachtet. Wahrscheinlich handelt es sich hier um die Bleikappen am unteren Teil der englischen Kugelminen, die gegen untergetauchte U.-Boote wirken sollen. Gegen 10 h Nm. waren alle Halbflottillen entlassen. Es wurde gesammelt und eingelaufen. Mörmann
	Helle Mondscheinnacht, N O 3 - 5, etwas diesig.	
24.4.18. 3 h 45 V.	In See.	Alle Halbflottillen in List zu Anker. Kohlen aufgefüllt, Besprechung mit Chef der V.T.-Flottille und den Halbflottillenchefs. 3.und 6.Halbflottille ausgelaufen. 5.Halbflottille ausgelaufen. Die nach Einpassieren der Minensuchverbände eingezogenene Feuerschiffe der Position II gingen wieder auf Position. Zwischen Position I und II wurde eine rote Bojenreihe geworfen. Von Blaz II bis Position II wurde in 1000 m.Breite der Weg noch einmal abgesucht. Ich ließ dann von Position II nach etwa S W einen 5 sm langen dichten roten Bojenstreifen legen und 1000 m nördlich Position II nach etwa N W einen ebensolchen schwarzen Bojenstreifen. Bei diesen wurde je ein Boot verankert um bei Nebel durch Auf = und Abdampfen an der Bojenreihe und Geben von Positionssignalen den einlaufenden Verbänden das Auffinden der Bojenreihen und damit das Auffinden der Position II zu ermöglichen. T.149 hatte die Aufgabe, durch Vordampfen auf den Auslaufkurs die auslaufenden Verbände schon weiter draußen aufzusuchen und zurückzuführen. M.E. war auch bei Nebel so das Einlaufen der Flotte sicher gestellt. Position II von den Halbflottillen nach V.T.-Flottl.
2 h N.		
3 h N.		
9 h 30 N.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		V.T.-Flottille und 1.Geleithalbflottille auslaufend passiert. 6.Halbflottille hat Wartestellung in 058 alfa rechts ~~unten~~, 3.Halbflottille in 059 alfa rechts oben. ~~5.Hfl. in 068 angetroffen~~ Mörmann
.4.18. bis h V. h 20V.	In See. N O 4, später abflauend, diesig.	In Wartestellung. 6.Halbflottille setzt sich vor IV.A.G.mit ausgebrachtem Gerät. 5.Halbflottille vor Gros. 3.Halbflottille vor S.M.S.„Oldenburg" die S.M.S „Moltke" schleppt. In 076 beta rechts oben läuft M.67 der 3. Halbflottille auf eine Mine und sinkt. Eine Bleikappenkugelmine wurde vor den Boot unter Wasser gesehen, das Ausweichen gelang nicht. Es werden noch mehrere Oberflächenstände gesichtet. Auffallend ist, daß die 3.Halbflottille das Gros recht voraus peilte, daß alle Verbände bisher also durchgekommen waren und die Oberflächenstände nicht gesichtet wären. Die Möglichkeit ist nicht von der Hand zu weisen, daß die Minen von einem U-Boot während der Durchfahrt der Verbände geworfen sind, zumal ein feindliches U-Boot in der Nähe des Weges Mitte mit N O Kurs von einem Flieger gemeldet war. Möglich wäre immerhin auch eine besondere Steigevorrichtung. Die Minen wurden nördlich umgangen. Folgende treibende Minen wurden während des Marsches abgeschossen: 2 Hebel unten, unbewachsen, in 064 alfa und 093 beta. 1 Hebel oben, gut erhalten, in 064 alfa 3 Bleikappenkugelminen, gut erhalten, in 060 alfa und 058 alfa. Nach Passieren der Position Blaz II wurden die Minensuchverbände entlassen. Die geworfenen Fahrwasserbojen wurden wieder aufgenommen, die Feuerschiffe eingezogen, die Fischerbojen auf Position I und II blieben liegen für die beabsichtigte Unternehmung der I.M.S.Flottille. S.M.S.„Moltke" forderte am Abend, nachdem das Schiff in 129 beta vom Torpedo eines englischen U-Bootes getroffen war, die 6.Halbflottille zur Hilfeleistung an. 5.und 6.Halbflottille befanden sich bereits nördlich der Elbe-Mündung. Ein Erreichen des „Moltke" vor Mitternacht war nicht möglich, der Kohlen- und Wasserbestand gering, auch meldete I.M.S.Halbflottille, daß sie zur Moltke ginge, der Anforderung wurde daher nicht stattgegeben. Warum S.M.S.„Moltke" gerade die 6.Halbflottille anforderte, die am weitesten im Süden stand, ist nicht bekannt, wahrscheinlich war es jedoch nur eine Verwechselung mit der 3.Halbflottille, die mit Gerät vor S.M.S.„Oldenburg" gefahren war. Alle Halbflottillen fest in Cuxhaven. Mörmann 26.Ma
1 h N.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
26. bis 30.4.18.	Cuxhaven.	Ruhe. Das Kommando der 8.Halbflottille übernimmt in Vertretung Kapitänleutnant Hoffmann von der I.M.S.Flottille. M.58 und M.41 gehen nach Geestemünde zur Reparatur. Moraw

Funksprüche.

1) 0633 18.4.18. M.64 an B.d.A.
Auf dem Marsche zum Treffpunkt.
8.M.S.Halbflottille.

2) 0857 18.4.18. S.55 an Hochseechef,B.d.A., I.F.d.T., 8.M.S.Hfl.
Gehe Helgoland wegen Wetterlage.
III.T.-Flottille.

3) 1017 18.4.18. Niobe an 8.M.S.Halbflottille.
Zu 0857: Borkum Reede gehen.
B.d.A.

4) 1341 18.4.18. M.64 an B.d.A., III.M.S.Flottille, III.T.-Flottl.
Habe geankert wie F.T.1017. angeordnet.
8.M.S.Halbflottille.

5) 0501 19.4.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef,
Auf Grund Wettervorhersage wird nicht gearbeitet an Vereinbartem Platze.
III.M.S.Flottille.

6) 0941 19.4.18. M.64 an B.d.A.
Fernschreiben 327 f erhalten.
8.M.S.Halbflottille.

7) 1748 19.4.18. Ostfriesland an III.M.S.Flottille.
Minensuchsicherung wird morgen nicht gestellt. Vergleiche B.d.A. 332 f vom 19.April.
Vp.Chef.

8) 0113 20.4.18. S.55 an Hochseechef, B.d.A., I.F.d.T.
8.M.S.Halbflottille in 021 spatlon links Mitte auf Minen gestoßen, ein Boot gesunken, 2 schwer beschädigt. Habe geankert. Erbitte bei Hellwerden M.S.Halbflottille zum Einbringen
III.T.-Flottille.

9) 0147 ssd. 20.4.18. Niobe an III.M.S.Flottille, 6.Minenräumdivision.
Zu 0113: III.M.S.Flottille sofort veranlassen, 6.Minenräumdivision Einbringen unterstützen.
B.d.A.

10) 0223 20.4.18. T.149 an B.d.A.
6.M.S.Halbflottille hat bereits Befehl beschleunigt auszulaufen.
III.M.S.Flottille.

11) 0206 20.4.18. S.55 an Hochseechef, B.d.A., I.F.d.T.
Zu 0113: Flachstehende Minen, erbitte Räumdivision.
III.T.-Flottille.

12) 1102 20.4.18 Niobe an 8.M.S.Halbflottille, Irischen.
Bergungsdampfer Cornelis Wessels liegt Platz H.
B.d.A.

13) 1234 ssd. 20.4.18. S.55 an Hochseechef.
Ich nehme unter Feuer französisches Flugboot.
III.T.Flottille.

14) 1802 Kr. 20.4.18. S.55 an Hochseechef,B.d.A., Vp.Chef,I.F.d.T.
In W S W Rauchwolken in Sicht.
III.T.-Flottille.

15) 1820 Kr. 20.4.18. S.55 an Hochseechef,B.d.A.,I.F.d.T.,Vp.Chef.
5 Zerstörer in WSW.
III.T.Flottille.

16) 1824 Kr. 20.4.18. S.55 an Hochseechef,B.d.A.,I.F.d.T.,Vp.Chef.
Bin im Gefecht mit feindlichen Zerstörern.
III.T.-Flottille.

9681 Op 18

17.1

17) 1834 20.4.18. S.55 an Hochseechef, B.d.A., I.F.d.T.
Zerstörer laufen ab, ich verfolge.
III.T.-Flottille.

18) 1844 Kr. 20.4.18. Regensburg an Flotte.
Standort 021 epsilon, bei feindlichen Torpedobootszerstör
befindet sich ein kleiner Kreuzer Kurs S.W.
Führer d.IV.A.G.

19) 1900 Kr. 20.4.18. Borkum an Flotte.
Ich stehe in 045 epsilon (7), feindliche Flugzeuge überfl
gen 166 gamma (7) Kurs West, hohe Fahrt.
Flugzeug 1699.

20) 1916 ssd. 20.4.18. Regensburg an Flotte.
021 epsilon. III.T.Flottille bei IV.A.G., Fetnd aus Sicht.
Antrete Rückmarsch.
Führer der IV.A.G.

21) 2057 20.4.18. T.149 an B.d.A.
Habe Aufgabe F.T.0147 mit 6.M.S.Halbflottille und 6.M.R.D
vision durchgeführt vor Beginn des Gefechtes. Heute Nacht
gesunken: M.64 mit Halbflottillenchef, M.95, M.39. Gehe m
Rest 6.M.S.Halbflottille nach Cuxhaven, 6.M.S.Halbflottil
geht Helgoland.
III.M.S.Flottille.

22) 0037 21.4.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef,
Aufgabe x durchgeführt. 5.M.S.Halbflottille Standort Helg
land, 3.M.S.Halbflottille List.
III.M.S.Flottille.

23) 0240 ssd. 21.4.18. Helgoland an B.d.A., Hochseechef.
Vp.Boot Emma Oetken in 162 alfa rechts oben auf Mine gest
ßen. Vp.Boot Steinbutt in der Nähe geankert. Anscheinend
neue Sperre. Erbitte M.R.Division zum Bergen.
Chef d.1.Nords.Vp.Halbflottille.

24) 0347 ssd. 21.4.18. Niobe an 6.M.R.Division, III.M.S.Flottille,
3.M.S.Halbflottille.
Zu 0240: Ein Mutterschiff und eine M.S.Halbflottille zur
Hilfeleistung.
B.d.A.

25) 0415 21.4.18 T.149 an B.d.A., 3.M.S.Halbflottille.
Die Aufgabe F.T.0347 übernimmt 3.M.S.Halbflottille.
III.M.S.Flottille.

26) 0725 21.4.18. M.75 an B.d.A., III.M.S.Flottille, 1.Vp.Hfl.d.M.
Ausgelaufen gemäß F.T.0415.
3.M.S.Halbflottille.

27) 0700 21.4.18. List an Halbfl.vom Dienst der M.Vp.
162 alfa rechts Mitte flachstehende U-Bootsmine verankert
5 Zacken, bei Seegang aus dem Wasser kommend.
Takt.Nr.10 d.1.Vp.Halbfl.

28) 0930 21.4.18. M.75 an III.M.S.Flottille, B.d.A.
Zurückkehre nach List. Takt.Nr.10 der 1.Vp.Halbfl.in 170
alfa rechts unten angetroffen.
3.M.S.Halbflottille.

29) 2325 21.4.18 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, F.d.IV.A.G.
Morgen fortsetze planmäßige Arbeiten. Sicherung nicht er-
forderlich.
III.M.S.Flottille.

30) 0847 22.4.18. T.149 an B.d.A.
Bin auf dem Marsche zum Arbeitsgebiet.
III.M.S.Flottille.

31) 072[illegible] 22.4.18 Niobe an III.M.S.Flottille, V.T.-Flottille, 1.
leithalbfl., H.-Chef vom Vp.Dienst.
Gestern Abend Flugzeug von Helgoland überfällig. Letzte
Meldung 114 beta. Achten auf Flugzeug. Fliegerkommandeur
wird baldmöglichst mit Flugzeugen suchen.
B.d.A.

) 1531 22.4.18 G.8 an B.d.A., I.F.d.T., V.T.-Flottille.
080 alfa rechts unten verankerte Bleikappenmine. Oberflä-
chenstand 2 Stunden vor Helgoland - Niedrigwasser.
10.T.-Halbflottille.

) 2102 22.4.18 Niobe an III.M.S.Flottille, V.T.-Flottille.
Morgen Stichfahrt nach Plan.
B.d.A.

) 2058 22.4.18 Helgoland an Vp.Boote Immelmann, Steinbeiß-Börse,
III.M.S.Flottille, V.T.-Flottille.
Immelmann besetzt Dienstag ab 8 h Vm. blau I. Steinbeiß,
Börse, Vorwärts und Landrat Radenacher stehen ab 6 h Vm bei
blau II zur Verfügung des Chefs III.M.S.Flottille.
Chef der 1.Nords.Vp.Halbflottille.

) 0731 23.4.18 T.149 an B.d.A., V.T.-Flottille
Vorläufig herrscht dichter Nebel.
III.M.S.Flottille.

) 0847
) 0826 23.4.18. T.149 an B.d.A., V.T.-Flottille.
Von neuem dichter Nebel heraufgezogen.
III.M.S.Flottille.

) 0828 23.4.18. T.149 an B.d.A., V.T.-Flottille.
Es klart auf, fortsetze Arbeit.
III.M.S.Flottille.

) 1656 25.4.18. G.11 an III.M.S.Flottille.
Bitte Positionsdampfer nachher List senden.
V.T.-Flottille.

) 1730 25.4.18. G.11 an Flotti.d.N.Vp.Boote, III.M.S.Flottille.
Zu 1656: Positionsdampfer werden nicht mehr gebraucht.
V.T.-Flottille.

) 1950 Kr. 25.4.18 Moltke an Flotte.
129 beta rechts oben Torpedotreffer durch U-Boots-Torpedo.
Moltke.

) 2023 25.4.18. Moltke an 6.M.S.Halbflottille.
6.M.S.Halbflottille sofort zu Moltke. Standort 129 beta
links unten. Fahrt beträgt 8 sm.
Moltke.

) 2143 ssd. 25.4.18. T.149 an B.d.A., Moltke, 3.M.S.Halbflottl.
5. und 6.M.S.Halbflottille stehen zu weit ab mit wenig Kohl
len, kann 3.M.S.Hfl.vor 1.M.S.Hfl.bei Moltke sein.
III.M.S.Flottille.

) 2031 25.4.18 M.66 an Moltke, B.d.A., III.M.S.Flottl. zu 2023.
Muß Kohlen und Wasser ergänzen. Kohlenbestand 12 Tonnen.
3.M.S.Halbflottille.

) 2323 ssd. 25.4.18. Hindenburg an III.M.S.Flottille, 3.M.S.Halbflottl.
Auf 2115: III.M.S.Flottille und 3.M.S.Halbflottille entlas-
sen.
B.d.A.

) 2023 ssd. 26.4.18. List an Flotte, Hochseechef, B.d.A.
Fischerkutter „Komet" meldet: Habe mit Netz 3 sm NNW von
Vortrapptief Anst.Tonne 2 neue verankerte Bleikappenmienen
abgerissen.
F.S.List.

46)

46) 0710 28.4.18. List an B.d.A., Chef d.Küstensch.Flottl.d.Ems. Aufgabe durchgeführt bis 060 alfa Mitte, 061 beta rechts oben 076 beta links oben minenversucht.
3.Geleithalbflottille.

47) 0740 28.4.18. Arkona an Chef der Küstensch.Fl.d.Ems, B.d.A. Aufgabe ist erledigt. In 076 beta rechts oben eine Mine a geschnitten, in 081 alfa links unten Gerät ausgeschlippt, zieher Fahrfehler. Sonst nichts gefunden.
7.Geleithalbflottille.

48) 0548 29.4.18. List an Chef der Küstensch.Flottl.d.Ems, B.d.A. In 082 beta links oben Kante Gerät ausgeschlippt. Zwei Min abweiser durch Seegang unbrauchbar. Daher 1 h 30 Vm. in 09 beta links oben Ecke Kehrt gemacht.
6.Geleithalbflottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit von 16.-30.April 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Inw.Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Heye	ja	
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S. Stief	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R. Blau	nein	Werftliegezeit Seebeck G'münde.
3) M.94 Min.Vizestrm.d.S.II Krommes	nein	Indienststellung.
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	nein	Seebeck G'münde.
7) M.25 Oblt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) M.3 Min.Ob.Strm.Kliem	ja	
6) M.60 Oblt.z.S. Zechlin	ja	
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke	ja	
10) A.==	==	
11) A.35 Lt.z.S.Coester	ja	
6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie	ja	
2) M.66 stellv.Kmdt.Lt.z.S.Cramer	ja	
4) M.28 Min.Vizestrm.d.R.Goft	ja	
3) M.29 Lt.z.S.d.R.Hauptmann	nein	Grundreparatur Hamburg.
5) M.30 Min.Ob.Strm.Schweitzer	ja	bei 8.Hfl.bis 20. IV.,dann C'h.Reparatur der Lichmaschine.
7) M.10 Kptlt.d.R.Emderlein	nein	C'h.Schiffbauliche Arbeiten.
9) M.7 Lt.z.S.d.R.von Martels (beurl.) stellv.Kmdt.Min.Strm.d.R.Barath	ja	
6) M.8 stellv.Kmdt. Oblt.z.S.von Borries	ja	
8) M.2 Min.Ob.Strm. Sehrötel	ja	
10) A.36 stellv.Kmdt. Lt.z.S. von Kleist	ja	
11) T.74 Min.Strm.d.R.Messer	ja	
8.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Koellner (Erich)	ja	bis 20.4.18,gefallen.
2) M.64 stellv.Kmdt.Lt.z.S.von Klocke	ja	bis 20.4.18,durch Minentr.gesunken
4) M.1 Lt.z.S.d.R.Alexy	ja	bis 19.4.18,vom 19.-21.4.Nordseewerke Emden,vom 21.4.bei 6.Hfl.
3) M.58 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Schmidle	ja	bis 20.4.,dann bei 5.Hfl.
5) M.41 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Feerste	ja	dto.
7) M.95 Oblt.z.S.d.R.Senz	ja	bis 20.4.,durch Minentr.gesunken
9) M.32 Min.Ob.Strm.Eschrich	nein	Seebeck G'münde Grundreparatur.
6) M.39 Oblt.z.S.d.R. Juens	ja	bis 20.4.,durch Minentr.gesunken
8) M.62 Lt.z.S.d.R.Schober	nein	am 29.4.18 in M'h.in Dienst.
10) A.87 Oblt.z.S.Olff	nein	Indienststellung
11) Ri53 Min.Vizestrm.d.R.Scherpen	ja	

9681 Op 18

10.) III. M.S.-Flottille, vom 1.-15.IV.18.

3.V. 3. und 5.Hlbflott. suchen einen Weg ab in 023 B bis 019 alpha. Erwünschte Luftsicherung durch L 64 konnte nicht erlangt werden, da das Luftschiff einlief, ohne auf Signale zu achten.

Aus K.T.B. von L 64 ergibt sich, dass keine Signale bemerkt worden sind.

4.V. Chef der 8.Hlbflott. meldet vom Ankerplatz Lister Tief: Übermittlung eines Telegramms durch Scheinwerfer seitens der Signalstation dauerte 1 Stunde 40 Minuten, hierauf musste das Telegramm durch eine Jolle von Land abgeholt werden, da bei Dechiffrierung sich Fehler herausgestellt hatten. Es wird für durchaus erforderlich gehalten, dass in einem derartigen Falle das Telegramm ohne weiteres mit einem Boot an Bord befördert wird.

Am 4., 6. und 7.V. werden Wege nachgeprüft.

10.V. 3.M, 5. und 6.Hlbflott. fahren Gerät vor II.A.O. beim Legen der Sperre D 4 englische Treibminen abgeschossen.

12.V. 3.Hlbflott. fährt Gerät vor II.A.O. beim Werfen der Sperre C.

13.V. 5. und 6.Hlbflott. fahren Gerät vor II.A.O. beim Werfen der Sperren A und B.

Chef der III.M.S.Flottille führt an: Aus den Zusammenarbeiten der M.S.Formationen mit Minenwerfen-den Schiffen ergibt sich die Erfahrung, dass es zweckmässig ist, in diesen Fällen stets 3, mindestens aber 2 Halbflottillen zu verwenden.

Abgangsdatum: 15.Mai 1918.

Anlagen: Funkspruch, 1 Skizze, 1 Karl gem. Skizze d. M. 212 Okt. V. 18.

S & F 138.

und Uhrzeit	Gegend, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der III. Minensuch-Flottille. Gen. B. Nr. 837	Ganz Gehorsam. Der Befehlshaber der Minensuchflottille Kriegstagebuch des Kommandos der III. Minensuch-Flottille. Chef: Kapitänleutnant Wolfram. Eingegangen: 1. Mai 1918. Abgeschlossen: 15. Mai 1918. Anlagen: Tagesmeldg., 1 Skizze, 1 Anl. gem. Skizze d. M. 212 Abt. I.

Marine-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
vorm. G. Otto, Wilhelmshaven.
Amtlicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F 138.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.Mai	Cuxhaven.	Ruhe.
2.Mai 1 h N. 24 N. N. N. N.	Cuxhaven	I.149 mit Flottillenchef zur Reparatur nach Wilhelmshaven. 5.und 6.Halbflottille ausgelaufen. Gefechtsübung in Helgoländer Bucht. Fest in Helgoland. I.140 in Helgoland fest. 3.M.S.Halbflottille in Helgoland fest.
3.Mai. 6 h 30 V.	Helgoland. O N O 3, ruhige See sehr sichtig.	Meimarn Auslaufen zum Arbeiten an Weg 200. 5.Halbflottille sucht 126 beta Mitte ab, eine Gefalthalbflottille ausgeschlunt [illegible] Es wird nichts gefunden. 3 und 6.Halbflottille suchen 093 beta ab. In 092 beta rechts unten werden 5 alte Minen, Hebel oben, geräumt. Leutnant z.S.Mann als Orientierungsoffizier auf S.M.S. „Kaiserin" geschickt. Nachmittags trifft Befehl ein, einen Weg für die am Abend auslaufende Gefalthalbflottille durch die neuen Minen in 076 beta 091 alfa zu suchen. Ich dachte erst, die Minen südlich zu umgehen. Ein Flugzeug meldete jedoch, daß 059 beta 060 beta 061 beta 062 beta minenversenkt seien, und daß in 55 Oberflächenstände dort gesehen habe. Darum hin beschloß ich den ordinus praussitzlich schmalen Zwischenraum zwischen der alten Bleikannenminensperre und den neuen Minen als Durchfahrt zu wählen. Ich wählte den Weg von 093 beta rechts Kante Mitte über 097 alfa linke obere Ecke nach 060 alfa in Mitte. Diesen suchte ich mit 3 Halbflottillen in breiter Formation bis 070 alfa Mitte ab. Er war frei von Sperren. In 097 alfa links oben wurde eine Fischerboje mit Südtonnenzeichen verankert, in 093 beta rechts Kante Mitte eine Fischerboje mit Nordtonnenzeichen. Der mit 2 U-Booten auslaufenden 2.Gefalthalbflottille wird eine Skizze des Weges übergeben. Luftschiffsicherung fand heute nur im Westen und Mitte statt nicht im Norden und Mitte, was erforderlich gewesen wäre, bei den Arbeiten im Norden. L.64 gestartet bereits 4 h N. die Flottille von Westen kommend, als die Flottille die Station gerade begann. Da die Linienschiffe weit zurückstanden war Sicherung durch L.64 sehr erwünscht. Der startete L.64 durch Schadenbruch auf nach N W. aufzuklären. Das Luftschiff ging kurze Zeit auf N W nach, aber bald kehrt und lief ein, weinen fortgesetzten Schadenbruch nicht beseitigt. Es ist nicht verständlich, warum das Luftschiff so früh einlaufen mußte, während doch die Minensuchsicherung ohne M.1 von Seestemünde kommend, stieß in 155 ernsten oben ein Sehrohr an 200 m vor den
4.Mai. 6 h 15 V. 7 h V. 5 h N. h 20 M h 20 M h 10 M	Lister Tief. O S O 5 - 6, unruhige See. Sichtweite 8 - 10 sm. später O S O 7 - 8, grobe See. O.K.D. 5 günstigen Wind, [illegible] to Pee, Leipzig	den Weg, fährt darauf zu und pfeift eine Wasserbombe. Ein Erfolg war nicht zu sehen. Meimarn VIII. Halbflottillen in Lister Tief zu Anker. Mit 3.und 6.Halbflottille ausgelaufen zum Fortsetzen der Arbeiten auf Weg 200. 3 Linienschiffe von III.Geschwader als Deckungsstreitkräfte. 6.Halbflottille räumt in 093 beta Mitte unten 3, 3.Halbflottille 2 Minen. Der zunehmende Seegang erschwert die Arbeiten. Schließlich und abgebrochen werden. Eingelaufen nach List. Im Lister Tief zu Anker. 5.Halbflottille war auf Reede geblieben zur Verfügung der II.S.E. Der Halbflottillenchef meldet: „Gegen 2 war begann die Signalstation ein Telegramm durch Scheinwerfer an M.65 zu übermitteln, was bis gegen 3 h 40 dauerte. Beim Buchstabieren stellten sich einige Fehler heraus. Da der Signalverkehr zu umständlich war, legte M.65 den Ankerplatz mehr an Land. Die Signalstation wurde aufgefordert das Signal zu wiederholen oder das Telegramm mit einem Boot an Bord zu bringen. Da auf Abgabe dieser Bitte sich längere Zeit hinzögerte, die Signalstation anfangs selbst noch nicht als M.65 bereits nahe unter Land lag schickte M.65 sofort eine Jolle mit dem Schiffsoffizier an Land zum Abholen des Telegramms. Die Jolle wurde an der Brücke infolge des herrschenden Seeganges leck, es gelang aber, das Telegramm nun endlich in richtige Fassung durch Winkspruch zu erreichen etwa 5 h 55 N. Warum dieses Telegramm nicht sofort seitens der Signalstation an Bord gebracht wurde, entzieht sich der Kenntnis. Auf jeden Fall liegt hier ein schwerwiegender Versager vor, der eine kriegswichtige Unternehmung um 2 Stunden verzögerte. Es ist klar, daß bei der Übermittlung längerer offiziöser Telegramme fast immer Fehler vorkommen. Daher sollte der Verzicht zu diesem Zweck der Übermittlung garnicht erst vorgenommen werden: sondern derartige Telegramme müssen sofort durch ein Boot an Bord gebracht werden. Entsprechende Einrichtungen müssen getroffen werden. M.4 muß nach Gegenstände entlassen werden, da Dock für Schiebertuhrungsstange gebrochen und Maschinenbetrieb gefährdet war. M.65, 67, 3, 29, M.1 (?.Fl), M. 15.Fl.1 auslaufen. Boi Position blau in 104 rechts Mitte. Der telegraphische Befehl lautete: „Sofort nachsuchen von Punkt Fritz auf Weg

Marine-Verwaltungs-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gäß Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F 38.

Kriegstagebuch Nr. 1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		blau bis zur Unterkante von 134, von hier bis 133 Unterkante-Mitte, von hier nach 135 rechts oben, von dort nach Schnittpunkt Weg blau mit 134 Unterkante zurück. Zu bezeichnen sind folgende Punkte: 1) Schnittpunkt Weg blau mit 134 untere Kante. 2) 133 Unterkante Mitte. 3) 135 rechts oben. Ergebnis durch Fernschreiben an II.A.G. Cuxhaven melden. F.d.II.A.G.
		Die Durchführung erfolgte im Hinblick auf die vorgeschrittene Tageszeit so, daß im Schnittpunkt Weg blau und 134 alfa Unterkante begonnen und über 133 alfa Unterkante Mitte nach 135 alfa rechts oben usw. bis Platz Fritz weitergefahren wurde. Breite des Suchstreifens 800 m. Im Anfangspunkt blieb M.1 als Markboot für die Ansteuerung zur Rückfahrt liegen. Nichts gefunden.
	Ost, 8, grobe See.	Mörmann
5.Mai.	Lister Tief.	5.Halbflottille nimmt Gerät auf. Wegen
[illegible]	O S O 7 – 8, grobe	des Oststurms war an die Ausführung der
	See.	Unternehmung am nächsten Tage nicht zu den-
		ken. Die Halbflottille lief daher nach Lis-
		tein.
8 " 30 V.		5.Halbflottille im Lister Tief zu Anker.
		Nicht ausgelaufen wegen grober See. Kohlen
		aufgefüllt. Das Übermitteln des regen Fern-
		schreibverkehrs dauerte sehr lange, da Mo-
		torpelle wegen Seegang nicht fahren konnte,
		daher Verkehr mit Land von dem Boot des
		Hafenkapitäns neben seinen Routinefahrten
		mit erledigt werden mußte. Die mangelhafte
		Verbindung mit Land bei hartem östlichen
		Winden hat auch gestern die Telegramm-Über-
		mittlung an die 5.Halbflottille um Stunden
		verzögert, die vom Führerboot an Land ge-
		schickte Ruderjolle wurde leck, sodaß 1 Of-
		fizier und 6 Mann an Land bleiben mußten
		und für die Unternehmung ausfielen, da bei
		Zeit mehr war, sie wieder an Bord zu holen.
		Der Nachrichtenoffizier empfindet es selbst
		sehr unangenehm, daß er kein besonderes
		Boot zu seiner Verfügung hat.
		Mörmann
6.Mai.	Lister Tief.	Arbeiten unter Land möglich.
[illegible]	O S O 5 – 8, sehr	3., 5. und 6.Halbflottille ausgelaufen zum
	hohe, sichtig.	Nachprüfen des Weges rot zwischen 158 beta
		und 162 beta. Es wurde nichts gefunden.
		In Lister Tief zum Anker.
		I.140 und M.65 gehen mit der Flottillenchef
		und den Chef der 5.M.S.Halbflottille nach
		Cuxhaven auf Anforderung F.d.II.A.
4 " 40 V.		In Cuxhaven fest. Besprechung mit F.II.A.
		M.65.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		M.65 geht am Abend nach Helgoland. A.87 nach Beendigung der Werftprobefahrt von Kiel eingetroffen.
7.Mai.	Lister Tief.	Mörmann
[illegible] V.	O S O 5 – 8, grobe See, sichtig.	5.Halbflottille sucht noch einmal die Sperrkurse für Sperre D ab, geht dann nach List. 6.und 3.Halbflottille suchen Weg blau ab von Punkt Fritz nach Punkt -19-. I.140 geht nach Helgoland. 6.Halbflottille in Helgoland eingelaufen. 3.Halbflottille in Helgoland eingelaufen, hat in 163 gradlen Mitte ein Wrack gefunden, das kein Schiffahrtshindernis ist.
" 20 V.		
" 20 V.		
8.Mai.	Helgoland-Lister Tief	Mörmann
	O S O 6 – 8, grobe	Wegen des Seeganges wird nicht auf Weg ge-
	See, sichtig.	arbeitet. 3.und 6.Halbflottille absuchen
		Weg blau von Punkt 19 bis Fritz, 5.Halbflot-
V.		tille ~~[illegible]~~ absucht Weg -Sperre-.
		Alle Halbflottillen in List zu Anker.
		I.140 geht nach List.
9.Mai.	Lister Tief.	Mörmann
[illegible] V.		Da Aufgabe mit II.A.G. bisher verschoben,
		wird nach Cuxhaven zurückgelaufen zum Proviant-
		auffüllen.
		Alle Halbflottillen in Cuxhaven fest. Be-
		sprechung mit Führer II.A.G.
		I.140 mit 3.und 6.Halbflottille ausgelau-
		fen nach Helgoland.
		In Helgoland fest,
		5.Halbflottille ausgelaufen nach Blau II.
		Mörmann
10.Mai.	Helgoland – In See.	3.u.6.Halbflottille ausgelaufen nach Blau II.
[illegible] V.	N O 3 – 5, sichtig,	5.Halbflottille setzt sich mit Gerät vor II.
[illegible] V.	später N O [illegible] – 3.	A.G. S.M.S. Königsberg, Karlsruhe, Pillau
		zum Kampf der Sperre D. Wegen der Ver-
		räumt S.M.S.Halbflottille die Sper e noch
		einmal ab, Es werden 28 Oberflächenstände
		abgesprossen, davon detonierten 17.
		3.Halbflottille setzt sich mit Gerät vor
		Sperre und kommt sie bis 109 beta linken
		Bort steht "Sperre" auf und ab bis zum Ein-
		treffen der "II.A.G. Dann setzt sich von Posi-
		tion I.1108 beta linke Kante Mittel ab die
		6.Halbflottille vor die II.A.G., der "Sperre"
		sich anschließt. Es werden Positio II ausge-
		legt in 097 alfa linke obere Ecke, Position III
		in 020 alfa Mitte und Position IV (Torpedoboot)
		in 046 alfa Mitte oben. Bei Position III
		nimmt später noch S.M.S.Halbflottille Aufs.
		stellung um bei unsichtigem Wetter durch Aus-
		Kriegstagebuch

Marine-Verwalter-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gräf, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		legen eines Bodentrichters das Auffinden der Position III sicherzustellen. Bei Position IV schlingt die 6.Halbflottille bei der Schwenkung aus. Die Kreuzer und Senta ankern. Die in Reserve gehaltene 3.Halbf tille wird sofort angesetzt und führt wei ter mit Gerät. Die Kreuzer lichten Anker, nachdem Weg frei gemeldet. In 041 alfa schwärt sich eine Suchleine durch, das Flaggenboot der 3.Halbflottille muß Gerät aufnehmen; es wird mit 4 Booten weitergefahren. Nach der Schwenkung auf den Sperrkurs wird die 6.Halbflottille neben die 3.Halbflottille gesetzt, die mit 200 m Gerät führt. So wurde erstens eine sehr breite Fahrstraße hergestellt, zweitens können die Kreuzer bei Ausschlingen einer Halbflottille immer hinter der anderen herfahren. In 031 alfa brach eine Suchleine der 3.Halbflottille, die sich durchgescheuert hatte. Die 3.Halbflottille machte Minenalarm, worauf die II.A.G. ankern wollte. Auf Meldung, daß Materialversager und Weg hinter 6.Hfl. frei, wurde Marsch und Minenwerfen fortgesetzt. 3.Halbflottille brachte Gerät neu aus und setzte sich neben 6.Halbflottille.
10 h 05 V.		Minenwerfen beendet. Einige Zeit vor Beendigung des Werfens der Sperre hatte M.28 Kondensatorhavarie und konnte seine Position nur mit Mühe halten. Nach Beendigung des Werfens lief ich 6. Halbflottille weiter fahren, um Platz zu gehen und Gerät aufnehmen, 3.Halbflottille hinter 6.Halbflottille auf den neuen Kurs schwenken.
		In Laufe des Tages wurden 4 treibende gut erhaltene englische Blei-Kontaktminen abgeschossen in 041 alfa, 033 alfa und 064 alfa. Die 5.Halbflottille hatte inzwischen von Position I noch einmal abgesucht bis 064 alfa Mitte.
11 Vorm.	In See.	Position IV passiert. Gerät aufgenommen.
11 h V.	O S O 2 - 3, ruhige See.	III.M.S.Flottille entlassen.
11 h V.	—	T.149 eingelaufen nach Cuxhaven zur Besprechung mit II.A.G.
10 h 20 N.		3., 5. und 6.Halbflottille fest in Helgol
10 h 40 N.		T.149 in Helgoland fest.
10 Vorm.	Helgoland. S O 6 - 7, später 7 - 8, grobe See, im Norden sehr grob Nebel.	3.Halbflottille ausgelaufen zum Treffpunkt mit II.A.G., um vor dieser beim Werfen der Sperre O zu fahren, dann nach Cuxhaven entlassen.
4 h V.		5. und 6.Halbflottille ausgelaufen. Die Bojenboote

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Die Bojenboote werden wegen des Seeganges nach Helgoland entlassen. 5.Halbflottille übernimmt den Weg für Sperre N. 6.Halbflottille den Weg für Sperre K. Es wird trotz grober See die Aufgabe, so gut es geht, durchgeführt und festgestellt, daß die Wege zum Werfen der Sperren benutzt werden können.
		6.Halbflottille 5.Halbflottille } in Helgoland fest.
		T.149 in Cuxhaven fest.
		T.148 in Helgoland fest. Kapitän z.S.Most zur Information eingeschifft.
	Helgoland. S W später S O 1 - 2, glatte See, leichter Nebel, später diesig.	5. und 6.Halbflottille ausgelaufen nach Platz -5-. Treffpunkt wie Tag 1. b. II.A.G. auf Elbe verankert wegen des Nebels später Treffpunkt auf 9 h 30 V. festgesetzt. Mit 5. und 6.Halbflottille zum Werfen der Sperre vor II.A.G. gesetzt. Als nach Werfen der ersten Sperre die 5.Halbflottille aufgenommen hatte, um zur zweiten Sperre vorzulaufen, schlingte die 6.Halbflottille bei der Schwenkung aus. Es brachen 2 Suchleinen. Nach den Umständen ist anzunehmen, daß dort ein tief liegendes Wrack gefaßt hat.
		Im Übrigen verlief die Fahrt planmäßig bis zum Schluß.
		Erfahrungen über das Zusammenarbeiten mit Minen werfenden Schiffen Zweckmäßig sind bei den Werfen von Sperren an Tage 3, mindestens aber 2 Halbflottillen zu verwenden. Es fahren beim Werfen 2 Halbflottillen mit Gerät, etwa überlappend, schlingt eine Halbflottille aus (wie z.B. zweimal vorgekommen), Leinenbruch durch Durchscheuern der Suchleine in der Führungsrolle) so setzten sich die Schiffe hinter die andere Halbflottille allein. Die erste Halbflottille nimmt auf und bringt Gerät wieder aus. Ist eine dritte Halbflottille da, so springt diese sofort ein, wodurch in kürzester Zeit wieder der breite abgesuchte Weg hergestellt ist. Trifft die vorderste Halbflottille auf Minen, so kann die zweite zusehen und einen Umgehungsversuch machen, den eventuell die dritte noch weiter gehört bei Ausschlingen auch der zweiten erneut ansetzen kann. Auf diese Weise erreicht man an sicheren eine schnelle Durchführung des Werfens der Sperre. Auf den Minschen fährt eine Halbflottille vor den Schiffen, eine zweite steht als 1.5 sm dahinter in Reserve, schlingt sie vorn aus, ohne auf Minen zu stoßen, so setzt sich die 2.Halbflottille sofort mit Gerät vor, wird eine Sperre angetroffen so macht sie sofort einen Umgehungsversuch. Die Schiffe stoppen, machen eventuell halt, ankern aber nicht, was wegen der Gefahr des Angriffs feindlicher Uboote schon nicht ratsam ist. Bei Schwenkungen ist es zweckmäßig, im inneren Schwenkungspunkt eine Boje auszulegen und ein Boot hierbei liegen zu lassen, um das die Schiffe herumfahren müssen. Dadurch ist sichergestellt, daß die Schiffe in der Fahrstraße bleiben. Bei Nacht läßt sich eine solche Unternehmung nicht durchführen, da dazu ein umfangreicher Signalverkehr noch oft auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		große Entfernungen erforderlich ist. Es war erfreulich zu sehen, wie gut schon an zweiter gemeinsamer Operationstage (Sperre A und B) die Schiffe zu den Minensuchverband und dieser auf die Schiffe eingespielt waren. Die Unternehmung war ein gutes Vorbild für zukünftige Friedensübungen. Kapitän z.S. Nost auf Führerboot der laufenden 3.Geleithalbflottille abgesetzt. Fährt nach Cuxhaven. Mommsen
24.Mai. 9 h V.	In See.	T.149 mit 3-Booten eingelaufen in Cuxhaven. 5.und 6.Halbflottille in Cuxhaven fest. Mommsen
25.Mai.	Cuxhaven.	Ruhe. Mommsen

Funkenspruche.

0425 2.5.18. Helgoland an B.d.A., Küstengesch.Fl.d.Fms, 093 hatte Mitte zweifelhaft einpeilen gehört. Gerät 4 Mal ausgeschlagen. 7.Geleithalbflottille.

1401 2.5.18. Mitte an III.M.S.Flottille. Die heute auslaufenden M.S.Halbflottillen nach Helgoland gehen. B.d.A.

0535 3.5.18 T.140 an B.d.A., Vn.Chef Arbeiten stattfinden die planmäßig angesagt. III.M.S.Flottille.

0442 3.5.18. C.9 an B.d.A., I.F.d.T., Vn.Chef, Station N. 091 alte Mitte C.9 auf Mine gestoßen. Mitte Hauptsuchgerät entgegengesetzten. Abteilungen 9 und 10 fortgesprengt. Abteilung 9 voll Wasser. Boot vorläufig noch schwimmfähig. 10.T.Halbflottille.

0505 3.5.18 C.9 an B.d.A., Vn.Chef, I.F.d.T., Station N. Zu 0442: Boot gesunken. 10.T.Halbflottille.

0731 3.5.18. C.9 an B.d.A., I.F.d.T., Vn.Chef. Sperre angefangend heute Nacht gelegt, Kugelminen mit Blankmanen, liegen 091 alte Westkante Mitte, Richtung NO - SW. 3 Oberflächenstände in regelmäßigem Abstand gesichtet. 10.T.Halbflottille.

0720 3.5.18 List an B.d.A., Küstengesch.Fl.d.Fms, VI.Geleitflottl., F.-Chef vom Vn.Dienst. Angabe durchgeführt 093 bote rechts unten, 091 alte rechte Mitte, einwandfreie Aussetzlinienstellen. 8.Geleithalbflottille.

1017 3.5.18 Mitte an III.M.S.Flottille. Zu F.T.0731 u.0720: Genaueres Feststellen und dann irgend möglich einen Flügel der Sperre oder einen freie Fahrstraße herzustellen. U-Bootsnetzsperre Weg 300 heute unterwegs, eintrifft 091 alte abends. Führer unterrichten über Suchlinie. B.d.A.

1051 3.5.18 M.1 an III.M.S.Flottille. Fr. Fahrz.-Boot 155 ostlich oben Mitte gesichtet, ortsfolos gefaßt. M.1

1040 3.5.18 Helgoland an B.d.A., Vn.Chef, B.d.T., VI.M.S.D. In 54°33'5 Nord und 8°5'7 Ost in 5 x 10 Minuten Mine im Gerät detoniert. Stelle wird weiter abgesucht. 2.Gruppenführer d.U.Z.Halbflottl.

1340 3.5.18 Helgoland an B.d.A., Vn.Chef, B.d.T., VI.M.S.D., U.Z.Fl. 10 x 10 Minuten Mine im Gerät detoniert auf 54°30'5 Nord 8°5'7 Ost. Stelle wird weiter abgesucht. 2.Gruppe d.U.Z.Fl.

1655 3.5.18 List an B.d.A., Vn.Chef. In 143 hatte Mitte 3 ganz neue arm große U-Bootsbelastungsminen gefunden. Chef d.U.Z.Halbflottille.

0931 3.5.18 T.140 an B.d.A. Vn.Chef, Küstengesch.Fl.d.Fms, B.d.T. Habe einen freien Weg 1.Geleithalbflottille zugesagt. Morgen wird Position klar. III.M.S.Flottille.

141

10681/18 Op

K 2145

14) 0535 4.5.18 List an I.Geleitflottl.,Küstensch.Fl.d.Ems.zu obigem F.T.1908.
Auftrag erledigt. Auf Rückmarsch 9 h 10 Vm. A.71 in Qu alfa Mitte peilte auf Mine gestoßen, um 8 Uhr Vm. gesunken. A.43 A.72 und S.18 mit Geretteten und Schwerverwundeten tetaucht nach Helgoland, eintreffen gegen 9 Uhr Vm.
2.Geleithalbflottille.

15) 0630 4.5.18 List an F.T.Leitung.
Vp. Flugzeugmeldung: Ich sehe in 068 alfa (7) ein feindl. U-Boot. Kurs Süd, mittlere Fahrt. Habe U-Bootstauchstelle mit Bomben belegt.
Flugzeug 1717.

16) 0911 4.5.18 T.140 an B.d.A.,Vn.Chef,Küstensch.Fl.d.Ems.
Fortsetze Arbeiten. A.71 ist vermutlich auf alte Sperre gerasten. Da Weg schmal, muß sich Geleit weiter draußen Minenbogen anlegen.
III.M.S.Flottille.

17) 1511 4.5.18 Königsberg an 5.M.S.Halbflottille,
Standort melden.
F.d.II.A.G.

18) 1601 4.5.18 M.65 an F.d.II.A.G.
List Reede. Empfange Telegramm von List.
S.M.S.Hfl.

19) 1755 4.5.18 Königsberg an 5.M.S.Halbflottille.
Morgen Sonntag 5 h Vm Punkt F stehen. Ergebnis des heutigen Tages mündlich melden.
F.d.II.A.G.

20) 2130 4.5.18 Königsberg an 5.M.S.Halbflottille.
Ist Fahren mit Gerät in dem heute bezeichneten Gebiete nach Wetterlage morgen früh voraussichtlich möglich?
F.d.II.A.G.

21) 2251 4.5.18 M.65 an F.d.II.A.G.
Nach jetzigem Seegang Gerät bedienen fraglich, mit Gerätverlusten ist zu rechnen.
5.M.S.Halbflottille.

22) 2345 4.5.18 Königsberg an S.49, 5.M.S.Halbflottille.
II.A.G. anlaufen vorläufig nicht, U-Bootssicherung wird nicht gebraucht. 5.M.S.Halbflottille entsprechend Wetterlage morgen Aufgabe fortsetzen oder List gehen.
F.d.II.A.G.

23) 0305 5.5.18 M.65 an F.d.II.A.G.,III.M.S.Flottille.
Nach Durchführung Aufgabe gehe List, zunehmender Sturm und Seegang.
5.M.S.Halbflottille.

24) 0521 5.5.18 T.140 an B.d.A.,Vn.Chef,II.Adv.d.III.Geschw.
Infolge des Seeganges fällt heute Netzarbeit aus.
III.M.S.Flottille.

25) 1000 5.5.18 Karlsruhe an B.d.A.,S.49, III.M.S.Flottille,5.M.S. Heute laufen Senta und II.A.G. wegen Wetterlage nicht aus. Ubootssicherung und III.M.S.Flottille werden abbestellt.
F.d.II.A.G.

26) 0122 5.5.18 T.140 an B.d.A.,Vn.Chef,Küstensch.Fl.d.Ems.
Mit Rücksicht auf für Dienstag zu erwartende Aufgabe beabsichtige morgen nicht draußen arbeiten, sondern falls Wetter erlaubt, nur nachmittags Netz von 15° beta bis 16° beta. Trage keine Bedenken gegen Fahren des Ubootsgeleites wie am 3.Mai und Analogen der Feuerschiffe durch ein vorausgesandtes Fahrzeug gesichert.
III.M.S.Flottille.

271

27) 1051 6.5.18. T.140 an B.d.A.,F.d.II.A.G.,5.,6.M.S.Halbflottille. T.140 und M.65 gehen Cuxhaven zur Besprechung auf Anforderung F.d.II.A.G.
III.M.S.Flottille.

28) 0351 7.5.18 F.T.Leitung an III.M.S.Flottille.
Sofort melden ob gearbeitet werden soll.
Vn.Chef.

29) 0407 7.5.18 Wettin an Vn.Chef.
Durch Fernsprechen gestern abend habe bereits gemeldet.Sicherung nicht notwendig.
III.M.S.Flottille.

30) 0540 8.5.18 T.140 an B.d.A., Vn.Chef.
Wetterlage gestattet nicht genaues Abgehen. Werde abgehen Weg klar, auf Marsch nach List.
III.M.S.Flottille.

31) 1930 8.5.18 List an Flotte.
Sperre liegt 54°32;5Nord 8°6' Ost. Richtung Ost-West. Ausdehnung noch nicht festgestellt.
IV.M.R.Division

32) 0601 11.5.18 Königsberg an Senta.
Kr. 196 beta Mitte feindliches Uboot.
F.d.II.A.G.

33) 0800 11.5.18 Helgoland an Flotte.
Kr. Ich sehe in 046 beta (7) ein feindl.Uboot getaucht.
Flugzeug 1891.

34) 0759 11.5.18. Königsberg an List,Helgoland,K-Chef d.Vn.Dienst zu 0601. und 0714 Kr.
Verwechselung mit Minenboje wahrscheinlich.
Chef d.III.Geschwaders.

35) 0330 11.5.18 List an Flotte.
Listertief Ansteuerungstonne ist verlegt nach 55°3;2Nord 8°17; 2Ost.
F.S.List.

36) 0631 12.5.18 T.140 an B.d.A.,Vn.Chef,F.d.II.A.G.,
Arbeiten werden planmäßig in Angriff genommen.
III.M.S.Flottille.

37) 1715 12.5.18 T.140 an Cuxhaven für F.d.II.A.G.
Aufgabe durchgeführt. Alles klar.
III.M.S.Flottille.

38) 0305 13.5.18 Königsberg an III.M.S.Flottille, 5. und 10.Korv.Kpl. II.A.G.geankert bei A der Elbe, warten Aufklarung Wetters ab. Senta hat geankert 15° breiten unten Mitte wegen dichten Nebels.
F.d.II.A.G.

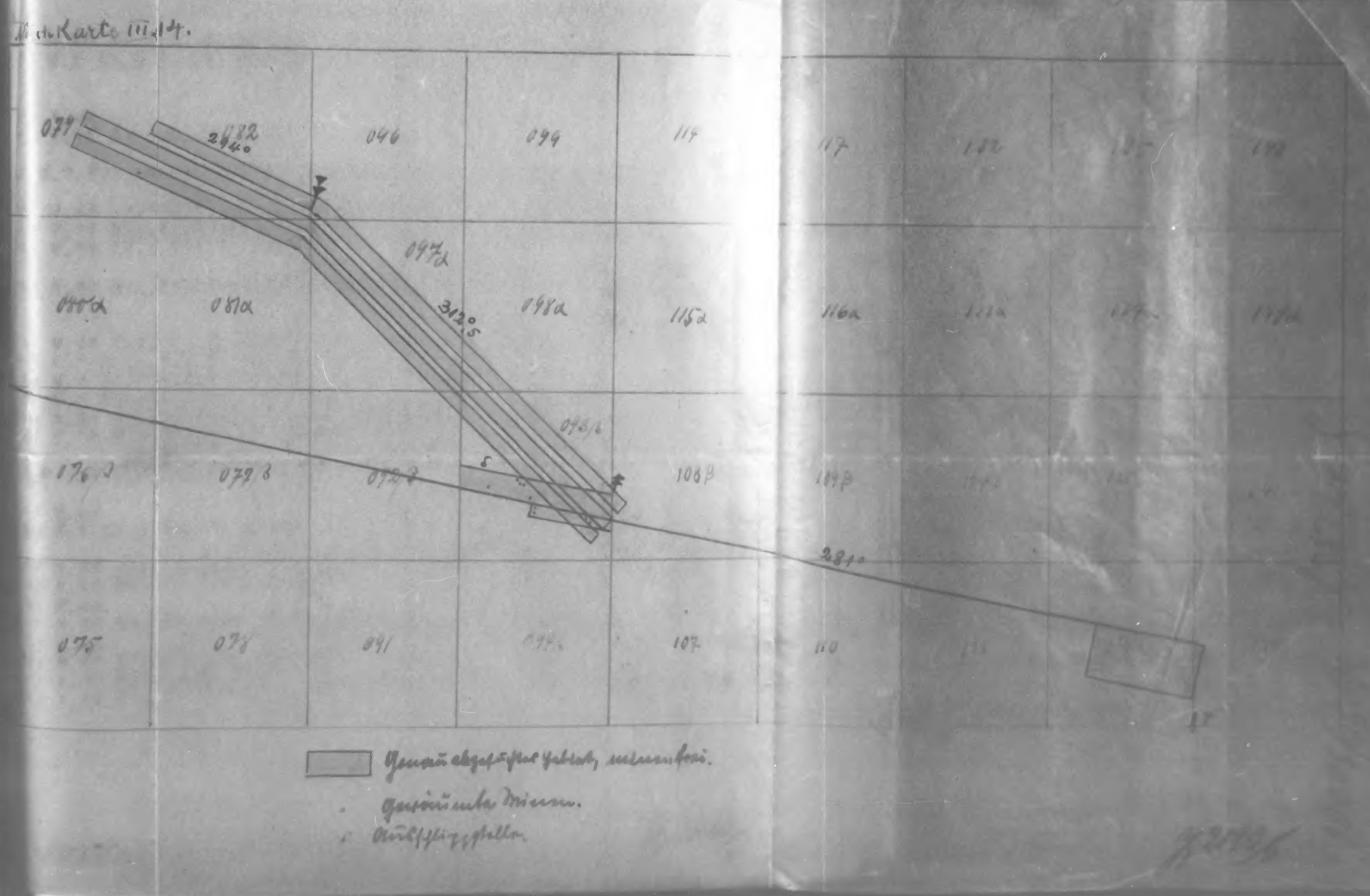
39) 06100 13.5.18 Königsberg an III.M.S.Flottille, T.T.Hfl.
6 h 30 Vm. Punkt L stehen.
F.d.II.A.G.

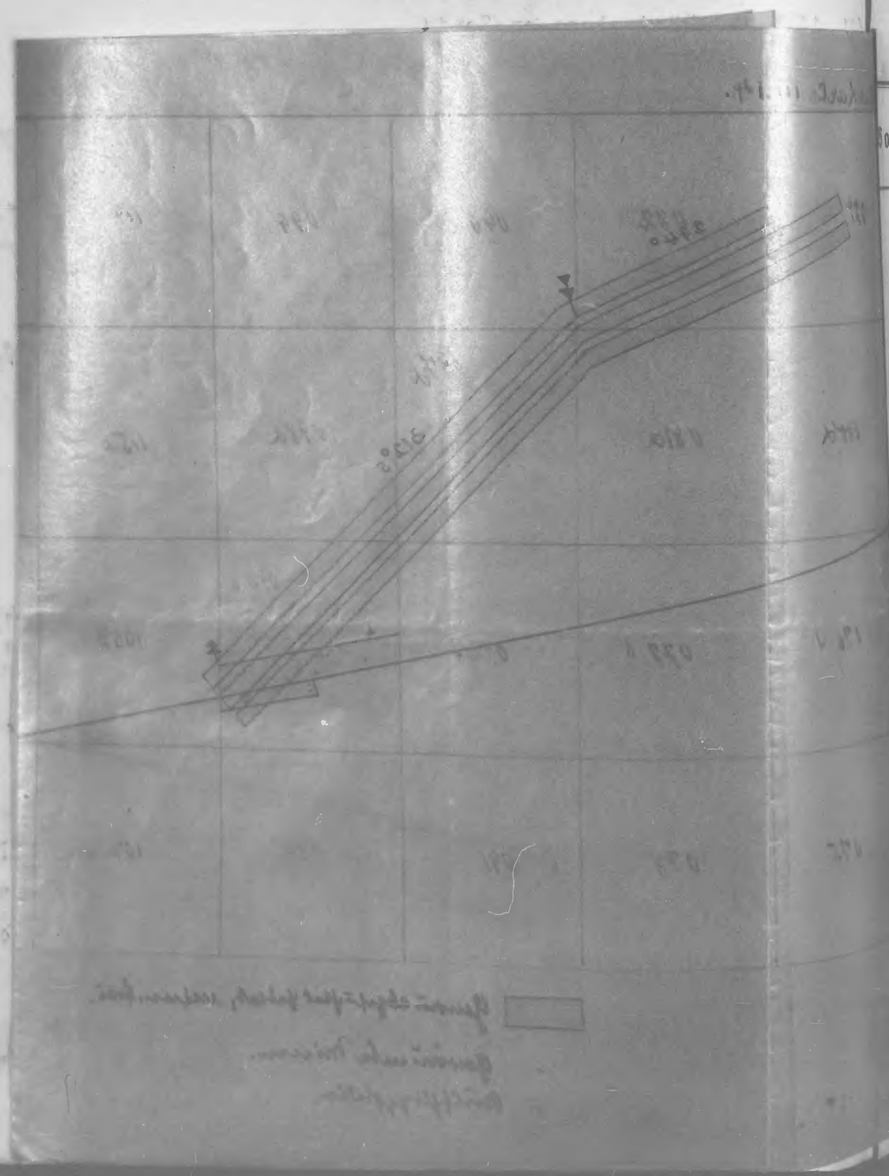
40) 14.5.18. 0650 Arkona an Hochseechef,B.d.A.,F.d.U.,Küstensch.Fl. d.Ems.
Aufgabe durchgeführt bis 058 alfa Mitte. Auf Rückmarsch 7 h 30 Vm. A.72 in 059 alfa rechts Mitte durch Minentreffer gesunken. Gerettet 17 Lebende, darunter Kommandant, und 3 Schwerverwundete. Ferner 2 Tote. Gehe Helgoland.
2.Geleithalbflottille.

41) 1921 15.5.18 M.50 an B.d.A.,Vn.Chef, Flotte.
168 alfa links unten minengeräumt, 2 Bootskanonenbote gerdumt.
IV.M.S.Flottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 1. bis 15.Mai 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Inv.u.Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Weye	ja	
5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.Glimpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S. Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R. Blau	nein	Werftliegezeit Seebeck G'münde.
3) M.94 Mir.Vz.Strm.d.S.II.Krommes	nein	Indienststellung ab 5.5.Bis einschl.4.5.Seebeck.
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
7) M.25 Oblt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	bis einschl.9.5.





Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 1. bis 15.Mai 1918
gemäß Flotte B.Nr.212 Abt.V Ztff.4 vom 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten.Austausch von Booten,Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben,ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Ruhezeit teilgenommen haben.	c) Daten über Inw.u.Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef:Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.140 stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Meye	ja	
5.M.S.Mfl. Chef: Kptlt.Altmpf (Friedr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S. Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R. Blau	nein	Werftliegezeit Seebeck B'münde.
3) M.94 Min.Vz.Strm.d.S.II.Krommes	nein	Indienststellung.
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	ab 5.5.Bis einschl. 7.4.5.Seebeck.
7) M.25 Oblt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) M.3 Min.Ob.Strm. Kliem	ja	bis einschl.2.5. Am 2.5.nach B'münde.
6) M.60 Vz.Strm.Gugelmeier t.V.	ja	
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke	ja	bis einschl.3.5. Am 4.5.nach B'münde Masch.Rep.
2) A.==	==	
1) A.35 Lt.z.S. Coester	ja	
6.M.S.Mfl. Chef: Kptlt.d.R.d'Ottilie	ja	
2) M.66 stellv.Kdt.Lt.z.S.Cramer	ja	
4) M.28 Min.Vz.Strm.d.R. Godt	ja	
3) M.29 Lt.z.S.d.R. Hauptmann	nein	Grundreparatur Hamburg.
5) M.30 Min.Ob.Strm. Schmeitzer	ja	bis 6.5. Dann Mar.Werft W'haven Rep.d.Schrauben von 9.5.18 ab.
7) M.10 Kptlt.d.R. Enderlein	ja	
9) M.7 Lt.z.S.d.R. von Martels	ja	
6) M.8 stellv.Kmdt. Oblt.z.S.von Borries	ja	
8) M.9 Min.Ob.Strm. Schrötel	ja	
2) A.36 stellv.Kmdt. Lt.z.S. von Kleist	ja	
1) T.74 Min.Strm. d.R. Messer	ja	
8.M.S.Mfl. Chef: Kptlt. Hoffmann	nein	
2) M.==	==	
4) M.1 Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	bis 13.5. Dann B'münde Reparat.
3) M.58 stellv.Kmdt. Lt.z.S.d.R.Schmidle	nein	B'm.Reparatur.
5) M.41 Min.Ob.Strm. Manneck	nein	desgl.
7) M.==	==	
9) M.39 Min.Ob.Strm. Eschrich	nein	desgl.
6) M.==	==	
8) M.69 Lt.z.S.d.R. Schober	nein	Indienststellung
2) A.37 Oblt.z.S. Olff	ja	
1) A.53 Min.Vz.Strm.d.R. Scharpen	nein	W'haven Reparat.

10601/18 Op Abt V/1

98 2142/4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando der
III.Minensuchflottille.
Gg.B.Nr. 955

Ganz Geheim! Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
Den 3.6.18.
Abt. Op. 15.

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16.Mai 1918.
Abgeschlossen: 31.Mai 1918.

Anlagen: Funksprüche, 1 Skizzen, Anlage zum K.d.H.B.Nr.212, Abs.V Ziff.4 v.10.I.18.

S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.bis 18.Mai.	Cuxhaven.	Ruhe. Mörmann
19. Mai. 8 h V.	Cuxhaven. N 3 - 4, leicht bewölkt, etwas diesig.	6.Halbflottille ausgelaufen nach der Osterems. Auf Osterems geankert.
2 h 45 N. 7 h N.	dichter Nebel.	Wegen des Nebels mußte das beabsichtigte Auslaufen mit I.F.d.T. aufgegeben werden. Mörmann
20. Mai. 4 h 30 N.	Cuxhaven-Osterems. N O 2 - 3, ruhige See, sichtig.	T.149 mit 5.Halbflottille ausgelaufen nach Osterems. Von 8.Halbflottille nur zwei Boote fahrbereit, die der 5.Halbflottille zugeteilt werden. Auf Osterems geankert.
11 h N.		Mörmann
21. Mai. 2 h V.	Osterems. O 1, sichtig, glatte See.	6.Halbflottille. Ausgelaufen zur Unternehmung mit I.F.d.T. Vor Kabeldampfer Hansen mit Gerät gefahren von -N- bis 021 beta rechts Mitte, dann abgelöst durch 3 M.S.Halbflottille. 6.Halbflottille legte von 021 beta bis 128 gamma linke Kante Markboote mit 8 sm Abstand zu Anker.
6 h V.		5.Halbflottille mit T.149 ausgelaufen. Abgesucht von 054 epsilon Mitte links nach 033 epsilon Mitte nach 038 epsilon Mitte und zurück über 050 epsilon Oberkante Mitte. 033 epsilon Mitte und 038 epsilon Mitte durch Fischerbojen bezeichnet. In 050 epsilon Mitte an 3 Stellen ausgeschlippt. Wahrscheinlich noch alte Minensperre. Die Ausschlippstelle wurde bezeichnet, ein Streifen westlich davon führte frei.
11 h 40 N		Auf Osterems zu Anker. Besprechung mit Führer II.A.G. Mörmann
22.Mai. 2 h 20 V.	In See - Osterems. W 1, glatte See, sehr sichtig.	6.Halbflottille zieht nach Passieren des zurückkehrenden Hilfsdampfers Hansen die Markboote ein und geht zurück nach Punkt -N-.
9 h 45 V.		5.Halbflottille mit T.149 ausgelaufen. 5.Halbflottille sucht ab von Punkt -N- bis 054 epsilon links Mitte. T.149 und 6.Halbflottille ohne Gerät folgen. In 054 epsilon linke Kante Mitte werden 2 Fischdampfer als Feuerschiffe ausgelegt.
4 h N.	N O 1, glatte See, sehr sichtig.	5.Halbflottille mit Gerät vor II.A.G. gesetzt. Von Beginn des Sperrenwerfens ab setzt sich auch 6.Halbflottille mit Gerät davor. Die gestern geworfenen Fischerbojen werden nach Passieren gelichtet. Auf Rückmarsch in 050 epsilon linke Mitte schlippt die 5.Halbflottille die 6.Halbflottille an einer Stelle aus, die 6.Halbflottille kommt frei. Es entsteht keine Verzögerung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10 h N.		zögerung. In 054 epsilon von II.A.G. entlassen. 6.Halbflottille zur Ruhe entlassen nach Cuxhaven. T.149 mit 5.Halbflottille gehen nach Osterems. Mörmann
.Mai. 22 V. h V. 30 V.	In See.	5.Halbflottille zur Anker auf Osterems. 6.Halbflottille in Cuxhaven fest. T.149 mit 5.Halbflottille ausgelaufen. Da keine weitere Aufgabe für die 5.Halbflottille vorliegt, so sucht sie ab die Wege von Punkt -N- bis Jade Kriegsfeuerschiff A und von dort bis Elbe Kriegsfeuerschiff A. 5.Halbflottille in Cuxhaven fest.
h N.		Mörmann
.Mai.	Cuxhaven.	Besichtigung der Besatzungen durch Sr.Kgl. Hoheit den Großherzog von Baden. Mörmann
.bis .Mai.	Cuxhaven.	Ruhe. Mörmann
.Mai.	Cuxhaven.	Kapitänleutnant Glimpf, Chef 5.M.S.Halbflottille, abkommandiert als Admiralstabsoffizier beim F.d.M. Oberleutnant d.Res. Kaehlert übernimmt die Führung der 5.M.S.-Halbflottille in Vertretung.
h N.	N W 4, leicht bewegte See, sichtig.	Ausgelaufen nach der Lister Tief mit 3., 5. und 6.Halbflottille. 3 Boote der 6.Halbflottille werden der 5.und 6.Halbflottille zugeteilt. Unterwegs Übergabe von I.M.S.Flottille.
h N.		In Lister Tief zu Anker. Mörmann
.Mai. h V.	Lister Tief. N W 4 - 6, sichtig unruhige See.	Ausgelaufen zum Arbeiten in 104 elfa.
30 V.	N W 5 - 7, zunehmende grobe See.	Wegen zunehmender grober See war das Arbeiten an der Sperre nicht durchführbar. Es wurde Kehrt gemacht.
h N.	N W 7 - 9.	In Lister Tief zu Anker. Mörmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Funksprüche.

1918 M, 16.5.18. M.50 an B.d.A., Vp.Chef, Flottille.
100 alfa rechts oben, 103 alfa rechte Mitte einenpeilverecht, 093 alfa unten Mitte, 093 bete oben Mitte und rechts stark peilverecht mit mehreren unregelmäßigen Sperren. Direktor Schnaseil 098 alfa unten Mitte gesunken.
IV.M.S.Flottille.

1900 17.5.18. Helgoland an Flotte.
r. Ich stehe in 055 bete (7). Unter mit ein feindliches Uboot. Habe Ubootsstelle mit Bomben beworfen. Erfolg nicht beobachtet.
Flugzeug 1890.

1225 17.5.18. Borkum an Flotte.
r. Ich stehe in 149 gamma (7), ein feindliches Uboot Kurs Ost getaucht.
Flugzeug 1821.

1900 17.5.18 List an Flotte.
r. Ich sehe in 122 epsilon (4) 1 feindlichen kleinen Kreuzer, 4 Torpedoboote, 1 feindlichen Handelsdampfer Kurs Ost kreuzend.
Flugzeug 1873.

1315 18.5.18. L.52 an Hochseechef.
r. 026 bete drei feindliche Kreuzer Kurs Nord.
L.52.

1333 18.5.18. L.52 an Hochseechef.
r. Feind hat nach S W gedreht.
L.52.

1423 18.5.18. L.52 an Hochseechef.
r. 058 bete. Fühlung ziehen wegen ungünstiger Sicht- und Wolkenverhältnisse aufgegeben. Einlaufe. Feind besteht aus 3 kleinen Kreuzern die anscheinend M.S.Boote in Schlepp hatten.
L.52.

1924 18.5.18. Oldenburg an Vp.Kmdr.d.Fms.
163 bete 3 Minen geräumt. Morgen Beendigung der Arbeiten in 163 bete, Beginn in 162 bete.
13.M.S.Halbflottille.

1925 19.5.18 M.66 an B.d.A.
Auf den Mareehe Elbe Fluß - Oster Fms.
6.M.S.Halbflottille.

1915 21.5.18. T.149 an B.d.A., F.d.II.A.G.
Absuche gemäß Plan.
III.M.S.Flottille.

1551 21.5.18. Arkona an I.F.d.I.
Erbitten Lage der Feuerschiffe für Führer II.A.G.
Vp.Kmdr.d.Fms.

1701 21.5.18. T.149 an Vp.Kmdr.d.Fms, F.d.II.A.G.
Auf 1255: Erledigt. Habe Lage der Feuerschiffe.
III.M.S.Flottille.

1931 23.5.18. T.149 an B.d.A.
6.M.S.Halbflottille entlassen nach Cuxhaven. 5.M.S.Halbflottil
Is und T.149 gehen nach Oster Fms.
III.M.S.Flottille.

1930 23.5.18 M.75 an B.d.A., III.M.S.Flottille.
Ausgelaufen gemäß B.d.A. 152 f.
3.M.S.Halbflotttille.

1931 23.5.18. T.149 an B.d.A.
5.M.S.Hfl. absucht Weg nach Jade und Elbe Fluß.
III.M.S.Flottille.

A 2462/18

A 1427/6/18

16) 1705 23.5.18. K.W.II an Flotte.
Von 25.5. ab ist das Gebiet zwischen 53°33'5 Nord 6°14' Ost und 53°37'5 Nord 6°14' Ost von allen Schiffen und Fahrzeugen zu melden.
Hochseechef.

17) 0547 24.5.18. V.130 an B.d.A., II.Geleitflottille, Chef d. K.Sch.d.Ems, B.d.U., I.F.d.T.
7.Geleithalbflottille hat in 066 alfa rechts Mitte Fahrt abgebrochen wegen Minensperre und Bootsverlust.
2.T.Halbflottille.

18) 1106 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
In 116 delta 2 feindliche Kreuzer kleine anscheinend Calliope Klasse, 4 Zerstörer hohe Fahrt Kurs Süd. Habe mich angehängt.
L.53.

19) 1213 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
Die gemeldeten feindlichen Streitkräfte sind in 083 auf Nord-Kurs gegangen, bin beschossen worden.
L.53.

20) 1247 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
006 beta. Bin angegriffen worden 12 h 15 Nr.082 delta 2 feindlichen Fliegern. Bin auf Ost Kurs abgelaufen, Flieger aus Sicht gekommen. Fortsetze Aufklärung in Ro
L.53.

21) 1609 30.5.18 T.149 an B.d.A., F.d.M., Vp.Chef, F.S.List.
Mit 3.,5.,6.M.S.Halbflottillen auf dem Marsche nach Li
III.M.S.Flottille.

22) 1635 M.52 an B.d.A., Vp.Chf, II.A.G., Fliegerkdr., F.d.L. 31.
M.48 Treffer. Boot wird eingeschleppt. Habe Arbeit abgebrochen, Übergabe an III.M.S.Flottille.Elbe Fluß.
I.M.S.Flottille.

23) 0519 31.5.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Chef d.III.Geschw F.d.L.
Die Arbeiten werden fortgesetzt.
III.M.S.Flottille.

24) 0947 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Chef d.III.Geschwaders, Flieg Muß abbrechen wegen zunehmender See. Arbeiten an Sperr nicht durchführbar, zurückgehe List.
III.M.S.Flottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit von 16.bis 31.Mai 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.18.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über Z u.Außerdienstst. Hafliegereiten od besonders Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kaptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Heye	ja	
5.M.S.Hfl.Chefs Kptlt.Glimpf (Freidr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S.Siler	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Blau	nein	Werftliegezeit Seebook G'münde
3) M.94 stellv.Kmdt.Min.Strm.Wierobski	ja	
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
7) M.25 Ob.Lt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) Min.Ob.Strm. Kliem M.3	nein	Rep.in G'münde.
6) M.60 Min.Viz.Strm.Gugelmeier i.V.	ja	
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke	nein	Rep.in G'münde.
10) A.92 Ob.Lt.z.S. Zechlin i.V.	nein	Am 24.V. in Stettin in Dienst gestellt.
11) A.35 Lt.z.S. Coester	ja.	
6.M.S.Hfl. Chefs Kptlt.d.R. Gottlieb	ja	
	ja	
	ja	
	nein	Grundrep.Hamburg.
	nein	Rep.in Cuxhaven
	ja	
	ja	
	ja	
	nein	Rep.in Cuxhaven.
	ja	
	nein	
	r nein	Am 26.V.in W'haven in Dienst gestellt
	nein	Rep.in G'münde.
	ja	
	nein	Rep.in G'münde.
	nein	Rep.in G'münde.
	nein	Indienststellung.
	ja	
	nein	Rep.in W'haven.
	[illegible]	W'haven. Indienststellung.

aber Schiffe

Anl. V

11427 Op/18

16) 1705 23.5.18. K.W.II an Flotte.
Vom 25.5. ab ist das Gebiet zwischen 53°33'5 Nord 6°1[illegible]
Ost und 53°37'5 Nord 6°14' Ost von allen Schiffen und
Fahrzeugen zu meiden.
Hochseechef.

17) 0547 24.5.18. V.130 an B.d.A., II.Geleitflottille, Chef d
K.Sch.d.Ems, B.d.U., I.F.d.T.
7.Geleithalbflottille hat in 066 alfa rechts Mitte Sch
abgebrochen wegen Minensperre und Bootsverlust.
2.T.Halbflottille.

18) 1106 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
In 116 delta 2 feindliche Kreuzer kleine anscheinend
Calliope Klasse, 4 Zerstörer hohe Fahrt Kurs Süd. Habe
mich angehängt.
L.53.

19) 1213 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
Die gemeldeten feindlichen Streitkräfte sind in 083 d
auf Nord-Kurs gegangen, bin beschossen worden.
L.53.

20) 1247 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
006 beta. Bin angegriffen worden 12 h 15 Nm. 082 delta
2 feindlichen Fliegern. Bin auf Ost Kurs abgelaufen,
Flieger aus Sicht gekommen. Fortsetze Aufklärung in Ro
L.53.

21) 1609 30.5.18 T.149 an B.d.A., F.d.M., Vp.Chef, F.S.List.
Mit 3.,5.,6.M.S.Halbflottillen auf dem Marsche nach L
III.M.S.Flottille.

22) 1635 M.52 an B.d.A., Vp.Chef, II.A.G., Fliegerkdr., F.d.L. 31.
M.48 Treffer. Boot wird eingeschleppt. Habe Arbeit abg
brochen, Übergebe an III.M.S.Flottille. Elbe Fluß.
I.M.S.Flottille.

23) 0519 31.5.18. T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Chef d.III.Geschw
F.d.L.
Die Arbeiten werden fortgesetzt.
III.M.S.Flottille.

24) 0947 T.149 an B.d.A., Vp.Chef, Chef d.III.Geschwaders, Flieg
Nacht abgebrochen wegen zunehmender See. Arbeiten an Sperr
nicht durchführbar, zurückgehe List.
III.M.S.Flottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit von 16. bis 31.Mai 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.18.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten; Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über Z. u. Außerdienststellungen. Mobilmachungszeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kaptlt. Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 stellv. Kmdt. Oblt.z.S. Heye	ja	
5.M.S.Hfl.Chefs Kptlt. Glimpf (Freidr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S. Silex	ja	
3) M.53 Lt.z.S.d.R. Blau	nein	Nordflugzeugstation Seebeck G'münde
3) M.94 stellv. Kmdt. Min.Strm. Nierobski	ja	
5) M.32 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
7) M.25 Ob.Lt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) Min.Ob.Strm. Klien M.3	nein	Rep.in G'münde.
6) M.60 Min.Vtz.Strm. Gugelmeier t.V.	ja	
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke	nein	Rep.in G'münde.
10) A.92 Ob.Lt.z.S. Zechlin t.V.	nein	Am 24.V. in Stettin in Dienst gestellt.
11) A.35 Lt.z.S. Coester	ja.	
6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie	ja	
	ja	
	ja	
	nein	Grundrep.Hamburg.
	nein	Rep.in Cuxhaven
	ja	
	ja	
	ja	
	nein	Rep.in Cuxhaven.
	ja	
	nein	
	trer nein	Am 26.V.in W'haven in Dienst gestellt
	nein	Rep.in G'münde.
	ch ja	
	nein	Rep.in G'münde.
	nein	Rep.in G'münde.
	nein	Indienststellung.
	e ja	
	nein	Rep.in W'haven.
		W'haven.
		Indienststellung.

050 6

11427 Ch/18

16) 1705 23.5.18. K.W.II an Flotte.
Vom 25.5. ab ist das Gebiet zwischen 53°33'5 Nord 6°14
Ost und 53°37'5 Nord 6°14' Ost von allen Schiffen und
Fahrzeugen zu meiden.
Hochseechef.

17) 0547 24.5.18. V.130 an B.d.A., II.Geleitflottille, Chef d
K.Sch.d.Fms, B.d.U., I.F.d.T.
7.Geleithalbflottille hat in 066 elfa rechts Mitte Fah
abgebrochen wegen Minensperre und Bootsverlust.
2.T.Halbflottille.

18) 1106 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
In 116 delta 2 feindliche Kreuzer kleine anscheinend
Calliope Klasse, 4 Zerstörer hohe Fahrt Kurs Süd. Habe
mich angehangt.
L.53.

19) 1213 Kr. 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
Die gemeldeten feindlichen Streitkräfte sind in 083 de
auf Nord-Kurs gegangen, bin beschossen worden.
L.53.

20) 1247 30.5.18 L.53 an Hochseechef.
006 beta. Bin angegriffen worden 12 h 15 Nr.082 delta
2 feindlichen Fliegern. Bin auf Ost Kurs abgelassen,
Flieger aus Sicht gekommen. Fortsetze Aufklärung in No
L.53.

21) 1609 30.5.18 T.149 an B.d.A., F.d.M., Vp.Chef, F.S.List.
Mit 3.,5.,6.M.S.

22) 1635 M.52 an B.d.A.,
M.48 Treffer. Be
brochen, Übergab

23) 0519 31.5.18. T.14
Die Arbeiten wer

24) 0947 T.149 an B.d.A.,
Muß abbrechen w
nicht durchführ

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille
für die Zeit vom 16. bis 31.Mai 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.18.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über [illegible] u.Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kaptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 stellv.Kmdt.Oblt.z.S.Heye	ja	
5.M.S.Hfl.Chefs Kptlt.Glimpf (Freidr.)	ja	
2) M.65 Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 Lt.z.S.d.R.Blau	nein	Werftliegezeit [illegible] Seebeck G'münde
3) M.94 stellv.Kmdt.Min.Strm.Nierobski	ja	
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
7) M.25 Ob.Lt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) Min.Ob.Strm. Klien M.3	nein	Rep.in G'münde.
6) M.60 Min.Viz.Strm.Gugelmeier i.V.	ja	
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke	nein	Rep.in G'münde.
10) A.92 Ob.Lt.z.S. Zechlin i.V.	nein	Am 24.V. in Stettin in Dienst gestellt.
11) A.35 Lt.z.S. Coester	ja.	
6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie	ja	
2) M.66 stellv.Kmdt.Lt.z.S. Cramer	ja	
4) M.28 Min.Vz.Strm.d.R. Godt	ja	
3) M.29 Lt.z.S.d.R.Hauptmann	nein	Grundrep.Hamburg.
5) M.30 Min.Ob.Strm.Schweitzer	nein	Rep.in Cuxhaven
7) M.10 Kptlt. Enderlein	ja	
9) M.7 Lt.z.S.d.R.von Martels	ja	
6) M.8 stellv.Kmdt.Ob.Lt.z.S.von Borries	ja	
8) M.2 Min.Ob.Strm. Schrötel	ja	
10) A.36 stellv.Kdt. Lt.z.S.von Kleist	nein	Rep.in Cuxhaven.
11) T.74 Min.Strm.d.R. Messer	ja	
8.M.S.Hfl.stellv.Chef:Kptlt.Frhr.Grote	nein	
2) M.99 stellv.Kmdt.Min.Ob.Strm.Schweitzer	nein	An 26.V.in W'haven in Dienst gestellt
4) M.1 Lt.z.S.d.R. Alexy	nein	Rep.in G'münde.
3) M.58 stellv.Kmdt.Min.Ob.Strm.Eschrich	ja	
5) M.41 Min.Ob.Strm. Manneck	nein	Rep.in G'münde.
7) M.--	nein	Rep.in G'münde.
9) M.32 Min.Ob.Strm. Eschrich	nein	Indienststellung.
6) M.--	nein	
8) M.62 Lt.z.S.d.R.Schober	ja	
10) A.87 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Schmidle	nein	Rep.in W'haven.
11) A.53 Min.Vz.Strm.d.R.Scharpen		

„M.43" am 19.V. in Wilhelmshaven in Dienst gestellt. Stellv. Kmdt. Min. Ob. Strm. Manneck

Wilhelmshaven Indienststellung.

Anl. V

11427 Op. 18.

Kriegstagebuch

	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando der
III. Minensuchflottille.
Gr.B.Nr. 385

Ganz Geheim.

Der Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
Ems, den 18. 6. 15

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram

Angefangen: 1. Juni 1915.

Angeschlossen: 15. Juni 1915

Anlagen, Funksprüche, 1 Skizze, Anlage zur Flotte B.Nr. 212 Anv. V 2111.4 vom 10.1.15.

An B.d.A. (zurück)

Kriegstagebuch

Marine-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Löst, Wilhelmshaven.
Für Lieferant für die Nordseestation

S & F 1 38.

B 937 18 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.Juni.	Lister Tief N N W 6 – 8:	Wegen grober See nicht ausgelaufen. Kohlen ergänzt. Kapitänleutnant Isenbeck übernimmt in Cuxhaven die 8.Halbflottille. Mörmann
2.Juni.	Lister Tief. N W 5-7, Nachmittags links drehend und abflauend auf 4 – 5. Abends wieder N W 6 – 7.	Wegen grober See nicht ausgelaufen. Kohlen ergänzt. M.1 und M.58 nach Cuxhaven geschickt, von dort mit M.32 nach Kiel gegangen unter Führung des Halbflottillenchefs. M.30 nach Beendigung der Reparatur mit Kapitänleutnant Frhr.Grote aus Cuxhaven eingetroffen. Kptlt.Frhr.Grote übernimmt nach Abgabe der 8 Halbflottille wieder die Geschäfte des Flaggleutnants. Mörmann
3.Juni. 5 h V.	Lister Tief. O 2, etwas diesig, dann Dunung. Später aufklarend sehr sichtig.	Ausgelaufen mit 3.,5.,6.Halbflottille nach 104 alfa. Santa Elena fährt mit bis Punkt B, bekommt 2 kleine T-Boote als U.-Bootssicherung. 3 Kreuzer der IV.A.G. sichern. An IV.A.G. wurde ein Verbindungsoffizier abgegeben. 6.Halbflottille sucht das noch nicht abgesuchte Stück des Weges bis zur Sperre ab. 3.und 5.Halbflottille räumen die Sperre mit schwerem Gerät. Es stellt sich heraus, daß hier mehrere Sperrteile liegen. Die Minen sind meist sehr bewachsen, Hebel unten. Minensuchen abgebrochen und Rückmarsch angetreten. Im 103 alfa eine gut erhaltene Bleikappenmine, ganz.117, abgeschossen. Mörmann
4 h N.		Halbflottillen in 134 alfa zu Anker. T.149 in List längsseit Kohlendampfer zum Kohlen ergänzen. Halbflottillen Anker gelichtet. T.149 ausgelaufen Marsen nach 104 alfa. Im 104 alfa, nördlich der bisherigen Sperren wurde noch ein kleiner Sperrteil, 13 Minen, geräumt. Der Weg durch 104 alfa wurde genau abgesucht, durch 105 alfa mit 4 Streifen von 1000 m Breite abgesucht. Es wurden gestern und heute im Ganzen geräumt: 57 Minen abgerissen, 18 Detonationen in schwerem Gerät. Mit den heutigen Arbeiten war der Weg in der befohlenen Ausdehnung bis 560 Minenfrei gemacht. Die 3.Halbflottille bekam beim Legen des letzten Streifens durch 105 alfa einen Segler in Sicht, der den Arbeitsplatz benutzen konnte. Von aus dem Befehl zum Einsetzen. M.75, das Führerboot, ging mit T.68 darauf nach Norden. Später schickte man noch eine Rotte M-Boote der 3.Halbflottille nach. M.75 nahm einen dänischen
5.Juni. 7 h 30 V. 9 h 30 V. 10 h 30V.	In See. N 2 – 3, lange Dünung. Seegang. N N W 4-5, zunehmend N W 5-7, grobe See.	T.149 zum Kohlenergänzen längsseit Kohlendampfer List. 5.und 6.Halbflottille in 169 beta gesammelt. Ausgelaufen nach 099 alfa. 5.und 6.Halbflottille nach List entlassen. T.149 mit A.27 weiter gelaufen auf Weg bis zu M.75. Im 134 alfa waren 8 Fischer festgestellt, verdrängen und später telegraphisch an Stab gemeldet. Die Verpostenboote der Marine-Blau II und III waren nicht gegen die Fischer eingeschritten. Im 133 alfa wurde M.75 mit den eingesetzten Seglern angetroffen. Nach Entgegennahme der Meldungen lief T.149 wieder ein. 5.und 6.Hfl. im Lister Tief zu Anker. T.149 im Lister Tief zu Anker. M.75 geankert im Lister Tief, gibt eingebrachte Fahrzeuge an Verpostenboote ab. Mörmann
1 h N. 4 h N. 7 h 45 N.		
6.Juni. 5 h V.	Lister Tief. N W 4-5, böig, unruhige See.	Ausgelaufen nach 099 alfa mit 5.und 6. Halbflottille. 3.Halbflottille hielt sich klar für Nachsuchfahrt. Da im Nordwesten eine sehr unruhige See stand, die das Arbeiten nur gerade noch zuließ, gab ich Nachsuchfahrt auf und ließ die 3.Halbflottille nach Punkt R folgen. 3.Halbflottille ausgelaufen.
9 h V.		Von Mittag ab sicherten Posen und Ostfriesland und Flugzeuge der „Santa Elena“. Nördlich des Breitengrades von R waren Streifen von 5,5 sm Länge zwischen R und 642 abgesucht. Das Südende der Sperre in 105 alfa oben 100 alfa unten wurde Nachmittag geräumt. 11 Minen Hebel unten. Südlich des Punktes R ließ ich von der 3.Halbflottille einen Streifen von 1,8 sm Breite absuchen. Weil den Sicherungsstreitkräften der Weg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8 h N. 10. h 15 N.		nier ansicher erschien. Es wurde nichts gefunden. (s.Skizze) Uebergabe an I.M.S.Flottille der List. Arbeiten in 100 Klfs abgebrochen. Hörnum
7.Juni. 7 h 47 V.	Cuxhaven.	Alle Halbflottillen fest in Cuxhaven. M.94 nach Wilhelmshaven zur Änderung der Einrichtung des Sch.M.R., M.37,M.3,M.60 nach Kiel zum Einbau des Sch.M.R. Hörnum
8.Juni.	Cuxhaven.	M.65,M.25 mit Kennung der 5.Halbflottille nach Kiel zum Einbau des Sch.M.R., M.62 nach Kiel zur Probefahrt mit Sch.M.R., A.87 nach Stettin zur Reparatur. Hörnum
9.Juni.	Cuxhaven.	M.2 nach beendeter Reparatur von Geestemünde zurück. Hörnum
bis 12. Juni.	Cuxhaven.	Nichts besonderes. M.62 am 12.Juni von Kiel zurück mit Stab der 8.Halbflottille. Hörnum
9.Juni.	Cuxhaven.	M.29 nach beendeter Reparatur von Hamburg zurück. 6.Halbflottille mit allen Booten, 8.Halbflottille mit M.62 und A.93 von der 5.Halbflottille auslaufen nach der Ems. T.149 folgt später mit Führerboot der II.M.S.Flottille.
10 h V.	NW 4-6, bewegte See, diesig, später auffrischend.	Auf Osterems zu Anker. Besprechung bei Führer der IV.A.G. auf Regensburg. Unternehmung wird wegen Wetterlage verschoben.
6 h N. 7 h N.	N W 5 - 7.	Hörnum
14.Juni.	Osterems.	
2 h 30 N.	N N W 7 - 9, grobe See.	Kein Minensuchen. Ankerplatz wegen Seegang nach Hammert Balje verlegt.
15.Juni.	N N W 7 - 8, nach Abflauen im Laufe des Morgens erneut aufgefrischt.	Hörnum Das für den Vormittag von IV.A.G. angesetzte Auslaufen mußte erneut verschoben werden. Hörnum

1) 0425	1.6.18.	T.149 an B.d.A., Vp.Chef, II.A.G. Minensuchen ausfällt wegen Sturm. III.M.S.Flottille.
2) 0345	2.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef,F.d.IV.A.G.,F.d.M. Soweit bisher zu übersehen, mit Möglichkeit Arbeiten ist nicht zu rechnen. III.M.S.Flottille.
3) 0517	2.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef,F.d.IV.A.G..F.d.M. Wind nach NNW Stärke 6, Arbeiten nicht durchführbar. III.M.S.Flottille.
4) 0231	3.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef,F.d.IV.A.G., F.d.M. Werde versuchen zu arbeiten. III.M.S.Flottille.
5) 0507	3.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef, B.d.IV.A.G.,F.d.M. Auslaufe zur Arbeit. III.M.S.Flottille.
6) 0605	3.6.18	Regensburg an B.d.A.,Vp.Chef,III.M.S.Flottille. IV.A.G. Außen-Jade, fährt jetzt nordwärts zu Minensuchsicherung. Fahrt betragt 21 sm. F.d.IV.A.G.
7) 1019	3.6.18	Deutschland an Flotte. Senta Elena sichert III.M.S.Flottille. Aufklärung stattfindet Sektor 5 und 6. Fliegerkommandeur.
8) 2343	3.6.18	Regensburg an Vp.Chef,B.d.A.,I.T.Flottille. Ich stehe Dienstag 9 Uhr Vm.Punkt Berta.Minensuchen stattfindet. Führer d.IV.A.G.
9) 2307	3.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef, 2.Adm.d.III.Geschw., IV.A.G.,F.d.M.,K.d.Flieg,F.d.L. genau gestern. III.M.S.Flottille.
10) 0235	4.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef,F.d.M. Minensuchen findet statt. III.M.S.Flottille.
11) 2319	4.6.19	T.149 an B.d.A; F.d.M.,Vp.Chef, F.d.IV.A.G. genau gestern. III.M.S.Flottille.
12) 2321	4.6.18	T.149 an B.d.A.,F.d.M.,H-Chef v.Dienst Meres.Vp. III.M.S.Flottille einbringt holländischen Segler. Bitte wahrnehmen durch Vp.Boote morgen früh vor List. III.M.S.Flottille.
13) 0437	5.6.18	T.149 an B.d.A.,Vp.Chef, F.d.M.,Oldenburg. Es wird heute gearbeitet wie beabsichtigt. III.M.S.Flottille.
14) 0603	5.6.18	Stettin an III.M.S.Flottille zu 0437. Eine Halbflottille heute Vormittag Ruhe. Im List Lagert Sonderbefehl. F.d.M.
15) 0951	5.6.18	T.149 an B.d.A.,F.d.M.,Vp.Chef, Tübingen. Minensuchen nicht durchführbar N N W 5 zunehmender Seegang. Zurückkehre nach List. III.M.S.Flottille.
16) 1039	5.6.18	T.149 an B.d.A.,F.d.M.,H-Chef von Dienst. M.75 mit einem M-Boot und zwei wertvollen Prisen steht Punkt R, bitte sofort Vp.Boote Punkt B schicken zu Prisen wahrzunehmen. III.M.S.Flottille.

17) 1808 5.6.18 Ostfriesland an Vp.Streitkräfte, III.M.S.Flottl
Erforderlichenfalls Minensuchsicherung Donnerstag 6.Juni
Ostfriesland und Thüringen. Rückhalt Posen und Helgoland.
Vp.Chef.

18) 0255 6.6.18 T.149 an B.d.A., F.d.H., Vp.Chef, Ostfriesland.
Werde Arbeiten versuchen.
III.M.S.Flottille;

8 19) 0641 6.6.18 T.149 an B.d.A., F.d.H., Vp.Chef.
10 ü Wegen Wetterlage heute keine Nachtfahrt beabsichtigt. 3.M
Halbflottille arbeitet mit 5. und 6.M.S.Hfl.
III.M.S.Flottille.

7. 20) 0915 6.6.18 T.185 an Hochseechef, B.d.A., B.d.U., K.d.Fl.Ems,
7 ü III.U.Flottille, 1.Geleitflottl., 3.Geleithalbfl
Aufgabe durchgeführt, Geleit aufgenommen, Dn.161 ganna M
auf tiefstehende Minensperre gestoßen, 3 Minen im Gerät
tentiert. Richtung der Sperre anscheinend NO zu O - SW z
Quadrat nur am Nordkante passierbar. Sperre reicht wahr
scheinlich nicht bis über Mitte hinaus.
2.Geleithalbflottille.

8. 21) 2055 6.6.18 Helgoland an B.d.A., Hochseechef, B.d.U., K.S.Fl
II.U.Flottille, 1.Geleithfl. H-Chef vom Dienst
Habe gefunden in 090 epsilon ganz neue Minensperre Rich
NW -SO. Eine ganz neue Bleikappenmine gesichtet. Ungehin
versuche nördlich und südlich erfolglos. Gerät ist ausge
schlippt. Habe Kehrt gemacht wegen Zeitverlust. Braun II
sichtbar von Dunkelwerden ab bis auf Widerruf.
3.Geleithalbflottille.

9. 22) 0025 7.6.18 T.149 an B.d.A., F.d.M.
III.M.S.Flottille geht Cuxhaven.
III.M.S.Flottille.

Ju 23) 1455 8.6.18 A.87 an Hochseechef, B.d.A., Chef Station N,, C
Station O, III.M.S.Flottille, Neumünst
Nordsee verlassen, Ostsee eingetreten. A.87.

3. 24) 1410 8.6.18 M.65 an Hochseechef, B.d.A., F.d.M., Chef Stati
Chef Station O.
10 Nordsee verlassen, Ostsee eingetreten, Komentspr. F.T. Sch
5.M.S.Halbflottille.

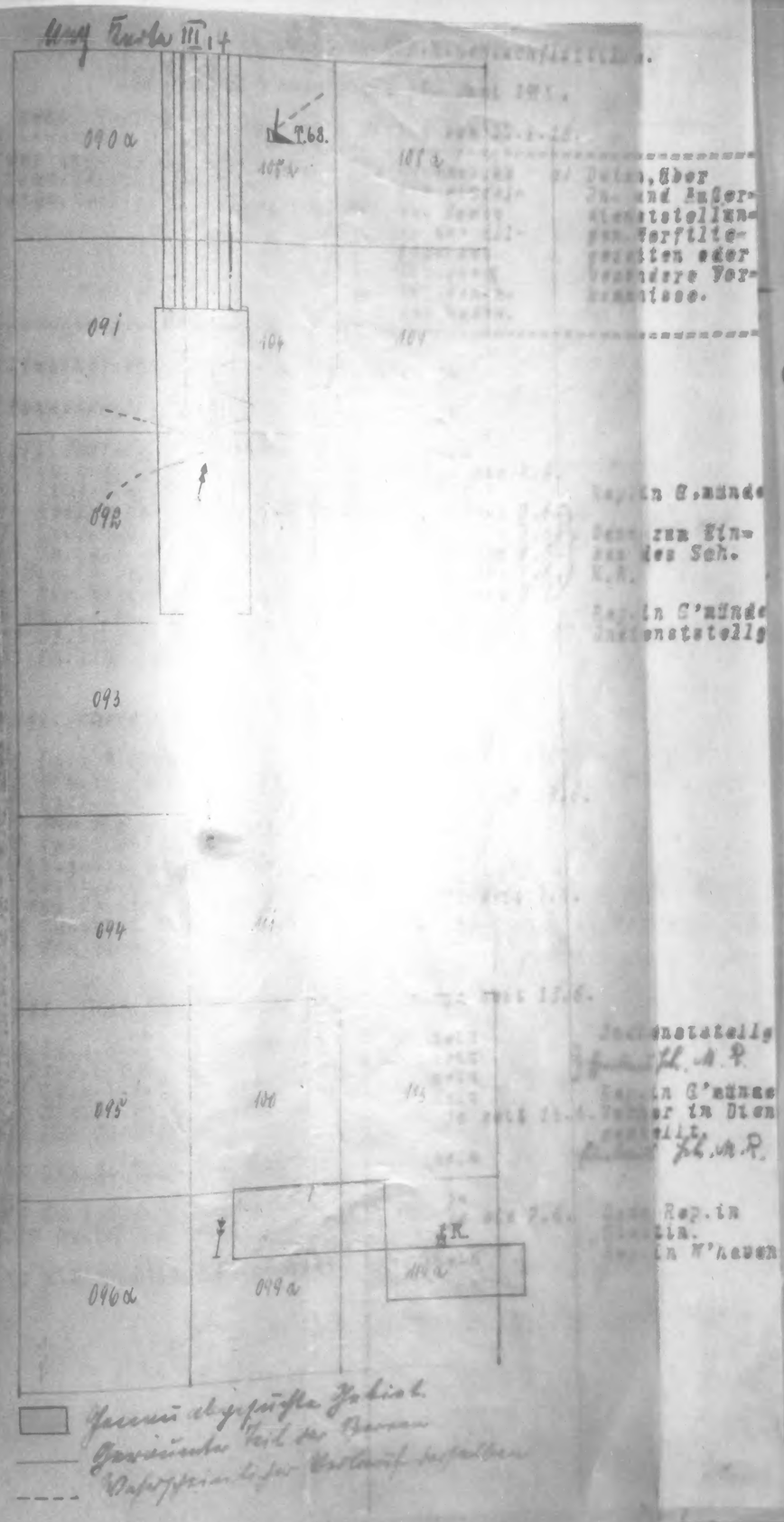
25) 1945 13.6.18 T.149 an B.d.A., F.d.M., F.d.IV.A.G.
Auf dem Marsche Elbe Fluß nach Cuxhaven.
III.M.S.Flottille.

26) 2231 13.6.18 Regensburg an Vp.Chef, F.d.M.
Im Anschl. an F.2100: II. und III.M.S.Flottillen Freitag
Minensuchen. F.d.IV;A.G.

27) 0355 15.6.18 Regensburg an B.d.A., Vp.Chef, H.d.Flieg, F.d.L.
Santa Elena, Vp.Kmdr.
14 Minensuchverbände nicht ausgelaufen. Aufgabe wegen Wett
lage aufgeschoben. F.d.IV.A.G.

28) 1007 15.6.18 T.149 an F.d.IV.A.G.
Bei augenblicklicher Wetterlage Durchführung nicht mög
III.M.S.Flottille.

15 29) 2045 15.6.18 T.149 AN F.d.IV.A.G.
Wind und Seegang Sweeps noch nicht in Angriff nehmen.
Aufgabe.
III.M.S.Flottille.



Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille.

für die Zeit vom 1. bis 15. Juni 1918.

gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.18.

Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über Ein- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	ja	
1. 7.149 Kommandant Kptlt. Frhr. Grote	ja	
I. 5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Hoffmann		
2) M.65 Lt.z.S. Silex	nein	
4) M.53 Lt.z.S.a.R. Blen	ja bis 8.6.	
3) M.94 stellv. Kmd. Min. Strm. Wierzeski	nein	Rep. in G'münde
5) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	ja bis 7.6.	
7) M.25 Ob.Lt.z.S.a.R.Kuehlert	ja bis 7.6.	Dann zum Fin-
9) M.3 Min.Ob.Strm.Kitzn	ja bis 8.6.	ben der Sch.
6) M.60 Min.Vz.Strm.Gagelmeyer j.V.	ja bis 7.6.	M.R.
8) M.4 Lt.z.S.a.R.Franke	ja bis 7.6.	
10) A.92 Ob.Lt.z.S. Zechlin	nein	Rep.in G'münde
11) A.35 Lt.z.S. Coester	nein	Indienststellg
	ja	
II. 6.M.S.Hfl. Chef: Kptlt.a.R.d'Ottilie	ja	
2) M.66 Lt.z.S.Cramer	ja	
4) M.28 Min.Vz.Strm.a.R.Gedt	ja	
3) M.29 Lt.z.S.a.R.Hauptmann	ja seit 13.6.	
5) M.30	ja	
7) M.10 Kptlt. Knaerlein	ja	
9) M.7 Lt.z.S.a.R. v.Martels	ja	
6) M.8 Ob.Lt.z.S.v.Berries	ja	
8) M.2 Min.Ob.Strm.Schroied	ja seit 9.6.	
10) A.36 Leutnant z.S.v.Kleist	ja	
11) T.74 Min.Strm.d.R. Messer	ja	
IV. 8.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Tschirch	ja seit 13.6.	
2) M.99 Lt.z.S.a.R.Schaidle	nein	Indienststellg
4) M.1 Lt.z.S.a.R. Alexy	nein	fahrunfähig M.R.
3) M.58 Lt.z.S.a.R. Fürste	nein	
5) M.41 Min.Ob.Strm.Mannsek	nein	Rep.in G'münde
7) M.73 Min.Ob.Strm.Berg	ja seit 14.6.	Verner in Dien gestellt
9) M.32 Min.Ob.Strm.Tschrich	nein	fahrunf. M.R.
6) M.==		
8) M.62 Lt.z.S.a.R.Sensser	ja	
10) A.87 Ob.Lt.z.S. Heye	ja bis 7.6.	Dann Rep.in Stettin.
11) A.53 Min.Vz.Strm.a.R.Schaeppen	nein	Rep.in W'haven

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kommando der III. Minensuchflottille. Ag.B.Nr. 406	

6/7
Gg 56/0 2

Amx Gehein.

Zugegangen: 5 VI!

2 IIIM 21 g

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch - Flottille

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16.Juni 1918.

Abgeschlossen: 30. Juni 1918.

Anlagen: Funksprüche, Anlage zum Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.18.

An F.d.H. (Zweifach)

13740 g/18

C 21. Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von L. Sonderf, Kiel, Martenshamm 4. 99 30000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.Juni.	Osterems. S W 4–6, böig, Gewitterböen. Am Nachmittag abflauend, zeitweise Regen.	Die für heute festgesetzte Unternehmung mit IV.A.G. wurde erneut verschoben. Kölzau
17.Juni. 5 h 30 V.	Osterems. W 3 – 5, erhebliche Dünung, sehr sichtig. Am Nachmittag abflauend.	Ausgelaufen zur Unternehmung mit IV. A.G. II.M.S.Flottille war programmäßig vorgelaufen, um den Weg schon ein paar Stunden vorher abzusuchen und etwa angetroffene Minensperren nach Westen zu umgehen. Sie trifft 2 sm nördlich Punkt T eine alte Minensperre mit Minen Hebel unten. Sie sucht daraufhin einen Weg ab von Toni rw. West 4 sm, dann weiter parallel den geplanten Kursen. Dieser Weg ist frei. Die III.M.S.Flottille setzt sich vor die IV.A.G.in O54 epsilon und führt mit ihr den Weg zum Südpunkt der Sperre,dann bis zum Nordpunkt, schwenkt dort auf Gegenkurs zum S erwerfen. Die II.M.S.Flottille steht hier bereits mit neu ausgebrachten Gerät klar, die III.M.S.Flottill führt die IV.A.G.dahinter, schwert dann aus und nimmt Gerät auf. Nach Passieren der in der Mitte des Sperrweges liegenden Fischerboje schlippen kurz nacheinander beide Halbflottillen der II.M.S.Flottille aus.. 6.und 8.Halbflottille werden dahinter angesetzt, sodaß die Kreuzer nach kurzer Fahrtverminderung weiter fahren können. Die Aufgabe wird ohne weiteren Zwischenfall zu Ende geführt. Bei Punkt Toni werden alle Halbflottillen entlassen. T.149 geht mit 6.und 8.Halbflottille nach Helgoland. Kölzau
18.Juni.	Helgoland. W S W 2, ruhige See, westliche Dünung.	T.149 und 8.Halbflottille laufen morgens nach Helgoland ein, 6.Halbflottille ankert im Südhafen. „A.92" nach Beendigung der Indienststellungsarbeiten aus Kiel kommend eingetroffen. 6.Halbflottille ausgelaufen zum Nachprüfen der U-Minensperre westlich der Helgolandsperre. Der Halbflottillenchef meldet hierüber: Zunächst wurde die Sperre rottenweise festgestellt und durch Minenbojen bezeichnet. Beim Feststellen detonierten 2 Minen. In der Mitte der Sperre wurde eine Anfangsboje geworfen, und zwar beabsichtigt von hier zunächst die südliche Hälfte der Sperre nachzuprüfen. Es wurde mit dem 100 m Gerät zu 5 Booten gefahren. Leinensteuerung bei Niedrigwasser 10 Meter. Beim Abfahren der Sperre nach SW.ging in den ersten 5 Seemeilen alles klar, dann wurden zwei Minen zugleich zur Detonation gebracht. Gerät wurde aufgenommen und außerhalb der Sperre ausgebracht
8 h V.		

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		bracht und dann wieder in die Sperre eingesteuert. Nach etwa 5 – 10 Minuten detonierten wiederum 2 Minen hintereinander. Abstand der Boote war gut. Es wurde jetzt das 150 m Gerät klar gemacht und bei mittlerer Tide erst mit 10 m Leinensteuerung dann mit 8,5 m Leinensteuerung in der Sperre gefahren und jedes Mal Minen zur Detonation gebracht. Im Ganzen detonierten 10 Minen, 2 Minen beim Feststellen der Sperre und 8 Minen beim Nach-

Stellungnahme des Fdl.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl. vom 18.Juni 1918.

Daraus, daß beim Nachprüfen der eigenen U-Minensperren eine Anzahl Minen von Gerät gefaßt und zur Detonation gebracht bezw. abgerissen sind, ist nicht zu schließen, daß flachstehende Minen vorhanden sind. Da die Minen mit festen Ankertau geworfen sind, kommt nur schlechte Steuerung der Suchleinen in Frage. Diese wird z.T. aus der noch stehenden Dünung erklärt. Am besten geeignet für Aufgaben wie die vorliegende ist das 100 m schnelle Minensuchgerät, das in Zukunft in ähnlichen Fällen verwandt werden wird. Nachprüfung der Tiefensteuerungen aller Geräte durch M.V.K. ist veranlaßt.

, den 18.Juli 1918.

Korvettenkapitän u.Führer t.V.

Stellungnahme des Fdl.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl. vom 18.Juni 1918.

Mit der Stellungnahme des Flottillenchefs einverstanden.

Über Einwirkung der durch Schn.K. hervorgerufenen Erschütterungen auf die F.T. wird s.Zt. berichtet werden.

, den 18.Juli 1918.

Korvettenkapitän und Führer t.V.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.Juni.	Osterems. S N 4-6, bäig, Gewitterböen. Am Nachmittag abflauend, zeitweise Regen.	Die für heute festgesetzte Unternehmung mit IV.A.G. wurde erneut verschoben. Wörmann
17.Juni. 5 h 20 V;	Osterems. N 3 - 5, erhebliche Dünung, sehr sichtig	Ausgelaufen zur Unternehmung mit IV. A.G. II.M.S.Flottille war programmäßig vorgelaufen, um den Weg schon ein paar Stunden

Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl.

vom 18.Juni 1918.

Daraus, daß beim Nachprüfen der eigenen U-Minensperren eine Anzahl Minen vom Gerät gefaßt und zur Detonation gebracht bezw. abgerissen sind, ist nicht zu schließen, daß flachgehende Minen vorhanden sind. Da die Minen mit festen Ankern gesetzt sind, kommt nur geglückte Steuerung der Sperre in Frage. Diese wird z.T. aus der noch stehenden Dünung erklärt. Am besten geeignet für Aufgaben wie die vorliegende ist das 100 m schnelle Minensuchgerät, das in Zukunft in größeren Teilen versandt werden wird. Nachprüfung der Tiefeneinstellung aller Geräte durch M.V.K. ist veranlaßt.

, den 18.Juni 1918.

Korvettenkapitän m.Führer i.V.

Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl.

vom 18.Juni 1918.

Mit der Stellungnahme des Flottillenchefs einverstanden.

Über Fernwirkung der durch Sch.M.K. hervorgerufenen Erschütterungen auf die F.T. wird s.Zt. berichtet werden.

, den 18.Juni 1918.

Korvettenkapitän von Führer i.V.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		brachte und dann wieder in die Sperre eingeschoren. Nach etwa 5 - 10 Minuten detonierten wiederum 2 Minen hintereinander. Abstand der Boote war gut. Es wurde jetzt das 150 m Gerät klar gemacht und bei mittlerer Tide Ort mit 10 m Leinensteuerung dann mit 8,5 m Leinensteuerung, in der Sperre gefahren und jedes Mal Minen zur Detonation gebracht. Im Ganzen detonierten 16 Minen, 2 Minen beim Vorstellen der Sperre und 8 Minen beim Nachprüfen. Um eine größere Sperrlücke zu vermeiden, wurde ein weiteres Nachprüfen aufgegeben. fest in Helgoland.
h 45 N		8.Halbflottille läuft zur Nachtstellfahrt von 105 alfa (7) nach 037 station (7) aus.
1 h V.		Der Halbflottillenchef meldet: Im Quadrat 134 beta (Zusatz 7 rechts oben/ treibende, alte englischen stark verrostete Bleikappenmine abgeschossen. In Quadrat 137 beta (Mitte linke Kante) Minengefahr bestand, passierte die Halbflottille das verdächtige Gebiet in Kiellinie hinter dem ausgebrachten Schoerbrettminensucher 901. 12. Da die Fischerboje in Quadrat 099 alfa links oben nicht vorgefunden wurde, wurde hier eine neue Fischerboje mit Südtoppzeichen ausgelegt. Die übrigen Fischerbojen waren noch aus, bis auf die Wurflichter in Quadrat 102 alf .linke obere Kante. Auf dem Wege von 102 bis 105 alfa passierte die Halbflottille ungefähr 40 cm der Oberfläche schwimmende, noch gut erhaltene englische Bleikappenminen, die zum Teil in einer Richtung lagen und den Anschein von Sperren erweckten. Feststellungen unterblieben aus Zeitmangel. Um 11 h 30 Vm. wurde in 105 alfa linke obere Boje mit Kurs 330 Grad der befohlene Suchmarsch mit 300 m Gerät angetreten. 12 h Vm. in 089 alfa Mitte Minenfeld. Minensperre festgestellt durch einwandfreies Ausschlippen resp. Leinenbrechen auf allen 5 Booten. Sperrrichtung wurde nach der Reihenfolge des Ausschlippens angeführt Ost-West geschätzt. Ausschlippstelle wurde durch Minenboje bezeichnet. Weitere Feststellungen unterblieben zunächst wegen der Dunkelheit. Da ich verschiedene wichtige Funksprüche infolge von F.T.Störungen durch Schoerbrettminensucher nicht bekommen habe, entnehme ich aus Funkspruch 0158 in Verbindung mit Funkspruch 1809 beide vom 18.VI., daß Kreuzerverband hinter II.M.S.Flottille geplant sei. Funkspruch 1809 7 h 5 N. Ostfriesland an Leitung Verb.Streitkräfte der Flotte, 6.M.S.Halbflottille. Zu F-Spruch 1711: 3 Kreuzer der II.A.G. am 19.Juni bei Hellworden Punkt K stehen. Posen und Hasseu Rückhalt bilden. Hannover Blau II und Blau III sind von hier bestellt bis Widerruf von II.A.G. 17.F-Halbflottille für Kreuzer für Linienschiffe 2 Sicherungsboote stellen. Vorpostenchef. Funkspruch 0158 an II.M.S.Flottille.2 h 17 Vm. Verstoß

C 21. Marine-Normalien-Magazin und Buchdruckerei von C. Handorff, Kiel, Martenshamm 4. 409 30000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Vorstoß gemäß II.M.S.Flottille Befehl 144 Ziffer 4 übernehmen Führer der II.A.G 3 Kreuzer dahinter Ostfriesland. Es kam mir daher darauf an, die Kreuzer möglichst schnell, noch ehe sie in das große Treibminenfeld gerieten optisch zu warnen und die von uns gefundene Sperre an die II.M.S.Flottille zu übergeben, die ich nach dem anliegenden Funkspruch an dem Vorstoß beteiligt glaubte. F.T. kam aus militärischen Gründen nicht in Frage. / Um zur Fortsetzung der Arbeiten den Tagesanbruch abzuwarten ankerte ich 1 h Vm. in 105 alfa linke obere Kante und blieb auch auf Eingang von Funkspruch 0158 noch zu Anker, da ich bei Dunkelheit die gesichteten Minenfelder nicht passieren wollte. 3 h 15 Vm.Halbflottille Anker auf mit Südkurs den Kreuzern entgegengelaufen. Es wurden in den Quadraten 105 alfa bis 102 alfa nur noch 7 treibende Minen außerhalb des Fahrwassers gesichtet. Daher ist anzunehmen, daß die übrigen, am Vorabend gesichteten Minen nicht verankert waren, zumal z.Zt.des Passierens am Vorabend Hochwasser war. In 099 alfa passierte II.A.G.mit nördlichem Kurs 6 h 42 Vm.M.62 längsseit S.M.S.Pillau und erstattete Meldung über vorgefundene Sperre und treibende Minen und Lage der Fischerbojen. Kurz darauf von Pillau entlassen. Rückmarsch nach Helgoland angetreten. Der Halbflottillenchef hätte zweckmäßiger die Sperre nicht noch einmal zurück ohne Gerät überlaufen, sondern mit Gerät versucht, die Sperre in Osten zu umgehen, und so gleich an einer zweiten Stelle weiter südlich festgestellt, ob die Sperre so weit nach Osten reichte oder nicht. Die Störung der F.I.durch den ausgebrachten Scheerbrettminenräumer wird durch weitere Erprobungen festgestellt werden. M;99 nach Beendigung der Indienststellungsarbeiten zur Flottille getreten. Mörmann
19.Juni M. 7 h V.	Helgoland – Im See S W 3, ruhige See, zeitweise Regen, neblig.	8.M.S.Halbflottille in Helgoland fest.
9 h 45 M.		6.M.S.Halbflottille ausgelaufen zum Abmachen vor Jade und Elbe und der Quadrate 150 epsilon 147 epsilon gemäß Befehl des F.d.M., auf Meldung der 1.Geleithalbflottille von angeblich beobachteten Detonationen in der inneren Bucht. Auf Angabe wurde ausgeführt mit mehreren Nord-Süd und Ost-Weststreifen mit 150 m Gerät. Es werden keine Minen gefunden. 6.Halbflottille in Helgoland fest. Mörmann 20.Juni.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.Juni. 6 h V.	Helgoland. Windstille, ruhige glatte See. diesig.	Mit 6.und 8.Halbflottille ausgelaufen. 6.Halbflottille beendet das um 10 Vr [illegible]
		Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl. vom 20.Juni 1918. vergl. Stellungnahme z.Kr.T.B. v.18.6.18. , den 18.Juli 1918. Mörmann Korvettenkapitän und Führer t.V.
11 h M. 1 h V.		zurückkehren.) 6.Halbflottille in Cuxhaven fest. 8.Halbflottille in Cuxhaven fest. M;41 nach Seestenünde detachiert zur Fortsetzung noch notwendiger Arbeiten. Mörmann
21.bis 26.Juni.	Cuxhaven	Ruhe. 1.07 d. 25.VI.von der Werft Vulcan Stettin zurück. Mörmann
27.Juni. 2 h M.	Cuxhaven. M N W 5 – 7, grobe See, sichtig.	Mit 6.und 8.Halbflottille ausgelaufen nach Helgoland. M.41 von Seestenünde kommend zur Flottille. T.49 Ausfall der Luftpumpe der Bb.Maschine, eine Zeit lang nur eine Maschine klar. T.74 wegen grober See nach Cuxhaven zurückgesichtet. In Helgoland fest.
8 h M.		Mörmann
28.Juni. 7 h V.	Helgoland. N N W 4 – 5, erhebliche Dünung, meist Regen, sonst sichtig später abflauend W	6.und 8.Halbflottille ausgelaufen nach Punkt -L-. Flottillenboot folgt später. Es wird mit 4 Streifen zu 1000m Streifenabstand 500 m abgesucht von Punkt Luele auf neuen Weg nach Tohi 10 m und dann von Luele nach Platz 10 in gleicher Weise. Es wird nichts gefunden. In Helgoland fest.
7 h M.		M.28 war wegen mehrerer Grippefälle in Quarantäne in Nordhafen geblieben. Im Laufe des Tages sind weitere Grippefälle aufgetreten, am Abend sind es bereits 41 Offiziere und Mannschaften, darunter beide Maschinenoffiziere und ein Maschinist vom Flottillenboot. M;28, M.2, M.41, A.87 fallen für die weiteren Arbeiten aus, gehen in Nordhafen in Quarantäne. Mörmann 29.Juni.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Vorstoß gemäß II.M.S.Flottille Befehl 144 Ziffer 4 übernehmen Führer der II.A.G 3 Kreuzer dahinter. Cuxhaven
		Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl. vom 20.Juni 1918.
		Vergl. Stellungnahme z.Kr.T.B. v.18.6.18. vom 18.Juli 1918.
		Kommandierung des Führer I.V.
		alfa bis 108 alfa nur noch 7 treibende Minen außerhalb des Fahrwassers gestochtet. Daher ist anzunehmen, daß die übrigen, am Vorabend gesichteten Minen nicht verankert waren, zumal z.Zt. des Passierens am Vorabend Hochwasser war. Um 099 alfa passierte II.A.G. mit nördlichem Kurs 6 h 42 Vm.M.62 längsseit S.M.S.Pillau und erstattete Meldung über vorgefundene Sperre und treibende Minen und Lage der Fischerbojen. Kurz darauf von Pillau entlassen, Rückmarsch nach Helgoland angetreten.
		Der Halbflottillenchef hätte zweckmäßiger die Sperre nicht noch einmal zurück ohne Gerät überlaufen, sondern mit Gerät versucht, die Sperre in Osten zu umgehen, und so gleich an einer zweiten Stelle weiter östlich festgestellt, ob die Sperre so weit nach Osten reichte oder nicht.
		Die Störung der F.I. durch den ausgebrachten Scheerbrettminenräumer wird durch weitere Erprobungen festgestellt werden.
		M;99 nach Beendigung der Indienststellungsarbeiten zur Flottille getreten.
		Mörmann
19.Juni M. 7 h V.	Helgoland - In See S W 3, ruhige See, zeitweise Regen, sichtig.	8.M.S.Halbflottille in Helgoland fest.
9 h 45 M		6.M.S.Halbflottille ausgelaufen zum Absuchen vor Jade und Elbe und der Quadrate 150 epsilon 147 epsilon gemäß Befehl des F.d.M., auf Meldung der 1.Geleithalbflottille von angeblich beobachteten Detonationen in deren innerem Sucht. Aufgabe wurde ausgeführt mit mehreren Nord-Süd und Ost-Weststreifen mit 150 m Gerät. Es werden keine Minen gefunden.
		6.Halbflottille in Helgoland fest.
		Mörmann 20.Juni.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.Juni 6 h V.	Helgoland. Windstille, ruhige glatte See, dusig.	Mit 6.und 8.Halbflottille ausgelaufen. 6.Halbflottille beendet das am 18.VI.begonnene Nachprüfen der Sperre westlich der Helgolandsperre, 8.Halbflottille prüft die Sperre westlich der Nordernseysperre nach. Es wird gefahren mit dem schnellen Minensuchgerät bei 100 m Abstand und 10 bis 11 m Tiefenstaffelung bei Niedrigwasser. (Die 8. Halbflottille hatte am 18.VI. mit dem alten normalen Minensuchgerät und neuen Tabellen gefahren.) Die 6.Halbflottille beendet das Nachprüfen und bringt nur noch eine Mine zur Detonation. Die 8.Halbflottille führt ihre Aufgabe gleichfalls bis zu Ende durch und bringt dabei 5 Minen zur Detonation. Die vielen Detonationen der 6.Halbflottille am 18.VI. sind wahrscheinlich auf die damals noch stehende westliche Dünung zurückzuführen.)
11 h M. 1 h N.		6.Halbflottille in Cuxhaven fest. 8.Halbflottille in Cuxhaven fest. M;41 nach Geestemünde detachiert zur Fortsetzung noch notwendiger Arbeiten.
21.bis 26.Juni.	Cuxhaven	Mörmann Ruhe. S.87 v. 25.VI.den der Werft Vulcan Stettin zurück.
27.Juni. 2 h N.	Cuxhaven. N N W 5 - 7, grobe See, sichtig.	Mörmann Mit 6.und 8.Halbflottille ausgelaufen nach Helgoland. M.41 von Geestemünde kommend zur Flottille. T.49 Ausfall der Luftpumpe der Bb.Maschine, eine Zeit lang nur eine Maschine klar. T.74 wegen grober See nach Cuxhaven zurückgeschickt. In Helgoland fest.
8 h N.		Mörmann
28.Juni. 7 h V.	Helgoland. N N W 4 - 5, erhebliche Dünung, meist Regen, sonst sichtig später abflauend M	6.und 8.Halbflottille ausgelaufen nach Punkt -L-. Flottillenboot folgt später. Es wird mit 4 Streifen zu 1000m, Streifenabstand 500 m abgesucht von Punkt Luele auf neuen Weg nach Tohl 10 m und dann von Luele nach Platz 10 in gleicher Weise. Es wird nichts gefunden. In Helgoland fest.
7 h N.		M.28 war wegen mehrerer Grippefälle in Quarantäne in Nordhafen geblieben. Im Laufe des Tages sind weitere Grippefälle aufgetreten, am Abend sind es bereits 41 Offiziere und Mannschaften, darunter beide Maschinenoffiziere und ein Maschinist von Flottillenboot. M;28, M.2, M.41, M.87 fallen für die weiteren Arbeiten aus, gehen in Nordhafen in Quarantäne.
		Mörmann 29.Juni.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.Juni. 6 h 30 V.	Helgoland. N N 5,hohe Dünung, bewegte See,sichtig.	Ausgelaufen zum Absuchen des neuen ges nach Toni in breiter Formation. T schifft auf die zurückbleibenden Boo eine Anzahl Neuerkrankter aus. In 11 silon Mitte wird das Gerät ausgebrac Es werden 2 Streifen zu je 1000 m mi 1000 m Streifenabstand bis Punkt Ton durchgeführt. Die Fischerbojen von 1 lagen nicht mehr. Nach Besteckvergl mit der II.A.G. die mit 2 Kreuzern Toni von Neg 200 her anstauerte, wi Fischerboje mit Kegel Spitze oben a Punkt Toni geworfen, Es wird nichts funden. 9 treibende englische Bleikappenmi wurden abgeschossen, 1 in 054 beta, 069 beta, 1 in 088 epsilon, 2 in 10 silon, 2 in 104 epsilon. Die Minen zuneist etwas angerostet.
12 h N.		In Helgoland fest. A.92" wird zur Überfahrt des F.d.M. Wilhelmshaven n ch Cuxhaven nach Wi haven geschickt. 41 weitere Grippefälle festgestel T.149 und T.74 in Quarantäne gelegt
30.Juni 7 h 30 V.	Helgoland. N W 2, später Windstille, leichte Dünung, ruhige See, sichtig..	6.und 8.Halbflottille ausgelaufen 12 Booten. Von 117 epsilon links wird der Weg nach Toni genau abgesu weil es möglich ist, daß in 088 eps und 068 beta von der alten Sperre einzelnen Minen liegen. Von Luete 117 epsilon wurde nur mit 4 Streif esseht nachgeprüft, weil hier eine Sperre geräumt und genau abgesucht mit einzelnen Minen also nicht zu war. Von 117 epsilon bis 104 epsilon obere Reke wird fertig gestellt, flottille sucht dann noch einen St von 1-sm Breite bis 102 epsilon ab Halbflottille bricht früher ab und ein, da wieder zahlreiche Neuerkra aufgetreten.
9 h 15 V.		6.Halbflottille in Helgoland fes Untersuchung durch den Arzt müssen Boote in Quarantäne gelegt werden wurden in den Nordhafen geschickt.
11 h 30 V.		A.36 kommt nach Beendigung seine peratur aus Cuxhaven zurück, hat 5 pefälle und kommt auch in Quarantä 8.Halbflottille fest. Auf den Bo sind nur einzelne Erkrankungen. Di werden auf die Quarantäneboote aus schifft. A.35 kommt in Quarantäne. Es bleiben nur vorläufig fahrber 5 M-Boote und A.92. In 102 epsilon ist eine treibend liche Bleikappenmine abgeschossen

Funksprüche.

1908 17.6.18 Stettin an Chef,d.1.Vp.Halbfl.d.Nords.
In 137 Mitte linke Kante ganz neue Mine, Oberflächenstand mit 5 Zacken.Minengefahr,Minenboje geworfen,gehe zur nördlicher Aufgabe.
1.Sondergruppe d.M.Vp.Boote.

2016 ssd. 17.6.18 Helgoland an 1.Vp Halbflottille, Chef der Fl.der M.Vp.Boote, B.d.A., Hochseechef, Flotte.
1.Sondergruppe der M.Vp.Boote meldet in 137 beta Mitte linke Kante neuer Minenoberflächenstand mit 5 Zacken. Minenboje geworfen.
2.Kreuzer T.Halbflottille.

2104 17.6.18 Stettin an 13.M.S.Halbflottille, VI.M.R.Flottille, II. III.M.S.Flottillen zu 2016 208.
13.M.S.Halbflottille zunächst nachprüfen 137 beta
F.d.M.

2337 17.6.18 T.149 an F.d.M.,B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
Gehe Helgoland. Morgen für keine Tagarbeit der III.M.S.Flottille keine Sicherung erforderlich.
III.M.S.Flottille.

1039 18.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef, F.d.II.A.G.
6.Halbflottille arbeitet planmäßig nordwestlich Helgoland.
8.M.S.Halbflottille auslöuft zur Nachtstehfahrt nach 037 epsilon (4). Bitte T-Halbflottille folgen lassen.
III.M.S.Flottille.

1207 18.6.18 Ostfriesland an 16.T.-Halbflottille.
Zu 1039: Sicherung der 8.M.S.Halbflottille auf Neg 642 übernehmen.
Vp.Chef.

1809 18.6.18 Ostfriesland an Vp.Streitkräfte, 8.M.S.Halbflottl. Zu F.T.1711. 3 Kreuzer der II.A.G.Mittwoch den 19.Juni bei Hellwerden Punkt R stehen. Posen und Hassau Rückhalt stiden. Maßnahmen blau II und III sind von hier bestellt bis auf Widerruf von der II.A.G. 17.T.-Halbflottille für Kreuzer 3, für Linienschiffe 2 Sicherheitsboote stellen.
Vp.Chef.

2247 18.6.18 Stettin an II.M.S.Flottille, B.d.A.
4.M.S.Halbflottille nach Erledigung Aufgabe B.d.A.470 f Ziff. 2 westlichen Flügel der nördlich Platz Toni geneldeten Sperre feststellen und soweit wie möglich räumen.
F.d.M.

0231 19.6.18 T.149 an F.d.M.
Fernschreiben 541 erhalten.
III.M.S.Flottille.

0745 19.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A.
6.M.S.Halbflottille arbeitet in innerer Bucht.
III.M.S.Flottille.

0735 19.6.18 M.62 an B.d.A.,F.d.M., Vp.Chef, III.M.S.Flottl. Aufgabe B.d.A.450 f abgebrochen da in 089 alfa (7) Mitte Minensperre festgestellt, ungefähr Sperr Richtung Ost-West.
8.M.S.Halbflottille.

0715 20.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef.
Die Sperren westlich von Helgoland werden heute nachgeprüft.
III.M.S.Flottille.

1726 20.6.18 A.62 an Hochseechef,B.d.A.,Vp.Chef,F.d.II.A.G., F.d.IV.A.G.,F.d.M.,K.S.Fl.Ems, B.d.U.
Erstens: Zu F.T.2347 von 18.Juni Abfahrtspunkt Westflügel Sperre liegt 54°35' Nord und 5°42' Ost. Räumarbeit einschließlich Nachprüfung westlich Längengrad Punkt Toni in 050 beta und 051 beta erledigt.
Zweitens: Gehe Elbe Fluß zur Ablösung.
II.M.S.Flottille.

13740

13) 2039 20.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef, F.D.II.A.G I., IV.M.S.Flottillen.
F.d.M.553 f Aufgabe I ist heute erledigt. Einlaufe Cux III.M.S.Flottille.

14) 1905 25.6.18 A.87 an Hochseechef, B.d.A., Chef Station Chef Station B, III.M.S.Flottl., Neumünste
Ostsee verlassen, Nordsee eingetreten. Nordsee F.T.Sch A.87.

15) 0403 28.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef,
ssd. Ausführung beabsichtigter Arbeit nicht stattfindet wegu günstiger Wetterlage. III.M.S.Flottille.

16) 0713 28.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef.
Werde versuchen den Anfang des Weges nachzuprüfen. Sich nicht erforderlich. - III.M.S.Flottille.

17) 1639 28.6.18 Stettin an III.M.S.Flottille.
Beabsichtigten Standort der 6.und 8.M.S.Halbflottille f Nacht melden. III- F.d.M.

18) 1733 28.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef.
Auf 1639. Auf dem Marsche nach Helgoland. Morgen beabsi tigt Arbeiten wie gestern durch Fernschreiben für heute meldet. III.M.S.Flottille.

19) 0357 29.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef.
Beabsichtige zu arbeiten wie gemeldet.
III.M.S.Flottille.

20) 0618 29.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef, Nassau.
Gehe nach Westen. III.M.S.Flottille.

21) 0910 29.6.18 Margraf an III.M.S.Flottille.
Bitte Orientierungsoffizier 12 R 30 Nm. bei Nanni an Bo schicken. 2.Adm.d.III.Geschw.

22) 0939 29.6.18 T.149 an 2.Adm.d.III.Geschw.
Bitte auf bekanntem Weg bis Toni sichern. Flottille fäh Lucie nach Toni. Orientierungsoffizier kann nicht geste werden. III.M.S.Flottille.

23) 2006 29.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef.
Morgen beabsichtigt fortsetzen absuchen des Weges von 6 Ost nach Westen, Sicherungsstreitkräfte nicht erforderl III.M.S.Flottille.

24) 0730 30.6.18 T.149 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef,
6.und 8.M.S.Hfl. gehen an die Arbeit.
III.M.S.Flottille.

25) 2152 30.6.18 Hiobe an III.M.S.Flottille.
Standort 8 h Nm.melden. - B.d.A.

26) 2227 30.6.18 T.149 an B.d.A.
Auf 2152: 6.M.S.Halbflottille stand 8 h N.18 sm westlic von Helgoland. III.M.S.Flottille.

27) 2326 30.6.18 H.99 an B.d.A.
Standort 8 h N. 117 epsilon.
8.M.S.Halbflottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille.

für die Zeit von 16.Juni bis 30.Juni 1918

gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.18.

Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über Ins- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef:Kptlt.Wolfram (Eberhard)	ja	
T.149 Kommandant Kptlt.Frhr.Grote	ja	
5.M.S.Halbfl.Chef:Kptlt.Hoffmann	nein	K.Werft Kiel.
2) M.65 Lt.z.S.Stlex	nein	Einbau Soh.M.R.
4) M.53 ~~Lt.z.S.d.R.Blau~~	nein	Rep.in C'hafen.
5) M.94 stellv.Kmdt.Min.Strm.Nierobski	ja	
6) M.37 Lt.z.S;d.R.Fries	nein	
7) M.25 Ob.Lt.z.S.d.R.Kaehlert	nein	K.Werft Kiel
9) M.2 Min.Ob.Strm.Klien	nein	Einbau Soh.M.R.
6) M.60 Min.Vz.Strm.Engelmeyer i.V.	nein	
8) M.4 Lt.z.S.d.R.Franke	ja	
10) A.92 Ob.Lt.z.S.Zeehlin	ja	
11) A.35 Lt.z.S. Coester	ja	
6.M.S.Hfl.Chef:Kptlt.d.R.d'Ottilie	ja bis 26.6. Dann stellv. Chef:Kptlt.Erderlein.	
2) M.66 Lt.z.S.Cramer	ja ~~bis~~	
4) M.28 Min.Vz.Strm.d.R.Godt	ja bis 27.VI.Dann in Quaran 1918. täne Helgoland Nordhafen.	
3) M.29 Lt.z.S.d.R.Hauptmann	ja ~~bis~~	
5) M.30 Min.Ob.Strm.Schweltzer	ja	
7) M.10 Kptlt.d.R.Lorenz	ja	
9) M.7 Lt.z.S.d.R.v.Martels	ja	18.
6) M.8 Ob.Lt.z.S;v.Borries	ja	
8) M.2 Min.Ob.Strm.Schrötel	ja bis 27.VI. Dann desgl.	18.
10) A.36 Leutnant z.S.v.Kleist	nein	Rep.in Cuxhaven
11) T.74 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Walter	ja	
8.M.S.Hfl.Chef: Kptlt.Tschirch	ja	
2) M.99 Lt.z.S.d.R.Schmidle	ja seit 19.VI. Vorher In- dienststellung.	
4) M.1 Lt.z.S.d.R.Alefy	nein	Einbau Soh.M.R.
3) M.58 Lt.z.S.d.R.Fürste	nein	desgl.
5) M.41 Min.Ob.Strm.Hanneck	ja bis 27.VI.Dann Quarantä ne Helgoland Nordhafen.	
7) M.73 Min.Ob.Stm. Berg	ja	Einbau Soh.M.R.
9) M.32 Min.Ob.Strm.Eschrich	nein	An 18.VI.in W'haven in
6) M.74 stellv.Kmdt.Ob.Lt.z.S.Olff		Dienstgestellt.
8) M.62 Lt.z.S.d.R.Schober	ja	
10) A.87 Ob.Lt.z.S.Heye	ja bis 27.VI.Dann Quarantä ne Helgoland Nordhafen.	
11) A.53 Min.Vz.Strm.d.R.Scharpen	nein	Rep.in W'haven.

13140/18 AT 1565/18 geh.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kommando der
III. Minensuchflottille.
Ag.B.Nr. 461

Durchgesehen:
Minister

Ganz Geheim.

218

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch- Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram vom 1. bis 11. Juli 1918.

Stellv. Chef: Kapitänleutnant d. Res. d'Ottilie v. 12. bis 15. Juli 1918.

Angefangen: 1. Juli 1918.

Abgeschlossen: 15. Juli 1918.

F. d. Ltr.
Eing. 22. Juli 1918
B. No. 1 180 Anl. 4

Anlagen: Funksprüche, Anl. gem. I. d. F. 212 Abs. V Ziff. 4 v. 10. I. 18.

Chef d. M. (Zweifach)

C 21. Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von F. Bonberg, Kgl. Hofbuchdr. Berlin SW. 68, Markgrafenstr. 49 30000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.Juli.	Helgoland.	Wegen Grippeerkrankungen nur 8.Halbflottille mit 5 M-Booten und A.92 fahrbereit.
6 h 30 V.	Süd 2, 1/2 bedeckt gen.Sicht, Seegang 2	8.Halbflottille ausgelaufen. Die Arbeiten von gestern werden fortgesetzt, der Weg wird bis 102 epsilon Linke Kante genau abgesucht.
8 h N.		In 102 epsilon eine treibende englische Mine, Hebel unten, verrostet, abgeschossen. 8.Halbflottille in Helgoland fest.
		In Ganzen werden am Abend 165 ausgesprochene Grippefälle, darunter Chef 8. Halbflottille. Es bleiben nur fahrbereit, die noch nicht verseucht, „M.62" und „A.92". Auf dringendes Anraten des Flottillenarztes, der schon selbst den Beginn der Krankheit in sich fühlt, beschließe ich mit allen Booten in Quarantäne nach Cuxhaven zu gehen. gez.Wolfram. J.V. ööllrich
2.Juli. 9 h V.	Helgoland. N 1, glatte See, sichtig.	Ausgelaufen nach Cuxhaven.
12 h 30 N.		In Cuxhaven fest. M.62 ist auch seucheverdächtig und fällt aus. Flottillenarzt erkrankt, für ihn wird von F.d.M.der Arzt der 7.Halbflottille als Ersatz kommandiert. gez.Wolfram. J.V. ööllrich
3.bis 10. Juli.	Cuxhaven.	Wegen epidemischer Grippeerkrankung die 6.und 8.Halbflottille in Quarantäne. J.V. ööllrich
11.Juli.	Cuxhaven.	Nach Einbau des Soh.M.R.kehrt die 5. Halbflottille nach Cuxhaven zurück. M.66, M.2, M.22, A.36 aus der Quarantäne entlassen, bilden mit M.3, M.65, M.25 und M.60 die 5.Halbflottille und unterstehen gemäß F.d.M.Gg. 29 ööll dem Chef der II.M.S.-Flottille.
3 h 30 N.	S W 8/9, grobe See, bedeckt, gen.Sicht.	5.Halbflottille zur Ablösung nach Helgoland. Es liegen noch in Quarantäne das Flottillenboot A.92, die 8.Halbflottille, M.4, M.94 von der 5.Halbflottille, M.10, M.8, M.7, M.30, M.29 von der 6.Halbflottille. F.74 zur Reparatur nach Hamburg Reherstiegwerft. J.V. ööllrich
12.Juli	Cuxhaven. S S W 3 - 5, Gen. Sichtweite.	In Cuxhaven. J.V. ööllrich

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.Juli.	Cuxhaven. S SW.3 - 7, bedeckt, gen.Sichtweite, grobe See.	M.66 mit 13 und A.36 mit 4 Grippekranken von Helgoland hier eingelaufen. Die Kranken von A.36 werden ausgetauscht und A.36 hat Befehl bei günstiger Wetterlage nach Helgoland zu gehen. M.41 aus Quarantäne entlassen. J.V. ööllrich
14.Juli 9 h V.	Cuxhaven. S W 4, bedeckt, etwas diesig.	M.41 und A.36 nach Austausch der Erkrankten zur 5.Halbflottille ausgelaufen.
12 h N.		M.10, M.1, M.74, M.30, A.87 nach Austausch der noch an Grippe Erkrankten aus Quarantäne entlassen.
4 h N.		M.10 mit stellv.Chef der 6.M.S.Halbflottille und den aus der Quarantäne entlassenen Booten ausgelaufen. J.V. ööllrich
15.Juli. 12 h N.	Cuxhaven. S W 2, etwas diesig, leicht bew.See.	M.29 aus Quarantäne entlassen, nach Austausch eines Kranken.
4 h N.		M.29 ausgelaufen zur 6.M.S.Halbflottille. J.V. ööllrich

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

0632 1.7.18. U.99 an Leitung, Funksprüche.
S.M.S.Halbflottille geht an die Arbeit.
S.M.S.Halbflottille.

1245 1.7.18 List an Leitung, B.d.A., Takt.Nr.8,9,und 15 des Netzsperrverbandes der Ostsee.
Südliche Sperrlücke liegt Amrum Lchtt.in rechtweisend 54,5°.
Abstand 11,65 sm auf 54°31,2' Nord und 8°5,1' Ost. Erbitte sofort Bekanntgabe an alle Schiffe.
Chef d.Netzsperrverbandes d.Ost see.

1254 2.7.18. L.63 an Leitung, Hochseechef.
089 epsilon (4) getauchte Uboot, kommt eigenes Uboot in Frage?
L.63.

1340 2.7.18 K.W.II an Leitung, L.63.
Zu 1254: Nein. Hochseechef.

1331 2.7.18 L.61 an Leitung, Hochseechef.
Jn 067 gamma feindliches Uboot bei Annäherung weggetaucht.
Kommt eigenes Uboot in Frage?
L.61

1140 2.7.18 Funk.Übermittler der Ems an Leitung, Geleitchef, 7.Geleithfl., K.Sch.Fl.d.Ems.
Jn 160 gamma linke Ecke auf Sperre gestoßen. T.138 und T.172 auf Mine gestoßen. Mit Dampfern mit Scherbretträumgerät zur Unfallstelle kommen zum Herausholen der Boote aus Sperre.
2.Geleithalbflottl.

1730 7.7.18 Borkum an Leitung, B.d.A., B.d.U., Geleitchef.
Aufgabe ist erledigt. Begleite Uboote nach Kr.F.Schiff A der Elbe. Jn 020 beta oben Mitte mit Gerät Minen gefaßt, eine Mine im Gerät ohne zu schaden detoniert.
7.Geleithalbflottille.

1115 8.7.18 Ems Übermittler an Leitung, Vorp.Kmdr.d.Ems, Alle. Emsstreitkräfte, B.d.A., Flotte.
Feindliches Uboot 080 epsilon wird von Egeria (Schiffssperre der Jade) gejagt. Reserve Sperrschiff der Schiffssp. Jade.

1558 8.7.18 F.Übermittler d.Ems an Leitung, F.Übermittler der Emsstreitkräfte.
1 h 15 Km.080 epsilon links Mitte 1 neue Bleikappenmine Oberflächenstand grau gestrichen abgeschossen ohne Detonation gesunken. Reserve Sperrschiff d.Schiffssp. Jade.

1550 8.7.18 F-Übermittler der Ems an Leitung, Alle, F.Übermittler der Ems.
Gemeldete Mine ist wahrscheinlich Treibmine ragt mit Bleikappe eben aus dem Wasser, Mine abgeschossen.
Graf Spee (Vpbt)

1250 Ir. 8.7.18. F.Übermittler der Ems an Leitung, Vp.Kmdr.d.Ems, B.d.A., Alle.
054 epsilon feindliches Uboot.
Vpbt. Seefahrt.

9.7.18. B.98 an Leitung, Flotte, B.d.A., Vp.Chef, Kmdr.d. Flieger, F.d.L., Vorp.Kmdr.d.Ems, Geleitchef.
Jn 005 beta linke Kante auf Sperre gestoßen. Arbeit wegen Dunkelwerden abgebrochen. Ich gehe Position blau II zu Anker. Beabsichtige mit Hellwerden Arbeit fortzusetzen.
VI.M.R.Division.

131

14783 Fl / 16. 11. 18.

9/3262

13) 2000 10.7.18. M.65 an Leitung, Hochseechef, B.d.A., Ch
d.Nords.u.Ostseestation, F.d.M., III.M.S.Fl
Ostsee verlassen, Nordsee eingetreten Nordsee F.T.Schalt
5.M.S.Halbflottille.

14) 11.7.18. V.83 an F.T.W., Hochseechef, B.d.A., Vp.Ch
I.F.d.T., F.d.II.A.G., 7.Geleithalbflottl.
7.Geleithalbflottille sammeln auf V.83 in 161 gamma recht
oben. In 005 epsilon sind auch Minen gefunden. 1 h Vm.Füh
boot der 7.Geleithalbflottl.(T.129) in 004 beta auf Mine
stoßen und gesunken.
V.83.

15) 2221 11.7.18 V.78 an F.T.W., I.F.d.T., Vp.Chef, VII.T.Flot
S.62 in 004 beta auf Mine gestoßen und gesunken.
13.T.Halbflottl.

16) 2345 11.7.18 V.83 an F.T.W., II.F.d.T., Vp.Chef, VII.T.Flot
S.66 in 004 beta auf Mine gestoßen und gesunken.
V.83.

17) 1545 11.7.18 Wettin an Leitung, B.d.A., Vp.Chef, F.d.L., Fl
gerkommandeur.
Mit 3.und 4.und 5.Halbflottille unterwegs nach Helgoland
zur Ablösung.
II.M.S.Flottille.

18) 2105 14.7.18 Helgoland an Ltg., Führerboot der II.M.S.Flo
Habe geankert mit 5 Boote Punkt L.
M.10

19) 2236 15.7.18 F.Übermittler der Fms an Ltg., Flotte.
In 159 gamma Minen auf Sperre gestoßen 4 Minen geschnitt
Mehrere in Gerät detoniert Boote alle in Sicherheit. Hal
kehrt gemacht.
10.Geleithalbflottille.

Anlage zum Kriegstagebuch der III.Minensuchflottille

für die Zeit vom 1. bis 15.Juli 1918

gemäß Flotte B.Nr.212 Abs V Ziff.4 von 10.I.18.

Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	a) Daten, über In- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	ja	bis 11.7.18
dann stellv. Chef: Kptlt. d.R.d'Ottilie	ja	ab 12.7.18.
M.149 Kmdt. Kptlt. Frhr. Grote (Alfred)	ja	bis 8.7.18
Kptlt. Frhr. Grote v. 9.7.18	ja.	dann Werft Geeste zündde Grundreparatur.
M.92 Kmdt. Lt.z.S. Coester	ja	Flottl.Boot.
M.M.S.Hfl. Chef: Stellv. Ob.Lt.z.S.d.R. Kuehlert	beim Kptlt. Hoffmann ja	bis 7.7.18. ab 8.7.18.
1) M.65 Lt.z.S. ~~Hoelzel~~ stellv. Kmdt.	ja	ab 11.7.18
2) M.53 stellv. Kmdt. Lt.z.S.d.R. Hitzschke	nein	Rep.in Wilhelmshaven
3) M.37 Lt.z.S.d.R. Fries	MainRep. Kiel ab 11.7.18	
4) M.94 stellv. Kmdt. Vz. Strm. Engelmeyer	ja bis 10.7.18, dann Quarantäne Cuxhaven.	
5) M.25 Ob.Lt.z.S.d.R. Kuehlert	ja	ab 11.7.18.
6) M.9 Min.Ob.Strm. Klien	ja	ab 11.7.18
7) M.60 Ob.Lt. Zeghlin	nein	Quarant.C'haven
8) M.4 Lt.z.S.d.R. Franke		
9) A.92 jetzt Flottillenboot.	nein	Rep.in Cuxhaven
10) A.35 stellv. Kmdt. Strm. Wierobski		
M.M.S.Hfl. Chef: Stellv. Kptlt. d.R. Enderlein	ja	bis 13.7.18.
2) M.66 Lt.z.S. Cramer	ja	Quarant.C'haven.
4) M.28 Min. Vz. Strm. d.R. Godt	nein	desgl.
3) M.29 Lt.z.S.d.R. Hauptmann	nein	
5) M.30 stellv. Kmdt. Strm. Baruth	ja	Quarant.C'haven.
7) M.10 Kptlt. d.R. Lorenz	nein	desgl.
9) M.7 Lt.z.S.d.R.v. Hartels	nein	
6) M.8 Ob.Lt.z.S.v. Norries	ja	ab 11.7.18.
8) M.2 Min.Ob.Strm. Senftöbel	ja	Rep.in Hamburg
10) A.36 Lt.z.S.v. Kietzt	nein	Retherstiegu.
11) T.74 Min.Strm. Messer		
S.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Tschirch	nein	
2) M.99 stellv. Kmdt. Lt.d.S.d.R. Walter	nein	Quarant.C'haven. desgl.
4) M.73 Min.Strm. Berg	nein	ab 14.7.18.
3) M.1 Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	Quarant.C'haven
5) M.32 Min.Ob.Strm. Tschirch	nein	ab 14.7.18.
7) M.74 Ob.Lt.z.S. Olff	ja	ab 14.7.18.
9) M.41 Min.Ob.Strm. Hanneck	nein	Quarant.C'haven.
6) M.62 Lt.z.S.d.R. Schober	nein	desgl.
8) M.58 Lt.z.S.d.R. Fürste	ja	ab 14.7.18
10) A.87 Ob.Lt.z.S. Heye	nein	Quarant.C'ha
11) A.53 Vz.Strm. Scharpen		

14783 Pk/18 M 1500 12.18

4 3242

tum zeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kommando der
III.Minensuchflottille.
Kg.B.Nr. 496

S.d.M. Eing. 3.8.18 Anl.

Ganz geheim

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III.Minensuch - Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
Stellv. Chef: Kapitänleutnant d.Res. d' Ottilies.

Angefangen: 16.Juli 18.
Abgeschlossen: 31.Juli 1918.

Anlagen: Anlage gem.K.d.M.212 Abs.V Ziff.4 v.10.I.18.

n F.d.M. (Zweifach)

Marine-Intendantur-Magazin und Buchdruckerei von F. Hensorg, Kiel, Martenshain 4. 21. 499 5000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.Juli. 12 h Mittg. 8 h N.	Cuxhaven. Süd 2, 1/4 bedeckt, etwas diesig, Seegang 0 - 2.	M.66 und A.53 aus Quarantäne entlassen. F.874 zur Reparatur nach Hamburg Reiherstiegwerft. Nach Helgoland zur 6.M.S.Halbflottille. M.66 u. A.53 J.V. a'Ottilie
17.Juli.	Cuxhaven. SSO 2 bedeckt etwas diesig, Seegang 0 - 2.	Nichts Besonderes. J.V. a'Ottilie
18.Juli. 7 h N.	Cuxhaven. OSO 4, bedeckt, diesig Seegang 3 - 4.	6.M.S.Halbflottille nach Ablösung zur Ruhe in Cuxhaven eingelaufen. Auf Befehl des F.d.M. bleibt die 5.M.S.Halbflottille noch 2 Tage länger in See und wird IV.M.S.Flottille zugeteilt. J.V. a'Ottilie
19.Juli.	Cuxhaven. N 5-7, 1/2bedeckt, etwas diesig, Seeg.5-6	Nichts Besonderes. J.V. a'Ottilie
20.Juli.	Cuxhaven. SSO 3, 3/4bedeckt, etwas diesig, Seegang 0-2.	Nichts Besonderes. J.V. a'Ottilie
21.Juli. 7 h V.	Cuxhaven. OSO 3-5, bedeckt, diesig, Seeg.3 - 4.	läuft die 5.M.S.Halbflottille zur Ruhe in Cuxhaven ein. M.60 zur Reparatur des Seh.M.R.nach Kiel. J.V. a'Ottilie
22.Juli.	Cuxhaven. NSW 7-9, Regen, Diesig Seegang 5 - 6.	Nichts Besonderes. J.V. a'Ottilie
23.Juli. 1 h N.	Cuxhaven. NSW 3, 3/4 bedeckt, wechselnde Sicht, Seegang 0 - 2.	läuft die 8.M.S.Halbflottille auf Befehl dese F.d.M. aus und untersteht der IV.M.S.Flottille. M.4, M.41 zum Einbau des Seh.M.R. nach Wilhelmshaven. J.V. a'Ottilie
24.Juli 9 h 30 V.	Cuxhaven. S O 4, Regen, diesig Seegang 5 - 6.	läuft A.87 aus mit Korv.Kapitän Tholen zur Information nach Helgoland und Neste Ems. A.87 tritt dann als Bojenboot zur 8.M.S.Halbflottille. J.V. a'Ottilie 25.Juli.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.Juli. 3 h N. 6 h 30 N. 10 h N. 12 h Nachts	Cuxhaven. SW 3, 3/4bedeckt, gew. Sichtweite, Seeg. 3-4.	Mit 5.und 6.M.S.Halbflottille zur Ablösung ausgelaufen nach Helgoland. Fest in Helgoland. Nach Entlassung von IV.M.S.Flottille läuft die 8.M.S.Halbflottille in Helgoland ein. 5.,6.8.Halbflottille ausgelaufen gemäß Befehl F.d.M.29 Otto. J.V. a'Ottilie
26.Juli. 9 h V. 7 h 20 N.	Nordsee. S W 3, 3/4 bedeckt, diesig, Seeg.3 -4.	Im Arbeitsgebiet Quadrat 188 K. 8.M.S.-Halbflottille der II.M.S.Flottille zugeteilt Mit 5.und 6.Halbflottille wurde der, von der IV.M.S.Flottille bezeichnete Nordflügel der Sperre in Quadrat 188 K mit schwerem Gerät geräumt. Nach den Räumen der Sperre mit schwerem Gerät wurde nördlich der Fischerbojen mit Nordtoppzeichen ~~wurde~~ mit dem 300 m Gerät von der 5 Halbflottille begonnen mit Ost -West Streifen nachzuprüfen. Hierbei wurden noch 3 Minen mit Schneidegreifer geräumt. Die 6.M.S.Halbflottille fand kurz vorden Abbrechen der Arbeit eine Verlängerung der Sperre nach Nord-Ost. Die Ausdehnung konnte nicht mehr festgestellt werden. Im Ganzen erfolgten 25 Detonationen 66 Minen wurden abgerissen und abgeschossen. Es waren Hebel unten Minen leicht beschossen. rbeit abgebrochen und Rückmarsch angetreten, dann geankert in Quadrat 2733 K. J.V. a'Ottilie
27.Juli. 5 h V. 10 h V. 1 h N. 7 h N. 8 h 30 N.	Nordsee. SSW 1, 1/4 bedeckt, gew.Sichtweite, Seegang 0 - 2.	Marsch zum Arbeitsfeld angetreten. Auf dem Arbeitsfeld. Beabsichtigt war, die gestern geräumte 5,5 sm lange Sperre nachzuprüfen und dann nach Westen weiter zu arbeiten. Von Chef der II.M.S.Flottille, der die Leitung in Ganzen hatte, wurde befohlen, daß die gestern gefundene Verlängerung der Sperre weiter festgestellt wurde. Mit dieser Arbeit wurde die 6.M.S.Halbflottille betraut, während die 8.M.S.Halbflottille das Nachprüfen der geräumten Sperre nördlich der Fischerbojen mit Nordtoppzeichen in Angriff nahm. brach die 8.M.S.Halbflottille nach Legen von 2 Streifen das Nachprüfen ab und trat den Rückmarsch nach Helgoland an, um Lehlen zu ergänzen. Die 5.M.S.Halbflottille hielt sich klar für die geplante Nachtstichfahrt. und ankerte in Quadrat 187 K mit 5 Booten der Halbflottille und M.62 der 8.Halbflottille. 2 Boote der 8.M.S.Halbflottille die können diesen Gerät noch nicht benutzen, da es von der M.V.K.noch nicht abgenommen und eingefahren ist. Abgebrochen und Rückmarsch mit 6.M.S.Halbflottille angetreten. 2 Boote blieben als Markboote in der Sperrlücke bei den Fischerbojen mit Nordtoppzeichen für die 5. M.S.Halbflottille liegen. tritt die 5.M.S.Halbflottille die geplante Nachtstichfahrt

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nachtstichfahrt an.
	Funkspruch 2144 sad am II.u.III.M.S.Flottille. Falls nach heutiger Tätigkeit noch Arbeiten Weg 300 erforderlich oder bei Nachtstichfahrt notwendig weiteres Arbeiten ergeben, II.und III.M.S.Flottille diese Sonntag vernehmen. Stuttgart steht zur Verfügung. Ruhetag für II.und III.M.S.Flottille Montag in Helgoland.	F.d.H. Die Flottille lief trotz des Funkspruches in Helgoland ein, da ein Ankern auf See wegen des Seeganges nicht ratsam war; die Boote waren außerdem knapp an Brennstoff und das Ergebnis der 5.M.S.Halbflottille konnte erst im Laufe des Sonntag Vormittags erwartet werden. J.V. a Ottilie
28.Juli. Helgoland. 1 h 45 N.	NW 2 - 3 sichtig, Seegang 1 - 2.	6.und 8.Halbflottille ergänzt Kohlen und Wasserbestand.
11 h V.		trifft die 5.Halbflottille von der Stichfahrt in Helgoland ein.
1 h 5 N.		M.58 von Kiel kommend zur 8.Halbflottille Funkspruch von Hiobe an Leitung, Vp.Chef, F.d.H., Hochseechef. Montag kein Minensuchen. B.d.A. J.V. a Ottilie
29.Juli. Helgoland. 4 h N.	NW 3, bedeckt, etwas dicsig, Seeg. 2 - 3. N N W Dünung.	Gemäß gestrigen Funkspruches von B.d.A. fällt heute Minensuchen aus. 5.Halbflottille ergänzt Kohlen und Wasser. Sitzung der Flottillen-und Halbflottl. Chefs auf T.103 beim F.d.H.
8 h 24 N.		Das für den Abend geplante Auslaufen wurde wegen Wetterlage verschoben, siehe Funkspruch. Funkspruch von Hiobe an Leitung Flotte. Morgen kein Minensuchen wegen Wetterlage B.d.A. J.V. a Ottilie
30.Juli. Helgoland. 7 h N.	NNW 3, bedeckt, sichtig, Seegang 2 - 3.	Ausgelaufen gemäß B.d.A.Bg.429 Otto. fiel das Flottillenboot A.92 wegen Versagens der beiden Hauptspeisepumpen aus. Der Flottillenstab stieg auf See auf A.8 Über. A.92 wurde zur Reparatur nach Helgoland zurückgeschickt. J.V. a Ottilie
11 h 30 N.		
31.Juli. Auf See. 5 h V.	NNW 2 - 3, sichtig, Dünung NNW, Seeg. 2-3.	Durchführung des Befehls B.d.A.Bg.429 Otto. Dem Chef der III.M.S.Flottille unterstanden die 3.und 6.M.S.Halbflottille zur Auslegen von Markbooten und zum Spezialsuchdienst und nach Durchführung der Aufgabe das Aufnehmen sämtlicher Fahrwasserboje.
1 h 30 N.		Aufgabe beendet, nach Cuxhaven zur Reparatur entlassen. J.V. a Ottilie

Anlage zum Kriegtagebuch der III.Minensuchflottille

für die Zeit von 16.bis 31.Juli 1918

gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.18.

a/ Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b/Angaben ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c/ Daten, über Ein- und Expeditionsstellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef:Kptlt Wolfram(Eberhard)	nein	Urlaub.
Stellv.Flottl.Chef:Kptlt.d.R.d'Ottilie	ja	
I. F.149 Kmdt.Kptlt.Frhr.Grote (Alfred)	nein.	Grundreparatur B'haven. Lloydwerft.
Flagglt.Kptlt.Frhr.Grote	ja.	
II. 5.M.S.Hfl.Chef:Kptlt.Hoffmann	ja	
2) M.65 Kmdt.Lt.z.S.Silex	ja	
4) M.53 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Hitzschke	nein	Reparatur in G'münde
3) M.37 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Fries	ja	
5) M.94 stellv.Kmdt.Vz.Strm.jetzt Lt.z.S.d.R.Gugelmeyer	ja	
7) M.25 Kmdt.Ob.Lt.z.S.d.R.Koehlert	ja	
9) M.3 Kmdt.Min.Ob.Strm.Klien	ja	
6) M.M.60 Kmdt.Ob.Lt.Zechlin	nein	Rep.Kais.Werft Kiel Bruch der Spier des Sch.H.R.
8) M.4 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Franke	nein	Reparatur Sch.H.R.
10) A.92 bis 30.VII.Flottillenboot Kmdt.Lt.z.S.Coester	ja bis	30.VII.Dann Rep.in H'land.
11) A.35 Kmdt.de Jonge Min.Strm.	j	
III. 6.M.S.Hfl.Stellv.Chef:Kptlt.d.R.Enderlein	ja	
2) M.66 Lt.z.S.Cramer	j	
4) M.28 Kmdt.Min.Vz.Strm.d.R.Godt	ja	
3) M.29 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Hauptmann	ja	
5) M.30 stellv.Kmdt.Min.Strm. ~~Sehm~~ Baruth	ja bis	28.VII.als Hfl.Boot bei der VI.M.A.Fl. dann Rep.in Geestemünde Lloydwerft.
7) M.10 Kmdt.Kptlt.d.R.Lorenz	j	
9) M.7 Kmdt.Lt.z.S.d.R.v.Martels	ja	
6) M.8 Ob.Lt.z.S.v.Borries	ja	
8) M.2 Kmdt.Min.Ob.Strm.Schrötel	j	
10) A.36 Kmdt.Lt.z.S.v.Kleist	ja	
11) T.74 Kmdt.Min.Strm.Hesser	nein	Rep.in Hamburg, Reiherstiegwerft.
IV. 8.M.S.Hfl.Chef:Kptlt.Tschirch	ja	
2) M.99 stellv.Kmdt.Lt.z.S.d.R.Halter	j	
4) M.73 Min.Strm.Berg	ja	
3) M.1 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Alexy	ja	
5) M.32 Kmdt.Min.Ob.Strm.Eschrich	ja	
7) M.24 Kmdt.Ob.Lt.z.S.Oliff	nein	Rep.in Wegesack.
M.81 Kmdt.Min.Ob.Strm.Hannoek	nein	Stellv.der Sch.H.R. in Nthelgoland.
6) M.62 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Schober	ja	
8) M.58 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Fürste	ja von	28.VII.ab. Vorher Kais.Werft Kiel.
10) A.87 Kmdt.Ob.Lt.z.S.Heye	ja	
Flottillenboot seit 31.VII.Flottillenboot		
11) A.53 Kmdt.Vz.Strm.jetztLt.z.S.Scharpen	ja	

AA, 1579/18

Kriegstagebuch

Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Stalf, Wilhelmshaven. S & F i 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Abgeteilt!
	Kommando der III. Minensuchflottille. Ge. B. Nr. 525.	
		Ganz Geheim!
		Kriegstagebuch des Kommandos der III. Minensuchflottille. Chef Kapitänleutnant Wolfram. Stellv. Chef: Kapitänleutnant d.R. d'Ottilie.
		Angefangen: 1. August 1918 Abgeschlossen: 15. August 1918.
		Anlage: Anl. gem. K.d.M. 212 Abs. V Ziff. 4 v. 19.1.18.

K 691/19

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Sälz, Wilhelmshaven. S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. bis 6. August		Ruhe in Cuxhaven.
3. August		M 99, M 74, M 73 zur Abnahme des Seh.M.R. nach Kiel.
5. August		M 32 zur Reparatur des Seh.M.R. nach Kiel.
6. August		A 92 mit F.d.M., A 87 mit Flottillenchef und M 65, M 60, M 7, M 29 nach Wilhelmshaven als Abordnung zur Abschiedsfeier des Flottenchefs.
9 h N.		A 87 mit den 4 M - Booten wieder in Cuxhaven eingelaufen. J.V. gez. d'Ottilie.
7. August 9 h V.	Cuxhaven. N O 3, 1/2 bedeckt etwas diesig.	treffen M 74 und M 73 von Kiel ein. M 99 hat Havarie und repariert in Kiel. M 73 ist klar. M 74 ist noch nicht abgenommen.
12 h mittags		trifft A 92 mit F.d.M. ein.
1 h Nm.		läuft die Flottille bestehend aus 8 M -Booten mit Seh.M.R. und 8 M -Booten ohne Seh.M.R. und 4 A - Booten zur Ablösung nach List
2 h 30 N		M 1 zur Reparatur des Seh.M.R. nach Kiel entsandt. M 2 wurde der VI.M.R.Flottille als Führerboot für eine Halbflottille zugeteilt.
9 h N.		In List vor Anker. J.V. gez. d'Ottilie.
8. August 2 h V.	Lister Tief. NNW 2, 3/4 bedeckt, gew. Sicht.	6. Halbflottille ausgelaufen um Weg 600 bis Punkt 701 für Sicherungsstreitkräfte abzusuchen.
2 h V.		5. und 8. Halbflottille ausgelaufen zum Arbeiten am Weg 750.
9 h V.		auf Arbeitsfeld. In Quadrat 2845 rechte untere Ecke wurden 2 Fischerbojen mit Osttoppzeichen geworfen. Eine Meile nördlich dieser Fischerbojen legt die 5. Halbflottill einen Streifen zunächst mit 5 Booten 2 sm lang, von da mit 4 Booten und zum Schluss mit 3 Booten in Richtung 315°. M 3 fiel als erstes Boote wegen Beschädigung an Seh.M.R. aus. In Quadrat 2897 links unten wurde Sperre Mebel unten Minen gefunden. Zum Feststellen und Räumen dieser Sperre in Ausdehnung von 3 sm wurde 6. und 9. Halbflottille angesetzt. In Quadrat 2998 links oben stiess 5. Halbfl. auf 2. Sperre, Bleikappenminen, hierbei be- kam M 37 eine Mine in Seh.M.R. unter das Boot, musste Gerät schlippen und fiel, da keine Reservegeräte an Bord vorhanden für die weitere Unternehmung andiesen Tage aus. Die 9. Halbflottille war der 5. Halbflottille gefolgt und begann mit den Feststellen der gefundenen Sperre. Ungefähre Sperrrichtung NNO-SSW. 5. Halbflottille fuhr mit 8 Booten weiter, drehte in 55°48,1 N und 5°,58,5 ost nach Süden und trat Rückmarsch an und stiess wieder auf dieselbe Sperre. 6 h N.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6 h N.		Wegen aufkommenden Nebels wurde die Arbeit abgebrochen und Rückmarsch zum Ankerplatz in Quadrat 2593 angetreten. M 3 erhielt Befehl, Schneideapparat und Zu - behörteil an M 37 abzugeben. J.V. gez. d'Ottilie.
9. August 5 h 30 V.	Auf See. N W 1, Regen, etwas diesig.	Marsch ind Arbeitsgebiet angetreten.
9 h V.		Auf drm Arbeitsfeld. 5. Halbflottille legte von den Fischerbojen mit Osttoppzeichen einen Streifen mit 5 Booten und 300 m Gerät Richtung 315° und stiess in Quadrat 2845 Mitte auf eine Minen -Nebel- unter Sperre. Brach ab, ankerte südlich der Fischer- boje mit Ostreppzeichen und hält sich klar für die Nachtstichfahrt gemäß F.d.M.Befehl 150.Otto. Dazu hatten 8Boote der 8.Halbflottille zugete Durch das Auffinden der in Quadrat2845 Mitte
9 h 39 N.		festgestellten Sperre wurde die Mittellinie d 2,5sm nach Nordosten verlegt. Bis an der Sperr in Quadrat2896 arbeitende 8. Halbflottille be zeichnete diese zuerst von der ausliegenden Fischerboje mit Westtoppzeichen nach S M. Dur verlegen des Weges um 2,5sm nach Nordosten wu de diese Arbeit hinfällig, die Halbflottille setzte die Arbeiten nach Nordosten fort. Die Westlichen Boote der 8.Halbflottille und die 9.Halbflottille stellten eine Sperrlücke in in Quadrat 2998 gefundenen Sperre her. Bei beg Nachtstichfahrt war eine 600m breite Sperr Lücke hergestellt. Die Sperrlücke an beiden Sperren waren durch M-bote als Markboote be zeichnet, die übrigen Boote der Flottille tr Rückmarsch nach List an.
9 h 30 N.		Passierte die 5.Halbflottille die Ausgerate St Lücke um die befohlenen Nachtstichfahrt in Ri tung 315° auszuführen. Beim Führerboot M.65, das hinter der Halbflottille fuhr, fiel beim Aus- bringen des Gerätes durch Bedienungsfehler d Seh.M.R. aus. Das Boot nahm an der Wetterfah tretzden teil, blieb aber zurück als die Hal flottille in Quadrat 29 K linke Kante auf e Minensperre stieß. Die Leitung der Halbflott übernahm von daab der Gruppenführer auf M.2 Das Gerät wurde aufgenommen um wieder neu a gebraucht zu werden. Das Ausbringen verzögert sich aber durch Dunkelheit und hoher Dünung beim Auftreffen auf die kurz hinter oder im Quadrat 29 K liegenden Sperre M.62 auf eine Mine lief bever der Seh.M.R. ausgebracht wa Das Boot erhielt einen Minentreffer in hinte Maschinenraum und sank nach 4 Minuten. Durch ausg setzte Boote wurden 39 Überlebende gerette Unternehmung wurde abgebrochen, die Boote ab ten. J.V. gez. d'Ottilie.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Säß, Wilhelmshaven. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10. August	Lister Tief. NNW 3, 1/4 bedeckt gew. Sicht.	Beim Hellwerden trat die 5. Halbflottille den Rücknarsch an. Ausser M 65 fiel auch noch der Seh.M.R. von M 25 aus. Wenn auch nach den bisherigen Erfahrungen ein Teil der Versager des Seh.M.R. auf Bedienungsfehler zurückgeführt werden muss, ist doch in vielen Fällen die zu schwache Konstruktion an den eingetretenen Versagern Schuld.
2 h N.		lief die 5. Halbflottille in List ein. Die Flottille ergänzt Brennstoff und Wasser. J.V. gez. d'Ottilie.
11. August	List Reede. N 3, 3/4 bedeckt, etwas diesig.	geht die 4. Halbflottille ins Arbeitsgebiet. 5. Halbflottille ergänzt Brennstoff und Wasser, darnach Ruhe. M 74, M 58, M 25 gehen nach Cuxhaven zur Reparatur des Seh.M.R. Von der 8. Halbflott. ist nur ein Boot verwendungsfähig, das der 5. Halbflottille zugeteilt wird. 4. Halbflottille auf den Arbeitsfeld. Die Speerlücke im Quadrat 2896 wurde mit 4 sm langen Streifen auf 3 sm verbreitert, hierbei wurde nichts mehr gefunden.
h V.		Funkspruch K.W.II an Leitung, v.d.Tonn. II.und III. Minensuchflottille. Arbeiten abbrechen, Kreuzer sammeln auf Verp. Chef."
h 55 N		Hochseechef.
3 h N.		wurde Minensuchen abgebrochen und Rückmarsch nach List angetreten. Flottille liegt in sofortiger Bereitschaft. J.V. gez. d'Ottilie.
12. August	Lister Tief. WNW 1, 1/4 bedeckt. gew. Sicht.	gewöhnliche Bereitschaft. Flottille läuft aus zum Arbeitsfeld.
h 15		Beginn der Arbeit.
h 30 N.		5. Halbflottille überfuhr die Aussehlippstelle der 3. Halbflottille und stellte dort eine doppelreihige Bleikappenminensperre fest. Das Feststellen wurde dadurch erschwert, dass kein Greifer verankert wurde, die Leinen aber brachen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass an den Ankertauen der Minen als Gegenmassnahme eine Schneideverrichtung für Suchleinen angebracht ist. Sämtliche Minen, die geräumt wurden, sind durch Seh.M.R. abgeschnitten worden, der sich bei dieser Gelegenheit glänzend bewährt hat.
9 h N.		Die 6. M.S.Halbflottille verbreiterte den Weg südöstlich von 6°20' Ost, sodass dieser Weg XXX in 3 sm Breite XXX minenfrei ist. An der S O Ecke ausserhalb des Weges fand sie noch 3 alte Kabel unten Minen. wurden die Arbeiten abgebrochen und Flottille ankerte in Quadrat 2593 L. J.V. gez. d'Ottilie.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
13. August	Auf See NW 1 bedeckt, etwas diesig.	trat die Flottille den Marsch ins Arbeitsgebiet an.
h 30		Beginn der Arbeit.
9 h V.		Die 5. Halbflottille setzte die gestrige Arbeit an der Sperre fort. Die 6. Halbflottille arbeitete zunächst an der Fundstelle der 3 Kabel unten Minen von gestern und verankerte 3 Geräte.
1 h N.		brach die Halbflottille die Arbeit ab und suchte das Quadrat 2694 in Verbindung mit 3. Halbflottille mit 6 Streifen in einer Breite von 4 sm nach der von Flugzeug gemeldeten 2 sm langen Sperre ab. Funkspruch 2328 v.12.8. Wettin an List, II.III.M.S.Flottille, 13.M.S. Halbflottille. Flugzeug will in Quadrat 8694 L 5 sm lange Sperre gesehen haben. Gelegenheit mit Gerät abfahren." Kgl.M.
2 h 30 N.		Es wurde nichts gefunden. Arbeit beendet, Halbflottillen ankern in Quadrat 2593 E. J.V. gez. d'Ottilie.
14. August	Auf See. H.N.W 4, 1/2 bedeckt; etwas diesig.	Marsch zum Arbeitsfeld.
6 h V.		
9 h Vm.		Beginn der Arbeit. 5. Halbflottille räumte mit schwerem Gerät an ihrem XXXXXXXXX gestrigen Arbeitsplatz. Der Abstand zu der zweiten Sperre wurde 1,1 sm östlicher festgestellt, auch das Arbeiten mit schwerem Gerät lässt die Vermutung aufkommen, dass an dieser Sperre die Ankertaue mit einer Schneideverrichtung versehen sind, da ein grosser Teil der schwarzen Räumleinen brach, ohne dass eine Detonation erfolgt wäre. Die 6. Halbflottille arbeitete an dem südwestlichen Teil der Sperre in Quadrat 2896 die sie am 7.8. bezeichnet hatte, und räumte von der Fischerboje mit Westspitzstehen nach S.W.
5 h N.		Arbeiten abgebrochen wegen aufkommenden schlechten Wetters und Ausfall der Luftaufklärung. Wegen Wetterlage kann nicht gearbeitet werden, die Flottille geht nach List. J.V. gez. d'Ottilie.
15. August	Lister Tief WSW 5-6, bedeckt gew. Sicht.	Wegen Wetterlage kein Minensuchen.
8 h V.		5. Halbflottille Marsch nach der Elbe angetreten. 5. Halbflottille füllt Kohlen auf und erhält Befehl abzusuchen den Punkt 1 Weg blau bis Aussenjade von dort nach Elbe 1. 6. Halbflottille abgebrochen wegen grober See In Cuxhaven eingelaufen. J.V. gez. d'Ottilie.
3 h N		
11 h N		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

FUNKSPRÜCHE

27 Helgoland an Flotte
1.VIII.18.
Ich stehe in 0587 K, ein feindliches Geschwader, Kurs Nord, mittlere Fahrt. Flugzeug 1899

25 Helgoland an Flotte
1.VIII.18
Ich stehe in 0636 K, 2 feindliche Kreuzer Kurs Süd, mittlere Fahrt, 1 feindliches Luftschiff Kurs Süd mittlere Fahrt. Ich fliege unter 1000 m. S.O., Sicht 15 sm., Wind N.1-2.
Flugzeug 1899

15 L. 56 an Hochseechef
1.VIII.18
Habe gesehen mehrere Grosskampfschiffe mit U-bootssicherung 40 ab in Westen, Kurs Nord.
L.56

39 L. 56 an Hochseechef
1.VIII.18
Die gemeldeten feindlichen Streitkräfte stehen 731 K, steuern Nord-Ost.
L.56

56 L.70 an Hochseechef.
1.VIII.18.
Feindl. Torpedoboots-Zerstörerflottille 539 K
L.70

L. 70 an Hochseechef.
1.VIII.18.
Eigenes U-boot feindl. Panzerkreuzer ungefähr.
L.70.

Borkum an Flotte
1.VIII.18
Ein U-boot getaucht Kurs West.
Flugzeug 845

Norderney an Flotte
1.VIII.18
Flugzeug 1784 meldet: Sehe in 336 K. ein feindl. Geschwader Kurs Ost, hohe Fahrt. Eine feindl. Flottille Kurs Ost, hohe Fahrt.
Flugzeug 1784

L. 56 an Hochseechef.
1.VIII.18
Feindliches Flugzeugmutterschiff in der Nähe.
L.56

K.M.Kk. an Flotte.
1.VIII.18
Verschärfte Bereitschaft.
Hochseechef.

Rhone an Vp.Fl. der Ems, M.Vp.Fl., 14.M.S.Hfl.
1.VIII.18
Auf 1025 Kr.: Vp.Boote und 14.M.S.Hfl. verhaften Fischer wegen.
B.d.A.

L. 70 an hochseechef.
1.VIII.18
Habe verfolgt mit höchster Fahrt ausgehende neue feindl. Streitkräfte. 1000 kg Bomben gesenkt auf zwei Zerstörer. Treffer nicht beobachtet, wurde verfolgt und beschossen. Grosse Wolkenlücken, halte Fühlung.
L.70.

L.70 an Hochseechef
1.VIII.18
Panzerkreuzer und Flottillen sind aus Sicht gekommen in Wolken Kanbank. Mein Standort ist Doggerbank Nord. Feuerschiff.
L.70.

K.M.Kk. an Flotte.
1.VIII.18
Vorposten, freie Streitkräfte gewöhnliche Bereitschaft.
Hochseechef.

L.64 an Hochseechef.
2.VIII.18.
5 feindliche Flieger.
L.64.

	1.) 1031	L.64 an Hochseechef	
		2.VIII.18	
		430 K bin vom feindlichen Flugzeug beschossen worden.Nach Norden ausgewichen.Flugzeug südlich aus Sicht gekommen nach Tersehelling-Bank.	
		L.64	
	1.) 1517	L.64 an Hochseechef	
	ssd	2.VIII.18	
		781 K werde gejagt und beschossen von feindlicher Zerstörer-Fl. Flottille,Kurs Nord-Ost.	
		L.64	
	1.) 1537	L.64 an Hochseechef.	
		2.VIII.18	
		Feindliche Zerstörerflottille in 733 K aus Sicht gekommen. Kurs N-O höchste Fahrt.	
		L.64	
	1.) 1547	L.64 an Hochseechef.	
	ssd	2.VIII.18	
		685 K,habe in Sicht feindliche Torpedoboots-Zerstörerflottil. an Steuerbord,Kurs S-O	
		L.64	
	1.) 1031	L.52 an Hochseechef.	
	ssd	2.VIII.18.	
		Verdächtiges Fahrzeug mit mehreren kleinen Fahrzeugen in 841 K anscheinend Flugzeugmutterschiff.	
	1.) 1531	A.87 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef. L 52.	
		7.VIII.18.	
		5.,6.u.8.M.S.Halbflottillen auf den Horsche Elbe Fl.-List, III.M.S.Flottille.	
	1.) 1241	SMH Kaiser an Chef der Vp.Fl.d.Jade u. Weser,Festungskdt. Wilhelmshaven,B.d.A.,Flotte.	
		2.VIII.18.	
		Logger Ravenberg meldet:Auf 54 Grad Nord45' und 7 Grad 50' Ost in 18 Meter Wassertiefe verankerte Minensperre.Mehrere Minen zu sehen.	
		Vp.Kmdr.der Jade u. Weser.	
	1.) 1449	Wettin an 13.M.S.Halbfl., VI.M.R.D., B.D.A.	
		2.VIII.18.	
	ssd	Zu 1241: 13.M.S.Hfl. Näheres feststellen,Sperre räumen. F.d.M.	
	1.) 2109	A.87an B.d.A., F.d.M., Vp.Chef, Führer der II.A.G.	
		2.VIII.18	
		Zu 1911:Wie II.M.S.Flottille, III.M.S.Flottille.	
	1.) 2150	A.62 an Hochseechef, Vp.Chef, B.d.A., F.d.M., II.A.G., B.S.M.,	
		9.VIII.18.	
		Tagarbeiten abgebrochen um 9Uhr Abends. Heute Nacht Sicherfahr durch 5.M.S.Hfl., Morgen kein Minensuchen. Gehen List M. II.u.III.M.S.Flottillen.	
	a)0837	Königsberg an B.d.A., F.d.M., II.u.III.M.S. Flottillen.	
		10.VIII.18.	
		5.M.S.Hfl.aufgenommen.Aufgabe ist nicht erledigt.Einlaufe Jade.	
		Führer der II.A.G.	
	1.) 0727	M.65 an B.d.A., F.d.M., Fliegerkmdr., II.III.M.S.Fl., Vp.Chef.	
		10.VIII.18.	
		In 49 K links oben und 100 K rechts unten auf 2 Sperren gestossen.M.62 beim ausbringen des Gerüts in 100 K rechts unten gesunken. 30 Überlebende, 1 Schwerverletzter.Minensuch 1sm vor Sperrlücke in 299° L auf Parallelsperre gestossen. Abgebrochen.Bitte Unfallstelle absuchen durch Flieger.	
		5.M.S.Halbflottille.	
	1.) 1317	Helgoland an Chef der Nordsee Vp.Boote, B.d.A. Flotte.	
	ssd	10.VIII.18.	
		Logger Ravenberg meldet:Heute Feuh rechtweisend West bis West zu Süd von Rote Kliff Leuchtturm von 15 bis 20 Meter Wassertiefe,8 verankerte Blechkappenminen gesehen.Bei Niedrig- wasser sichtbar.Scheinbar heute Nacht gelegt.	
		M'Chef der 1.Hfl. der H.Vp.Fl.	
	1.) 1345	L.63 an Hochseechef.	
		10.VIII.18.	
		534 K habe gesehen-mehrere gesehen in Wolkenlücke mehrere Fahr zeuge anscheinend Torpedoboote, Kurs Süd hohe Fahrt.Konnten	

1195 T 139 an 1.F.d.T. Geleitchef.
10.VIII.18.
In 2538 L unten, linke Kante, Mine scheinbar Oberflächenstand beobachtet 13.M.S.Hlbfl. in der Nähe tot benachrichtigt.
T 139.

1515 Kaiser an Hochseechef, B.d.A. , F.d.N.
10.VIII.18.
S.132 meldet: Ganz neue gut erhaltene englische U-Bootsmine in 2539 L abgeschossen. Nach meinen Befürchten war Mine verankert. Nach Besteck von Kaiser war Mine in 54° 50' Nord, 7 Grad 21' Ost.
Vorpostenchef.

Kr. Borkum an Flotte.
11.VIII.18, 7 h 25 Vm.
Ich stehe in 425 K. Viele feindliche Geschwader, Kurs Ost, mittlere Fahrt.
Flugzeug 1829.

Kr. Borkum an Flotte
11.VIII.18. 7 h 36 Vm.
Ich stehe in 425 K. Mehrere feindliche Geschwader, Kurs Ost, mittlere Fahrt. Mehrere feindliche Flugzeuge, Kurs Ost, mittlere Fahrt.
Flugzeug 1829.

9801 K.W.II an Flotte
11.VIII.18.
Versehärkte Bereitschaft.
Hochseechef.

9819 K.W.II an Neumünster für I.u III Geschwader, IV.A.G. usw.
11.VIII.18.
Hochseestreitkräfte in Ostsee sich Klarhalten zur Kanalfahrt
Hochseechef.

9847 Niobe an H'Chef vom Vp. Dienst, Vp. Kmdt. der Ems
11.VIII.18.
Bisher warnen. Vp. Boote und Torpedoboote zurückgehen.
, B.d.A.

9847 Borkum an Flotte.
Kr. 11.VIII.18.
Ich stehe 0125 K 6 feindliche Schnellboote, Kurs Ost gestoppt, 6 feindliche Schnellboote Kurs West, mittlere Fahrt.
Flugzeug 1819.

9942 V 30 an Flotte
11.VIII.18.
Ausgelaufen nach 125 K.
12.T.Halbflottille

1153 Norderney an Flotte
ssd 11.VIII.18,
6 gemeldete Schnellboote abgeschossen.
Norderney Seeflugstation.

Kr Borkum an Flotte.
11.VIII 18. 1/16 h Nm.
Ich stehe in 475 K. 2 feindliche Linienschiffe Kurs SW-Ost hohe Fahrt.
Flugzeug 2291

1330 Borkum an Flotte.
Kr. 11.VIII.18.
Ich stehe in 424 K 6 feindliche Zerstörer Kurs NO.mittl.Fahrt
Flugzeug 1845

Kr Borkum an Flotte
11.VIII.18. 2h 25 Nm.
Ich stehe in 474 K 4 feindl. Zerstörer Kurs Ost ohne Fahrt.
Flugzeug 1845.

1334 S 34 an Flotte
11.VIII.18.
Flugzeug 2291 meldet: 6 feindl. Linienschiffe, 12 Zerstörer Kurs SO hohe Fahrt.
Flugzeug 2518 meldet: 424 K 5 Zerstörer Kurs NO hohe Fahrt.
Mein Standort ist 176 K.
12.T.Halbflottille.

1310 S 34 an Flotte
11.VIII.18.
Flugzeug 2291 beobachtet, daß 0145 Vm. 126 K eigenes Linienschiff brennend absturzend.
12.T.Halbflottille.

1517 K.W.II an B.d.A., 1.F.d.T., IV. Geschwader.
11.VIII.18.
Vp. kleine Kreuzer zum 1.F.d.T., IV. Geschwader vorgehen lassen.
Hochseechef.

1514 Borkum an Flotte.
Kr. 11.VIII.18.
Jn 475 K 6 Panzerkreuzer, 5 Torpedoboote, hinter ihnen 2 Zerstörerhalbflottillen, 25 Linienschiffe, Kurs 80.
Borkum Seeflugst.

1715 Nordeemey an Flotte.
11. VIII.18.
Jch stehe in 225 K eine Minensperre verankert.
Flugzeug 1764.

1429 A 62 an Hochseechef, B.d.A., F.d.M., Vp. Chef, 13.M.S.Hilfl. II.A.G., Fliegerkmds. Stuttgart.
11.VIII.18.
Haben abgebrochen. Ankern uhrd. der Nacht östlich Brunsbüttel. Beginnen morgen 8 Uhr Vm. vom 701 aus Fortsetzung der heutigen Arbeit.
II.u.III. M.S.Flottillen.

2011 K.W.II. an II.u.III.M.S.Fl., F.d.M. B.d.A.
11.VIII.18.
Morgen zunächst kein Minensuchen, eine Halbflottille Migld. Rest List gehen.
Hochseechef.

2993 Hindenburg an F.d.M., Stuttgart, II.u.III.M.S.Fl.,
11.VIII.18.
Zu 1829' Stuttgart und Minensuchverbände nach List zurückgehen.
B.d.A.

2016. Wettin an II.u.III.M.S.Fl.
11.VIII.18.
3.M.Schiffbfl. Helgoland gehen, die übrigen Halbflottillen List einlaufen.
F.d.M.

1825 Wettin an Hochseechef, B.d.A., F.d.M., III.M.S.Fl.
11.VIII.18.
M 74 Kanalfahrt Ostwärts angetreten.
S.M.S.Halbflottille.

1601 Leitung an Hochseechef, Vp. Chef, B.d.A.
11.VIII.18.
18.T.Hlbfl., 2 mal bis 225 K vorgestossen. Von Feinde nichts gesehen. 12 h 30 Mn. bei Terschelling Insel 2 Schnellboote gesichtet unterhalb Hoheitsgrenze von 2 holländischen Torpedoboote n unter Land gebracht.
1.F.:.T.

08/16" Wettin an Flotte, B.d.A., Vp.Chef, II.u.III.M.S.Fl., 3.M.S.Hfl. 2
13.u.14.M.S.Halbflottillen.
12.VIII.18.
Minensucharbeiten planmäßig fortsetzen.
F.d.M.

0953 A.87 an F.d.M., B.d.A., Vp.Chef, Führer der II.A.G., Fliegerkmdr.
12.VIII.18.
Setze mit 5.u.6.M.S.Hlf.Arbeiten von gestern fort.Bin 30/30 Uhr Nm. auf den Arbeitsfeld.
III.M.S.Flottille.

1042 Niobe an III.M.S.Flottille.
12.VIII.18.
Auf 0953 Einverstanden.
B.d.A.

1114 Kaiser an Posen, Nürnberg, Brummer.III.M.S.Flottille.
12.VIII.18.
Nürnberg, Brummer Sicherung der III.M.S.Fl.gemäß 0953 übernehmen auf Weg 600.Posen sofort folgen.U-Bootssicherung unmittelbar anfordern.
Vp.Chef.

1305 Niobe an III.M.S.Flottille, F.d.M., Posen.
12.VIII.18.
Auf 1114:Heute nicht über 6 Grad Ostlänge hinaus arbeiten.
B.d.A.

57./ 1929 A 62 an B.d.A., Vp. Chef, F.d.M., Fliegerkmdr., F.d.L., Stuttgart.
12.VIII.18.
II.u.III.M.S.Flottillen setzen morgen von 7 h Vm. ab Minensuchen auf Weg 759 fort.
II.u.III.M.S.Flottillen.

58./ 2042 M 75 an B.d.A., F.d.M., II.M.S.Flottille.
12.VIII.18.
Haben wie befohlen abgesucht und östlich Berte geankert.
2.M.S.Halbflottille.

59./ 2329 A 87 an F.d.M., B.d.A., Vp. Chef, Führer der II.A.G., II.M.S. Fl., 2. Admiral des III. Geschwaders. F.d.L., K.d.Flieg. Stuttgart, Answald.
12.VIII.18.
9 h Vm. Arbeiten abgebrochen. Flottille ankert in 2593 L Fortsetzung der Arbeit morgen 8 Uhr VM.
III.M.S.Flottille.

60./ 2328 Wettin an II.u.III.M.S.Flottillen, 13.M.S.Hlbfl.
12.VIII.18.
Flugzeug will inn 2694 L 5 sm lange Sperre gesehen haben. Gelegentlich mit Gerät abfahren.
F.d.M.

61./ 2637 A 87 an B.d.A., F.d.M., 2. Admiral des III. Geschwaders, Vp. Chef, Führer der II.A.G.
13.VIII.18.
Gehe zur Arbeit.
III. M.S.Flottille.

62./ 2220 A 87 an Nürnberg
13.VIII.18.
In Quadrat 2694 nichts gefunden. Boot liegt bei Leuchttonne.
III.M.S.Flottille.

63./ 0515 A 62 an B.d.A., F.d.M., Vp. Chef, Nürnberg, Answald.
14.VIII.18.
Verschieben zur Arbeit.
II.u.III.M.S.Flottille.

64./ 1819 A 62 an Hochseechef, Vp. Chef, B.d.A., B.S.M., F.d.M., K.d. Flieg., Nürnberg, Answald.
Arbeit abgebrochen wegen Seegang 5h Nm. Bei der morgigen Arbeit abhängig von Wetteränderung. Ankern in See zunächst nicht möglich.
II.u.III.M.S.Flottille.

65./ 2353 Leitung an Flotte.
14.VIII.18.
Vorsicht! 2431 L Torpedolaufbahn einwandfrei beobbchtet. Fehlschuss.
T 156.

66./ 0457 A 62 an B.d.A., F.d.M., Vp. Chef, B.S.M., K.d.Flieg., Answald.
15.VIII.18.
Minensuchen nicht möglich wegen schlechten Wetters.
II.u.III.M.S.Flottillen.

67./ 0750 A 62 an B.d.A., F.d.M., Vp. Chef, I.M.S.Flottille.
15.VIII.18.
Auf dem Mersche List Reede - Elbe Fl.
II.M.S.Flottille.

68./ 0941 A 92 an B.d.A., B.S.M., F.d.M., Vp. Chef.
15.VIII.18.
Zu 0750: Wie II.M.S.Flottille
III.M.S.Flottille.

K 64114

A b s c h r i f t !

Anlage zum Kriegstagebuch der III. Minensuchflottille.

für die Zeit von 1. – 15. August 1918.

gemäss Flotte B.Nr. 212 Abs. V Ziff. 4 von 10.1.19.

a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Abstossen von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote bei der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über Ihnen Auszeichnungen. Verwundungen oder besondere Verhältnisse.
Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	nein	Urlaub
Stellv. Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie.	ja	
I. T 149 Kmdt. Kptlt. Frhr. [redacted]. Grote (Alfred)	nein	Grenzreporter Bremerhaven, Lloydwerft.
Flaggleutnant Kptlt. Frhr. Grote	ja	
II. 5. M.S.Mlbfl. Chef: Kptlt. Hoffmann.	ja	
2) M 65 Kmdt. Lt.z.S. Silex	ja	
4) M 53 stellv. Kmdt. Lt.z.S.d.R. Nitzschke	ja	
3) M 37 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Fries.	nein	Reporter in G'münde
5) M 94 stellv. Kmdt. Lt.z.S.d.R. Engelmeier	ja	Minentreffer.
7) M 25 Kmdt. Ob.Lt.z.S.d.R. Koehlert	ja bis 10.8. Dann Reporter des Seh.M.R.	
9) M 3 Kmdt. Min. Ob. Strm. Klima	ja bis 8.8. desgl.	
6) M 60 Kmdt. Ob.Lt. z.S. Zuehlin	ja	
8) M 4 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Franke	nein	Einbau Seh.M.R.W'h
10) A 92 Kmdt.Lt.z.S. Coesler	ja	
11) A 35 Kmdt.stellv.Masch.Ob.Strm. Wegener	nein	Rep.in Cuxhaven.
III. 6.M.S.Hlbfl. Stellv.Chef: Kptlt.d.R. Enderlein	ja	
2) M 66 Kmdt.Lt.z.S. Cramer	ja	
4) M 28 Kmdt. Vz.Strm. Geist	ja	
3) M 29 Kmdt.Lt.z.S.d.R. Herrmann	ja	
5) M 30 Kmdt. Min.Ob.Strm.Schweitzer	nein	Rep.B'haven Lloydw.
7) M 10 Kmdt.Kptlt.d.R.Lorenz	ja	
9) M 7 Kmdt.Lt.z.S.d.R. v. Mertels	ja	
6) M 8 Kmdt. Ob.Lt.z.S.d.R.Berries	ja	
8) M 2 Kmdt. Min. Strm. Berath	nein	Am 7.8.18. als Führerboot der 13.Hfl.zugeteilt.
10) A 36 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Kleist	ja	
11) T 74 Kmdt.V.Strm. Messer	nein	Rep. in Hamburg Reiherstiegwerft.
IV. 8.M.S.Hlbfl.Chef:Kptlt.Tschirch	ja	
2) M 99 Kmdt. stellv.Lt.z.S.d.R.Walter	ja ab 13.8. Vaher Erprobung Seh.M.R.Kiel.	
4) M 73 Kmdt. Min.Strm.Berg	ja	
3) M 1 Kmdt.stellv.Strm.Geerds	nein	Kaiserwerft Kiel Rep. des Seh.M.R.
5) M 32 Kmdt.Min.Ob.Strm.Feuerborn	nein	desgl.
7) M 74 Kmdt.Ob.Lt.z.S. Olff	ja bis 14.8.Dann Erprobung des Seh.M.R. KWerft,Kiel	
9) M 41 Kmdt.stellv.Strm.Lütt	nein	Einbau Seh.M.R.W'haven
6) M 62 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Schober	ja bis 9.8. Am 9.8. gesprengt.	
8) M 58 Kmdt.Lt.z.S.d.R. Fürste	ja bis 9.8. Dann Rep.G'münde.	
10) A 87 Kmdt.Ob.Lt.z.S.Heye	ja	
11) A 53 Kmdt.Lt.z.S.d.R.Scharpen	ja	

K 6911/14

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kommando der
III. Minensuchflottille.
Tg.B.Nr. S 74

F. d. M.
Eing. 4. Sep. 1918
B. No. Anl.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuch-Flottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16. August 18.

Abgeschlossen: 31. August 18.

Flottillenboot: A.92.
Kmdt.: Lt.z.S. Coester bis 26.Aug.18
ellv. " Min.Ob.Strm. Wegener v.27.-30.8.18

Flottillenchef bis 27.8.i.V.Kptlt.d.R.d'Ottilie
vom 28.8.18 ab Kptlt.Wolfram (Eberhard

Flaggleutnant: Kptlt.Frhr.Grote.

haben an der Unternehmung teilgenommen.

Anlage gem.K.d.M.212 Abs.V Ziff.4 v.10.I.18.

Marine-Verordnungs-Magazin und Buchdruckerei von P. Sandorf, Kiel, Marinedamm 4. 499 30000 Av 20702
16325/18 A.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6. bis .August.	Cuxhaven.	Ruhe. A.87 Reparatur des Ruders Marinewerft Cuxhaven. Nach Einbau bezw. Reparatur des Sch.M.R. stoßen M.99, M.74, M.32, M.41, M.3, M.4 zur Flottille. A.92 kompensiert in Wilhelmshaven. J.V.gez.d'Ottilie.
22.August. 3 h N.	Cuxhaven. S W 4, etwas diesig leicht bewölkt.	Ausgelaufen zur Ablösung nach Helgoland. 5.und 6.Hfl.erledigen Schießübungen vor der Elbe. M.94 hat anscheinend durch die Schießübung Kesselhavarie erlitten und geht zur Reparatur nach Cuxhaven. J.V.gez.d'Ottilie.
23.August. 3 h V. 5 h V. 2 h N.	Helgoland W 6 - 8, böig, leicht bewölkt, sichtig.	5., 6., 8.Hfl.ausgelaufen zur Erledigung F.d.M.77 Otto, Ziffer 1. wegen grober See abgebrochen. Halbflottillen gehen nach List. eintrifft M.1 aus Kiel und ist klar mit Sch.M.R. J.V.gez.d'Ottilie.
24.August. 2 h V. 8 h 30 V. 6 h N.	Helgoland. N N O 3, etwas diesig bedeckt, Seeg. 3 - 4.	Ausgelaufen zur Arbeit wie gestern beabsichtigt. auf dem Arbeitsfeld. Wegen grober See und hoher Dünung konnte vorläufig mit Sch.M.R. nicht gearbeitet werden. Da nur eine Fischerboje ohne Toppzeichen am Anfangspunkt lag und die anderen Bojen alle abgerissen waren, wurde das Ausbojen und Absuchen des Weges mit allen 3 Halbflottillen neu in Angriff genommen, der Weg wurde bis Quadrat 2998 rechts unten ausgebojt, am Endpunkt wurden 2 Fischerbojen mit Nordtoppzeichen ausgelegt. Durch die hohe Dünung traten mehrfach Geräteversager ein, die die Arbeit sehr behinderten. Im Quadrat 1947 rechte Kante Mitte wurden von 6.und 8.Hfl.2 anscheinend noch verankerte Hebeluntenminen gefunden. Mit dem genauen Absuchen dieser Stelle wurde begonnen. Nachmittags legte sich die hohe Dünung etwas und es wurde versuchsweise mit Sch.M.R. gefahren, hierbei hatte M.3 Bruch des Braßbocks, das Boot fällt somit aus. Arbeiten abgebrochen, Halbflottillen ankern bei Punkt Richard. Flottillenboot bei Punkt Berta. J.V.gez.d'Ottilie.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.Aug. 6 h V.	Auf See. N W 3, bedeckt, gew. Sichtweite, später sichtig.	wurde M.3 zur Reparatur des Sch.M.R. nach Cuxhaven entlassen.
8 h V.		auf dem Arbeitsfeld. Die 6.Hfl.setzte das Absuchen der gestrigen Minenfundstelle fort und suchte diese in 3,3 sm Breite mit 6 sm Längen Streifen ab, ohne Minen zu finden. Es wurden aber an der Stelle 6 englische und 1 deutsche Bleikappenminen angetroffen von denen die englischen Minen an langen Ankertau nur wenig sichtbar über der Wasserlinie trieben. Die Minen wurden abgeschossen. Hieraus ist die Annahme berechtigt, daß auch die gestern gefundenen Minen nicht losgerissen wurden, sondern an langen Ankertau trieben. 5.und 8.Hfl.setzten das Ausbojen des Weges nach N W zu fort und stellten Sperrlücken in den Sperren in Quadrat 2998 L 49 K und in der östlichen Sperre in 100 K in Breite von ca.1000 Meter her. Die 8.Hfl., die in der westlichen Sperre in 100 K zuletzt arbeitete, traf auf dicht liegende Minen und hatte dabei dieselbe Erfahrung mit dem Gerät, wie die 5.Hfl.an der Sperre in Quadrat 2948 L und konnte aus diesen Grunde die für die gemäß F.d.M.77 Otto Ziff.1 befohlenen Nachtstichfahrten nötige Sperrlücke nicht mehr herstellen. wurde die Arbeit abgebrochen. Die Südkante der Sperrlücke in Quadrat 2998 L wurde mit 2 Fischerbojen mit Westtoppzeichen, die in 49 K durch Fischerboje und Durchfahrtsboje mit Südtoppzeichen. Die Südkante der östlichen Sperre in 100 K mit Fischerboje und Durchfahrtsboje und die der westlichen Sperre in 100 K durch Fischerboje und Durchfahrtsboje mit Osttoppzeichen bezeichnet. Die Flottille läuft nach List ein zum Brennstoff und Wasser ergänzen. J.V.gez.d'Ottilie.
7 h 15N.		
26.Aug. 12 h V.	List S 3, bewölkt, etwas diesig, Seeg. 3 - 4.	Flottille ergänzt Brennstoff und Wasser. A.36 geht nach Cuxhaven und bringt den abgelösten Kommandanten von A.92 nach dort. A.53 zur Reparatur der Maschinenanlage nach Cuxhaven. J.V.gez.d'Ottilie.
27.Aug. 2 h V. 2 h 30 V. 11 h V. 4 h N.	List. O S O 3, etwas diesig bewölkt, später klar.	5., 6., 8.Hfl.ausgelaufen zur Arbeit. kehrt A.36 aus Cuxhaven zurück. mit 5., 8., 9.Hfl.in Quadrat 100 K zum Verbreitern der Sperrlücken für die Nachtstichfahrten. sind beide Sperrlücken in Breite von 1400 m hergestellt. 9.Hfl.prüft noch nach. 6.Hfl.versucht mit Draggen in den Sperrlücke einen Minenanker zu fischen um festzustellen, ob sich an Ankertau Abwehrvorrichtungen für

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4 h N.		für Suchleinen befinden.
7 h 45 N.		ankern 5. und 8.Hfl. in Quadrat 2998 L und halten sich klar für die Nachtstichfahrten.
7 h 45 N.		legt 6.Hfl. an der Südkante aller Sperrlücken in 2998 L, 49 K und 100 K Maßnahmen aus.
		lichten 5. und 8.Hfl. Anker und treten Marsch nach Anfangspunkt der Nachtstichfahrten an.
		9.Hfl. ankert bei Punkt Richard.
		A.92 läuft ein nach List zur Übergabe an Chef III.M.S.Flottille.
		J.V. gez. d'Ottilie.
11 h 30 N.		Führung der Flottille übernommen.
		Hofmann
28. Aug.	Lister Tief. S S W wechselnd 2-5, Regen, diesig.	Die Stichfahrt der 5.Hfl. führt frei. Die 8.Hfl. trifft auf Hin- und Rückmarsch in 150 K rechts eine Bleikappenminensperre; Da die Halbflottillen erst spät zurückkehren und etwas Ruhe nötig haben, erscheint es zweckmäßiger nicht mehr am Spätnachmittag zu arbeiten, sondern dafür den folgenden Tag vom frühen Morgen an auszunutzen.
		Die Halbflottillen ankern bei Punkt B. M.66 und M.30 bringen einen holländischen Segler ein, den sie in Quadrat 49 K angetroffen hatten. Der Segler wird an die Nordseevorpostenflottille abgegeben.
		Die 9.Hfl. arbeitet an der Verbreiterung der Sperrlücke weiter, bringt 9 dänische Fischerfahrzeuge ein.
		Hofmann
29. August. 3 h V.	Lister Tief S W 2, etwas Dünung, zweitw. Regen, sonst sichtig.	Mit A.92 und A.36 ausgelaufen über Punkt Fritz. Die 5.,6. und 8.Hfl; gehen 4 h Vm. Anker auf.
		Bei Punkt Fritz Verbindungsoffizier an I.A.G. abgegeben.
	später N N W 7-8, schnell aufkommende	
6 h V.	grobe See.	Vormarsch abgebrochen, da schnell aufkommende grobe See das Arbeiten unmöglich macht. Marsch nach Cuxhaven angetreten.
		Hofmann
30. bis 31. August	Cuxhaven.	Ruhe.
		6.Halbflottille geht am 30. August zur Werftliegezeit nach Bremerhaven.
		Hofmann

Anlage zum Kriegstagebuch der III. Minensuchflottille.

für die Zeit vom 1. bis 15. August 1918

gemäß Flotte B.Nr. 212 Abs. V Ziff. 4 vom 10.I.18.

	a) Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten, über In- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
	Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	ja seit 27.8.18.	Vorher Urlaub
	Stellv. Chef: Kptlt. d.R. d'Ottilie	ja bis 27.8.18.	
I.	T.149 Kmdt. Kptlt. Frhr. Grote (Alfred)	nein	Grundreparatur Bremerhaven.
	Flaggleutnant Kptlt. Frhr. Grote	ja	
II.	5.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Hoffmann	ja	
	2) M.65 Kmdt. Lt.z.S. Silex	ja	
	4) M.53 stellv. Kmdt. Lt.z.S. d.R. Nitzschke	nein	Rep. in G'münde Minentreffer.
	3) M.37 Kmdt. Lt.z.S. d.R. Fries	ja	
	5) M.94 Kmdt. Lt.z.S. Gugelmeyer	ja	
	7) M.25 Kmdt. Ob.Lt.Z.S. d.R. Kaehlert	ja	
	9) M.3 Min.Ob.Strm. Klien	ja bis 24.8.	Dann Rep. Soh. M.H. Kiel.
	6) M.60 Kmdt. Ob.Lt.z.S. Zechlin	ja	
	8) M.4 Kmdt. Kmdt.Lt.z.S. d.R. Franke	nein	Soh.-M.-H. Finbau.
	10) A.92 Kmdt. Lt. Coester bis 26.8.18 vom 26.8. Mön. Ob. Strm. Wegener	ja	
	11) A.35 Kmdt. i.V. Lt.z.S. Mann bis 30.8.	nein	Rep. in Cuxhaven.
III.	6.M.S.Hfl. Stellv. Chef: Kptlt. d.R. Enderlein	ja	
	2) M.66 Kmdt. Lt.z.S. Cramer	ja	
	4) M.28 Kmdt. Vz. Strm. Godt	ja	
	3) M.29 Kmdt. Lt.z.S. d.R. Hauptmann	ja	
	5) M.30 Kmdt. Min. Ob. Strm. Schweitzer	ja	
	7) M.10 Kmdt. Kptlt. d.R. Lorenz	ja	
	9) M.7 Lt.z.S. d.R. v. Martels	ja	
	6) M.8 Kmdt. Ob.Lt.z.S. v. Borries	nein	Am 23.8. als Fühl- boot zur VI.M.H.
	8) M.2 Kmdt. Min. Ob. Strm. ~~Schweitzer~~ Zaruski	ja	
	10) A.36 Kmdt. i.V. Min. Strm. ~~Zaruski~~	nein	Rep. in Hamburg.
	11) T.74 Kmdt. Vz. Strm. Messer		
IV.	8.M.S.Hfl. Chef: Kptlt. Tschirch	ja	
	2) M.99 Kmdt. j.V. Lt.z.S. d.R. Walter	ja	
	bis 18.8., vom 19.8. Lt.z.S. Schmidle	ja	
	4) M.73 Kmdt. Min. Strm. Berg	ja v. 17.8.	
	3) M.1 Kmdt. i.V. Strm. Geerds bis 21.8.,	ja v. 21.8.	
	5) M.32 Kmdt. Ob. Strm. Tschirch	ja	
	7) M.74 Kmdt. Ob.Lt.z.S. Olff	ja v. 17. ab.	
	9) M.41 Kmdt. Ob. Strm. Manneck	ja	
	6) M.62 Kmdt. Lt.z.S. d.R. Schober	nein	Rep. in G'
	8) M.58 Kmdt. Lt.z.S. d.R. Fürste	nein	Rep. in C
	10) A.87 Kmdt. Ob.Lt.z.S. Heye		
	11) A.53 Kmdt. Lt.z.S. d.R. Scharpen bis 22., ab Min. Strm. Krentzberger.	ja bis 26.	dann Re
	v. 23. bis 26. Ob. Strm. Wegener, vom 26.8.		

16325/18 A.

16477/18 M

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kommando der III. Minensuchflottille. Tg.B.Nr. 627
		Tage Gehalt 1
		Kriegstagebuch
		der Kommando der III. Minensuch - Flottille. Chef: Kapitänleutnant Wolfram.
		Angefangen: 1. September 18. Abgeschlossen: 15. September 18.
		Anlage gem. K.d.M. 214 Abt. V Ztff. 4 von 10.1.18.

S. d. M. 17. Sept. 1918

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven. S & F 38.
16294/18 A

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.bis 2. September.	Cuxhaven.	Hund. Morgen
3.Septbr.	Cuxhaven N W 6 – 8.	5.und 6.Hfl.klar gemacht zum Auslaufen zur Sonderaufgabe. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Morgen
4.Septbr.	Cuxhaven. N 5 – 8.	5.und 6.Hfl klar zum Auslaufen. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Die zum Minenwerfen bestimmten Boote M.25, M.1, M. M.4, M.22 (2.M.S.Hfl.) Minenwurfübung auf Elbe. Nachmittags je 30 Minen genommen. Morgen
5.Septbr.	Cuxhaven. N W 3, Dünung.	Vormittags Minenwurfübung der mit Minen ausgerüsteten Boote. M.2[illegible] (2.M.S.Hfl.) lief ein und nimmt Minen. 5.und 6.Hfl.ausgelaufen nach der Westerems M.87 mit Flottillenchef geht zur Besprechung mit S.S.H.nach Wilhelmshaven. Morgen
6.Septbr.	Wilhelmshaven, N 2, Dünung, sichtig	5.und 6.Hfl.laufen zum Absuchen des Sperrkursees aus. Die mit Minen ausgerüsteten Boote liegen auf der Westerems. [illegible] geht auf die Osterems, dort Besprechung mit Chef der 2.T.-Halbflottille über Aufgabe mit „Senta". Dann auf Westerems Anweisung an die Kommandanten der 6 Boote der Geleitflottille zum Auslegen der Maßnahmen auf Punkt 402,403 und A der Aufgabe Senta. A.87 führte dann die mit Minen ausgerüsteten Boote in vorgesehener Fahrstraße zum Platz der Sperre. Hier hatten 5.und 6. Hfl.das zu versuchende Gebiet abgesucht. Beim Anmarsch wurde eine deutsche U-Mine gefaßt, beim Absuchen stieß die 5.Hfl.auf die deutsche E-Minensperre, wobei eine Mine im Sch.M.R.von M.94 detonierte und M.94 am Vorschiff stark leck wurde. M.94 geriet westlich der Sperre und erhielt Befehl zu ankern. Der Halbflottillenchef unternahm sofort einen Versuch M.94 einen Weg zu schaffen. Hierbei bekam M.41 eine Mine in den Sch.M.R. Die Mine schlug hinter der Brücke gegen das Boot und detonierte. M. sank in kurzer Zeit. Die hier gemachte Erfahrung zeigt, daß unser Sch.M.R.nicht einwandfrei gegen Minen mit doppeltem Ankertau schützt. Es wäre wichtig zu erproben, ob der englische Greifer gegen ein doppeltes Ankertau wirksam ist. Der Greifer müßte jedenfalls verbessert werden. In der E-Minensperre wurden 4 Oberflächenstände beobachtet. Die minenwerfenden Boote kamen mit Einbruch der Dunkelheit im Sperrgebiet an. Das Manöver konnte von Ameland noch beobachtet werden, ihre Tätigkeit nicht. Das Werfen verlief glatt ohne Störung. Es war noch günstig, daß die erheblich störende Dünung die Boote auf dem Sperrkurs 4 Strich von vorn traf. Während des Einlaufens der Flottille wurde das Sperrgebiet durch einen starken Scheinwerfer von Ameland abgeleuchtet. 2 holländische Torpedoboote kreuzten am Tage das später versuchte Gebiet. Es ist damit zu rechnen, daß hier bald einmal holländische Torpedoboote auf die Minen geraten.
Sept. h 30 V.	In See	Auf Borkum Reede zu Anker. Abgabe der Minenschienen auf die nach Cuxhaven zurückkehrenden Boote der 2.und 6.M.S. Hfl., Auffüllen von Öl und Wasser der A-Boote Austausch von Minensuch-und Bojenmaterial. Die Verwundeten und die Besatzung von M.31 wird auf [illegible]2 gebracht, das nach Cuxhaven geht. M.94 fällt wegen des lecken Vorschiffes aus und geht gleichfalls nach Cuxhaven. Es wird planmäßig ausgelaufen zur Aufgabe mit Senta. Die Durchführung der Unternehmung, die gegen der hohen Dünung schon sehr fraglich schien, die ich aber doch noch nach Möglichkeit durchführen wollte, wurde ganz aussichtslos durch stark auffrischenden Wind u. schnell aufkommender See. Ich liep daher einlaufen und meldete das Abbrechen durch Funkspruch. Auf Borkum Reede zu Anker.
h V.	S S O 3 – 4, sichtig hohe Dünung.	
0 h V.	S O – 7, schnell aufkommende grobe See.	
h 30 N		

Abschrift!

F.d.M.-G.996-

den 22.August 1918.

Geheim!

Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl.

60 6.9.

Daß der Sch.M.R. nicht gegen Minen mit doppelten Ankertau schützt, ist keine neue Erfahrung, sondern war bekannt und den Flottillen mit G.H.Nr.996 von 22.8.18. mitgeteilt worden; vgl. anliegende Abschrift dieses Schreibens.

Aus dem Kr.T.B. der 5.M.S.Halbfl. geht hervor, daß das B.B. Scheerbrett von M.31 schlecht steuerte. Das Boot wird daher besser nicht zur Reinholung von M.94 herangezogen werden.

Unter englischen Greifer versteht der Chef der III.M.S.Fl. anscheinend den Goedhart Schneidapparat.

M.S.J. erhält von diesen Kriegstagebuch Kenntnis und wird gebeten werden, die Versuche mit Sch.M.R. gegen Deutsche Minen mit doppelten Ankertau fortzusetzen.

Im übrigen hat die Minenaufgabe selbst gut durchgeführt worden.

Im Auftrag gez. Goltzius

F.d.M. den 27. September 1918.

gez. Boedicker

Korvettenkapitän und F.d.M. i.V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. bis 2. September.	Cuxhaven.	Kond. Marine
3. Septbr.	Cuxhaven M N 6 – 8.	5. und 6. Hfl. klar gemacht zum Auslaufen zur Sonderaufgabe. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Marine
4. Septbr.	Cuxhaven. M 5 – 8.	5. und 6. Hfl klar zum Auslaufen. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Die zum Minenwerfen bestimmten Boote M.25, M.1, M. 4, M.22 [illegible] M.S.Hfl.) Minenwurfübung auf Elbe. Nachmittags je 30 Minen genommen. Marine
5. Septbr.	Cuxhaven. M N 3, Dünung.	Vormittags Minenwurfübung der mit Minen ausgerüsteten Boote. M.2[illegible] 12.M.S.Hfl.) läuft ein und nimmt Minen.
12 h 30 N.		5. und 6. Hfl. ausgelaufen nach der Westerems M.87 mit Flottillenchef geht zur Besprechung mit S.S.M. nach Wilhelmshaven. Marine
6. Septbr.	Wilhelmshaven M 3, Dünung, sichtig	5. und 6. Hfl. laufen zum Absuchen des Sperrkurses aus. Die mit Minen ausgerüsteten Boote gehen auf der Westerems. [illegible] geht auf die Osterems, dort Besprechung mit Chef der 2. T.-Halbflottille über Aufgabe mit „Senta". Dann auf Westerems Anweisung an die Kommandanten der 6 Boote der Geleitflottille zum Auslegen der Maßnahmen [illegible] 402.403 und A der Aufgabe Senta. [illegible] Minen ausgerüstet
		verlief glatt ohne Störung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Es war noch günstig, daß die erheblich störende Dünung die Boote auf dem Sperrkurs 4 Strich von vorn traf. Während des Einlaufens der Flottille wurde das Sperrgebiet durch einen starken Scheinwerfer von Amelland abgeleuchtet. 2 holländische Torpedoboote kreuzten am Tage das später verseuchte Gebiet. Es ist damit zu rechnen, daß hier bald einmal holländische Torpedoboote auf die Minen geraten. Marine
Sept. h 30 V.	In See	Auf Borkum Reede zu Anker. Abgabe der Minenschienen auf die nach Cuxhaven zurückkehrenden Boote der 2. und 6. M.S. Hfl., Auffüllen von Öl und Wasser der A-Boote Austausch von Minensuch- und Bojenmaterial. Die Verwundeten und die Besatzung von M.21 wird auf M.2 genommen, das nach Cuxhaven geht. M.94 fällt wegen des Lecken Vorschiffes aus und geht gleichfalls nach Cuxhaven. Es wird planmäßig ausgelaufen mit Aufgabe mit Senta. Die Durchführung der Unternehmung, die gegen der hohen Dünung schon sehr fraglich schien, die ich aber doch noch nach Möglichkeit durchführen wollte, wurde ganz aussichtslos durch stark auffrischenden Wind mit schnell aufkommender See. Ich trat daher den Rückmarsch an und meldete das Abbrechen durch Funkspruch. Auf Borkum Reede zu Anker. Marine
h V.	S S.O 3 – 4, sichtig hohe Dünung.	
0 h V.	S S.W – 7, schnell aufkommende grobe See.	
h 30 N		

Abschrift!

F.d.M.-G.996-

den 22. August 1918.

Geheim!

1.) U. B. S. M.

Auf Anfrage teilt M.S.J. mit:
„Bei Anläufen mit den Soh.M.R. gegen Minen mit doppelpartigem Ankertau hat sich herausgestellt, dass der Soh.M.R. teilweise beide Parten schneidet, teilweise je = doch nur ein Part.
Nach diesen, allerdings nicht sehr zahlreichen Versuchen ist es nicht sichergestellt, dass der Soh.M.R. deutsche Minen mit doppelten Ankertau immer räumt. Ein absichtliches Durchbrechen eigener Minensperren muss deshalb möglichst vermieden werden."
+++ +++

2.) U.u.R. I.-IV.M.S.Fl.

J. V.

gez. Bobstedt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. bis 2. September	Cuxhaven.	Ruhe. Mögram
3. Septbr.	Cuxhaven N N 6 – 8.	5. und 6. Hfl. klar gemacht zum Auslaufen zur Sonderaufgabe. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Mögram
4. Septbr.	Cuxhaven. N 5 – 8.	5. und 6. Hfl klar zum Auslaufen. Mittags wegen Wetterlage Feuer ausgemacht. Die zum Minenwerfen bestimmten Boote M.25, M.1, M. M.4, M.2 [illegible] 7. M.S.Hfl.) Minenwurfübung auf Elbe. Nachmittags je 30 Minen genommen. Mögram
5. Septbr.	Cuxhaven. N N 3, Dünung.	Vormittags Minenwurfübung der mit Minen ausgerüsteten Boote. M.2 (2.M.S.Hfl.) läuft ein und nimmt Minen 5. und 6. Hfl. ausgelaufen nach der Westerems M.87 mit Flottillenchef geht zur Besprechung mit B.S.H. nach Wilhelmshaven. Mögram
6. Septbr.	Wilhelmshaven. N 2, Dünung, sichtig	5. und 6. Hfl. laufen zum Absuchen des Sperrkurses aus. Die mit Minen [illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Es war noch günstig, daß die erheblich störende Dünung die Boote auf dem Sperrkurs 4 Strich von vorn traf. Während des Einlaufens der Flottille wurde das Sperrgebiet durch einen starken Scheinwerfer von Ameland abgeleuchtet. 2 holländische Torpedoboote kreuzten am Tage das später versuchte Gebiet. Es ist damit zu rechnen, daß hier bald einmal holländische Torpedoboote auf die Minen geraten.
Sept. h V.	In See	Auf Borkum Reede zu Anker. Abgabe der Minenschienen auf die nach Cuxhaven zurückkehrenden Boote der 2. und 6. M.S. Hfl., Auffüllen von Öl und Wasser der A-Boote Austausch von Minensuch- und Bojenmaterial. Die Verwundeten und die Besatzung von M.41 wird auf [illegible] gebracht, das nach Cuxhaven geht. M.94 fällt wegen des Lecken Verschiffes aus und geht gleichfalls nach Cuxhaven. Es wird planmäßig ausgelaufen zur Aufgabe mit Senta. Die Durchführung der Unternehmung, die wegen der hohen Dünung schon sehr fraglich schien, die ich aber doch noch nach Möglichkeit durchführen wollte, wurde ganz aussichtslos durch stark auffrischenden Wind mit schnell aufkommender See. Ich trat daher einlaufen und meldete das Abbrechen durch Funkspruch. Auf Borkum Reede zu Anker. Brennstoffbestände ergänzt. Durch Fernschreiben wird mir gemeldet die Absicht, die Aufgabe am 8. September durchzuführen.
Sept. h V.	Borkum Reede S S W 6 – 7, stark diesig, zweitweise Regen.	Wegen der Verschlechterung des Wetters wird die Unternehmung abgesagt. Die Aufgabe mit Senta wird verschoben. Durchführung wird von B.S.H. besonders angeordnet. Die Flottille erhält Befehl, mit der 4. Hfl. Weg 403 – 503 – S anzunehmen. Mögram
Sept.	Borkum Reede N S W 6 – 8.	Es wird nicht ausgelaufen. Mögram
Sept.	Borkum Reede. N S W 7 – 9.	Es wird nicht ausgelaufen. A-Boote wegen schlechten Liegens auf Reede nach Emden Außenhafen gegangen. Mögram
Sept.	Borkum Reede. N S W bis N N W 5–9	Nicht ausgelaufen. Abends Halbflottillen wegen grober See Ankerplatz nach Emshörn verlegt. Führerboote Emden Außenhafen Fernverbindung hergestellt. Mögram

12. September

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12.Septbr. 6 h V.	Westerems. N S W 5 - 7, in Gewitter-und Regenböen bis 9, diesig, grobe See.	Ausgelaufen. Nach Cuxhaven gegangen zur Ablösung, nachmittags dort festgemacht. Hörmann
13.bis 15. September	Cuxhaven	Nichts besonderes. Hörmann

Anlage zum Kriegstagebuch der III. Minensuchflottille.
für die Zeit vom 1. bis 15. September 1918.
gemäß Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 vom 10.I.1918.

Namen der zugehörigen Boote und ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über Jn- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	ja	
T 149 Kmdt. Kptlt. Frhr. Grote (Alfred)	nein	Grundreparatur Bremerhaven.
Flaggleutnant: Kptlt. Frhr. Grote	ja	
5.M.S.Mfl. Chef: Kptlt. Hoffmann (Kurt)	ja	
2) M 65 Kmdt. Lt.z.S. Stlex	ja	
4) M 53 Kmdt. Min.Strm.d.R. Koepmann	nein	Rep.Geestemünde. Minentreffer.
3) M 37 stellv. Kmdt. Min. Strm. d. R. de Jonge	ja	
5) M 94 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Gugelmeyer	ja bis 6.9.	ab 7.9. Rep. „Bernia" Cuxhaven. Minentreffer.
7) M 25 Kmdt. Oblt.z.S. Kachlert	ja	
9) M 3 Kmdt. Min.Ob.Strm. Kliem	nein	Rep. Sch. M. R. K. W. Kiel.
6) M 60 Kmdt. Oblt.z.S. Zeehlin	ja	
8) M 4 stellv. Kmdt. Min.Ob.Strm. Sehrötel	ja	
10) A 92 Kmdt. Lt.z.S. Mann	ja	
11) A 35 Kmdt. Min.Ob.Strm. Wegener	ja	
6.M.S.Mfl. Chef: Kptlt.d.R. d'Ottilie	nein	
2) M 66 Kmdt. Lt.z.S. Cramer	nein	
4) M 28 Kmdt. Min.Vz.Strm.d.R. Godt	nein	
3) M 29 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Hauptmann	nein	918.
5) M 30 Kmdt. Min.Ob.Strm. Schweitzer	nein	
7) M 10 Kmdt. Kptlt.d.R. Lorenz	nein	Werft Geestemünde 918.
9) M 7 Kmdt. Lt.z.S.d.R. v. Martels	nein	Grundreparatur
6) M 8 Kmdt. Oblt.z.S. v. Berries	nein	
8) M 2 Kmdt. Min.Strm.d.R. Baruth stellv.	ja bis 6.9.	ab 7.9. Grundreparatur Geestemünde
10) A 36 Kmdt. Min.Strm.d.R. Baumeister	ja	
11) A 65 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Scharpen	nein	Indienststellung
T 74 Kmdt. Min.Vz.Strm.d.R. Hesser	nein	Reparatur in Hamburg.
8.M.S.Mfl. Chef: Kptlt. Tschirch	ja	
2) M 99 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Schmidle	ja	
4) M 73 Kmdt. Min.Strm. Berg	ja	
3) M 1 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	
5) M 32 stellv. Kmdt. Lt.z.S.d.R. Walter	ja	
7) M 74 Oblt.z.S. Olff	ja bis 6.9.	an 6.9. gesunken.
9) M 41 Kmdt. Min.Ob.Strm. Mannsek	ja	
6) M 58 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Fürste	ja	
8) A 87 Kmdt. i.V. Kptlt. Frhr. Grote	ja	
10) A 53 Kmdt. Min.Strm. Gleystein	ja	

16294/18 A

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der III. Minensuchflottille.
Gg. 677

S.D. 212
Eing. 4. Okt. 1918
23 Anl. 2 Bd. 2 Pkt. 2

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des

Kommandos der III. Minensuchflottille.

Chef: Kapitänleutnant Wolfram.

Angefangen: 16. September 1918.
Beendet : 30. September 1918.

Anlage:
Nachweisung gem. Flotte B.Nr.212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.18.

18681 A/18.
Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven. S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.-18.9.	Cuxhaven	Nichts Besonderes. Meyrau
19.9.	Cuxhaven	
12 h 30N	S.W. 6-8, grobe See	5.und 8. Hfl. ausgelaufen zur Ablösung, wegen grober See Helgoland eingelaufen.
2 h 30N		Flottillenboot ausgelaufen. Übergabe der Arbeiten von I.M.S.Fl. auf Elbe.
	W 8-9, sehr grobe See.	Da der Wind inzwischen auf W gedreht und stark aufgefrischt hatte, machte Flottillenboot mit A 65 vor der Elbe wieder Kehrt u. lief nach Cuxhaven zurück. Meyrau
20.9.	Cuxhaven	
	W 10. Sturmwarnung.	Nicht ausgelaufen. Meyrau
21.9.	Cuxhaven	
8 h V.	S W 7-9, sehr grobe See, Sturmwarnung.	In den Morgenstunden flaut Wind etwas ab. Flottillenboot mit A 65 ausgelaufen nach Helgoland.
11 h V.		In Helgoland fest. Meyrau
22.9.	Helgoland	
	S W 6-8, Sturmwarnung	Da am Nachmittag eine vorübergehende Beruhigung eintrat, beabsichtigte ich nach List auszulaufen. Die Absicht mußte aber aufgegeben werden, da bei fallendem Barometer und links drehendem Wind die Windstärke wieder beträchtlich zunahm. Meyrau
23.9.	Helgoland	
	S W 6-8, Sturmwarnung	Nicht ausgelaufen. Meyrau
24.9.	Helgoland	
1 h V.	S W 4, später auffrischend.	Fischdampfer-Halbflottillen der IV.M.S.Fl
3 h V.	S W 6, diesig, später aufklarend. Erhebliche Dünung.	M-Boots-Halbflottillen der III. u. IV. M.S.Fl. ausgelaufen zum Arbeiten an dem Verbindungsweg 701 bis 403. Da der Wind wieder zunahm, schien es geraten, abzubrechen, doch wurde durchgehalten, um in dieser Schlechtwetterzeit jedes nur einigermaßen mögliche Wetter auszunutzen. Kurz vor Beginn der Arbeiten nahm Wind u. Seegang etwas ab, um am Nachmittag von neuem wieder stark aufzufrischen. Die 5. u. 8. Hfl. arbeiteten von 701 nach Südwesten, im Anschluß daran die IV.M.S.Fl. Fertiggestellt wurden 6,5 sm in 3 sm Breite von der III.M.S.Fl., genau abgesucht,

sm

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		sm von der IV.M.S.Fl. und von dieser noch

Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.T.B. der III.M.S.Fl.

Die Erfahrungen mit Sch.M.R. werden von hier aus zusammengestellt und weiter verfolgt.

, den 15.Septbr. 1918.

Fregattenkapitän und F.d.M.

			Die 5. und 8. Hfl. liefen gegen Mitternacht ein. Das beabsichtigte Ankern in See war nicht möglich wegen S.W.-Sturms.
.9.	Lister-Tief.		
	S S W 7-10, sehr grobe See, später drehend auf N W mit orkanartigen Hagelböen.		Kein Minensuchen.
.9.	Lister-Tief.		
9.	W S W 4-8, sehr böig, Regenschauer.		In den Vormittagsstunden flaute es ab. Ich ließ daher 11 h 30 V. die Halbflottillen auslaufen zur Elbe. Nach dem Auslaufen briste es wieder stark auf, so daß die Boote schwer arbeiteten. Die Überfahrt konnte jedoch ohne Beschädigungen durchgeführt werden.
-30.9.	Cuxhaven		Nichts Besonderes.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Stellungnahme des F.d.M. zum Kr.I.H. der III.M.S.Fl.
16.-		Die Erfahrungen mit Soh.M.R. werden von hier aus zusammen-
19		gestellt und weiter verfolgt.
12 1		den 15.Septbr. 1918.
7 2 1		Kapitänleutnant und F.d.M.
		lief nach Cuxhaven [illegible]
20.9.	Cuxhaven	Meyrau
	W 10.Sturmwarnung.	Nicht ausgelaufen.
		Meyrau
21.9.	Cuxhaven	
8 h V.	S W 7-9,sehr grobe See,Sturmwarnung.	In den Morgenstunden flaut Wind etwas ab. Flottillenboot mit A 65 ausgelaufen nach Helgoland.
11 h V.		In Helgoland fest.
		Meyrau
22.9.	Helgoland	
	S W 6-8,Sturmwarnung	Da am Nachmittag eine vorübergehende Beruhigung eintrat,beabsichtigte ich nach List auszulaufen. Die Absicht mußte aber aufgegeben werden,da bei fallendem Barometer und links drehendem Wind die Windstärke wieder beträchtlich zunahm.
		Meyrau
23.9.	Helgoland	
	S W 6-8,Sturmwarnung	Nicht ausgelaufen.
		Meyrau
24.9.	Helgoland	
1 h V.	S W 4,später auffrischend.	Fischdampfer-Halbflottillen der IV.M.S.Fl.
3 h V.	S W 6,diesig,später aufklarend.Erhebliche Dünung.	M-Boots-Halbflottillen der III. u. IV. M.S.Fl. ausgelaufen zum Arbeiten an dem Verbindungsweg 701 bis 403. Da der Wind wieder zunahm,schien es geraten,abzubrechen,doch wurde durchgehalten,um in dieser Schlechtwetterzeit jedes nur einigermaßen mögliche Wetter auszunutzen. Kurz vor Beginn der Arbeiten nahm Wind u. Seegang etwas ab,um am Nachmittag von neuem wieder stark aufzufrischen. Die 5. u. 8. Hfl. arbeiteten von 701 nach Südwesten, im Anschluß daran die IV.M.S.Fl. Fertiggestellt wurden 6,5 sm in 3 sm Breite von der III.M.S.Fl.,genau abgesucht,

sm

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		sm von der IV.M.S.Fl. und von dieser noch 6 sm in der halben Breite des Weges. Minen wurden nicht gefunden. Die Erfahrung hat gelehrt,daß bei solchem Seegang wie heute nicht mit Soh.M.R. gearbeitet werden darf. Von der III.M.S.Fl. wurden 4 Soh.M.R. ~~beschädigt~~ durch das Einstampfen beschädigt, so daß diese Boote für weiteres Arbeiten mit Soh.M.R. ausfallen. Eine Verbesserung des Soh.M.R. muß ins Auge gefaßt werden. Flottillenboot ging,nach dem Arbeiten in Gang waren,nach List,um 14.M.S.Hfl. und Flugzeugmutterschiff Befehle für den nächsten Tag zu [illegible].
		Die 5. und 8. Hfl. laufen gegen Mitternacht ein. Das beabsichtigte Ankern in See war nicht möglich wegen S.W.-Sturms.
.9.	Lister-Tief.	
	S S W 7-10,sehr grobe See,später drehend auf N W mit orkanartigen Hagelböen.	Kein Minensuchen.
21.9.	Lister-Tief.	
	W S W 4-8,sehr böig Regenschauer.	In den Vormittagsstunden flaute es ab. Ich ließ daher 11 h 30 V. die Halbflottillen auslaufen zur Elbe. Nach dem Auslaufen briste es wieder stark auf, so daß die Boote schwer arbeiteten. Die Überfahrt konnte jedoch ohne Beschädigungen durchgeführt werden.
22.-30.9.	Cuxhaven	Nichts Besonderes.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Anlage zum Kriegstagebuch der III. Minensuchflottille.
für die Zeit vom 16. bis 30. September 1918.
Gemäß Flotte B.Nr. 212 Abs.V Ziff.4 von 10.I.1918.

a) Namen der zugehörigen Boote u. ihrer Kommandanten, Austausch von Booten, Wechsel der Kommandanten.	b) Angaben, ob die einzelnen Boote an der allgemeinen Tätigkeit teilgenommen haben.	c) Daten über In- und Außerdienststellungen. Werftliegezeiten oder besondere Vorkommnisse.
Flottillenchef: Kptlt. Wolfram (Eberhard)	ja	
T 149 Kmdt. Kptlt. Frhr. Grote (Alfred)	nein	Grundreparatur Brenerhaven.
Flaggleutnant: Kptlt. Frhr. Grote (Alfred)	ja	
5. M.S.Hfl.Chef: Kptlt. Hoffmann (Kurt)	ja	
2) M 65 Kmdt. Lt.z.S. Silex	ja	
4) M 53 Kmdt. Min.Strm.d.R. Koopmann	nein	Rep. Geestemünde Minentreffer.
3) M 37 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Fries	ja	
5) M 94 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Gugelmeyer	nein	Rep. „Bosnia", Cuxhaven. Minentreffer.
7) M 25 Kmdt. Oblt.z.S.d.R. Kaehlert	ja	
9) M 3 Kmdt. Min.Ob.Strm. Klien	ja	
6) M 60 Kmdt. Ob.Lt.z.S. Zechlin	ja	
8) M 4 Kmdt. Min.Strm.d.R. de Jonge	ja	
10) A 92 Kmdt. Lt.z.S. Mann	nein	Rep. verschiedener Baufehler, Reiherstiegwerft, Hamburg.
11) A 35 Kmdt. Min.Strm. Weigel	ja	
6. M.S.Hfl.Chef: Kptlt.d.R. Enderlein i.V. bis 25.9. Kptlt.d.R. Lorenz i.V.		
2) M 66 Kmdt. Lt.z.S. Cramer	nein	Grundreparatur Geestemünde.
4) M 28 Kmdt. Min.Vz.Strm.d.R. Godt	nein	
3) M 29 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Hauptmann	nein	
5) M 30 Kmdt. Min.Ob.Strm. Schweitzer	nein	
7) M 10 Kmdt. Kptlt.d.R. Lorenz	nein	
9) M 7 Kmdt. Lt.z.S.d.R. v. Martels	nein	
6) M 8 Kmdt. Ob.Lt.z.S. v. Borries	nein	
8) M 2 Kmdt. Min.Strm.d.R. Barath Schröter	nein	
10) A 36 Kmdt. Min.Strm.d.R. Baumeister i.V.	nein	Rep. Reiherstiegwerft, Hamburg.
11) A 65 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Scharpen	ja	
T 74 Kmdt. Min.Strm.d.R. Messer	nein	Rep. in Hamburg, Reiherstiegwerft.
8. M.S.Hfl.Chef: Kptlt. Tschirch	ja	
2) M 99 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Schmidle	ja	
4) M 73 Kmdt. Min.Strm. Berg	ja	
3) M 1 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Alexy	ja	
5) M 32 Kmdt. Lt.z.S. Olff	ja	
7) M 24 Kmdt. Ob.Lt.z.S.d.R. Fürste	ja	
9) M 58 Kmdt. Lt.z.S.d.R. Frhr. Grote i.V.	ja	
10) A 37 Kmdt. Kptlt. Frhr. Grote Cloystein i.V.	ja	
11) A 53 Kmdt. Min.Strm. Cloystein	ja	

18681 A/18
R 691/19

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kriegs = Tagebuch	
		der
		III. Minensuch = Flottille
		für die Zeit vom **1.X.** bis **9.XI. 1918.**
	Aufgestellt nach dem Kriegstagebuch der 5. Halbflottille und nach der Erinnerung.	
1. Okt.	Cuxhaven	Rune. 6. Halbflottille baut Buggerät ein in Bremerhaven und geht dann nach Kiel zur Erprobung und Umbau einzelner nicht richtig eingebauter Teile.
2. Okt.	Cuxhaven	Mit 5. und 8. Halbflottille ausgelaufen. Vermutlich wegen schlechten Wetters Helgoland angelaufen.
3. Okt.	SW 4 später ~~SW~~ WSW 6, Seegang 5	Marsch nach List. Wegen schlechten Wetters nicht gearbeitet.
4.–10. Oktober	List Reede SSW – W Winde	Auf List – Reede gelegen wegen schlechten Wetters.
11. Okt. 7^h Vm.	List-Reede SW 5, nebelig	Ausgelaufen nach Cuxhaven.
12.–16. Okt.	Cuxhaven	Instandsetzungsarbeiten und Ruhe
17.Okt. 11^{30} Vm.	Cuxhaven	Ausgelaufen zur Ablösung nach List. Nm. dort geankert.
18. Okt. 1^h Vm.	List- Reede ∅ NW 4 später abflauend	5. und 8. Halbfl. ausgelaufen. Der Weg 700 war nachzuprüfen. 5. Halbfl, sollte 2 Streifen durch Quadrat 2797 und 2798 linke Hälfte, 8. Halbfl. 2 Streifen durch Quadrat 2847 und 2848 rechte Hälfte legen. Es kamen beim Fahren infolge der Dünung 4 Buggeräte unklar. Es musste daher abgebrochen werden. Eine spätere Prüfung der Geräte durch Oberleutnant z.S.d.R. Würdemann ergab, dass die Leinen nicht richtig verpasst waren bei der Erprobung in Kiel. Das Bord/personal hatte noch zu wenig Erfahrung. Es wurde hier auch die Beobachtung gemacht, dass beim Aufstampfen die Drachen an das Boot herangeholt wurden.
	NO 2, erhebliche Dünung aus NW	
5^h Nm.		5. und 8, Halbfl. ankern in 2593 L, Flottillen-Boot läuft nach List-Reede ein.
19.Okt. ca 4^h Vm. 8^{40} Vm.	List-Reede O 6 – 8 unruhige See List-Reede	Flottillenboot ausgelaufen. Wegen schlechten Wetters Einlaufen der Halbflottillen angeordnet geankert.
20.–22. Oktober	List – Reede östl. Winde mit starken Böen.	Nicht ausgelaufen wegen schlechten Wetters.
23.Okt.	List Reede NW 2	Die Aufgabe vom 18. Oktober wurde beendet. Die 5. Halbflottille findet in ihrem äusseren Strei=

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süs, Wilhelmshaven S & F f 38.

12641/19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		fen noch Minen, ein Zeichen, dass der Weg 700 wie vermutet früher etwas westlich gelegen hat Die 8. Halbflottille findet nichts und geht nach 2800 L zur Feststellung der dortigen Sperren und Freimachen des Weges, südlich davon prüft die IV. M.S.Fl. den Weg nach. Die 5. Halbfl. folgt später der 8. Halbfl., die 8. Halbfl. hat mit den Feststellungen begonnen
4h Nm.	NW 4, auffrischend, Regenböen, unsichtig.	Wegen auffrischenden Wetters und drohender Wetterlag abgebrochen.
8h Nm.		Mit 5. und 8, Halbfl. in Quadrat 2593 L geankert.
24.Okt. 6h Vm.	In See NW 4-5, Dünung aus NW.	Da Arbeiten nicht möglich im Einvernehmen mit IV. M.S.Fl. Anker aufgegangen und eingelaufen nach Cuxhaven.
25.-28. Okt.	Cuxhaven	Ruhe
29. Okt. 1730 Nm.	Cuxhaven	Nach Helgoland ausgelaufen mit 5, und 8. Hfl. Vor Helgoland längsseit von "Augsburg" gegangen. Befehle abgeholt und Unterweisung über die bevorstehende Aufgabe beim Heraus- und Hereinbringen der Flotte. Dann mit 5. und 8. Halbfl. ausgelaufen nach Punkt 401.
30.Okt. 530 Vm.	In See Dichter Nebel	Es kam so dichter Nebel auf, dass sich die Boote nicht mehr mit dem Scheinwerfer sicher in der Formation halten konnten. Ausserdem war anzunehmen, dass andere Verbände auf dem Wege zu Anker lagen. Es wurde daher geankert.
715Vm. 835 Vm.	S. 2, stark diesig	Anker auf. Bei Platz 401 geankert. Bald darauf die II.M. S.Fl. und dann die I. M.S.Fl. ein.
9h Vm.		F.T.-Befehl zum Einlaufen. Anker auf nach Helgoland gegangen.
430 Nm.		In Helgoland fest.
10h NM.	SSO 7 - 9	Beginn des Auslaufens der Flottille nach Punkt 401. Auslaufen durch SO-Sturm sehr verzögert.
31.Okt. 110 Vm.	Helgoland	Das Auslaufen wird abgebrochen auf Befehl des F.d.M.
1. Nov. 8h Nm.		Arbeiten nicht möglich. Ausgelaufen nach List
2. Nov. 6h Vm.	List Y-Reede, stark diesig, SO 2 auffrischend	Dort geankert mit IV. M.M.S.Fl. Ankerauf, Marsch nach 701.
9 h Vm.	später S.O. 7	Kehrt gemacht wegen schlechten Wetters und wieder auf Reede geankert.
3. Nov.	List - Reede	Nicht ausgelaufen wegen schlechten Wetters.
4. Nov.	List - Reede	Nicht ausgelaufen wegen schlechten Wetters. Abends kommt Telegramm von 6. Halbfl. aus Kiel: "Arbeiten und Auslaufen verzögert, da Mannschaft Arbeit verweigert. Näheres noch nicht zu übersehen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5. Nov.	List Y - Reede	Durch die Funksprüche der 3. T.-Halbfl. kommt die erste Kunde von dem Aufruhr in Kiel.
6. Nov.	List - Reede	Nachmittags wird 5. Halbflottille unruhig. Die Besatzungen fürchten angeblich einen englischen Angriff, wird zunächst beruhigt.
7. Nov.	List - Reede	Da IV. M.S.Fl. nach Bremerhaven ausgelaufen ist, will sich die Besatzung der 5. Halbfl. auch nicht mehr halten lassen. Ich ordne an, dass die 5. Halbfl. nach Pellworm oder Tönning geht. Die 5. Halbfl. läuft aus und geht nach Tönning. Die 8. Halbfl. wird unruhig.
Nov.	List - Reede	8. Halbflottille entlassen, will nach Bremerhaven, da anscheinend dort noch Ruhe. Freiwache von 6 T. 149 vormittags an Land geschickt, da seit 29. Oktober nicht von Bord gekommen. Mittags läuft B.d.U. ein mit Grafdenz, Ubooten und Torpedobooten. Weiterer Verkehr mit Land wird verboten.
9.Nov.	List - Reede	Stützpunkt List von der Revolution ergriffen. Nach Rücksprache mit B.d.U. mittags ausgelaufen. Frage durch Funkspruch bei Flotte an, ob ich nach Verlassen des bisherigen Stützpunktes nach Cuxhaven gehen soll. Erhalte Antwort: "Nach Cuxhaven", 8. Halbflottille, die nicht nach Bremerhaven eingelaufen war, war auf dem Wege nach Tonning, geht nunmehr auch nach Cuxhaven, 5. Halbfl. geht durch Eider u. Kanal dorthin. Nach der s.Zt. unbekannten Lage in Cuxhaven ist sicher, dass der Befehl, dorthin zu gehen, eine Fälschung war.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Ganz!

Kriegstagebuch

Bd. III. Minensuchflottille "Gneisenau".

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
K. 327
U.u.R.

8299 Berlin, den 23. April 1919.

Befehlshaber der Sicherung
Wilhelmshaven.

Hier fehlen noch die Kriegstagebücher der III. Minensuchflottille vom 1. bis 15.8.18 und vom 1.10.18 bis zum Abschluß des Waffenstillstandes (11.11.18).

Bitte zu veranlassen, daß dem Admiralstab der Marine die fehlenden Kriegstagebücher umgehend eingesandt werden.

Im Auftrage.

Der Befehlshaber der Sicherung der Nordsee.
8299 an.

III. Minensuchflottille
Eing. 25. APR. 1919
Nr. 1116

Wilhelmshaven, den 24.4.19.

U.u.R. III. M.S.Fl.

Von Seiten des Befehlshabers der Sicherung der Nordsee.
Der 1. Admiralitätsoffizier.

t!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der III. Torpedo-Minensuch-Flottille
E.-Nr. -1916-

Der Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
- 4. JUL. 1919
9709 Anl. 7

Cuxhaven, den 2. Juli 1919.

U. B.S.H.

mit anliegendem Abschrift des Kriegstagebuches der Minensuchflottille für die Zeit vom 1.–15. August 1918. Für die übrige Zeit können keine Abschriften eingereicht werden, da die an Bord befindlichen Kriegstagebücher während der Revolutionszeit verloren gegangen sind.

F

Der Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
9709/42

Wilhelmshaven, den 5. VII. 19

Reichs-Marine-Amt
Eing.: 8. JUL. 19

Admiralstab der Marine
8. JUL. 1919

Ur Admiralität

Ab

Gerstenmeyer
Kapitänleutnant

1 K 641.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der Minensuchflottille

"Boxer" (. Gneisenau).

B. d. J. 14/7. 19.

M. 641/19

Ufg.

1/ Zur Kenntnis

2/ Zu den Akten (Nr. 4 d. M. Min.Abt. Geheim)

M.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Gefecht!

Ringblockfundamgefr

B der Kaiser" (. Gneisenau).

Kommandant: Obltz. z. T. d. R. Heuser,

V. vom 12/9. bis 15/9. Kltz. z. T. d. R. Th. Meyer.

B

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

IV. Minensuchdivision.

Kptl. v. Zitzewitz.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS REGISTERED NUMBER IS
PG/62940/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY REMARKS OR ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 1. 4. 16.

bis 30. 9. 16. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/ 62940

THE IMPERIAL OTTOMAN NAVY. WAR DIARY OF THE 4th. MINE-SWEEPING DIVISION

DATES 1.4.16 - 30.9.16

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando der V. Minensuch-Division
B. Nr. 567

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee.
Eing. 19. 10. 1916.
B. № 1662 Anl. 2

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision

Befehlshaber
Aufklärungsschiffe
d. östl. Ostsee.
B. № 1662

den 1. April 1916.

Ganz Geheim!

Eingegangen: 24. IV. 16.

U. O. d. O.

-3-

Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision vom 1. - 15. IV. 16.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der Chef des Stabes.

Karpfenschwanz

A 2
Wm 20.

3867

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
G. B.Nr. 3261 a1.

Kiel, den 27 April 16.

Adm. Stb. d. Mar.
Eing. 29 APR. 1916

Ganz Geheim!

II
B 4

21. Admiralstab

nachrichtl.

Von Seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

A 12227/3 Anl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der
IV. Minensuch-Division
Tgb.Nr. 367

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
u. d. Ball-Inseln.
Eing. 19. 10. 1916.
B. No. 1662 Anl. 2.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Begonnen: 1.IV.1916.
Beendet: 15.IV.1916.

A 12227/16

Magaz. Buchdruckerei u. Buchbinderei d. Gefl. Wilhelmshaven. Lieferant für die Nordseestation. S & F 1 38.

3261
Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.4.16. 8 h Vm.	S.W.3. Neufahrwasser.	Ruhe. Kapitänleutnant von Zitzewitz gen. K.T.B. des O.d.O. No.80 vom 2.IV. zum Chef der IV. Minensuchdivision ernannt.
2.4.16.	Neufahrwasser. K.W. 1. Dichter Nebel.	Wegen Nebels nicht ausgelaufen.
3.4.16. 1 30 Vm.	Neufahrwasser. K.W. 2.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der begonnenen Aufgabe.
9 38 Vm.		Räumgerät ausgebracht. Sperre durch NO u. SO Kurse nach Osten verfolgt.(s.Skizze 1) 9 Minen gesprengt und abgeschossen.
2 34 Nm.		Räumgerät aufgenommen. Sperrausdehnung festgestellt 7,5 sm Ost-West. Quadrat 146 gamma rechts Mitte über 169 gamma bis 012 delta links.
7 47 Nm.		Quadrat 028 delta Zz. 9 geankert.
4.4.16. 3 h Vm.	Quadrat 028 delta S.O. 2.	Anker gelichtet zur Fortsetzung der Aufgabe.
7 43 Vm.		Räumgerät ausgebracht. Durch verschiedene Kurse Westflügel der Sperre festgestellt und durch Durchfahrtsboje mit Toppzeichen bezeichnet. Breite 55°47',6 Länge 18° 9'. (s.Skizze 1) 7 Minen abgeschossen und gesprengt.
12 08 Nm.		Räumgerät aufgenommen. Marsch nach Neufahrwasser angetreten.
7 10 Nm.		Neufahrwasser eingelaufen.
10 h Nm.		T 69, T 67, T 62 unter Führung des Kommandanten T 69 (Oblt.z.S. Brodtreiß) aus Kiel kommend eingelaufen.
5.4.16. 6 30 Vm.	Neufahrwasser. N.O.3.	Kohlen ergänzt.
10 15 Vm.	Danzig. K.W.	fest. 6.4.16.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6.4.16. 8 h Vm. 12 mitt.	Danzig. K.W. NNO 5. NNO 6.	Wegen schlechten Wetters nicht auslaufen.
7.4.16. 8 Vm.	Danzig. K.W. NO 5 Seegang 5.	Ausgelaufen zum Absuchen des Kurses Neufahrwasser-Hela und der inneren Danziger Bucht nach Sichten eines U-Bootes (gen. tel.Befehl des B.d.A.d.O.)
8 45 Vm.		Suchgerät ausgebracht.
2 00 Nm.		Suchgerät aufgenommen. Keine Minen gefunden. (r 4,32 2) .
2 30 Nm.		Neufahrwasser eingelaufen.
8.4.16. 8 h Vm.	Neufahrwasser. SO 4-5.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
8 h Nm.	SSO 7.	
9.4.16.	Neufahrwasser SO 5.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
10.4.16. 1 h Vm.	Neufahrwasser. NW 3.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
5 h Vm.	Quadrat 022 delta Zz. 9. auffrischend. NW 6.	Kehrt gemacht wegen schlechten Wetters.
7 50 Vm.	Neufahrwasser.	eingelaufen.
8 h Nm.		T69 mit T 54 und U.B.20 eingelaufen aus Kiel kommend.
11.4.16. 8 h Vm.	NNW 5-6 Neufahrwasser.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
10 h Nm.		T 61 mit T 64 und U.B.2 eingelaufen. Der Division unterstellt: T 104, T 53, T 54, T 55, T 56, T 60, T 62 T 62, T 63, T 64, T 65, T 66, T 67, T 68, T 69. 12.4.16.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von A. Gaß, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
12.4.16.	Neufahrwasser. SW 3.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
3 h Vm.		
10 10 Vm.	Quadrat 012 delta.	Suchgerät ausgebracht. (Kurs s.Skizze 1).
12 55 Nm.	SW 4	Räumgerät ausgebracht.
4 20 Nm.	SW 6.	Räumgerät aufgenommen, Sperrausdehnung festgestellt nach Osten bis 18°42'O. 4 Minen abgeschossen und gesprengt. Breite 55°46;5 N, Länge 18°42;5 Ost. Durchfahrtsbojen mit Osttoppzeichen geworfen.
10 h Nm.	Quadrat 028 delta Zz. 9.	geankert.
13.4.16.	Quadrat 028 delta Zz. 9. SSO 2.	Anker gelichtet zur Fortsetzung der Aufgabe.
3 h Nm.		
8 20 Vm.		Suchgerät ausgebracht an der Westboje auf Kurs Ost (s.Skizze 1).
11 45 Vm.	OSO2	Räumgerät ausgebracht, Kurse s.Skizze.
12 40 Nm.		T 66 Schraube unklar mit T 64 und T 53 nach Neufahrwasser detachiert.
1 h Nm.		Räumgerät aufgenommen. 2 Minen gesprengt. Rückmarsch angetreten.
9 15 Nm.		Ost-West XXXXXXX. Sperrausdehnung 22,7 sm, Richtung Neufahrwasser eingelaufen. 7.5 sm WNW-OSO 15.2 sm.
14.4.16.	Neufahrwasser.	Kohlen ergänzt.
6 30 Vm.		
15.4.16.	Neufahrwasser.	Ruhe.

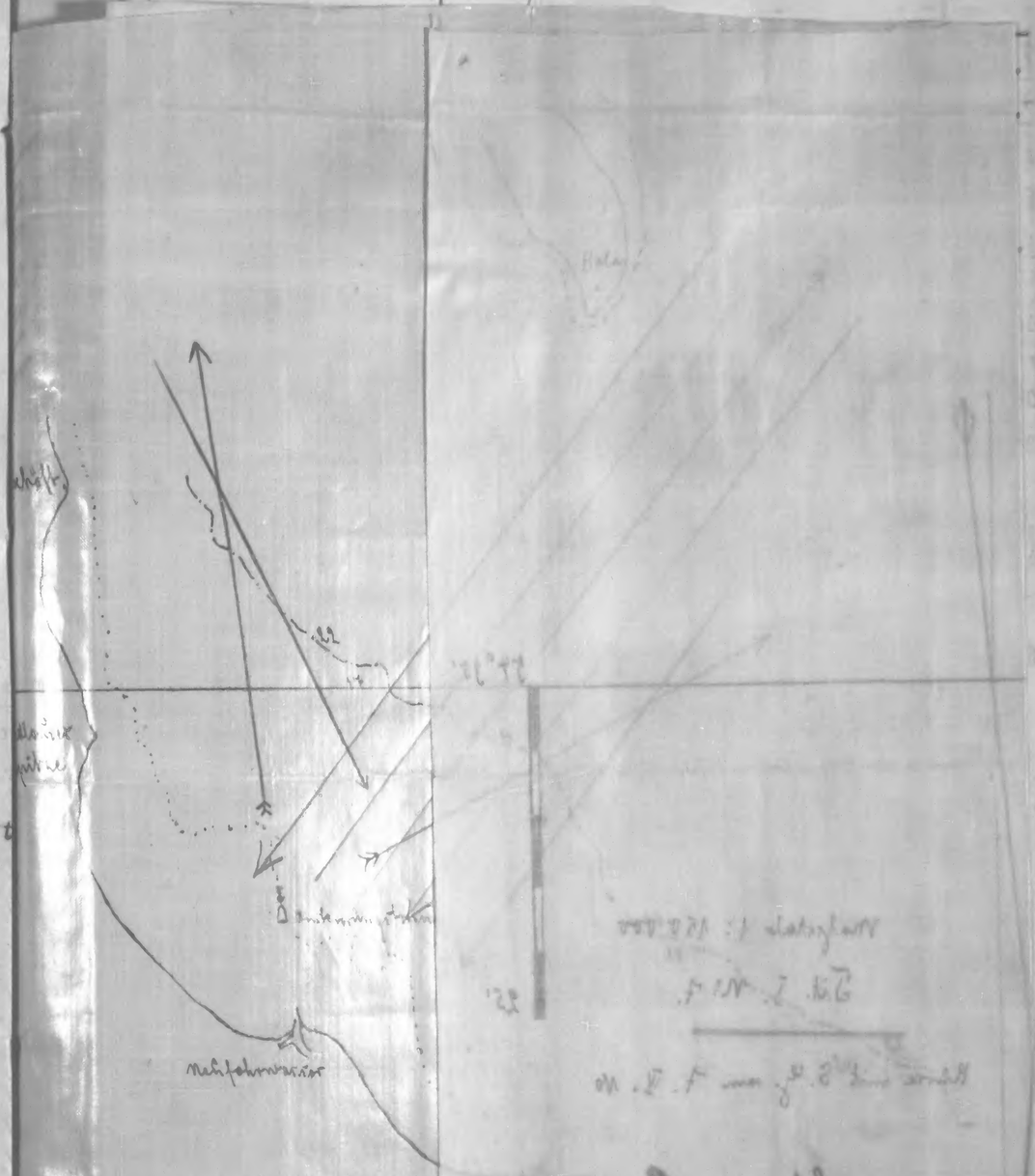
v. Lehmann.

Kapitänleutnant und

Chef der IV. Minensuch = Division.

I

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

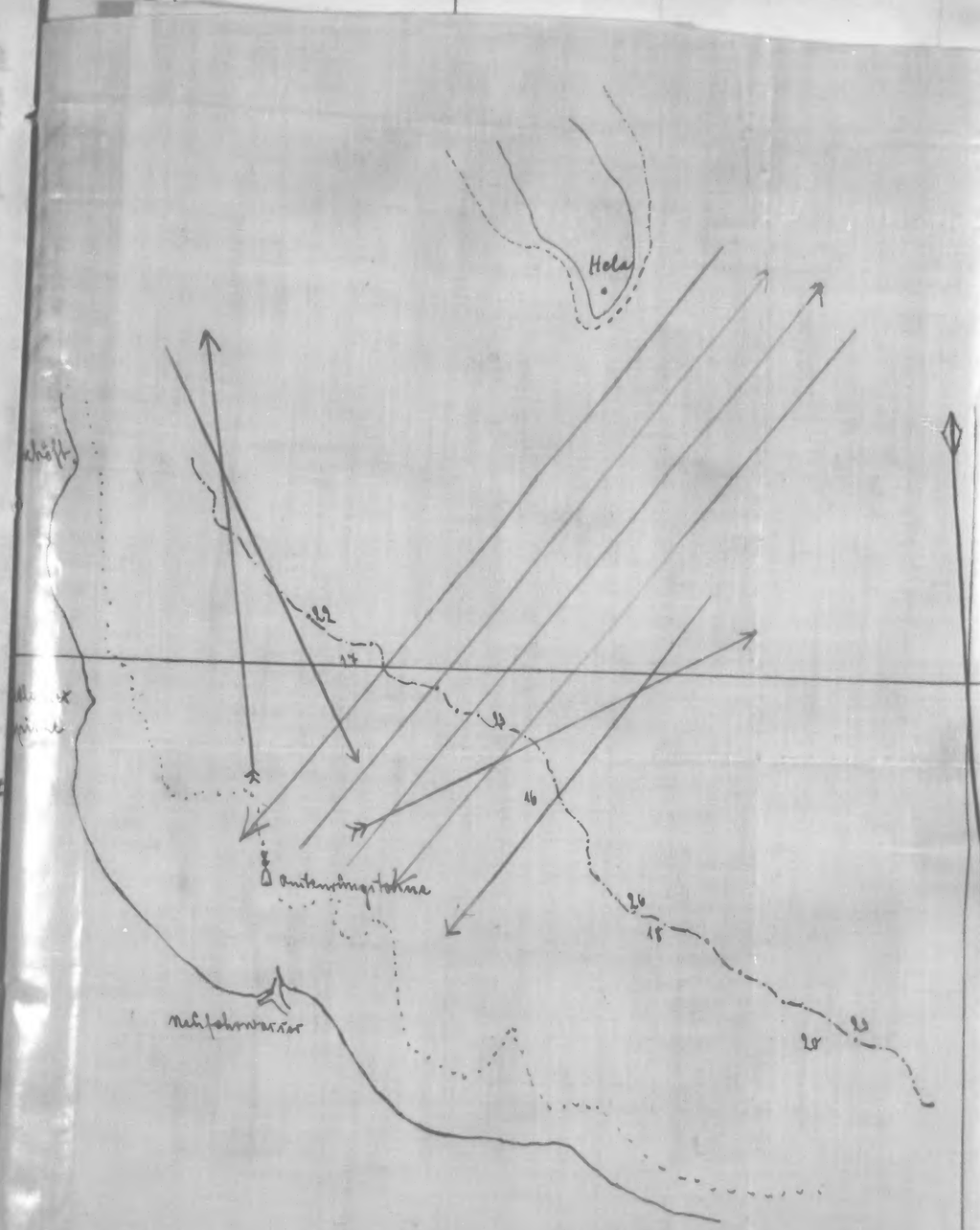


Wind, Wetter, ung, Sichtigkeit chein usw	Vorkommnisse.
sser.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
2 delta.	Suchgerät ausgebracht. (Kurs s. Skizze 1).
	Räumgerät ausgebracht.
	Räumgerät aufgenommen, Sperrausdehnung festgestellt nach Osten bis 18°42'0. 4 Minen abgeschossen und gesprengt. Breite 55°46'5 N, Länge 18°42'5 Ost. Durchfahrtsbojen mit Osttoppzeichen gesetzt.
delta	geankert.
delta 0 2.	Anker gelichtet zur Fortsetzung der Aufgabe.
	Suchgerät ausgebracht an der Westboje auf Kurs Ost (s. Skizze 1).
	Räumgerät ausgebracht, Kurse s. Skizze.
	T 66 Schraube unklar mit T 64 und T 53 nach Neufahrwasser detachiert.
	Räumgerät aufgenommen. 2 Minen gesprengt. Rückmarsch angetreten.
	~~XXXXXXX~~. Sperrausdehnung 22,7 sm, Richtung Ost-West Neufahrwasser eingelaufen. 7.5 sm WNW = OSO 15.2 pm.
ner.	Kohlen ergänzt.
	Ruhe.

gez. Fischmich.
Kapitänleutnant und
Chef der IV. Minensuch = Division.

I
Off

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.



Maßstab 1 : 150 000

Tit. I. Nr. 7.

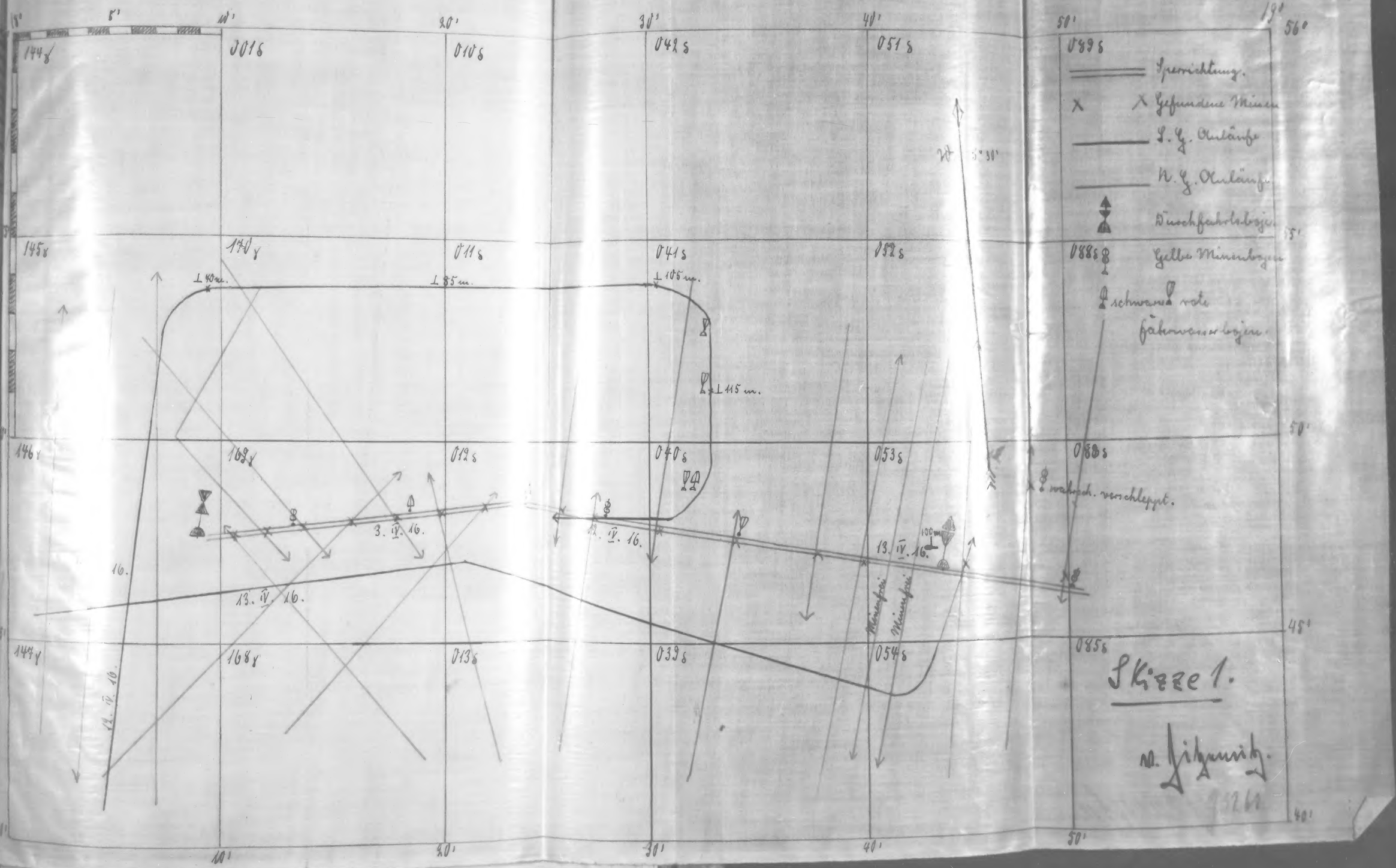
Karte mit S. Z. vom 7. 3. 40

Skizze 2.

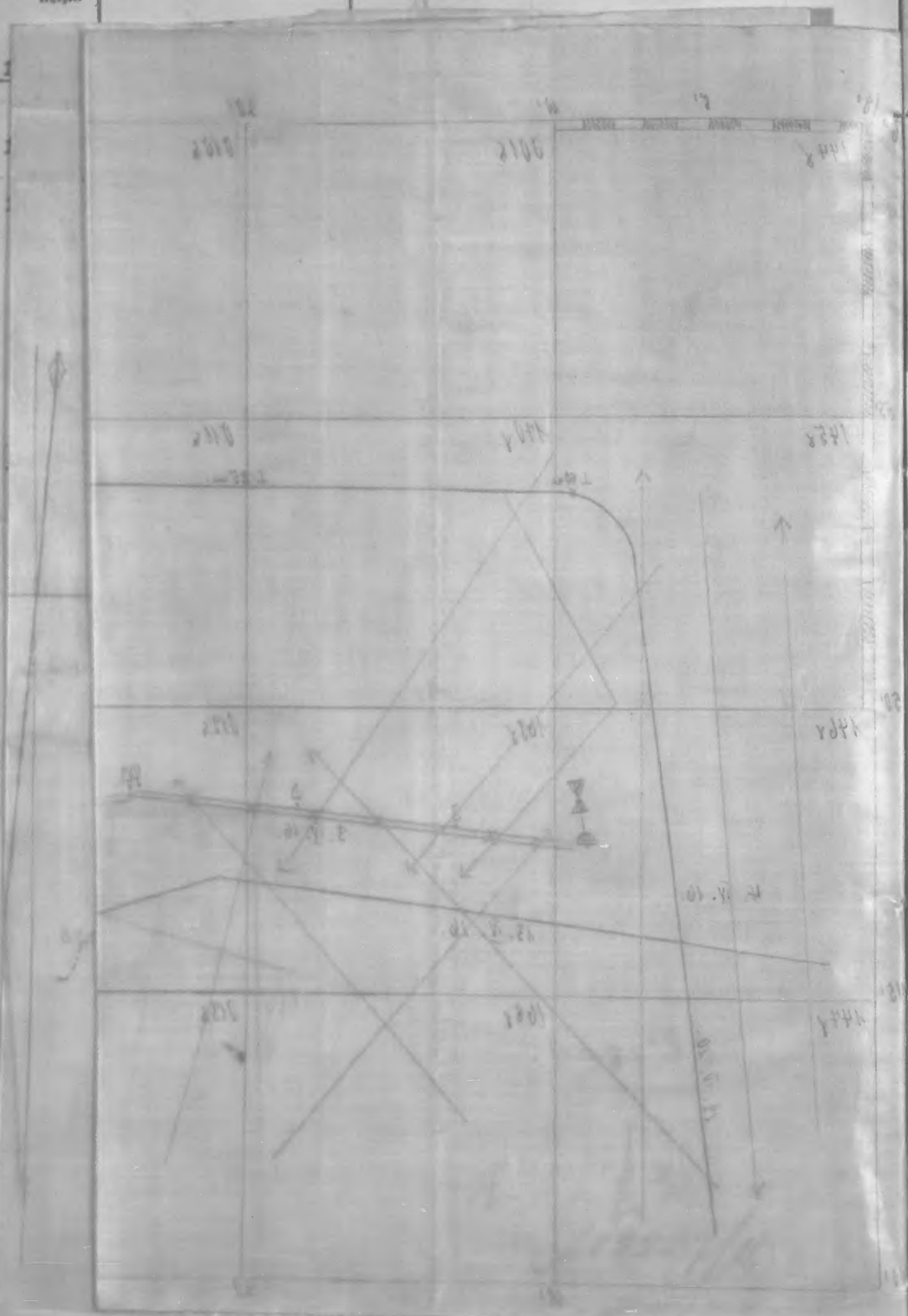
gez. Fischmich.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Sergang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.

Vorkommnisse.



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.



it	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Ganz Geheim!

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
A 14479

Berlin, den 24. Mai 1916

Reichs-Marine-Amt
Eing. 26 MAI 16

Ganz geheim.

Kommando
der IV. Minensuchdivision.

G. B.No. 2.

Danzig, den 30. April 1916.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
i. d. Ostl. Ostsee.
Eing. 5. V. 1916
B. No. 1895 Anl. 1

Ganz Geheim!

U. B.d.A.d.O.

Anliegend Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision für die Zeit vom 16. - 30. April gehorsamst vorgelegt.

v. Zitzewitz.

I.
477

S & F t 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
Tgb. № 1895 a2

Kiel 8. Mai 1916.

Ganz geheim!

U. O. d. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der Chef des Stabes . . .

Lappenbach.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Ganz Geheim!

Der Chef des Admiralstabes
der Marine.
A 14479

Reichs-Marine-Amt
Eing. 26 Mai 16

Berlin, den 24. Mai 1916.

Ganz geheim.

U. unter Rückerbittung

dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts

hier

die Anlage zur gefälligen Kenntnisnahme ergebenst zu übersenden.

Im Auftrage:

Behncke.

Berlin, den 11. Juni 1916.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine

hier

Adm. Stb. d. Mar.
Eing. 13 JUN. 1916

ergebenst zurückzusenden.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

Im Auftrage:

Keller.

A 485 geh. A 14479 - 1 Anl.

S & F i 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. Ostl. Ostsee.
Gg. N. 1898 a

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuch-Division.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Begonnen: 16.IV.1916.
Abgeschlossen: 30.IV.1916.

A 14479/16

S & F 1 38. Gg 8784

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.4.16.	Neufahrwasser NNO 7	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
17.4.16.	NO 5-6	
18.4.16. 5 h Nm.	Neufahrwasser SO 1	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.(B.d.A.d.O. G.B.Nr.1131 A 2 vom 18.März).
7^{40} Vm.	T 104 Danzig K.N.	Nachgelaufen mit Flottillenchef, Kptlt. Doflein an Bord.
10^{50} Vm.	Quadrat 165gamma.	Treibende Pendelstoßmine abgeschossen.
12^{10} Nm.	Auf Kurs N 1/2 O	Räumgerät ausgebracht.Weitere Sperrausdehnung nach Osten festgestellt. 4 Minen gesprengt und abgeschossen.
3^{40} Nm.		Suchgerät ausgebracht.
4^{26} Nm.		Suchgerät aufgenommen.(Kurse s.Skizze 1).
4^{27} Nm.		Rückmarsch angetreten.
19.4.16. 2 h Vm.	Neufahrwasser OSO 4	Eingelaufen. Kohlen ergänzt.
20.4.16. 2 h Vm.	Neufahrwasser SO 1	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
10 h Vm.	Kurs NzO	Suchgerät ausgebracht, Kontrollkurse am Ostflügel gefahren (s.Skizze 1) Sperrausdehnung nach Osten festgestellt bis 19°3' Ost und 55°46' Nord.
12^{47} Nm.	Kurs SzW 0 1	Keine Minen mehr gefunden.
1^{40} Nm.	Auf Kurs SSW1/2W	gegangen (s.Skizze 1).
3^{22} Nm.	Breite=55°46'Nord Länge 19°4,5 Ost	Ostflügel der Sperre bezeichnet durch Durchfahrtsboje mit Osttoppzeichen. Gesamtausdehnung der Sperre festgestellt 31 sm.
4^{25} Nm.	Breite=55°46;5 N. Länge=18°42;5 Ost	Toppzeichen der alten Ostboje verändert, bezeichnet mit schwarzen Kegelzeichen, Spitze oben. Östlich der Ostboje Suchstreifen von 18 sm Länge ausgebojt. 8 sm auf Südkurs, 10 sm mit Kurs SSW1/2W. (s.Skizze 2)
		4^{38} Nm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4^{38} Nm.		Rückmarsch angetreten.
11^{25} Nm.	Neufahrwasser	eingelaufen.
21.4.16. 8 h Vm.	Neufahrwasser.	Kohlen ergänzt.
22.4.16.	Neufahrwasser.	Ruhe.
23.4.16.	Neufahrwasser.	
24.4.16. 3 h Vm.	Neufahrwasser. WNW 2	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
6 h Vm.	WNW 1 starker Nebel.	
6^{48} Vm.		Wegen dichten Nebels kehrt gemacht.
7^{45} Vm.	Quadrat 028 delta Z.Z.9.	geankert.
11^{30} Vm.		Anker gelichtet. Wegen Nebels Neufahrwasser gefahren.
2^{50} Nm.	Neufahrwasser WNW 1	eingelaufen. Kohlen ergänzt.
25.4.16. 3 h Vm.	Neufahrwasser. Starker Nebel Sichtweite 500 m O 1	Wegen Nebels nicht ausgelaufen.
12 h Nm.	Windstille.	T 60nicht fahrbereit wegen Reparatur der Umsteuerungsmaschine.
26.4.16. 7 h 30 Vm.	Neufahrwasser.	Ausgelaufen zum Kontrollieren des Westflügels.
9^{50} Vm.	O 1	E.S. gewechselt mit S.L.8.
2^{16} Nm.	Kurs NzW	Suchgerät ausgebracht.(s.Skizze 2).

2,30 h

Marine-Kommando-Kapelle, Buchdruckerei u. Buchbinderei am 15. Okt. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.

S & F i 38.

Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2^{30} Nm.		Treibende Pendelstoßmine abgeschossen.
3 h Nm.	Breite=55°48' Nord Länge 18° 6' Ost	Westflügel bezeichnet durch Durchfahrtsboje mit Westtoppzeichen.
	Breite=55°48' Nord Länge =18° 10;5 Ost Alte Westboje. $4\frac{1}{2}$Nm. Kurs S. O 2.	Toppzeichen geändert in roten Kegel, Spitze unten gegangen.
		gegangen.
6^{05} Nm.		Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Westsperrflügel endgültig festgestellt. Aufgabe I B.d.A.d.O. GG.1131 A 2 vom 18. März. beendet.
6^{08} Nm.	O 3	Rücknarsch angetreten.
10^{17}	Quadrat 028 delta	geankert.
27.4.16. 12,15 Vm.	Quadrat 028 delta.	Auf F.T.-Meldung Danzig: „Feindliches U-Boot bei Rixhöft gesichtet, entfernt sich nach NW." mit Führerboat, T 55 u. T 56 Anker aufgegangen, Befehl für übrige Division: „Vorläufig zu Anker bleiben, verschärfte U-Bootswache." Mit T 104, T 55 u. T 56 Rixhöft passiert und bis 2 h Vm. NW gesteuert, Fahrt 10 sm. Weder U-Boot noch sonst Verdächtiges gesichtet.
2 h Vm.	NW	
2^{05} Vm.		Auf erneute F.T.-Meldung: „U-Boot entfernte sich in östlicher Richtung" Kehrt gemacht, durch Morsespruch Bestätigung letzten F.T.-Spruches bei Rixhöft eingeholt. Nach Eingang F.T.-Peilung des U-Bootes, Stolpmünde 60°-62° war Standort des U-Bootes ca. 8 sm nördlich Rixhöft, westl.
des Rixhöft-		
2^{41} Vm.	Kurs NzW1/2W	Sperrgebietes wahrscheinlich. Daher mit allen Booten Anker gelichtet und Suchen mit Kurs NzW 1/2 W vom Ankerplatz aus fort-gesetzt. Bei Helligkeit Suchen aufgegeben und Punkt C angesteuert.
6^{08} Vm.	Auf Kurs OzN Punkt 2	mit Suchgerät passiert.
12 h Nm.	Punkt 1 Windstille.	Suchgerät aufgenommen. Vorläufig bezeichnet mit Fahrwasserdoppelboje. Memel angesteuert.
4^{45} Nm.	Memel N 4.	eingelaufen zum Kohlen ergänzen.
28.4.16. ~~9,30 Vm.~~	Memel, NNO 1 ~~Punkt 1~~	ausgelaufen nach Punkt 1.
8^{35} Vm.	Punkt 1 Breite 55°40' N Länge 19°29°0	Bezeichnet durch Durchfahrtsboje mit Osttoppzeichen und Ball unten; Suchgerät ausgebracht.

9,35 Vm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9,35 Vm.	rote Bojenstraße vom 20.IV.	passiert. rote Doppelboje geworfen (S. Skizze 2).
2^{10} Nm.	Punkt C (I)	passiert. Mit Gerät von Punkt I Punkt III angesteuert,
2^{40} Nm,	Kurs W 3/4 N	gegangen.
5,05 Nm.	ONO 2	Suchgerät aufgenommen. Keine Minen gefunden.
	Punkt III	Punkt III bezeichnet mit Westboje. Ball unten. Rücknarsch angetreten.
	Breite 55°26' N Länge 17°0'0	
29.4.16.	Neufahrwasser	eingelaufen.
1 h Nm.		
8 h Vm.		Kohlen ergänzt.
		T 60 wieder fahrbereit.
30.4.16.	Neufahrwasser.	Ruhe.

Danzig, den 30. April 1916.

v. Lichnowsky.
Kapitänleutnant und
Divisionschef.

I
477

Marine-Hornister-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei, vorm. Th. Gieß, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

Kriegstagebuch.

18° 30'

19°

10'

20'

30'

55° 55'

40'

50'

041 s

052 s

088 s

099 s

130 s

147 s

Fisch Fahrwasserbojen

gelbe Minenbojen

Durchfahrtsbojen

N. G. Kurve am 44. d. M.

Sperrrichtung

45 m.

N.

50'

040 s

053 s

087 s

100 s

148 s

S. G. Kurve am 44. d. M.

Gefundene Minen

Peilungen.

Maßstab: 1: 150 000

alte Ankerbojen.

⊥ 105 m.

18. IV. 16.

90 m

18. IV. 16

45'

039 s

054 s

086 s

101 s

134 s

149

40'

038 s

055 s

085 s

102 s

133 s

150 s

v. Hirschfeld.

55° 35'

40' 50' 190 10' 20' 30'

052 s 188 s 099 s 130 s 147 s

Fahrwasserbojen
Mineboje
Durchfahrtsboje
R. F. Kurve am 14. V. 16.
Sperrrichtung

053 s 087 s 100 s 145 s L. F. Kurve am 14. V. 16.

alte Ostbuje. Gefundene Minen
⊥ 105 m. 18. IV. 16. ∠ 90 m Lotungen.
18. IV. 16. Maßstab: 1: 150 000.

054 s 086 s 101 s 134 s 149

155 s 085 s 102 s 133 s 150 s

±90 m

N.

v. Hippel. Skizze 1.

17° 0'

18° 0'

19° 0'

56° 0'

20'

40'

30'

40'

50'

N.

26. IV. 16.

59'

40'

55° 30'

III.

II.

(C)

28. V. 16.

27. V. 16.

S.

180° 0'

190° 0'

200° 0'

56° 0'

N.

26. V. 16.

28. V. 16.

24. V. 16.

II. (C)

V.

V. V. Linie am 26. 24. u. 28. V. 16.

N. V. Linie.

Einfachbahnbojen.

P rote P schwarze Fahrwasserbojen.

Sperrichtung.

I.

PP

P4

Maßstab: 1.: 30 000.

v. Lichnowsky.

Skizze 2.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. Ostsee. Eing. — 1916 B. No 2069 Anl. —

Ganz Geheim!

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. Ostsee. Eing. 16 V. 1916 B. No 2069 Anl. —

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 3734 A 1.

Kiel, den 15. Mai 1916.

Adm. Stb. d. Mar. Nr. 18 MAI 1916

Ganz Geheim.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine.
Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

A 1

A 14479. 10 mil

Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F 1 38.

4917.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
i. d. Deutsch. Bucht.
Eing. 16 V. 1916
B. № 2069 Anl. —

Ganz Geheim!

Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
i. d. Deutsch. Bucht.
Eing. 16 V. 1916
B. № 2069 Anl. 1

Kommando
der IV. Minensuchdivision.
B.No. G.95

Libau, den 16. Mai 1916

Ganz Geheim!

U. B.d.A.d.O.

Anliegend Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision für die Zeit vom 1. - 15. Mai 1916 gehorsamst vorgelegt.

M. Hitzmitz.

I.
474

Walter Jeromin-Magazin, Buchdruckerei u. Papierhandlung
vorm. Th. Gött, Wilhelmshaven
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F 1 38.

45513/16

4017

Kriegstagebuch

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
B. № 2009

den 15 Mai 1916.

Eingegangen: 16. V. M.

Ganz Geheim!

U. O. d. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der Chef des Stabes.

Klappenbach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
Eing. 16. V. 1916
B. № 2009 Anl. —

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision. Chef: Kapitänleutnant

von Zitzewitz.

Angefangen: 1.V.1916.

Abgeschlossen: 15.V.1916.

Vertragslieferant für die Nordseestation. S & F 1 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.V.16.	Neufahrwasser.	
8 h Vm.	NO 2	
10 h Am.	NO 2	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe gemäß B.d.A.d.O. Gr.B.No. 1131 A 2. und telegr. Befehl vom 4.IV.16.
2.V.16.	Rixhöft querab.	Auf Kurs N z W 1/2 W Punkt 2 angesteuert.
1 42 Vm.	NW 4	
4 53 Vm.	Punkt 2 NNW 4	Punkt 2 passiert. Suchgerät ausgebracht auf Kurs N 3/4 W. Fahrstrasse zwischen Punkt 2 und 3 nach Minen abgesucht. (s. Skizze)
8 32 Vm.	Quadrat 037 gamma Zusatzzahl 9	T 64 Quadrat 037 gamma Zusatzzahl 9 treibende alte Pendelstoßmine abgeschossen.
8 56 Vm.	Punkt 3 NNW 3	passiert mit Suchgerät auf Gegenkurs zurückgefahren.
1 39 Nm.	Punkt 2 querab NNW 2	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Rückmarsch angetreten.
5 30 Nm.	Neufahrwasser	eingelaufen.
3.V.16.	Neufahrwasser O 4	ausgelaufen zum Absuchen des Kurses Hela - Rixhöft auf telegr. Befehl des B.d.A.d.O.
6 h Vm.		
7 35 Vm.	Hela querab	Auf Kurs N 3/4 W Suchgerät ausgebracht. Kurse s. Skizze.
10 13 Vm.		Suchgerät aufgenommen.
10 54 Vm.	S O 4	Auf Kurs SO z O 3/4 O. Gerät wieder ausgebracht.
11 45 Vm.		Wegen zahlreicher Fischerzeichen Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Rückmarsch angetreten nach Neukrug. Einzelfahren mit U-D in der Danziger Bucht.
		3 6 h Nm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
3 6 h Nm.	Neukruger Meile	mit forcierter Fahrt abgelaufen.
5 50 Nm.	Danzig K.W.	eingelaufen.
4.V.16.	Danzig K.W.	Große Kesselreinigung begonnen. T 68 zum Umtausch havarierter U-D-Einrichtung nach Kiel detachiert in Begleitung von U 48.
8 h Vm.		
5.V.16.	Danzig K.W.	
6.V.16.	Danzig K.W.	
7.V.16.	Danzig K.W.	Große Kesselreinigung.
8.V.16.	Danzig K.W.	
9.V.16.	Danzig K.W.	
10.V.16.	Danzig K.W.	
11.V.16.	Danzig K.W.	Große Kesselreinigung beendet. T 64 noch nicht fahrbereit wegen Steuerung der Niederdruckmaschine. Dauer 8 Tage. T 53 noch nicht fahrbereit wegen Erneuerung des Ruderkockers. Dauer 6 Tage. Kohlen ergänzt und kompensiert.
8 h Vm.	Danzig K.W.	
6 h Nm.	Neufahrwasser N 6	fest.
12.V.16.	Neufahrwasser NNO 7	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
8 h Vm.	grobe See.	
13.V.16.	Neufahrwasser	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
8 h Vm.	NNO 6	
4 30 Nm.		T 60, T 63, T 65, T 66 ausgelaufen in die Danziger Bucht zu Einzelübungen mit U-D und zur Schießausbildung der Kapitulanten.
6 30 h Nm.		wieder eingelaufen.

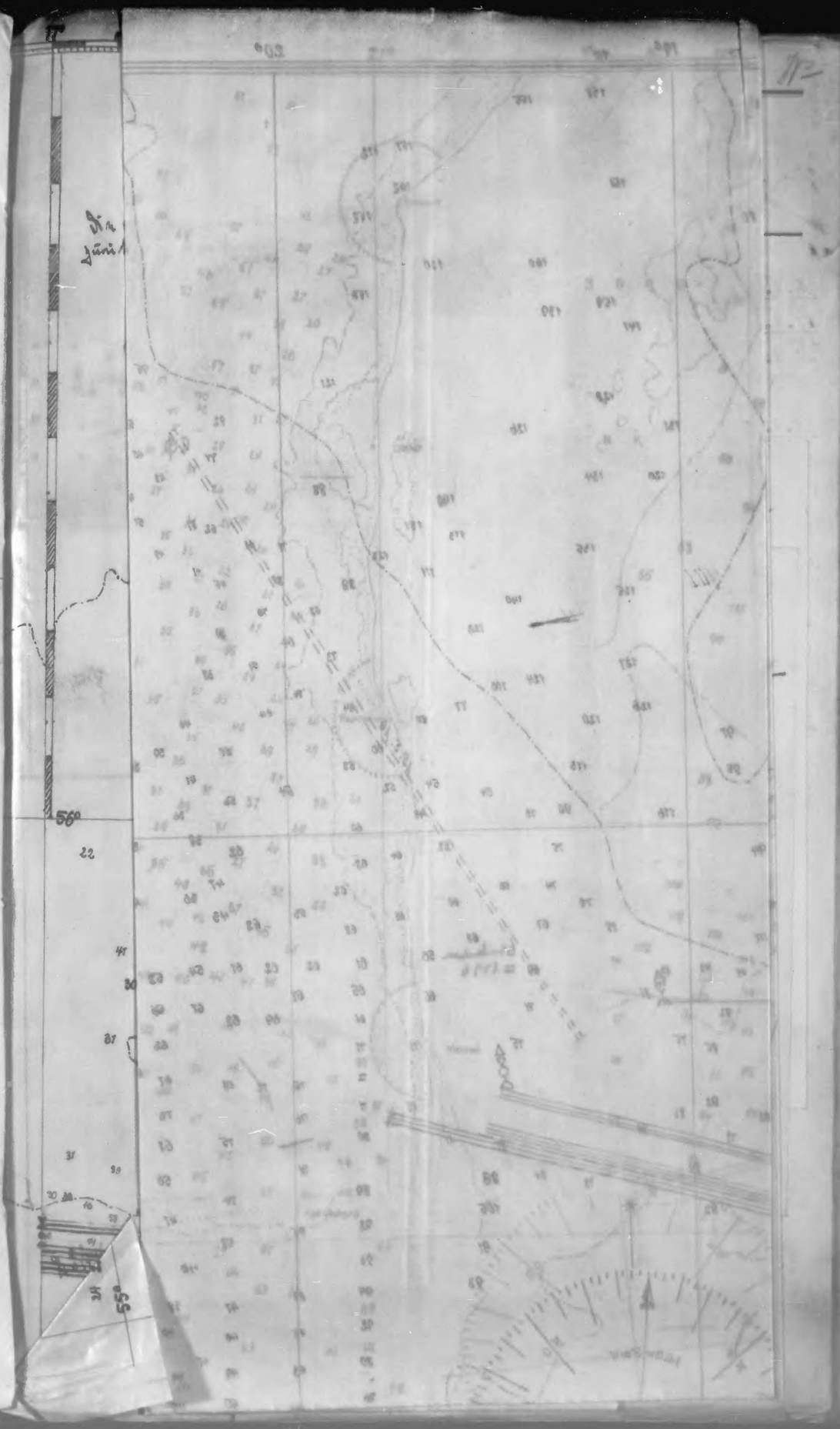
Marine-Sammler-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei des Lt. Ott. Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
14.V.16.	Neufahrwasser	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
1^{30} Vm.	S W 3	. .
8^{30} Vm.	Punkt 2 Eine Seemeile an B.B. querab.	Auf Kurs O z S Suchgerät ausgebracht.
9^{15} Vm.	S W 5 – 6	Auf Kurs O z N gegangen. Punkt 1 angesteuert.
1^{46} Nm.	Punkt 1 SW 5-6	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Memel angesteuert.
6^{56} Nm.	Memel	In Hafen fest. Kohlen ergänzt.
15.V.16.	Memel Innenhafen. SSW 4-5.	Ausgelaufen nach Punkt 1.
3 h Vm.		
7^{48} Vm.	Boje 1	Boje 1 passiert auf Kurs NNW 3/4 W.
8^{34} Vm.	S 5-6	Auf Kurs NO 1/2 N gegangen. Suchgerät ausgebracht.
10^{30} Vm.	Quadrat 147 delta Zusatzzahl 9 SSO 5-6.	I 56 treibende Pendelstoßmine abgeschossen. Mine ist schwimmbar aus der Lübeck-Sperre vertrieben..
2^{33} Nm.	SSO 5-6	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Auf Kurs Ost gegangen. Libau-Tonne 3 angesteuert.
4^{30} Nm.	Libau-Innenhafen	eingelaufen. Kohlen ergänzt.

Libau, den 16. Mai 1916.

W. Zimmermann (Ltn.)

Kapitänleutnant und Divisionschef.



Die eingetragenen Tiefen sind auf das
Null des Pegels Memel bezogen ermittelt.

H. Schmidt.

GOTLAND

H O B O R G -

B A N K

Mittel-Bank

Mittel Bank

Memel

Pessau

56°

55°

19°

20°

21°

Die eingetragenen Tiefen sind auf das Seekartennull reduziert

N. Schmidt

NOBORG-

BANK

Mittel Bank

Memel

Rossitten

Memel

Mittel Bank

Mißw 5°30'W

N/O

Brüsterort

KURISCHE HAFF

Wrack

Rixhöft

Wrack

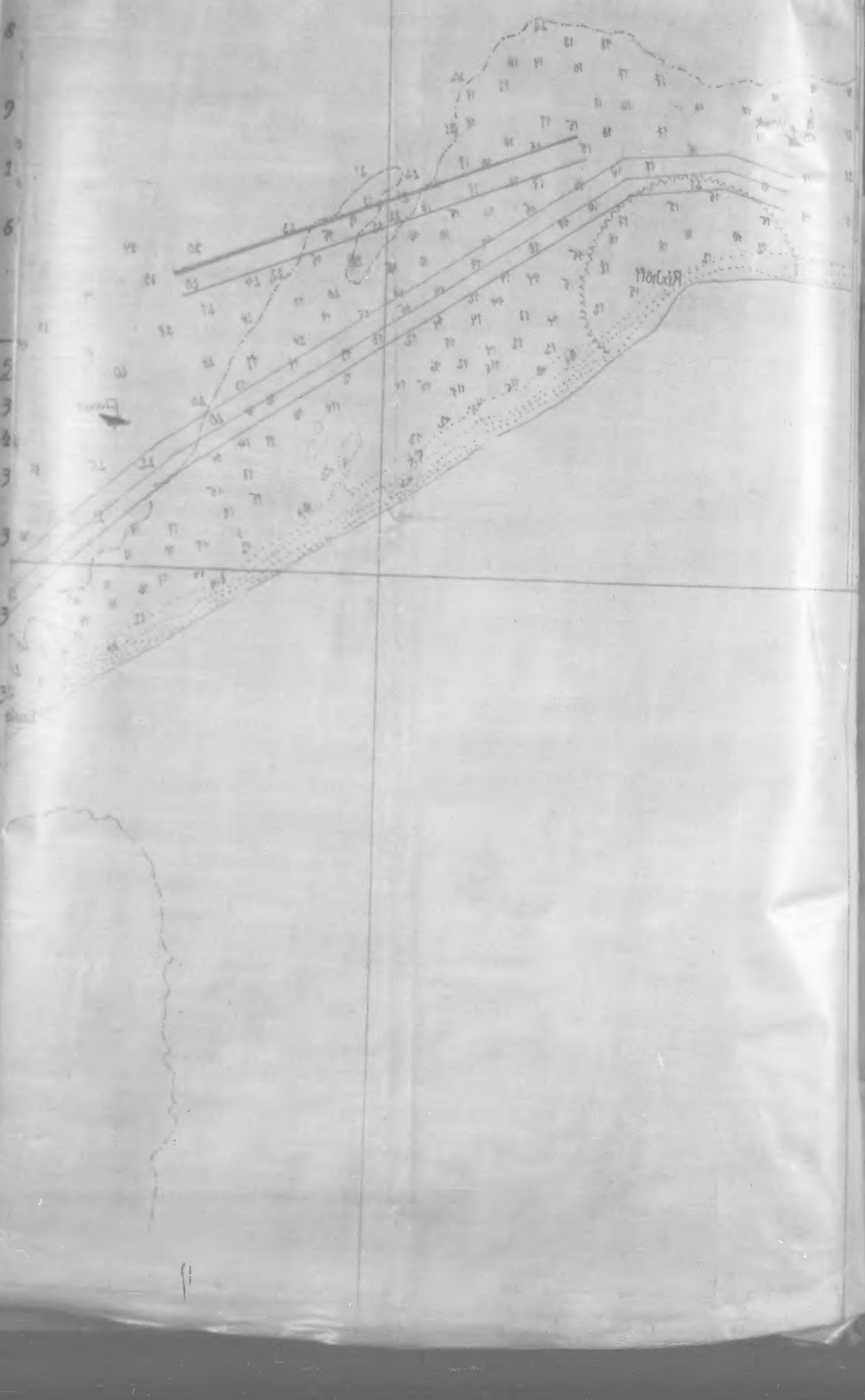
Kiselewo

Hela

N

S

Suchkurse



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Zu Gg. B.-Nr. 179	
	Ganz Geheim!	
	Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Ia. B.-Nr. 130.	Ostsee den 1. Juni 1916.
	Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. Ia. B.-Nr. 4017 A.	Kiel, den 25. Mai 1916.

Ganz Geheim!

Kdm. Sth. d. Mar. 27 MAI 1916

An

Admiralstab

ergebenst übersandt.

Von Seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.
v. Usedom

Anl. 4 Bd.

Ad. Ia. 2875.

A 15673 - Mar

A 17493/16

Marine-Formular-Magazin Buchdruckerei u. Buchbinderei von H. Gill, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordstation. S & F I 38. 4576

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Zügg a-Nr. 179	

Ganz Geheim!

Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Ugg a-Nr. 179

Ostsee, den 1. Juni 1916.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe u. d. Kais. Marine.
Eing. 2. VI. 1916
B. No. 3299 Anl. 2

Ganz Geheim!

U. B. d. A. d. O.

2 Anliegend Kriegstagebuch von 16. Mai bis 1. Juni 1916 gehorsamst vorgelegt.

v. Hitzmich.

I.

Marine-Verwalter-Druckerei Wilhelmshaven u. Buchbinderei der 2. Ers. Abt. Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

A 17893/16

4576

Kriegstagebuch

Gerichtsherr
der Artillerieprüfstelle
i. d. Gött. Ostsee.
Tgb. N. 2299 Ai.

Kiel, den 5. Juni 1916.

Ganz geheim! Eingegangen: 8. VI. 16

U. d. A. K. 4506

-1-

Vom Leiter des Sachverständigen
der Artillerieprüfstelle i. d. Gött. Ostsee
der 1. Admiralitätsoffizier.

Verteilt

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 4506 A.I.

Kiel, den 10. Juni 1916.

Ganz Geheim!

Adm. Stb. d. M.
21. JUN. 1916

U. den Chef des Admiralstabes der Marine Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

v. Usedom

A.I.

A 17893-1 Anl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Zu Gg a. Nr. 179

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision

Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz.

Angefangen: 16. V. 1916

Abgeschlossen: 1. Juni 1916.

Marine-Armaturen-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
der Ab. Gdk. Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

A 17893/16

4576

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
16.V.16.	Libau Innenhafen.	Ruhe.
17.V.16.		
8h Vm.	Libau Innenhafen NSW 6.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
18.V.16.		
8h Vm.	Libau Innenhafen. W 6. Seegang 5.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
1h30m bis 4h Nm.		T.56 Schießübung nach Klingscheibe mit G.F.-III.- Schülern im Außenhafen.
19.V.16.		
5h30mVm.	Libau Innenhafen.	Ausgelaufen nach Süden.
	NW 6 grobe See.	T.64 wieder fahrbereit.
2h8m Nm.	NW 7-8. Brüsterort querab.	Division detachiert nach Neufahrwasser. T.104 Pillau angesteuert. Zur Besprechung der Aufgabe 2 B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.2061 A 2 vom 16. Mai 1916 mit Chef der I.Minenräumdivision
3h5m Nm.	Pillau Innenhafen.	T.104 eingelaufen.
7h Nm.		Division unter Führung T.55 Neufahrwasser eingelaufen.
9h20mNM.	Pillau. NW 7.	T.104 ausgelaufen nach Neufahrwasser.
20.V.16.	Neufahrwasser.	
1h Vm.	NW 7	T. 104 eingelaufen. T. 53 wieder fahrbereit, T. 67 wegen Reparatur des Gleitschuhs bis 24.V.nicht fahrbereit.
8h30mVm.		Kohlen ergänzt. Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
21.V.16.		
2h30mVm.	Neufahrwasser. SW 2.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.1. B.d.A.d.O.Gg.B.Nr. 2061 A 2 vom 16.V.1916.) Tonne 3 angesteuert.
9h50mVm	Tonne 3.	Tonne 3 passiert auf Kurs NzO.
10h35mVm		Suchgerät ausgebracht auf Kurs OzS, Nordkante des Fahrstreifens zwischen Punkt 3 und 2 abgesucht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2h5mNm.	□ 056 gamma	T 104 treibende ältere Bleikappenmine abgeschossen. Mine trotz Volltreffers nicht detoniert, Sprengladung scheinbar verdorben.
h6m Nm.	S W 3	Suchgerät aufgenommen, Punkt II angesteuert.
h45m Nm.	Punkt II	Suchgerät ausgebracht. Mit Zickzackkursen zwischen Punkt II und III gesucht. (Siehe Skizze)
h41m Nm.	S S W 4	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Nach Punkt III gelaufen.
hm Nm.	Punkt III	Punkt III passiert. Während der Nacht auf SO und NW Kurs zwischen Punkt III und Rixhöft gefahren.
.V.16.		
h18m Vm.	Punkt III	passiert. Auf Kurs SzW.
h45m Vm.	□ 037 gamma N O 2 - 3	Treibende alte Bleikappenmine abgeschossen.
h20m Vm.		Auf Kurs OzS. Suchgerät ausgebracht zum Absuchen der Südkante der Fahrstraße von Punkt III. bis I. (Siehe Skizze).
2h48mVm.	Innerhalb einer halben Stunde plötzlich aufkommend, NNO 7 grobe See.	Wegen schlechten Wetters Suchen abgebrochen, Memel angesteuert.
h40m Nm.	Memel N N O 7	Memel fest.
.V.16.		
Vm.	Memel	Kohlen ergänzt.
h40mVm.	N N W	ausgelaufen nach Punkt I.
40m Nm.	Dünung	T 56 und T 54 als Nachtpositionsboote nach Punkt II. detachiert.
37m Nm.	Punkt I.	Auf Kurs S 1/2 O gegangen.
11m Nm.	N N W 3	Suchgerät ausgebracht, auf Kurs NzS zum Absuchen des fehlenden Südstreifens und eines Zickzackkurses zwischen Punkt I. und II. (Siehe Skizze). Punkt II. bei Dunkelheit mit Hilfe Positionsboot angesteuert.
		11h Nm.

Marine-Verwaltungs-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Mitscherlich. Verantwortlicher Referent für die Nordsectation. S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
11h Nm.	Punkt II.	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden.
	N N W 3.	Bis zum Hellwerden zwischen Punkt II. und Rixhöft gestanden.
24.V.16.		
3h41m Vm.	Punkt II.	passiert, Suchgerät ausgebracht zum Absuchen
	N N W 3.	des entsprechenden Zickzackkurses zum 23.V. zwischen Punkt II. und I. (Siehe Skizze).
10h Vm.	Punkt I.	Suchgerät aufgenommen. Keine Mine gefunden. Neufahrwasser angesteuert.
4h20m Nm.	Danzig Kaiserliche Werft.	eingelaufen.
		I 67 wieder fahrbereit.
25.V.16.	Danzig Kaiserliche Werft.	Kohlen ergänzt.
26.V.16.	Danzig Kaiserliche Werft.	Ruhe.
27.V.16.	Danzig Kaiserliche Werft.	T.109 ausgelaufen zum Compensieren und Torpedoschießen in der Danziger Bucht.
9h Vm.	N O 4	
6h50m Nm.	Neufahrwasser	fest.
10h Nm.	Neufahrwasser N O 4	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
28.V.16.		
4h Vm.	Punkt II. O N O 6 grobe See.	Wegen schlechten Wetters kehrt gemacht.
10h30m Vm.	Neufahrwasser	eingelaufen.
29.V.16.		
3h30m Vm.	Neufahrwasser N O 4 querab.	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
7h24m Vm.	Rixhöft N O 6 schwerer Seegang.	Wegen schlechten Wetters kehrt gemacht.
9h30m bis 10h30m Vm	N O 6	Evolutionieren und Übungsfahren mit U.D. in der Danziger Bucht.
11h30m Vm	Neufahrwasser	eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
30.V.16.	Neufahrwasser.	
8h Vm.	O 4-5.	Wegen unsicheren Wetters (Arkona 8-10) nicht ausgelaufen.
11h Nm.	NO 2.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe, Punkt 1 angesteuert.
31.V.16.		
7h50m Vm.	7,5 sm NzO1/2O von Punkt 1. SSO 2.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs NzS zum Absuchen der Nordkante zwischen Punkt 1 und 2.
12h45m Nm	SSO 1	Suchgerät aufgenommen, nach Punkt 2 gefahren.
1h50m Nm.	Punkt 2.	Punkt 2 passiert. Von Punkt 2 nach Punkt 3 mit Zickzackkursen gefahren, der dem Kurs vom 21.V. entspricht.
7h10m Nm.	Punkt III. SSO 2.	Suchgerät aufgenommen, keine Minen gefunden. Auf den Marsche wurden 5 treibende Minen abgeschossen:
		Bleikappenmine (I.56) □ 148 σ | Alte Minen,
		" (") □ 134 σ | teilweise
		" (I.60) □ 150 γ | stark verro-
		Pendelstoßmine (I.56) □ 113 γ | stet und be-
		" (I.56) □ 038 γ | wachsen.
7h14m Nm.	Punkt III.	Auf Kurs SO gegangen, I.56 und I.54 zur Ansteuerung bei der Boje gelassen.
11h34m Nm.	SSO 1	Auf Gegenkurs gegangen.
1.VI.16.		
3h30m Vm.	□ 037 γ SSO 2	I.64 und I.65 auf F.T.- Befehl II.Minensuchflottille nach Swinemünde detachiert zur II. Minensuchdivision. Der IV.Minensuchdivision unterstehen von jetzt ab nur noch: I.104, I.53, I.54, I.55, I. 56, I.60, I.61, I.62, I.63, I.66, I.67, I.69.
4h33m Vm.	Punkt III.	Von Punkt III mit Kurs S1/2W 4,3 sm weitergefahren.
4h53m Vm	SSO 1.	Auf Kurs OzS Suchgerät ausgebracht. I.56 und I.54 nach Libau detachiert zum Bojenlichten zwischen Punkt 1 und Ansteuerungspunkt D von Libau. Bis zu einen Punkte 4,3 sm südlich
8h30m Vm.		Punkt II gefahren, Suchgerät aufgenommen, nach Punkt 2 gefahren.
8h59m Vm.	Punkt II.	Division unter Führung Oberleutnant z.See. Tschirch (I.55) detachiert zum Absuchen eines Reststreifens von einen Punkte 17 sm, SW3/4W von Punkt I nach dieser Boje (s.Skizze) zur Kohlenergänzung nach Memel.

Marine-Personal-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Chr. Willers Nachfolger. Verantwortlicher Referent für die Nordfestungen. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
1.VI.16.		
12^h29^mNm.		T.104 Nördlich Punkt I T.56 beim Bojenlichten überholt. Auf der Suchfahrt wurden von T.63 drei treibende Pendelstoßminen abgeschossen in □ 054γ, □ 092γ und □ 115γ. T.104 läuft vor nach Libau zur Besprechung mit B.d.A.d.O.
4^h10^mNm.	Libau Winterhafen.	T.104 eingelaufen zur Kohlenergänzung.
6^h Nm.	Memel.	T.55 mit Division nach Erledigung Aufgabe eingelaufen. Keine Minen gefunden.
6^h Nm.	Libau.	T.56, T.54 Libau eingelaufen.

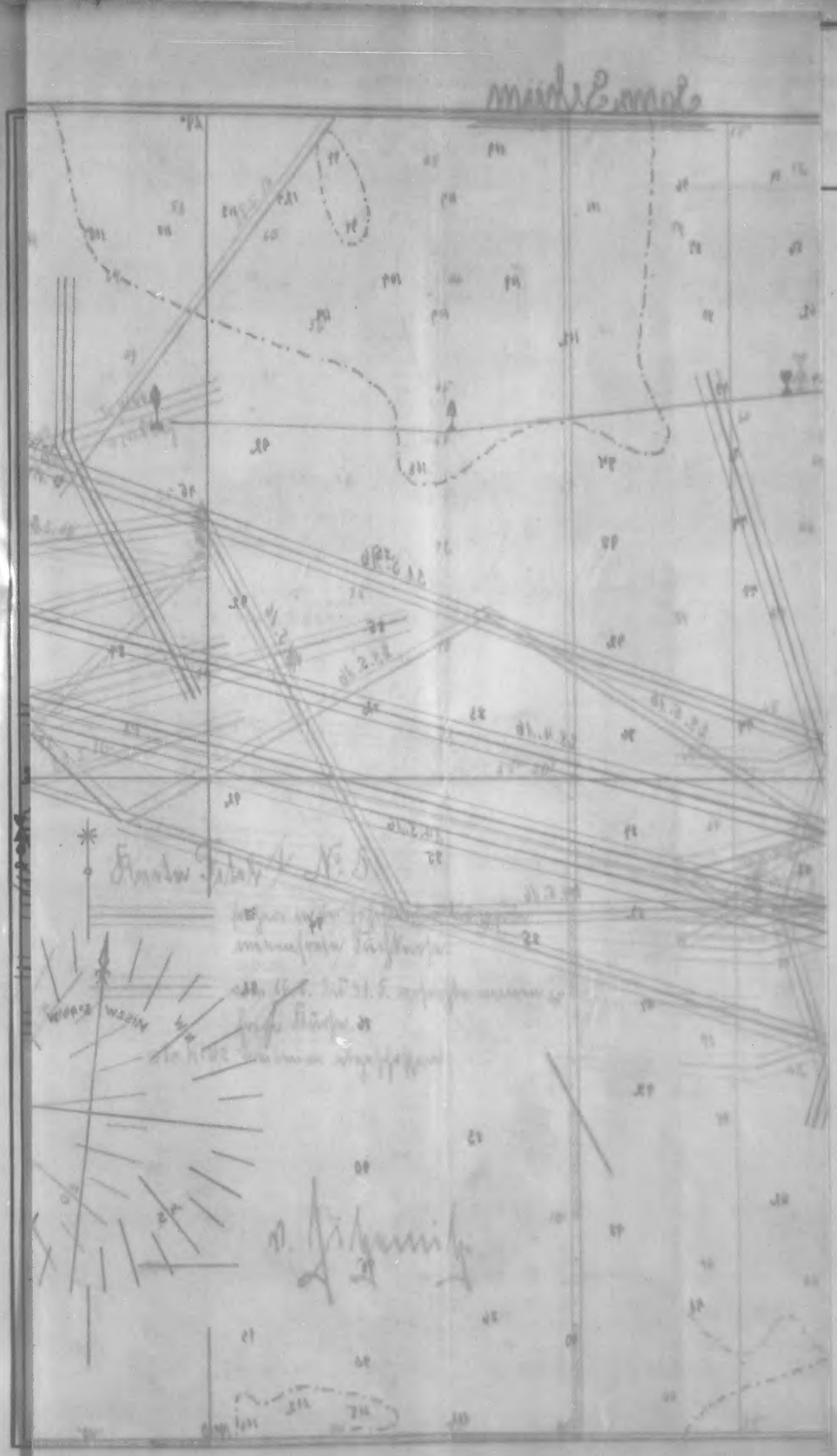
=+=+=+=+=+=+=+=

Libau, den 1. Juni 1916.

M. Zickermann.

Kapitänleutnant und Divisionschef.

I.



Sann Schiff

Süd-
Mittel-Bank

Kreuzen Fischerei № 5

Grenzen innerhalb welcher Fischerei
mit Treibnetzen verboten ist.

vom 16.5. bis 31.5. geschützte Laichplätze
freier Fischer.

Tr. Linie Treibnetzen abgeschlossen.

M. Lichtenstein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Ganz Geheim!

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Gg. Nr. 253

Ostsee, den 16. Juni 1916.

Ganz Geheim.

Kommando
der II. Minensuchflottille
Nr. 273

U. II. Minensuchflottille

Eing. 19. VI. - 3 V

Anliegend Kriegstagebuch von 2.VI. bis 15.VI. 1916
3 a.d.B. an B.d.A.d.O. gehorsamst vorgelegt.

Auf Befehl!

Wolff I.

Leutnant zur See und Adjutant.

II.
1./ Fmi beh. Werkzeugmeister
2./ Tkz.
1 T. 'M
Hfb/7.

A 2074/14/16. cg. 5774

Marine-Hermann-Wagner, Buchdruckerei u. Lithographie
am 14. Okt. Wilhelmshaven.
Vertraglicher Vertreter für die Nordseestation.

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „II. Minensuchflottille"
G.-Nr. 343.

Ostsee, den 20. Juni

Ganz Geheim.

Befehlshaber der Aufklärungss. i. d. östl. Ostsee.
Eing. 21. 6
B. № 26/2 Anl. 3

22. Bd. d. W.

Appell.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision

Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz.

Angefangen: 2.VI. 1916.
Abgeschlossen: 15.VI. 1916.

A 2074/14/16. cg 5774

Marine-Formular-Anstalt, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Glaß, Wilhelmshaven.
Verantwortlicher Redakteur für die Nordseestation.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2.VI.16.		
8^h Vm.	Libau	I 104 mit I 56 und I 54 Libau Innenhafen.
	Memel	I 55 mit den anderen Booten der Division.
1^h30^m Nm.	SSW 2 Libau	I 104 mit I 56 und I 54 ausgelaufen nach Süden.
5^h30^m Nm.	SSW 1 Memel	I 104 Memel eingelaufen.
3.VI.16.		
1^h Vm.	Memel N N W 2	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe 1. (B.d.A.d.O. Gg. B.Nr.2061 A 2. vom 16.V.16.)
5^h55^m Vm.	Punkt I	passiert.
6^h20^m Vm.	N 2	Suchgerät ausgebracht auf Kurs NzS. Zwischen Punkt I und II Kontrollkurs gefahren an der Nordkante der Fahrstraße. (Siehe Skizze 1.) Keine Minen gefunden.
11^h Vm.	S W 1	Suchgerät aufgenommen.
11^h45^m Vm.	Punkt II	passiert. Neufahrwasser angesteuert.
4^h50^m Nm.		Neufahrwasser eingelaufen.
5^h30^m Nm.	Danzig Kaiserliche Werft.	festgemacht zur Besprechung mit II. Minensuchflottille.
4.VI.16.	Danzig	Ruhe.
5.VI.16.	Kaiserliche Werft.	
6.VI.16.		
11^h Vm.	Danzig N. W. S W 2 - 3	ausgelaufen zur Übungsfahrt mit U.B. in Danziger Bucht und zur Meilenfahrt.
7^h Nm.	Neufahrwasser	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
11^h30^m Nm.	Neufahrwasser S S O 1	ausgelaufen zur Ergänzung Aufgabe I. Punkt II angesteuert.
		7.VI.16.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7.VI.16.		
5^h50^m Vm.	Punkt II	passiert.
6^h18^m Vm.	S 1	6 sm. nördlich Punkt II. Suchgerät ausgebracht auf Kurs N 1/2 W zur Kontrolle der Fahrstraße zwischen Punkt II und Punkt III.
9^h19^m Vm.		Suchgerät aufgenommen auf Kurs SzW 1/2 W gegangen.
9^h53^m Vm.	Punkt III	passiert. Suchgerät wieder ausgebracht. Auf Kurs SzW 1/2 W. (Aufgabe II B.d.A.d.O. Gg.B.Nr.2061 A 2. verbunden mit Gg. 2139 A 2.)
1^h Nm.	Punkt III A. N S W 2	Suchgerät aufgenommen. Punkt III A vorläufig bezeichnet durch schwarz-rote Doppelboje. Keine Minen gefunden. Stolpminde angesteuert.
3^h Nm.	Stolpmünde	festgemacht.
8.VI.16.		
5^h Vm.	Stolpmünde S 1	ausgelaufen nach Punkt III A.
9^h11^m Vm.	Punkt III A Breite= 54° 52,5' N Länge= 16° 45,5' O	durch Lotungen und durch Hilfsboje vom 7.VI. Punkt III A genau bestimmt, Durchfahrtsboje geworfen mit 2 schwarzen Bällen. (Siehe Skizze 2.)
9^h35^m Vm.		Auf Kurs W S W 1/8 W. Suchgerät ausgebracht.
31^m Nm.	Punkt 5 S 4	Suchgerät aufgenommen Punkt 5 vorläufig bezeichnet durch rote Doppelboje. (Es ist beabsichtigt Punkt 5 nicht dauernd zu bezeichnen ebenso auch Punkt 4 von Aufgabe III nicht.) Von Punkt 5 fünf sm. N N W gelaufen.
1^h57^m Nm.	S 3	Auf Kurs O N O. Suchgerät wieder ausgebracht.
3^h32^m Nm.		Suchgerät ausgeschlippt.
3^h52^m Nm.		Suchgerät wieder ausgebracht auf Gegenkurs.
3^h58^m Nm.		Suchgerät ausgeschlippt.
6^h24^m Nm.		R.G. ausgebracht zur Nachprüfung. Keine Mine gefunden.
6^h45^m Nm.	S 1	Gerät aufgenommen. Suchen an dieser Stelle nicht fortgesetzt wegen zu flachen Wassers und unreinen Grundes. Gerät zeigte deutliche Spuren starker Grundberührung, anscheinend, wie auch in Karte angegeben, Steine vorhanden.
		6^h45^m Nm.

Verantwortlicher Lieferant für die Nordsee-Station. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8^h45^m Vm.	Stolpmünde	eingelaufen.
9.VI.16.		
4^h Vm.	Stolpmünde	ausgelaufen nach Punkt III A.
6^h16^mVm.	Punkt III A O S O 1	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N 1/2 W. /Siehe Skizze 2/.
9^h30^mVm.		Suchgerät aufgenommen, Rücknarsch angetreten.
4^h30^mNm.	Neufahrwasser	eingelaufen. Kohlen ergänzt.
10.VI.16.		
9^h30^mVm.	Neufahrwasser N N O 5	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
11^h35^mVm.	N N O 6 - 7 schwere See.	Kehrt gemacht, wegen schlechten Wetters. Rixhöft hatte für 8^h30^m Vm. Windstärke 3, Seegang 2 gemeldet. (Wettermeldungen von Rixhöft wurden während der Arbeit der letzten Monate sehr häufig als höchst unzuverlässig festgestellt.)
11.VI.16.		
1^h50^m Vm.	Neufahrwasser	eingelaufen. Ruhe.
12.VI.16.		
7^h Vm.	Neufahrwasser S 2	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
1^h30^mNm.	5 sm. SzW Punkt III.	Suchgerät ausgebracht zwischen Punkt III und III A Ostkante der Fahrstraße abgesucht.
5^h6^m Nm.	S O 2	Suchgerät aufgenommen. Keine Minen gefunden.
6^h30^mNm.	Stolpmünde	eingelaufen.
13.VI.16.		
10^h Vm.	Stolpmünde	ausgelaufen nach Punkt III A.
11^h50^mVm.	Punkt III A O 1	Suchgerät ausgebracht. Zwischen Punkt III A und III mit Zickzackkurs gesucht./Siehe Skizze 2./
4^h25^mNm.	Punkt III O N O 1	Suchgerät aufgenommen. Rücknarsch angetreten nach Neufahrwasser.
5^h40^mNm.	O N O 2	U.B.-Gerät ausgebracht, Übungsfahren und Evolutionieren mit ausgebrachten U.B.
7^h40^mNm.		U.B. - Gerät aufgenommen.
11^h26^mNm.	O N O 2 Hela querab.	Gemäß Verabredung mit Sperrkommando Neufahrwasser von 11^h20^m bis 1^h30^m zu Angriffsübungen für die Küstenbefestigungen bei Neufahrwasser gefahren. Ungeübte Scheinwerferbedienung der Küstenbefestigungen läßt im Interesse der Küstenverteidigung eine Wiederholung ähnlicher Übungen durch Torpedobootsverband als sehr wünschenswert erscheinen. Festungsalarm arbeitete anscheinend zufriedenstellend.
14.VI.16.		
2^h30^m Vm.	Danzig K.W.	eingelaufen.
8^h Vm.	Danzig K.W.	Kleine Kesselreinigung begonnen.
15.VI.16.	Danzig K.W.	Kleine Kesselreinigung.

Danzig, den 16. Juni 1916.

M. Zitzewitz.

Kapitänleutnant und Divisionschef.

Ostsee, den 20. Juni 1916.

Bemerkungen des Kottillenchefs.

Zum 10. Juni 1916.

Die Beobachtung, daß die Station Rixhöft wenig zuverlässige Wettermeldungen macht, ist nun von mir während der monatelangen Arbeiten der früheren 6. Linienschiffsdivision in der Danziger Bucht und nördlich Rixhöft gemacht worden. Einer Zeit hat es mir täglich mehrmals sogar 3 Mal falsche Wettermeldung gegeben.

Ihrer Lage wegen müßte die Station Rixhöft ganz besonders gut ausgerüstet und bedient werden. Erfahrungsgemäß ist bei Rixhöft eine Wetterscheide. Für kleine Fahrzeuge, welche den über 200 m langen Wellenbrecher von Neufahrwasser nur Fahrwasser resp. Hela oder umgekehrt passen, ist die Wettermeldung von Rixhöft deshalb von größter Bedeutung, weil auf der ganzen Küstenstrecke kein Nothafen ist, der von den Fahrzeugen bei stürmischem Wetter angelaufen werden kann.

Kapitänleutnant und 2. Kottillenchef.

Süd-
Mittel-Bank

Gunn Geheim

Skizze 1.

Karte: Titel I N: 16

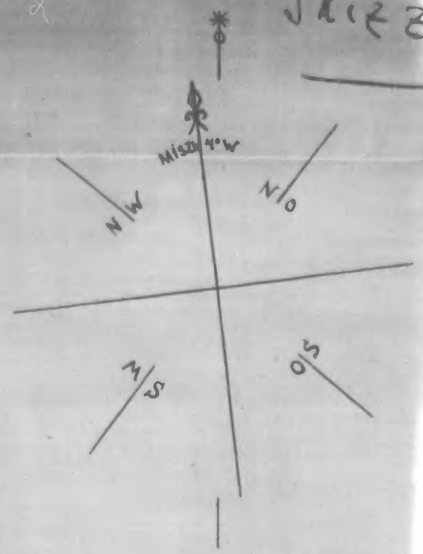
Anmerkungen: 1 Lotung.

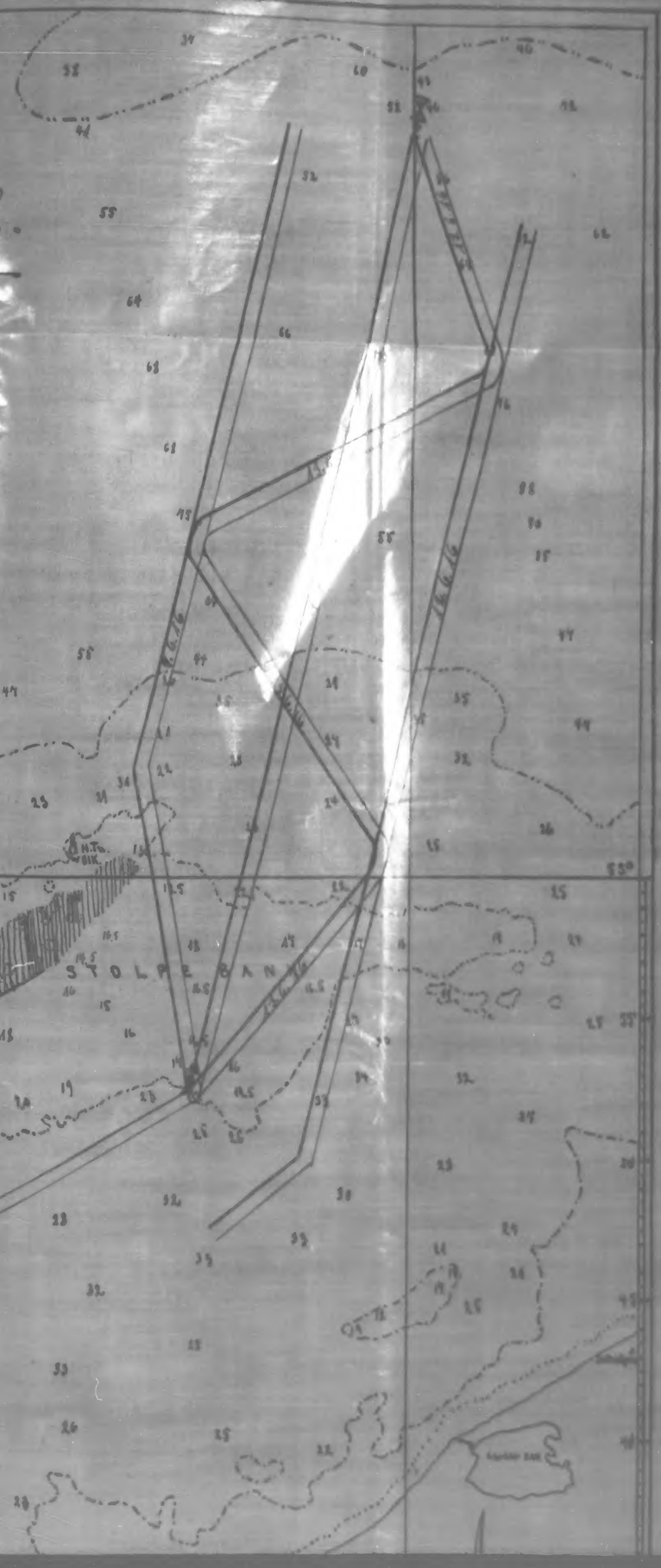
in der Zeit vom 1.6. bis 15.6. 16 gesunkene minensuchende Fahrzeuge.

Lotungen im Monat Juni 16

Ganz Geheim

Skizze 2.



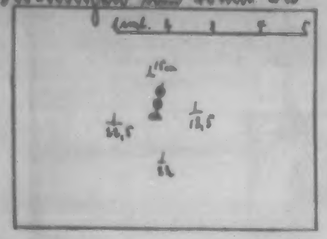


wenigen flachen Wrackteil und einzelnen Grundeis nicht abgesuchtes Gebiet.

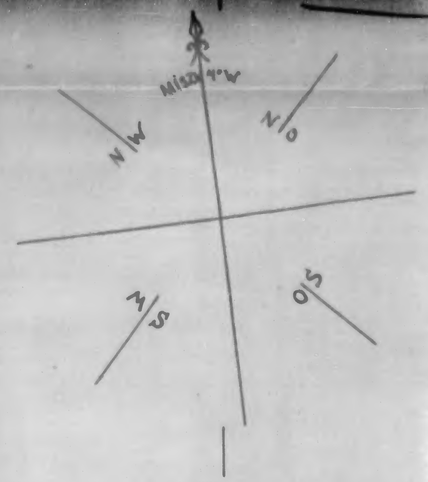
nisse.

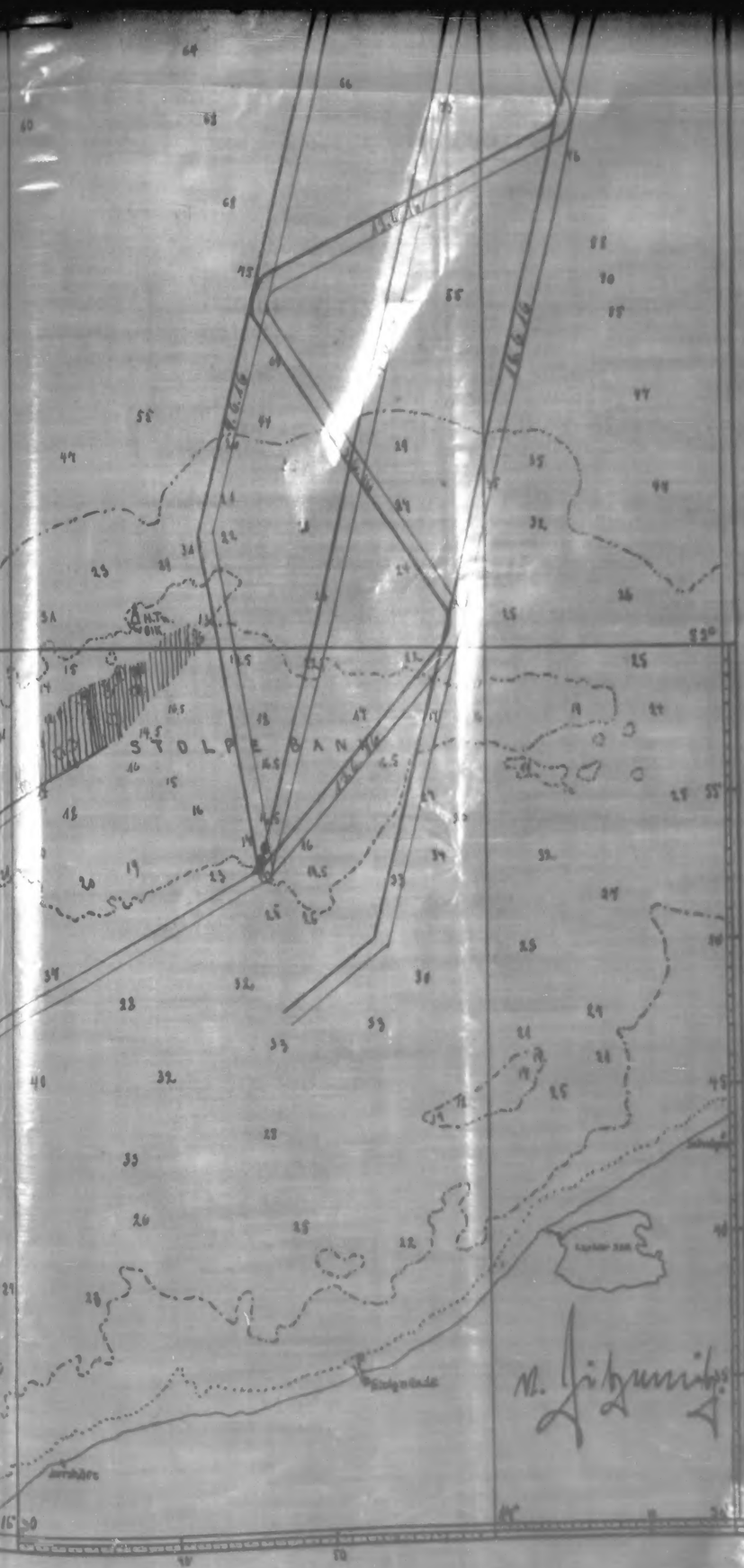
gehörige weiteren Kurse.

Leuchtfeuer am Hafen 3a



wegen starken Schiffsverkehr sind innerhalb
Quadrat nicht absprungfreie Anker





Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. Östl. Ostsee.
B. Nr. 1612 Ch

Den 14 Juni 1916.

Ganz geheim! Eingegangen: 19.6.16

U. D. d. D.

-1-

Bemerkenswert: Die Meldung über die Unzuverlässigkeit der besonders wichtigen Wetterberichte von Nixhöft.
Es wird gehorsamst gebeten, bei Station D eine in diesem Sinne bessere personelle Besetzung von Nixhöft zu erwirken.

a.z.T. M.

A 2053 1916
S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Oberbefehlshaber:
der Ostseestreitkräfte.
G.-B.-No. 5174 Ai.

Kiel den 4. Juli 16.

Ganz Geheim!

Adm. Std. d. M.
5 - JUL 1916

A. kann sich das Admiralstabes der Marine Berlin

Batterie B ist gehalten worden, die Batterie-Meldungen [illegible] Tiefhaft aufgenommen zu lassen und evtl. einer besseren Personalbesetzung der P.S. zu weichen lassen.

Von Seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

A 20414 - 1 Anl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision.

Kommando
der „II. Minensuch-Flottille“
B.-Nr. 453.

den 6. Juli 1916.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
i. A. Gott. Gefgen.
Eing. 6. 7. 1916
B. No 4961 Anl. 2

Ganz Geheim!

Ohne Anschreiben!

-2-

Anliegend Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision für die Zeit vom 16. VI. bis 30. VI. 1916.

A 20531/16

S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.

Kiel den 4 Juli 16.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
d. d. Ostsee.
B. Nr. 2561. Gi.

den 9. J u l i 1916.

Eingegangen: 13.VII.16.
B. Nr. 5584

Ganz Geheim !

U. O. d. O.

Die Fertigstellung des "freien Seeweges Ost-West südlich Bornholm" ist in der "Zusammenstellung von Minennachrichten Nr.32 bereits bekannt gegeben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim !

Kriegstagebuch

der

IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz.

Angefangen: 16.VI.1916.
Abgeschlossen: 30.VI.1916.

A 2253/16

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16.6.16.	Danzig Kaiserl. Werft	Kleine Kesselreinigung.
17.6.16.	Danzig Kaiserl. Werft	
18.6.16.		
9h Vm.	Danzig Kaiserl. Werft K 3	Kleine Kesselreinigung beendet. Ausgelaufen nach Stolpmünde. (Stützpunkt und Poststation von Danzig nach Swinemünde verlegt.)
6h40m Nm.	Stolpmünde	festgemacht.
19.6.16.		
7h Vm.	Stolpmünde N N W 2	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe II (B.d.A.d.O. Gg. B.Nr.2061 A 2 verbunden mit Gg. B.Nr.2139 A 2).
9h28m Vm.	5 sm süd 1/2 Ost von Punkt III A	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N S W 1/4 W zum Absuchen der Südkante der Fahrstraße zwischen den Punkten III A und V.
1h40m Nm.	N 2	Suchgerät aufgenommen. Keine Minen gefunden.
7h Nm.	Swinemünde	eingelaufen zur Kohlenergänzung.
20.6.16.		
3h Vm.	Swinemünde N N W 4 - 5	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
6h Vm.	N N W 7 grobe See	Wegen schlechten Wetters kehrt gemacht.
9h15m Vm.	Swinemünde	eingelaufen.
21.6.16.		
8h Vm.	Swinemünde N N W 8	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
22.6.16.		
8h Vm.	Swinemünde N N W 7	
23.6.16.		
1h Vm.	Swinemünde N O 2	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe. Punkt 5 angesteuert.
6h40m Vm.	2,5 sm S z O von Punkt 5 N O 1	Suchgerät ausgebracht auf Kurs O N O 1/4 O zum Absuchen je eines Streifens 2,5 sm südlich und nördlich der Verbindungslinie von Punkt 5 und III A.

11h03m Vm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11h03m Vm.	Boje 3 A	passiert.
11h15m Vm.	N O 1	Auf Kurs N S W 1/4 W weitergesucht. (Siehe Skizze 1).
2h10m Nm.	◻ 1061 beta Zusatzzahl 9	T 63 treibende alte Bleikappenmine abgeschossen. Farbe braun, fünf Bleikappen. Mine ist nichtdetoniert.
3h40m Nm.		Suchgerät aufgenommen. Nichts gefunden. Rückmarsch angetreten.
7h Nm.	Kolberg	eingelaufen.
24.6.16.		
9h Vm.	Kolberg	ausgelaufen nach Punkt V.
9h25m Vm.	N N O 1	Suchgerät ausgebracht (5 sm N z W von Punkt 5) auf Kurs O N O 1/4 O.
1h56m Nm.	N O 3	Schwenkung nach B.B. auf Kurs N z O 3/4 O. (Siehe Skizze 1).
3h10m Nm.		Suchgerät aufgenommen, Rückmarsch angetreten.
5h50m Nm.	◻ 013 gamma Zusatzzahl 9	T 104 treibende alte Bleikappenmine abgeschossen. 12 Bleikappen.
6h Nm.	Stolpmünde N O 3	eingelaufen zur Kohlenergänzung.
25.6.16.		
9h Vm.	Stolpmünde	ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
9h31m Vm.	Boje III A O 2	passiert. 11,5 sm. weitergelaufen mit Kurs N 1/2 W.
1h16m Vm.	O 1	Suchgerät ausgebracht zum Absuchen eines Zickzackkurses zwischen Punkt III A und III. 3 sm Kurs O S O gefahren.
3h45m Vm. 5h25m Vm.	Punkt III. O 2	Durch Schwenkung nach St.B. auf Kurs S z W 3/4 W gegangen.
6h Nm.		Suchgerät aufgenommen. (Siehe Skizze 1.) Keine Minen gefunden.
7h30m Nm.	Kolberg	eingelaufen. Kohlen ergänzt.
26.6.16.		
9h Vm.	Kolberg	ausgelaufen nach Punkt V.

10h 22m Vm.

S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
18^h22^mVm.	O 1	An der Nordwestecke des Fahrstreifens zw schen Punkt 5 und III A. Suchgerät ausge bracht zum Absuchen von Zickzackkursen zwischen diesen beiden Punkten. Kursände rungen mit Gerät von jetzt ab immer durc Wendung (also mindestens Staffelwechsel de Gruppen) Grund: Zeit- und Raumersparnis. (wie in Skizzen).
3^h52^mNm.	Punkt III A O 2	Suchgerät aufgenommen, überholt und neu a gebracht zum Absuchen des entsprechenden Gegenkurses. (Siehe Skizze 1).
9^h40^mNm.	5 sm S S O von Punkt V.	Suchgerät aufgenommen. Aufgabe II (B.d.A.d Gg. B.Nr. 2061 A 2) erledigt. Keine Minen gefunden. Rückmarsch nach Swinemünde ange treten.
27.6.16.		
2^h30^mVm.	Swinemünde	eingelaufen.
7^h Vm.		Kohlen ergänzt.
28.6.16.	Swinemünde	Ruhe.
29.6.16.		
7^h Nm.	Swinemünde N N W 2	ausgelaufen zur Erledigung der Aufgabe I (B.d.A.d.O. Gg. B.Nr. 2061 A 2) Kurs NzO 1 Marschfahrt nach Punkt IV.
30.6.16.		
2^h33^m Vm.	Rönne N 3	passiert.
3^h45^m Vm.	Punkt IV N S W 3 - 4	Suchgerät ausgebracht zum Absuchen eines Zickzackkurses zwischen IV und III. (Sieh Skizze 2). Vormittags und mittags astronomische Bes kontrolle.
3^h22^m Nm.	Punkt III S S W 5 - 6	Suchgerät aufgenommen, auf Kurs S S W geg gen. Rückmarsch angetreten.
7^h50^m Nm.	Stolpmünde	eingelaufen.

Ostsee, den 1. Juli 1916.

M. Lichnowsky.

Kapitänleutnant und Divisionschef.

Kommando
der „II. Minensuchflottille"
J. Nr. Jg. 453.

Den 4. Juli 1916.
Gesehen und einverstanden.
Hollein
Korvettenkapitän u. Flottille

Karte: Titel I N°: 16

Anmerkungen: 1 Leitung

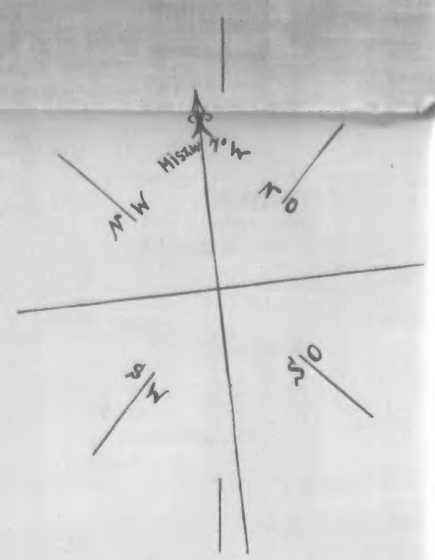
[illegible] ragen Flächen Wasserstand innerhalb Gebiets muß abgesuchtes Gebiet

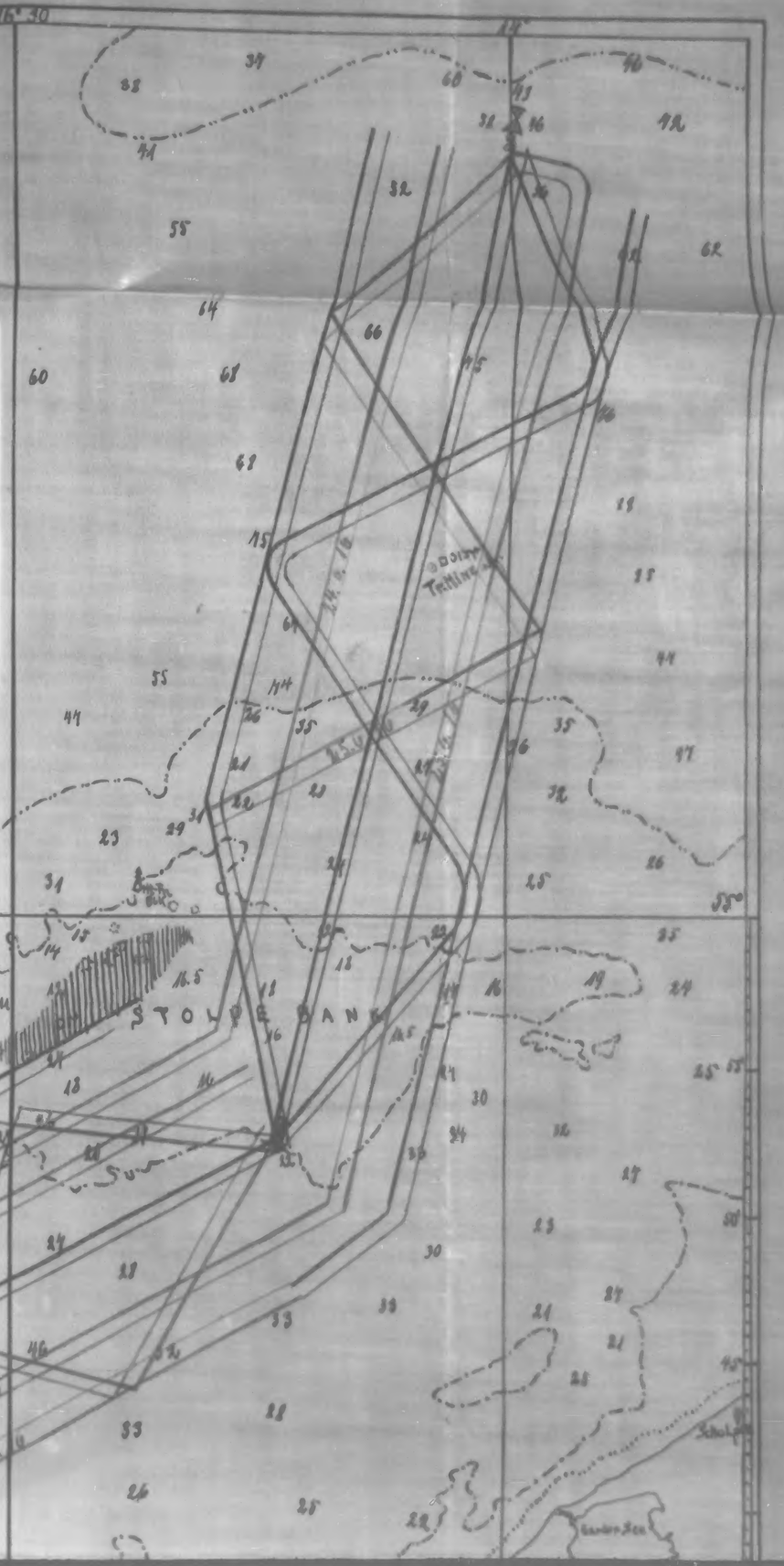
Grenzen in der Hafenstraße liegenden minensicheren Durchfahrt.

in der Zeit vom 16.6. bis 30.6.16 gesperrte minensichere Route.

Tp M.V.E. abg. abgeschossene Treibminen.

Ganz Geheim





...iffe.

...Fahrstreifens zwi-
...Suchgerät ausge-
...Zickzackkursen
...Punkten. Kursände-
...rt ab immer durch
...Staffelwechsel der
...nd Raumersparnis.

...überholt und neu aus-
...es entsprechenden
...ze 1).

...Aufgabe II/B.d.A.d.O.
...digt. Keine Minen
...ch Swinemünde ange-

...ung der Aufgabe III.
...61 A 2/Kurs NzO 1/4 O.
...IV.

...um Absuchen eines
... IV und III./Siehe

...astronomische Bestech

...uf Kurs S S W gegan-
...ten.

nisse.

s Fahrstreifens zwi-
d. Suchgerät ausge-
n Ziekzackkursen
Punkten. Kursände-
etzt ab inner durch
Staffelwechsel der
nd Kannerspanis.

überholt und neu aus-
les entsprechenden
zze 1/.

Aufgabe II/B.d.A.d.O.
digt. Keine Minen
ch Swinemünde ange-

ung der Aufgabe III.
61 A 2/Kurs NzO 1/4 O.
IV.

n Absuchen eines
IW und III./Siehe

stronomische Bestech

f Kurs S S W gegan-
en.

l i 1916.

sionschef.
16.

rstandtrag

t d. Artillerieoff.

prüfen in der Fahrstraße liegende
minensperre Kurstarse.

in der Zeit vom 16.6. bis 30.6.16
gelegte minensperre Kurse.

abgeschossene Treibmine.

Hitsum

N/W

O

S/O

S/W

Tr.Mine abg.

Tr.Mine abg.

Tr.Mine abg.

Sauz Scheim

Karte Nikolai I No 3.

Skizze 2.

Datum und Uhrzeit

Kommando
der „II. Minensuchflottille"

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. Ostl. Ostsee
Eing. 17. 7. 1916
B. № L969 Anl. 1

Ganz Geheim!

Befehlshaber
Aufklärungsschiffe
Ostl. Ostsee.
№ L969 Gi.

den 16 Juli 1916

Ganz geheim!

Eingegangen: 20. VII. 16

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 5584 A1.

Kiel, den 20. JUL 1916.

Adm. Stb. d. Mar.
Eing. 21. JUL. 1916

Ganz Geheim !

U. dem Chef des Admiralstabes
der Marine
B e r l i n.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.
v. Usedom
A1.

422531 – 10 Anl.

422838

Datum und Uhrzeit

Kommando der II. Minensuchflottille

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee. Eing. 17. 7. 1916 B. No 4969 Anl. 1

Ganz Geheim!

Befehlshaber
Aufklärungsschiffe
östl. Ostsee.
No 4969 Ki.

Ganz geheim!

den 16 Juli 1916

Eingegangen: 20. VII. 16

U. o. d. O

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Wesly

Oberbefehlshaber
Ostseestreitkräfte.
Nr. G. 5775 A.I.

Kiel, den 23. Juli 1916.

Ganz Geheim! Kgl. Sth. d. Mar. 24. JUL. 1916

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

v. Usedom

A I.

22838

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch der

IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Angefangen: 1. Juli 1916

Abgeschlossen: 10. Juli 1916.

=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.VII.16		
7^h Vm.	Stolpmünde.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe III (B.d.A.d.O. Gg.B.Nr. 2061 A 2).
11^h20^mVm	Punkt III.	Kehrt gemacht, wegen schlechten Wetters.
3^h Nm.	NNW 6-7. Stolpmünde	festgemacht. Kohlen ergänzt.
2.VII.16.		
8^h Vm.	Stolpmünde. N 6.	Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
3.VII.16		
4^h Vm.	Stolpmünde. NO 3.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe III.
8^h22^mVm	Punkt III. NO 2.	Suchgerät ausgebracht. Auf Kurs NzW zum Absuchen der Verbindungslinie zwischen Punkt III und IV.
2^h40^mNm	Nördlich Christianssö N 2 Nebel.	Wegen Nebels Suchen abgebrochen, Rückmarsch angetreten nach Swinemünde.
4.VII.16		
12^h30^mVm	Swinemünde	eingelaufen. zur Kohlenergänzung.
9^h Nm.	NNW 3-4.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe II.
5.VII.16.		
4^h Vm.	Hanneren querab. N 3.	„I.104" Division verlassen zur Untersuchung eines abgeblendeten schwedischen Dampfers. Division unter Führung „I.55" (Oberleutnant zur See Tschirch) weitergefahren nach Punkt BV.
4^h35^m Vm.	φ = 55° 19' N λ = 14° 25' Ost.	Schwedischer Dampfer „ Oswin " ca. 2000 Br. Reg.T. von „I.104" angehalten. Dampfer hatte Papiermasse geladen und war auf dem Wege von Kelleftea Hafen nach Nantes (Dampfer hatte keinen Passierschein).
4^h40^mVm	Punkt IV. N 3.	Divisoen unter Führung „I.55" Suchgefät ausgebracht auf Kurs OzS zum Absuchen des Restreifens von 3. Juli und zweier Winkelkurse an Westende der Fahrstraße (s.Skizze)
5^h Vm.		Prisenkommando an Bord Dampfer „Oswin" gegeben (1 Untereffizier, 2 Mann, Führung Leutnant zur See der Reserve H e i l. Dampfer „Oswin" mit Prisenkommando und unter Begleitung von „I.56" (Oberleutnant zur See J o h n) nach Swinemünde detachiert. „I.104" zur Division gefahren.
5^h10^m Vm		
9^h06^mVm	NW 2.	„I.104" wieder Führung der Division übernommen.
2^h15^mNm	Plötzlich aufkommender starker Nebel.	Wegen Nebels Suchgerät aufgenommen. Durch Lotungen und Nebelsignale Saßnitz angesteuert.
5^h50^mNm	Saßnitz	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
9^h Nm		„I.56" eingelaufen ~~eingelaufen~~ mit Prisenkommando aus Swinemünde kommend.
6.VII.16.	3	
3^h Vm.	Saßnitz NNW 5	Ausgelaufen nach Danzig. Suchen wegen schlechten Wetters aufgegeben.
8^h Vm	NNW 6. auffrischend.	
10^h Vm.	NW 8.	Auf 12 sm gegangen.
12^hmittags	NW Sturm (9-10) grobe See.	Scholpin passiert.
4^h10^mNm	NNW 10 φ = 54° 55' N λ = 18° 5' Ost (zwischen Stilow u. Rixhöft.)	„I.62" Mann über Bord. Minenbootsmaat J a h n k e wird durch eine schwere von B.B. achtern überlaufende See erfaßt und mit dem Bügel, das losgerissen wurde, über Bord gespült. Rettungsversuche von „I.62", „I.56" „I.69" waren erfolglos.
4^h40^mNm.	φ = 54° 48' N λ = 18° 31' Ost (zwischen Rixhöft und Heisternest).	Von „I.61" wurde durch eine schwere See der Minenmaschinistenanwärter H a e n n über Bord gespült. Rettungsversuche von „I.61", „I.67" und dem Führerboote „I.104" waren erfolglos.
6^h50^mNm	Hela NNW 10.	passiert.
9^h45^mNm	Danzig, Kaiserliche Werft	eingelaufen.

Marine-Formular-Magazin, Berlin-Lichterfelde, Hindenburgstr. 30.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7.VII.16 8h Vm.	Danzig, Kaiserliche Werft.	Große Kesselreinigung begonnen (auf telegraphische Genehmigung des B.d.A.d.O.)
8.VII.16. 9.VII.16. 10.VII.16	Danzig, Kaiserliche Werft.	Große Kesselreinigung.

Danzig, den 10. Juli 1916.

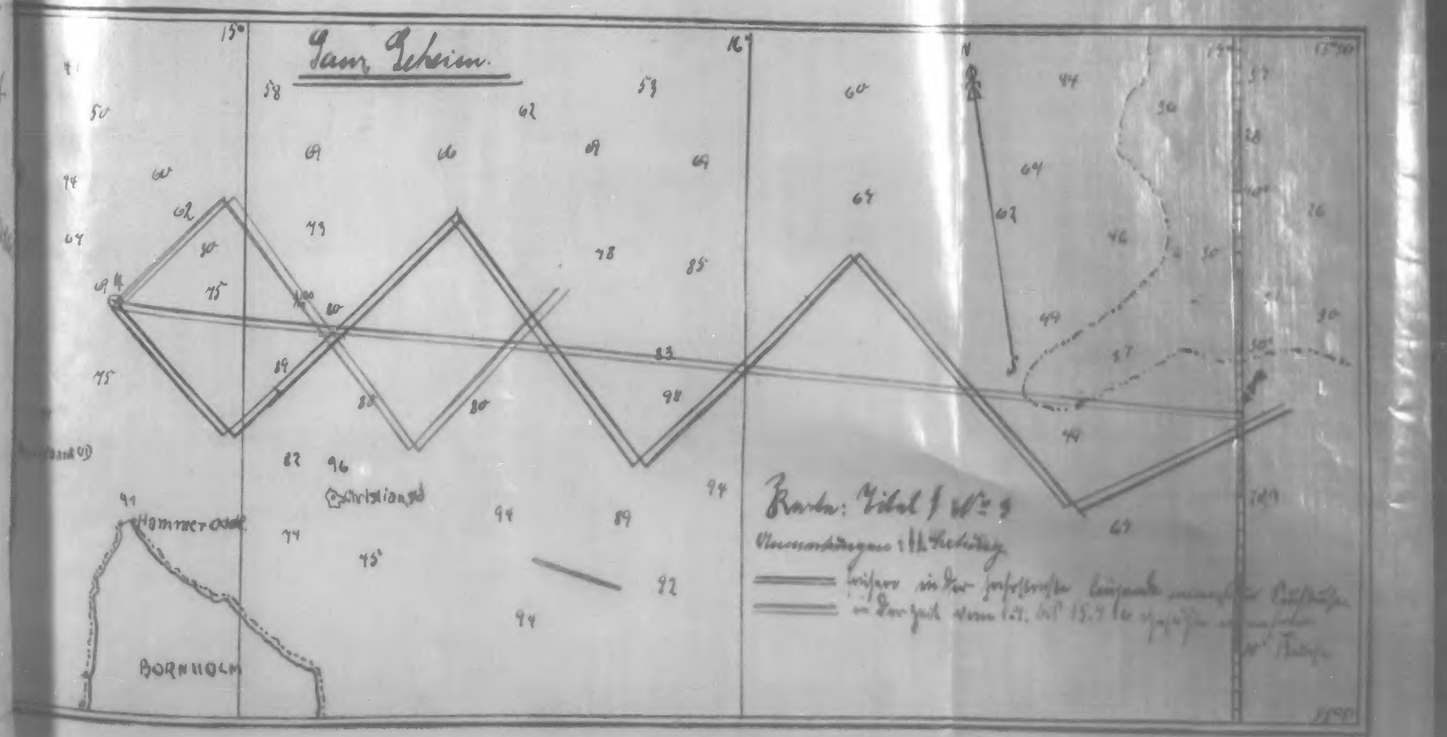
M. Zitzewitz.
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

Der 13. 7. 16.

Der II. Ingenieur
Hoffmann

Hoffmann

Kesselreinigungsfrist in Acht bis 11. Vormittags



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Ztr. d. Nr. Gg. 437

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Ztr. d. Nr. Gg. 437.

den 20. Juli 1916.

Ganz Geheim!

U. B. d. A. d. O.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
i. d. Ostl. Ostsee.
Eing. 4 7 1916
B. Nr. 3077 Anl. 2

Kriegstagebuch für die Zeit vom 11. bis 20. Juli 1916 gehorsamst vorgelegt.

v. Zitzewitz.

S & F/f 38.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
B. Nr. 1089 Ch.

Kiel, den 22. Juli 1916.

Ganz geheim!

Eingegangen: 25/7 16
g. Buch. 5918 H

U. O. d. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier

Werth

Adm. Stb. d. Mar.
Eing. 28. JUL. 1916

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 5918.A1.

Kiel, den 27. Juli 1916.

Ganz Geheim !

U. den Chef des Admiralstabes
der Marine

Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

M. Scheer

A1.

Vorläufige Bemerkungen
zum Kriegstagebuch IV Minensuchdivision
vom 11 Juli **bis** 20 Juli

A 23287, 1 Kal

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Ziv. No. Gg. 437

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Angefangen 11. Juli 1916
Abgeschlossen 20. Juli 1916.

=+=+=+=+=+=+=+=+=+=

A 23287/16
S & F t 38.
Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11.VII.16		
12.VII.16.	Danzig, Kaiserliche Werft.	Große Kesselreinigung.
13.VII.16		
14.VII.16		
15.VII.16		
16.VII.16		
17.VII.16		
8^h Vm.	Danzig, Kaiserliche Werft.	Große Kesselreinigung beendet. Im Laufe des Nachmittags Kohlen ergänzt und kompensiert.
$9^h 30^m$ Vm	Danzig, Kaiserliche Werft. N 0 3.	Auf telegraphischen Befehl des B.d.A.d.O. ausgelaufen nach Libau.
18.VII.16.	N 0 4.	
$12^h 30^m$ Nm	Libau, Winterhafen.	Eingelaufen und Kohlen ergänzt.
19.VII.16	Libau, Winterhafen.	Ruhe. Militärischer-und Ausbildungsdienst
20.VII.16		

Libau, den 20. Juli 1916.

v. Zitzewitz.
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

I
477/16

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch

der IV. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Angefangen 21. Juli 1916.
Abgeschlossen 31. Juli 1916.

=+=+=+=+=+=+=+=+=

Befehlshaber
Aufklärungsschiffe
d. östl. Ostsee.
B. № 1256 g.

Libau, den 2. August 1916.

Ganz geheim!

Eingegangen: 6.8.16
Ops. № 6275.

M. O. d. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.
Wirth

S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21.7.16. 22.7.16. 23.7.16.	Libau Winterhafen.	Militärischer- und Ausbildungsdienst.
24.7.16.		
7h Vm. bis 12h mittags	Schießübung auf Libau-Reede.	„ T 56 " und „ T 54 " ausgelaufen zur Schießübung der G.F. III und M.G. Schützen nach Klingscheibe. Leitung Kommandant „T 56 " Oberleutnant zur See J o h n (Divisions-A.O.)
25.7.16.		
2h Vm.	Libau Winterhafen.	Verschärfte Bereitschaft.
8h Vm.	N O 2	Auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O. auslaufen zum kontrollieren des West- und Nordwestansteuerungskurses von Libau.
9h 20m Vm.	Ansteuerungstonne III	Auf Kurs West Suchgerät ausgebracht.
11h 20m Vm.	N O 3	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden. In Marschformation weitergefahren auf Kurs N 0 3/4 O.
12h mittags		Auf Kurs S.O. von neuem Suchgerät ausgebracht.
2h 10m Nm.	Punkt III	Suchgerät aufgenommen, keine Mine gefunden.
3h Nm.	Libau Winterhafen.	Kohlen ergänzt.
26.7.16.		
7h Vm. bis 6h Nm.	Libau Winterhafen.	Pistolenschießen der Seemännischen Besatzungen und Einschießen sämtlicher M.G. auf dem Schießstand.
27.7.16. 28.7.16. 29.7.16. 30.7.16.	Libau Winterhafen.	Militärischer- und Ausbildungsdienst.
31.7.16.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31.7.16. 8h Vm.	Libau Winterhafen N 6	Seeklar zum Absuchen des Südwestansteuerungskurses von L i b a u. Wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen. L i b a u, den 31. J u l i 1916. v. Lichnowsky. Kapitänleutnant und Divisionschef.

1/477

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei Act.-Ges. Wilhelmshaven.
Verantwortlicher Referent für die Nordseestation. S & F f 38.

Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. Gg B.Nr. 6275 A1.		Kiel, den 11. August 1916. Adm. Stb. d. Mar. Eing. 12 AUG. 1916 **Ganz Geheim!** A1. Admiralstab vorgelegt übersandt. Von Seiten des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte. Der Chef des Stabes. A1.

Vorläufige Bemerkungen
zum Kriegstagebuch IV. M.S.D.
vom 21 Juli **bis** 31 Juli

A 24923

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Kommando der „IV. Minensuchdivision" Gg B.-Nr. Gg. 542.		Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision. Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz. Angefangen 1. August 1916. Abgeschlossen 10. August 1916. =+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
Gg B. № 3427 A1.

Kiel, den 13. August 1916.

Eingegangen: 15. 8. 16
Gg. Nr. 6563.

Ganz geheim!

A. d. O.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier

Watz.

Marine-Kommissions-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei der 2. Gruß. Minensuchen. Amtlicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.8.16.		
7h Vm.	Libau Winterhafen.	Ausgelaufen genäß telephonischen Befehl des B.d.A.d.O. zum kontrollieren des Südwestansteuerungskurses von Libau.
	N 4 - 5	
8h7m Vm.	Ansteuerungstone III	Suchgerät ausgebracht.
12h30m Nm.	N 6 - 7	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden. Rückmarsch angetreten.
1h10m Nm.	Libau Winterhafen.	Kohlen ergänzt.
2.8.16.	Libau Winterhafen.	Ruhe. Militärischer-und Ausbildungsdienst.
3.8.16.	" "	
4.8.16.	" "	
5.8.16.	" "	
6.8.16.		
5h Vm.	Libau Winterhafen.	Ausgelaufen genäß telephonischen Befehl des B,d.A.d.O. zum kontrollieren der Ansteuerungskurse N und N N W.
	N 4	
6h Vm.	Ansteuerungstone III	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N .
8h35m Vm.		Suchgerät aufgenommen, weitergefahren mit Kurs N O.
9h20m Vm.	N 4 - 5	Auf Kurs O S O von Neuen Suchgerät ausgebracht, Tonne III angesteuert.
11h30m Vm.	Tone III	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
12h30m Nm.	Libau Winterhafen.	Kohlen ergänzt.
7.8.16.		
8h Vm.	Libau Winterhafen	Ausgelaufen auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O. zum Absuchen des Libau N W Kurses.
	N N 5	
9h Vm.	Tonne III	Suchgerät ausgebracht.
1h Nm.	N N W 6 - 7	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
1h40m Nm.	Libau Winterhafen.	eingelaufen.
8.8.16.	Libau Winterhafen.	Ausbildungsdienst.
		9.8.16.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9.8.16.		
8h Vm.	Libau Winterhafen	Ausgelaufen auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O. zum kontrollieren des Nordansteuerungskurses und des N W Kurses Steinort.
	N W 3	
8h40m Vm	Tonne 5;	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N.
10h36m Vm.	W 5.	Auf Kurs N W gegangen
1h5m Nm		Mit Gerät kehrt gemacht. Auf den Rückmarsch U.B.33 passiert.
5h40m Nm.	Tonne 5.	Suchgerät aufgenommen.
6h20m Nm	Libau Winterhafen.	fest. Kohlen ergänzt.
10.VIII.16	Libau Winterhafen.	Militärischer Dienst.

Libau, den 11. August 1916.

v. Schimmelmann.
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

I 577

Weiss-Sonnter-Druckerei, Buchbinderei u. Buchhandel
des Lk. Gbl. Hildesheim.
Amtlicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F I 38.

Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. B.Nr. 6563/11.	Kiel, den 19. August 191 Adm. Stb. d. Mar. eing. 20. AUG. 1916 **Ganz Geheim!** **21. Admiralstab** Von Seiten des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte. Der Chef des Stabes. v. Trotha **Vorläufige Bemerkungen zum Kriegstagebuch IV Minensuchdivision vom 1 August bis 10 August** 1) A I 2118 2) " Te 2118 3) Z A 25940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Nr. Gg 600	**Ganz Geheim!** Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision“
Nr. 600

Libau, den 21. August 1916.

Ganz Geheim!

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee. Eing. 24. 8. 1916 B. Nr. 3619 Anl. 2

U. B. d. A. d. O.

Anliegend werden 2 Kriegstagebücher für die Zeit von 11.8. bis 20.8.1916 gehorsamst vorgelegt.

v. Schrader.

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee. B. Nr. 3619 A3.

den 23. August 1916.

Ganz Geheim! Eingegangen: 24.8.16

U. O. d. O.

vorgelegt.

Von seiten des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.
Gerne

A 27165/16

S & F t 38. 6000

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. G. B.-Nr. 6563 A.		Kiel, den 19. August 1916 Camp Adm. Stb. d. Mar. Eing. 20. AUG. 1916 **Ganz Geheim!** **21. Admiralstab** Von Seiten des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte. Der Chef des Stabes.
Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. G. B.-Nr. 6900 A.		Kiel, den 30 August 1916. Adm. Stb. d. Mar. Eing. 31. AUG. 1916 **Ganz Geheim!** **21. Admiralstab** Von Seiten des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte. Der Chef des Stabes i. V. Gustav Camp

A 27168. 1 and

1 25940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Kommando der „IV. Minensuchdivision“ Zu Gg 600		**Ganz Geheim!** Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision. Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz. Angefangen 11. August 1916 Beendet 20. August 1916.

A 27168/16

Marine-Kommando-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gött, Kiel-Gaarden.
Verantwortlicher Referent für die Nordseestation. S & F f 38.

6900

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11.8.16.		
12.8.16.		
13.8.16.	Libau Winterhafen.	Militärischer und Ausbildungsdienst.
14.8.16.		
15.8.16.		
16.8.16.		
12^h40^m Mn	Libau Winterhafen. NNW 3.	Ausgelaufen auf telegraphischen Befehl des B.d.A.d.O. (verbunden mit B.d.A.d.O. Gg.B.Nr. 3459 A 2 vom 13.VIII.1916).
1^h45^m Mn	Ansteuerungstonne III.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N W.
4^h Mn	□ 165 ∝ Zusatzzahl 9.	Mit Gerät auf Kurs N gegangen. „T.56" und „T.54" auf Schwenkungspunkt als Markboote für Kreuzer zurückgelassen.
$7^h\ 5^m$ Mn		Mittlere Gruppe ausgeschlippt, Minenalarm. Beim Aufnehmen des Geräts Materialfehler festgestellt, optische Meldung über falschen Alarm an Verband nicht mehr durchzubringen, auf F.T.-Meldung wurde verzichtet.
7^h20^m Mn		Auf optischen Befehl des B.d.A.d.O. („Kolberg") Suchen abgebrochen. Rückmarsch angetreten über Steinort nach Libau.
11^h30^m Mn	Libau Winterhafen.	Kohlen ergänzt.
17.8.16.		
11^h30^m Vm	Libau Winterhafen. S O 2.	Ausgelaufen auf Befehl des B.d.A.d.O. zum Absuchen des Westansteuerungskurses Libau (B.d.A.d.O. Gg.B.Nr.3459 A 2 vom 13.Aug. verbunden mit optischen Befehl von „Kolberg
12^h30^m Mn	Tonne III.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N. „T.104" zum Festlegen des Westpunktes mit 20 sm vorgelaufen
$2^h\ 6^m$ Mn	30 sm westlich Tonne III.	Rote Doppelboje geworfen.
3^h30^m Mn	Rote Doppelboje S O 2.	Suchgerät aufgenommen. Mit Kurs N O und S W bei der roten Doppelboje auf und abgestanden.
		7^h45^m Mn.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7^h45^m Mn.		F.T.- Auf Befehl des B.d.A.d.O. mit Suchen auf Rücknarsch begonnen. Führung „T.55". Führerboot, „T.56" u. „T.63" an der Boje als Markboote auf Verband gewartet.
8^h35^m Mn		Verband kommt aus rw.N. in Sicht.
8^h53^m Mn		Verband passiert.
9^h Mn.		Markboote Boje gelichtet, Verband gefolgt.
10^h30^m Mn		Suchgerät aufgenommen.
18.8.16.		
12^h10^m Vm.	Libau Winterhafen.	Kohlen ergänzt.
11^h50^m Vm		Nach Kriegshafen, Platz 7 verholt.
19.8.16.	Libau Kriegshafen	Ruhe.
20.8.16.		
5^h30^m Vm.	Libau Kriegshafen.	Ausgelaufen auf tel.Befehl des B.d.A.d.O. zum Nachkontrollieren der Marschstraße von Libau Ansteuerungstonne V bis Backofen für S.M.S. „Augsburg".
6^h50^m Vm.	Libau Ansteuerungstonne V. S W 2.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N z O 1/4 O.
11^h30^m Vm.	Backofen 4 Strich voraus.	Von S.M.S. „Augsburg" detachiert, Suchgerät aufgenommen, Rückmarsch angetreten.
3^h10^m Nm.	Libau Winterhafen.	Eingelaufen, Kohlen ergänzt.

Libau, den 21. August 1916.

Kapitänleutnant und Divisionschef.

I.

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
„IV. Minensuchdivision"
Gg. 650

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Minensuchdivision.

...shaber
...ungsschiffe
...Ostsee.
7907 A3.

Libau, den 7. September 1916.

Eingegangen: 11. 9. 16.
23.27. 7351

Ganz Geheim !

-1-

U. O.d.O.

anliegend Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision vom 21. - 31. August 1916 vorgelegt.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Gerstes

A3
Gg. 13

A.d.Fe.g 806. A. 28886/16. Gg 7357

S & F t 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
G. B. Nr. 7357 A1.

Kiel den 14. Sept. 1916

Ganz Geheim!

A1. Admiralstab

1.

Von Seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

1) Nachst zu bemerken
2) Tg

A 15 4
14/16/9

A. 28886

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Tgb. Nr. Tgg. 650

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Zitzewitz.

Angefangen: 21. August 1916.
Abgeschlossen: 31. August 1916.

I. M. F. 9896 A. 28886/16 Tg 7357

Marine-Kunstanstalt Wagner, Großenbrode u. Berlin-Steglitz
vorm. Th. Gaß, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21.8.16.		
4h Nm.	Libau Winterhafen	Ausgelaufen zu Fahrübungen vor der Mitteleinfahrt. Evolutionieren in Minenwurfstaffel und werfen einer Bojensperre zur Übung.
8h Nm.	Libau Winterhafen	eingelaufen.
22.8.16.		
2h Nm.	Libau Winterhafen	abgelegt.
2h 50m Nm	Kriegshafen	festgemacht.
23.8.16.		
7h Vm	Libau Kriegshafen	Ausgelaufen zum Kontrollieren des S.V.-Ansteuerungskurses Libau (auf telegraphischen Befehl des B.d.A.d.O.)
7h 50m Vm	Ansteuerungstonne III. N N W 4.	Auf Kurs nw.S N 1/2 W Suchgerät ausgebracht.
10h 58m Vm		Kehrt gemacht.
1h 50m Nm	Tonne III.	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
2h bis 5h Nm.		Evolutionieren.
6h Nm.	Libau Kriegshafen	eingelaufen.
24.8.16. 25.8.16. 26.8.16.	Libau Kriegshafen	Kohlen ergänzt. Ausbildungsdienst.
27.8.16.		
4h Vm.	Libau Kriegshafen	Verschärfte Bereitschaft.
10h Vm.	O 3.	Ausgelaufen zum Kontrollieren des N - und N N - Ansteuerungskurses Libau (auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O.)
		11h Vm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11h Vm.	Tonne III.	Suchgerät ausgebracht, auf Kurs West.
1h 50m Nm	Endpunkt des N - Ansteuerungskurses.	Suchgerät aufgenommen. Ohne Gerät mit Kurs N O weitergelaufen.
3h 35m Nm	Endpunkt des N N - kurses Libau.	Auf Kurs S O Suchgerät von neuem ausgebracht, Tonne III angesteuert.
5h 47m Nm	Tonne 888	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
6h 30m Nm	Libau Winterhafen	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
28.8.16.		
9h 15m Vm	Libau Winterhafen	abgelegt.
10h 20m Vm	Kriegshafen	festgemacht.
29.8.16.		
6h Vm.	Libau Kriegshafen	ausgelaufen zum Kontrollieren des N N W - Kurses (auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O.)
7h 5m Vm	Tonne III. N 2.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N W z W 1/2 W nw.
7h 40m Vm		Kehrt gemacht, mit Kurs S O z O 1/2 O nach Tonne III gefahren.
12h 10m Nm	Tonne III.	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden. Evolutionieren, Winkelsperre mit Bojen gewerfen zur Übung.
5h Nm	Libau Winterhafen	eingelaufen Kohlen ergänzt.
30.8.16.		
11h 30m Vm	Libau Winterhafen	(Auf telephonischen Befehl des B.d.A.d.O.) seeklar.
12h mittags	S W 3 - 4	Ausgelaufen nach Windau (gemäß B.d.A.d.O. Gg.B.Nr.3757 A 3 vom 30.VIII.1916).
3h 50m Nm	Backofen querab.	Suchgerät ausgebracht zum Kontrollieren des in der „Zusammenstellung von Minennachrichten" Nr.23 unter 1. als minenfrei bezeichneten Gebietes.
		5h 34m Nm

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
$5^h 34^m$ Vm		Suchgerät aufgenommen. Nichts gefunden. (B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757 Aufgabe 2 ist erledigt).
$6^h 20^m$ Vm	Windau Innenhafen	eingelaufen. Meldung an ältesten Seebefehlshaber in Windau auf S.M.S. „Augsburg".
31.8.16.		
7^h Vm	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Erledigung der Aufgabe 3 a (B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757) Kontrollieren des N N W-Kurses Windau. Führerboot vorgelaufen und kompensiert nach Landpeilungen.
$9^h 10^m$ Vm	O S O 2.	Auf Kurs nw. N N z W 3/4 N Suchgerät ausgebracht.
$11^h 54^m$ Vm		Wendungen um 8 Strich nach Backbord. Eine Seemeile weitergefahren.
$12^h 4^m$ Nm	O S O 2.	Wendungen um 8 Strich nach Backbord, auf Kurs S O z O 3/4 O gegangen.
$12^h 10^m$ Nm		Flugzeug Nr.556 längsseit gekommen mit Aufklärungsmeldung von Lyserort, Flugzeug wegen ungünstigen Wetters nach Windau kommandiert.
$2^h 2^m$ Nm		Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
$2^h 50^m$ Nm	Windau	eingelaufen, Kohlen ergänzt.

Windau, den 1. September 1916.

v. Schimmelmann.
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

I.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Ia. Gg. 714.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der 4. Minensuchdivision.

Der Chef des Admiralstabes
der Marine.
A 29954

Berlin, den 28. Sept. 1916

Reichs-Marine-Amt. Eing. 30 SEP. 1916

Ganz geheim!

U. unter Rückerbittung

dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts

hier

die Anlage zur gefälligen Kenntnisnahme ergebenst zu übersenden.

Im Auftrage:

Admiralstab d. Marine Eingang: 12. OKT. 1916

Berlin, den 10. Oktober 1916.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine

hier

ergebenst zurückzusenden.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

Im Auftrage:

DIA 4340 1 anl
A 29954 - 1 Anl. 6369 A. 863 ges anl

DIA 4340 F t 38. A. 863/ges

ptember 1916.

ptember 1916.

September 1916.

egangen: 12.11.16.

Nr 7565

10.September 1916

Zusammenstellung

r.136 vom 9.IX.16.

A3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
$5^h 34^m$ Nm		Suchgerät aufgenommen. Nichts gefunden. (B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757 Aufgabe 2 ~~se~~ erledigt).
$6^h 20^m$ Nm	Windau Innenhafen	eingelaufen. Meldung an ältesten Seebefehlshaber in Windau auf S.M.S. „Augsburg".
31.8.16.		
7^h Vm	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Erledigung der Aufgabe 3 a.
$9^h 10^m$ Vm	O S O 2.	
$11^h 54^m$ Vm		
$12^h 4^m$ Nm	O S O 2.	
$12^h 10^m$ Nm		
$2^h 2^m$ Nm		
$2^h 50^m$ Nm	Windau	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Zu Gg. 714.

Ganz Geheim!

K r i e g s t a g e b u e h

der 4. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant von Z t t z e w i t z.

Angefangen: 1. September 1916.
Abgeschlossen: 10. September 1916.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
Gg. B. Nr. 1980 97

=+=+=+=+=+=+=

den 15. September 1916.

Ganz Geheim 1

Eingegangen: 19. IX. 16.
Gg. Nr. 7265

U. O. d . O.

Kriegstagebuch der IV.M.S.D. vom 1.-10.September 1916 vorgelegt.

Der "Westkurs Windau" ist inzwischen durch "Zusammenstellung von Minennachrichten Nr.43", Anlage zum K.T.B.Nr.136 vom 9.IX.16. für minenfrei erklärt worden.

A3.
19/IX

Marine-Kommando Kriegsgliederung u. Gefechtsordnung vom 15. Juli 1916. Vertraulicher Befehl! Nur für den Dienstgebrauch.
PA 7840 F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen. S W 3.	Ausgelaufen zur zweiten Kontrolle des N N W - Ansteuerungskurses Windau (gemäß B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757 A 3 vom 30.8.16.)
7h50m Vm		Auf Kurs rw. N W z W 3/4 W Suchgerät ausgebracht.
9h40m Vm		Kehrt gemacht.
9h50m Vm	S W 3, diesig.	Suchgerät aufgenommen. Suchen wegen diesigen Wetters abgebrochen. Aufgabe 3a (B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757) erledigt, nichts gefunden. Durch 12,5 m Tiefe Steuerung des Suchgeräts und Lotungslinien festgestellt, daß die in Karte 16 (Titel I Nr.94) auf N N W-Kurs befindliche südliche 11 und 9 m Stelle der Sponn-Bank (nach Saritcheff) nicht vorhanden ist.
11h50m Vm	Windau Innenhafen	festgemacht, Kohlen ergänzt.
2.9.16.		
7h Vm	Windau	Ausgelaufen zur Erledigung der Aufgabe 3b (B.d.A.d.O.Gg.B.Nr.3757).
8h10m Vm	φ = 57° 25' N λ = 21° 25' O N O 3 - 4.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs rw.West. Die befohlene Fahrstraße von der Nordkante anfangend Streifen an Streifen genau abgesucht. (s. Skizze.)
4h50m Nm.		Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
5h50m Nm	Windau Innenhafen	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
3.9.16.	Windau Innenhafen	Ruhe.
4.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen.	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe 3b.
7h50m Vm		An Südostpunkt der Fahrstraße Suchgerät ausgebracht auf Kurs rw.West. Streifen an Streifen abgesucht, nach der Mitte der Fahrstraße zu.
5h10m Nm	S O 3.	Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
6h Nm.	Windau Innenhafen	eingelaufen, Kohlen ergänzt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5.9.16.		
8h Vm.	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
8h40m Vm		Suchgerät ausgebracht, anlehnend an den vierten Suchstreifen vom 4.9.
10h30m Vm	□ 074 β Zus.Z.1.	Suchgerät bei „I.55" ausgeschlippt, Suchleine gebrochen. Gerät aufgenommen, verdächtiges Gebiet mit Gerät nochmals abgefahren.
55m Vm		Durch Gerät Mine abgerissen. Mine hinter der Division aufgeschwommen. Bleikappenmine (4 Bleikappen) alt und stark bewachsen. Eine von „I.63" abgeschossen, versackte ohne Detonation (Ladung verdorben). Ein weiterer Kontrollauflauf mit Räumgerät gefahren, keine Minen mehr gefaßt. Suchen mit Suchgerät fortgesetzt.
h Nm.	N O 4.	Suchgerät aufgenommen, Rückmarsch angetreten.
h m Nm	Windau Innenhafen	fest.
.9.16.		
Vm.	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Aufgabe.
h 18m Vm	2,5 sm östlich des Sperrgebiets.	Suchgerät ausgebracht, anlehnend an den letzten Suchstreifen von 5.9.
h 33m Vm		Suchgerät ausgeschlippt.
h 52m Vm		Räumgerät ausgebracht zur Kontrolle des Suchstreifens.
h 9m Vm	□ 074β Zz.1.	Räumgerät verankert. Alte Bleikappenmine gefaßt. Tiefstand 6 m. „I.56" Ankertau gesprengt, Mine abgeschossen. 15 Bleikappen, stark bewachsen, Mine ging gleichfalls ohne Detonation unter.
h 36m Vm	O 2.	Suchen mit Suchgerät fortgesetzt, zum Absuchen des Reststreifens in der Fahrstraße
h 33m Vm		Suchgerät aufgenommen, in Marschformation weitergefahren zum Beginn der Nachkontrolle des verdächtigen Gebietes, anfangend von einem Punkte, der 4 sm östlich und 2,5 sm nördlich der letzten Minenstelle liegt.
ittags.		„I.55" Speisepumpe versagt, beide Kessel Feuer aus. „I.54" mit „I.55" in Schlepp detachiert
		1h42m Nm

Marine-Dienstvorschriften. Nachdruck u. Nachbildung aus Ziff. 6 des Mitbestimmungsrechts. Verantwortlicher Referent für die Nachdruckfunktion. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 6.9.16.		
1h42m Nm	φ =57° 26;1 N λ =21° 13;5 Ost	Suchgerät ausgebracht auf Kurs mw. N 1/2 N. 8 sm weitgefahren und an diesen Kurs südlich anlehnend Streifen an Streifen abgesucht. (s.Skizze).
4h5m Nm	0 6.	Wegen plötzlich aufkommenden schlechten Wetters Suchen abgebrochen. Nichts weiter gefunden.
5h15m Nm	Windau Innenhafen	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
7.9.16.		
7h Vm	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Nachkontrolle.
8h15m Vm	S 3.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs mw. N 1/2 N, anlehnend an den letzten Suchstreifen vom 6.9.
9h25m Vm		Flugzeug 556 längsseit: Meldung über Aufklärung nach N N: nichts verdächtiges gesehen.
6h50m Nm		Suchgerät aufgenommen, nichts gefunden.
7h50m Nm	Windau Innenhafen	eingelaufen, Kohlen ergänzt.
8.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen	Ausgelaufen zur Fortsetzung der Nachkontrolle.
8h21m Vm	N 4.	Suchgerät ausgebracht südlich des letzten Suchstreifens vom 7.9.
2h33m Nm	N 5 - 6.	Suchgerät aufgenommen, keine Mine gefunden. Aufgabe 3b (B.d.A.d.O.G.g.B.Nr.3757 A) vom 30.8.1916) erledigt. Folgende Gebiete sind minenfrei: 1.) zwischen den Punkten a) 57° 25' N 21° 25' O b) 57° 22;7 N 21° 25' O c) 57° 22;3 N 20° 50' O d) 57° 25;0 N 20° 50' O 2.) zwischen den Punkten e) 57° 25',0 N 20° 58',5 O f) 57° 26',8 N 20° 58',5 O g) 57° 26',1 N 21° 13',5 O. h) 57° 25',0 N 21° 13',5 O. 4 2 Nm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 8.9.16.		
4h20m Nm	Windau Innenhafen	festgemacht.
10h Nm.		Auf telegraphischen Befehl des B.d.A.d.O. kleine Kesselreinigung begonnen
9.9.16.	Windau Innenhafen	Kleine Kesselreinigung.
10.9.16.		
h Nm	Windau Innenhafen	Kleine Kesselreinigung beendet.

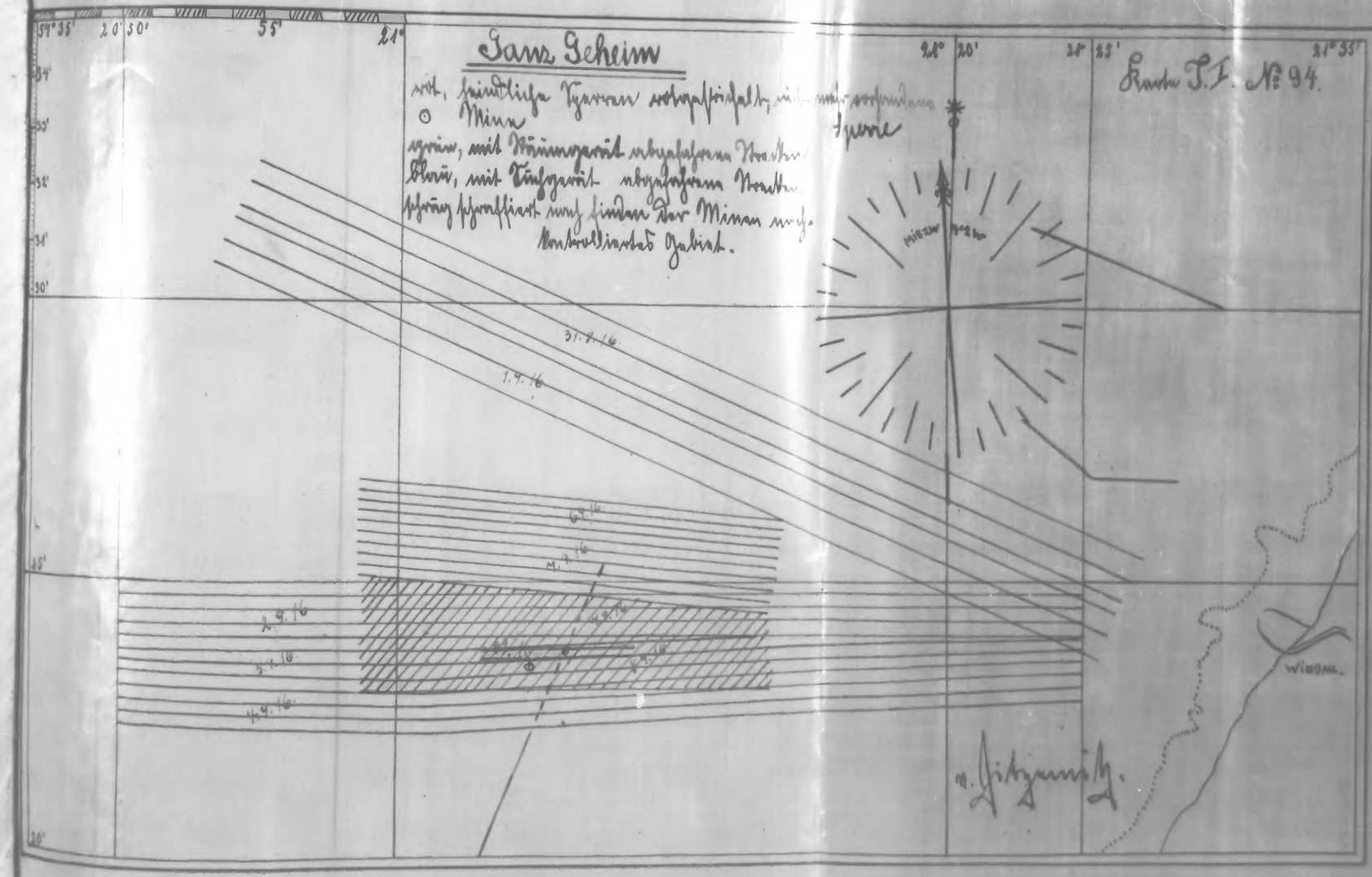
Windau, den 11. September 1916.

M. Schmidt.
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

I. 477

S & F t 38.

Vorkommnisse.	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 7565 A1.

Kiel, den 24. September

Admiralstab d. Marine
Eingel.: 25. SEP. 1916

Ganz Geheim.

U. dem Chef des Admiralstabes
der Marine,
Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

A. 24957

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der IV. Minensuchdivision

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandos der 4. Minensuchdivision.

Oberbefehlshaber
der Ostseestreitkräfte.
B.Nr. G. 7798 A 1.

Kiel, den 3. Oktober 1916.

Admiralstab d. Marine
Eingel.: 5. 10. 1916

Ganz Geheim.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine
Berlin.

Von seiten des Oberbefehlshabers
der Ostseestreitkräfte.
Der Chef des Stabes.

Akte-Bemerkungen
Kriegstagebuch IV. M. S.
vom 11. IX. bis 20. IX

F 30, M 33 Posen
u. kl. Teben starben
durch Minen gesunken
(17. u. 18. IX.)
sonst nichts besonderes

3162 / 1 Anl. 35/IX

A. 3/1162/16.

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte. B.Nr. G. 7565 A1.	Kiel, den 24. September 1916.

Admiralstab d. Marine
Eingg.: 25. SEP 1916

Ganz Geheim.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine,

Ber

Befehlshaber der Aufklärungsschiffe i. d. Ostl. Ostsee.
B. Nr. 7733 g.

den 24. September 1916.

Eingegangen: 28. IX. 16
Nr. 7798

Ganz Geheim!

U. O. d. O.

Anliegend Kriegstagebuch der IV. Minensuchdivision vom 11. bis 20. September 1916 vorgelegt.

A3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kommando der „IV. Minensuchdivision" Ug B. Nr. 7664.	

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandos der 4. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz.

Angefangen: 11. September 1916.
Abgeschlossen: 20. " 1916.

=+=+=+=+=+=+=+=

A. 31162/16.
Marine-Kommando-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gobi, Wilhelmshaven. Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.
S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
11.9.16.	Windau Innenhafen.	Gemäß B.d.A.d.O. Gg.B.Nr.3912 'Erster Tag' durch Fernspruch von B.d.A.d.O.
12.9.16.		
5h Vm	Windau Innenhafen	seeklar. Vorläufig nicht ausgelaufen wegen starken Nebels.
6h Vm	N O 2	Division abgelegt. Gruppe „T.104", („T.69", „T.67", „T.61", „T.62", „T.63") als U.-Bootssicherung für S.M.S. „Augsburg" über Lyserort nach Teilstrecke IV gefahren. Gruppe „T.55", („T.56", „T.53", „T.54", „T.60", „T.66") nachgefahren und bei Lyserort auf S.M.S. „Straßburg" gewartet.
7h 15m Vm		„T.56" als Bojenboot für 2. Minenräumdivision vor „Augsburg" gefahren.
9h 35m Vm	Teilstrecke IV. Pissen querab.	Gruppe „T.104" mit „Augsburg" Teilstrecke IV auf und abgestanden.
9h 45m Vm	Teilstrecke IV.	In O N O hohe Sprengwolken beobachtet, anscheinend eigene Fliegerbomben.
9h 57m Vm		In N N O Mastspitzen, in N O z N Rauchwolken sichtbar.
10h 45m Vm		Zwei feindliche Flieger (von Pissen gemeldet) in nördlicher Richtung in Sicht. Flieger durch Feuer von „Straßburg", „Augsburg" und Pissen vertrieben.
11h 10m Vm		In N N O zwei feindliche Fahrzeuge in Sicht (ein Fischdampfer, ein Zerstörer).
11h 38m Vm		S.M.S. „Straßburg" passiert mit Gruppe „T.55".
12h 15m Nm		In O N O zwei Masten in Sicht, ein größeres feindliches Fahrzeug, (anscheinend Kreuzer der „Diana"-Klasse).
2h Nm		In nördlicher Richtung drei Fahrzeuge, anscheinend Zerstörer, in Sicht.
3h Nm		Flugzeug Nr.597 beim Landen überschlagen, von „T.63" zu „Augsburg" geschleppt, dort eingesetzt.
3h 50m Nm		Geschützfeuer aus nordnordöstlicher Richtung. Aufschläge in Richtung auf „Straßburg" lagen ca. 1 sm kurz.
4h 45m Nm		4 feindliche Flugzeuge aus Richtung Zerel in Sicht, werden durch eigene Flugzeuge abgedrängt.
		5h 20m Nm

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 12.9.16.		
5h 20m Nm		In N N O in Sicht: Ein Kanonenboot, ein Kreuzer der „Diana"-Klasse, ein Fischdampfer, viele (etwa 6) Zerstörer. Auf F.T.-Befehl des B.d.A.d.O. Rückmarsch angetreten nach Windau. Gemäß Befehl detachiert von „Straßburg" „T.55", „T.60" zur Bewachung Teilstrecke V und von „Augsburg" „T.69" und „T.67" zur Bewachung Teilstrecke IV. während der Nacht.
5h 54m Nm		S.M.S. „Augsburg" bei Punkt IV im Fahrwasser Grundberührung. Sofortige Lotungen von „T.104" an dieser Stelle ergaben: 8,3 m, 9 m, 9 m, 8 m, 6 m, 7,5 m.
8h Nm. 9h Nm	Windau Innenhafen	Gruppe „T.104" eingelaufen. Gruppe der Minensuchboote von S.M.S. „Straßburg" eingelaufen.
13.9.16.		Nach Meldungen der Wachboote
3h 10m Vm		In ungefährer Peilung □ 056γ Zusatzzahl 1 Scheinwerferblicke und Geschützfeuer gesichtet, Wachboote 4 Uhr 30 Min. vorm. wegen aufkommenden S W – Sturmes Position aufgegeben und Windau eingelaufen.
7h 30m Vm	Windau Innenhafen	„T.55", „T.60", „T.67", „T.69" eingelaufen.
14.9.16. / 15.9.16.		Wegen stürmischen Wetters nicht ausgelaufen.
16.9.16.		
4h 30m Nm	Windau Innenhafen	Auf Befehl 4. Minensuchdivision B.Nr. Gg. 748 vom 16. September 1916. „T.56" und „T.63" ausgelaufen zur Bewachung der Teilstrecke V. „T.69" und „T.108" ausgelaufen zur Bewachung der Teilstrecke IV. „T.104" liegt in verschärfter Bereitschaft.
8h 15m Nm	Pissen S W z W 5,2 sm ab.	„T.69" stichtet in N N O einen roten Signalstern.
		8h 20m Nm

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 16.9.16.		
8^h20^m Nm	Ankerpeilung Klein Irben nw.0 S 0 N N W 4 - 5.	„I.56" und „I.63" auf Position geankert.
20^h Nm	Windau Innenhafen	Alle Boote 4. Minensuchdivision verschärfte Bereitschaft.
17.9.16.		
2^h55^m Vm	Klein Irben nw. O S O.	Von „I;56" in Richtung N O z O ein weißer Stern gesichtet.
3^h10^m VM		Von „I.69" schwaches Geräusch einer anscheinend in großer Entfernung stattfindenden Detonation vernommen, Richtung nicht angebbar.
5^h30^m Vm		ausgebrachtem Gerät zweier „UB 30" hinter Räumboote passiert.
8^h Vm	Windau Innenhafen	„I.69", „V.108" eingelaufen.
8^h30^m VM	" "	„I.56", „I.63" "
		4. Minensuchdivision gewöhnliche Bereitschaft.
3^h10^m Nm		Meldung von Pissen, 4 feindliche Flugzeuge passiert mit Kurs Windau.
3^h20^m Nm		Fliegeralarm. Flugzeuge durch Windau-B.A.K. und aufsteigende eigene Flugzeuge vertrieben.
4^h30^m Nm		„I.56", „I.63", „I.69" und „V.108" ausgelaufen zur Besetzung der Position wie am 16.9. Position „I.56" wird außerdem besetzt durch „S.178". u.S.176.
		Boote der 4. Minensuchdivision verschärfte Bereitschaft.
6^h20^m bis 7^h15^m Nm.		In Richtung N N O mehrere Rauchwolken gesichtet.
7^h29^m Nm	Pissen S W z W 5,2 sm ab.	„I.69" auf Position.
7^h40^m Nm	Westlich des Dreimastschunerwracks am Südende der Schiffssperre.	„I.56", „I.63" auf Position.

18.9.16.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18.9.16.		
12^h45^m Nm		Von „I.56" in N N eine Rauchwolke gesichtet.
7^h20^m Vm	Windau Innenhafen	„I.56", „I.63", „I.69", „V.108" eingelaufen.
9^h Vm.		„I.66", „I.53", „I.54" seeklar auf Befehl von S.M.S. „Kolberg" zum Schleppen eines Prahmes mit 80 Minen nach Pissen.
9^h40^m Vm	Windau Innenhafen	„I.66" mit Prahm im Schlepp ausgelaufen, „I.53", „I.54" fahren zur Sicherung.
10^h50^m Vm	Lyserort S W 3.	2 feindliche Flieger in Sicht, durch Feuer von Landbatterien vertrieben.
1^h Nm	Pissen.	Prahm losgeworfen, bootsweise geankert. Im N O andauernd mehrere Rauchwolken sichtbar.
2^h30^m Nm	S W 4 - 5.	„I.66", „I.53", „I.54" auf F.I.-Befehl „Kolberg": „Sturmgefahr, alles abbrechen, einlaufen" Anker gelichtet und mit Prahm im Schlepp Rückmarsch angetreten.
4^h Nm.	Windau Innenhafen	„I.55", „I.67" ausgelaufen zur Bewachung der Teilstrecke V.
4^h15^m Nm		„I.104", „I.60" ausgelaufen zur Bewachung der Teilstrecke IV.
4^h52^m Nm		2 zurückkehrende Minenräumdivisionen passiert.
5^h5^m Nm		„I.66", „I.53", „I.54" mit Minenprahm auf Gegenkurs passiert.
6^h Nm.	Windau Innenhafen	Gruppe „I.60" mit Minenprahm Windau eingelaufen, Kohlen ergänzt.
5^h10^m Nm	Pissen Lchtt.S S W Blauberg (Schlitterbake) O	„I.55" Rauchwolke von feindlichem Fahrzeug in N N O.
6^h Nm.	Teilstrecke III.	„I.104" 2 Rauchwolken gesichtet in N N O bis zum Dunkelwerden in Sicht.
6^h10^m Nm	West- und Ostpunkt Teilstrecke IV.	je eine schwach erleuchtete Fahrwasserboje geworfen, für den Fall eines nächtlichen Rückmarsches.
6^h53^m Nm		
7^h10^m Nm	1000 m westlich Schiffssperre.	„I.55" F.S. gewechselt mit „ U B 33 ".
7^h18^m Nm	Pissen 237^0 nw. Lotung 7 m.	„I.104" und „I.60" auf Position.
7^h40^m Nm		„U B 33" längsseit gerufen zur Mitteilung über Fahrstraße

7h45mNm

S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse.
noch 18.9.16.		
7^h45^m Nm		„T.60" zur Begleitung „U B 33" nach Windau detachiert.
7^h40^m Nm	500 m westlich Schiffssperre bei Klein Irben.	„T.55" und „T.67" auf Position.
8^h15^m bis 8^h17^m Nm		„T.104" in Richtung N z O ein Aufblitzen beobachtet.
11^h bis 11^h30^m Nm		von „T.104" in Richtung Windau, von „T.55" in Richtung Pissen Feuerschein gesehen.
11^h10^m Nm		„T.55" in N O 1/2 O östlich der Schiffssperre ca. 1000 m ab niedriges Fahrzeug gesichtet. Nicht mit F.S. angerufen, da nicht genau auszumachen, Fahrzeug nach kurzer Zeit wieder aus Sicht. (Anscheinend „U B 31").
19.9.16.		
1^h15^m Vm	S W 5 - 6.	„T.55"
1^h18^m Vm		„T.104" auf F.T.- Befehl „Kolberg": „Einlaufen Windau, Feuer sind bestellt" Anker gelichtet, gesammelt.
4^h25^m Vm	Windau Innenhafen	„T.104", „T.55", „T.67" eingelaufen. Kohlen ergänzt.
20.9.16.	Windau Innenhafen	Ruhe.

Windau, den 21. September 1916.

Gesehen
Der Stellungsch.
Kapitänleutnant.

v. Zitzewitz
Kapitänleutnant
und Divisionschef.

I.
477

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei der Kais. Werft Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Journal-Nr. Gg. 833.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der 4. Minensuchdivision.

Der Chef des Admiralstabes
der Marine.
A 32110

Berlin, den Oktober 1916

Reichs-Mar.-Amt.
Eing. 21. OKT. 1916

Ganz geheim.

U. unter Rückerbittung
dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts
hier

die Anlage zur gefälligen Kenntnisnahme ergebenst zu übersenden.

Im Auftrage:

Admiralstab der Marine.
Eingang 15. NOV. 1916

Berlin, den 14. November 1916.

U. dem Chef des Admiralstabes der Marine
hier

ergebenst zurückzusenden.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.
Im Auftrage:
Richter.

A 915 geh.
A 32110

...tember 1916.
...tember 1916.
...ber 1916.
...angen: 10. X. 16.

Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kommando
der „IV. Minensuchdivision"
Ziv. Nr. Gg. 833

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

der 4. Minensuchdivision.

Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz.

Angefangen: 21. September 1916.
Abgeschlossen: 30. September 1916.

Befehlshaber
der Aufklärungsschiffe
i. d. östl. Ostsee.
B. Nr. 4336 Ag.

den 6. Oktober 1916.

Ganz Geheim !

Eingegangen: 10. X. 16

U.

O. d. O.

vorgelegt.

Von seiten des Befehlshabers
der Aufklärungsschiffe i. d. östl. Ostsee
Der 1. Admiralstabsoffizier.

A 15/16 geh.

A 3211 10/16

Marine-Verwalter-Flugzeug. Buchdruckerei u. Buchbinderei von Ed. Otto, Wilhelmshaven.
Vertraglicher Lieferant für die Marineverwaltung. S & F f 38.

Kriegstagebuch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21.9.16.	Windau Innenhafen.	Ruhe.
22.9.16.		
9h Vm.	Windau Innenhafen.	ausgelaufen.
7h30m Vm.	Wind S N 6 - 7 Seegang 6	wegen grober See kehrt gemacht und wieder eingelaufen.
23.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen. Wind N 4 - 5 Seegang 5	Ausgelaufen zur Kontrolle des Südkurses Windau.
7h50m Vm.		Suchgerät ausgebracht auf Kurs S W z S m.w.
9h4m Vm.		Kurs S 1/2 W m.w.
10h Vm.		Suchgerät aufgenommen. Nichts gefunden.
11h45m Vm.	Windau	Eingelaufen, Kohlen ergänzt.
24.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen.	Seeklar, wegen schlechten Wetters nicht ausgelaufen.
10h22m Vm.		Ausgelaufen zur Kontrolle des r.w. W.Kurses Windau.
10h40m Vm.	Windau Innenhafen	Wegen grober See wieder eingelaufen.
25.9.16.		
7h Vm.	Windau Innenhafen. Wind S 2 - 3. Leichte Dünung. Windau Südmolenkopf. Ø n.w. O 3/4 S 2,3 sm. ab.	Ausgelaufen zur Kontrolle des r.w. W und W N W Kurses.
7h43m Vm.		Suchgerät ausgebracht auf Kurs W 1/2 N. Fahrt 10 sm.
9h54m Vm.		Mit Gerät um 16 Strich nach B.B. auf Kurs O 1/2 S m.w. gedreht.
		11h46m Vm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 27.9.16.		
11h46m Vm.		Gerät aufgenommen.
11h57m Vm.	Windau, Nordmolenkopf n.w. O S O 1/2 O Abstand 2, 8 sm.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs N W z N 7/8 W m.w.
1h58m Nm.		Mit Gerät um 16 Strich nach B.B. gedreht auf Kurs S O z O 5/8 O m.w.
3h40m Nm.		Suchgerät aufgenommen. Nichts gefunden.
3h50m Nm.	Windau Innenhafen.	Eingelaufen.
26.9.16.		
5h45m Nm.	Windau Innenhafen.	Ruhe. „I 69" auf Befehl S.M.S. „Kolberg" ausgelaufen.
6h40m Nm.		Eine Fahrwasserboje mit 2 weißen Laternen neben der östlichen Boje mit 3 Toppzeichen der Z Sperre ausgebracht.
7h45m Nm.	Windau Innenhafen.	Eingelaufen.
27.9.16.		
10h15m Vm.	Windau Innenhafen. Wind N N O 3 Seegang 2 - 3	„I 62" ausgelaufen zum Lichten der am vorigen Tage von „I 69" ausgelegten Fahrwasserboje am Ostflügel der Z Sperre.
11h15m Vm.		Boje gelichtet.
12h10m Vm.	Windau Innenhafen.	Eingelaufen.
10h Vm.	Wind N N W 4 - 5. Seegang 4.	Division auf Befehl B.d.A.d.O. Dampf aufgemacht.
1h20m Nm.		Ausgelaufen gemäß B.d.A.d.O. Gg.B.Nr.4203 A 1.
2h Nm.		Suchgerät ausgebracht auf Kurs N W z N 1/2 W m.w.
2h3m Nm.		Suchgerät ausgeschlippt, Anlauf wiederholt und
		2h32m Nm.

Vertraglicher Lieferant für die Nordforstation. S & F t 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
noch 27.9.16.		
2h32m Nm.	Windau, Nordmolenkopf 0 n.m. O S O 3/4 sm. ab.	Gerät versenkt. Nach abermaligen Ausschlippen des Geräts, da nach Untersuchung der Suchleine anscheinend Wrack in Frage kam, zuerst W N W Kurs weiterkontrolliert.
4h25m Nm.		Um 16 Strich nach B.B. auf Gegenkurs geschwenkt. Nichts gefunden.
6h10m Nm.		Die Ausschlippstelle nachkontrolliert. Nach Ausschlippen des Suchgeräts wurde mit Räumgerät gefahren, das beiderseitig ausschlippte aber nicht verankert war. Greifer stark mitgenommen, wie von Grundberührung oder Berührung mit Wrackteilen. „T 63" als Positionsboot für S.M.S. „Kolberg" zur Bezeichnung des unreinen Grundes ausgelegt. 2 beleuchtete Bojen.
	Position der vermutlichen Wrackstelle. 0 n.m. S S O 3/4 sm. ab.	
8h10m Nm.	Windau Innenhafen.	Eingelaufen. Kohlen ergänzt.
9h50m Nm.		„T 56" ausgelaufen auf Position von „T 63".
10h30m Nm.		Auf Position.
28.9.16.		
1h Vm.	Windau Innenhafen.	„ T 56 " und „ T 63 " eingelaufen.
5h Vm.		Division ausgelaufen gemäß B.d.A.d.O. Gg. B.Nr. 4203 A 1.
8h56m Vm.	0 Windau, Nordmolenkopf. 0 n.m. W N W 1/2 W 3 sm. ab.	Anlauf mit Räumgerät mit W N W Kurs auf der Ausschlippstelle von vorigen Tage. Nichts gefunden.
9h47m Vm.	Hauschen Knob 183° n.m. Windau Schloß 90° n.m.	Suchgerät ausgebracht auf Kurs S W z S n.m.
10h50m Vm.		Kurs S 3/5 W n.m,
12h12m Vm.		Kurs S W 3/8 W n.m.
2h05m Nm.		Gerät aufgenommen querab Steinort Leuchtturm.
2h22m Nm.		Suchgerät ausgebracht auf Kurs N O 3/8 O n.m.
3h48m Nm.		Kurs N 3/8 O n.m,
5h00m Nm.		Kurs N O z N n.m.
6h20m Nm.	Windau Innenhafen.	Eingelaufen.

29.9.16.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
29.9.16.	Windau Innenhafen.	Instandsetzungs- und Ausbildungsdienst.
30.9.16.	Windau Innenhafen.	Instandsetzungs- und Ausbildungsdienst.

Ostsee, den 1. Oktober 1916.

v. Litzmann.

Kapitänleutnant und Divisionschef.

Kriegstagebuch.

S & F 1 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Fortsetzung:
		F. Skin. Inf Off

Gang = Gassen!

Ringstag-Buch III.

S. M. S. „Lübeck"

99

Kommandant: Fregattenkapitän Paul Fischel

Angefangen: am 4. Oktober 1914

Abgeschlossen: am 14. Oktober 1914

1525/14

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. 91.

Kptl. Heintze.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62336 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
REQUIRED OR A SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 1. 8. 14.

bis 15. 9. 14. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62336

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF TORPEDOBOAT "391"

1.8.14-15.9.14

Kriegstagebuch I.

S. M. Torp. S. 91:

begonnen am 1. VIII. 14

beendet am 15. VIII. 14. 12h Mittags.

2 Cd 40 S 3/14

Kriegstagebuch S. 91.
Westensdienst deutsches Meer.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Bewölkung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1/VIII 12[25] Vm.	Kieler Hafen Stationsliegen.	S. 91 und S. 94 auslaufend gemäß Befehl von Südausgang des Großen Belt. 12[00] Fühlungshalter (Kpvette) passiert.
1/VIII 3[12] N.	Beginn der Fahrt zum Großen Belt	Fern für Linien Fühlungshalter von Großen Belt.
8[00] Vm.	Klar.	3[38], Fühlungshalter 2:1 abgegeben.
3[00] Nm.		Dampfer „Hermann“ (Reederei Schmidt, Rendsburg) angesprochen, Besatzung von Fischerbarken, hat keine englischen und französischen Streitkräfte gesehen. Hat Order nach Flensburg zu gehen. da S. 182. S. 93. und FT nicht zu erreichen geht S. 91. an den Südeingang des Kleinen Belts
5[00]		191 Segel von hier ganz deutlich Segel gesehen
9[10]		Nachricht in die Beobachtungslinie eine und abgedampft
2 Aug 4[00] Nm.	Beginn der Fahrt zum Großen Belt Mondschein Helle durchgehende Nacht	Flottillenchef befiehlt an Bord zu FT Verhalten. Operationsbefehl vom [illegible] Admiralstab sowie Befehl vom Oberbefehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte und der Aufklärungsdivision vom S. 97. erhalten.
2/VIII 1[00]		955 Tonnen Frachtdampfer Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft mit englischen Kohlen von Cardiff nach Helsingfors angesetzt von Kohlen gelöscht und Befehl der Regierung zur Umkehr erhalten.
		4[20] 191 Segel sind sichtbar
		5[20] Kohlen Dampfer
		5[40] Norwegischer Heringsdampfer Heimgehend angesprochen.
12[00] Nacht		Dampfer Polarstern (Kopenhagen) angesprochen Fahrt nach Stettin mit Eisen.
3/VIII 1[00]		
5[00]		

Verlag und Druck von
C 21. Marine-Formularmagazin [illegible]
Schlicke & Cleim [illegible]

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3. Aug. Mi.	5 50	Mit PA 5 Brennungssignale gewechselt.
	6 15	D.to passiert Fehmarn nach Westen.
	8	Gemischte Abteilung 1 Es auf westlichen Wegen Bellevue mit Gr. F. gegangen.
3/VIII 14		
11 15	Forsche Segel Linie Richtung	Dampfer Nikola von Stettin nach Kopenhagen mit Papierholz angekommen
1 00	0 A. 2-3 Bagay 2.	Der Dampfer Glückauf kommt von Gefle
		Eisen Kohlen kommt von England
7 45		Dampfer Knipela von Göteborg nach Kopenhagen angekommen Postverbindung.
10 45		Flensburger Dampfer „Jadwiga“ mit Kohlen von England nach Flensburg angekommen
11 30		Leichter Südwest um Stellungen mit Gefechtsübung eingestellt
4/VIII 12 40	Vorpostenboot Hund Mitt. 1 Abt. 3 1/2 4 dreißig Bagay 4 1/2 Uhr Nacht	
4 VIII 1 30		Dampfer Falkan von Kopenhagen nach Svendsborg mit Heringen angekommen
2 45		Dampfer Noldinghuus von Kopenhagen nach Kolding angekommen
10 Vm		Dampfer „Fiona“ Kopenhagen nach Kiel passiert und passieren
	10	Torpedoboote Divisionen nach Kiel wegen Conduitenschießen.

Ll.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6/VIII 14.	Drei Boote	10 h Vorgeschrieben aus Kiel
10 1/2 V.		Dampfer Askania von Lübeck
4	Feldmann Boote	kommend angekommen
	Boote 1-2.	Ausbildung passiert mit
5 45	bedeckt	Torpedo und Gefechtsübungen
		fortgesetzt gearbeitet.
6 8	Aufklaren Fahrt	„Aar“ passiert auf der Fahrt nach Westen
	der Sonne	Übungssignale gegeben
	Himmel bedeckt	Dampfer Magdeburg kommt aus
7 h	4 4	Kiel Magdeburg in Anmarsch um 4 Uhr
7 35		40 Kbt. gesichtet
	4 4	
	Wind O 1-2.	
8 50	klar. Abdunkelung	Vorpostenlinie am linken Flügel ermittelt
9 40	Regenfälle.	Boje vorn[illegible] am Horizont in Richtung
		Nordwesten verschwunden
10 45		Auf Kiel 0 Vs 8 10 nm. (Kbt.)
		In der Kbt. zwischen Arona Kleist und
		Falkenberg auf 4 gewichtet und gewinkelt Fahrt.
12 h	Flensburg	Dampfer Fjord wird von Stromleben
	Hafen	von Kalmar nach Stromleben und
		Ballast angekommen
12 30	"	Küstenschoner „Polaris“ auf
		1 Holzladung eingetroffen
2 h	"	Norwegischer Dampfer „Torkel“ (Christiania)
		Russischer Bark „Alina“ (Archangelsk)
		Russischer Dampfer „Polaris“ nach Narvik
	Himmel bedeckt	der Hafen passiert.
	Wind schwach	Polaris abgeschleppt, da Schlepper
12 h leider	8	Dampfer gebraucht
7/VIII		

C 21. Verlag und Druck der Marine-Kommandogruppe C

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7. VIII 14	Nebel Mar. Tiefe 5 30	in Warnemünde eingelaufen eine Prise an Lotsenzeug andere als eigene Fischer genommen bis 12 dann auslaufen
Leuchtfeuer gut	12 30	
	3 30	Südlich Möen auf Augsburg getroffen, erhalten Peilung Linie Plantagenet – Dörnbusch zu wenig und gewechselt das 91 zu allen geraden Stunden bei Dörnbusch sein.
	3 35	Mit Signal Nr. auf Position gegangen.
7. VIII	" " "	4 45 Schiff vom Lotsenzeug kommend eingenommen zwischen Plantagenet Ost Linie und Dornbusch Leuchtfeuer ab abkommandiert Matrosen in Verdacht die abgelandete Holzung mit westlichem Kurse fahren die Alarm genacht und Kurs darauf genommen um sich zu setzen. Da gleichzeitig ein F.T. Spruch vernommen mit x an dem, daß ein dänischer Kriegsschiff ein Quadrat O 54 gerichtet sei wurde zunächst angenommen daß dies der Fall sei, da E.S. zunächst nicht beantwortet wurde. 91 setzte sich vor einer vorne Führung zu nehmen dann folgte das Schiff E.S. die kenntlich wurde. Die Kennzeichen machten es die Angelegenheit zu sein. 91 ging dann wieder auf Position in Linie Plantagenet F und Dornbusch F.
	9 VIII 14	Kleine Kreuzer Gazelle

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8. VIII 14	Himmel bedeckt.	Mit Magdeburg Flaggensignale
7 1	Wind: NW 1.	gewechselt.
	Sichtigkeit klar.	Bei Magdeburg Längsseit zum Empfang
8 1		von Lotsen 91° peilrecht Peil d. Linie Dörnbusch – Möen bitten. 91° geht auf Position.
12 15	" "	Mit Kreuzer Frauenlobsignale gewechselt, Flaggen wechselt
1 30	" "	Mit Gazelle Flaggensignale gewechselt, Flagge wechselt
9 VIII 14	Himmel bedeckt	Mit Kreuzer Gazelle D 10 E S gewechselt
4 05 Kurs 7	Wind: WSW 1-6	Freya passiert mit westlichem Kurs E.S. gewechselt.
8 30		Längsseit bei 14 1 Flagge zum Empfang von Lotsen 91° Position eingenommen Plantagenet Linie 91° Kurs mit 8 kn. Vom Lotsen Kurs N 7 W zum Zugestoßen Kurs war Dampfer, Kurs wie Flaggen fest war N 0
9 Nr 30		Position eingenommen. Alle Flaggen Signale gewechselt.
1 45.		Kleiner Kreuzer Thetis mit westlichem Kurs.
4 30		Letzte Signale gewechselt und 1 M 1 Flagge D 36 in D 16 4 30 Längsseit zum Empfang von Lotsen Flagge Linie Plantagenet Kurs Dornbusch Flagge Schiffe abgelandet Zeitsignale gegeben und 1 H.F. Uhr Lotsen von Uhr 1 Flagge

C 21. Verlag und Druck der Marine-Lernmittelanstalt C. Schütte, Kiel.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5 45		
6 35		
6 40		
10/VIII 5h		
5 3		
7 30		
5 25		
11 VIII 14.		
		6 15 Vm. Auf Signal von Lavagna "auf 72.5" gegangen.
		8h Klargemeldet Lavagna.
		12 47 Auf Position Linie Falsterbo Feuerschiff
		3 55 drei R.F. von Kleinen Horns Reefgt. auf eine abgeblendete Schwedische Schnellzugs "Tudrear" aus Opposition ausgelaufen.
		3 57 Ein Rauch am Land / 2 kleine Fischerboote in 3 Peilstrich / in Fahrt.
4 01		auf Position Linie Falsterbo Feuerschiff Vorgenannten Schiffe waren sämtlich Neutrale Schiffe
		1200 Dampfer Rijkstmisterdam passiert und Gelegenheit auf Reede vor Anker
	Helle Mondschein	13 Dampfer Skandinavien Kopenhagen / Landsk. Hauptp.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12 VIII 14		Passagierdampfer aus Stockholm kommend
1 20	Himmel: klar.	
1 57 m	Wind: N W 2.	
	Bar 769.0	
10 25.	Therm. + 16°	Dänischer Dampfer „Fragaria" Ballast von Stockholm nach Dänemark
5 40		Norwegischer Dampfer „Sonja" von Schweden nach Norwegen mit Ballast.
9 1		Dänisches Minenleger passiert mit F.F. W. Kurs mit gesetzten Lichtern in der Passage
9 20		Im Norden des Südeingangs des Sundes an 2 Stellen Scheinwerferleuchten
10 20		Dänischer Dampfer „Thyl" nach Kopenhagen.
11 40	Da das dänische Hoheitszeichen klar erkennbar war und Lichter führte, wurde von einer Verfolgung abgesehen, da somit die Bewaffnung klar gegeben würde.	Dänischer Dampfer „Lauritzland" Fahrt von Kopenhagen nach Südschweden
13 VIII 14		
1 45	Himmel: Heller Mondschein. N. W 3	Dampfer Skandia von Stockholm kommend nach Rönne. passiert
1 50		Dampfer „Lydia" auf der Fahrt nach Stralsund angehalten.
4 Vm	Wetter: klar. Wind: N. W 5	
6		Dänischer Dampfer „Dänebrog" auf der Fahrt Bornholm (Rönne) nach Kopenhagen mit Passagieren und Stückgut.
6 55		In 2 K.M. am Horizont 5 Mastp. 1 Schiff in Sicht. F.F. gemeldet. Kommt auf uns zu. Kurs 1 93° Fahrt 1 93° abgelenkt. Kurs 1 W 3/4 W Annäherung mit 2 x HP
7 30		Um 104 Flaggensignal gemeldet. Flagge nicht gesehen.
9 1/2		

C21. Marine-Schreiber-Papier d. Papierfabrik am E. Odertl. Bd.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/VIII 14. 9 40	Ganzen Morgen über stark nebliges Wetter klare Sicht 4–5 sm West	Langsam bei 1/4 7 Amazone und Van Gogh passierten 10 Dalasboot nach Kiel zum Minen Aufsuchen Anstellen der fälligen Arbeiten
6 45 14/VIII 14	Kiel F. Moritz	In Kiel F. Moritz festgemacht Fender, Lagern und Leinen fertig Maschinen gereinigt, Klimax Apparat. Maschinen ab 7 gemustert, ab um 8 3 stark 2 stampfen nach der Düsternbrooker Bucht gepilgert zum Ankern 2 Ketten benutzt.
15./VIII 14	2 15 Bar. 761.0 Ten. 18.5 Wetter: Dicht klar 7 38 Sonnenschein Himmel: Wolkenlos Diens. Off. a. 10 45 11 " 11 45	Losgeworfen und in See gegangen mit 87/17 um 1 45 Uhr Lotsen an Bord Nebenher gegangen, Anderen Kurs auf Gjedser Rev. gesteuert Feuer 10 30 2 Boltgrün Leuchtfeuer kam Backbord Ab Gjedser Rev. gesteuert Mit 93 Feuerschiff gepeilt Langeland S 93° Langeland " Nordre "

Abgeschlossen am
15. VIII 12 4 Nachm.

Leinhe
Kap. Lt. z. See u. Chef

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Eingegangen: 31/8.
B.-Nr. 109 — O.

Kriegstagebuch II.

von 16. VIII - 27. VIII. 14.

I. A. Korps „I. 91."

37
A 9083/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15. VIII. 14.	Südlich Skreia 12⁰	Um Quadrat 7 Befehl erhalten.
	Wetter klar.	Tagesbefehl. Kreuzer ablösen im Sund
	Wind: NNO 3	auf Position Fahrtrichtung Südost um 4 Uhr 20
	Sicht 1/4 klar. 1⁴⁵	positiv erreicht. Zur Quadrat 8 um ab.
	6⁵⁵	Ob 5 bis 8 Quadrat zum Kreuzerabschnitt
	8¹⁵	an 6 abgelöst
	Starke Böen und 8⁹⁰	Position für die Kreuzerabschnitte
	Regenschauer 8⁴⁵	Im Quadrat 8 Nord klar/Ost
	abgelöst 4 Nj 11 Lage 10 g/l auf 6 abgedampft
	HR Nord
	10³⁰ Mit Kreuzer Geschwader Gefechtsübung
	Mondschein.	angestellt.
16. VIII. 14.	Starke Böen mit 4³⁰	Verschiedene Male über Quadrat 8 ver-
	Regenschauer klar Ost	lassen, jedes Mal zur Vorstellung zurück
	Sicht gering, bewölkt	Skreia Kleist 8 Fahrtrichtung Ost
	1-2 6¹²	Tagesbefehl, worin Kreuzergeschwader
		von Nikolajew Linie und Geschwader Position
		angewiesen
	Klare Sonnenschein	Kreuzer Lentow von Quadrat 8 nach
	12⁴⁵	Hellum 7 og angefangen
	17⁵⁵	Dampfer „Perrie“ von Malmö
		mit Stückgut mit Zement, nach
		Libau
	1¹⁰	Dampfer „Hamburgsund“ von
		Hamburgsund nach Irbensk
		mit Malmö, nach Libau
	6²³	Verschiedene Dampfer „Kasconia“
		auf der Fahrt von Stockholm nach
		Helsingborg mit Ballast, nach
		Libau.
	6³⁰	Passagierdampfer „Finnland“
		nach Finnland

C21. [illegible]

16/VIII 14.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8 45	Hammonklar	Langsamt 1.99
9 –	Horizont unsichtig.	auf Position Neuen Kiel-Feuer in
	Mondschein.	7 sm. Dampfer auf und ab in dem
	11 30	nördlichen Teil der Linie Neuen-Dörnbusch.
		In h.W. Peilung auf Bogo Leuchtfeuer
		und Scheinwerfer. (Ca. Point
17/VIII 14	Mondschein 4 30	Detachement auf Tagesposition Linie Skerries
4 – Vm		Kiel-Falsterborev.
	5 45	Tagespositionen eingenommen.
	10 45	Passierte schwedische Kriegsschiffe der Oscar-Klasse
		von Osten kommend nach Gotland (vom Ausguck)
		Kurs nördlich wie bisher.
		Position gemeldet nach Position
		Lage der Tagesblock.
	4 –	Detachement zum Kohlen nach Warne-
		münde.
	6 30	Scheinwerfer 3 mal gemeldet nach Rön
	8 15	In Warnemünde festgemacht.
18/VIII 14	Mondschein Nor.	Kohlen genommen 6 t. Kiesel gesandt
	Wind: N 2	an m. Dampfer „Mannheim“
	5 15	aus Warnemünde ausgelaufen.
	Linie Skerries -	5 Minuten Knall und Feuer nach
	Dörnbusch 7 –	Meridian „Nordsee“ Scheinwerfer 3 mal
	7 30	gemeldet.
	8 –	Tagesziel „Gazelle“ erhalten Befehl für die
	9 –	Nacht
		Auf Position Linie Skerries - Dörnbusch
19. VIII 14	Himmel klar	Abstand Sondern 7 sm. Feuer 3 W3. 1. HF
	Mond: h W 2. 5	aus und Abdampfen. Halbstündig nach B.K.
	Linie Skerries -	Reise auf 9 Knots. Masse Schätzung E. der
	Dörnbusch.	Elbe Bake angemacht.
		Langsam „Gazelle“ Signal für den Tag
		Berechnung der nächsten Tagesposition der Linie
		Skerries - Dörnbusch
	3 –	Auf Position.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/VIII 14	Dreifuss Neuen mit dem	3 h m. Nun Gazelle Position gewechselt.
	Leuchtfeuer Hammonklar	6 – Tagesposition „Gazelle“ für Nacht festlegen
	Wind N W 1-2	Tagesziel 17 sm nördlich an die
		Linie Skerries-Neuen. Einnehmen der Position
	11 04	8 15 h m. Nach Neuen Abdampfen. Kompass
20/VIII 14	4 4	Kompass defekt. Kommando von 11 57 - 36 sm
	Leichter Nebel Gesicht 3 –	Kompass Peilen mit Kimmen Abstand
		Mondschein mehrmals, aber nur kurzen
	5 30	Kompassen Nachlassen Tagespositionen
	8 4	eingenommen. auf 9 abgedunkelt
21./VIII 14	Wind d: SO 2.	Leichter Nebel
	Himmelklar.	In der Nordsee Manöver auf 11 abgedunkelt
	Horizont klar.	Beginn 8 h –, 12 sm Fahrt.
	Himmel bedeckt. 12 30	In N W 2 W Leuchten einer Scheinwerfer.
	1 35	2 Scheinwerfer nach Steuerbord gesehen einige
		Zeiten bei Calpe Feuer bei Breskens Scheinwerfer
		mehrfach Scheinwerfer aufgenommen Kurs 8 sm
	5 –	auf Scheinwerfer gehen bei Gazelle Tages-
	Wind: West 2.	position gegenüber zum Tagesfahren wird
		Besteck Tagesstellung eingenommen und
		Kohlenverbrauch für gesamte Zeit seit
		letzter Position gelesen
	9 30	Mit einem Halbstrich nach backbord
		vor offene Straße Scheinwerfer gesehen
		gewechselt, Kurs nach Süden Feuer
		wurde trotz Aufforderung nicht ge-
		geben Kommando
		Kompassstellung Durchgehen Linie
		Skerries-Dörnbusch ein gewissen
		Abstand Dörnbusch Leuchtfeuer kommt
		Nordsee " " Gesicht.
	8 –	5 45 Tagesposition von Gazelle Besteck
22/VIII 14	Himmel bedeckt Seite	6 – Tagesstellung eingenommen
	Wind 0-1	Kurs wie bisher 7 sm
		6 – Anmarsch passiert mit Kurs
		Süd

C21.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Dänischer
22/VIII.	Himmel bedeckt Wind: Still Regenfälle.	9[10] Dampfer „Liberia" angerannt. Fährt durch den Kanal nach Stettin, mit Einweg. 21[25] Uhr positionsgemäß stoppen Signal gegeben. Stampfen nachgesehen. Steuerbord. 8[0] Position für die Kompaß-Kompensation vor Dänemark. Küste N.W. zu N. 12 sm Fahrt Halbstündlich Position nach B.B.
23. VIII.	Himmel klar. Wind: NW.	6[15] Dampfer „Jason" passiert mit Lotsen Schlepper „Berlin" angehalten. Fahrt von Warnemünde nach Kiel mit 2 Hilfsmaschinen. 4[20] 5[h] Längsseit „Bazelle" Stabsarzt Warnemünde. 6[30] Lotse Ost Feuerschiff passiert Abstand 2 sm.
24/VIII.		8[h] In Warnemünde festgemacht. Kohlen und Kesselspeisewasser genommen.
	Himmel klar Wind: NW	Rm. 5[25] Ausgelaufen aus Warnemünde. Nach Linie Dänemark - Moen zu S.M.S. „Bazelle" gegangen.
		7[10] Am Lotsen Ort Leuchtfeuer Darsserort passiert abgelotst
		8[10] Längsseit bei S.M.S. Gazelle Postenübergabe Lotsenempfang: Längsseit „Kleinsee"
		8[45] 9[h] Auf Position in der Kpl. Dänemark - Moen.
25. VIII. 14	Linie Moen-Dänemark Himmel klar Wind: NW. leicht.	Längsseit „Bazelle": Betankt für den Tag. Bewachung der Sunde: Flen mit 70 cbm aus Dänemark
	Sund: Himmel klar	8[21] Position wegen Entlassen Arzt passiert Arzt entlassen (Stabsarzt)
		11[10] Norwegischen Dampfer „Helga" Position mit Lotsenübung auf der Fahrt vom Sund nach Spanien angehalten

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12[55]		Norwegischer Dampfer „Heimdal" von Langesund nach Lapsenaare vor Sundsvall (Schweden) nach Langesund (Norwegen) hat an der schwedischen Küste Kriegsverbindungsschiffe gesehen.
0[30]	Main - Dänemark Abstand Main [illegible]	Auf Position bei der Insel. Abstand dieser 4 sm. Küste bis 90° 109 S. zum Passen gegenpeilen. Fahrt: 12 sm. Bei der Pol. Abstand abdampfen
26 VIII N	Normalplan Nacht Horizont klar Wind: S.O. 2.	5[20] Längsseit von 1 der Gazelle Kohlenübernahme
		6[20] Auf See nach dem passieren Übergang der Sund
	Flensburg Klint-Fahrt Boot Wind West 1 Ost 2-3.	2[40] Auf Lotsenposition. Lotsen übernommen
	nicht sichtig.	10[h] Gemäß F.T. Befehl nach Lapsenaare zum Kohlenergänzen. Dort weitere Befehle abwarten. Im nicht sichtig. passieren Position eingehalten
		1[30]
27/VIII N	Nacht	Klar gekommen nach Lotsenwechsel Feuerschiff Gatt-Ostor Mittelgrund mit NW 4 sm: 21 sm ab. mit 2 x HF (15 sm).
	14 = 55°14'N λ = 15°32'O	5[40] Dänischen Dampfer angetroffen. Name: Ostsee (Kopenhagen) Fahrt von Danzig nach Christiansand (Schweden).
	Wetter klar. sichtig.	6[40] Gemäß F.T. Befehl Fahrt gemacht und nach Lapsenaare zurückgedampft.
	Seewig	1[20] Nicht sichtig. Position eingehalten.
		6[45] Bugsierboot zur Übernahme Moen - Dänemark.
		9[20] Lotsen Gatt nicht bemerkt - Nebel Abstand 3 sm. In der Nähe nicht gelotst Position
	Wind 5-6. Ost	11[20] Position eingelaufen auf Befehl nach Stockholm. Fahrt 4 Knoten. Fahrt nach Stockholm genommen.

C21.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28 VIII	Wind O 6	auf Position im Sund. Sie da der erforderliche Druck in abgenommen. Kl. Bj. wie
	Mond 3-4	eingetroffen der Lotse
	Einlaufen Sund.	
29 VIII	Wind E-S 3 B.	
	klar	
	1 30	Leuchtfeuerlinie Darsser Ort
		verlegt
	4 55	Nebelsignal mit Unterbrechungen
	4 01	Langsam Maschine Fahrt
		Lotsen.
	Wind O 1. 5 2	Auf Vorstellung gegangen:
		Falsterbo Feuer in N. 2 sm ab
	5 45	auf und abgenommen.
		Schwedischer Dampfer „Eva" Hernösand
		angesprochen. Nach Halmstad nach Helsingborg mit Papiermasse.
Einlaufen Dänholm	2 Nm	In der Vpl. Dänholm Mitte angekommen
		Peilungen durch Leuchtfeuer bis zum
		Eintreffen S. Kl. S. Lübeck.
		Linie mit Bewuchs am Nordende Dänholm
	8 Nm	von S. 94 W. Carmen, 291 und S. 93 W.
		Beginn der Peilungen für die Nacht.
		Kurse: NW z N; NO z O; 10 sm Fahrt. 8 Segmente mit dem südlichen Kurs.
		Dynamobetrieb Kopf.
	8 30	Leuchtfeuer Stl. Lübeck backbord. Maschine
		Stellung verlassen. Lotsen Position angenommen von 9 15 Segment von
30 VIII 14		Mitte 12 sm. et O z N. NO z O. Fahrt
		10 sm.
Lotse von Bord gegangen	5 45	Maschinenstellung aufgegebene Vorstellung eingenommen. Zum Hafen Mole
		Kurs gesteuert gelegen.
	8 30	Langsam Lübeck. Rückwärtsmaschine
		Mitte am Land. Fest auf dem
		Langsand Bilt.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1 45	Fährmann Bolt	Im Fährmann Zelt gestoppt. Dreimal
	Neue West b.	Bimsteine auf 1 Zoll fest vorhanden
	dritter Leuchtturm	gebraten
	4 Nm	Im Peil angekommen und
		in die Fahrrinne weiter eingelaufen.

Lotsenstation am 30. VIII.

Lemke

Kapitänleutnant.

F 91. Y 125

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.8.14	Kiel klar. Wind: SO 3 Seegang: SO 2-3 Mondschein. Stimmenklar	10^{2} - 3^{25} Kohlen genommen. 5^{25} Uhr Kiel ausgelaufen nach Vpl. Möen - Domnbusch mit 17 sml. 12ᵃ Längszeit „Undine" in der Vpl. Befehl, den südlichen Teil der Linie Möen - Domnbusch zu überwachen. kurs NW z. N, SO 2 S. 10 sm. Halbstündlich Kehrt. 12^{30} Uhr südlichster Position. kurs NW z. N. E.S. gewechselt mit einem Torpedoboot (unmarkiert) das mit hoher Fahrt westlichen kurs steuerte.
	Terschelling Möen n. 7ᵃ Domnbusch Wind 7^{30} NW 3-4, klar Seegang NW 4 Stimmenklar Km. 8ᵃ Seegang: NW 3	Längszeit bei S.M.S. „Undine" Tagstellung eingenommen in der Mitte der Linie Möen - Domnbusch auf- abgedampft, stündliches Kehrtmarken, kl. F. Anfangstellung für die Nacht eingenommen. Domnbusch in SSW 5/8 W, 6 sm. ab. kurs NW 5/8 N 12 sm. Fahrt. Halbstündlich Kehrt. Bewachen die südliche Hälfte der Linie Möen - Domnbusch. „S 94" bewacht die nördliche Hälfte.
		Kleinschmidt Kapitänleutnant u. Kommandant
2.9.14	bewölkt 5^{30} Wind: NW 4 Seegang: NW 4 klare Luft 1^{30} nm. Regenfälle 11^{05}	„S 93" Längszeit, von Kiel kommend auf Abgabe von Befehlen. „S 93" übernimmt den mittleren Teil, „S 91" den südlichen Teil der Linie Möen - Domnbusch. F.T. Befehl nach Lapawik zu gehen. Kohlen nehmen. Weitere Befehle abwarten. kurs gelaufen aus Kiel nach Vpl. Möen - Domnbusch. Kleinschmidt Kapitänleutnant u. Kommandant

A 6569

C 21. S. Schutt. Jab. Berg. Chem. Bln 1907

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.9.14	klar 2ª Mondschein richtig Wind 2-3 5ª	auf Position in der Fyb. Mündung-Domlusch thekand Domlusch 7 sml in St 2 S. kurs NW 2 N mit 12 sm. Halbstündlich Kehrt Tagebeobachtungsdienst aufgenommen. Kl. F. stündlich Kehrt gemacht bzw. gestoppt gelegen in der Mitte der südlichen Linie.
3.9.14	Km. 4[20] S 20 S W	Eigenes Geschwader mit östlichem Kurs in WSW in Sicht. Machen E. S. IV. Geschwader passiert. Zur Bemachung der ganzen Linie Mündung-Domlusch in die Mitte gegangen. (einzigste Boot.)
11ª	bewölkt 1ª Wind: WSW 2-3 Wind: 5-6 Wnt. Wind & Seegang minder stärker	Von Mitte der Linie mit H. F. (12 sm) auf kurs NW 2 N gegangen. Halbstündlich Kehrt machen. 11[20] mit „Medine" E. S. gemacht.
4.9.14	Barometer fällt 9[10] Himmel bedeckt leichte Regenfälle Wind Nord 6-7 7ª Wind N 7	Mit S.M.S. Straßburg E. S. gewechselt, steuerte westlichen Kurs. 2ª, II. und III. Flottille passieren mit östlichem Kurs. E. S. gewechselt. Schwedischer Dampfer „Star" von Stockholm nach Rostock mit Holz. 11ª E. S. mit Blücher gewechselt. 3[15] 4 Kohlendampfer passieren mit O kurs. Auf Anfrage antworten sie mit Klapplatine, daß sie nach Swinemünde gehen. 4[15] Gemäß erhaltenem Befehl vom Oberbefehlshaber der Aufklärungskräfte nach Kiel zur großen Kesselreinigung gegangen. 5[10] S 126 (Besatzung 393) Befehlsübernahmefahrt mit 8 knoten Kurs.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	11[20]	Im Kaiserliche Werft Kiel eingelaufen. Beginn der großen Kesselreinigung. Vornahme von Reparaturen. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
4-7.9.14		Dasselbe. Kleine Kesselreinigung. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
8/9.14		Übernahmen zum „S 125" Boot gedockt. Dichten des Kollisionsrammes und Ausverdorbastens und einer Sternbuchse. Ausgedockt. Reparaturen. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
10.9.14	Kiel T. Werft. Kohlenlager Holtenau Friedrichsdorf klar.	1[30] losgeworfen 2ª festgemacht in Holtenau zum Kohlen. 7ª losgeworfen, 7[10] festgemacht. Munitionsdepot Friedrichsdorf zum Munitionieren. 9[15] in die K. W. eingelaufen. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
11.9.14		12[30] ins K. Werft angelaufen und bei „Friedrich Karl" längsseit gegangen. 2ª in der Sperre Kehrt gemacht, in die Werft zurückgelaufen wegen Versagen der Ölpumpen und E. Maschinen. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
~~12.~~ 15.9.14		Überführung der Reparaturen 15/9. Abgabe des Bootes an den neuen Kommandanten Oberleutnant z. S. Meurke. Boot tritt zur XIX. Halbflottille. Kleinke Kapitänleutnant & Kommandant
12/15.9.14		

C 21. E. Bötticher, Buchdruckerei, Berlin SW 68.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

Kommando S.H.S. Pommern

Kommandant Kap z. S. Pölkau

Anlage: F.T. Auszug

Begonnen 1. Mai 1916.

Abgeschlossen 16. Mai 1916.

A 10470/15 -628-

A

Admiralstab d. Marine.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/6233Y/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ANY PART OF IT, ANY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD CARD OR A SHEET OF PAPER,
QUOTING THIS REGISTERED NUMBER.

Kriegstagebuch S.M.Torpedoboot S.92

Hafenflottille Elbe.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS
PG/
NO MARK OF
ON IT, BUT
SHOULD BE
RECORD C
QUOTING

vom 31. 7. 14.

bis 2. 9. 14.

Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62337

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

THE "ELBE" HARBOUR FLOTILLA

WAE DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDOBOAT "S92"

31.7.1914-2.9.1914

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kriegstagebuch d. M. Vorpostenboot „S 92" Hydrographische Abt. Kommandant: Hauptmannleutnant Klein (Führer) Beginn: 31. Juli 1914 Abgeschlossen: 2. September 1914 Anlagen: Keine.

K 162/14

S & F f 38.

Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. Juli 1914 3¼ Vm	Cuxhaven	mitgebracht mit S 67 und S 69 Besuch an S 67 und S 69 zwischen den Linienschiffen Elbe II u Elbe III zu gebrauchl. Linien und Verbindungsleine mitgeben
10¼ Vm	Linienschiff Elbe II Schwacher W-Wind, Wolken Himmel bedeckt mit NW, gleichl. hellen Dunst, Mondschein, klärig.	Mit V.M.V. Fuchs Gefechtsmanöver. Fuchs teilt mit: I. Minensuchverband Befehl mit Umgehen zwischen Elbe I u III. Fuchs kann Vorbereitungsarbeiten während der Nacht nicht weiter ausführen, da Vorbereitungsarbeiten nicht vollzählig. Fuchs hat Befehl seinem Minensuchverband (Chef d. V. Rother) Befehl zugehen, alle im Laufenden Befehle umzuändern und nach Nordwest von Helgoland zu stehen, wenn weiteren Anordnung erhalten.
10¼ Vm bis 11¼ Vm		S 92 übernimmt die Leitung der Übung. Der Befehl der Übungsleitung V.M.V. Fuchs wird weiterhin erhalten. S 92 begibt sich zwischen Elbe I u Elbe II zur Verbindung der dort stehenden Minensuchverbände und um bei ihrer Zurückziehung dem Befehl zu übernehmen. Ein weiterer Befehlsübergang hat von Chef d. V. Rother Befehlsübergang erhalten, vorläufig bei Elbe II zu warten.
11¼	Elbe I Schwacher SW. klare Sicht Himmel bedeckt, gleichgültig Wasser klärig.	III Geschwader läuft mit I. Minensuchverband Vorgefechtsausbildung. Befehlsübergang wird S 67 übergeben wird mit S 92 gemeinschaftlich die Aufgabe von draußen zu übernehmen. S 69 verläßt Befehl bei Elbe II zu stehen und mitzugehen, bis der neue Befehl eintreffen wird Befehlsübergang

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		wird durch. VI/III (Klein)
1. August 1914 3¼ 45 Vm	Elbe II. mäßig ruhig, Bewölkung	V.M.V. Fuchs nimmt Verbindungsdienst wieder auf. S 92 verläßt die Linie, S 67 und S 69 übernimmt wieder Befehl.
3¼ 25 Vm	Elbe II mäßig ruhig	Im Pfeil Linie.
6¼ 40 Vm	" "	Einigung der Abt. Befehl.
9¼ Vm	Elbe II Schwacher SO, klare, klare Bewegung dämmerig, klärig	Gefechtsübung zwischen Elbe III und II S 67 an der NO Seite, S 69 an der SW Seite Befehl 2 Vm, abgestandt, Abm. Befehl einzugehen. VI/1./III.
2. August 1914 1¼ Vm	Schwache SO Leichte Dünung, klare Bewegung.	Befehl von V.M.V. Pfeil: Übungsfahrt mit Bewegung unterbrochen Befehl bei Linienschiff A aufgehoben der Linie anfangen. Linie Befehlsweise zum Einlaufen verteilt.
5¼ 5 Vm	Elbe A S 92 Leichte, dämmerig.	Bei Pfeil gelegen.
9¼ Vm	"	Vorgegangen bis Staarhörn Tonne Klarer Sicht.
10¼ 30	"	Anfang Ruhe.

Reichsdruckerei Berlin, Buchdruckerei u. Buchbinderei der Kais. Admiralität. 8 & F f 38. (Vorläufiger Ersatz für die Vorkriegsform.)

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7½ Uhr	Elbe A SSW 2 leichte Dünung Regen.	Elbe untersuchte gegangen, um Nachricht, gung der Ausfahrt Lichtsignale und Kennzeichen Anker über zu Ausfahrt. M/2/VIII
3. Augustus 1914 5½ Uhr	Uhr FT 9 SSW 6 bäig, dichtig, unsichtig.	Einlaufen von Cuxhaven, Abmarsch vorgängen
0½ Uhr	Cuxhaven	unverändert.
8½ Uhr 9½10	Elbe A Schwache W-liche Brise mäßig leichte Dünung mit W fallen Dünung, klärig.	Uhr Zeit der Fünftel Ausfahrt Kennzeichen Signale
16½	Elbe A	Für Dienst verkehr mit Dienstlichen Postboten der Feuerschiffe Elbe I beim Ankerliegen sind weiß zu setzen und bilden eine vorzügliche Ausführungsmarke. Dienstboote zu über nicht besonderen Lichter zu führen. Dasselbe gestatten bei Elbe A wiederum. M/3/VIII

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4. August 1914	Elbe A	Ungestörter Betrieb.
9½ Uhr	Elbe A WNW 3, klar, leichte Dünung und Dünung wie vor mondhell, klärig.	Nicht Nachtgespräch. Keine Vorkommnisse M/24/VIII
5. August 1914 5½10 Uhr	Elbe B WNW 2 klar leichte Dünung klärig.	Elbe untersuchte neue Bremsbatterie zur Übernahme der Kennzeichnung.
15½45 Uhr	Brunsbüttel	Elbe untersuchte gegangen bis Freiburg Schleuse und mussten Umgangsverschluss Schwierigkeiten beim Öffnen. Englische Dampfer mit Korn kurz Brunsbüttel.
2½ Uhr	"	Schiff Elbe untersuchte Dampfer und FT-Station der bei Brunsbüttel liegenden englischen Dampfer zu besuchen. Der Kommandant keinen engl. Dampfer angetroffen. Neue Brunsbüttel zurückgekehrt.
9½ Uhr	Brunsbüttel SO 2 0 1 klar Mondschein	Deutsche Schiffe 8½ ankert bei Pfahl zu besuchen. Elbe untersuchte gegangen (Kennzeichnung Lage nicht mehr) M/5/VIII
6. August 1914 12½/5 Uhr	Elbe B W 1 klar dunst, Mondschein	bei Pfahl gemischt. Dienstverkehr, keine Vorkommnisse
4½ Uhr	"	Einlaufen Cuxhaven. Lotse

S & F f 38
(Vertraglicher Liefertext für die Kartenblätter.)

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7½ Vm	Elbe A W 2 N 4 mäßige Dünung klare, heitig.	Übungsschießen. Keine Vorkommnisse. M/K 6/VIII
7. Sept. 1914 5½ Nm	Elbe A SW 5 frische, heitig	Befehle entgegen, einzelne Übungsbeobachtungen.
6¼ Nm	Elbe B	bei Pfeil geankert. Übungsschuß. Keine Vorkommnisse. M/K 7/VIII
8. Sept. 1914 6½ Vm	Elbe B SO 1 klare heitig	Hindernissen Cuxhaven Reise.
5½ Nm	Cuxhaven	Ausbesserungen
7½ Nm	Elbe A SW 2 Dünung mäßige bedeckt, heitig.	Auf Übungsgebiet mit S'20 – S'64
8¼ 30	" "	Mit Hela Erkennungssignale gewechselt Hela laufe vor der Elbe mehrmals mit UB eigene Linie Keine Vorkommnisse M/K 8/VIII
9. Sept. 1914 5 30 Nm	Elbe A SW 4 Dünung 4 bedeckt heitig.	„Nymphe" gesichtet, in Linie gefolgt
7½ Nm	Elbe Tonne 1	Befehl von F. M. K. Nymphe Marschformation Tonne 1 – Tonne A. Heitig bedeckt. Schwere See.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12¼ 55 Nm	Elbe Tonne 1.	Flotte in Marsch Tonne 1 – Tonne A. Schwere See. Sicht gut. Dünung (Richtung?) abgeblieben von S' 14. Einlaufen
6¼ Nm	"	M/K 9/VIII
10. Sept. 1914 5½ Nm	Cuxhaven	Befehlen
6¼ 45 Nm	Elbe A N 1 klare, hohe Dünung aus NW. heitig.	auf Übungsgebiet
11¼ 45 Nm	Elbe (Befehl) A N 1 Gewitterböen, starke Dünung, zeitweilig dicker Mondschein, wechselnde Sichtigkeit.	Auf Übungsgebiet! Schwerer Seegang in W N W in folge Übungsschießen. Keine Vorkommnisse. M/K 10/VIII
11. Sept. 1914 4¼ 30 Nm	Elbe A N 1 klare Dünung heitig.	Auf Übungsgebiet Einlaufen Tonne 1 – Tonne A. Gefechtsbereitschaft
5¼ 20 – 5¼ 25	" " "	Gefechtsübung in Sicht. Keine Übungen. Keine Vorkommnisse
6¼ Nm	" "	Einlaufen Reise. M/K 11/VIII
12. Sept. 1914 5 Nm	Cuxhaven	Ausbesserungen

Nachdruck verboten. Übersetzungsrecht vorbehalten. S & F f 38 Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9h Vm	Elbe 3 A N2 leichte Dünung, bedeckt, diesig	Auf Ausgangsstellung. Keine Verdachtsmomente M/12/VIII.
13. Aug. 14 4h 30 Vm	" "	Auf Ausgangsstellung gegangen. (Imm 1- Imm A.) Keine Verdachtsmomente eingelaufen. Rückf.: M/13/VIII
6h 30 Vm	" "	
14. Aug. 14 5h Vm	Cuxhaven	Außerdienststellen
6h 30 Vm	Elbe 3 A NNW 4 Dünung 3 bedeckt, diesig	Auf Ausgangsstellung. Keine Verdachtsmomente. M/14/VIII
15. Aug. 14 5h Vm	Elbe A N2 mäßig, diesig Dünung	In Ausgangsstellung gegangen Keine Verdachtsmomente.
6h 30 Vm	Elbe 3 A NO 3 klar, diesig Dünung	Einlaufen. Rückf. M/15/VIII
16. Aug. 14 5h Vm	Cuxhaven	Einlaufen.
7h 30 Vm	Imm 1 - Imm A NNO 2 klar, fast diesig, Dünung	Neue Ausgangsstellung in der Linie der vier verankerten Bojen vor Cuxh. Keine Verdachtsmomente. M/16/VIII

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
17. Aug. 1914 4h 30 Vm	Elbe Imm 1- Imm A NNO 2 klar, fast diesig. Dünung.	In der Ausg. Stellung durch gepeilt.
9h 15 Vm	" " "	Von V.M.V. Nigmp hört: „Linie U-Boote steht bei Scharhörn Feuerschiff gemeldet. Größentenden Verdächtigungen Patrouillen dorthin herangezogen wird ihm weiter mitgeteilt bei Elbe Feuerschiff A gemeldet." I. Offizier durch Vm. v. Elbe mitt.
3h 55 Vm	" " "	Rückkehr Boleman in Sch. Eisen Richtung Cuxhaven
4h Nm	div. Fahrt A N4 klar, fast diesig	Einlaufen nach Cuxhaven M/17/VIII.
18. Aug. 14 5h Vm	Cuxhaven	Außerdienststellen
7h Vm	Imm 1 - Imm A NW 1 mäßig klar, kein Dünung. Keine Verdachtsmomente.	In Ausgangsstellung. Fischereifahrzeuge Keine Verdachtsmomente M/18/VIII
19. Aug. 14 4h 30 Vm	Imm 1 - Imm A N1 klar, kein Dünung, diesig	Einlaufen. Keine Verdachtsmomente.
7h 30 Vm	Imm 1 - Imm b NW 3 bedeckt, mäßiger Dünung, diesig	Ausgangsstellung Keine Verdachtsmomente M/19/VIII

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
20. Aug. 1914 6¼ Vm	Durch Flott. A Kurs beibeh., mäßige Dünung, diesig.	Eingelaufen aus Cuxhaven.
7¼ Vm	Durch Flott C Kurs i. f. w. desgl.	Flott mit einer plötzlichen Luft mit: Minenfahrzeuge ist zwischen Feuerschiff Bü[illegible] gemeinsam minenunklar aufgeschleppt. Feuerschiffe von südlichster Boje der I. Sperrlinie dann (Vorm. Rheinland) M/ 20/VIII
21. Aug. 1914 9¼ Vm	Cuxhaven	Ausgelaufen
11¼ Vm	Linie 1- Linie A NO 1 klar, kein Dünung, schwach diesig.	In Tonnenlegung. Keine Minensperren
7¼ Vm	Durch Flott A. O 2 1/1, klar, kein Dünung, diesig.	Eingelaufen aus Cuxhaven. M/ 21/VIII
22. Aug. 1914 4¼ 30 Vm	Cuxhaven	Ausgelaufen
6¼ 30 Vm	Linie 1 N 2 O 1 klar, kein Dünung diesig.	Tonnenlegung eingenommen.
11¼ Vm	Linie 1 N 2 O 1 klar Dünung, mäßig diesig. Minensperren.	Flotte von Kdr Kommandant Scherpig, Minenfahrzeugführer mit. Flott mit 4 Schleppen. Gelten nicht für minen ungefähr gesperrt. In die Gegend! Bekommen keine Nachrichten Minen Kreuzer. Geschlossen Tonnenlegung:

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Tonnenlegung: „Um 10¼ 15 in Q 158 a vom U-Boot mit Torpedo beschossen und von Torpedo. Strahlend" M/ 23/VIII
23. Aug. 1914 12 57 Nm	Diesig	Bl. Kreuzer (3 Schornsteine) läuft von der Elbe. Gibt Signale: „Torpedo gegen" Bezeichnung „Torpedo entdeckt" Folge Abwendung des S.S. mit N.W.A.
	Ich halte es nicht für möglich, Minenleger (Schornsteine) Gewässer, daß wir keine Aufgaben	daß wir bei starkem Minenlegen einen so großen Vorgelände für einen Torpedo fällt. Aufgabe einen Minensperrbrecher.
4¼ 50 Nm	Diesig	Tonnenlegen.
6¼ 30 Nm	"	Eingelaufen aus Cuxhaven M/ 23/VIII
24. Aug. 1914 4¼ 50 Vm	Cuxhaven	Ausgelaufen
9¼ Vm	NO 1 mäßig, schön Dünung diesig	Auf Linie 1. Keine Minensperren. M/ 24/VIII
25. Aug. 1914 4¼ 30 Vm	NO 1 klar, diesig, schön Dünung	Tonnenlegen.
6¼ 30 Vm	" " " "	Eingelaufen. M/ 25/VIII.
26. Aug. 1914 4¼ 00 Vm	Cuxhaven	Ausgelaufen
6¼ 45 Vm	NO - O 1 schön Dünung, klar schwach diesig.	Minensperren. Keine Minensperren. M/ 26/VIII
27. VIII. 14 4¼ 30 Vm	SO 1 klar, schwach diesig, schön Dünung	Tonnenlegen.
5¼ 50 Nm	N 1 klar, diesig, schön Dünung	Eingelaufen. M/ 27/VIII

Marine-Formulare-Magazin und Buchdruckerei von C. Sandorf, Kiel, Seestraße 17. 7473

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28. August 1914		
12 Uhr Mittag	Cuxhaven	Ausgelaufen. Meldungen über Schüsse zwischen Lüngen Minensperren mündlich von Nymphe und Medusa erhalten
2 Uhr 30 Min	NW 1 Bft, wenig bewölkt, helle Luft.	Tauchfahrt mit S 114 u. S 64.
8 Uhr Abends	ONO 1 Bft, klar	Tauchfahrt mit S 114.
10 Uhr Abends	Leichte Mondschein, helle Sternklare Nacht.	Keine Vorkommnisse. H/28/VIII
29. August 1914		
4 Uhr 30 Min Morgens	NO 1 wolkig, klar	Tauchfahrt
6 Uhr Morgens	NNW 1 bedeckt, klar	Einlaufen H/29/VIII
30. August 1914		
12 Uhr Mittags	Cuxhaven	Auslaufen
1 Uhr 30 Min	Zum 1-Zum A. NW 3 wolkig, mäßig bewegt, klar	Tauchfahrt
8 Uhr Abends	NW 1 wolkig, mondschein Dämmerung	Tauchfahrt. Mitte der Nacht.
		Keine Vorkommnisse H/30/VIII
31. August 1914		
4 Uhr 30 Min Morgens	wie vor	Tauchfahrt
1 Uhr 30 Min Mittags	wie vor NNW 3	Einlaufen. H/31/VIII

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. Sept 1914		
11 Uhr 50 Min	Cuxhaven	Auslaufen
1 Uhr Mittags	Zum 1- Zum A NW mäßig, klar Bewegung 3	Tauchfahrt Versuche.
8 Uhr Abends	NW 2 Bft, klar.	Tauchfahrt. Mitte der Nacht. H/1/IX
2. Sept 1914		
7 Uhr Morgens	wie vor	Abschied von Kameraden an Bord des Kreuzers zur Abgabe der Leute vor III. Minensuchdivision. Abgeschlossen. Ahlbeck, den 2. September 1914 Klein Kapitänleutnant.

Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von C. Boysen, Kiel, Saalfelder 11. 7473

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

d. 93/ d. 120.

Kptl. Graf v. d. Recke.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62338/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 2. 8. 14.

bis 15. 9. 14. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62338

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF TORPEDOBOATS "S93" and "S120"

2.8.1914-15.9.1914

Ganz Geheim.

Kriegs-Tagebuch

S. M. Tpbt „S 93"

(Küstenschutz Division der Ostsee)

2. August – 15. August

I.

Durch beschädigtes Rohr.

Beim Anlegen zum Torpt. (Funkspruch).

16. A 9053/14

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse. (Blatt 1)
2 August 1914	Kleiner Belt. SSO. 3. bedeckt.	Im Laufe der Nacht wurden der Regierung Fehlt Telephonisch Signale was abgelehnt. S 103 fuhr mit Rohrbruch.
12h Morgens	Dämpfung 3. dünstig.	Befehlsübermittlung Kommandant S.
5h Morgens	OSO. 2 Dämpfung 3. klar	Vorgang Marine einzuverleiben.
13h Mittags		Anlagen 1. F.T. Spruch. Kriegsmeldung.
2h Nachmittag		Chef Tpbt „Sleipner" übernimmt Befehl der Offensivgruppe, weist S 93 u S 103 an Dämpfung Kleine vorläufig Sperrung Nordeingang Mines Kiel-Travemünde.
3h Nachmittags	OSO 3 neigt zu westlicher Richtung	Letzte Befehlsübermittlung Kommandant Befehlen neuen Meldung zur. Ausfahrt. Marsch nach Mines Kiel mit 17 sm.
3h 35 Nachm.		Um Quadrat 106/8 Kiel Hafen 5 sm von der dänisch. Küste entfernt Sleipner mit größerer Geschwindigkeit voraus Flaggschiff „Brandenburg". Befehlsübermittlung Kommandant Chef um 8 103 im Befehl nach Kiel zurückgekommen, da S 101 Rohrbruch aufgestellen muß. Fortsetzung Marsch nach Mines Kiel.
3h 40 Nachm.		Ltnt. Panther zugeteilt.
5h 35 Nachm.	Fehmarn Sund.	Aufklärungsflugzeug 10 Scheinwerfer Befehlsübermittlung Kommandant. Befehlsübermittlung Chef. Nach Warnemünde zugeflogen.
6h 55 Nachm.		Ank. 7 F.F. Nachm. in Warnemünde O.
12h Nachts	Warnemünde Reede. SO 2 3. bedeckt.	Befehlsübermittlung Kommandant Chef nach Warnemünde zu Anlaufen gelegt und Sleipner übergeben. Marsch nach Mines Kiel mit 17 sm.
3. August.		Der Kommandant.
0h 5m Morgens	" "	Hoppenrath

Marine-Verwalter Magazin u. Druckerei von Th. Graf, Wilhelmshaven. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Am 3. August 4h Morgens.	SO 1 3-4. Sund. Bezugen 3, Klar. Flach Backen Fr.	Sicherungsstellung Moens Klint Trelleborg eingenommen. [illegible] Sicherungsstellung. Torpedos und Sicherungsstellung [illegible] und abgenommen; alle in Rohre kommenden spritzenden Schotte und Deckel zum Zeichen der Klarheit zu verschließen. SMS in Sicherungsstellung eingetroffen. die Minen über in Wasser gebracht. Schiff verließen Fahrtenboot Feuerschiff Trelleborg überwacht. Im Richtung 0 NNW ½ W liefen. (Richtung Feuerschiff) Peilungen. Richtung gewechselt. wieder Kurs alle 15 Min. Der Kommandant. Hasselbacke
11h - 11h45 Morgens	Sund.	
4. August 2h Morgens	Sund. SO. Bezugen 1 Klar, Lüftig.	Minensuchboot Kiel mit Minensuchgerät Sund verlassen.
10h25 Vorm.	Kiel. Bugsier, W 3.	
5h35 Nachm.	Kiel.	
5. August. 1h30m Morgens.	Sund. NW. 4-5. Bezugen 4. Klar. Lüftig. NW. 4. Klar, einzelne Wolken. Bezugen 3.	SMS Moltke mit Sicherungsgeleit Moens Klint, Stevens Klint, Trelleborg verlassen und abgedampft. Deutscher Minensuchverband „Delta" mit Spezialboot mit Torpedos für Kreuzer verlassen.
6h40m Vorm.		

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Am 6. August		Spezialboot und Minensuchboot Kiel zu sprechen. die Minen wurden richtig gelegt. SMS die Sicherungslinie passieren und alle Beleuchtungen gelöscht. Kurs 194 wieder aufgenommen. Ankunft 4. FF. Besuch von Kapitän Marsden.
12h - 1h Nachm.	Gleicher Kurs. WSW 2. Bezugen 2. Vollmond. Bedeckt.	Abmarsch mit Minensuchverband „Delta" Moltke und Kiel. „Moltke" „Lützow" „SMS" eingeschossen. Im „Lützow" wurden die Mündungen der Abteilung gemessen. 593 wurde Schuß über Minensuchverband zu beobachten. Der Kommandant. Hasselbacke
6. August.	Feuerschiff Falsterbo. SO 2. Bezugen 2. Bedeckt mittl. Sichtigkeit.	Moltke und Kiel mit Minensuchverband „Delta". Minensuchverband „Delta" im Kiel von Spezialminensuchboot übergeben. Kielenpassieren Abschied von Spezialboot Sund. Der Kommandant. Hasselbacke
7. August. 4h Morgens 2h Nachmittags 9h Abends	Gleicher Kurs wie seit Sonnenuntergang. NW. 4-5. Bezugen 4. Bedeckt. W zu N. 4-5. Bezugen 3. Klar. W. SW. 4. Bezugen 3. Lüftig Meerleuchten.	Mit „Augsburg" 394, D 10, A 6 zusammen bis 1h Nachmittag. Marsch nach der Stellung im Sund. Vom deutschen Kampfschiff, das um 7h30 Meere Kiel mit südlichem Kurs passieren hatte mit 27 Schuß von „Augsburg" gegrüßt. Nachts zusammen bis 3h0 Vorm. 8 August. Der Kommandant. Hasselbacke

Seite 4

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8. August.	Sund.	Einsatz „Augelenz".
2[40] Morgens	NWzN 3-4; Dünung 3	
3[45] Morgens	bedeckt, fleckig.	
9[10] Vormitt.	WzN. 3-4. Klar. mäßig Wolken	mit Kapitän Trollenberg - Moens Klint
12[05]. Vormitt.	NNW. 4. Klar	Einsatz „Magdeburg". Aufstellung abgeholt.
Nachrichtung.		mit Div in Al. Position 893:
		Moens Klint in NNW½W 6 sm ab □062 zu. Da diese Position nachträglich abgeändert. „Gazelle" gestimmt mit Kurs auf Gieden Rev.
		Auf Vorgespann Moens Klint Dornbusch.
		der Kommandant.
		Jessen
9. August.	Plantagenet Grund.	Zu Vorgespannstellung Moens Klint Dornbusch.
1[a] Morgens.	Wind W. 3-4. Dünung 3. Klar.	
8[a] Vm.	Sund SSW 4-5. Dünung 4. bedeckt.	Vorgespannlinie Stevens Klint - Falsterbo-Ref. Tag und Nacht auf dieser Position.
		der Kommandant.
		Jessen
10. August.	Sund. SW. 2-3 Dünung 2 bedeckt.	Vorgespannstellung verlassen. Marsch aus Kiel mit 15 sm über Kriegsmarsen und Kappelngrund in Kiel eingelaufen. Marschaufgenommen.
2[a] Vm.		der Kommandant
1[25] Vm.	Kiel.	Jessen

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Seite 5 Vorkommnisse.
11. August.	Kiel. SSO 1-2. Dünung 1 bedeckt	Einzelausfahrt. Schuß aus dem Rohr mit 15 sm.
11[50] Vm.		
12[a] mittags.	Plantagenet Grund. NNW. 1-2 Dünung 1. bedeckt.	Vorgespannlinie Plantagenet Grund Dornbusch aufgenommen Anordnung vom S.M.A. Emsgone. der Kommandant.
12. August	Moens Klint NW. 3-4.	Jessen
5[a] Vm.	Dünung 3. Klar.	Aufstellung: Moens Klint - Dornbusch Nördliche Hälfte der Linie „Emsgone" u. Nordöstliche Hälfte S 93 ° Anordnung betr. Emsgone.
8[a] Abends	Plantagenet Grd. NW 3-4. Dünung 4. Klar.	Aufgestellt wie vom 11/8 bei Plantagenet Grund. der Kommandant.
		Jessen
13. August.	Sund. NW. 4. Dünung 4. Klar. einzelne Wolken.	Vorgespannlinie. Stevens Klint Falsterbo-Ref. Tag und Nacht.
6[a] Morgens.		
8[a] Abends	NNW 3. Dünung 3. bedeckt.	der Kommandant.
		Jessen
14. August.	Sassnitz	Einzelausfahrt in Sassnitz zum Kalken und Übungsschuß.
3[a] 30 m Vm.	W 1-2 Dünung 1. einzelne Wolken. Klar.	
4[a] Vm.	Sassnitz NW 2-3. Dünung 1 Klar.	Schußausfahrt aus A 007 ° zu „Emsgone".

Kieler Hofbuchdruckerei Wwe. J. Rathjens, Hof-Lieferant Sr. Majestät des Kaisers und Königs, Hofbuchhändler. S & F f 38.

Anlage 6

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Auf 14. August 7[h] Abmarsch Anfahrt	Moens Klint. NNO 2-3. Bewegung 2. Klar. OzN. 1-2. Mondschein. Klar.	Befehle zum Einsetzen Übungsfahrt Verteilung Torpedoschuß - Reede angenommen und während der Fahrt auf und abgegeben. Der Kommandant. Hebbeker
15. August 6[h] Vorm.	Moens Klint - Dornbusch. NNO. 2. Bewegung 3. Klar. Luft über. NNO 2-3, Bewegung 2-3 Klar.	Vorpostenlinie Moens-Klint Dornbusch zweifacher Torpedoschuß ausgeführt auf und abgegangen.
8[45] Abmarsch	Dornbusch. NNO. 2. Bewegung 3. Klar. Mondschein.	Der Befehl die Vorpostenlinie Dornbusch Moens Klint aufgehoben s.M.S. „Undine“ Hebbeker Der Kommandant.

Abgeschlossen: den 15. August 1914.

Offizier. bei Dornbusch.

Hebbeker

Kapitänleutnant und Kommandant S.M.T.Pbt S93.

Datum	Angabe des Ortes, Wind, Wetter,

Funkspruch von S 93 an Fürst

offen
verschlossen
chiffriert

4 h 05 m AM den 2 8 7 1914

Befehl zur Aufnahme des Chefs Dienst
Übungsfahrt

Führer der Torpedoboote Befehl
Fol. □ 121 Vorübergehend mit Dienst
Bezug auf Minenräumen.

S. 93.

Kpt.

Funkspruch von Lü Ok an F. 102.

offen
verschlossen
chiffriert

3 h 00 m AM den 1 8 1914.

Befehl Übungsfahrt Richtung
auf Befehl Übungsfahrt Befehl
Übungsfahrt Torpedoschuß mit
Übungsfahrt Übungsfahrt nicht
durchführen.

Befehlshaber Die D. Flotten.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Anlage 7.
Anlage 7.

Kriegstagebuch

S. M. Fvbt. „93".

(Küstenschutzdivision d. Ostsee)

16. August — 30. August
1914

II.

Abgeschlossen
30. August 1914

Kommando „93"

Hasselbeck

Kapitänleutnant

A I 8004/15

33 C 4 9083/14

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. August 1914	Flaggenparade Gest. Offizier	Vorgeschwader, Kaiser-Klasse- Prinzregent
12¼ vormittags	N.O. 1-2, Torgang 2. klar	
6¼ Nm.	N.O. 2-3, Torgang 3 klar	Aufstellung, Vorgeschwader Kaiser-Klasse- Prinzregent, in gleicher Stellung den Abend.
8¼ Nm.	N.N.O. 1-2, Torgang 0 klar	Fackeln
17. August 5 Um	N. N. O. 1-2, Torgang 0 klar	Stellung wie Vm. wie vom 16/8.
12½ abends	N.N.O. 1-2; Torgang 1 klar	den ganzen Tag. Aufstellung wie vom 16/8.
		Fackeln
18. August 5½ morg.	N. N. N. 2, Torgang 1 klar.	Stellung wie bei der großen Scheinwerfung.
		Fackeln
18/8 - 21/8. 1914	Kiel	Große Scheinwerfung, Feuerwerk ergänzen, kleine Exerzitien in der Kraft, Torpedo, Fackeln vorgekommen.
		Fackeln
21. August	Flaggenparade Kaiser Offizier	
11½ abends	N.N. 1; Torgang 2 dämmrig, windstill.	mit Vorgeschwader, Flaggenparade Gest. war bei Kaiser vorzeitig eingetroffen.
		Fackeln
22. August Torg in Kraft	Kaiser Klasse Offizier	Vorgeschwader wie am 18/8. Torg wird Kraft Übungsfahrt
	N.N.z.N.2; Torgang 2. bedeckt bis heute Regen.	f. M. d. Flagge.
		Fackeln

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
23. August Donnerstag Nachtw.	Vormbüsch (Ostsee) N. N. 1, Zugang 1. klar	Im Vorgelände Memel Klint Vormbüsch. wie am Tage. Postierung bei Vormbüsch. Freidel
24. August Vorm. Nachtw.	Vormbüsch (Ostsee) W. 1. Zugang 1. klar diesig.	Im Vorgelände Memel-Klint Vormbüsch. Wie am Tage. Postierung. Freidel
25. August 4h vorm. Donnerstag	Lemsalen W. 1-2. Zugang 1. bedeckt	Marsch weg nach Vorgelände Postenkette Vormbüsch, Lemsalen. Feind Verluste auf beiden Seiten als unerheblich anzusehen.
Nachm. Tag 6h Abends	Memel Klint S. W. 1. Zugang 1. bedeckt diesig	Marsch nach Memel Befehl von Kretinga. Befohlen nach Lasdwitz zum Biwak.
26. August	Lasdwitz	Unter Vormarsch in Lasdwitz gem. F. T. Befehl (Anlage 1). Feindbericht 2030, I. III. L. Quartier 26/8.
27. August 12h. 5h morgens	Lasdwitz S. 1-2 Zugang 2 bedeckt	Ruhetag nach Sammelplatz gem. F. T. Befehl (anlage 2). Feindbericht 0420, I. III. L. in Stellung. 26/8 14.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
Nachm. 24. August 6h 55 Vorm. 12 Mittag 6h Abends 8h 55 Abends	Lemsalen S. O. 2. Zugang 1. bedeckt Lasdwitz S. O. 3-4, Zugang 3 klar Feldwachtgang Feind	gem. F. T. Befehl. Biwak auf Lasdwitz (Anlage 3) Feindbericht 1500 I. III. L. Stellung 24/8. in festgemauerten Ställen ergänzt, proviant genommen. Ruhetag gem. Befehl aus Lasdwitz (Anlage 4) I. III. L. Marsch 24/8. 12. Marsch nach dem Feind. Befehl gemäß. Marsch nach Vormbüsch gem. F. T. Befehl aus Quartier. Anlage 5) Feindbericht 0800 I. III. L. Quartier 27/8. 14. Im Vorgelände Vormbüsch-Memel-Klint mit I. III. L. Quartier, Terrain, Stellung etc. Freidel
25. August Nachm. Tag 6h Abends	Vormbüsch S. O. 4 Zugang 4 Zelten. N. O. 3-4, Zugang 3 bedeckt.	Vorgelände Memel-Klint-Vormbüsch. Freidel
26. August Tag Nacht	Vormbüsch N. O. 3, Zugang 1-2 Zelten N. W. 1 Zugang 0 Zelten diesig	wie am 25. August. Abends nach Anweisung I. III. L. in Bereitschaft. Freidel
27. August Tages	Vormbüsch N. W. 1-2, Zugang 1 Zelten	Mit I. III. L. Bereitschaft in Stellung 91 im Vorgelände Memel Klint Vormbüsch. Freidel

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Funkspruch

von Medusa an S.M.S. „S. 91", „S. 93", „S. 94"

offen
verschlossen
chiffriert

16 h – m W./M. den 26 m Aug 1914

1. Ober S. 91, S. 93 und S. 94.
2.
3. Gehen Sperrnetz Öffnen vergrößern und Untersuchungen
4. durch Schiffen in 2 Kessel Sammelplatz des 18. Geschwa-
5. der wird nur Schiffen. Ein Sperrnetz Schiffe verbleiben.
6.
7. Küstenschutzstreitkräfte der Ostsee.
8.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h

Anl. 3.

10.

Anl. 4.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

10.

Anl. 5.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Datum und Uhr	des Ortes, Wind, Wetter, Sichtigkeit der	Vorkommnisse.

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von Hochseeflotte an I.91 und I.93

0420. 7 h 15 m V./N. den 24. Aug. 1914

1. Ubt I.91. und I.93.
2.
3. Kommandirt morgen 1/2 Vorm. Abklärpause um 8.11.2.05.
4. Abfahrt um 21 Sm.
5.
6. II. Geschwader
7.
8.
9.
10. Anl. 2.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Anl. 3.

Anl. 4.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

10. Anl. 5.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Datum
und
Uhrzeit

Vorkommnisse.

Funkspruch

von Linienschiff an 1.91 und 1.93.

offen
verschlossen
chiffriert

5 h 45 m V. den 23 im Aug. 1914

1570

Kdo. 3.

1. Kdo. Kötteschiffe von 1.91 und 1.93.
2.
3. Undine zurückgeschickt. Teile Torpedoboote Ulklippan
4. nächsten Hafen ein weiteres Schiff abgeben.
5.
6.
7. Oberbefehlshaber der Ostsee
8. Undine.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

Kdo. 3.

10.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

Kdo. 4.

10.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

Kdo. 5.

Datum
und
Uhrzei

...nisse.

Funkspruch

von ... an Seemeinde d.H.

offen
verschlossen
chiffriert

... h ... m ... den. ... 19 14

1. Nr. 1.91. 1.2. 2.5. vor Lage nicht klarzumachen
2. Übermittelt.
3.
4. Luftdruck zunächst Pflanzübermaßen braucht
5. Undine im Skagerrak- Sund Sonnenfang erlöschen.
6. 1098.
7. Hansa
8.
9.
10. Kont. 4.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

10. Kont. 5.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

1910

1915.

1915.

Datum
und
Uhrzeit

...kommnisse.

Funkspruch

von Tirpitz an Flg

Uhr 15 m M. den 7. Dez 1914

offen
verschlossen
chiffriert

1. An S.K.
2. Kleiner Kreuzer Medusa, Flotte Flg. mit Linie Nassau-Fahrt Strahnde,
3. Kleiner Kreuzer Stettin Fl. Com. vom Nassau-Fahrt. Dann 8 1/2 Meile
4. Westen, alle in der Nr. L. in der Richtung der Linie Friedrichsort
5. Kreuzer Beginnt mit dem Teile von dem linken Flügel
6. 10 Sm. Fahrt Linien Kolonne Abstand N.W. z. W.
7. 8 30 Nachm. Linkswendung Kehrt gleichzeitig.
8. Medusa.
9. Emd. 5.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Uhr 10 m

Ubt 6.37.

Kriegstagebuch

S.M. Tpbt. „S 93" 31. 8. 14 – 3. 9. 14.
S.M. Tpbt. „S 120" 4. 9. 14 – 15. 9. 14.

(Küstenschutzdivision der Ostsee).

31. August — 15. September

1914.

S.M. Tpbt. S. 120.
GG. B. Nr. 16.

Kiel, den 16. September 1914

Kriegstagebuch

Eingang 19 SEP. 1914

— Einliegend Kriegstagebuch S.M. Tpbt S. 120 (Küstenschutzdivision der Ostsee) Nr. III. für die Zeit vom 31. August bis 15. September 1914.

Hopfenrath

An
Admiralstab der Marine.
A 6911 Berlin.

Kriegstagebuch

I M. Kpbl. S 93 31. 8. 14 – 3. 9. 14.
I M. Kpbl. S 120 4. 9. 14 – 15. 9. 14.

(Kirchenschutzdivision der Ostsee).

31 August — 15. September

1914.

II.

A 6341/14

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. August 1914 4ᵉ vorm. Dienstag.	Kastrup N.W. z.W. 2-3 klar, Segang 3 N.N.W. 3-4, Segang 4 klar	Fahrt mit Kommando zur I.M.S. Lübeck, Chef der Küstenschutz-Division der Ostsee von Kiel. Fahrt nach Kiel. Jeschke
1. September 6¹⁵ Nachm.	Kiel N.N.W. 3, bedeckt, Segang 3	Boote, Personal empfangen Anker auf Seebüsch. Jeschke
2. September 3⁵⁵ morgens	Seebüsch (Ostsee) N.W. 3-4, bedeckt, Segang 4	mit Zweien Seebüsch-Abteilung nach Anweisung I.M.S. Lübeck
2¹⁵ Nachm.	N.W. 3 Wolken Segang 3	Fahrt von I.M.S. Lübeck nach Kastrup gehen.
4¹⁵ Nachm. 11 abends	Kastrup Reede N.N.W. 1-2 diesig Segang 2	Boote, Personal empfangen. Anker auf Kiel zum Fahrt von Küstenschutzdivision.
3. September 9¹⁵ Vm.	Kiel Kaiserl. Werft.	Segel über „S 138" übernommen, „S 93" abgegeben. Jeschke
4. September 9¹⁵ abends	Kiel N.W. 4-5, Segang 4, klar	Reparaturen in der Werft. Boote empfangen. Anker auf Seebüsch.
5. September 9²⁰ Vorm.	Fahrtunterbrechung Kanal N.z.W. 5 Segang 6, klar	In Vorpostenlinie eingetroffen
Nachmittags Nachts	Falsterborev. Steuerbord	Vorpostenlinie nach Anweisung I.M.S. Thetis. Jeschke

Walter Jeremias Buchdr. u. Buchbinderei m.b.H. Wilhelmshaven. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6. September	Fortausgang Fünf N.N. 3. Tiefgang 2-3 klar	Vorgeschriebene Ausbildung mit S.M.S. Thetis und S.M.S. Hz. „Carmen" wie am 5.9.1915
Nachmittag Nachts	N.N. 3-4 Tiefgang 3 ruhig	S.M.S. Thetis ausgelaufen nach Kiel. Mit Carmen in Kette nach Anweisung S.120. In der Richtung auf den Fünf Faden weiter laufen. Abends 11½ wurde hinter dem Horizont in gleicher Richtung ein Lichtsignal auf farbigen Sternen beobachtet. Rot, grün, rot, weiß rot. Freiherr
7. September	Fortausgang Fünf	Mit „Carmen" in Vorgeschrieben wie am 6. September. Freiherr
Tag u. Nacht	N.N. 2-3 Tiefgang 3 klar	
8. September Tags 5¼ Vm. 11½ vm. 5²⁵ Nachm.	Fortausgang Fünf N. 1-2 Tiefgang 2, klar 2 Uhr Schrift Kl. Fortsetzung	In Vorgeschrieben mit „Carmen" wie am 7.9. nach Anweisung S.M.S. Lübeck Kommandant Kapitänleutnant Freiherr Geyr mit Lübeck längsseit, nach Stimmung gefragt, unverdächtig. Von S.M.S. „Lübeck" nach Befehl stationiert Thetis, Fünf Faden ergänzt. Freiherr
9. September 12½ Tag u. Nacht	Fortausgang Fünf 0.4-5. Tiefgang 4, bedeckt	Auf Position in Vorgeschrieben wie S.M.S. Lübeck. Nach Anweisung S.M.S. „Lübeck" in Vorgeschrieben. Freiherr

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10. September Tag u. Nacht.	Fortausgang Fünf. 0.F.O. 4-5 Tiefgang 4 bedeckt	wie am 9. September. Freiherr
11. September Tag u. Nacht.	Fortausgang Fünf. 0.F.O. 4 Tiefgang 3 klar	wie am 10. September. Freiherr
12. September Tags 5½ Vm.	Fortausgang Fünf. F.F.Z. 4-5 Tiefgang 5 bedeckt Kommt. Klint	wie am 11. September. Auf Befehl S.M.S. Lübeck um 5½ Vormittags ab, die Nacht in der Linie Kommt-Klint-Vorrichtung aufgegeben Linie Freiherr
13. September 4½ Vm. 12½ Mitt.	Klintapunkt Z.S.Z. 4-5 Tiefgang 4 bedeckt Kiel	Fahrt nach Kiel. Dreht fest. Reparaturen an E. anlage u Torpedo. Öffnen, proviant nehmen. Klein Kohlenübernahme. Freiherr
14. September	Kiel	Reparaturen fortgesetzt. Freiherr
15. September 5½ Nachm. 11½ Nachts	Kiel N.N. 5. Tiefgang 5 bedeckt Regen Kommt-Klint-Vorrichtung.	Auf Liegeplatz Lübeck Halbsteuerbord Heck 19. Halbsteuerbord gesetzt. Fahrt nach Kommt-Klint. Auf Position Vorgeschrieben nach Anweisung S.M.S. Lübeck.

Liegefestfestfahrt am 16. September Vormittags.

Freiherr
Kapitänleutnant
und Kommandant S.M.S. Thetis

Anl. 250.

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch des

Kommandos S.M.S. „Pommern"

Kommandant Kapitän z. S. Bölken

Anlagen: F.T. Auszug.

Beginnen: 16. Juni 1915.

Abgeschlossen: 1. Juli 1915.

3

A 14356/15

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

d. 94.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
PG/62339 /NID
NO ... SHOULD BE MADE
... ANNOTATIONS
... ON THE WORK
... SHEET OF PAPER,
... NUMBER.

vom 1. 8. 14.

bis 15. 9. 14. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62339

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF TORPEDOBOAT "S94"

1.8.1914-15.9.1914

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kriegstagebuch d. M. Zbft. „L. 94“
(Küstenschutzdivision der Ostsee.)

I.
II.

1. VIII. – 15. VIII. 1914.

15.

A 9083/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.VII.14.	Kieler Hafen, Kl. Kuhbrücke; Klar, Dunst, Still	
7[15] N.		Lotsbrüderschaft. Meldung an T.T.
11[12] N.		Abgelegt und mit „P.Q1" ausgelaufen zur Fahrt Das Große Belt (Lotsstation) Lotse im Klarschiffszustand
1.VIII.14.	Großer Belt, Kjels Nor	3[20] V. Vorgeschriebene Fahrt angenommen.
	querab 5 sm Wetter wie 31.VII.	
2.VIII.14.	Gr. Belt, Wetter wie 1.VIII.	
10[12] V.		Von Rostocker „Ilse" (Hamburg) Wasser genommen.
11[55] V.		Dampfer „Germanicus" (Hamburg) von Mobilmachung benachrichtigt.
11[55] V.		Dampfer „Bielefeld" gleichfalls.
3.VIII.14.	Langeland Belt, dichtig,	Meldung gem. Befehl 3,3 Uhr Offiziersvorschriftsmäßig
7[30] V.	Dunst, NW 1-2	Lotsen 10[15] V. angenommen. 1[10] N. Norwegischer Dampfer
6[20] N.		„Rida" mit südl. Kurs überholt. Engl. Dampfer „Glen Tanar"
8[00] N.		(Aberdeen) passiert. Auf Ansuchen von D 10 nach Rorvig
9[40]–12[15] N.		gesteuert, auch Hamburger Dampfer „Glückauf" 16 1
		westl. Kurs, 1 F. Trinkwasser genommen.
4.VIII.14.	Kursvorgabe WSW-SW 3,	
12[30] V.	vorwiegend klar	Dampfer Lidia (Hamburg) von Mobilmachung benachrichtigt.
6[30] V.		17 Lotsen in Kursvorgabe in Sicht, Lotsboot f. T. nicht in
		Sicht kommt schnell auf Sicht.
7[50] V.		Deutscher Dampfer Hispania auf Fahrt von Finnland nach
4[15] N.		Lübeck passiert. V. 26 bringt Lotsen.

C 21. Marine-Formularmagazin und Buchdruckerei von L. Handorff, Kiel, Faulstraße 17.

II.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.VIII.14. 12[00] V.	NW-W 1-3, klar, Mondschein.	3[20] V. „S.101" Länge fit, bringt Lotse, sofort nach Kiel einzulaufen. Ihre passiert, an Backbord K.M. fest. Kohlenübernahme. Telegramm Lotse von Küstenschutzdivision: „Befehl bis 9[00] N. Vgl. Moen-Plantagenet einzunehmen gehen." Durch älteren K. („S.91") gemeldet, daß „S.94" nicht vor 6[00] V. auslaufen kann. Auslaufen. Beim Passieren der Ihre ein deutscher Flieger von den Forts beschossen, mit N.W. auf der Fahrlinie gegangen.
7[20] N.		
	Rappe	
6.VIII.14. 6[30] V.	SW-W 3, bedeckt.	6[00] V. Vgl. Saa von Moen eingenommen. „S.91" mit 3 Booten Länge fit. K. „S.91" stellt mit, deren bei „Angeburg" ein Boot fest, die anderen („S.102", „S.10") auf die Linie Hjeder-Kasserort zurückgezogen haben. Infolgedessen mit 17 sm nach Hjeder gestaffelt und 9[00] N. bei „S.102" eingetroffen. Vgl. □ 123 y eingenommen.
	Rappe	
7.VIII.14. 4[45] V.	SW 2-4, bedeckt.	Bei „Augsburg" □ 130 y gesammelt. Befehl reflektiert: „Hissen Wortlos gegen Feind beabsichtigt. Um 7[00] V. auf 55° Westen „S.10" 3 sm von Moen's Klint, „Augsburg" 5 sm von „S.10" nach Osten, „S.94" 5 sm von „Augsburg" nach Osten. 7[45] V. Feind in A.L. 42 Quad. 15 sm fahrt; 8[45] V. fährt auf 42 Quad. 15 sm fahrt, 9[45] V. Feind 43 W quad. 15 sm. 9[20] V. Feind SW 7 sm. Ostsee d. 7.VIII.14 gez. Fischel" Von diesem Befehl in der K.L. geschweigt. Signal an „Augsburg" bitte um möglichst baldige Vatschiedung nach Kiel zum Kohlennehmen." Von „Augsburg" datiert, Meldung an Geschwaderchef erhalten. Kohlenübernahme K.M. K. fest. Maschinenreparaturen vorgenommen. Kohlen, Wasser, Proviant aufgefüllt.
9[45] V.		
10[20] V.		
5[25] N.		
	Rappe	

III.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.VIII.14.	Kiel, K.M.	12[00] V. Eingedockt, unter Deck gesprengtes Rohr ersetzt, Abdrehen der Außenhaut, Erneuerung der Schraubenstopfbüchse. Ausgedockt u. ausgelaufen.
6[12] N.	WSW-W 2-3, diesig.	
9[25] N.	Rappe	Boote an Hilfsstreuminendampfer Bürgermeister, mit K.T. südlich der Ihre Hjelstor-Albrenaussen abgeschleppt.
9.VIII.14.	SW 3-4, Regenschauer, vorübergehend klar.	5[20] V. Vater südlich Ihre mit geschleppten Boot gesichtet, durch Kleinen Schuß gewarnt. Vater stieß über die Ihre. Deutscher Dampfer nördl. der Ihre gesichtet mit südl. Kurs, vor Hilfsstreuminendampfer Bürgermeister gewarnt vor Ihre. Dampfer machte stopp, war aber noch längere Zeit in Sicht. Vater, hinter der Ihre gekommen, zurückgeschleppt. F.S. mit „Hildebrand" (Hi) gewechselt. Vater mit nördl. Kurs auf Ihre zulaufend beobachtet. Da er durchstieß, einen scharfen Schuß vor seinen Bug abgegeben. Vater zeigte darauf rotes Licht u. drehte scharf bei, ging dann aber wieder vor den Wind. Auf einen zweiten scharfen Schuß hielt er diesen Kurs (zurück W) bei u. kam in Dunkelheit aus Sicht. Verfolgung im Nordwesten war zwecklos. Der Ihre nicht möglich. Einen scharfen Schuß gegen Hagelboje des Netzdurchstoßes und 5 cm Schuß abgegeben. Minensuchdampfer A bei Ihre geankert. T.B.T. „Panther" bei Ihre geankert. 128 N. von „Panther" zu „Augsburg" bei Moen detachiert. Chef der Res. Torp. Genat, nach Moen gesteuert. Boote an „Augsburg" abgegeben. 11[00]–12[00] N. in Vgl. Moen-Ihre.
10.VIII.14. 12[10] V.	SSW 1-2, bedeckt.	
11.VIII.14.	SO-W 1-3, bedeckt, Regenböen, Mondschein.	1[45] V. Dampfer Ulvsund } beobachtet 3[00] V. „ Adolf aus Nakskov }
	Rappe	

C 21. Marine-Formularmagazin und Buchdruckerei von L. Handorff, Kiel, Hauptstraße 17.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.VIII. 14.		F.I. mit „Pauker" gewechselt. 8^{28} V.
1^{00} N.		Längstsit „Amazone", Lotsle aufgegangen.
bis 5^{00} V. 12.VIII.	Lange	In Vgl. Hoven-Dornbusch mit Z.F.
11.VIII. 6^{30} N.		Norwegischer Dampfer Torkel aus Christiania, von Barrow nach Bristol bestimmt, angehalten. Dampfer Hjune Olsen aus Hamburg mit versil. Kisten, beleuchtet.
11^{00} N.	Hoven's Klint	Meldet: „im Sund liegen Minen". Mit einem Kl. Bruzer, vermutlich „Amazone" F.I. ausgetauscht.
11^{45} N.		Von „Amazone" nach Kapsnitz für Postenübergaben detachiert. In Kapsnitz angekommen.
12.VIII. 5^{15} V.	Lange	
1^{00} V.		
	Aus Helsingfors eingetroffener Deutscher teilt mit: Russische Flotte liegt vor Kronstadt-Helsingfors, Torpedoboote Nordhafen am Kai. Ein Linienschiff (Flaggschiff) vor Helsingfors aufgebracht. Granaten von „Slawa" gegen nicht in die Reihe (Kaliber unbekannt), Agent Wendorich kommt an Bord (englischer Eingeborener) wird von Vorgesetzten in Hamburg gesucht. Amtsvorsteher Kapsnitz wird zum Festhalten der Besatzung des spanischen Dampfers u. Meldung erhalten. Kapitänen von „F.94" an „Amazone" gemeldet.	
	an Admiralstab abgesetzt.	Auch Teppich abgeholt.
3^{00} N.	WNW 2-3, bedeckt.	Bei „Amazone" gemeldet u. Lotsen erhalten in Vgl. Hoven-Dornbusch auf- u. abwärts.
5^{50} N.	NW 3-4, klar, Mondschein	Deutsch. Dampfer Margarete Blumenthal, Hamburg, kam von Stockholm durch Klintsinnen (nach Kiel)
7^{45} N.		Dampfer Thy, Nakskov, mit versil. Kisten passiert.
	Lange	Expreßdienst Dampfer Ryland Bergen von Hoven's Klint zur Ausklarierstelle durch Sundgehen. F.I. mit einem Boot verständigt: F.I. „93" gemeldet. Lotsle von „127" aufgenommen.
13.VIII. N. 1^{12} V.		Scheinwerferblinken vom Sundausgang in WNW.
1^{25} V.		stärkend beobachtet.
9^{00} V.		
11^{50} V.		
10^{25} N.		
11^{45} N.		

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.VIII. 14.		10^{40} N. M. an „Amazone" durch Scheinwerfer: „Vermute Scheinwerferlichten in N.W. Ausgang von „Amazone": Große Lust durch Minen abgesperrt, Scheinwerferstellung ist dänische Beobachtung."
10^{50} N.		
	Lange	Dänischer Dampfer Falken, Lauritzen, von Sund kommend, beleuchtet. Längstsit bei „Amazone": Lotsle nicht aufgegeben, daher Tagbeobachtung durch „F.94" in NNO 3/4 O. Von Steven's Klint nach NOligt steht Hoven in NW z W 7,5 sm ab.
14.VIII. 14.	NW 2-4, klar, Mondschein	
12^{20} V.	Nm.: NO 2-3, bedeckt.	
4^{30} V.	Nachkommandierung des Tenders „Falsterbo Rev Fenf. 8 sm Ogrunn auf. „Amazone" auf Position „Falsterbo Rev Fenf in NNO 3/4 O	
6^{32} V.		Zur Bewachung des Südausgangs des Sunds.
11^{15} V.		Deutscher Dampfer von Kopenhagen nach Lübeck meldet: „Zu Kopenhagen liegt noch ein russischer Kreuzer. Kleine Längstsit mit Lotsen. Von „Nautine" zur Lotsen- u. Kontrolleingang nach Travemünde detachiert.
		Vor Travemünde mit ch. W.S. F.I. ausgetauscht. Lotsen-Signal 3 mal abgegeben. Vor der Einfahrt lag kein Lotsen-Fahrzeug angibt. Er lag innerhalb der Mole. Nach mehrfachen W.S. kam Lotse 3^{45} V. an Bord.
15.VIII. 14.	Fahrt nach Travemünde SSW 1-2, bedeckt, Mondschein. Dampfer via Bagger-Fahrt Signalaustausch mit ch.	Am Fischdamm fest, Lotsen, Wasser, Proviantergänzung F.I. von „Nautine" über ch. W.S. Travemünde: auslaufen, spätestens Abend 8^{00} Längstsit kommen! Abgelegt. $\frac{1}{4}$ Stunde vor Travemünde gelegen, da kein Auslaufsignal gegeben wurde. Travemünde passiert. Nachgesandt einen auf Land stehenden Lotsen soll Travemünde, kein Auslaufsignal gegeben, auch W.F. stehen. Dampfer mit Namen angerufen, geantwortet. Längstsit Lotsle für Nachstellung: Mitt. Vgl. Hoven-Dornbusch W z N 7,5 sm. Fahrt.
4^{12} V.		
5^{31} N.		
6^{22} N.		
9^{40} N.	Fahrt nach Dornbusch-Hoven 5 sm nördl. Dornbusch	
11^{20} N.		

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Küsten-Schutz-Division der Ostsee B.No. 2485 Anl.

Der Chef
der Küsten-Schutz-Division
der Ostsee
G. 485

Kiel, den 15. IX..14.

ganz geheim.

17 SEP. '14

U.

Admiralstab der Marine

Myrick

A 6188 Kiel

A 6188/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

um eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Küsten-Schutz-Division
der Ostsee
B.No. 7495 Anl. 1914

Ganz gehorsam!

Kriegstagebuch „S. 94"

II. (16.VIII. - 31.VIII.14)

A 6188/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.VIII.14. 1[45] N.	A. d. Moen - Dornbusch NzW 1-2, klar.	5[40] V. Signal von Undine, 5 sm von Moen auf Linie Moen - Dornbusch gesehen. Stellung eingenommen. Längsseit „Undine". Meldung „ein Kessel rückstar, bitte um baldmöglichste Entlassung nach Kiel." Mit „S.91" f. T. ausgetauscht. „S.91" längsseit.
8[00] N.	Anker	
8[20]-8[55] N.		
17.VIII.14. 9[50] V.	O, NNW 1-2, klar, Mondschein. Fahrt nach Kiel.	4[00] V. nach Kiel entlassen. Mit „Werth" und „Hertha" f. T. gewechselt. 11[20] V. in K. W. K. fest.
18.VIII.14. 4[30] N.	K. W. K. Anker SW 1-2, bedeckt.	Große Kesselreinigung, Einbau der 5 F. Station Boden, Proviant, Wasserübernahme. auf Befehl des Oberbefehlshabers ausgelaufen Nacht mit K. M. F. Hafenlichte gesetzt.
7[20] N.	Fahrt nach Lapsnig.	F. T. mit „Gazelle" (Vgl. Moen - Dornbusch gewechselt u. Befehle an sie abgegeben. Hafen. fahrt nach Lapsnig. Im Hafen von Lapsnig fest. Kohlenübernahme
19.VIII.14. 5[25] V.	Anker	
1.VIII.14.	Hafen von Lapsnig: Anker	Telegramm 180 erhalten: „Nach Plan sam. Befehl bestätigt Oberbefehlshaber.
2.VIII.14.	SSO, bedeckt, teilweis Dunst. Anker	7[00] V. ausgelaufen nach Jershöft. 8[25] V. „Amazone" mit Namen angerufen
3[28] N.	Jershöft 2 sm Backbord	Namen mit K. M. F. Jershöft mit Flaggen gewechselt. „V.25" längsseit „Amazone".
4[00] N.		„S.94" längsseit „Amazone": Besprechung der Unternehmung wegen Zerstörung der F. T. Station Libau
4[12] N.		
5[?] N.		Zwei Küstenjäger in Sicht. Der eine („Heinrich") tauscht mit „Amazone" F. T. aus.

21. Marine-Formularmagazin und Buchdruckerei von L. Handorf, Kiel, Hauptstraße 17.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.VIII.14.		9 27 V. Längsseit „Amazone" gekohlt abgab. an Kranken.
	Anker	
23.VIII.14.	SSO, klar, kein Mondschein	3 30 V. Russische Küste in Sicht aus Lotsh „Amazone" unter der Küste südlich von Libau gepeilt, S.T. Station Libau vorbeigesteuert (siehe Kegelkarte). Beim Passieren der Lotsh wurde an Land auf drei Häusern an verschiedenen Stellen die deutsche Flagge gehißt. Mit westlichem Kurse „Amazone" gefolgt. Nach Vp. Meldung Südspitze Gotland-Oland von „Amazone" in Klassen gem. Ostfahrtsfestsetzungsheft. Vp. Meldung eingenommen.
6 41 V.	Granaten Lyt. T. Sch. gewarft	
8 25 V.		
	Marsch mit 12 sm nach Vp. Meldung.	
4 00 N.		
	Anker	
24.VIII.14.	WSW 2, bedeckt, kein Mondschein	In der Vgl. Linie Längsseit mit 12 sm.
2 45 V.		2 20 V. Norwegischen Dampfer „Ada" belauscht (Ladungsfrg.)
6 30 V.		2 45 V. Dampfer „Seran" belauscht. Kurs nach Norwegen bestimmt. Norwegischen Dampfer „Fa Kar", Christiania, passiert. Schwedischen Dampfer „Ariel" belauscht. Da er auf Kurs den vorgeschriebenen Befehl vor den Bug gesteuert. Zweiffizier mit Dingi an Bord geschickt zur Untersuchung. Ladung Holz von Burtt Island nach Stockholm. Entlassen, da einwandfrei. Kapitän hatte keine Ausstellungen. Der Dampfer wurde aufgehalten, weil er zuerst auf S.W.t Kurs, beim Passieren der abgeblendeten Untersuchungsstation aber stark n. mit hoher Fahrt auf Gegenkurs ging. Außerdem [illegible] Logbuch
8 57 V.		
9 30 V.	nicht klar, einen scharfen Befehl vor den Bug geschossen.	
10 00 N.		

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.VIII.14.	Anker	Stellte fest der Verdacht als unbegründet heraus.
25.VIII.14.	Vgl. Gotland-Oland. SW-WSW 2, klar, kein Mondschein.	3 50 V. Norwegischen Dampfer „Freya" passiert. 4 35 V. Schwedischen Dampfer „Brevic" (skalus) passiert. V. M. V. „Augsburg" in Sicht. Längsseit „Augsburg", 27 t. Kohlen genommen. „Magdeburg", „V. 25", „V. 186", „V. M. V. „Panther" treffen auf Sammelplatz ein. Führung der K. auf „Augsburg".
5 15 V.		
6 40 V.		
bis 8 10 V.	Hoburg Bank	
	Anker	
8 30 - 10 57 V.		Längsseit „Amazone". Post an, sowie abgeschrieben und Verfügungen mit B. F.
26.VIII.14.	Hoburg Bank, WNW 2 klar, kein Mondschein.	Längsseit Kohlendampfer „Oberpräsident Delbrück" Danzig; 50 t. Kohlen genommen. Mit L. F. unter Südküste Gotland Verbindung. Mit 40 Kurs nach „Oberpräsident Delbrück" gedampft.
10 55 V.		
-7 20 N.		
	Anker	
27.VIII.14.	Hoburg Bank, W 1, diesig kein Mondschein.	Funkspruch von „Roon": 4 Hilfskreuzer zum Absuchen Raum zwischen Utklippan aufsuchen, Passage Öst. Gotland weitere Befehle abwarten. Abfahrtsbefehl d. Oberbefehlsh.
12 5 V.		
3 15 V.		6 15 V. Im Passage fest. 10 Uhr Folgespruch von Oberbefehlshaber: morgen früh zur Vgl. Abschn.-Führer „Undine" melden.
	Anker	
28.VIII.14.	Fährt von Passage nach Oxelösund-Dornhusen, 15 sm	Abfahrt beginnen. 10 55 V. aufgelaufen. 12 5 V. Raum an Backbord mit Schleppverbindung f. D. mit „L. 93" gewechselt. Raum an „Undine" gemacht. Längsseit „Undine". Befehl: Einnahme der Stellung 7 sm ab Oxelösund Kurs NW 1/2 W. Von 8 15 V. ab mit 10 sm ein- u. festlaufen in der Vgl. selbständig Einbringbefehl."
1 00 N.		
1 30 N.		

C 21. Marine-Formularmagazin und Buchdruckerei von L. Sandorff, Kiel, Hauptstraße 17.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2 28.VIII.14.	Anker	10[10] F.T. mit „Lauen" gearbeitet.
29.VIII.14.	Moen-Sonderausl. 6W-2	Einnahme der Tagstellung mit Fallenden.
2 5[40] V.	bedeckt, kein Mondsch.	Pfeifsd. Dampfer „Castor" passiert. 11[20] V. Schiff
12[55] N.		von „Lauen" angesprochen. F.T. mit „Gl" gearb.
1[35]-1[52] N.		fest. „Gl" „Langspit. 7[10] N. mit „Lübeck"
4 15 N.		F.T. gearbeitet. (dauernd nach Kündigung
8 30 N.		F.T. von „Undine": Tauchen auf „Undine"
8 40 N.	Anker	□ 047° zur F.T. „F.T. mit „Undine" gearb.
9[00] N.	Vgl. südl. Tonnenstrang	„Langspit von „Undine", Lichtsch. angesprochen.
30.VIII.14.	Tonnenstrang, NW-W	(1. Anlage). Mit 10 sm Fahrt. gegenkurs
	bedeckt, teilweise Dis.	auf Scheinwerferspruch von „Undine"
11[20] V.-1[5] N.		von Feuerschiff aus Mitte der Aufstellung
2 6 20 N.		gehaltenen. Langspit „Undine" Lichtsch.
		wiederholen. Scheinwerferspruch von
Von 8[20] Nab		„Undine": Änderung zum Nachtsch.
		Vgl. nach Oz 1 Vorschrift um 2 sm.
		in der neuen Vgl. für n. fortgesetzt.
Anker		Während der ganzen Nacht häufig die Schein-
31.VIII.14.	4/8 W, bedeckt, kein	werferspruche im Kurs.
	Mondschein, häufig	6[45] V. - 9[40] V. Langspit „Undine":
9[53] V.		40 t. Ölfallen genommen gem. F.T. 4/8-2
2[55] N.		von Fischereischutzdienstschiff „Undine"
3[50] N.		auf Tagstellung entlassen. F.T. mit
5[15] N.		„Lübeck" gearbeitet. „Undine" Stellung
		südl. Tonnenstrang verlassen. Langspit „Lübeck":
Anker		„Tafel für Nacht wie gestern. 4[30] V., 2.1.VIII.,
		auf Vgl. Moen-Sonderausl. zu „Undine"
Vor Vgl. südl. Tonnenstr.		entlassen." dauernd Scheinwerfer im Kurs
für n. fortgesetzt.		

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Funkspruch

von Lübeck an 9.93

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 54 m V./N. den 30. August 1914

1946 An 9.93

Nerzgm früh 9 Uhr einkommi=
rung (Nachrichten) Warnem=
münde stehen bei Umkirer=

Küstenschutzdivision 2. Gruppe.

F. T. U.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch

von Friedenau an 9.94

offen
verschlossen
chiffriert

7 h 53 m V./N. den 27. 8. 19 14.

0 118 Lue 9.91 9.93. 9.94. Lokald

Schiffe ergänzt sind, außer Position

Küstenschutzdivision

der Ostsee

F. T.

2 1257

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von Lübeck an Wardin

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 11 m V./N. den 30. August 1914

0911. An Wardin.

Vorbereitet zur sofortigen Abgabe.

Kohlenbestand angeben.

Kommandierender Admiral.

F. T. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

Funkspruch von Hansa an Bülk

offen
verschlossen
chiffriert

7 h 53 m V./N. den 27. August 1914

0700 An Wardin z. Abmarschfertig sein

der Befehlshaberstreitkräfte.

Haben versuch einzunehmen (?)

Meldung wie gestern bei Wardin (?)

Flottenchef Kommando.

V. Aufklärungsgruppe.

F. T. O.

R 1250

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

nkspruch von Madina an d.93

offen
verschlossen
chiffriert

7 h 45 m V/N den 28 August 19 14

1740. An d.93
Mainbrz 8 Nfr Nachmittag
Quadrat 001 d-Rka.
Madina

F T O

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

nkspruch von Brun an Militär Woy

offen
verschlossen
chiffriert

3 h 35 m V/N den 27 August 1914

15 Uhr Nachm. Kabel gerissen
2 Nfr Armeekorps. Mainbrz
Quadrat 161 B prüfzugstl 9. Telegraphen
Kompanie 14.
II B.D.te.

T T O

1000

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

1914

uch

ten.
August
Lung

chrung

Stungs

nkspruch von Lübeck an S. 129

offen
verschlossen
chiffriert

6 h 25 m V./N. den 30 Dezember 1914

1914

1716 Marine 2 Nr. Kaiserliche
30 Kilometer Quadrat 0071 Feld
Tagesbefehl 8 Uhr — S. O. S. S.
Tages Betrage 10 Sm.
Lübeck.

F. T. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

nkspruch von Roon an S. 94

offen
verschlossen
chiffriert

3 h 24 m V./N. den 27 Dez. 1914.

Von Wilhelshaven. An S. 94. F. Seeverband
zurückkehren Kiel Sonnenuntergang
Flottille aufgeben Befehl. Geh. Für
Roon weitere Befehle abwarten
Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte
V. Gaudecker.

F. T. O.

A 1000.

K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von Bülk an alle Schiffe

offen
verschlossen
chiffriert

7 h 13 m V./N. den 30 August 1914

1604 Befehlsübersicht Marinekorps Bülk
Maximal 790 Kanal. Für Kriegsmarsch
disponibel 760 Finnland marschiert
mit Briefbuch Nordsee von Morgen
Handelsdampfer nicht passieren
Winde.

Bülk

F. T. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch von Rom an L 99

offen
verschlossen
chiffriert

3 h 15 m V./N. den 27 August 1914

Von Wilhelmshaven 1500 an L 99.
Geschwader zurückkehren Kiel
Sammelplatz Utklippen aufgeben
Lebewohl Für jeden weitere
Befehle abwarten
Oberbefehlshaber der Hochseestreitkräfte
V. Geschwader.

F. T. O.

1000

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

nkspruch von Lübeck an L 124

offen
rschlossen
chiffriert

6 h 50 m V./N. den 30 8. 1914

0210. L. 124 nach Lesung Zahlen
wegungen mit Deckname Dick mit
B. E. von Einvernehmen setzen soll
Zukünftig melden und weitere Befehle
abwarten.
Ober-Befehlshaber der Ostseestreitkräfte.

F. T. O. K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

1914

ach

en.

August

ung

chmus

tungs

nkspruch von Rom an Augsburg

offen
verschlossen
chiffriert

2 h 59 m V./N. den 27 6. 1911

455 Marconi ist eine auf fünfzehn Buchstaben
Worte gezählt und ganz genau eine
Viertel. Ich habe hinter eingesetzt.

F. B. I. A.

F. T. O. K.

X 900

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch

von Brück an Lübeck

offen
verschlossen
chiffriert

2 h 20 m V./N. den 30. 8. 1914

1914

225 für Admiral

Kreuzer mit einem Kreuzer auf eigenem

Kommando mit Torpedobooten zurückkehren

auf Kreuzsicherung.

S.124 Abschirmen (Aufklärung)

Emi al zurück.

Oberbefehl Führer d. Hochseestreitkräfte.

F. F. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch

von Roon an Gazelle

offen
verschlossen
chiffriert

2 h 57 m V./N. den 27. 8. 1914

1425. An Gazelle. Zurückgehen

bis auf Torpedobootslinie sich melden

bei Amdine.

2. B. d. A.

F. F. O.

2900

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch von Arkona an Rügen

offen / verschlossen / chiffriert

1 h 48 m V./N. den 28. 8 1914

1350 An Küstenschutz-Division der Ostsee.
Weit 1 Uhr Vormittags mit S. 91 vor
Süd. Ausgang
Arkona

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch von Roon an Graudenz

offen / verschlossen / chiffriert

2 h 46 m V./N. den 27. 8 1914

1415 An Gazelle zurückgehen bis auf
Vorpostenlinie sich melden bei
Admiral.
II. B. Div.

F. F. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

1914

bruch

illen.

August

eldung

der

ernehmung

stungs

ie

ier

e

il

e

lle

Funkspruch

von Carmen an Ardeinen

offen
verschlossen
chiffriert

12 h 33 m V./N. den 22 August 1914

1025 An Ardeinen.

f. d. Gefechtsstation ist beschafft.

Jakobi Nin F. T. für mich 2

Ardeinen v. main.

F. T. 1.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch

von Roon an Augsburg

offen
verschlossen
chiffriert

1 h 18 m V./N. den 27 August 1914

1.07 Flandern 2 Quadrat 018/3

Gefechtsgefäß 9 F. und Transmission 18.

F. T. Zt.

F. T. O.

R 670

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

1914

Funk

len.

August

dung

er

nehmung

stungs

r

ir

i

le

Funkspruch von S.93 an Eltzen

offen / verschlossen / chiffriert

12 h 32 m V./N. den 29 August 1914

1215 An Eltzen.

Wo ist S.93?

S.93

T. T. O. K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .. .

Funkspruch von Aufklärung an Roon

offen / verschlossen / chiffriert

1 h 13 m V./N. den 27 8 1914

1215 An Roon u. Wittelsbach.

Mandrake Position 1492 Quadrat 5.

Admiral

T. T. O. K.

A 670

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .. .

Funkspruch

von Cannae an S.93

offen
verschlossen
chiffriert

12 h 25 m M./N. den 29. August 1914

1040 An S.93.

Wandrer S.97 nicht bekannt.

Cannae.

F. T. K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .. m

Funkspruch

von Roon an S.94

offen
verschlossen
chiffriert

12 h 45 m M./N. den 27. 8 1914

1226 Wahlen Kiel Strümpfe Tinte?

Wäsche Socken Hemden Tinte?

Roon

F. T. K.

K 670

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .. m

nkspruch von Undine an Lübeck

offen
erschlossen
chiffriert

4³ h 18 m V./N. den 29 8. 1914

Von Lübeck 4 Uhr-Kurzmitteilgs
10 Minuten Grundorat 098 p. Leuchtgranate
8 stehen Steuern Lübeck
Undine

F.T.O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

nkspruch von Roon an Gazelle

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 15 m V./N. den 26 8. 14

0905 An Gazelle vom 9.94
0905 Nachtrag Quadrat 0142 Zielpunkt
mit Kohlendampfer.

9.94.

F.T.O.

d 820

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

1914

...ruch

...len.

...August

...dung

...nehmung

...klungs-

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von Lübeck an Westdiek

F h 11 m V./N. den 29. 8. 1914

Lübeck 4 Uhr Vormittags 56 Minuten
Quadrat 061 Zweiundsechzig Worte durch
Funkt, während der Nacht durch F.T.
F.f.6. 1/6.

Lübeck

F.T.6.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von Rom an Gazelle

10 h 46 m V./N. den 26. 8. 1914

1108 Handort Quadrat 0782
Zeitzzaff 9 Zf lange Nummern 18.
II B.D.dt.
F.T.O.
K 820

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

1914

auch

den.

August

klung

der

nehmung

klungs

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von Lübeck an Berlin

6 h 57 m V./N. den 29 August 1914

1914

Nr. An Kaiserliche Marine Kommando

Kiel

Lübeck

F. T. St.

Buch

len.

August

dung

ter

nehmung

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

stungs

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von Danzig an Augsburg

11 h 15 m V./N. den 26 August 1914

2345 An Augsburg

IV. Geschwader Rear Admiral Maltzahn

geht mit Admiral Scheer nach

Ausführung Juzella 4.91 4.93

4.94 beizugehen.

Oberbefehlshaber d. Ostseestreitkräfte.

F. T. O.

A 821

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch

von Lübeck an Danzig

offen
verschlossen
chiffriert

7 h 16 m V./N. den 29 8 1914

An Lemm 4.43 4.97 4.94

Sammeln auf der Reichspolizei-
Inspektion Danzig.

Lübeck.

F T O. OK.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

Funkspruch

von Y. 25 an Danzig

offen
verschlossen
chiffriert

8 h 05 m V./N. den 26 8 1914

Y 25 Haben höchst Signal nicht vor-
standen. Bitte um Antwort.
Rendsburg 044 a Briefzgast 1.

Y. 25

F. T. O.

K 740

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

1914

Buch

den.

August

eldung

der

nehmung

stungs-

kspruch von Undine an L 91 L 94

offen
erschlossen
chiffriert

8 h 05 m V. N. den 24 8. 1914

1 L 91. L 94. Schwenden auf der
Fischboot Undine. Quadrat 047
Zusatzgehilfe Admiral auf Undine

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

nkspruch von Augsburg an V.25

offen
verschlossen
chiffriert

6 h 08 m V. N. den 26 8. 1914

18 11 Ökonomische Fahrt beendet
auf dem Tonnenplatz
Jagdort Exp. Turm in S.O. z. O. 20.
verbleibend 40 Seemeilen.

Admiral.

F. T. O. K. —

K 900

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

1914

Freich

den.
August
eldung

er

nehmung

Ltwegs

ie

für

ie

ie

le

Funkspruch von Undine an Libau

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 50 m V./N. den 29. August 1914

1907 Signum Vorgangsbuchstabe Gruppe
Tarnen sind 4.93.
4.91 geht auf Funkspruch auch
Undine soll auf Welle Tarnen
Undine
F. T. O.
Dr
Ft

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

Funkspruch von Amazone an Augsburg

offen
verschlossen
chiffriert

1 h 20 m V./N. den 25. 8 1914

1907 An Admiral Augsburg.
Unterseeboot in Libau gesunken
Noch angetroffen Tafel durch Wasser bedeckt
Viermastern 12.
Amazone
F. T. O.
R 670

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h

nkspruch von Libau an 9.91 u. 9.92

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 15 m V./N. den 24 1914

1110 Libau Kreuzer [illegible]
U/Stm.
Libau
F. T. [illegible]
Kr.
Nummer

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

nkspruch von Großenbrode an 9.94

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 46 m V./N. den 24 8 1914

1115 Kreuzer Koln abgehen Morgen früh
6 Uhr Vormittag Feuerschiff Bürn in
Nord West vorbeikommend 15 Kommandeur.
Admiral
F. T. [illegible] Kr.
K 820

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

...1914
...Spruch
...llen.
...August
...eldung
...Der
...mehrung
...Liste eines Beobachtungs...
...für
...nd
...und
...elle

Funkspruch von Libau an 9.91 u. 9.93

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 35 m V./N. den 29 August 1914

1914

An 9.97 9.93.

M.3 wird von Libau Kommando

Kreuzerführer Division d. Offiz.

T. T. T.

Gr.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

bruch

llen.

August

ldung

er

rnehmung

I. A. I. Lt. d. R. ... Sic. eine Beobachtungs

Funkspruch von Königsberg an 9.94

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 24 m V./N. den 24 August 1914

0755. An 9.94

Nandrock Kiel Kofhmbefehlshaber

Ostsee.

Flaggschiff Admiral.

T. T. O.

K 1100

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

Funkspruch von Ardivan an S.94 S.93 S.97

offen
verschlossen
chiffriert

11 h 11 m V./N. den 28 August 1914

Carmen

1914

1916 Brst. Vorpostenboot Ardivan verhaften.
Ardivan übernehmen Kiel Bewachung.

Ardivan

F. F. O.

Funkspruch

Eingang

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ...

Funkspruch von Amazone an Danzig

offen
verschlossen
chiffriert

14 h 15 m V./N. den 24 8 1914

7240 An Oberbefehlshaber der Ostseestreit-
kräfte.
Handelsdampfer 1054 Bruttoregist.
Amazone
F. T. O. K.
K 820

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ...

Funkspruch

von Graudenz an I.93 I.94 Thorn

offen
verschlossen
chiffriert

4 h 15 m V./N. den 18. 8. 1914

I.93 I.94 sind Thorn

z.V. Verkehr möglichst einschränken

Graudenz

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch

von Insterburg an Marienburg

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 20 m V./N. den 23. 8. 1914

2720 Roman beim gegenw. 50 Funkkomdr

v. Linbau Hafen fran.

Linbau Hafen schwimm. unterstützt.

Vormarsch Rgt. Roman antdingt. Haben I.94

wie Papitten.

Insterburg

F. T. O.

K 1107

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von Vardinia an S. 91

offen
verschlossen
chiffriert

11 h 25 m V./N. den 28 August 19 14

35 Kn S. 91.

12 Uhr Vormittag Fallschirm Riff

Verbindung N. W. 2 N. Abstand in

Seemeilen 3 Stunden.

Wiederholen Kurs Westl in Seemeilen

Fahrt zwischen 10 Fahrstündlich Kohle nehmen.

Vardinia

F. T. U.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um h

Uhr für weitere Verbindung nicht mehr zu hören.

Funkspruch von Amazone an Brigadierung

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 05 m V./N. den 22 August 19 14

1 Uhr Amazone Funkruf 0185

Zeitzeichen 2,

Amazone

F. T. U.

N 1107

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um h

1914

Bruch

Zellen.

August

Meldung

der

Unternehmung

Beobachtungs

für

Funkspruch

von Arkona an S.91

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 49 m V/N den 21. August 1914

An S.91

Im nächsten Gründreck stehen Sie?

Arkona

F.T.O.

R 520

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Funkspruch

von Arkona an Jagalla

offen
verschlossen
chiffriert

1 h 12 m V/N den 22. 8. 1914

0936 An S.91.

Ich befehle gemäß Besprechungsvereinbarung auf Feindfahrt Marschziele finden.

II. Torpedobootsgruppe Wilhelmshaven.

F.T.O. K.

R 1000

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

1914

Funk

Allen.

August

Meldung

der

Unternehmung

Beobachtungs-

für

ne

ine

on

elle

Funkspruch

von Ulmbrin an Brüth

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 23 m V/N den 27 8. 1914

0920 An Hafenkapitän
Sitte Lage ganz nach Norden
Morgen Nachmittag
Ulmbrin.

F. T. I.

N 7100

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Funkspruch

von Hansa an Fyeti's

offen
verschlossen
chiffriert

11 h 20 m V/N den 27 8. 1914

1106 Fyeti's gestern Ulmbrin Küstenstelle
ab.
F. Kutter. Gruppe.

F. T. I.

N 744

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

1914

bruch

illen.

August
Meldung

der
Vernehmung

Lage

für

en

und

in

stelle

Von der Funkstation Libau nehmen Sie eine Beobachtungs-

Funkspruch von Untrin an G.91

offen
verschlossen
chiffriert

8 h 21 m ⁸⁄₂₁ den 31 8 19 14

0830 An G.91

Hauptgefreiter Kommando von
Untrin Gradient 095 ° Ostsee.

Untrin

F. T. O.

A 790

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von Hansa an Swinemünde

offen
verschlossen
chiffriert

10 h 17 m ⁹⁵⁄₂₁ den 27 8 19 14

1[illegible] Seeadler Hamburg Gradrad 096 °
Kurs 177 ° Fahrt betrügt Tiefgang
Fahrt voraus.

Fähnrich zur See Kapitän Jungmann.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von S.91 an Nordsee

offen / verschlossen / chiffriert — 4 h 11 m V/N den 31 im 8 19 14

0805 An Nordsee.

Manöver Befehl Hartmittags

Quadrat 106 T Zielpunkt 9

S.91

F. T. O.

R 790

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch von Swinemünde an Libau

offen / verschlossen / chiffriert — 12 h 07 m V/N den 27 im 8 19 14

09 Befehl nächste Fahrt neue

Marburg auf noch bestimmt.

Swinemünde

F. T. O. K.

R 740

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

1914

...bruch

...llen.

...August

...leidung

...der

...ternehmung

...achtungs-

...für

...en

...linie

...im

...nelle

Funkspruch

von Libau K an Hela K

offen
geschlossen
chiffriert

2 h 16 m N. den 21 8 1914

Signal 0055 an Friedrich Karl
übermitteln.
Chef d. Kriegsschule d. Division d. Ostsee
wird auf Libau K.

F. T. O. Q. K.

K 907

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

Funkspruch

von Danzig an Y.97

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 3 m V. den 27 8 1914

V. T. O. An Y.97
Arkona bei Rügen.
V. Aufklärungsgruppe.
F. T. O. Q. K.
K 1700

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

1914

...bruch
...llen.
...August
...Meldung
...der
...Fernehmung
...Libau nehmen die eine Beobachtungs-
...Ver
...der
...en
...Linie
...von
...nelle

Funkspruch von Pudainen an Libau

offen
verschlossen
chiffriert

11 h 55 m V./N. den 21 August 1914

An Libau.
Auf Signal 2210.
Wir sind gestoßen in Kiel?

Pudainen

F. T. O.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Funkspruch von Pudainen an 4.97

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 20 m V./N. den 22 August 1914

Wird Sammlung übernehmen.
Morgen früh 5 Uhr Kreuzer Stand
Pudainen

F. T. O.

d 1100

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

1914

...bruch

...illen.

...August
...eldung

...der
...ternehmung

...Beobachtungs-

...Ko...

...llen

...für

...gen

...Linie

...im

...arelle

Funkspruch von Arkona an Saßnitz

An Admiral auf Stück

~~Kapitän zur See Kutscher Geschwader~~

Rosenberg + 88,000

P.94.

1914

Bruch

Willen.

August

Meldung

der

Fernehmung

~~Kommandierenden Admiral der Flugstation~~ Libau nehmen Sie eine Beobachtungs-

Funkspruch von Danzig an Berlin

offen
~~verschlossen~~
chiffriert

9 h 05 m V/N den 27 VIII 14

VB 5 G.94 Durch Abteilung zugeteilt Boot:
Kreuzer hat abzugeben V. Aufklärungsgruppe
Sperrung zwischen Rixhöft und morgen Abend
zwei Kiel.

V. Aufklärungsgruppen.

F. d. L.

K 1100

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

für

ver

linie

im

Travelle

Funkspruch von Undine an Kanonen

offen
verschlossen
chiffriert

11 h 28 m V./N. den 31. 8. 19 14

1280. An Kanonen. Hier nichts bekannt. Admiral erscheinend wieder auf Lübeck.

Undine

T. D.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h .....

...ug 1914

...Anbruch
...lle
...ufüllen.
...22 August
...Meldung
...ten.
...ei der
...Unternehmung

...Funkstation Libau nehmen Sie eine Beobachtungs-...

Funkspruch von Undine an 4.93

offen
verschlossen
chiffriert

1 h 25 m V./N. den 27. 8. 19 14

An 4.93

Handort Undine 7 Uhr Nachmittag

1075 Geheimzeichen:

Undine.

T. T. D.

2740

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

...ten

...für
...ten
...linie
...im
...zelle

Funkspruch von Lübeck an Büsum

offen / verschlossen / chiffriert — 1 h 17 m V./N. den 26. 8. 1914

1240 Aus Oberbefehlshaber der Ostsee.
Kreuzerkrieg. S. 124 ist heute 8 Uhr
Vormittags vom Flottenchef Grund)
weiter Befehl Abteilung
Chef der Aufklärungsdivision
der Ostsee

gez. K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

...Linie der Funkstation Libau nehmen Sie eine Beobachtungs-

Funkspruch von Pillau an 4.93

offen / verschlossen / chiffriert — 9 h 20 m V./N. den 27. 8. 1914

Pillau Nr. 4.93

Feindliche Abteilung d. 4.93 in Linie
Nr. I Kreuzerkreuzer Pillau 7 Zerstörer
Nr. Nr. I, II, III, IV, V, VI, VII Nachmittags
15 Minuten in der Verfolgungslinie für die
Dampfer beginnend mit dem Kurs auf
den linken Flügel Zerstörer Fahrt beim 10
20 Minuten links um Kurs dann 2 stündig.

Pillau

F. T. I. gez. K.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

K 740

Funkspruch von Lübeck an Zeitz

offen / verschlossen / chiffriert

1 h 17 m V./N. den 30. 8. 1914

1240 Kais. Oberbefehlshaber der Ostsee.

Marinekorps. S. 124 ist heute 8 Uhr

Vormittags von (Planteyaret Grieve)

nördl. Lappvik gesichtet.

Chef der Aufklärungsdivision

der Ostsee

F. T. U.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

Aug 1914

Anbruch

lle

ufüllen.

22 August

Meldung

len.

ei der

Unternehmung

In Verbindung der Funkstation Libau nehmen Sie eine Beobachtungs-

en

von

Funkspruch von Lübeck an Windau

offen / verschlossen / chiffriert

11 h 32 m V./N. den 30. 8. 1914

1130 Windau Kustenbefehlsst.

nördlich Libau.

Kustenschutzdivision d. Ostsee.

F. T. U.

Windau fest Abteilungen gemarkt.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ...

von

allen

g für

ungen

Linie

e im

Garelle

Abschrift.

Kiel den 20 Aug. 1914

Ganz Geheim!

Befehl für "S 99"

verlassen heute nachmittag Kiel und melden sich vor Anbruch Dunkelheit bei Gazelle. Nach Abgabe des Ihnen für Gazelle gegebenen Briefes gehen Sie nach Lassnitz um Kohlen aufzufüllen. nitz ist so zeitig zu verlassen, dass Sie am Sonnabend den 22 August achm. in einem Umkreis von 3 sm bei Terstöft stehen. Dort Meldung Amazone. Befehl zum Verlassen von Lassnitz ist abzuwarten.

eck's Ihrer Detachierung ist folgender: Sie sollen Amazone bei der törung der F.T. Station Libau unterstützen. Leitung des Unternehmens azone

Bei starkem auflandigem Wind soll eine Landung bei der kstation Libau unter allen Umständen unterbleiben.

Nach der Zerstörung der Funkstation Libau nehmen Sie eine Beobachtungs- lung zwischen Südspitze Gotland und Öland ein und bleiben inge dort, dass Sie mit Sicherheit Lassnitz erreichen können. Von Meldung hierher und weitere Anweisung abwarten.

er feindliche Handel ist zu schädigen. Die neutrale, besonders dische, norwegische, dänische, Flagge ist möglichst zu schonen.

Neutralität der schwedischen und dänischen Gewässer ist unter allen änden zu wahren.

m Zurückdrängen durch starke feindliche Streitkräfte, Rückzug für nach der F.T. Linie bei Rügen, möglichst laufende Meldungen Stärke und Bewegungen des gesichteten Feindes an die F.T. Linie Rügen oder an mich, nach Möglichkeit an die Streitkräfte im durch F.T.

den Befehl erhalten Chef der Küstenschutzdivision, Amazone, Gazelle

t. S 99. Kpt. Heinrich Prinz von Preussen.

94.

Nachtbefehl 29/30 VIII

Zur Sundbewachung, stehen auf einer Linie zwischen:

φ = 55° 11' N und 55° 16,4 N

λ = 12° 28' O " λ = 12° 52,5' O

S 94, Undine, S 91.

Anfangsstellung für

S 94 Falsterborev Feuersch. in N 0 x O ½ O mw 7,9 sm

Undine " " " N O ¾ N " 3,6 sm

S 91 " " " N W ⅞ W " 3,3 sm

Alle p.m. Hin- u Herdampfen in der Tpl mit 10 sm halbstündlich

Linksum Kehrt Anfangskurs W x S mw

Durchbruch englischer Streitkräfte durch den Sund nicht ausgeschlossen.

gez. Loesch.

Zur Sundbewachung, stehen auf einer Linie zwischen:

φ = 55° 11' N und 55° 16,4 N

λ = 12° 28' O " λ = 12° 52,5' O

S 94, Undine, S 91.

Anfangsstellung für

S 94 Falsterborev Feuersch. in N 0 x O ½ O mit 7,9 sm

Undine " " " N O ¾ N " 3,6 sm

S 91 " " " N W ⅞ W " 2,3 sm

Ab p.m. Ein- u Verdampfen in der Fpl. mit 10 sm halbstündlich

Anschließend Kehrt. Anfangskurs W x S mit

Durchbruch englischer Streitkräfte durch den Sund nicht ausgeschlossen.

Ing. Lolsch.

N: 4.

F Ü N E N

S E E L A N

E

E N M

E E L A N D

AMAGER

KODAK SAFETY FILM

A L S E N

A R Ö

A N G E L A N D

L A A L A N

C H L E S W I G

F E H M A R N

1. VIII. von Kiel aufgelaufen
8. VIII. Ops in engl. Gefangenschaft.

17. VIII. Kiel

20. VIII. 4.30 p.m. Passiert
von Kiel 7 VIII.

5. VIII. p.m. aufgelaufen auf
der Linie Orkney-Pentland

5. VIII. in Kiel
eingeschleppt

MOEN

PALSTER

LAND

7 a.m. bis 10 p.m. am 7. VIII
in der Hauptstellung

10 p.m. 9. VIII. Abgang nach Kiel

6. VIII. 5 p.m. bis 11. VIII. - 12. VII.
Linie erreicht.

6. VIII. 7 p.m. Befehl nach
der Ortschaft Limburg erhalten

20. VIII. Befehl

16. VIII. 5.15 a.m. Befehl

12. VIII. 3 p.m. erreicht

12. VIII. bis 14. VIII.
Linie erreicht

14. VIII. 9.30 p.m. Parisermünde

15. VIII. - 16. VIII. Linie
erreicht

15. VIII. 6.30 p.m. nach erreicht

5. VIII.

7. VIII.

7. VIII.

6

20. VIII. Befehl

17. VIII. 4 a.m. Kiel.

5. VIII. Linie nach erreicht Dienstag

20. VIII. Befehl

nach Kiel 7. VIII.

17. VIII. Kiel

7. VIII. 5 a.m. nach
Hauptstellung Kiel.

Klerkjpan

Hönkolan

Hönkolan

13°

14°

15°

16°

17°

18°

19°

20°

Skagerrak

Hallsberg

Nov. 23. VII. 5^30 p.m. bis 25. VII 6^30 a.m. Ein- und Ausgang

Nov. 25. VII. 11^30 a.m. bis 27. VII 7^30 a.m. auf der Hallsberg-Strecke

Libau

Nov. 23. VII. 3^30 bis 6^30 unter der Küste von Libau

57°

56°

55°

17°

18°

19°

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

116

Adm. Std. d. Mar.
Eing. 17 SEP. 1914

Kriegstagebuch S. 94
Küstenschutzdivision der Ostsee

I.

1. – 15. September 1914

2/ Anlagen: Wegekarte
Funkspruch

2)

3. 9. 14.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1 IX. 14	Sundausgang, klar,	Nachtstellung verlassen, nach Yfl. nach „Undine“
4³⁰ V	NW. 2–3	gedampft.
6¹⁵ V – 7¹⁵ V	Riepe	Längsseit „Undine“ Proviantübernahme
2 IX	Yfl. Moen-Dornbusch	In der Yfl. mit „S 91“ mit 12 sm hin- u. herge-
	NW 3–4, Mondschein	dampft.
4²⁰ V		„S 93“ längsseit, Post empfangen
1²⁰ N		„Von Lübeck“ durch T.T. nach Sassnitz detachiert
2⁴⁵ N		Scheinwerferspruch an „Arkona“, Einlaufen in
		Sassnitz“
4²⁰ N		Im Hafen von Sassnitz fest 60 t Kohlen
		übergenommen.
9⁵ N	Riepe	Befehl von Küstenschutzdiv. „S 91“ u. „S 94“ sofort
		Stellung in Yfl. wieder einnehmen.
3. IX 14	Sassnitz-Dornbusch,	
	bedeckt, regnerisch, ab	
	u. zu heller Mondschein	
1²⁰ V		Ausgelaufen
4²⁰ V	In Yfl. Moen-Dornbusch	
4³⁰ N		4 Geschwader in Sicht T.T. mit Wk. gewechselt
5³⁰ N		Im Wz. Kohlenbestand 90 t. gemeldet. Längsseit
		gerufen. Als Depeschenboot für Admiral
		eingestellt.
7³⁰ N		III Geschw. treffenweise aufgelöst, danach
	Riepe	hinter Schwaben gefolgt.
10²⁰	OSO ¾ O 11,3 sm	
4. IX. 14	N–5. bedeckt, Regenbö	Von 4ʰ V an hinter Wk. gefolgt
8²⁰ V	Kurs NO ½ N 32 sm	8⁵ Von Wk zu den Kohlendampfern in Nord
		detachiert und folgendes festgestellt. Name
		Edmund Hugo Stinnes unter Handelsflagge
12²⁰ Mittags	φ = 55° 56,5 N	hat T.T. und Marinepersonal an Bord.
	L = 17° 45' O	Ein zweiter Stinnesdampfer soll ebenfalls dahin
		kommen. Ein dritter liegt noch in Swinemünde

Marine-Lazarus-Magazin und Druckerei d. 21ei von H. Sandorf, Kiel, Saarbrücke 12.

II.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4 IX 14	2er N steuern mit Süd-	10[45] V. 70 t. Kohlenbestand an Wi. gemeldet
2[50] N	Nord Kurs südlich von	Längseit. Wetlin 20 t Kohlen genommen
	Gotland.	
4[00] N		Zu „Undine" entlassen zum Holen der neuen
		Schieber für Kriegssignalbuchschlüssel. Briefe
		von Undine an Wi. abgegeben.
7[30] N.		Befehle im Geschw. ausgefahren. Dann in
		B. B. Kielkiel Schwaben" gefolgt.
5 IX 14	N 7 Starke Seegang u.	5[20] V. Mann über Bord auf „Wetlin" wurde
	Dünung, bedeckt, tail-	von Mecklenburg gefischt. Von 4[00] V hinter
	weise Regen.	Wi. gedampft.
7[30] V.	γ: 56°45 N	
	λ: 15°24' O	
10[30] N		Befehle an Undine übermittelt
6 IX 14	NO 4 klar, Mondschein,	Kohlenbestand 60 t.
8[00] V.	Kurs 9[00] V ab auf Linie	Von Wi. zum Kohlennehmen an Zähringen
8[45] V	Gotska-Sandö-Faribolgff	entlassen 20 t Kohlen genommen.
10-11 V	Boh. dm u. hergedampft	Befehle ausgefahren 11[20]-12[30] Befehle
10[53] N	Kopperstorarne Boh. B.B.	ausgeführen Hinter Wi. gefolgt 10[30] Schwaben
	querab 10 sm.	ausgeschert, zu einem Dampfer gegangen.
12[00] Mitt	γ: 58°16' N	
	λ: 19°55' O	
7 IX 14	NW 3-4 klar, heller	12[h] Nachts SW 2 S 36 sm Kehrt gemacht 3 V.
	Mondschein.	Kurs NW 2 N 60 sm 10[--]-10[20] V. 2,5 t Kohlen
5[00] V	Hufvudskär B. B.	von Wi. genommen. 10[20]-11[20] Briefe ausgefahren
	querab 7 sm.	
11[25] V	Almagrund Boh. B.B.	
	querab 5 sm.	
12[00] Mitt	γ: 59°4' N	
	λ: 19°21' O	
3[00] N. 4[30] N		
4[00] N	Kurs SSW ½ W 14 sm Ziel	Längseit Blücher gerufen 25 t. Kohlen genommen
	auf Linie Gotska-Sandö	4[00] N. E. S. mit Amarone ausgetauscht.
	Faro (s Sonderbefehl)	Von 9[35] N. ab mit Kurs O ½ N. u. W ½ S auf Ziel
	70 sm Entfernung	Boh. u. hergedampft.

III.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8. IX. 14.	W-WSW 3, heller Mondschein	4[00] V. auf „Amazone" gesammelt und ist
	ausserordentlich sichtig.	zum Sammelpkt Kurs NO ½ N 12 sm entfernt anwesend
8[50] V.	6[22] V. Kurs NO ½ O	6[10] V. Von „Amazone" zu „Wittelsbach" entlassen. Von „Wi"
		zur II. Flottille, als N°2 in der XI. Halbflottille gefahren.
11[5] V.	12[00] Mittags γ = 57°55' N	Signal von „FdS: XI. Hft. Uboot-Sicherungsfahrzeug in unserem
	λ = 20°38' O	Auftrag linken Flügel der inneren Uboot-Sperre
1[00] N.		mit H. F. gebrauchen. Signal von „Wi": Sammeln!
3[20] N.	Wind an in NO 8 sm/sch.	Danach folgte „Wi" [illegible] mit Kurs WSW 12
7[45] N.	Kurs SW 3/4 W	14 sm Fahrt gedampft. Da Hft. Wachsel zu „Oldenburg"
9. IX. 14.	W 3 - SW 1, klar, Mondschein	gesteuert. — Von Gellen aus auf „Wi" aufgeschlossen.
10[20] V.	Bornholm Hft. 15 sm querab	10[20] Kurs W ¼ S. 1[m] Längseit. Wi. Befehle empfangen.
		3[07] N. Arkona Hft. 5 sm querab. 1[m]-2[00] Befehle
2[40] N.		gefahren. Befehlsempfänger „Preussen" gesteuert. 5[15]-6[00]
6[50] N.		Befehle ausgefahren. Von IV. Geschwader nach Kiel
		entlassen.
6[30] N.	Gjedser Hft. querab.	9[00] N. abgeblendeten Bremsgeschwindigkeit □ 107
		Zus. Fahrt 8. etwa 2 sm abnehmend Hft. Kurs. etwa 5 sm
		mit NSA u. N 6 S angerufen, ohne Antwort
		zu erhalten. Wetter klebrig, heller Mondschein.
		Kreuzer war auf Dänischer Horizontseite. Nichtan-
		gegriffen, da er auf Dänischer Luft kam u. dann
		geschlossen erschien, dass es ein Freund war. Im Vor-
11[35] N.		fall Durchf. F. F. an Südgrund Bk. N. W. Bk. Hft.
10. IX. 14.	12[h] Mittags „S. 94" an	Besatzung von „S. 91", Kommandant Kptlt. v. Heimburg
11.-13. IX.	abgegeben. Besatzung „S. 94"	„S. 94" stieg auf ein Rettungsboot. „S. 91" in Stand gesetzt.
14. IX. 14	8[00] morgens „S. 136" in	Dienst gestellt und „S. 91" außer Dienst gestellt.
15. IX. 14.	Bootsmannsmaat u. Material „S. 136" an Bord genommen.	

A 6224/14 Lampe.

C 21. Marine-Hermann-Wagner und Buchdruckerei von H. Sandorff, Kiel, Sandkrake 17. 1141

SCHWEDISCHE
UND
RUSSISCHE KÜSTE

DIE OSTSEE

NÖRDLICHER TEIL

MASZSTAB 1: 400 000

HÖHEN UND TIEFEN IN METERN

Tiefenangaben beziehen sich auf Mittelwasser

Abkürzungen und Zeichen siehe Karte Nr. 1

Mißweisung für 1915

Jährliche Abnahme 6 Minuten

17° 18° 19°

59°

SEE

STOCKHOLM

SÖDERTELJE

NYKÖPING

KOLMARDEN

VIKBOLANDET

NORRKÖPINGS-

Landsort

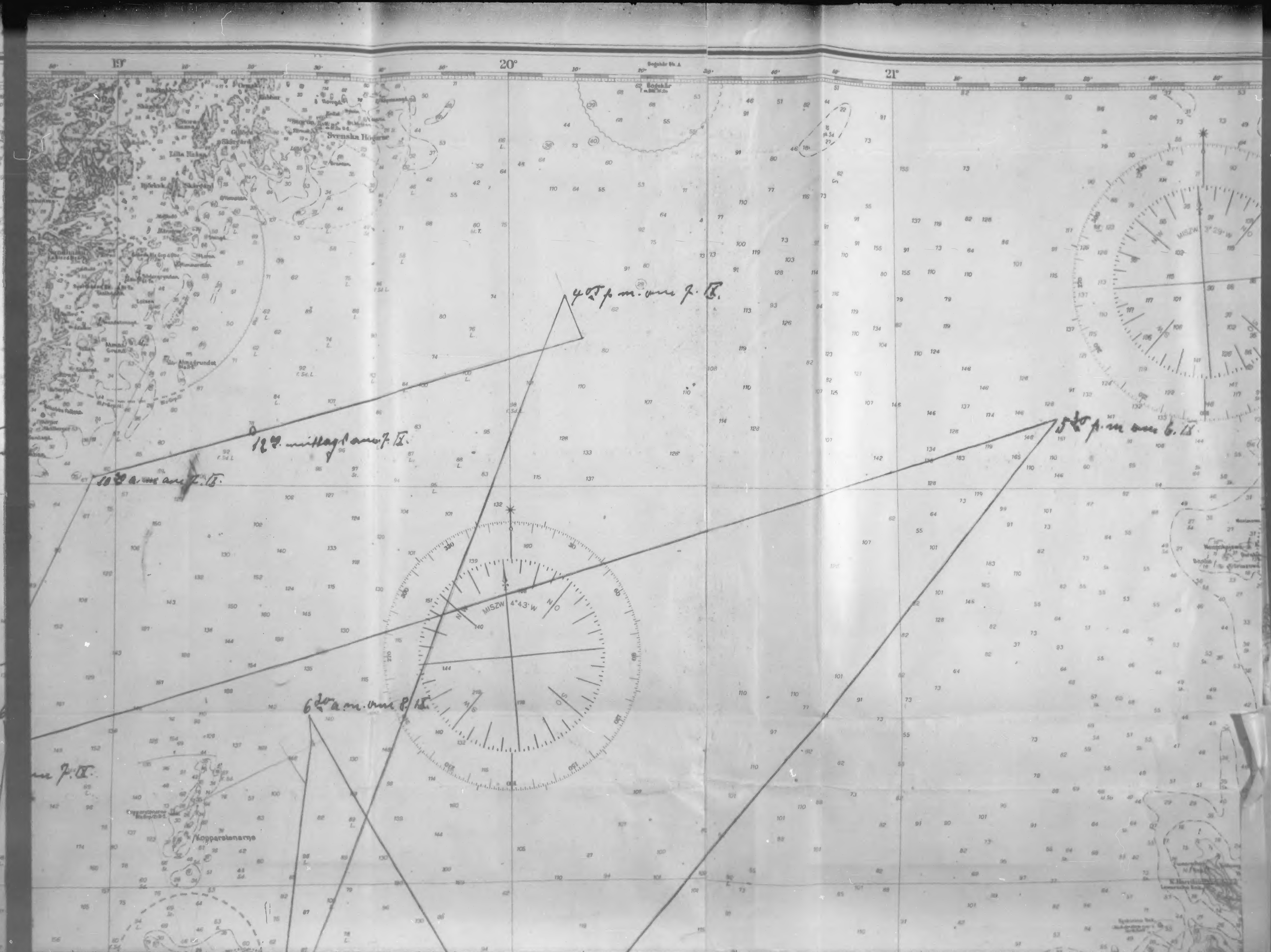
Ingarö

Fjärd

Hinfvudskär

Kopparstenarna

Almagrunden


19°
20°
21°
Svenska Högarne
Lilla Nakan
Bogskär
Kopparstenarne
MISZW 4°43' W
MISZW 3°29' W
4 05 p.m. am 7. IX.
12 h mittags am 7. IX.
10 20 a.m. am 7. IX.
5 30 p.m. am 6. IX.
6 20 a.m. am 8. IX.

BUCHT

Valdemarsvik

Tryserum

Gamleby

Loftahammar

Torkslåppen

VESTERVIK

Figeholm

Ölands Norra Udde

KALMAR SUND

OSKARSHAMN

Knolls Gd

Stora Karlsö

MlSW. 6°22'W

VISBY

Stenkumla

GOTLAND

Klintehamn

Hallshuk

Kappelshamn

Stenkyrkehuk

Stenkyrka

Lummelunda

Ljugarn

Slite

FÄRÖ

Sandhamn

Landsort

Bank

12 Uhr mittags
am 6. IX.

4 Uhr a.m. am 6. IX.

12 Uhr mittags
am 8. IX.

4 Uhr a.m. am 8. IX.

Sand

Bank

FARÖ

Winbourne Bank

Lyngvig

WINDAU

KODAK SAFETY FILM

FARÖ

Winkowa Bank

Lyseort

Spunn Bank

WINDAU (VENTSPILS)

Ostergarns Holme

MISW 4°56'W

Östliche Länge 20° von Greenwich

19°

21°

HAFE VON DÜNAMÜ

Herausgegeben vom REICHS MARINE-AMT Berlin 1906.VII

13°

14°

15°

16°

16°

17°

18°

19°

20°

Göteborg

Kand

Pennsylvania R.

Mittag a.
am 5. B.

5h 23' pm. a.

18°

19°

20°

21°

Beirut

×4[30] a.m. 6. ☐.

Wind Rose

+5.[24] p.m. 8. ☐.

Libau

⊙ 18[h] mittag 0.
am 5. B.

57°

5. B. Linie

Görkholm

56°

Kiel

Hamburg

Lübeck

Kiel

Danzig

Hagl

13°

14°

15°

16°

Lauenburg

Lauenburg i/P

Lauenburg i/P

Putzig

Hela

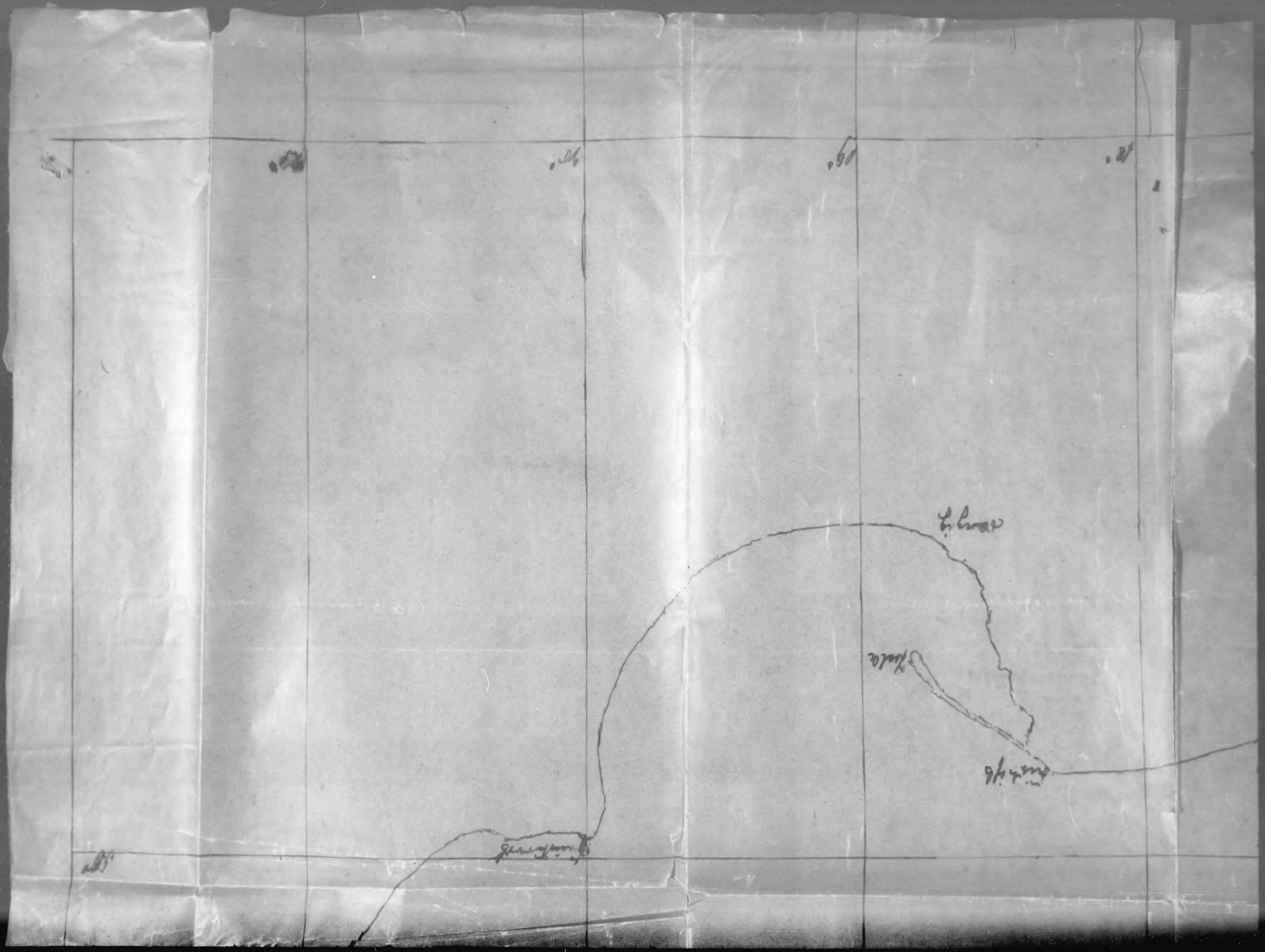
Danzig

16°

17°

18°

19°



KODAK SAFETY FILM

Funkspruch

von L 91 an L 94

offen
verschlossen
chiffriert

(2) 11 h 12 m V/N den 1. 12. 19 14

1. Kdo. L 91 Kommando an Kdo.
2. L 91.
3.
4.
5.
6.
7. Z.O K
8. ist.
9. 1824
10.

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

4622/14

Funkspruch

von Lübeck an [illegible]

offen
verschlossen
chiffriert

41 1 h 22 m V/N den 1 ten 9 19 14

1 [illegible]

2 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Signal ist abgegeben an [illegible] und verstanden um h m

Hoegen

7009

Funkspruch

von ... an ...

offen
verschlossen
chiffriert

... h ... m $\frac{V}{N}$ den ... 19 ..

0825 Nr. 954

Dispatch ausleben

954

1 F 2

4

201

A 120

Signal ist abgegeben an ... und verstanden um ... h ... m

Schlüssel

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Funkspruch

von Lübeck an [illegible]

offen
verschlossen
chiffriert

1 h 44 m V./N. den 2 im 9 1914

[illegible]

1 Ltn. z. S. Pfort nach Lübeck gehen

2. [illegible]

3. [illegible]

4.

5.

6.

7.

8. [illegible]

9.

10. [illegible]

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Funkspruch

von Bülk an I.M.S. 97

offen
verschlossen
chiffriert

9 h 05 m V./N. den 2 VIII 1 19 13

1. [illegible] I 91 [illegible] I 94

2.

3. Beide Boote auf Position [illegible]

4. Fr. L. wieder [illegible]

5.

6. Minensuchgruppe

7.

8.

9.

10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Funkspruch

von ..... an .....

offen
verschlossen
chiffriert

(17)

..... h ..... m V/N den 19

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....
5. .....
6. .....
7. .....
8. .....
9. .....
10. .....

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch

von ..... an .....

offen
verschlossen
chiffriert

..... h ..... m V/A den ..... 19 .....

1 .....

2 .....

3 .....

4 .....

5 .....

6 .....

7 .....

8 .....

9 .....

10 .....

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch

von ..... an .....

offen
verschlossen
chiffriert

.... h .... m $\frac{V}{N}$ den 19

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ... h ... m

Funkspruch

von ..... an .....

offen
verschlossen
chiffriert

2 h 30 m V/N den 6 ten 9 19 11

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Funkspruch

von ..... an .....

offen
verschlossen
chiffriert

50) 2 h 35 m V/N den 6 VIII 19 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Funkspruch

offen
verschlossen
chiffriert

von ..... an .....

..... h ..... m ..... den 19

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um h m

Funkspruch

von L 94 an Zeitz

offen
verschlossen
chiffriert

6 h 20 m V./N. den 2. Juni 19 14.

1. Abteilungsführer-Flieger-Detachement 103 gemeldet
2. Luftkampf mit 5 weißen Doppeldeckern Kurs S Uhr
3. Abschuß eines weißen Doppeldeckers beobachtet
4. weiße Kennzeichen
5. L 94
6.
7.
8. T. f.
9.
10. 1 1000

Signal ist abgegeben an und verstanden um h m

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

d. 102.

Kptl. Rebensburg.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62340 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 31. 7. 14.

bis 20. 8. 14. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62340

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF TORPEDOBOAT "S102"

31.7.1914-20.8.1914

Eingegangen: 16/8.14
B.-Nr. 550

A1 2 3

Ganz Geheim!

16/8 9 15/8

An
Königliches
Preuß. Kriegsministerium
Berlin W. 66.

Wolf Nr. 102

vom 31. Juli 1914 2 h Vorm.
bis 16. August 1914 10 h Vorm.

13. A 9083/14

2

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch I.

Geführt vom Kommando S.M. Tyfl S 10 L

(Küstenschutzdivision der Ostsee)

Kommandant: Kapitänleutnant Rebensburg.

begonnen: den 31. Juli 1914 8 h Vm.

beendet: den 16. August 1914. 10 h Vm.

Anlagen: —

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. Juli 1914 2¼ Vm – 11¼ Vm	Hafen von Kiel	In der Kaiserlichen Werft Kiel zum Munitionlegen Richtdorf aufgerüstet. Festgemacht in der Strander Bucht aufgeschossen.
11¼ Vm	(4) St.O. 6097 A v. 31/7. 14.	Durch S93 befehlsgemäß Station erhalten: Mit S93 Ausgang des Kleinen Belt beobachten.
		Abgeschlossen 1/Aug. 1914. Rebenburg.
1. August 1914 2¾ Vm	Kleiner Belt, Wind Stärke 2, klare, fernsichtige Luft, Mondschein.	Auf Anordnung von S93 westliche Fahrt der Linie Poelbuk-Skjoldnaes benutzt. In die Linie Breitgrund Ost-Vejrnaes gegangen, westliche Fahrt benutzt. FT ● von Neumünster, Kp mobilgemacht pi. Mit S93 in der Linie Skjoldnaes-Fakkensand gestanden, Ausgang des Kleinen Belt beo- beobachtet

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. August 1914 9¼ Vm	Kleiner Belt.	beobachtet. Abgeschlossen den 2. VIII Rebenburg.
2. August 1914 4¼ Vm 12¼ Nm 3¼ Nm	Kleiner Belt. Wind SSO 3, bedeckter Himmel, leicht bewegte See, klare Luft gut FN2 des Chefs der Küstenschutzdivision der Ostsee v. 2. Aug 14.	Mit S93 in Linie Breitgrund Vejrnaes beobachtet. Meldung durch FT, daß Krieg gegen Rußland erklärt, Schweden, Dänemark neutral seien. Durch Skeipner befehlsgemäß, mit S93 in Linie Noer-Fehmarnbelt zu benutzen. Befehl mit 16 cm in der befohlenen Richtung abgefeuert.
3¼ 40 Nm	Kjels-Nor in OSO ½ O 9 sm ab.	Küstenschutz Brave ausgelaufen mit Zoll und Coldewey Kontrolle, Küstenbrecht. Da wegen Kohlenmangels sowie so baldigst einlaufen angeordnet worden wäre, die Brise nach Kiel eingebracht, dort in der Kaiserlichen Werft gelöscht und Material ergänzt.
		Abgeschlossen, den 3. Aug 14. Rebenburg.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
3. August 1914	Schwam Sund, SO, Wind 4, bedeckt, zeitweise Regen, sichtiges Wetter.	An S.M.S. Pendler befehle abgegeben, welches um 3¼45 Vm die Sperrbarre von Kiel passiert hatte, mit Kurs auf die befohlene Position Moen-Falsterbo.
12¼ Nm.	Montagsnet grund Sonne Wind SO 5, klart, sichtiges Wetter.	Befehle an S 143 und 0186 abgegeben.
3¼10 Nm.	Zyclon Rev Torpedoschiff	Befehle an S.M.S. Steinmetz abgegeben.
4¼10 Nm		
9¼ Nm		FF. Kriegszustand mit Frankreich.
		Mit S 93 auf der Linie Moen-Falsterbo zusammengetroffen, Befehle Abgegeben, dann mit S 93 den Ausgang des Sundes beobachtet.
		Abgeschlossen den 3. VIII. 1914. Rebensburg.
4. August 1914	Moen Wind ONO 3 sm, Wind SO 3-5, bedeckt, einige Regenfälle, sichtiges Wetter.	Das Auge einer tiefen Depression befindet sich in Nord- und Südost ziemlich nahe von Bogen Lagan (Middlegrund und Bogen Bank) Nord Moen gelegen.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4. August 1914		Tagebuch Nr. 1102, nachdem S 143 um 2 Vorm. zum Kohlen hergangen war Kiel gegangen ist, allein vor dem Sund.
12¼ Nm	Linie Moen Falsterbo.	Station verlassen, zum Kasemattengängen nach Kiel gegangen.
0	Wind SW 6, Seegang 3, stark, bewölkt, zeitweise Regen.	
5		Abgeschlossen den 5. VIII. 1914. Rebensburg.
5. August 1914	Zyclon Ostsee im NW N. Nr. 1 Sm ab	Von S 93, hat die Beobachtungslinie Moen-Falsterbo wieder besetzt, befehle erhalten. In der Kaiserlichen Werft zum Kasemattengängen festgemacht. Kurs Kiel aufgenommen, um die Beobachtungslinie bei Moen wieder einzunehmen.
2¼ Vm		
10 30 Vm		
5¼ Nm		
		Abgeschlossen den 6. August. Rebensburg.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6. August 1914 2^{1} Vm	Gjedser, Wind SW 1, klar, schöne sichtige Nacht, Mondschein	Auf Befehl von S.M.S. Augsburg mit Augsburg und Magdeburg Verbindung zwischen Gjedser Rev Feuerschiff und Darser Bahnhof.
3^{30} Vm		S.M.S. Augsburg dampft nach Kiel
6^{1} Vm		D 10 in die Vrp.L. eingetreten
7^{30} Vm		Mit D 10 Gjedser Rev Passage benutzt,
		Magdeburg dampft mit S 91 in die Linie Helleborg - Moen.
8^{45} Vm		D 10 geht nach dem Feuerschiff
		Auf der Handlinie Gjedser Ode - Darser Ort hin- und hergedampft.
9^{1} Nm		Mit S 94 Gjedser Rev passage benutzt
11^{1} Nm		S.M.S. Stuttgart passiert diese und der nördlichen Bünsdorfer Reede, Kurs auf Kiel.
12^{1} Nm		Auf Befehl Magdeburg Position in der Vrp.L. eingenommen im □ 123 f Zivilgasse 8.
		Abgeschlossen den 7. VIII.
		Rebensburg.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7. August 1914 2^{1} Vm	□ 123 f Wind SW 5-6, bewegte See, Mondschein, feuchtkalte Nacht.	D 10 in die Vrp.L. eingetreten Magdeburg und S 102 verlassen die Vrp.L. und nach Kiel eingelaufen.
4^{1} Vm		Ist fort gegangen zur Kohlenübernahme
10^{1} Vm	Hafen von Kiel	
		Abgeschlossen den 8.8.1914 Rebensburg.
8. August 1914 3 Vm	Hafen von Kiel.	Kohlen übernommen, Kleinere Reparaturen ausgeführt, Ausgelaufen nach Skagen bei der Bagö Sund Fahrt abgestoppt.
8^{30} Vm	Bagö, SSW 3-4 leicht bewegte See, klare dunkle Nacht.	600 m südlich der Bagö Sund Fahrt gankert.
		Aufgabe: Bewachung der Fahrt und Warnung der nördlichen Schiffahrt.
		Abgeschlossen den 9.8.1914 Rebensburg.
9. August 1914 5^{1} Nm.	Bagö Sund S 3-5, leicht bewegte See	D 27 kommt längsseit, sind mir zur Verfügung gestellt zur Verstärkung der Fahrt.
		Abgeschlossen den 10.8. Rebensburg

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10. August 14	Bägi Sund, 1/1-2, klarer Wetter, mäßige See, Sonnenschein, sehr sichtig.	Kiffahrzeuge Lauenburg mit mir zur Beobachtung der Boje zur Verfügung gestellt.
7 30 Vm		
1 30 Nm		Dänischer Kreuzer nördlich Bägi in sicht gekommen, der nach 3/4 Stunden wieder nach Norden nachdampfte.
6 Nm		Kiffahrzeuge Augustenburg mit mir zur Tiefenbeobachtung zur Verfügung gestellt.
11 Vm		Boot Kiel in See gegangen, zum Postenumgehen.
		Abgeschlossen den 11. VIII. Rebensburg.
11. August 14 / 3 Nm	Segel von Kiel	Boot der Bägi Sundsperre in See gegangen, bei 1 Nm 12 Nm gesichtet.
		Abgeschlossen den 11. VIII. Rebensburg

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12.–15. August		Zu Anker zur Vermessung der Bägi-Sperre mit Kiffahrzeuge Lauenburg und Augustenburg. Vermessungen wurden dänischer Regierungsdampfer (am 12. d. M.) dadurch gestört, daß öfters Bäje seinen gewechselt werden. Die Anlagen sind dadurch bestätigt, daß von N nach S eine laufende Tiefe von dem Regierungsfahrzeug gelotet wurden. Die Kiffahrt ist sehr gering. Größere Tiefgänge scheint nicht, nur einzelne Segler und mehrere 2 kleine Kiffahrzeuge mit Viehtransporten nach Apenrade.
15. August 14 / 6 30 Nm	Bägi Sund, Wind N NW, klar, feuchtige Luft, Mondschein.	Tiefstrommessungen beendet, eine S 102, abschließende Vermessung der Bägi Sperre.
		Abgeschlossen Sonder. VIII. 14 Rebensburg

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. August 1914 4h Vm		Position bei der Bagger-Stelle verlassen, nach Kiel eingelaufen, Kaiserl. Werft. Auf Befehl des Hafenbetriebsamt hier auf Entscheidung betr. Außerdienststellung abgewartet. Abgeschlossen den 16. August 14 Albensburg.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

c

Kriegstagebuch

geführt vom Kommando S.M. Fkl S102

Kommandant: Kapitl. Retzenburg.

Begonnen: den 1. August 1914

Beendet: den 20. August 1914

Anlagen /.

Hmig 8/5.
33 49 Abgt

Ch 4083/14

Kaiserliche Marine-Verwaltung u. Buchdruckerei Abt. S 4, Wilhelmshaven. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
17. August 1914 bis 19. August	Kieler Hafen Kaiserliche Marine	Unter Klarmachen zum sofortigen Auslaufen Übungen des Tages wegen Übungsmanöver. Abgeschlossen den 19. VIII. Rebensburg
20. August 1914 4h Nm.	Kaiserliche Marine Kiel	Hat Boot an T. T. D. abgegeben. Die Besatzung § 102 geht nach Wilhelmshaven, wo Boot § 124 in Empfang stellen. Abgeschlossen den 20. VIII. Rebensburg

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. 10 f.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62341/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Oblt. z. S. Trenk, Kinsch

vom 30. 7. 14.

bis 16. 6. 15 Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62341

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

JADE HARBOUR FLOTILLA

WAR DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDPBOAT "T" (n "S")107

30.7. 1914-16.6.1915

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Zu Abt. IIb

Kommando
der [illegible]
Eingelangt am: 7.9.14
Z. Nr. 580 Anl.

IIb 1-

Kriegs-Tagebuch

S. M. Tpdbt. S 107

Commando: III. J. Div. Trsp.

Eingelangt: 30. VII. 1914.

Abgeschlossen: 6. IX. 1914.

K 254/17

S & F 1 38.

Datum Uhrzeit 1914	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30. VII.	Roter Band Lt. Türme A 3-4, Vorgang 3. fester, klarer	7 h p.m. von Hütmarke abgelegt 9 30 auf Position IV.
31. VII.		D.g. einlaufend begegnet und angerufen, (1 h a.m.) 4 30 a.m. Position verlassen, 5 10 auf Stelle Rauk an Backbordseite festgemacht. Im Laufe des Tages 2 Torpedos eingeschossen, Um 7 h p.m. auf Position III. ge ankert.
	Roter Band Lgt Türme A.V.A. Vorgang 1, sehr fester, klarer	
1. VIII		1 h 25. a.m. Hilfsanker gelichtet 5 h a.m. Hauptposition verlassen 8 h p.m. Von Boje Backbord angenommen (8 h p.m.) 10 30 2 Hilfsanker eingelaufen, belichtet 11 35 mgl. Dampfer „Hackwood" läuft ein, wird bei Horbe We Anker
	Roter Band Lgt Türme A.V.A. Dunkel, fester	
2. VIII		2 h a.m. Dampfer „Möwe" (Bremen) mit Lotsen einlaufend, 2 h 30 a.m. 2 Hilfsanker einlaufend, 6 h a.m. Position verlassen, ausgelaufen nach Wilhelmshaven, Stützpunkt. 2 h p.m. Anker aufgeholt, 7 h p.m. auf Position V. gegangen.
	Hellen Dach d. Off. Rest Dunkel, fester, 7 30 - 1 30 Regen	
3. VIII.		6 h a.m. Hauptposition verlassen, Längsfahrt durch Minensperrlinie gegangen, dann Position III. geankert. Boote der III. Flot. tille einlaufend Minensperrdivision einlaufend ~~durch die Linie~~. VI. Flottille einlaufend 8 10 auf Hauptposition
	Hellen Dach d. Off. Dunkel, strahlender Sternenhimmel, fester	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4. VIII		5 30 Hauptposition verlassen, einlaufen nach Wilhelmshaven.
	Hellen Dach d. Off. Rest Dunkel, W.N.W. 2. Vorgang 2. fester	3 h p.m. Wilhelmshaven, 8 30 auf Hauptposition, keine Vorkommnisse.
5. VIII.	Wie oben.	4 30 a.m. verlassen Hauptstellung ankern bei Horbe Weg 2. Türme. 9 30 p.m. auf Hauptstellung.
6. VIII.	Wie oben.	4 45 Hauptstellung verlassen, ankern bei Horbe, Weg Lgt Türme. 7 45 auf Hauptstellung, keine Vorkommnisse.
7/8 VIII.	Hellen Dach d. Off. Dunkel, fester, N.W. 3. Vorgang 3.	7 35 p.m. auf Hauptstellung 1 30 fester 3, abgeblendet Dock im V.S.V. Richtung, ½ 2-3 tonl., ab. Anker gelichtet, Vorsicht gebraucht, d. D. gemacht, nicht benutzt. Die Annäherung entsprechend gut. Hafengrenze d. V. an Steuerbord 3 35 vorbei gekommen, letzter Hafengrenzboje in N. Richtung passiert. 4 h a. Anker auf für Wilhelmshaven passiert 4 h 30 Anker Hafenmündung
8. VIII.	Wie oben, hellen Mondschein, fester, klarer	7 30 auf Hauptstellung 10 h 30 vertraut. Richtung 2 hellen Lichter Anker auf, folgten Vorsicht gegangen d. D. Dann Anker gegangen in Position, Hilfsanker Landrat Rademacher auf Backbord Lichten der Hafengrenzboje, abblenden, gegangen 11 30 auf Position Ost Anker

Marine-Journale-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von H. Sell, Wilhelmshaven
(Vertraglicher Lieferant für die Navigationsschule.) S & F 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9. VIII.	Küst. fast f. Uhff. teils Mondschein, teils finsterstig, Luftbewegt Vo. Kurs N. 2-3.	3 50 a. m. Einlaufen nach Libau. 7 50 p. m. Auf Nachstellung 11 25 Fahrzeug in nordöstl. Richtung. Anker gebrichst, bei Annäherung passierte „S 125" bereits Langsit. Nachstellung verlassen.
10. VIII.	Wie oben.	4 30 a. m. Anker auf. ankerten 5 20 auf Nachstellung, Kurs Weg. 7 15 auf Nachstellung.
11. VIII.	Küst. fast f. Uhff. bedeckt, Luftbewegt Vo. Kurs N. 3.	4 30 verlassen Nachstellung, einlaufen nach Windau gemäß Befehl Kommandeurs. 7 50 ankerten auf Nachstellung
12. VIII.	Wie oben.	4 30 gingen auf Nachstellung. Im Laufe des Tages Fahrzeitbestimmen mit Kommandant und N. O. 8 h p. m. Auf Nachstellung, 10 h passierten südlich Feuerschiff Lyngbyegrund, gingen südlichst, und trafen sich zum anderen u. abliefen, 10 30 während Nachstellung verlassen
13. VIII.	Wie oben bedeckt	4 h 00 Einlaufen zum Essen, Kurs nach. 7 30 p. m. auf Nachstellung
14. VIII.	Vorgekommen	Kesselreinigung
15. VIII.	Windau	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17. VIII.	Küst. fast f. Uhff. Dunkle Nacht fernsichtig. Sehr Seegang und N. N. W. Sturm voll stark.	7 35 p. m. Auf Nachstellung Räumt die Nacht keine Vorkommnisse.
18. VIII.	Wie oben.	5 h 00 a. m. verlassen Nachstellung gingen Kurs Weg zur Anker. Tagsüber Fahrzeitbestimmungen. 8 h p. m. auf Nachstellung Beim Vorkommnisse
19. VIII.	Wie oben, ganze Nacht durch Kurs N. W. 4. Vo. 3-4. Sturm voll. Aufsichtig.	5 h 5 gingen Anker auf für Kurs Weg Langst Feuer. 3 35 passierten N. N. Schiffen Dampfer „Ozean" nach Libau bestimmt, war bereits unterwegs mit S. M. S. „Stark". 5 20 auf Nachstellung
20. VIII.	Wie oben. l. bewölkt Küst. fernsichtig.	5 25 a. m. Einlaufen zur Libau zum Essen. 8 h 00 auf Nachstellung Beim Vorkommnisse.
21/22. VIII.		5 h 00. Einlaufen, Fahrzeitbestimmt. 24 Mt. Küst.
22. VIII.	Wie oben. fernsichtig Küstige Vo. Kurs N. N. W. 1-2.	8 20 auf Nachstellung Beim Vorkommnisse
23/27. VIII.	Werft. Windau Kesselreinigung.	4 30 Einlaufen nach Windau
27. VIII.	Küsten fast f. Uhff. bis 11 h sichtig, dann diesig Küstig.	4 30 p. m. bis 7 h verlassen auf Nachfahrt mit S. 95 n. Libau Feuerschiff 7 30 auf Nachstellung

Marine-Journale-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gaß, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant der Marinestation.) S & F 1 88.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28. VIII.	Küs. Jak f. Uff. stundlicher, pfs pfstig Küstg. Vn.	9 15 ~~fortan~~ Jäger kommt von N. vorbei Kurs Südost, folgen, pfigten Anker, klar zum pfstig. Tridun gefolgt bis 11 20, ankerten bei Küs Jak f Uff. Von 2-6 p.m. ~~mit 5,15 v. 11 20 a.m.~~ ~~pfsen~~ N. dort Verspring gesichtet Jäger Komm v. Küs. Jak f Uffz pfsen 7 45 auf Nachstellung, Keine Vorkommnisse.
29. VIII.	Küs. Jak f. Uff. mäßig Luft, Wind N. W. 3. Seegang 3. gute Mondschein.	5 20 ~~verlassen~~ Nachstellung einlaufen nach N'haven vorgen Löschung und mund 6 V. Anker. Vor N. Komm 2 Vt. gr ankert vorgen diesen Hafen 7 Vt p.m. auf Nachstellung Keine Vorkommnisse
30. VIII.	Wie oben, ~~Wind~~ Nacht pfstig fangpfstig, Wind W. Anker 3-4 Uhr voll pfstig.	5 20 a.m. verlassen Nachstellung gingen bei Schillig Reede zu Anker. 5 30 auf Nachstellung Keine Vorkommnisse.
31. VIII.	Wie oben.	2 15 a.m. pfsten plötzlich abgeblendet ~~pfsen~~ n Backbord Fahrzeug Masten S.S., ~~und Antrieb~~ ~~mit rot u. weiß~~ Anker, ging langpfst Fahrzeug war Lotsenboot, von ~~Norderney~~ vorbei Juist pfstig gekreuzt voller 2 Minuten 2 35 passen Nachstellung weiter ein. Von 5 L - 7 L a.m. pfsten vergeblich den gepfeilten Anker, dann ging einlaufen nach N'haven. 7 40 auf Nachstellung

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. IX.	Küs. F. pfs pfstig Mondschein, mäßig bewegte Vn. Wind N. N W. 3.	4 20 verlassen Nachstellung ~~7 45~~ 7 45 auf Nachstellung ~~pfsen~~ 12 30 gingen zum Jak Tafelwasser N. Entspannung. Keine Vorkommnisse
2. IX.	wie oben.	12 30 geankert auf Nachstellung 4 20 a.m. verlassen Nachstellung einlaufen N. haven 24. Vt. Küs
3. IX.	Komm 9. pfs pfstündiges Wetter ~~pfsig~~ voll. pfstig pfsmäßig.	7 15 ankerten bei Komm 9. Nacht Keine Vorkommnisse.
4. IX.	Küs. Jak f. Uff. Vint. N. W. 4. Seegang 3-4 pfsmäßig	5 40 a.m. Nachstellung verlassen gingen zu Anker bei Komm 9. Einlaufen nach N'haven zur Löschungsliegung. 7 15 geankert auf Nachstellung
5. IX.	Wie oben.	4 50 Anker auf, gingen bei Schillig zu Anker. 7 15 auf Nachstellung Keine Vorkommnisse
6. IX.	Wie oben.	5 30 verlassen Nachstellung 6 50 geankert bei Komm 2. 6 50 auf Nachstellung Keine bes. Vorkommnisse

Marine-Journalien-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Old. Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant der Nordseestation.)

S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Fortsetzung v. 15. 14

Kriegstagebuch

S. M. Tpbt. „S 107"

Hafenflottille.

Kommandos, Abkommandierungen, Urlaub

Angefangen 1. I. 14.

Abgeschlossen 26. I. 14

K 254/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
von M. Gill, Wilhelmshaven.
(Verantwortlicher Redakteur für die Textredaktion.)

S & F ! 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1914.		
6. X.	Neue Tagesordnung.	Große Kesselreinigung und Arbeiten an Bord.
7. X.		
3 05 pm		Auf Wachen aufgerufen.
6 12 pm	Ausgangsort, Wind SW, 3-4. Segang 4. Mondschein, sehr diesig.	Auf Nachtposition gegangen.
11 20 pm		Ein paar abgefallene und ein paar Einzelstehende in voller Rüstung gefischt. (Feindl. Torpedoboote im Hafen.)
8. X.		Ruhe
6 30 am		Nachtposition verlassen, Schillig Reede an Ort und Stelle festgemacht.
5 50 pm	Ausgangsort, Wind SW, 4-5. Segang 4. Mondschein, klar u. diesig.	Auf Nachtposition gegangen. Während der Nacht keine Vorkommnisse.
9. X.		Ruhe
6 00 am		Verlassen Nachtstellung, auf Schillig Reede gegangen.
5 05 pm	Ausgangsort Wind SW, 1-2. Segang 2, Mondschein, klar u. diesig.	Verlassen Auf Nachtstellung gegangen. Während der Nacht keine Vorkommnisse.

Bordbuch-Fabrik C. Boysen, Buchdruckerei u. Buchbinderei von H. Gill Wilhelmshaven (Vertraglicher Lieferant für die Marine-Verwaltung) S & F 1 38.

Datum Uhrzeit 1914	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10. X.	Außenjade	
6[00] am	Wilhelmshaven, SW-Kai	Kaiserstellung verlassen, nach Wilhelmshaven eingelaufen, Ruhetag.
		Renk
11. X.		
2[00] pm		Aus Wilhelmshaven ausgelaufen.
6[05] pm	Außenjade Wind NO, 2. Bedeckt, Mondschein, klar u. ruhig.	Auf Kaiserstation geankert.
		Renk
12. X.		
3[00] am		Außer gesichtl. Vg. Skagerrak. Gebrader Fischereidampfer eingekommen.
5[05] am		Auf Kaiserstellung geankert.
6[20] am		Kaiserstellung verlassen, nach Schillig Reede gegankert.
5[20] pm	Außenjade, Wind NO, 2. Bedeckt, klar u. ruhig, später Morgen Mondschein.	Auf Kaiserstellung geankert.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Renk
13. X.		
6[15] am		Kaiserstellung verlassen, nach Schillig Reede gegankert.
6[05] pm	Außenjade Wind NO, 3. Bedeckt, klar u. ruhig, Mondschein.	Auf Kaiserstellung geankert.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Renk
14. X.		
6[15] am	Wilhelmshaven, SW-Kai.	Kaiserstellung verlassen, nach Wilhelmshaven eingelaufen zur Kohlenergänzung.

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. X.		
3[15] pm		Aus Wilhelmshaven ausgelaufen.
6[10] pm	Roterstandfeuerschiff. Wind 2-3, SO. Bedeckt, Mondschein, ruhig.	Auf Kaiserstellung in der Nacht geankert.
9[20] pm		In WNW ein weißer, roter, weißer Hafenfeuer gesichtet, ca 5 sm ab.
10[15]-10[45] pm		In WSW und S Horizont weiße Lichter der Flottille und SW v. S. Siegfried.
		Renk
15. X.		
7[00] am	Reede Horgenwerft Wilhelmshaven.	Kaiserstellung verlassen nach Wilhelmshaven eingelaufen zur Reparatur der Dynamos.
		Ruhetag.
		Renk
16. X.		
6[15] pm	Außenjade Wind NO, 3-4. Bedeckt, leichter Regen, ruhig.	Auf Kaiserstellung geankert.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Renk
17. X.		
6[30] am		Kaiserstellung verlassen, nach Schillig-Reede gegankert.
5[40] pm	Außenjade, Wind NO, 3-4. Bedeckt, leichter Regen, ruhig.	Auf Kaiserstellung geankert.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Renk

Marine-Formular-Magazin Bernhard & Stahlmann m. b. H. Berlin SW. 68, Ritterstraße 78.
(Vertraglicher Lieferant für die Marinestation.)
S & F 138.

Datum Uhrzeit 1914	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18. X.		
6⁰⁰ am		Kesselstellung verlassen. Kurs Schilling Reede gesetzt u. gemeldet.
5³⁰ pm	Küstengegend, Wind SSO, 3. Segang 3. klässig, jetzt fünfklässig.	Auf Kesselstellung gemeldet.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Benke
19. X.		
5¹⁵ am		Kesselstellung verlassen. Kurs Wilhelmshaven zum Coalen eingelaufen
	Südmole Wilhelmshaven.	
6⁰⁰ pm	Küstengegend Wind SSO, 2-3 Segang 3. klässig, jetzt fünfklässig	Auf Kesselstellung gemeldet.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Benke
20. X.		
6¹⁵ am		Kesselstellung verlassen. Kurs Wilhelmshaven eingelaufen.
	Bojellenbrücke, Wilhelmshaven.	Bojellenbrücke festgemacht. Rüstzeug.
		Benke
21. X.		
4⁵⁵ pm		Aus Wilhelmshaven ausgelaufen. (1. Einsatz).
5⁵⁵ pm	Küstengegend, Wind SO, 2-3. Segang 2. klässig, fünfklässig.	Auf Kesselstellung gemeldet.
		Während der Nacht keine Vorkommnisse.
		Benke
22. X.		
6⁴⁰ am		Kesselstellung verlassen. Kurs Schilling Reede gemeldet.
4⁴⁵ pm	Küstengegend Wind SO, 3. Segang 2. klässig, dann 3. klässig.	Auf Kesselstellung gemeldet.
		Benke

Datum Uhrzeit 1914	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23. X.		
6²⁰ am		Kesselgestoben verlassen. Kurs Wilhelmshaven eingelaufen zur Kl. Kesselreinigung und Kesselausgang.
	Bojellenbrücke, Wilhelmshaven.	Benke
24. X.	— " — , — " —	Rüstzeug.
25. X.		
1²⁰ pm		Aus Wilhelmshaven ausgelaufen.
5²⁰ pm	Küstengegend, Wind SO, 2. Segang 1, trübe, leicht dösig.	Auf Kesselstellung gemeldet.
7⁰⁰ pm		Scheinwerfer im NO, oben 3 Kennlichter ab.
26. X.		Scheinwerfer im SW z W, aufkommender Nebel.
1⁴⁰ am		Kesselstellung verlassen, Kurs Schilling Reede gemeldet.
6¹⁵ am		Benke
		Abgeschlossen d. 26. X. 14.
		Benke
		Abrechnung, Tee und Bemerkungen

S & F 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1914		

Ringschwingetäuf.

L. M. Fpbt.: T 107 Hafenflottille.

Eingesprungen: 14. November 1914.

Laufzeit: 28. November 1914.

Hoisack.

Oberleutnant z. S. u. Kommandant.

K 254/17

Marine-Kommando-Dienst. Nachrichten u. Geheimsachen
von S.M. Kais. Hochseeflotte
(Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.)
S & F t 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. Novemb	Wilhaven, Gazelletrücke	Klagen an Fischereiaufseher eingereicht.
15. -"-	-"-, -"-	-"- -"- -"- Hinrich
		Hinrich
16. -"-	-"-, -"-	Posten übergenommen. Hinrich
5.00 pm	Weser, Robersand. Wind: OSO, 5. eingelen Wolken. Tragang: 5, dunkle Nacht; feuchtfrisch.	Auf Kaffstellung gewartet. Ausbungsoption. Keine Vorkommnisse.
17. Novemb. 8.15 am	Weser Robersand. Wind: NNO, 4 klarer Himmel. Tragang: 3; sehr frisch.	Ankerlichten.
9.05 am		Auf Ausbungsoption bei Fennetie gewartet.
8.00 pm	Wind: NO, 2-3, hell, bewölkt. Tragang: 2, dunkle Nacht; feuchtfrisch.	Keine Vorkommnisse Hinrich
18. Novemb 3.30 am	Weser, Robersand Wind: NNO, 4-5, eingelen Wolken, Tragang: 4; sehr frisch.	Ankerlichten; auf Ausgucksposten, Frauen gewacht und bei Zeiten die Ausbungsoption gewechselt. 3 kl. Kreuzer dungsen weggeworfen.
4.00 am		
4.35 am		Auf Ausbungsoption gewartet.
9.45 am		Fischdogger Nordstern mit Lotse an Bord, setzte Passagiere über.
10.30 am		
10.50 am		Auf Ausbungsoption gewartet.
4.00 pm		Ankerlichten.
6.00 pm	Weser, Immingspition. Wind: NO, 3-4, eingelen Wolken. Tragang: 3, feuchtfrisch, dunkle Nacht	Auf Immingspition der Weser gewartet. Keine Vorkommnisse. Hinrich

Marine-Formulare-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von H. Gad, Wilhelmshaven (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.) S & F t 38.

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19. Novemb.	Weser. Immingposition.	
8¹⁰ am	Wind SSO 12, klares Himmelbedeckung 2. gut sichtig.	Ankerlichten. Flagge Gösen mit Motorsafe-Leichter von Geestemünde nach Helgoland, Ladung Kiel für die Marineverwaltung.
10²⁰ am	Weser Roter Sand	Auf Reisequarantäne genommen.
	Wind SW 2, klares Himmelbedeckung 1. gut sichtig	
11²⁰ am		Dampfer Hagenbeck von Helgoland nach Bremerhaven
12⁰⁵		Dampfer Neptun, Bremen, von Königsberg nach Bremen
2³⁵ pm		Dampfer Aktiva, Bremen von Danzig nach Brake
3⁵⁰ pm		Dampfer Käthe Vick von Danzig nach Brake
8⁵⁰ pm	Weser Roter Sand	
	Wind: O. 1. einzelne Wolken Bedeckung 1. dünst Nacht, gut sichtig. Abend Mondschein.	
		Ruhig
20. Novemb.		
8⁰⁰ am	Weser Roter Sand	
	Wind: OSO 2, klares Himmelbedeckung 2. gut sichtig	
11¹⁰ am		Ankerlichten. Ablösung Dienstl. Flag "Haj" Ruhig
		Wilhaven eingelaufen zur Reise
2²⁵ pm	Wilhaven S.W.-Kai	Fest am S.W.-Kai.
		Ruhig
21. Novemb.	— · — · —	Reisen angezogt, dann auf dem Liegeplatz in der alten Torpedowerft gestellt.
	Wilhaven, alte Torpedowerft.	Ruhig
22. Novemb.	— · — , — · —	Reise.
		Ruhig
23. Novemb.	— · — , — · —	Reise.
		Ruhig

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24. Novemb.	Wilhaven, Alte Torpedowerft	
5¹⁰ am		Abgelegt, Fahrt abwärts zur Ablösung auf Position.
11²⁰ am	Weser, Roter Sand	Auf Reisequarantäne genommen, S.M.S. Hay abgelöst
	Wind SW 2, klares Himmelbedeckung 2. gut sichtig	
1³⁵ pm		Dampfer Hekla von Danzig nach Bremen
8⁰⁰ pm	Weser Roter Sand	
	Wind: SW 3; klares Himmelbedeckung 3. frischsichtig gegen Abend Mondschein.	Ruhig
25. Novemb.	Weser Roter Sand	
8⁰⁰ am	Wind: SW 3; klarsichtiges Wetter Bedeckung 3. etwas Dunst sonst sichtig.	
8⁵⁵ am		Dampfer Salona Bremen, von Bremen nach Königsberg.
1³²/ pm		Schlepper Nordstern von Hamburg nach Wilhaven
3³⁰ pm		Dampfer Lisbeth Hamburg von Memel nach Bremen.
3⁴⁵ pm		Fischdampfer Betty von der Ostsee (Stettin) nach Swinemünde.
8⁰⁰ pm	Weser Roter Sand	
	Wind: SW, 3-4, böiger Bedeckung 3. ziemlich sichtig Abend zeitw. Mondschein.	Ruhig
26. Novemb.		
8⁰⁰ am	Weser Roter Sand	
	Wind: SSW, 3-4, böiger Bedeckung 4. abw. 5 sichtig.	
9³⁰ am		Ankerlichten, nach Wilhaven eingelaufen zur Kanonenbootsliegestelle und Wasserschlauch.
1⁴⁵ pm	Wilhaven, Neue Torpedo-Werft.	Festgemacht Brücke 4, Neue Torpedo-Werft.
		Ruhig

Marine-Journalien-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gäß, Wilhelmshaven.
(Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.)
S & F 138.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1914		
27. Novemb. 7¹⁰ vm	Wilhelmshaven, Neue Torpedo-Werft.	Abgelegt. Boote abgewiesen auf der Weser gebracht
10³⁰ vm	Weser, Robbensand	Auf Position bei „Hagen“ Auf Inner Position gebracht
10²⁵ vm		Dampfer „Neptun“ von Bremen nach Königsberg
11⁰⁰ vm		Dampfer „Activa“ von Bremen nach Lugshaven
11⁰⁵ vm		Dampfer „Käthe Rickmers“ von Bremen nach Königsberg
11²⁵ vm		Flaggsch. „Beeste“ von Bremerhaven nach Wangeroog
11⁴⁵ vm		Dampfer „Bürgermeister Mönckeberg“ (englisch, Hafen-B.-B.-Bunker beraubt.
0¹⁰ pm	Weser Innenposition Wind: W 3 F, 3 Luft bewölkt Seegang 3. gut sichtig.	Auf Innenposition genommen.
1⁰⁵ pm		Dampfer „Vegesack“ von Helgoland nach Wilhelmshaven
3⁰⁵ pm		Anker gelichtet, nach Außenposition gebracht
3⁴⁵ pm		Dampfer „Najade“ von Danzig nach Brake.
4²⁵ pm	Weser Robbensand. Wind: SW, 1-2. eingelaufen Seegang 2 gut sichtig.	Auf Außenposition genommen
8⁰⁰ pm	Wind: SW, 4 ganz bedeckt. Seegang 4 ohne Mondschein ziemlich unsichtig.	Hirsch
28. Novemb. 11²⁰	Weser Robbensand Wind: SW, 4 Luft bewölkt Seegang 4 bedeckt Luft 4 sehr sichtig	Anker gelichtet. Durch S. M. S. „Hay“ abgelöst. Nach Wilhelmshaven zur Reise eingelaufen. Hirsch

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Marine-Kommissar-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Gräf, Wilhelmshaven.
(Vertraglicher Lieferant der Nordseestation.)
S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

vom 28.F.1914
bis 3/.M.1914

Kommando
der Hafenflottille der J.
Eingegangen am: 10.1.15.
B.Nr. 147 F Anl. 4

Prinzhaugebäude
1. M. Leyhe J 107
Obltg. z. S. Hänsch.

28/11 - 31/12.14

K 254/17

Marine-Gemeinen-Druckerei Kiel-Wik u. Berlin-Zehlendorf
der Fa. Otto Stollenwerk
(Verantwortlicher Redakteur für die Buchredaktion.)
S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1914.		
28. XI. 3 30 pm	Alte Vorgatewerft, W'haven.	An der alten Einfahrt fest. Rest der alten Vorgatewerft gelassen für Küste.
28. XI bis 2. XII.		Küste. Schmidt
2. XII. 7 00 am		Abgelegt.
8 04 am		III. Einfahrt abgelegt. Fahrtrichtung durch Weserfeuer auf Weser-Außenpositionsgegangen.
12 25 pm	Roter Sand: Weser Wind WSW, 2-3 Bgang: 3 Luft bedeckt, Sicht leidlich Boot geg. Mondschein	Auf Außenposition Weser geankert. Während der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
3. XII. 8 00 am	Roter Sand Leuchtturm. Wind: S.W. Bgang 4, Luft bedeckt, Sicht leidlich Boot arbeitet stm. stark.	
9 12 am		Dampfer „Jonas Sell" von Danzig nach Bremen
11 40 am		„ „Heinrich" „ W'haven „ Memel
11 45 am		„ „Vegesack" „ Helgoland „ W'haven.
1 10 pm		Pilotgar „Nordstern" mit Lotsen von Hamburg nach W'haven
1 25 pm		„ „Willy Boesend" „ „ „ „ „ „ W'haven.
2 50 pm	Weser Außenposition. Wind: SW. 5. Bgang: 4. Luft bedeckt, leidlich. Nachts: Wind zunehmend bis 7. dichte Nacht, leidlich, bedeckt. Boot, voller stm. stark.	Außenposition d. Weser bei Fest Weg Leuchtturm eingenommen. Schmidt
4. XII. 8 00 am	Außenposition Weser. Wind: SW. 4, Bgang 5. bedeckt, leidlich. Boot voller stark.	
10 30 am		Dampfer „Vegesack" von W'haven nach Helgoland.
10 50 am		Pilotgar „Meteor" mit Lotsen von W'haven nach W'haven
5 00 pm		Dampfer „Angles von Königsberg nach Bremen
		Schmidt

S & F 1 38.

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.XII.		
8⁰⁰ am	Kennungsfeuer Roter Blitz d. 5.W. 7 Sekunden, Dauer 0,6 Sekunden, Pause 1 Sekunde, Licht weithin gut sichtbar.	
10¹⁵ am		Dampfer „Kathe" von B'haven nach Brunsbüttel.
10⁴⁰ am		Dampfer „Hekla" auslaufend nach Königsberg.
8⁰⁰ pm	Gefallen wie oben.	Winnecke
6.XII.		
8⁰⁰ am	Kennungsfeuer Roter Blitz, Wind: NW 8, Seegang: 7 Sekunden, Sichtigkeit etwa 5 sm. Luft ziemlich stark.	
9⁵⁵ am		Dampfer „Nordstern" von B'haven nach W'haven
10⁰⁵ am		„ „Pollux" „ „ „ „
10¹⁵ am		„ „Najade" „ „ „ Königsberg
10²⁰ am		„ „Franziska" „ „ „ Danzig
10²⁵ am		„ „Unterweser" „ „ „ W'haven
10⁵⁵ am		„ „Leander" „ Bremen „ Helgoland
11²⁰ am		„ „Vegesack" „ B'haven „ Helgoland
12²⁵ pm		Durch Tgt „ abgelöst. Durch Dampfboot frischwasser nach W'haven zur Reise eingenommen.
3²⁵ pm		Der d. III Einsatzboot fest.
4²⁰ pm	Alte Langebrückhafen, W'haven	Der alten Langebrückhafen festgemacht. Winnecke
6.XII		Ruhe.
bis		
10.XII.		
10.XII.		Winnecke
6⁵⁰ am		Abgelegt
7⁵⁵ am		III Einsatzboot abgelegt, mit 4 Vorgesetzten Booten Frischwasser genommen.
11⁰⁰ am	Roter Hand Leuchtfeuer Wind: S 2, Seegang: 2 Klarer Himmel, gut sichtig	Diese Ruhepausition eingenommen

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.XII.		
11³⁵ am		Dampfer „Apollo" von Königsberg nach Bremen
		„ „Hans Fischer" „ „ „ „
		Segler „Nordstern" mit Ladung von Hamburg nach Bhaven.
		Winnecke
11.XII.		
8⁰⁰ am	Roter Hand Leuchtfeuer. Wind: O 1, Seegang 2, sichtig	
11³⁰ am		Dampfer „Antonie" von Kiel nach Bremen
11⁵⁰ am		Segler „Blexen" „ Helgoland nach B'haven.
12²⁵ pm		Ankerlichten. 12²⁵ bis 1⁰⁰ pm Vorgelegen, wegen dichten Nebels liegengeblieben.
8⁰⁰ pm	Roter Hand Leuchtfeuer Wind: 6 SO, 4, Seegang: 3 sehr dichtig, etwa 2 sm sichtig	Winnecke
12.XII.		Ankerlichten, Wasserpausition und Kennungsfeuer gesteuert.
8⁰⁵ am	Kennungsfeuer, Weiss Wind: OSO 7, Seegang 7 Licht hinter, dichtig	
8⁴⁰ am		Dampfer „Olga" von B'haven nach Hamburg
11²⁰ am		Windjammer mit Passen nach Helgoland.
13.XII.		Winnecke
8⁰⁰ am	Kennungsfeuer, Weiss. Wind: OSO 4, Seegang 4 dichtig, sichtig etwa 3 sm.	
10⁰⁰ am		Segler „Pollux" auf Ausen nicht langseit gekommen.
10⁴⁵ am		Dampfer „Nancy" nach Bremen
10⁵⁰ am		„ „Augusta" von Geestemünde nach Helgoland.
11⁰⁰ am		Segler „Centaur" von Bremen nach Hamburg
12⁵² am		Dampfer „Vegesack" von Helgoland nach B'haven.
1¹² pm		Segler „Pollux" mit Ladung von W'haven nach B'haven
2²⁰ pm		Ankerlichten, Wasserpausition gesteuert.
4¹⁰ pm	Roter Hand Leuchtfeuer Wind: SSO 2, Seegang: 2, leicht dichtig.	Auf Ruhepausition gesteuert. Winnecke

Berlin, Hofbuchdruckerei und Steindruckerei der Admiralität
S & F 1 38.
(Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.)

Datum Uhrzeit 1914.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. XII. 9⁰⁰ am	Roter Sand Leuchtturm, Wind: S 5 0,3 Seegang: 3. diese bewölkt, klar - dunstig.	
11¹⁵ am		Ankerlichten, Einlaufen zur Reise.
12¹⁵ am		III. Lotsboot steht.
1²⁰ pm		Am S.W. Hai fest.
	W'haven	Wilmsen
15. XII. bis 18. XII.	W'haven, Reise vorgesetzt. Urlaub.	Küse
18. XII. 7³⁰ am		Wilmsen
8⁰⁵ am		Abgelegt III. Lotsboot abgelegt. Fahrtabwärts nach Position gesteuert.
10⁴⁰ am	Roter Sand Leuchtturm. Wind S 5.6, Seegang: 5. diese bewölkt, klar - dunstig.	Auf Aussetzposition Weser gemerkt.
3⁰⁰ pm		Ankerlichten, Fahrt - Aussetzposition besetzt.
4¹⁰ pm	Fahrt - Einsetzposition, Tonne Wind: S 6.6, Seegang: 5. diese bewölkt, dunstig.	Fahrt - Einsetzposition gemerkt. Wilmsen
19. XII. 8²⁰ am	Fahrt - Einsetzposition. Wind: S. 6, Seegang 6 Bewölkung, dunstig, etwas Schnee.	
10²⁰ am	Aussetzposition Fahrt. Dieselbe wie oben.	Ankerlichten, fahrtabwärts auf Fahrt - Aussetzposition gemerkt.
1⁰⁰ pm		Ankerlichten.
2²⁶ pm	Einsetzposition - Fahrt. Wind: W 3 S. 7. Seegang: 6, stürm, etwas Schnee.	Auf Einsetzposition Fahrt gemerkt. Wilmsen

Datum Uhrzeit 1914	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20. XII.	Einsetzposition Fahrt Wind: W 3 S. 3, Seegang: 3. starker Regen.	
9²⁰ am		Ankerlichten, Fahrtabwärts nach Aussetzposition Weser.
9¹⁵ am		Gemerkt auf Weser Aussetzposition.
8⁰⁰ pm	Roter Sand Leuchtturm. Wind: S W, 2. Seegang: 2 diese bewölkt, dunstig.	Wilmsen
21. XII. 8⁰⁰ am		Fahrtabwärts nach W'haven zum Löschen gesteuert.
	W'haven, Stülcken.	
10¹⁰ am	Wind: W 1, Seegang: 0. Bewölkung, dunstig.	An Stülcken festgemacht.
3⁰⁵ pm		Abgelegt, Fahrtabwärts nach Aussetzposition Weser gesteuert.
8⁰⁰ pm	Roter Sand Leuchtturm Wind: S. W. 2, diese bewölkt klar - dunstig.	Wilmsen
22. XII.		Ankerlichten, bei Ägir - Längsseit.
4²⁵ am		Abgelegt, fahrtabwärts, bei Friedrich d. Große festgemacht.
8³² am		Abgelegt.
12¹⁵ pm		Längsseit. Ägir
1²⁵ pm		" Beowulf
1³⁵ pm		" Ägir
2⁴⁴ pm		" Niobe
4³⁰ pm		" Beowulf
4⁴⁵ pm		Auf Aussetzposition Weser gemerkt.
5²⁰ pm		Wilmsen.
8⁰⁰ pm	Roter Sand Leuchtturm Wind: S. S. W. 2, Seegang: 2. bewölkt, klar - dunstig.	
23. XII.	Roter Sand Leuchtturm Wind S. W. 2-3, bedeckt.	Auf Aussetzposition gelegen. Wilmsen

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Dt. XII. 7 30 am.		Lotse gedirigiert. Jade aufwärts nach H'haven gesteuert.
9 55 am.		Im SW-Kai fest. Kohlenübernahme Wünsch
25. XII. 9 30 am.		9 30 Abgelegt - Jade abwärts gesteuert für Torpedoschuß. Im Horst vor D. Bingsdingen fest.
12 05 am.		
3 50 pm.	Böe Sand 7 Uhr. Süd 1, unbelig.	Leinen los und in Lotse gegangen. Wünsch
26. XII.	Süd 3-4, bedeckt dünig.	Auf Torpedoschuß gelegen. Wünsch
27. XII. 2 40 pm. 2 55	Süd 3 - SSW bedeckt, dünig.	Dampfer „Antonia“ m Stettin u. Bremen „Atlas“ m Danzig u. B'haven. Wünsch
28. XII. 1 15 pm.	SW 2-3 regnerisch; bedeckt.	Auf Torpedoschuß gelegen.
		Schlepper „Nordstern“ mit Leichter m Hamburg u. B'haven. Wünsch
29. XII. 7 05	Torpedoschuß SW 9-10; bedeckt, dünig.	Lotse hat's gebrochen. Schiff durch Havarie auf der Stelle Wünsch gehalten.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8 35 am.		Jade aufwärts nach H'haven gesteuert.
12 25	H'haven	Im SW-Kai fest - Kohlenübernahme. (28 t.)
30. XII.	H'haven.	Fortsetzung des Kohlens (56 t.) Arbeitsdienst a. Bord. Wünsch
31. XII. 9 05 am.	— " —	Für neuen Torpedoschuß gesteuert. Vorm: Arbeitsdienst. Nm: Sonntagsdienst. Wünsch

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch S.M. Flgdkt. „Tsingtau" Begonnen: 1. Januar 1915. Geschlossen: 29. Januar 1915. Gez. Zimmermann Oberleutnant zur See u. Kdt. s. Kommandant.

K 254/17

Marine-Kunstanstalt Photogr. Kupferdruck u. Buchdruck
vorm. Ed. Kühl Wilhelmshaven.
(Vertragsfirma Lieferant für die Marineverwaltung.)
S & F 1 38.

Datum Uhrzeit 1915.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.I.–12.I.	Nähe Torpedowerft.	Große Reinigung. Hsiuch
12.I.		
9½ a.m.	Ankergesicht. Wind S-W 5 wolkig mäßig frisch. Seegang 3-4.	Auf Ank. Lab Anmk. auf Ankergesicht Ank. Ist anwesend 10½
3½ p.m.	Immergesicht Insel Ostr. Ank. Wind W.N.W. 6 klar.	Auf Ank. Immergesicht gegangen. Ist anwesend 4½ Während der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Hsiuch
13.I.		
9½ a.m.	Ankergesicht. Wind W. 3 bedeckt. Regen.	Auf Ank. Ankergesicht gegangen
3½ p.m.	Immergesicht Insel Ostr. Ank. Regen bedeckt. Wind W.N. 6.	Auf Immergesicht Ank. gegangen. B.B. Ankerstreß beim Ankerlichten gebraucht. Ist anwesend 4½
	Dunkle Nacht. Klare Luft.	Während der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Hsiuch
14.I.		
8½	Ankergesicht. Wind W. 2-3. Seegang 2. frisch	Auf Ankergesicht gegangen. 9½ Ist anwesend.
5 p.m.	Wind 3-4 Seegang 2. bedeckt. Regen einfrisch.	Während der Nacht keine Vorkommnisse. Hsiuch.
15.I.	Ankergesicht. Ank. Wind S.W.2. Regen, frisch.	Keine Vorkommnisse.

Datum Uhrzeit 1915.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.I.		
8½ a.m.	Ankergesicht Ank. Wind W.S.W. 6. Seegang 3. bedeckt. Regen.	Nach Anm. Lab Anmk. Ank. aufgeräumt wegen Manöver geschützt.
9½ a.m.	Manöver.	Ankn. einfach fest.
10½		Fest am S.O. Bei. Ankern beregnet. Hsiuch
16.I.		
1½ a.m.	Manöver.	Abgetakt. S.O. Bei.
1½ a.m.		Fest in I. einfach.
2½ p.m.		Ank. abwärts Seeg. Ankergesicht auf Ankergesicht Manöver gegangen.
3½ p.m.	Rote Land Leuchtturm. Wind W.W.N. 4 Seegang 3. bedeckt. Regen. Sehr frisch.	Ist anwesend Ankergesicht.
5½ p.m.		An d. Ketting 2 weiße Ankn.
11½	Dunkle Nacht.	In W.W. Kettung Hsiuch
17.I.		
9½	Ankergesicht Ank. Wind W.W. 5. bedeckt.	Auf Immergesicht gegangen Ankn. aufgeräumt.
10½		Einfach Segelschiff. „Titania" Dreimast. aus Hord

Marine-Personal-Bureau, Kriegsschiffen u. Marinestationen der II. Ord. Mitzuverfügen. (Vertraglicher Bezirk für die Nachrichten.) S & F 38.

Datum Uhrzeit M.S.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
M. I.		
10[35] a.m.	Zwischen Inseln Roter. 10.5.10.6. klar. hefty.	Auf Zwischenstation Roter geankert.
11[12] a.m.		Dampfer „Neptun" mit Roter von Bremen nach Danzig.
11[50].		Schiffsdampfer „Adjutant" Roter abwärts passiert.
12[1].		Dampfer „Fagerack" von Helgoland nach Bremerhaven passiert. Minck
12[45] p.m.	Zwischen Gegel. Wind W.W. 3-4. hefty, schwefty.	Amerikanischer Dampfer „Denver" Roter abwärts passiert.
9[0] p.m.	Festlicher Feuerschein. Wind stark S. la. Festl.	Während der Nacht 10[20] Feuerwerker in 10.5.10. Minck
18. I. M.		
10[20] a.m.	Zwischenstation Roter. Wind W.W.S.W. 6. Sturmfl. mit Hagelschauern hefty.	Dampfer „Fagerack" weitergelaufen.

Datum Uhrzeit M.S.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10[40] a.m.		Dampfer „Neckarstrom" Roter einpassiert. S.M.S. „Drache" Roter abwärts. Roter Oberfeuerschiff weggeankert.
11[25] a.m.	Roter Zwischenstation.	Ankergehen. Auf Zwischenstation nach Anker das Boot.
12[15] p.m.	Zwischenstation Zonne 9 der Zwischenstation. Wind W.W.W. 3. klar und hefty.	Zwischenstation. Zwischenstation geankert.
2[30] p.m.		Ankergehen. Nach Anker das Boot. Mit Dampfschiff Bremerhaven Roter passiert. Von Zwischenstation Roter geankert.
5[1]	Ostfriesischen Roter. Wind W.W.W. 2-3. klar.	Während der Nacht beim Vorkommnisse. Minck
14. I.		
8[45] a.m.	Ostfriesischen Roter. Wind W.S.W. 2 Zwischenstation. klar. Zwischenstation hefty.	Ankergehen. Nach Anker das Boot. Zwischenstation Roter passiert. Zwischenstation Zwischenstation. Ostfriesischen Häfen zum Roter.
9[57] a.m.	Ostfriesischen.	Zwischenstation Schiffsmeile Hafen Roter.

Datum Uhrzeit 1915.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.50 p.m.	10 Knots. Stiekmts.	Letzter Anker. Abgehgt. Kurs Anm. das Kanal. Fahrt abwärts Fahrt Westerhever mit Wasser Ab. Pangstiern gegangen.
3.40 p.m.	Ab Pangstiern Wasser. Wind NW 2. Segang 0. Sichtbk. fichtig.	Ganz klar Ab Pangstiern. Während der Nacht klarem besonderen Vorkommnisse. Hsmith
21. I.	Ab Pangstiern Wasser. Wind NW 2-3. Sichtig, mäßig Sichtigk. Sichtbk.	
	Zeitweise Nebel. Wind frischt auf. Nebel 5.	Während der Nacht nichts besonderes. Hsmith
21. I.	Ab Pangstiern Wasser. Wind SSW 1. Sichtbk. Segang, Sichtig.	3h p.m. Ab Swinemünde gegangen. 3.40 Ganz klar. Während der Nacht klarem Vor.
4h p.m.	Wind flaut ab SSW 4. Schnee, Sichtbk. Sichtig.	kommnisse. Hsmith
22. I.	Swinemünder Wasser Wind SE. 1-2. Klar, sehr sichtig.	
9.22 a.m.		Anker gelichtet.

Datum Uhrzeit 1915.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.5 a.m.		Fest längs seit Hydrographisch. „Tithonia" Arbeiten abgeschl.
9.30 am.		Abgehgt. Kurs Anm. das Kanal. Fahrt abwärts Wasser abwärts mit Ab Pangstiern.
10.35 am.	Ab Pangstiern Wasser.	Längs seit S.M.S. „Brandenburg".
10.45 am.		Abgehgt. Kurs Anm. das Kanal. Fahrt Westerhever zur Fahrt gestoppt.
11h a.m.	Ab Pangstiern.	Längs seit S.M.S. „Siegfried".
11.05 a.m.		Längs seit S.M.S. „Niobe". Kanonen der Backbordseiten. Alles zur Welle.
11.15		Abgehgt. Längs seit. abgel.
11.55 a.m.		Abgehgt. Kurs Anm. das Kanal. Fahrt Westerhever mit Ab Pangstiern Wasser gestoppt.
12.15 p.m.	Ab Pangstiern Wasser.	Ganz klar auf Ab Pangstiern Wasser.
3.10 p.m.		Anker gelichtet. Kurs NW 10.
4.25 p.m.		Auf Position ganz klar. Hsmith

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.I.	Ostende geschlossen Hafen. Wind NW 6 Luftz. mäßig Seegang.	
8 Uhr a.		Abgelöst durch T 94. Offizier gemeldet Auf Anm. des Kmdt. durch Hafen- schutz Boot ein Gewehr mit 10 Patronen gestohlen.
11.45 a. 1913	Wind, Stärke	Fest an der Stb. Tonne. Fest am 5.10. Uhr. Winch.
		Reinschrift
		S.M. Tpfdt. T 104.
		Ausgegangen: 24. Januar 1915.
		Abgeschlossen: 31. Februar 1915.
		Winch Oberleutnant zur See d. Res. u. Kommandant T 104.

K 254/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Otto Mittelstaedt. (Vertragsfirma Lieferant für die Marineverwaltung.) S & F 138.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.I-27.I.15	Böen, auf Vorgangsarbeit.	Mensch
27.I.15		
6½ a.m.		Abgetakelt.
8½ a.m.		Nach Anweisung das Amtsschl. die Tonne abwärts auf Wasser. Übergangsstation gesteuert.
9½ a.m.	Übergangsstation-Wasser. Wind O.N.O. 3. Tagung 1-2. Sichtigkeit 4-5 sm. Mondschein.	Gesamtarbeit. Mensch
28.I.15.	Übergangsstation Wasser. Wind N.N.O. 2. Tagung 1. Sichtigkeit 3 sm.	
9½ a.m.		Amtlich. Tagesarbeit zum Vorgesetzten-Amt, Bürgermeister Minkeberg. 26 Mann desgleichen daran.
11½ a.m.		Die Station gesamtarbeit. Arbeit auf Leuchtturm. Mensch
29.I.15		
8½ a.m.	Wasser-Übergangsstation. Wind NNW. 3-4. Sichtig.	Amtlich. Nach Anweis. das Amtsschl. Wasser abwärts.
10½ a.m.		Gesamtarbeit für Hilfsweg Tagesarbeit, Bürgermeister Minkeberg. 20 Mann desgleichen daran.
1½ p.m.	Tonnengestation-Wasser NNW. 5-6. Tagung 3. veränderlich.	Nach Anweis. das Amtsschl. Wasser abwärts auf Tonnengestation gestaut. Mensch

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.I.15.	Tonnengestation-Wasser NNW. 5. Sichtig. Tagung 2-3	
8½ a.m.		Amtlich. Nach Anweis das Amtsschl. Wasser abwärts auf Übergangsstation gesteuert.
9½ a.m.		Gesamtarbeit auf Übergangsstation Wasser. Keine besonderen Vorkommnisse. Mensch
31.I.15.	Übergangsstation-Wasser. NNW. 2-3. Tagung 1. Sichtigkeit 5-6 sm.	Keine Vorkommnisse. Mensch
1.II.15.	Übergangsstation Wasser. S.E. NW. 1-2. Tagung 1. Wind Veränderlich.	
10½ a.m.		Amtlich. Nach Anweis das Amtsschl. durch Wasserschiff Tonne wärts nach Böhnen zur Reise mitgenommen.
1½ p.m.		Fest an Land 4. mann Vorgesetzten-Amt. Tauer auf. Maschine abgestellt. Mensch

S & F 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.II.-6.II.15.	Rein Dienstverrichtungen.	Münch
6 Uhr a.m.		Abgelöst.
8 Uhr a.m.		Fest in II. Einfahrt.
9 Uhr a.m.		Nach Anm. des Kmdt. Fahrt abgebrochen Fest Wasserfahrt auf Ok Bangschien Wasser geschützt.
11 Uhr a.m.		Gemeldet auf Ok Bangschien Wasser.
12 Uhr p.m.		Nachtlichten. Scheinwerfer aufgestellt.
	Innangschien Wasser. Wind SO. 6-7. Lebhafte Sicht 3-4 sm. Wolkig. Gefechtsklar Nacht.	Dann nach Anm. des Kmdt. auf Innangschien Wasser gestützt. Münch
4.II.15.	Innangschien Wasser. Wind OSO. 4-5. Frischg.	
10 Uhr a.m.		Nachtlichten. Längsfahrt 2 Lichter.
12 Uhr m.		Abgelöst. Auf Innangschien gemeldet. Kein Vorkommnisse. Münch

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.II.15.	Innangschien Wasser SO. 5. Frischg.	
9 Uhr a.m.		Vorgenommen, Wenn Längsfahrt. Lichten- und Wasserübungen. 15 K. Lichten vorgenommen.
1 Uhr 55 p.m.		Nachtlichten. Nach Anm. des Kmdt. Wasser abgesucht auf Ok Bangschien gestützt. Einige Lichtenübungen. „Gneisenau" Längsfahrt.
5 Uhr 30 p.m.		Auf Ok Bangschien gemeldet. Münch
9.II.15.	Ok Bangschien-Wasser. SSO. 3-4. bewölkt. Sichtigkeit 5 sm.	
9 Uhr a.m.		Nachtlichten. Längsfahrt. Einige Lichtenübungen. Strahlen.
4 Uhr		Auf Ok Bangschien gemeldet. Münch
10.II.15.	Ok Bangschien Wasser. SO 3-4. Temporär Sichtigkeit 3-4 sm.	
9 Uhr a.m.		Die gemeldete Minderung Längsfahrt. Lichten vorgenommen. Kein Vorkommnisse. Münch

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.5.15.	Auf Bangsthien Reede. O. 2-3. Seegang O. Sichtigkeit 10 M. Im Innern Nebel. Ausgezeichnet klar.	
8½ a.m.		Letzte Rückkehr an Bord. Anker auf. Fahre die Yacht „Burgermeister Abendroth" mit Lotsen nach Hafen.
11½ a.m.		Abgelegt. Nach Ausw. des Lotsen Wasser als genügend tief nach Büsum gesteuert.
2½ p.m.		Büsum in Sicht an Backbord. Letzte Rückkehr von Bord.
12.5.-14.5.15.	Büsum.	
8½ a.m.		Letzte Rückkehr an Bord
8½ a.m.		Abgelegt. Nach Ausw. Kundschaft v. Lotsen Wasser also nicht auf Bangsthien.
10½ a.m.		Letzte Rückkehr von Bord. Auf Bangsthien Wasser gegen Flut.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.15. 3½ p.m.		Ankert. Längsseit. Wrake.
4½ p.m.		Yacht klar. Auf Bangsthien Wasser. Keine Vorkommnisse.
15.5.15.	Auf Bangsthien Wasser. N.W. 2-3. Seegang d. Sichtig.	
9½ a.m. - 11½		Vollausgegangen.
18.5.15.	Auf Bangsthien Wasser. S.W. 2. Seegang. Sehr sichtig.	
9½ a.m.		Längsseit, Bürgermeister Abendroth" Lotsen übernommen.
4½ a.m.		Lotsen gebracht. Auf Reede gegangen.
19.5.15.	Auf Bangsthien Wasser. S.S.O. 2. Sehr sichtig.	
1½ a.m.		Lotsen in 9 10 3 10. Seebefeld etwa 30 m. Tiefe. Entfernt. 40 sm. Tiefer Sommer östlicher Kurs. Durch Schiffahrtsstraße und weiter Norden.
1½ a.m.		Ankergebracht. Nach Ausw. des Kundschaft. die Yacht ausgerüstet nach Rendsburg gesteuert. Längsseit Lotsen Dampfer „Helene Blumenfeld".

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. 8. 15.		
8½ p.m.		Segel an das Ufer.
9½ p.m.		Ufer in Sicht.
10½ p.m.		Abgelegt.
11½ p.m.		Langsam S.M.S. „Niobe“
11½ p.m.		Bürgermeister Mönkeberg“ Langsam
12½ p.m.		Ufer passiert gen Norden
15. 8. 15.	Anfang der Nacht: NW. 2-3 Ufer sichtig. Luftung.	
9½ a.m.		Ankert. vor Langsam S.M.S. „Niobe“ fest.
11½ a.m.		Abgelegt. Ufer passiert gen Norden
12½ p.m.		Ankert. vor dem S.M. Schiffen.
1½ p.m.		Segel an das Schiffband.
2½		M.G. Schiffen.
3½		Schiffen Anker auf.
3½		Ufer passiert gen Norden
5½ p.m.		Kriegsschiffverkehr vor der Weser Langsam
6½ p.m.		Abgelegt.

Abgeschlossen: 31. 7. 15.

Hirsch
Oberleutnant zur See d. Res
u. Kommandant S.M. Torpedb. „107“

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch.
		S.M. Torpedb. „107“
		Angefangen am 31. Februar 1915.
		Abgeschlossen am 23. März 1915.

Hirsch
Oberleutnant zur See d. Res
u. Kommandant.

K 254/17

S & F 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21. 5. 15.		
	Ak. Bangschleuse Wester. Peter Tank.	
	W. heimgeh. Sa.	
	Fackl. Lichtz. Tangenh.	
9 a.m.	Nächster Nebel.	
9 45		Anklarschiffen.
10 15		Längsseit Bremen f. Schiff.
12 00	Abgeflaut	Abgehegt.
12 30		Am Fackl Vorgeschwabt „Merra" gesp.
1 00		Schgenossen. Mit Vorgeschwabten Jacht nächstes nach Nakala gesteuert.
5 00		Fest in alter Vorg. Marsch. Hinrich
22. 5. 15 - 28. 5. 15	Nakala, alte Vorg. Marsch.	
26. 5. 15.	Nakala S. W. Kai.	
5 45 a.m.		Nach Anm. Tab Admk. Jacht aber nicht nach Wester. Ak. Bangschleuse.
11 15	Ak. Bangschleuse. Wester W. S. W. 1. heimgeh. Sa. Fackl. Lichtz. Kl. 1 3-4 a.m. Tangenh. 2.	
24. 5. 15.	Ak. Bangschleuse Wester SS. W. 4-5. bewölkt	Hinrich
12 00 a.m.		Anklarschiffen. Mit Inmangschleuse gesteuert

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27. 5. 15.	Hohe Vorg.	
2 00 p.m.	Inmangschleuse Wester. S. W. 4. bedeckt. Schauer.	Ja vor Kark
28. 5. 15.	Inmangschleuse Wester. S. W. 6. Schauer v. Regen.	Hinrich
8 15 a.m.		Anklarschiffen. Mit Ak. Bangschleuse gesteuert.
9 45	Ak. Bangschleuse Wester W. 6. Regen. Tangenh 5.	Hinter Vorgeschwabt „Merra" gesp.
1 55 p.m.		Schgenossen. mit Inmangschleuse gesteuert.
4 05	Inmangschleuse Wester	Ja vor Kark.
6 30 p.m.		Fest gemacht vor Kark. Hinrich
1. 6. 15.	Inmangschleuse Wester S. W. 4. Lichtz. bewölkt.	Hinrich
8 15 a.m.		Anklarschiffen
9 00		bei Hohe Vorg. Schleuse vor Kark gat. Kofferschiffen und Vorg. Fackl „Bürgermeister Meinkberg".
12 30 p.m.	Ak. Bangschleuse Wester W. W. 1-2. bewölkt. Lichtz.	Anklarschiffen. Mit Ak. Bangschleuse gesteuert. Hinrich
2. 6. 15.	Ak. Bangschleuse Wester. W. W. W. 3. heimgeh. bewölkt. Lichtz. Tangenh 2. Hohe Vorg.	Hinrich

S & F 138.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. II. 15.		
2h p.m.		I.–III. Geschw. ordnet Gefechtsübungen mit Gefechtsmunition an. I. Geschw. nach Kiel.
2[45]		IV. Geschwader übungsfahrt Nordsee
4[40]		Ankerplatz Lüneburger Bucht
6[45]		Einlaufen zum Kiel.
		I.–III. Geschwader, Panzerkreuzer, Gefechtsübungen IV. Geschwader übungsfahrt Eingang Kieler Förde.
3. II. 15.	Übungsfahrten Nordsee. Wetterbericht nicht für Eingang 2.	
7[40]		Ankerplatz Buchau Aussen. Gefechtsmunition. Gefechtsübungen abgebrochen und Übungsfahrten angeordnet.
12[15]		Fest in alter Übg. Kapt. Usedom
12[45] 5.–7. II. 15.	Böen. Alte Übg. Kapt.	
8. II. 11.15.	Böen, Alte Übg. Kapt.	
7[45] a.m.		Übungsgefechte Aussen. Gefechtsmunition. Gefechtsübungen abgebrochen. Übungsfahrten mit Gefechtsmunition angeordnet.
10[45]	Gefechtsübungen Nordsee. 10.6–7. Gefechtsübungen.	Ab Gefechtsübungen zum Kiel.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. II. 15.	Gefechtsübungen Nordsee. 10.2. Gefechtsübungen fortgesetzt.	
4[45] a.m.		Ankerplatz Ab Übungsfahrten angeordnet.
8[45]	Übungsfahrten Nordsee. NW 10.1. Gefechtsübungen. Gefechtsmunition. Eingang 6.	Zum Kiel.
5[45] a.m.		Ankerplatz zum Übg. Übungsfahrten.
10[45]		Übungsfahrten zum Kiel. Ankerplatz Kiel Kanal 314° Gl. Leuchtfeuer Bülk 178°. E. Leuchtfeuer Friedrichsort 206°. Ankerplatz Kiel Kanal 1° 18' 0" Mitte vor Bülker Leuchtfeuer d. d. T. = 26,4 m. Klasse 3 Gefechtsübungen.
2 Gefechtsübungen. Gefechtsmunition		
4[50]		Ab Gefechtsübungen zum Kiel. Kapt. Usedom
11. II. 15.	Übungsfahrten Nordsee. SW 10.2. Gefechtsübungen. Eingang 1	
10[40]		Ankerplatz
11[00] a.m.		Übungsfahrten Gefechtsübungen zum Kiel.
11[00]–4[00]		mit 2 Gefechtsübungen Klassen Gefechtsübungen.
4[40]		Ankerplatz
1[40]		Gefechtsübungen zum Kiel. Kapt. Usedom
11. III. 15.	Übungsfahrten Nordsee. SW 10.2. Gefechtsübungen. Eingang 1.	
		Im Kanalwasser mit 3 Gefechtsübungen Klassen Übungsfahrten angeordnet.
		Kapt. Usedom

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12. II. 15.	Ab Bang stehen Wasser. NW W. fast steif. bedeckt. Himmel. Seegang 2.	
4 45 a.m.		Aufbrechen zur Grundgängigmachung gestartet. Mit 3 stehen Grundgängen gefischt. Festgest.
12 1		Essen bereitet.
12 15		Auf Position gegangen.
8 47		Heimgegeben in N. W. Bang aufgestanden.
8 53		
13. II. 15.	Ab Bang stehen Wasser. W 5. heiter bewölkt. in fest steif. Seegang 2.	
9 15		Aufbrechen gefischt. Auf Anker d. Amtl. Fahrzeug aufgeworfen auf Position gegangen.
9 42		Fest in der neuen Fahrwasser.
14. II. - 15. II. 15.	In der Neuen Fahrwasser Position.	
15. II. - 16. II. 15.	S.O. Kai. Wilhelmshaven.	
16. II. 15.	Wilhelmshaven S.O. Kai.	
4 15		Abgeholt auf Anker d. Amtl. Fahrzeug aufgeworfen auf Ab Bang Position gegangen.
12		Gearbeitet.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. II. 15.	Ab Bang Position Wasser. NW W. bedeckt. Seegang 3-4.	
3 45 p.m.		Aufbrechen auf Innung Position gestartet.
4 54	Innung Position Wasser.	Gearbeitet. Hinsch
22. III. 15.	Innung Position Wasser. W 4. bedeckt. Seegang	
4 40 a.m.		Aufbrechen. Auf Ab Bang Position gestartet. Längste Zeit von 5 Std. 4 Min.
8 44		
9 42	Ab Bang Position Wasser. WzN 2. bewölkt. Fast fest steif. Seegang 3.	Gearbeitet. Hinsch
23. II. 15.	Ab Bang Position Wasser. OSO 3. bewölkt. steif. Seegang 4.	
9 55		Anker gelichtet. Auf Anker d. Amtl. Fahrzeug aufgeworfen auf Position gestartet.
10		Fest am S.W. Kai. Fänger aus. Hinsch

Abgeschlossen, den 23 März 1915.

Hinsch

Oberleutnant z. See und d. Kommandant d. Amtl. Fahrzeug F. 102.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kriegs-Tagebuch

S. M. Tpbt. „I. 107"

Angefangen am 28. März 1915.
Abgeschlossen am 18. April 1915.

Hinsch
Oberleutnant z. S. d. R.
u. Kommandant.

K 254/17

Berlin Buchdruckerei-Gesellschaft Unterstützung e. G. m. b. H.
vorm. J. G. Bädicke, Berlin.
(Vertraglicher Lieferant für die Marineverwaltung.)
S & F 1 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.3.-27.3.15.	Wilhelmshaven, alle Torpedo Werft.	Hjmann
28.3.1915.		
6 a. m.		Abgelegt.
7 a. m.		Durchgepfiffen. Kurz Anmeldung d. Kommand.
10 a. m.	Aufenthaltung Vesen. OVO.1. Klar u. schön.	Jede abwärts gesteuert. Hjmann
29.3.1915.	Aufenthaltung Vesen. SSO.1-2 Klar u. schön.	
10 30 - 11 00 a. m.		Torpedoboote auslaufen.
11 30 p. m.		Aufenthalter angezündet. Hjmann
30.3.1915.	Aufenthaltung Vesen. W.SW.1-4 Klar u. schön.	
0 31 a. m.		Torpedoboote in die Docke einlaufen. Hjmann
31.3.1915.	Aufenthaltung Vesen. NO-SW.1-2 Klarung Klar u. schön.	
5 00 a. m.		Lichtschiff in 50 mit mittl. Kurs
5 47 a. m.		4.7 in 50 mit westl. Kurs Hjmann
1.4.1915.	Aufenthaltung Vesen. SW - W.SW 5-2-5. a. m. bedeckt p. m. Klar.	
6 55 p. m.		Anker auf. Kurz Anmeldung d. Kommandanten
7 10 p. m.	Finsterung Vesen.	gemeldet. Hjmann
2.4.1915.	Finsterung Vesen. NW Kl. 2-3, bedeckt.	
6 45 a. m.		Anker auf. Kurz Anmeldung d. Kommandanten
6 45 a. m.	Aufenthaltung Vesen	gemeldet.
9 10 a. m.		Anker auf. Kurz Anmeldung d. Kommandanten
		Jede aufwärts gesteuert.
4 30 a. m.		3. Linienschiff fest.
1 15 p. m.		Neue Torpedo Werft. Brücke 3 fest. Hjmann

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.4.-6.4.15.		Neue Torpedo Werft. Hjmann
6.4.1915.		
10 00 a. m.		Verfall neue alte Torpedo Werft.
10 50 a. m.		Alte Torpedo Werft fest genannt. Hjmann
7.4.1915.	Alte Torpedo Werft. Klar u. Regen p. m. NW 2-5 bedeckt, Klar.	
6 40 a. m.		Abgelegt.
6 52 a. m.		3. Linienschiff fest.
7 50 a. m.		Abgelegt. Kurz Anmeldung d. Kommandanten Jede abwärts gesteuert.
10 5 a. m.	Aufenthaltung Vesen.	
8 32-33 p. m.		Scheinwerfer in S & W.
9 56-59 p. m.		Im W. Küstengewässer mit Scheinwerfer abgeleuchtet. Hjmann
8.4.1915.	Aufenthaltung Vesen. SW Kl. 2-5. Klar, bewölkt, durch Regen.	
9.4.1915.	Aufenthaltung Vesen. W.SW. 4-6. bedeckt, stetige Regenböen. Klar Klarung.	Hjmann
8 35 a. m.		Anker auf. Kurz Anmeldung d. Kommandanten
9 40 a. m.	Finsterung Vesen. SW, 7-5. stetige böen. Sept Klare Klarung.	gleyt. Torpedoboote Kontrolle fest.
5 20 p. m.		Anker auf. Kontrolle fest. Kurz Anmeldung d. Kommandanten Anker Jede Kl. leichte Verdrängung fest. Torpedoboote auf Posten. gemeldet. Hjmann
7 17 p. m.	Finsterung Vesen	
10.4.1915.	Finsterung Vesen. W.SW 2-3. Klar u. schön.	
10 15 a. m.		Anker auf. Kurz Anmeldung d. Kommandanten auf
11 10 a. m.	Aufenthaltung Vesen	gleyt. Hjmann

Meine, Hermann-Wagner, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Ed. Otto Wilhelmshaven. (Vertragsfirmer Lieferant für die Nordseestation.) S & F 1 88.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8. 4. 1915.	Aufenthaltung Feser. NW. 1-2. klar u. schön.	
6[45] a. m.		1. Hauptbesprechung aufgelaufen.
5[45] p. m.		7. Postille aufgelaufen, 2 Hilfsmaschinisten eingelaufen. Jede eingelaufen.
1[50] p. m.		Löschschiff in SO.
2[20] p. m.		3 Kl. Kreuzer u. Hilfsschiffe aufgelaufen.
4[25] p. m.		3 Hauptbesprechungen Feser eingelaufen.
5[20] p. m.		do. do.
6[10] p. m.		do. do.
8[20] p. m.		Aufenthaltung angezeigt.
9[15] p. m.		4. Aufklärungsgruppe Feser eingelaufen.
12. 4. 1915.	Aufenthaltung Feser. O - SO. 1. meist bedeckt	
0[15] a. m.		Aufenthaltung gelöscht.
1[55] p. m.		Anker auf. Auf Anweisung d. Kommandanten Feser aufgeankert.
4[15] p. m.		Segen Kabel bei Lumm S gepeilt.
4[45] p. m.		Anker auf.
6[55] p. m.		Im Hafenpriesen Gastenwinde festgemacht.
13. 4. 1915.	Hafenpriesen, Gastenwinde. OSO. 1. klar. schön.	
8[30] a. m.		Abgelegt auf Anweisung d. Kommandanten weiter Feser aufgeankert.
9[7] a. m.		Korsaukaan festgemacht.
8[00] a. m.		Abgelegt auf Anweisung d. Kommandanten nach Bremerhaven gedampft.
8[40] a. m.		Bremerhaven, alter Hafen festgemacht.
13. 4. – 16. 4. 15.		Bremerhaven, alter Hafen.
16. 4. 1915	Kohe, alter Hafen	
6[45] a. m.		Abgelegt.
0[15] p. m.		Durchgeschleift.
0[30] p. m.		Aufenthalt (Bremerhaven) festgemacht.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17. 4. 1915.	Feser. (Bremerhaven) NW. 2. klar u. schön.	
7[15] a. m.		Abgelegt auf Anweisung d. Kommandanten Feser abermalt gepeilt.
8[57] a. m.	Aufenthaltung Feser.	ganz dort.
18. 4. 1915	Aufenthaltung Feser. a. m. NW. 1. p. m. ONO. 1. klar u. schön	
17. 4. 1915.		
2 p. m.		2. Aufklärungsgruppe u. 9. Postille jede aufgelaufen.
6[10] p. m.		2. Hauptbesprechung eingelaufen.
6[30] p. m.		4 Hauptbesprechungen eingelaufen. 1. Aufklärungsgruppe von jede auf Feser eingelaufen.
8[10] p. m.		Aufenthalt angezeigt.
9[30] p. m.		Kreuzerstelle der Hochseeflotte beginnen aufgelaufen jede aufgelaufen.
10[3] p. m.		Helgoland Feser angezeigt.
12 p. m.		Aufenthalt gelöscht.
18. 4. 1915.		
0[45] a. m.		Löschschiff über jede mit 8 Hafenlinien Kurs
1[35] a. m.		Scheinwerfer in NW. 2. Linie aufgeleuchtet.
6[40] a. m.		Löschschiff in O.
11[45] a. m.		L7 gesichtet mit 50 Hafenlinien Kurs
3[30] p. m.		2. Hochseeflotte jede mit 16 Fahrzeug
3[30] – 6 p. m.		Hochseestreitkräfte jede eingelaufen.

Abgeschlossen am 18. 4. 1915.

Obl. z. S. u. Kmdt.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ganz Geheim.

Kriegs - Tagebuch

S. M. Tpbt. „Tsingtau"

Angefangen am 19. April 1915.
Abgeschlossen am 18. Mai 1915.

Hinsch

Oberleutnant z. S. d. R.
u. Kommandant.

K 254/17

S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.4.1915.	Aufenthaltung Weser. a.m. O.S.O. 1-2 klar. p.m. N.O. 1-2 -.-	
7[3] p.m.		Anker auf. Kontrollfahrt und Anweisung des Kommandanten in Richtung auf Helgoland hohe Verdächtigkeit gesehen wieder geankert.
8[45] p.m.	Aufenthaltung Weser	
20.4.1915.	Aufenthaltung Weser S.Stufe 1-4 klar.	
7[30] a.m.		Anker auf.
7[55] a.m.		Fahrt S.A.S. Niobe gegeben.
8[10] a.m.		Anker auf. Ref. z. Verfügungsfahrt für S.A.S. Niobe gegeben.
3[2] p.m.	Aufenthaltung Weser	wieder geankert.
21.4.1915.	Aufenthaltung Weser. a.m. NStg 2-4 klar. p.m. NNW 2-3 -.-	
1[20] a.m.		Anker auf.
1[55] a.m.		Verdächtigen Dampfer untersucht. Festgestellt als dänischen Dampfer. Albert Killing, Hamburg.
10[40] a.m.		Geheimschrift Jade eingeschlossen.
6 p.m.		7. Geheimschrift do. do.
8[15] p.m.		Geheimschrift Weser eingeschlossen.
8[40] p.m.		do. do. do.
9[20] p.m.		Signalmesser beobachten im Seewasser. Geheimschrift Weser eingeschlossen.
10 p.m.		Vorgefunden boot. Vera' feindlich-amerik. Flaggen u. gepeilt mit Gegenpeilung. Anker gelichtet u. auf günstigen Ort boot gesucht nichts gefunden.
10[55] p.m.		Fahrt Leitung Eingetroffen S.A.S. Niobe'
11[45] p.m.	Aufenthaltung Weser	wieder geankert. Linie nach Nützlichkeit u. Kriegsdauer bis Tagesanbruch.
22.4.1915	Aufenthaltung Weser. NNStg 1. klar.	
0[10] a.m. - 2[50] a.m.		Gegen Flotte Nützlichkeiten.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.4.1915.		
8[10] a.m.		Eingetroffen S.A.S. Niobe, Kommandant + 2 Off. an Bord zur Besprechung der Lage im Feld abgelegt + weiter Anweisung des Kommandanten Gefechtsstelle abgegeben
8[23] a.m.		
9[40] a.m.		Eingetroffen S.A.S. Niobe, Kommandant + 2 Off. abgesetzt; abgelegt + neue Anweisung des Kommandanten Jade näherrückt zu passieren.
1[50] p.m.		Keine Torpedo Waffe festgenommen.
22.4.1915- 6.5.1915		Keine Torpedo Waffe.
1[35] a.m.		Fahrt S.A.S. Niobe zum Kreuzen empfohlen.
7.5.1915.	N.W. 1. klar.	
4 a.m.		Abgelegt + weiter Anweisung des Kommandanten Jade abwärts gepeilt.
9[10] a.m.	Aufenthaltung Weser N.W. 1. klar.	gepeilt.
	p.m. NO 1-2. -.-	
8.5.1915.	Aufenthaltung Weser. NNO 2-3 a.m. klar. NNW 3, später Trübung klar.	
9.5.1915.	Aufenthaltung Weser. NNW 5-6 klar.	
3[10] a.m.		Anker auf. Fahrt Anweisung des Kommandanten gelegt.
3[40] a.m.	Aufenthaltung Weser p.m. N 5-4. NO 1-3.	
2[40] p.m.		Anker auf. Fahrt Anweisung des Kommandanten gepeilt.
3[35] p.m.	Aufenthaltung Weser	

Marine-Personal-Meldung. Empfohlen v. Oberkommando am 28. Okt. Mitteilungen. (Vertraglicher Lieferant für die Marineverwaltung.) S & F 138.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.5.1915.	Küstenstellung Fezer	
	O 1-3. klar o. schön.	
9h - 9h 5 a. m.	p. m. NO 2-3. -.-	Gefechtsübung II mit F6 u. F25.
9h 5 p. m.		Küstenscheinwerfer jede angezündet.
11.5.1915.	Küstenstellung Fezer	
	a. m. Stärke 2. klar.	
	p. m. NO 1. -.-	
0h 0 a. m.		Folgendes Feuer angezündet
2h 30 a. m.		-.- „ Küstenscheinwerfer gelöscht.
12.5.1915.	Küstenstellung Fezer	
	NNW 1. bedeckt, schön.	
0h 0 a. m.		Folgendes Feuer angezündet
0h 30 a. m.		-.-.- gelöscht
10h 25 a. m.		Luker wird auf Anweisung des Kommandos
1h 45 p. m.		Fezer jede Stunde gelöscht.
		alle Torpedo Boote festgemacht.
12.-14.5.1915.	alle Torpedo Boote P Fezer	
17.5.1915.	alle Torp. Boote.	
5h 30 a. m.	NO Stärke 1-2. klar.	Abgegl. Befehl Kommandanten Anweisung
		Jede Uhrzeit gelöscht.
9h 10 a. m.	Küstenstellung Fezer	genommen.
9h 30 a. m.	Stärke 1. klar.	2. Küstenscheinwerfer, 15. u. 18. Gefechtsübung Jede ausgl.
		gleichen. Torp. Boote rufen Scheinwerfer vor gelöscht.
7h 30 - 9h 45 p. m.		Gefechtsübung ausgleichen.
10 - 10h 45 p. m.		Folgendes Feuer angezündet.
12 - 12h 15		
18.5.1915.	Küstenstellung Fezer	
	NO Stärke 4-5. bedeckt.	
0h - 0h 15 a. m.		Folgendes Feuer angezündet.
2h - 2h 15 a. m.		-.- -.-

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.15.	Küstenstellung Fezer.	
	O Stärke 4-2. bedeckt	
5h - 6h 10	Regen	Gefechtsübung Jede ausgeblasen
		Küstenscheinwerfer Fezer.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Ganz Geheim.

K R I E G S T A G E B U C H

S.M.Tpbt.„T107"

Angefangen am 19.5.1915.

Abgeschl. am 16.6.1915.

Hinsch.

Oblt.z.S.d.R.& Kmdt.

K 254/17

S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.5.15.	Aussenstellung Weser. OSO 2/3 bedeckt, teilweise wolkig.	
10 p.m.		Helgoland Feuer angezündet.
12 p.m.		Aussenfeuer angezündet.
		Pfeiffer
20.5.1915.	Aussenstellung Weser.	
	Ost 1/2 bewölkt, klar & heiter	
2 35 a.m.		Aussenfeuer gelöscht.
4 40 a.m.		Die 4.Halbfl.in die Elbe einlaufend.
9 16 p.m.		Scheinwerfer in SSW.
9 45-47 p.m.		Scheinwerfer im Dwars Gatt.
		Pfeiffer
21.5.1915.	Aussenstellung Weser.	
	O,lich 2/3. Klar & heiter	
6 26 a.m.		Z 10 verlässt Nordholz zu einer Höhenfahrt.
6 40 a.m.		Hilfsminensuchdivision Jade auslaufend.
		Pfeiffer
22.5.1915.	Aussenstellung Weser.	
	O,lich 1/2 klar & schön	
8 45 a.m.		Anker auf. Nach Anweisung des Kommandanten Jade aufwärts gesteuert.
1 15 p.m.		Alte Torp.Werft festgemacht.
		Pfeiffer
22.5.1915 -		
26.5.1915.	Alte Torpedowerft.	
1 15 p.m.		
27.5.1915.		
6 a.m.	NNW 4/5 bedeckt.	Abgelegt & nach Anweisung des Kommandanten Jade abwärts gesteuert und geankert.
10 10 a.m.	Aussenposition	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.1915.	NNW 6 bewölkt.	
1 p.m.		Anker auf. Nach Anweisung des Kommandanten
1 52 p.m.	Innenposition Weser	geankert.
9 30 p.m.		
11.p.m.		Scheinwerferübung der 2.Aufklärungsgruppe.
		Pfeiffer
28.5.1915.	Innenposition Weser	
	N,lich 2/3 bedeckt.	
6 55 a.m.		Anker auf. Nach Anweisung des Kommandanten
7 45 a.m.	Aussenstellung Weser	geankert.
9 30 a.m.	NNW 1/3 bewölkt.	2 Aufklärungsgruppe Jade einlaufend.
10 30 -50 p.m.		Scheinwerferübung im Dwars Gatt.
		Pfeiffer
29.5.1915.		
	Aussenstellung Weser.	
	NW 2/3 bedeckt.	
8 30 a.m.		Nach Anweisung des Kommandanten Jade aufwärts gesteuert.
0 5 p.m.		Alte Torpedo Wärft festgemacht.
29.5.15.-		
16.6.1915		Alte Torpedo Werft.
10 a.m.		T107 ausser Dienst gestellt. Torp.Werft übergeben.
		Pfeiffer
		Oblt.z.S. & Kmdt. » T.107 »
		Hm

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Ganz Geheim.

Kommandantur eingegangen
M. Bo. Abt. II
Ia

Kriegstagebuch

der

Hilfsminensuchdivision Wilhelmshaven.

Chef: Kapitänleutnant z. S. Horn.

Eingefangen: 1. X. 1914.
Abgeschlossen: 31. X. 1914.

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. M. Tplt. S. 120 u. T. 113.

Kptlt. Marcard, Oblt. z. S.

Soergel.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62342/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK REQUIRED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 11. 2. 16.

bis 31. 3. 16. Bd.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62342

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

PATROL VESSEL COMMAND

WAR DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDOBOATS "S120" & "T113"

11.2.1916-31.3.1916

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

S. M. Tpbt. S.120 Kommandant: Kapitänleutnant Marcard

und S.M. Tpbt. T.113, Kommandant: Oberleutnant z.S. Soergel

als Vorpostenkommandeur.

Angefangen: 11. Februar 1916

Geschlossen: 13. Februar 1916

Febr. 1916

101

D 167/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.II/16	flbs. Ausenstation.	9[10] Vorpostendienst ist beendet.
8[a]	Wind SSW. 2. Regung 2 bedeckt. etwas Dunst. Sichtigkeit 5 sm.	SMS Fuchs einlaufend
		T 112 auf Vorpostenstation.
		9[34] H.M.S.D passiert T. Dampfbarkas auslaufend.
		9[35] U 22 desgl.
		10[a] Pflegger Pegu mit 2 Prahmen auslaufend
		10[14] Dampfer Venus (mit Brenn) einlaufend
		10[15] H.M.S.D einlaufend
		10[32] Fischkutter H.F 183 auslaufend
		10[35] Pflegger Hemmoor I mit 2 Prahmen auslaufend.
		10[a30] S120 zwecks Signalverkehr und Nummer gestoppt.
		11[30] zurück gestoppt
		" Fischdampfer PG 194 einlaufend
		11[45] D. Heimdall auslaufend
12[a]	Wind SO 1 Regung 2 bedeckt Sichtigkeit 3 sm	12[25] Pflegger Jupiter zur auslaufend.
		12[27] " Neptun mit 2 Prahmen einlaufend
		12[30] D. Otto auslaufend
		" D. Bingen auslaufend
		12[40] " Hector auslaufend
		1[20] D. Sonnenberg einlaufend
		1[35] Pflegger Atlas Ahn mit 2 Leichter einlaufend
		1[50] D. Helios einlaufend
		3[15] Fischkutter H.F 183 einlaufend

Wachts-Journale-Magazin und Verlagsanstalt von B. Sandorff, Kiel, Feldstraße 11.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11/II/16		3 30 gemäss Signalbuch No 1 Nemerab passiert
4 pm	Wind SO, 3 Dragung 3 Dünstig Keil 2, 5 sm bedeckt.	3 50 zurück gekommen
		5 42 geankert. T 41 in Pk NO, 3 sm
		6 40 T 98 einlaufend
8 pm	Wind aufgehoben.	11 16. Heizaltungsfahrt Hera aufgelaufen.
12 4		
12/II/16	Wind OSO 6-6. Dragung 4-5 Dünstig Keit gut.	
4 4	Wind OSO 4-5 Dragung 3. Horizont bedeckt Dünstig Keit gut.	7 4 30 Anker gelichtet
8 4		8 4 30 m d. Jenny aufgelaufen
		9 4 Fischkutter Mathilde aufgelaufen
		9 10 Wegepunkt an T 113 abgegeben

Marard

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung. Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12. II. 16.		
9 10 a 4	Auspeilen Wind OSO 3-4 Dragung 3-4 Wetter bedeckt Dünstigkeit 2-3 sm	T. 113 Wegepunkt Dampf voraus 120 über. nommen, mit Wegepunktpeilung befindlich auf T. 113 und I. Brücke der F. Dampfer. (Aufgepeilung) F. 120. einlaufend.
		9 30 Dampfer ohne einlaufend, H. M. S. J. Cockaven einlaufend Dampfer Vorschiffs - Tripp einlaufend.
		9 50 Kreuzer Pollux mit Flaggen 164 einlaufend.
		10 10. Kreuzer Castor (Flaggen) mit Flaggen einlaufend.
		10 20. Aufwarpeln der beiden Kreuzer Dampfer: II. Brücke (13) Mast auf Wegepunktpeilung zu Anker, I. Brücke dann.
		10 20 T. 113 steuert zum Eigenankern mit Kommando auf Elbe B. Pkt.
		10 30. T. 98 einlaufend.
		11 00 H. M. S. J. einlaufend, Dampfer Fliegen (Flaggen) einlaufend.
		11 10 T. 113 zur Wegepunktpeilung zurückgekommen.
		11 25 Kreuzer Dampfer Hannibal einlaufend.
		11 30 Kreuzer Unterweser F mit Flaggen T. voller Backbord, einlaufend.

12.

C 21. Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von R. Gaebert, Kiel, Saalbaustr. 11.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.II.16 12 h. Mittags	Aupemalde, Wind O ℒ O. 2-3. Wetter bedeckt Tagung 2 Dünung Sichtigkeit 2-3 sm	12 15. M. 17. einkreuzend 12 30. Fischkutter H. F. 183 einkreuzend. 1 55 Leuchtfeuer Arngast. 11 sm II. F. 3. Gruppe wird beobachtet, richtet sich positiv; ▽. iii3 peilt zum Feuer. wird nach Norden verlegt Kennwerk 2 00 ▽. 59 wird beobachtet, ℊ. 38 einkreuzend. 2 15 ▽. iii3 zur Kurzpeilung zurück gekommen. 2 45 Fischdampfer Maria Luise einkreuzend. 3 15 T. 59 einkreuzend. 3 30. Segelyacht Albatros einkreuzend. 4 00 ▽. iii3 zum Kennbarmachung Kennwerk gekommen. 4 50 ▽. iii3 zurückgekommen. 5 10. Fischdampfer Dessau einkreuzend, schickt Lotsen bei Elbe 3 - Pfeife zu uns kommen. 5 30. Dampfer Hera, Bremen, einkreuzend, soll bei Elbe 3 - Pfeife Lotsen gelb der Lotsenpasser wurden. 6 10. ▽. iii3 wird durch den südlichen Flügel der Fisch. Dampfer Linie. Aufgenommen: Elbe-1. Pfeife in 128°, Zeuss 1 in 192° T. iii2 wird durch den südlichen Flügel.
4 00 p. m.	Aupemalde. Wind: ▽. O. Wetter wechselnd Tagung 2. diesig Sichtigkeit: 4 sm	

12.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.II.16 8 h. p.m.	Aupemalde, Wind ℒ O. 1-2. Wetter klar Tagung 1-2 Sichtigkeit gut Mondschein.	11 15 Elbe 4 - Pfeife, stellt Aupemalde um. 11 35 ℊ. III. 8. Kolberg einkreuzend 11 45 Elbe 4 - Pfeife. Aupemalde verdunkelt.
13.II. 16. 12 h. mitt.	Aupemalde, Wind ▽ W 2. Wetter bedeckt. Tagung 1 diesig.	Ohne Besonderheiten.
4 h. a.m.	Aupemalde. Wind. ℒ. W 3 Wetter. unsichtig Tagung 2-3 Nebel.	6 50. Durch F.T Tagung Lotsenstation mit T. iii3 0644. Grundschuss. Lotse Elbe. Feuer - Linie 9. kommt. 7 45 Anker gelichtet. 7 30 T. iii2 einkreuzend vom Ankerplatz
8 h. a.m.	Aupemalde. Wind ℒ W 5, zunehmend Wetter unsichtig Tagung 4-5 diesig Sichtigkeit 2,5 sm	8 35 ▽. 166 einkreuzend 9 45 Vorgeschwaderdampfer von ▽ 120. abgegangen. ▽ Langeln. Alle 3. n. m. einl. ▽. iii3

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/II/16	Elbe. Lotsenstellung Wind S 2 4-5 Seegang 4-5 Regen u Schnee Mäßig. Sichtigkeit 2 sm.	9 45 Morgenlan dampf von T 113 übernommen.
		10 25 Motorboot Dampfer Heimdall anlaufend
		10 30 H. M. S. O bei Fischdampfer linie Nienstedten wegen Seegang abgestoppt u einlaufend.
11 4	Wind S SW 6-7 Seegang 6-7 Schnee und starke Mäßig. Sichtigkeit zwischen 0,5 u 1,5 wechselnd	11 16 d. Dortmund einlaufend
		18 30 d. Activa und Fischkutter H F 183 einlaufend
		11 20 II Tpfl. Flottilla einlaufend
		11 40 Signal von S 120 an Fischdampfer u T 113. „Lotsenstellung"
12 4	Elbe A. Wind W SW 7-8 Seegang 7 Sichtigkeit 1 sm Mäßig	12 10 Morgenlandboot Jade einlaufend
		12 37 IX Zp. Fl. Flottille einlaufend
		12 40 S 120 mit Lotsenstellung zurückgegangen.
		12 58 - 1 04 Nennork mit Schiffsnachen angekommen. Keine Lotsen abgeholt

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/II	Elbe. Lotsenstellung.	1 04 FT an Cuxhaven für Hafenflottille. Hafenflottille Elbe Lotsenstellung eingenommen nach Motorboot: S 120.
		1 19 UB 18 anlaufend.
		2 10 Schlepper Pollux mit Prahm einlaufend
		2 10 Schlepper Castor mit Prahm einlaufend
		2 33 Lagerschiff Schiff Viola anlaufend, bei Elbe B gepankert
		2 52 Motorbarkasse 1 anlaufend bei Elbe B gepankert
		2 53 Schlepper Bremerhaven einlaufend
		3 05 Motorbarkasse Hedwig Leichenwagen einlaufend
		3 06 Heizöldampfer Karlsruhe einlaufend.
		3 32 Marg. dampfer. Motorpinasse eingeholt
		3 39 d. Spreer einpassieren
		3 42 d. Pawnee "
4 4	Wind W SW 5-6 Seegang 4-5 Sichtigkeit 1,5 sm Mäßig	5 4 Dampfer Capri im Kabel vor U. P 4. gepankert S 120 Lotsenstellung. Betrifft: d. Capri ein Motorboot U. P 4. zwecks Lotsenübernahme.
5	abflauend Wind 4-5 Seegang 3 Kabel Sichtigkeit 0,2-0,5 sm	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/II		
		5[10] Lotsenversager Torpedofall zum Zu Ankerbringen der D. Capri
		5-40 S 120 verankert Linie Fischerhafen Flügel der V. Pkt.
	Nebel. Sichtigkeit 0,3-0,5	
8[A] pm.	dichter Nebel Sichtigkeit 0,1 sm Wind NSW 2 Dünung 2	
9[30]	Wind nachgelassen Nebel abgezogen	
10[A]	Klar. Mondschein.	
14/II/16 12[A] am.	Wind WSW 2 bedeckt. Sichtigkeit gut	
4[A] am.	WSW 2. See 1. Sichtig. Dünung Sichtigkeit 0,8 sm	7 33 S 120 Anker gelichtet.
7[50]	See wenig aufk. klarend. Sichtigkeit 0,5 - 1 sm	7 50 Signal an alle Fischdampfer i. T 112. «Ausspannstellung». S 120 geht mit gespannter Fahrt auf Ausspannstellung

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14/II 8[A] vm	Wind SSO 1-2 See u. Dünung 1-2 Sichtigkeit 1,5 sm diesig u. leichter Regen.	7[52] Lazarettschiff Viola ausgelaufen
		8[50] Netzspannfahrzeug und Schlepper Bremerhaven bei Elbe II ausgelaufen
		9[00] Fischdampfer haben Ausspannstellung eingenommen. FT an CK. Für Hafensperrschiff «Hafensperre» Elbe Ausspannstellung eingenommen. S 120.[A]
		9[25] T 112 auf Position T 113 ausgelaufen
		9[45] T 103 ausgelaufen.
		10[20] S.M.S. Fuchs auf Position. Vorgespannt klar an S.M.S. Fuchs abgegeben.

Montana

Position Z 17/2

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch

S.M.Tpbt.S.120, Kommandant: Kapitänleutnant Marcard

und S.M.Tpbt.T.113, Kommandant: Oberleutnant z.S, Soergel

als Vorpostenkommandeur.

Angefangen: 19.Februar 1916

Geschlossen: 21.Februar 1916

Febr. 1916

102

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/11 1916		
8	Elbe-Fluß Ausstellung Wind. ONO 3-4 Seegang 2-3 bedeckt. Diesig Sichtigkeit 4,5 sm.	7 57 m vorm. Vorgeschwindigkeit 220 T.M.T Fuß 110 Umdrehungen 140 T Fuß 130 Umdrehungen.
		8 20 Schlepper Simson mit 4 Kutter-Schleppern bei D.P.4 auslaufend.
		8 45 H.M.S.D. bei D.P.4 auslaufend.
		8 55 D. Paranagua in Anmarsch Boog bei D.P.4 einlaufend.
		8 57 Signal an Fischdampfer u. T 113. Ausstellung einnehmen
		9 05 Auf Ausstellung gegangen D. Amisia bei T.6. einlaufend Schlepper Castor u. Pollux einlaufend.
9 45	Wind Stärke 4. Sichtig Nebel 4 sm	9 40 Ausstellung eingenommen FT-an CS für Hafenflottille.
		10 15 Schlepper Amerika mit 1 Leichter, Schlepper Arcadan mit 2 Leichtern bei D.P.4 einlaufend.
10 30	Wind Stärke 4-5	10 30 H.M.S.D. einlaufend. Minensprengf. Fahrwasser Neumünster.
		11 Schlepper Neumoor 1 mit 2 Prahmen einlaufend.
		11 SMS. Kolberg einlaufend
		11 10 D. Otto einlaufend
		11 20 D. Heimdall einlaufend
		18 35 D. Atlas auslaufend

Marine-Journalien-Magazin und Buchdruckerei von H. Gerhard, Kiel, Saalbaude 11.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/6 12⁴	Elbe Klar Ausfahrt Wind O-NO 4-5 Seegang 4 bedeckt. gut sichtig	12⁰ Schlepper Hatamapa mit Prahm bei VP 6 einlaufend 12²⁰ Schlepper Hemmoor II mit 2 Prähmen einlaufend 12¹⁵ Schlepper Simson einlaufend 12²⁵ U 67 einlaufend 1³⁵ T 59 einlaufend 1⁴⁰ Schlepper Neptun mit Prahm einlaufend 2⁰ U 68 einlaufend 2⁴⁰ Schlepper Jupiter mit Prahm einlaufend 3²⁶ S 120 Elbe ausfahrt gepasst zum Signalstation mit Neumark. 3⁵⁵ Auf Vorpostenstellung gegangen
4⁰ pm	Wind NNO 4-5 Seegang 4 Dunst. gut sichtig.	6¹⁸ Dampfer August Cords einlaufend. Lotse will Prahm ins Süden hinter VP 6 zu ankern. 6³⁰ 2 Boote der 10. Sicherungsflottille einlaufend 6³⁰ S 120 hinter dem südlichen Flügel der VP 6 geankert 7³⁵ ein laufender Dampfer Heilbadedampfer Norderney von VP 6 gesichtet S 120 Anker gelichtet. D. Norderney hinter VP 6 im Süden zu Anker gehen
19/6 8⁰ pm.	Wind NNO 4-5 See ü. Dünung 4 klar. Mondschein	8⁰⁴ S 120 hinter Postenlinie VP 6 geankert. 8¹⁰ S 120 Ankergeschirr auf FT Spruch von Sicherungsflottille v. 1946. Kr. F. Schiffe. A. B. alle auf Vorpostenlinie Kurs zu bord. Aufpassen gegen ein laufenden Dampfer Meldung bei nach Passieren. S 120 zu D. Norderney hinter Vorpostenlinie Übermittelung dieser FT. D. Norderney in Vorpostenlinie Ausfahrer durch FT abgestellt hat, erhält er Befehl liegen zu bleiben. 8⁵⁰ S 120 auf Ankerplatz gestanden 9³⁸ geankert. 10¹⁵ Schlepper Cyclop mit 3 Prähmen einlaufend 10³⁰ V 110 Rostock einlaufend 1⁴⁰ T. 116 T. Sicherungsflottille mit 2 Torpedobooten einlaufend.
		20/6 12⁰ vorher. ein vorher.
		2⁰ Dunst nebelig NNO 6-7 Seegang 5-6 schwere Dünung.
		4⁰ desgl.
		6⁶⁵ S 120 Anker gelichtet. 7³⁰ ein Z-Luftschiff bei Elbe A Kurs N.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20/6	Elbe-Kap-Alkenfalkrinne	
	6⁰ Wind und Dünung abflauend!	7 30 D. August Cords ausgelaufen
		7 35 Lotsboot Neuwerk eingelaufen.
	8⁴ NNO 4-5 See 4 klare Luft. Dunst.	8 10 D. Eric Petersen einlaufend
		8 20 D.M.S. Fuchs auslaufend
		8 25 T 113 auf Wache Sprung zum Fuchs (Besatz der Insel Neuwerk) eingelaufen
		8 25 Werkstatt-Lotsboot 6 bei V.P.6 Versuch mit treibenden Gasansätzen
		8 58 U 28 auslaufend
		9 10 S 120 zum Signalmast mit Neuwerk Flbe aufgeb.
		9 05 D 8 auf Position-
		9 57 S 120 wieder auf Position
		9 40 Fischkutter HF 183 bei Elbe II auslaufend.
		9 50 Schlepper Hermann II einlaufend
		10 20 Lotsenbetriebsboot Lotsen Heidmann auslaufend
		D. Jupiter auslaufend
		10 25 D. Heimdall einlaufend

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20/6		10 32 Schlepper Neufahrwasser mit Bagger in Schlepp einlaufend.
12⁴	Wind NNO 3-4 See 2-3 klare Luft sehr diesig. Dunst.	12 17 Schlepper Castor mit Prahm einlaufend
		12 25 Schlepper Pollux mit Prahm einlaufend.
		1 35 T 59 Längsseit.
		1 57 HF-Fischkutter einlaufend
		3⁴ S 120 zum Signalmast mit Neuwerk Flbe aufgeb. gedampft.
		3 57 S 120 bei VP 6 gewendet.
		3 52 1 Z-Luftschiff bei V.P.6 Kurs SO.
	4⁴ Wind N 2-3 See (Dünung) 2-3. sehr diesig.	6 25 S 120 hinter Bugsierdampfer VP 6 passiert.
	8⁴ Wind NW 2-1 leichte Dünung Mondschein sehr diesig	
21/VI/16	12⁴ am Wind abflauend. Mondschein.	6 55 Anker gelichtet.
		7 10 1 Z Luftschiff über Neuwerk.
	4⁴ Wind SW 2 See 2. etwas diesig.	7 55 D. Westfalia auslaufend

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21/I. 8	Alte Weser Aufstellung Wind 4 SW 2-3 Seegang 2 gut sichtig	8[10] zum Signalschiff Weser mit Wendung alle Aufstellung gedampft. 8[30] zurück. 8[52] Helga einlaufend 9[h] T 113 auf Marschaufstellung. S 120 gibt Marschaufbefehl an T 113 ab. Mariard Kapitänleutnant Kommandant d. M.-Fltl. S 120.
21/I. 16. 9[h] a.m.	Aufstellg. Wind W SW 3-4 Seegang 2-3. sehr sichtig.	9[00] T. 113 vor S 120. Befehl übernommen auf Aufstellung. Auf Backbord sind D8 und I. Gruppe der Luftsperrbrecher, S. 120 einlaufen. 9[07] Typenschnellfeuer B d. Fla. rückläufend. 9[25] Typenschnellfeuer D (Kampfwagen) rückläufend. 9[48] Tiefgänger Vegesack mit großen Unterweser 21 (Bremen) einlaufend. 9[45] Tiefgänger Unterweser 7. (Bremen) rückläufend. 9[57] Minensuchboot M 18 bis zur V.P. 4 gelaufen, Kurs genommen und wieder umgedreht. 10[00] Lichtschiff Irene (Cuxhaven) passiert Elbe 4 - Fltl. und V.P. 4 passierend.
		21.II.16

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.II.16	Aufstellg.	10[15] Fischkutter Johanne einlaufend. 10[25] Tiefgänger Tegea mit großem Postamm a. Weser einlaufend. 10[42] Fischkutter S.P. 4849 einlaufend. 11[h] T. 113 zum Signalschiff mit Kennung und Befehl über T. 11[15] Typenbrecher 3. einlaufend. 11[45] T. 113 zurück auf Position gegangen. 12[h] Typenschnellfeuerprüfung B d. Fla. einlaufend. 1[15] Tiefgänger Hermann I. mit großem Anker einlaufend. 1[25] T. 59 Einsatzschiff zum Hafen einlaufend. 2[00] T. 113 zum Signalschiff mit Kennung passiert. 2[10] Ein Z-Luftschiff mit Kurs SO über Kennung. 2[20] Helga einlaufend. 2[30] Ein Z-Luftschiff mit NW Kurs über Cuxhaven. 2[40] T. 113 auf Aufstellung zurückgekehrt. 2[45] Ein Z-Luftschiff von Helgoland kommend auf Nordkurs passierend, T. 59 einlaufend.
12[h] Mittags	Aufstellg. Wind SSW 3-4. Seegang 3-4. gut sichtig	
4[h] p.m.	Aufstellg. Wind SSW 3. Seegang 3. gut sichtig	4[05] Dampfer Carl Cordes (Kuxhaven) einlaufend. 4[30] Dampfer Johannes (Emden) einlaufend. 4[45] Dampfer Franziska Fischer (Kuxhaven) einlaufend. Die Dampfer erhalten Kennung, bei Helgo B.-Fltl., und

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.II.16	Aupamalla	und kenwek. rüstzeit der Linie festzustellen zu machen.
		5^{30} Signalverkehr mit kenwek.
		6^{10} V.113 hinter dem südlichen Flügel der V.T.L. gemeldet
		6^{15} E.S. Ausdampfen mit 2 nm in Jade kommenden T.Booten
		6^{40} die T. Boote passieren die Fischereigrenze Linie und laufen langsam nach Elbe 1. zu. (Boote der VII. F. Flottille.)
		7^{00} Alle Kriegsschiffe und kenwek. zeigen Aufenthalt (alle Anker unter Kabbel) für S.M.S. „Kronprinz."
		7^{50} S.M.S. „Kronprinz" mit den beiden Booten der VII. Flottille ankommend.
		8^{00}. Verdunkeln der Aufenthalt.
8 p.m.	Aupamalla, Wind SSW 3. Bewölkung 3. klare dunkle Nacht.	Keine Vorkommnisse.
12 n. nachts.	Aupamalla, Wind SSW 3-4 Bewölkung 3, mäßige Dünung. dunkle. Nacht.	Keine Vorkommnisse.
22.II.16.	Aupamalla Wind WSW 3-4	
4 a.m.	Bewölkung 3 stark Dünung. dunkle. Nacht.	Keine Vorkommnisse.
	gutmäßige Sichtigkeit	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.II.16.	Aupamalla.	5^{15} T.113 mit Signalmast kenwek. ausgelaufen zur Absuche der Linie für H.M.S.S., Signalverkehr. Dünung nimmt nicht zu.
		5^{20}. Alle 1. Flottille stehen immer Kabbel auf F.T. Spruch Insenfest. stille See nur für Minenleger. Fund 9. F. Flottille.
		5^{30} F.T. Spruch T.113 an H.M.S.S. „in" (F.T. Spruch wird, die S. Schaarhörn nicht mehr. hat nur Cx übernommen, Cx meldet für Ik Schaarhörn nachrichten.)
		6^{35} 9. F. Flottille ausgelaufen.
		6^{55} T.113 Anker gelichtet.
		8^{00} T.113 zum Signalmast mit kenwek. abgelaufen gegangen, da wegen Nebel mit optisch kenwek nicht zu reichen war, Nacht gewesen, antwortend F.T Spruch an Insenflottille gegeben.
		8^{35}. Linienschiff Posania ausgelaufen.
		8^{40}. H.M.S.S. ausgelaufen.
		9^{30}. T/12 nach passiert, 08 ausgelaufen.
		9^{35} Hafenbefestigung C der Flotte für Reisen mit Kriegsschiffen Begrenzungen an der V.T.L. aufgehoben.
		9^{50} Dampfer Carl Brinkmann ausgelaufen.
		10^{00} Dampfer Karpathos ausgelaufen
		10^{10}. H.M.S.S. ausgelaufen, Ausl. Spruch an T/12:, Schornstein ist am Minen, 4 1/2 M. für Reise zwischen Elbe 1. und V.T.L. ausgelaufen.

10^{20}.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.II.10	Ruhpolding	10 20. Jungs Reiter rückkehrend 10 25 Helga rückkehrend 10 30 L 17 rückkehrend 10 30. Jungs Ina Blume rückkehrend. 10 32. Jungs Harald rückkehrend. 10 35 Jungs Hahne-Heimes rückkehrend. 10 55 Flieger Underweser Forsyn rückkehrend. 11 4 Jungs Jordan 11 10. Flieger Hagedorn mit 172 rückkehrend 11 20 Cuxhavener Flieger 11 45 Landung Fl. 69 Lilienthal. 12 00 — zum Flugzeugbau Bremen gefahren. 12 10 Flieger Graham mit Frau Enkel und Hund rückkehrend. 12 20. Zeppelin Klar zum Aufstieg um 3 Passagiere abzugeben. Loerper. Adj. d. R. d. A. d. M. Insp. d. L.-Schiffe. Graf Zeppelin
12.2. Mittags	Ruhpolding. Wind SW. 3. Bewölkung SSW 2-3. rückkehrend. Sichtigkeit 3-4 km	

Ganz Geheim!

Kriegstagebuch
der Vorpostenkommandeure
auf der Elbe
S.M. Tpbt. S. 120, T. 113 u. S. 114
Vom 1. März 1916 4ª p m
bis 4. März 1916. 9[40] a m.

Kommandant S. 120:
Kapitänleutnant Harvard

Kommandant T. 113:
Oberleutnant z. S. Loergel

Kommandant S 114:
Oberleutnant z. S. d. R. Meyer

№ 2

März 1916

K 162/14

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. III 1916	Gllbs Küstenpeilung Wind OSO 3-4 Bewegung 2-3 Küstenkabel Entfernung 1,5 sm	4ᵃ pm S 120 übernimmt den Vorpostendienst vom D. des D. Kaiser. D. Kaiser läuft Kiel ein. nach B.
8ᵃ	desgl.	S 120 liegt Anker vor Kiel Flagge des V. T. Gr.
2. III 12ᵃ am	Wind OSO 1-2 Bewegung 1. Küstenkabel	do.
4ᵃ	desgl.	do.
8ᵃ	Wind S 1. Bewegung 0. Nebel, Entfernung 200 - 300 m.	9ᵃ D 4 nimmt Verbindung nach Backbord.
9ᴴ⁰	abgeblendet	9ᴴ⁵⁰ D 7 liegt Anker vor Kiel.
	Entfernung 1,5 sm	10ᵃ S 120 Anker gelichtet.
		10ᴴ²⁰ D 7 eingelaufen.
		10ᴴ⁴⁰ 1 Boot von T Gltfl. einlaufend
		11ᴴ⁰⁰ D 8 auf Reede
		S 120 giebt Dienst des Vorpostenkommandos an T 113 ab.

Mariard
Kapitänleutnant
u. Führer S 120.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. III. 16.	Außenalla.	11 50. ▽. iii 3 übernimmt den Dienst als Vorpostenkreuzer vor ⚓ 120; nach passiren Ausstellung befinden sich D 8 und T. Gruppe der Vorpostenboote ⚓. 120 einlaufend.
12 a. Mittags	Außenalla, Wind W 0-1. Segelung 1 aufklarend, die folgende Luft. Sichtigkeit 1-2 sm.	12 00 Jagdgr. Sperber (Bremen) einlaufend.
		12 05 Jagdgr. Aquila (Bremen) einlaufend.
		12 13 ⚓ 168, S. 7 einlaufend vorbeipassiert, ankern bei Elbe 2 - Eisfeld, vorerst dort auf Signalstation Pawnee.
		12 45 U 66 einlaufend.
		1 13 Jagdgr. Cupido (Bremen) einlaufend.
		1 15 V 3 einlaufend.
		1 15 Jagdgr. Otto (Kiel) einlaufend.
		1 30. Kapitän Hoppe eingetroffen zum Kommandieren.
		1 45 3 Boote der XXVII. T. Flotille einlaufend.
		1 55 V 48 einlaufend.
		2 15 ⚓ 114 einlaufend, T 59 einlaufend.
		2 35 Tiefgr. Castor mit Lotse 115 einlaufend.
		3 30. Tiefgr. Neptun mit Lotse 77 einlaufend, schickt Lotsen bei Elbe - B - Eisfeld zu ankern.
		3 45 Motorsegler Mathilde (Hamburg) einlaufend, soll bei Fla B - Eisfeld ankern.
		4 12 Jagdgr. Karpathos (Hamburg) einlaufend, ankert bei Fla B.
		4 25 Jagdgr. Ina Blumenthal (Kiel) einlaufend, ankert bei Fla B.
4 a. 10 a.m.	Außenalla, Wind W 3, Segelung 3 diese Sichtigkeit 3-4 sm.	4 28.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. III. 16.	Außenalla.	4 28. Hilfsjagdgr. Nordeney einlaufend, ankert bei Fla B - Eisfeld.
		4 30. Jagdgr. Reiher (Bremen) einlaufend, ankert bei Fla B.
		4 50. Jagdgr. Ronja (Hamburg) einlaufend, ankert bei Fla B. Eisfeld.
		5 35 ⚓ 168 u. S 7. gehen Anker auf und passiren 5 50 die Tonnenlinie einlaufend.
		6 20. ▽. iii 3 ankert hinter dem südlichen Flügel der V. P. L.
8 a. 10. m.	Außenalla, Wind W 2, nb, flaumig. Segelung 2. klare wandrige Luft.	10 30. Elbe - 2 - Eisfeld. stellt Außenfeuer um (Tonnenboot) die einlaufenden Jagdgr. Jagdgr. Pawnee.
		11 50. Fla 2 - Eisfeld. Außenfeuer aufgenommen, Jagdgruppe Pawnee läuft aus und ein.
12 a. mittags	Außenalla, Wind W 1. Segelung 0 klare Sonnenschein.	/
3. III. 16. 4 a. m.	Außenalla, Wind W 1. Segelung 1 bedeckt	6 45 T. iii 3 und D 8 gehen Anker auf.
8 a. m.	Außenalla, Wind NO 1. Segelung 1. Hochdruck Nebel. Sichtigkeit 0,5 sm.	8 40 Einlaufbereitschaft Jagdgr. B auf Station. 10 00 ▽. iii 3 zum Signalmast mit Kennung auf Fla B - Eisfeld gegangen, 10 10 zurück gekommen. 11 35 ▽. iii 3 übergibt Vorpostendienst an ⚓ 114. Lauzyel. Abds. 2 sm. ankert ▽. iii 3

Marine-Lazarett-Magazin und Druckerei von H. Lambert, Kiel, Saalbau 12.

Datum Uhrzeit 1916	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse S 114
3./III.	Aussenelbe.	11 35 vm Dampf von T 113 übergenommen. Besetzung wie 2./III. 16. vm, ausser T 113, die einläuft.
12h nm.	Aussenelbe. OSO 2, mittlige Sicht, Seegang 2, Sichtweite 3 sml.	1 45 Pflegerschiff Simson mit 4 Booten Scharnhorst Columbus Gneisenau Yorck passiert 2 15 Unter Neuwerk gelaufen, über Land Kabel, dessen Ende aufgefangen. 2 45 Grosser Dampfer Stralsund einlaufend, U 68 passiert. 3 30 Hilfsdampfer Bavaria mit 3 Booten der III. Flottille als Sicherung passiert.
4h vm.	Aussenelbe NSO 2, diesig, Seegang 2, böhmig, SW Dünung, Sichtweite 3–4 sml.	6 10 vm. Elbe A zeigt Schiffe voraus 6 40 III. Minensuchdivision einlaufend. Nachzügel der VII 4 passiert. 7 30 vm ein SW. Minensuchverbände, 12 Mann werden vorläufig nach Neuwerk gesandt. (Absatz nicht bekannt und zu streichen gewesen) 7 15 vm. Elbe A verdunkelt Schiffe voraus. 9 10 vm. Helgoland Feuer 9 gezeigt. 10 25 " " " verdunkelt 11 05 " " " wieder gezeigt. 11 15 Hilfsdampfer Karlsruhe mit VII 3 der II. Flottille einlaufend. 11 17 Elbe A zeigt Schiffe voraus. 11 32 " verdunkelt " 1 45 Helgoland Feuer nicht mehr sichtbar.
8h nm.	Aussenelbe. NSO 3/3, ausfallend, Seegang 3, Dünung aus NW, Sichtweite 8 sml, mond. (1 Tag vor Neumond) klarer Nacht.	
12h mitt.	Aussenelbe NSO 3, klar werdend, Seegang 3, Dünung aus NW, Sichtweite 10 sml, klarer Tag, prachtvolle Nacht.	

Datum Uhrzeit 1916	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4./III.	Aussenelbe, NNO 2, klar, diesig, Seegang 2, wenig sichtig, NW Dünung	5 45 HM.L.O. 9. Elbe mit FT beschäftigt. Neuwerk wegen Nebel nicht erreichbar. 6 10 Hilfsdampfer Hansa (Lübeck) passiert. 7 20 D. Dampfer Hermann (Lübeck) passiert. 7 35 Pflegerbesatzung Meer von Torpedofahrzeug abgelöst.
4h vm.		7 40 Pflegerschiff Jupiter passiert " D. Dampfer Pax (Bremen) passiert. 8 20 " Minensuchdivision auslaufend. 9 12 U 69 auslaufend. 8 42 Hilfsminensuchdivision 9 Elbe auslaufend.
9h vm.	Aussenelbe NNO 2, ab 6 1/2 Uhr abflauend, Seegang 2, lebhafte NW Dünung, Sichtweite 4 sml.	8 55 T 49 passiert. 9 15 Pflegerschiff Simson mit Pflegerschiff Columbus Pflegerschiff einlaufend. 9 30 D. Dampfer T 11 auf Norderhafen abgelöst, DS läuft ein. 9 40 " Kaiser Dampf abgegeben. Abgeschlossen. Steph Oberlt z. S. d. R. u. Kommdt S 114 Peters Petersen 6

Ganz Geheim!

Reichsflottille Elbe
Cmg. 1/6 11
B.-Nr. Anl. 1

Kriegstagebuch

S.M. Tybt. S.120

Vom 11. März 1916

bis 13. März 1916

Kdo Korpsartillerieoffizier

Kommandant:

Kapitänleutnant Woerard

Ex 167/17

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.III. 1916 9 am	Elbe – Fluß Aufstellung Wind NO 4–5 Barom. 3–4 bedeckt. Regen Schauer Sichtweite 4–5 sm	9 S 120 übernimmt mit dem D. Kaiser den Vorgeschwaderdienst D. Kaiser läuft aus.
		9 00 U 45 bei V. P 4 auslaufend
		9 30 Dampfer Jupiter bei V. P 4 auslaufend
		9 55 " Hera " " "
		" Tgbt. V. 5 " " auslaufend
		9 55 Dampfer Hedwig Heitmann "
		10 05 " Saturn bei V. P 4 auslaufend
		10 15 " Heimdal " " auslaufend
		11 58 T 113 von U-Bootsbesatzung für das III. Geschwader übernommen, wieder auf Position.
12 4	Sichtweite 4 sm	12 30 Dampfer Russ u. Amissa bei V. P. 4 einlaufend.
		12 50 Schlepper Jupiter mit Prahm 2 Tiefladerinnen bei V. P 4 einlaufend.
		1 10 Abgeschaltet Boot längsseit
		2 55 Schleppdampfer John Heitmann bei Elbe A auslaufend.
		3 00 Kriegsf. Hilfsf. Res I. d. Jade bei Elbe A auslaufend
		3 20 T 112 bei Elbe A einlaufend
4 6	OSO 6–7 Bewegung 5–6	5 20 S 120 geht an T 113 und Schleppzug Befehl. Formation einnehmen
		6 40 1/1 Formation eingenommen FT an CS für Befehlsstelle. Befehlsstelle Elbe Formation eingenommen

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.3.	Elbe-Rüst Innenstellung.	6 57 S 120 ankert hinter Nordleuchm Riegel bei U.P 6.
		7 20 Außenstation wurde gegeigt.
		7 42 T 113 u. Fischd. bei U. Fort B einlaufend
		(S 120 falls nötig nach Signal der Außenstation nach dem Einlaufen T 113 / Fischd. anfallen).
8h pm	Wind O 5-6 See 4-5 gut fischig	8 03 Außenstation wurde gelöscht.
12.3. 1916. 12 imps	Dgl.	—
4h a.m.	Wind O 5-6 See 4 später abnehmend abflauend	6 30 S 120 lichtet Anker
		6 45 Dampfer Bolivia bei U.P 6 ausl.
		7 20 Befehl an T 113 u. Fischdampfer Außenstellung einzunehmen.
8h	Wind O 4-5 See 3-4 etwas diesig Sichtweite 4 sm	8 24 M 14 bei Elbe A auslaufend.
		8 58 S 114 auf Kapitän
		9h Außenstellung eingenommen FT an CV. für Sperrflottille.
		9 09 H.M.S.7 bei Elbe A auslaufend, zum Minensuchen
		9 20 Dampfer Schwalbe bei Elbe A auslaufend, Elbe FT meldet.
		9 20 U 66 Tauchübung bei Elbe A

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12/3/16	Elbe Rüst. Außenstellung	9 36 D. Siegen bei Elbe A auslaufend
		9 40 D Neuwerk bei Elbe A "
		9 50 U 66 bei U.P 6 auslaufend
		9 36 S 166 u S 172 bei U.P 6 "
		9 54 D. Neuwerk I " " einlaufend
		10 05 B 16 " " "
		10 15 H.M.S.O " " "
		Minensuch. für Sperrflottille Sperrmesser Minensuch
		10 25 Marinefahrzeug Heimdall bei U.P 6 auslaufend
		10 40 D Venus bei U.P 6 auslaufend
		11 45 Schlepper Pollux mit Leichter bei U.P 6. einlaufend
12h mittags	Wind O NO 6-7 See 5-6 Dünung S u Regen Sichtig keit 1,5 sm	12 29 Schlepper Thor mit Leichter bei U.P 6 einlaufend.
		1 10 T 59 Längsseit.
		2 20 Befehl an T 113 u S 114 u Fischdampfer. Innen stellung einnehmen.
		2 45 M 21 u T 80 bei Elbe A einlaufend
		2 00 D. Maria Sindt bei Elbe A "
		3 30 T 113 einlaufend.
		3 40 FT an Sperrflottille Elbe, daß Innenstellung eingenommen.
	Elbe Rüst. Innenstellung	
4h	Wind O NO 5-6 See 4 Dünung S Sichtig keit 1 sm	—

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.III./16		
6h pm	Wind O.NO 4-5 Seegang 4 Schnee Vielfach Hagel 2-3 cm	6[45] S 120 ankert hinter nördlichen Ringel bei V.P 4.
8h	Wind O.NO 3-4 Seegang 3 Hagel später leichter Nebel	
13/III 12h nachts.	O.NO 3 Seegang 2 Nebel	
4h am.	Wind O.NO 2-3 Seegang 2 Hagel	5[55] Q 9 bei Elbe B einlaufend 6[00]-6[10] Anspannen gespeist- 6[30] S 120 Anker gelichtet 6[40] Verfolgt an Q 114 und Fischdampfer. Aufspannstellung einnehmen. 7[30] T 86 bei Tonne 6 einlaufend 7[50] FTon Kaiser für

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/III	Elbe-Fluß Aufspannstellung.	Hafenflottille, durch Aufspannstellung dienstenommen.
8h am	O.NO 3-4 See 2-3 meist diesig Fernsicht 5 sm	8[17] D. Cordelia bei V.P 4 einlaufend 8[45] H.M.S.D. auslaufend zum Minensuchen 9[12] T 112 auf Position. 9[16] Schlepper Neptun mit Prahm bei Elbe 4 auslaufend 9[23] S.M.S. Fuchs auf Vorspannstellung. Vorspannstation nahm S 120 an S.M.S. Fuchs übergeben. 9[30] S 120 eingelaufen. Abgeschlossen 13/3/16 9[30] am. Marard Kapitänleutnant Chef. Wilhelmshaven 14/3

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Ganz Geheim!

Hafenflottille
Abg. 21.6.16
Zu. Zeit

Kriegstagebuch

S.M. Tpbt. S 120.

vom 19. März 1916

bis 21. März 1916.

Als Kopenhankommandant.

Kommandant:

Kapitänleutnant Marrard.

Y 6 16/11

C 21. Union-Lorenzin-Klischee und Stahlstempel von C. Lorenz, Berl. Wienerstrasse 4. 118 5000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
19.III.16	flbs Küst. Ausspannstellung. Wind OSO 3-4 See 2-3 Dichter Nebel.	9 39 S. 120 übernimmt Nachspannung von S.M.S. Fuchs Fuchs läuft aus.
		10 20 S.M.S. Strassburg läuft aus
		11 4 fortgesetzt von II. FB. Gruppe zur Ablösung. I. Gruppe läuft aus
12 4	klar aufklarend Sichtigkeit 4/5 sm	12 14 Schlepper Castor mit Prahm bei S. P 6 einlaufend
		1 4 S. Pallas desgl.
		1 15 T 59 Längsseit
		1 52 Marksche Fahrzeug C. mit 2 Leichtern bei S. P6 einlaufend
		1 57 Schlepper Pallas mit Leichter
		2 4 " Jagdgeber "
		2 05 Dampfer Martha Rudl "
		2 10 Dampfer Elbe einlaufend
		2 45 Dampfer Horta einlaufend
		2 50 Tiefsiedler HF 233 "
		2 52 " HP 241 "
		3 4 S 114 einlaufend
		3 22 Hannoversche Fahrzeug C einlaufend
4 4	Wind SO 3-4 See 2-3 Sichtweite 1,5 sm	5 40 - 6 30 S. 120 zum Ankern mit Kennung Flbs. Ausspannstelle Fahrwasser steht zurück.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
~~18.III~~ 19.III	flbs Küst. Ausspannstellung	6 39 S 120 ankert südlich südlichen Ringel der V. P 6.
8 4	Wind OSO 2-3 Wasserg. See Dichter Nebel	
12 4 nachts 20/III/16	desgl.	3 4 Ausspantaue für Einlaufen von G 7 ausgefahren. (FT.) 5 52 G 7 ankert bei Elbe A wegen Nebels. (FT.) (Nebel bedeckt.
4 4	Wind OSO 3-4 See 2-3 Dichter Nebel Sichtweite 200 m	
8 4	desgl.	10 55 Anker gelichtet 11 10 H. S. Kraft einlaufend Fischkutter HF 223 einlaufend
11	aufklarend Sichtweite 1 sm	12 4 S.M. Tpbt. D 8 auf Kapitän.
12 4 nachts	Wind OSO 3-4 See 2-3 Dichter Sichtweite 2 sm	12 30 T 27 auslaufend 12 50 Marksche Fahrzeug C auslaufend. 1 12 Schlepper Oscar auslaufend 1 30 T 59 Längsseit. 1 42 S. Heimdal auslaufend

C21. Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von P. Sandorf, Kiel, Wilhelmsplatz 4. 716 5000

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
20/III	fibr Fluss Ausenstellung	2 30 Dampfer Billy Ruff mitlaufend 2 25 " Bingen " 3 05 Schlepper Hansa mitlaufend. 3 05 T 113 mitlaufend 3 15 S 57 " 3 20 M 10 "
4h pm.	Wind OSO 2-3 Seegang 2 Dunst. Sichtweite 3 sm.	4 55 Dampfer Bagdad mitlaufend 5 37 Schlepper Goliath mit Lighter Mathilde und Caroline mitlaufend
5h	Wind OSO 2.	7 10 Linker seitlicher Ring der 0 P 4 gesunken.
8h pm	Wind OSO 4-5 Seegang 4 stark Dunst.	
12h mitt 21/III/10.	Wind OSO 4-5 Seegang 4 Nebel.	

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21/III	fibr - Fluss. Ausenstellung.	4 30 - Ausenstation für Nachtsch. Hafen Gewr. (FT)
4h am.	Wind NO 3-4 Seegang 2-3 Nebel	(mit Unterbrechung.
8h	Wind NO 3-4 Seegang 2-3 Nebel.	8 10 D. Bolivia 0 P 4 mitlaufend 8 30 Anker gelichtet.
9 30	aufklarend.	8 30 D. Clara Zelck. mitlaufend " Anna Dorothea Berg "
9h	D. Julius Zelck mitlaufend.	
9 15	S 120 giebt Dampfer Dienst an 8. M. Gelöscht. Kurier ab.	

Gesehen!
Pfennig 4/3

Marnard
Flagginlautenant
u. Kommandant.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse

Zur Verwaltung
Ia
20/9 13

Ganz geheim

S. M. Tpbt. S 125

Kommandant Oberleutnant z. S. d. R. Löding

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. 123.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER
PG/62343/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RETURNED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Oblt. z. S. d. R. Löding.

vom 1. 4. 16.

bis 30. 4. 16. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

RG/62343

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDOBOAT "S123"

1.4.1916-30.4.1916

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
29/3	Kiel Kaiserl. Werft	S 125 um 11 Uhr 5 Min abgegeben S 123 in dienst gestellt gez. Lödring
30/3	do	Ausschiffung von Reparaturen gez. Lödring
31/3 6-7 Uhr am	Kiel	abgelöst
5½-50 Min am	Cuxhaven	festgemacht gez. Lödring Ob. Ltn. z. S. d. R.

gestrichen mit S 125
Kruhska
29/9.17.

Marine-Kriegs-Vordruck. Genehmigt d. Reichsamt des Innern unter Nr. 644 Kriegsmarine
Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation. S & F t 38.

mnisse.

	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Grenz Hafen.	

Kriegstagebuch
S. M. Tpbt. S 123.

Kommando: Marine-Amt z. V. d. R. Lüdring.

Angefangen: 1. April 1916
Abgeschlossen: 30. April 1916
Anliegen: /.

K 254/17

S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. II.	Cuxhaven Wind Wstl. 3 stark bz. wolkig leichter Seegang.	
6ᵘ 45 min 9ᵘ 30 min	Wangerooge - Leuchtfeuer Wind W - WSW 1, mäßig bewölkt, klare mäßige Luft.	erbegelegt genehmigt
2. IV.	Wangerooge - Leuchtfeuer Wind OSO 1 bezogen, frischig, mäßige Luft.	Löding
3. IV.	Wangerooge - Leuchtfeuer Wind OSO 2, leicht bezogen, frischige Kimm, mäßige Luft.	Löding
5ᵘ 10 min am 5ᵘ 56 min am - 11ᵘ am 0ᵘ 15 min pm	Aussen Jade Eschff Deutsche Küste Wangerooge Leuchtfeuer Wind Ostl. 1 bezogen leicht frischige Kimm, mäßige Luft.	Anker auf. Die Quadrate 138 E, 147 E, 150 E zwischen 7 und 8 westlichen U-Booten abgesucht. genehmigt Löding
4. IV.	Wangerooge - Leuchtfeuer Wind Ostl - OSO 1, bezogen, frischige Kimm mäßige Luft.	
8ᵘ 0 min am		Anker auf, wegen Verschreibung mit II. Torpedogruppe auf Schillig Reede gekommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
4. IV.	Schillig Rhede	
9ᵘ 40 min am 2ᵘ 00 min pm		genehmigt mit II. Torpedogruppe gruppe mit Aufgetauchten gebracht.
3ᵘ 20 min pm	Wangerooge Leuchtfeuer Wind WNW 3-4 bedeckt, Aufklaren, leichter Seegang.	genehmigt Löding
5. IV.	Wangerooge Leuchtfeuer Wind NW - WNW 3 leicht bewölkt, leichter Seegang.	
8ᵘ 15 min		Anker auf, II. Torpedogruppe wegen Verschreibung auf Schillig Rhede gebracht, S. 123 zur Verfügung S. M. S. Zieten.
9ᵘ 00 min am - 4ᵘ pm	Weser Mündung	für S. M. S. Zieten U-Bootssicherung gehalten
4ᵘ 45 min pm	Wangerooge Fahrwasser Wind NW 1-2 leicht bewölkt, mäßige Luft	genehmigt Löding
6. IV.	Wangerooge Leuchtfeuer Wind NO 2 bedeckt, diesig Nebel, mäßige Luft	
9ᵘ 30 min am	Nebel verschwunden	
11ᵘ 20 min am		abgelöst, mit II. Torpedogruppe nach Wilhelmshaven gebracht.
1ᵘ 40 min pm	Wilhelmshaven	festgemacht. Löding

S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7-10. IV	Wilhelmshaven Alter Vorgästenanker	Ruhezeit. Läding
11. IV.	Wilhelmshaven Wind S.W 3 bedeckt, leichter Regen	
7h 00m am		vorbeigesegelt gemeldet
11h 30m am	Wangerooge Fahrwasser Wind SW-W.SW 4 bedeckt Kreuzungen, mäßiger Regen	Läding
12. IV.	Wangerooge Fahrwasser Wind West 5 bedeckt, neblig, ziemlich grobe See auf hoher N.O-Dünung.	
2h 50m pm		Anker auf, mit IV. Fahrwasserpeilungen auf Position gekommen.
3h 30m pm	Süd Einfahrt Old Oog Rinne Wind W.S.W 5-6, bedeckt, Schauer, Kreuzungen, ziemlich grobe See und Dünung	Läding
13. IV.	Süd-Einfahrt Old Oog Rinne Wind W.S.W - W.N.W 5-6 bedeckt, ziemlich grobe See	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
13. IV		
1h 20m pm		Anker auf, mit VI. Fahrwasserpeilungen auf Position auf Schillig Reede gekommen.
2h 40m pm		gemeldet
4h 50m pm		Anker auf
5h 50m	Süd Einfahrt Old Oog Rinne Wind W-W.S.W 5 bedeckt Regen, ziemlich grobe See.	gemeldet Läding
14. IV	Süd Einfahrt Old Oog Rinne Wind W.S.W 4-3 zeitw bewölkt, mäßiger See gang	
6h 10m am		Anker auf, mit VI. Fahrwasserpeilungen auf Position gekommen.
7h 00m am	Wangerooge Fahrwasser Wind W.S.W-W 3-4 bedeckt, zeitw Regen, mäßiger See gang und N Dünung	gemeldet Läding
15. IV	Wangerooge Fahrwasser Wind W.S.W 4-5 bedeckt, mäßiger See gang und hoher N Dünung	
7h 15m pm		mit VI. Fahrwasserpeilungen auf Position gekommen.
7h 45m pm	Süd Einfahrt Old Oog Rinne Wind W.N.W-N.W 4, bedeckt mäßiger See gang, hohe N W Dünung.	gemeldet Läding

S & F 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. IV	Süd Einfahrt Old Oog Linie Wind NW 4 part bz, wölkt, mäßiger Verg	
5h 10m am	Deutsche Bucht	Anker auf mit G 135 die Quadrate 138 ε, 147 ε, 150 ε zu.
6h 00m am		fortgesetzt 7 mal feindlichen U-Booten abgedrückt.
- 10h am		gearbeitet
10h 30m am	Wangeroog Feuerschiff	abgelöst, mit VI. Torpedobootsflottille 2 mal
11h 00m am		Wilhelmshaven gedampft.
2h 40m pm	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	festgemacht.
		Löding
17 - 20. IV.	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Ruhezeit, Ausbesserung kleinerer Reparaturen.
		Löding
21. IV.	Wilhelmshaven Wind SO 3 bedeckt leichter Verg	
8h 00m am		abgelegt
0h 15m pm	Wangeroog Feuerschiff Wind SW 2-3 bedeckt steife Böenschauer leichter Verg	gearbeitet
5h 10m pm		Anker auf, dampften mit F 97 und Norderney Leuchtturm
4h 20m pm	Norderney Leuchtturm	trafen Hilfsbegleitzerstörer „Hera“, begleiteten ihn danach auf U-Bootssicherung zur See.
		Löding

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
22. IV	Wangeroog Feuerschiff Wind NO 2-3 bedeckt leichter Verg	
1h 00m am		gearbeitet
		Löding
23. IV.	Wangeroog Feuerschiff Wind N-NNW 3-4 bedeckt, leichter Verg	
5h 00m am		Anker auf.
5h 50m am	Deutsche Bucht	mit G. 135 die Quadrate 148 ε 147 ε und 150 ε
- 8h 50m am		auf feindlichen U-Booten abgedrückt
9h 40m am	Wangeroog Feuerschiff Wind NNW-NW 3 part bewölkt, leicht. See Verg.	gearbeitet
		Löding
24. IV.	Wangeroog Feuerschiff Wind SW-S-SO 1 part bewölkt, ruhige See	
		Löding
25. IV.	Wangeroog Feuerschiff Wind SO 1-2, leicht be- wölkt, fast ruhige See	
7h 20m am		Anker auf
5h 45m am	Deutsche Bucht	mit F 97 die Quadrate 148 ε, 147 ε, 157 ε auf
- 1h 40m am		feindlichen Booten abgedrückt.
9h 15m am	Wangeroog Feuerschiff	die Besatzung des Wangerooger Feuerschiff
		an die Besatzung des Feuerschiffes abgegeben.
11h 0m am	Weser	Vgl. „Dresden“ am 5. Torpedobootsflottille abge-
0h 15m pm	Jade in die Linie 1/70	geben

S & F 138.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
25. IV. 2h 50m pm		Anker auf, Vorgeschwader Nr. II. Feuerübungsfahrt ausgeführt.
3h 40m pm	Schillig Reede	Kohlen eingenommen
6h 05m pm		
8h 0m pm	Weser, östlich Roter Grund Wind O 2 01-2, leichte bewölkt, leichter Dunst.	geankert
26. IV.	Weser, östlich Roter Grund Wind O 1-2 leicht bewölkt leichter Dunst	
5h 20m am		Anker auf
6h-7h 35m am	Aussenjade - Einweisungsstation Weserstoff	mit § 135 für Hilfsminensuchgeschirren Wilhelmshaven U-Bootsabteilung gegangen.
8h 15m am	Weser östlich Roter Grund	geankert
8h 40m am		Anker auf, zum Stoff A gegangen.
11h 30m am	Weser	auf Position
11h 45m am		eingelaufen
2h 20m am	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	eingelaufen.
27. - 30. IV	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Ruhezeit. Kleine Kesselreinigung und Ausführung kleinerer Reparaturen.

Abgeschlossen den 30. April 1916

Löding
Oberleutnant z. S. d. R.
u. Kommandant S.M. Tpfl. 183

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

S & F f 38.

Datum und Unterschrift	Angabe des Orts, Blatt, Betrr. Vorgang, Behandlung, Erledigung der Zeit, Wortlaute etc.	Vorkommnisse.

Ganz Geheim.

X Kommandantur usw. Nr. Bd. Bnd. I a 116

Kriegstagebuch

der

Hilfsminensuch-Div. Wilhelmshaven

Chef: Oberleutnant z. See Born.

E.

Zur Kenntnisnahme

J. V.

Angefangen: 1. Mai 1915.

Abgeschlossen: 31. Mai 1915.

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. 124.

Kptl. Rebensburg

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62344/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 21. 8. 14.

bis 16. 9. 14. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62344

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDOBOAT S124

21.8.1914-16.9.1914

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
	Kriegstagebuch geführt vom Kommando S.M. Fhz S 124 Kommandant: Kapltn. Rebenburg begonnen den 21. August 1914 beendet den 31. August 1914 Anlagen.	110 Fmdg. 8/9 gs. 49 Anm

A 9083/14

Kaiserl. Werft Wilhelmshaven u. Reichsmarineamt
Nr. II 941. Reichsdruckerei. S & F f 38.

(1)

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21. August 1914 5h Nm	Kaiserliche Werft Wilhelmshaven	S124 wird der Besatzung von S102 in Dienst gestellt. Abgeschlossen den 22. VIII. Rebensburg.
22. August 1914		Boot ausgerüstet, Kriegsbereitschaft hergestellt. Abgeschlossen, den 23. VIII. Rebensburg.
23. August 1914		S124 nach Kiel durch Kaiser Wilhelm Kanal überführt. Abgeschlossen, den 24 VIII. Rebensburg.
24. August 1914 bis 29. August 1914	Kaiserliche Werft Kiel.	FT Station eingerichtet, Kasernen überfüllt, Entlüftung brandet. Abgeschlossen den 30. 8. 1914 Rebensburg.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
30. August 11h Vm	Hafen von Kiel	Nach Kasernenergänzung nach laufen in Richtung Fischer Reserveschiff.
1h 30 Nm	Fehmarn Belt Tonne	Von S91 Chef der Küstenschutz-Division zur Vorbereitung zur Inspizierung der Grasen Belt Sperre nach Kiel vorgelaufen.
2h 30 Nm	Grasen Belt.	Durchgang der Ostsee befahrbar: S124 befahrbar an Admiral übergestellt.
8h 15 Nm	Linie Moen - Darsbusch	Chef der Küstenschutzdivision von Vorpost nach L.H.I. Lübeck. Durchgang der Ostseebefahrbar. S124 Kasernenergänzung in Hafen nicht befahrbar.
11h 45 Nm	Hafen von Hafnitz	Boten S93 im Hafen festgemacht. Abgeschlossen den 31. August. Rebensburg

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. August 14 8 3/4 Vm	Hafen von Libau	Telegramm bei Offizierbasar. Fahrt: S 124 nach Kasernierung mit ökonomischer Fahrt gegen neu Stoberg beizudrehen in rw. 1/2 W 15 sm ab.
8 3/4 Vm		Mit Libau nicht ausgelaufen
11 1/4 Vm	Stoberg Leuchtf. in 1/2 W rw. 15 sm ab.	bisherige Position eingenommen.

Abgeschlossen den 1. September 1914.

Lübensburg.

Funkspruch

von Augsburg an 1124

offen / verschlossen / chiffriert

11 h 07 m V./N. den 31 ten August 1914

IV 1

1. 1045
2. Kommando soll um 6h Vorm. 30 Minuten
3. □ 009 3 Zz 1.
4.
5. Augsburg.
6.
7.
8.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Abschrift.

Detachierter Admiral. Ostsee, den 1. September 14.

Geheim!

Spl. bilden Linie Östergarns - Holme - Hinbau.
Reihenfolge von S nach O: G 124, Gazelle, Augsburg, S 25.
G 124 Östergarns Holme Grt in S rw. 16 Seemeilen.
Abstände 16 Seemeilen.
In der Spl. hin- und herdampfen. 10,30 Uhr Vm. A A O 10 Seemeilen Fahrt. Bei unsichtigem Wetter und um 6 Uhr abends S 25 heranfolgen an Augsburg, G 124 an Gazelle.
Ich beabsichtige, während der ~~Nacht~~ Nacht vom 1./ 2. September mit Augsburg und S 25 bis etwa in die Linie Gotska Sandö - Dagerort vorzustoßen.

gez. Behring.

An
Gazelle, Augsburg, G 124, S 25.

gelesen Kreuzpaß

C 21. Marine-Verwalter-Magazin und Buchdruckerei von E. Gundlach, Kiel, Feldstraße 12. 1543

113

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31 August 8 3/4 Vm	Passau von Sassnitz	Telegramm des Ostseebades Sassnitz vom 31/8 nach Kassenergänzung mit ökonomischer Post gegen Nachmittag Stolberg Leuchtturm in rw. 1/4 W 15 sm ab.
8 1/2 Vm		Auf Sassnitz aufgelaufen.
11 1/2 Vm	Stolberg Leuchtturm in 1/4 W rw 15 sm ab.	Passierte Position eingenommen.
		Abgeschlossen den 1. September

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		918 Adm. Stb. A. [illegible] 20 SEP. 1914 A II 2/19
		Ganz gehorsam!
		Prinz Eitel Friedrich.
		gehorsamst vom Kommandt. S. M. Fahrz. S. 124
		Kommandt.: Kaptlt. Rebensburg
		begonnen den 1 September 1914.
		endet den 15 September 1914.
		Anlagen:
		20
		25
		45
		25/10
		A 6432

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1 September 1914.	Hoburg Spfl. in N 74° rw. 15 sm ab. Klüfige See. Wind N 8 Stärkste Kraft. Mondschein.	Funkspruch von Augsburg: Treffpunkt mit S 124. □ 009 A Zeitabzug 1. 6h 30 Vm.
6h 15m Vm		Mit S.M.S. Augsburg mit Kurs 0 ½ 10 sm gedampft.
7h 11m Vm		Befehl vom kommandierenden Admiral: Ostpreußen bitten auf der Linie Windau Ostergarnsholm. Reihenfolge von West nach Osten: S. 124. Gazelle, Augsburg V. 26.
8h 30m Vm		S 124 Ostergarnsholm Spfl. in W. rw. 16 Abstände 16 sm. Sie der Upl. mit N 74° und S.S.W. Kurs mit 10 sm die Küste freikommen. Die Küste freimachen von Gazelle und Augsburg.
12h 15m Nm	Ostergarnsholm Spfl. 16 sm ab in W.	Um S.M.S. Gazelle Spfl. überbraust Verweg in Tag. Vorgeschwaderung
6h Nm		Um S.M.S. Gazelle freimachen.
8h Nm		Im Kielwasser von Gazelle in der Upl. hin und hergedampft.
11h 15m Nm		Funkspruch von Augsburg: Einzelne feindliche Streitkräfte in Sicht (Augsburg hatte mit V. 26. einen Vorstoß gemacht)
		Abgeschlossen um 2. IV. 14. Gebensberg

Funkspruch

von Gazelle an S 124 IV 6

offen / verschlossen / chiffriert

10h 40m V./N. den 1 ten September 1914

1. 2225
2.
3. 10 30 Vm. □ 083 α Fahrt 10 sm Kurs W ½ N.
4.
5. Gazelle.
6.
7.
8.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

Funkspruch

von S 124 an Gazelle

offen / verschlossen / chiffriert

11h 20m V./N. den 1 ten September 1914 IV 8

1. 2300
2. 11h Vorm. □ 083 α W ½ N Fahrt beträgt 14 sm.
3. Bitte Fahrt mitteilen.
4.
5. S 124.
6.
7.
8.
9.
10.

Signal ist abgegeben an ..... und verstanden um ..... h ..... m

C 21. Martin-Formular-Anstalt von E. Lambeck, Kiel, Saarbrücker 17.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. September 1914.	Hoburg Spitze in N W rw. 15 sm ab. Peilung für Wind N bei W 2	Funkspruch von Augsburg: Treffpunkt mit S 124. □ 009 B Zeitabzug 1. 6h 30 Vm.
8h 0m Vm	fürchterl. Dunst, Mondschein	
7h 18m Vm		Mit S.M.S. Augsburg mit Dunst 0½ 8. 10 sm Sichtweite.
8h 30m Vm		Befehl vom detachierten Admiral: Unterseeboote bilden auf der Linie Windau-Ostergarnsholm. Reihenfolge von Westen nach Osten: S. 124. Gazelle, Augsburg, V. 25.
		S 124. Ostergarnsholm Spitze in W. rw. 16 sm Abstand 16 sm. Sie der Vpl. mit N N O und S S W. Dunst mit 10 sm Sicht und Regenschauer. Sie Kurs Verabredung von Gazelle und Augsburg.
12h 10m Nm	Ostergarnsholm Spitze 16 sm ab in W.	Von S.M.S. Gazelle Befehl überbracht, Dampf in Tag. Morgenaufstellung
6h Nm		Von S.M.S. Gazelle Verabredung getroffen.
8h Nm		Sichtweite von Gazelle in der Vpl. 5 sm und zugenommen.
11h 10m Nm		Funkspruch von Augsburg: Einzelne feindliche Unterseeboote in Sicht. (Augsburg hatte mit V. 26. einen Verband gerammt)

Abgeschlossen am 2. IX. 14.

Gebensberg

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. September 1914.	Vpl. Ostergarnsholm-Windau.	Tauchgefahren in der Vpl. nicht angenommen.
6h Vm.		
9h 40m Vm		F.T. von Augsburg: □ 009 B empfangen feindliche Unterseeboote in Sicht 9h 30 Vm.
		S 124 schoß soeben mit 17-19 sm Fahrt vor die eigenen Unterseeboote.
		In Sicht Gazelle in S.O. Richtung mit 9 55½ Vm auf Augsburg mit westlichem Kurs
9 55½ Vm		Feuerwerksspruch von Augsburg: „Gazelle gesehen."
10 21½ Vm		Gazelle untergetaucht, die mit 16 sm auf N z W - N N W Kurs auf Augsburg zuhielt. Bei Augsburg
11h Vm		Schriftlicher Befehl vom detachierten Unterseeboot. Vpl. bilden in Linie Nür-Sek. □ 018 B Reihenfolge: Gazelle - S 124. - Augsburg - V. 25. Gazelle Nür-Sek. in N W z W. 12 sm Abstand 12 sm. Sie der Vpl. sie und herankommen.
11h 15½ Vm	φ = 57° 5' N λ = 19° 58' O	1½ Stm. Kurs N W z N. 10 sm. Fahrt und bei nächstigem Wetter Tauchboote herausschießen.
		Mündlicher Befehl, vor dem Einnehmen der Stellung in der Vpl. vom Detachementschef: „Vorgeschobene Stellung einnehmen." Signale zu vereinbaren.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2 September 1914		
11 3/4 Vm		Mit 17 sm zum Kreuzen Kurs gegen den wind Hoburg Lftsch. in N.W. sm 17,5 sm.
2 3/4 Nm		2 3/4 Nm. - 6 1/2 Nm. Kreuzen vorgängt.
8 1/2 Nm.	Nur fast 15 sm ab. klare, durchsichtige Luft, Mondschein, leicht bewegte See.	Vor der Hfl. bei Gazelle mit Gazelle mit N Wz. N und SO z. S. Kurs für und fortgesetzt.
		Abgeschlossen den 3. September 1914. Rebensburg.
3. September 1914.		
3 1/2 Vm		Gazelle zum Kreuzen nehmen nach Danzig abgeführt. S 124. nimmt Platz von Gazelle ein.
12 8 1/2 Vm		Auf F.T. Spruch von Augsburg V 25 an S 124. von Augsburg Kreuzgeschlossen
6 10 1/2 Vm.		durch V 25. schriftlichen Befehl erhalten, von und Augsburg zum Kreuzen zu die Hfl. befehligt zu halten. Kurs Quervis der K. V 25. Abstand in der Hfl. 21 sm
11		F.T. Spruch von Augsburg: 7 30 1/2 Nm kommt in □ 089 b I.
5 1/2 Nm.		
7 30 1/2 Nm	Stille Kurs, bewegte See, Mondschein.	Mit C und W Kurs mit Augsburg und V 25. in der Hfl. verbunden.
9 1/2 Nm.		Spruch von Augsburg: S 124. 12 1/2 Kurs abgeführt. Zu Amazone westlich der Hollands gehen. Amazone nördlich der Bösens ablösen.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3 September 1914	Hoburg Lftsch. in S.O. 21 sm ab. Wind N. 6-7, stark bewölkt, kabbelige See.	Amazone in der Aufstellung N. Gotland abgelöst.
8 1/2 Vm.		
10 1/2 Vm.		F.T. Spruch von Augsburg: S 124. bei Amazone bleiben.
3 1/2 Nm.		F.T. Spruch von Amazone: S 124. Verwechselt W. Amazone 0 Zeit des Befehls: Norra Udde Lftsch. Stora Karlsö Lftsch. mit N und S Kurs in der Hfl. für und fortgesetzt.
		Abgeschlossen den 4. September 1914. Rebensburg

Funkspruch von Augsburg an S 124.

offen / verschlossen / chiffriert — 3 h 40 m V./N. den 3 ten September 1917

T 26

1. 1450
2. An S 124
3. Meldung an Tage in der Norpfronlinie S 124 Nat Fünen
4. in NW z W 15 sm, Augsburg 30 sm V 25 45 sm =
5. bei unsichtigem Wetter Frauenschiffen auf Schwenningsignalmitte an Augsburg.
6.
7.
8.
9. Augsburg.
10.

Signal ist abgegeben an _____ und verstanden um _____ h _____ m

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2 September 1914.		
11[30] Vm.		Mit 17 sm zum Torpedoschießen gegangen auf Hoburg Schll. in N.W. sw. 17,5 sm.
2[20] Nm.		2[20] Nm. – 6[0] Nm. Schießen ausgeführt.
8[0] Nm.	Bar. 758 mm, klar, durchsichtige Luft, Mondschein, leicht bewegte See.	Vor der Hpl. bei Gazelle mit Gazelle mit N.W. ½ N. und S.O. ½ S. Kurs für die Nacht festgesetzt.
		Abgeschlossen den 3. September 1914. Rebensburg.
3. September 1914.		
3[0] Vm.		Gazelle zum Schießen kommen auf Danzig instruiert. S. 124. nimmt Platz von Gazelle ein.
8[30] Vm.		Auf F.F. Schiff von Augsburg V 25 und S. 124. von Augsburg Verbindung aufgenommen.
10[0] Vm.		Durch V 25. schriftlichen Befehl erhalten, daß von Augsburg zum Torpedoschießen ging, die Hpl. besetzt zu halten. Laut Anweisung des K. V 25. Abstand in der Hpl. 21 sm.
5[0] Nm.		F.F. Schiff von Augsburg: 7[30] Nm kommt in □ 089 d 7.
7[30] Nm.	Helle Nacht, bewegte See, Mondschein.	Mit O. und W. Kurs mit Augsburg und V 25. in der Hpl. verblieben.
9[0] Nm.		Befehl von Augsburg: S 124. 12[0] Nacht abfahren. Zu Amazone wegen Hallland gehen. Amazone wegen der Torpedos ablösen.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4 September 1914.	Hoburg Schll. in S.O. 21 sm ab. Wind N.O. 6-7, Stark bewölkt, Kabbelige See.	Amazone in der Aufstellung N. Gotland abgelöst.
6[0] Vm.		
10[0] Vm.		F.F. Schiff von Augsburg: S 124. bei Amazone bleiben.
3[0] Nm.		F.F. Schiff von Amazone: S 124. kommt N. Amazone 8 Uhr ab Position: Norra Udde Schll., Stora Karlsö Schll. bei N. und S. Kurs in der Hpl. für die Nacht festgesetzt.
		Abgeschlossen den 4. September 1914. Rebensburg
5. September 1914.	Hpl. zwischen Norra Udde Schll. und Stora Karlsö Schll. Wind N.O. stark bewölkt See	F.F. von Amazone: folgen, Amazone □ 1216 Kurs S.O. bei 20 sm Amazone gefolgt.
1[0] Nm.		
2[0] Nm.	Hoburg Schll. gesucht	II. Geschwader, Kreuzer, Augsburg, Stralsund I. und IV. Flottille in Sicht bekommen.
3[0] Nm.	Hoburg Land.	Sichtung der Admiral auf. Kreuzer Schiff von Amazone: Amazone mit S 124 auf Danzig zum Torpedo abgesetzt. Das Schiff von II. Geschwader abwarten. 2 Torpedoboote, die in 18° O und 56°.25 N stehen, anweisen zu gehen auf Hoburg Schll. in N.W. sw 15 sm ab
4[0]		

Marine-Formular-Magazin und Buchdruckerei von C. Homann, Kiel, Lorentzdamm 17. 1543

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5 September 1914.		
6^{30} Nm	18° O. 58° 25' N. Wind SW 6. stark Dünung.	Danziger Steines 4' Lotsen überkommt, dann von Amazone nach Danzig abgeht.
		Abgeschlossen den 6. September 1914. Rebenburg
6 September 1914.	Danzig - Heisternesser	An Marine-Küstenlotsen Festungswerft Küsten ergänzt, keine Ergänzungen.
5^{45} Vm		
6 - 9 September	Heisternesser - Danzig	An Marine-Küstenlotsen gelegen, in der Seef. Werft gedruckt. Angabe ungültig. 10. Ver. Lösung der Sammelnummern. Absicht für die weissen Tag: Lichte, Ergänzungen u. Steinmarkierungen.
8 September		
9 September		
10 September 1914.	Danzig.	Mit S.M.S. Undine zu Steinmarkierungen in der Putziger Lucht ausgelaufen.
7^{30} Nm.		
11^{30} Nm.	Hell, Mondschein Luft, Wind S.W. 4. bewegt See.	Für die Linie Memel - Hela Aufstellung angenommen.
		Abgeschlossen den 11. September 1914. Rebenburg.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11 September 1914.	Linie Hela - Memel	Die Stellung in der Ostl. verlassen, nach Danzig gegangen, um Kessin-Lotsen dorthin festzumachen.
4^{3} Vm		
2^{30} Nm.		
		Zu Lotsen-Schießübung und Steinmarkierungen im Putziger Wiek mit S.M.S. Amazone ausgelaufen.
8^{3} Nm.	Putziger Lucht, hell, klare Luft, Wind S.2. Dünung leicht bewegt.	
10^{30} Nm.		Eingelaufen mit S.M.S. Amazone
11^{30} Nm	Danzig	In der Seef. Werft festgemacht zur Kleinen Kesselreinigung.
		Abgeschlossen den 12 September 1914. Rebenburg.
12 September 1914.	Danzig Seef. Werft	Auf Grund der Eintragungen zu Land-Zeichnungen der Küsten mit Ostgrenzen über Memel - Hela von Oberlotsen Behrend aufgestellt: Amazone und S 124. nach Memel gehen. Lotsenordnung absetzen über Lage, wenn nötig Mehrbesetzung unterstützen. Nach Kesselreinigung mit S.M.S. Amazone in See gegangen. Absetzen Nm: S 124. 4^{30} Ver. d. 13 Sept. 14. Absetzen: Kappenrode in Sch 16 cm ab, gegen nunmehrigen Kurs Hela - Kriste setzen. Amazone steht zu derselben Zeit vor Memel.
4^{3} Nm.		
7^{3} Nm.		
7^{30} Nm.		Abgeschlossen den 13. September 1914.

C 21. Marine-Forster-Wagner und Buchdrucker ei von L. Gerhardt, Kiel, Lessingstr. 17. 7543

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13. September 1914.	Pappensee Spitz. in E. 15 sm ab.	Schiffen Stellung eingenommen, mit OzN und W.S.W. Kurs auf abgedreht, 7 sm fahrt, bei Tage halbstündlich, bei Nacht stündlich Fahrt gemacht.
4.30 Vm.		
		Abgeschlossen den 14. September 1914.
		Rebensburg.
14. September 1914.	Sicht fichtig, Wind W.	Kauffahrer in NO in Sicht bekommen
4.55 Vm.	briese kommt Vor.	Auf O.N.O Kurs und A.K. gegangen.
5.10 Vm		Da das Fahrzeug augenscheinlich nordlichen Kurs steuert, mit NO Fahrtfahrer gedampft.
		Dabei kamen weitere 5 Kauffahrer in Sicht, welche ihren Kurs auf den Vorgenannten fortgesetzt schienen, also mehr, als sie recht groß waren, also mehr zu kommen schienen.
5.40 Vm.		Es wurde daher S.S. gemacht an Amazone: sämtliche Vorgenannte in Sicht in □ 053 B, scheinen feindlichen Kurs. Es soll aus, als ob die Boote in gleichmäßigen Abständen auf Kurs eine A.K. verfolgen; es wurde daher auf Kurs S. gegangen mit L. fahrt zu dem sind fortgesetzt. Dabei mochten die Kauffahrer bald wieder ab.
5.40 Vm		
6.5 Vm.		da also der Feind augenscheinlich Kurs fortgesetzt hatte, folgte ich ihnen wieder auf Kurs A. mit H. fahrt
7.5 Vm.		Bald mochten sich die Boote wieder, unseren, kamen weitere Kauffahrer und 2 Kriegsschiffen in Sicht, die auf die Kauffahrer stärkere feindliche Streitkräfte schließen ließ und auf Zur

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14 September 1914		zur Meldung an Amazone gemacht, daß 8 Kauffahrer und 2 Kriegsschiffen in Sicht seien.
		Es soll schätzungsweise sein, da ich keine Annäherung mehr feststellen konnte, allmählich mehr seien. Dabei stellte sich heraus, daß bei dem östlichen Horizont eine große Zahl von Punkt wechselnden schwarzen Schornsteinen in Libau eine Verdickung ferner gewesen hatten.
		Schließlich waren beim Nachkommen auf mehr als die, die Kriegsschiffe, die Masten waren als hohe Dampfschornsteine angenommen
8.3 Vm.		Es wurde daher an Amazone gemeldet, Gemeldete feindliche Streitkräfte auf Sicht. Kauffahrer größtenteils mit Schornsteinen von Libau. Ort zurück auf □ 123 E. wenn nicht Gegenbefehl. Amazone hatte inzwischen Kanal verlassen um ein Aufnahmestellung für 5.124 westlich von Kanal einzunehmen mit hatte aufgegeben F.F. Signal gemacht
8.52 Vm.		Auf S.S. an Amazone, Anweisungen für die gemeldeten 6 Vorgebrot mußte auf nach einem Westkurs mit voller Fahrt bis □ 053 B, wobei sich die Verfolgung bestätigte; darauf S.S. Meldung an Amazone, daß Feind in Sicht. Vorausfahrung mit stark wechselnden Schornsteinen von
10.15 Vm.		Libau.

C 21. Marine-Lehrmittel-Magazin und Buchdruckerei von P. Sandorf, Kiel, Feldstraße 17.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14 September 1914.		Amazone geht heraus FF. Schiff: „Zurückgehen zur Übergabestelle Amazone geht nach Memel Hafen“
10 25 Vm.		
12 3		Bei der zugeteilten Übergabestellung mit BdB. W.S.W. Kurs für nächste Ordnungsf.
5 30 Nm.		FF Schiff von Amazone: S 124 herangekommen, Amazone Kommdt 10 30 Nm. □ 1006 Mitte.
10 0 Nm.		Die Amazone freigegeben, mit N und S Kurs hinter Nm. für nächste Ordnungsf.
		Abgeschlossen den 15. September 1914 Abendung.
16. September 1914		Untersucht nach der zugewiesenen Übergabestellung. Lappensee Schiff in O. 16 sm ab.
3 45 Vm.		
5 50 Vm		Stellung eingenommen.
9 45 Vm	Lappensee in O. 16 sm ab. Wind SW 6-7 grob. Sicht gut, später klarer Tag.	F.F. Schiff von Amazone: Kurs □ 067 E herangekommen
1 45 Nm.		Mündlicher Befehl von Amazone: Kurs Memel gehen, dort vom Kutter 2 Lotsen mit gefangenen Booten abholen. Falls Transport nicht zustande kommt, in Memel Befehl abwarten.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15. September 1914		Im Binnenhafen von Memel festgemacht, Posten genommen.
1 30 Nm.		Abgeschlossen den 16. September 1914. Abendung

Abschrift.

Detachierter Admiral. Danzig, den 12. September 191
S M S "Augsburg"

Befehl für Amazone, S 124, B 25.

Amazone, S 124 heute abend in See gehen nach Memel nach Anweisung des Kommandanten Amazone. F.T. Meldung abstatten über Lage. Militärbehörden, wenn nötig, unterstützen. B 25 bleibt vorläufig hier, Reparaturen beendigen. B 25 muß jedoch innerhalb 6 Stunden nach erhaltenem Befehl in See gehen können.

gez. B e h r i n g.

An
Amazone, S 124, B 25.

gehen: Kreutzpke

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14 September 1914.		Amazone geht Heimat F.F. Schiff: „Flottenchef zur Verfügung hier Amazone geht nach Kiel Hafen“
10 25 Vm.		
12 [illegible]		
5 30 Nm		
10 [illegible]		
15. September 1914.		
3 45 Nm		
5 50 Vm		Stellung eingenommen.
9 45 Vm	Tappensee in 6 Meilen ab. Wind SW 6-7 grobe See, sehr klare Luft	F.F. Schiff von Amazone: Flagge □ 067 E heraufgeschoren
1 45 Nm		Mündliche Befehl von Amazone: Flagge Kiel gehen, dort vermutlich 2 Lotsen mit gefangenen Booten abkommen, falls Transport nicht Fischkutter kommt, in Kiel Befehl abwarten.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15 September 1914		Den Wachhabenden von Kiel befohlen, Lotsen genommen.
3 30 Nm.		Abgeschlossen den 16. September 1914 Ahlemburg.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

II. Geschwader
Eing. 4. APR. 1915 V.
B.-Nr. 4078 Anl.

Ganz Geheim

Kriegstagebuch

S. M. S. „Hannover"

16/3 – 30/3. 15

4725/15

A

Admiralstab d. Marine.

Kriegstagebuch

S. 125. / ~~123.~~

Oblt. z. S. Sebelin, Löding

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/62345 /1
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE BOOK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

vom 23. 1. 15.

bis 29. 3. 16. Bd. 1.

Kriegsarchiv der Marine.

PG/62345

THE IMPERIAL GERMAN NAVY FLEET COMMAND

BALTIC COASTAL DEFENCE DIVISION

WAR DIARY OF HIS MAJESTY'S TORPEDOBOAT "S125"

23.1.1915-29.3.1916

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Graf Goeben.

Kriegstagebuch.

S. M. Fpbt. S 125

Kommandant: Oberleutnant z. S. Sebelin.

Angefangen: 23. Januar 1915.

Abgeschlossen: 20. Februar 1915.

K 254/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei
von Fr. Sch, Wilhelmshaven.
(Vertraglicher Lieferant für die Korpsformation.)
S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.1.15-31.1.15	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Wegen S.M. Tpbt. T91 im Arbeit nach der neuen Torpedowerft gelegentlich der Ausführung verschiedener Reparaturen. Abgeschlossen, den 31. Januar 1915. Sebelin
31.1.15.	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	S.M. Tpbt. T91 gegen S.M. Tpbt. S 125 ausgetauscht. Abgeschlossen, den 1. Februar 1915. Sebelin
1.2.15-3.2.15	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	In der neuen Torpedowerft zur Ausführung verschiedener Reparaturen. Abgeschlossen, den 4. Februar 1915. Sebelin

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.2.15-5.2.15	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Abgeschlossen, den 6. Februar 1915 Sebelin
6.2.15.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	
6[45] Vm		Abgelegt
9[35] Vm	Wangerooger Fahrwasser OSO 6. einzelne Böen, Stärke 5, frischer	Fest am Heck neue Kringelleine C. Mit dem dreifachen Bandstek (ausgetauscht gegen Atlas), Emma Petersen, Ems (ausgetauscht gegen Boreas) und Hercules Alles auf Ausführungsstation im Hafen der Königshafenschleuse Pekelsiel zu machen.
2[00] Nm	OSO, bedeckt, Stärke 7, Regen	Wegen plötzlicher Erkrankung auf Station gegangen.
4[50] Nm	Old Oog Ronne Steuern 9 158° mag. Peilung Ost 210° "	Gemacht auf Ausgangspeilung bei Ronne 8

Abgeschlossen,
den 7. Februar 1915.

Sebelin

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Sell, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.) S & F 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.2.15	Old Oog Remme	
Vm	OS. bedeckt, Dung 7.	
	stetig	
Nm	OSO 6	
		Abgeschlossen, den 8. Februar 1915.
		Sebelin
8.2.15.	Old Oog Remme	Auf Ausgangsstation gegangen.
8[20] Vm	OSO 4, ungalme Wellen	
3[10] Nm	Dung 3. stetig.	Auf Ausgangsstation in Sicht des Feuerschiffes C. der Jade gemanövriert.
	Wangerooger Fahrwasser.	
	O 3, Dung 2.	
		Abgeschlossen, den 9. Februar 1915.
		Sebelin
9.2.15	Wangerooger Fahrwasser.	
	SSO 3. ungalme Wellen	
	Dung 2. stetig.	
8[50] Vm	Schillig Reede	Eingelaufen auf Schillig Reede gehen Anker und Abmustern von Kesselschmiedmeister.
4[30] Nm	Wangerooger Fahrwasser	Fest bei Leuchtschiff C.
		Abgeschlossen, den 10. Februar 1915.
		Sebelin

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.2.15	Wangerooger Fahrwasser	
	SSO 3, ungalme	
	Wellen, Dung 2.	
	stetig	
		Abgeschlossen, den 11. Februar 1915.
		Sebelin
11.2.15.		
	Wangerooger Fahrwasser.	
10[50] Vm	SO 3, bedeckt,	Abgelöst von Leuchtschiff Jade.
	Dung 2. stetig.	Eingelaufen auf Wilhelmshavener Reede
	Leichter Schneeböen,	
	Nebel.	
3[15] Nm	Wilhelmshaven	Fest an der neuen Torpedowerft.
	Neue Torpedowerft	
		Abgeschlossen, den 12. Februar 1915.
		Sebelin
12.2.-15.2.15.	Wilhelmshaven	In der Werft zur Ausbesserung
	Neue Torpedowerft	verschiedener Reparaturen.
		Abgeschlossen, den 16 Februar 1915.
		Sebelin

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Bär, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.) S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.2.15.	Wilhelmshaven	
6ᵉʳ Vm	N W 4 wegen Nebel. Kan. Peg 3. Abendung	Abgelegt
	pflicht	
10ᵉʳ Vm	Wangerooger Fahrwasser	Mit den 4 vom Jungsand TP3 ablaufenden und nach Osten gehenden Leuchtfeuerschiffe gemessen.
	W 4 W 4, wegen Dunkelheit pflicht.	
	Peg 3	
		Abgeschlossen, den 17. Februar 1915.
		Sebelin
17.2.15.	Wangerooger Fahrwasser	
Vm.	W 3 W 4, feiner Regen, Peg 2, dichtig.	
Nm	S 5, wegen Dunkelheit Peg 3. pflicht.	
	S S O 7, feiner Regen, Peg 5. unsichtig	
		Abgeschlossen, den 18. Februar 1915.
		Sebelin

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.2.15.	Wangerooger Fahrwasser	
Vm.	S6, feiner Regen, Peg 4, unsichtig.	
Nm	S W 4, wegen Nebel. Kan. Peg. 3. pflicht.	
1ᵉʳ Nachtr.		Pflicht Eintragungen in L.O. beobachtet. Vom Land mit Einwirkung nur eine Feuerschiff gesehen, der nur pflichtgemäß folgte. Licht Abweichungen vom ganzen Land nur mäßig starke Gesichtsbehinderung zu spüren. Kann die Beantwortung: Schiffahrt Rede, Zeitgemäßheit schweren Sturmes, stürmischen Eingehens. Weiteres folgt. s. T. d. T. 2ᵗᵉ: S 14 durch Eingehen Abgeschlossen schweren Sturmes. Gesehenkam. s. T. d. T.
		Abgeschlossen, den 19. Februar 1915.
		Sebelin
19.2.15.	Wangerooger Fahrwasser. S S W 4, wegen Dunkelheit, Peg 3. pflicht.	
		Abgeschlossen, den 20. Februar 1915
		Sebelin
		Oberleutnant z. See und Kmdt. d. Vp. Zstt. S 125.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kriegstagebuch

S. M. Tpbt. S 125

Kommandant: Oberleutnant z. S. Sebelin

Angefangen am 20. Februar 1915

Abgeschlossen am 20. März 1915

Anlagen: /.

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von J. G. L., Wilhelmshaven.
(Vertraglicher Lieferant für die Marinestationen.) S & F f 38.

K 254/17

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.V.15	Schillig-Reede, leichter SO. Wind, leicht bewölkt, ruhige See. Wangerooge-Fahrwasser	Auf D Helene Flamenfeld Anker vergeigt 3ʰ45ᵐ pm abgelegt 4ʰ35ᵐ pm auf Position im Wangerooge-Fahrwasser. Sebelin.
21.V	Wangerooge-Fahrwasser, leichter S.SW Wind, bedeckt, vereinzelte Schauer Nebel	1ʰ45ᵐ pm vor S 93 abgelöst, eingelaufen auf Wilhelmshaven-Voegade-Ankerplatz. Sebelin
22.–25.V	Voegade-Ankerplatz in Wilhelmshaven	Ruhezeit in Wilhelmshaven. Sebelin
26.V	Wilhelmshaven, mäßiger SW Wind, böig, bedeckt, strömender Regen. Wangerooge-Fahrwasser	7ʰ am eingeschifft. 7ʰ45ᵐ auslaufbereit. 11ʰ18ᵐ am mit V. Vorpostengruppe auf Position im Wangerooge-Fahrwasser. Sebelin
27.V	Wangerooge-Fahrwasser, frischer SW Wind, Schauerböen. Süd-Einfahrt Old-Oog-Rinne	12ʰ50ᵐ pm auf Innen-Position gegangen 2ʰ15ᵐ pm geankert. Sebelin
28.V	Süd-Einfahrt Old-Oog-Rinne, frischer West. Wind, in Schauerböen, schauerartig West-drehend. Wangerooge-Fahrwasser	7ʰ50ᵐ am auf Außen-Position gegangen. 9ʰ0ᵐ am geankert. Sebelin 2ʰ50ᵐ pm auf Innen-Position gegangen

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Südeinfahrt Old-Oog-Rinne.	4ʰ0ᵐ pm geankert. Durchsuche Leuchtfeuer S 93 auf Position. Sebelin
1.VI	Süd-Einfahrt Old-Oog-Rinne, mäßiger SW Wind, bewölkt, einzelne Schauer. Wangerooge-Fahrwasser	8ʰ30ᵐ am auf Außengruppe gegangen 9ʰ30ᵐ am geankert Sebelin
2.VI.	Wangerooge-Fahrwasser, leichter Süd-Wind, bedeckt, ruhig.	8ʰ am auf Schillig-Reede gegangen gemeldet 2ʰ30ᵐ pm auf Außen-Position geankert.
3.III.	Wangerooge-Fahrwasser, leichter SW-Wind, bedeckt, ruhig. Wilhelmshaven	7ʰ30ᵐ am Ankergelichtet, auf Wilhelmshaven für Reise eingelaufen. Durchsuche Leuchtfeuer bezeichnet. Armierte Vorpasser der Gruppe zur Reparatur auf Bremerhaven gelaufen. Sebelin
4.III	Wilhelmshaven, schwacher Süd-Wind, bedeckt, Schauerwetter	Ruhe. Sebelin
5.III	Wilhelmshaven, frischer SW-Wind, stark böig, strömender Regen Bremerhaven	7ʰ45ᵐ am auslaufbereit auf Bremerhaven, dort in Reparatur befindlichen Vorpostengruppe gestoßen Sebelin

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von C.A. Gaß, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Marineverwaltung.) S & F f 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.-7.II.	Hemmoor.	Sebelin
8.II.	Hemmoor, steifer NO Wind, bedeckt und böig, grobe See. Süd-Leuchtfeuer Old-Oog-Rinne	8ᵘ 10ᵐ am abgelaufen. 11ᵘ 0ᵐ am Hemmoor pos. hom genommen. A.D. „Balder" verlegt Kabelstelle. Via Hemmoor zurückgekommen. Sebelin
9.II.	Süd-Leuchtfeuer Old-Oog-Rinne, leichter SW Wind, bedeckt, Schneeschauer, rückige See. Wangeroog-Leuchtfeuer	7ᵘ 5ᵐ am auf Anker-Position gegangen, 8ᵘ 10ᵐ am festgemacht am Kriegsfahrzeug C. Sebelin
10.II.	Wangeroog-Leuchtfeuer leichter SW-SSO-OSO Wind bedeckt, trübe, rückige See.	Sebelin
11.II.	Wangeroog-Leuchtfeuer leichter NO-NW Wind, stark bewölkt, rückige See	7ᵘ 50ᵐ am abgelegt, auf Schillig Rhede gedampft und auf Kabeldampfer gehißt. 2ᵘ 15ᵐ pm auf Position. Sebelin
12.II.	Wangeroog-Leuchtfeuer leichter WNW-W Wind, bedeckt, Nebelschauer, rückige See.	Sebelin
13.II.	Wangeroog-Leuchtfeuer frischer WNW Wind, See-Kadettenbildung. Süd-Leuchtfeuer Old Oog Rinne Wilhelmshaven	9ᵘ 30ᵐ am auf Anker-Position gegangen, 11ᵘ 0ᵐ am auf Wilhelmshaven gelaufen. 1ᵘ 30ᵐ pm fest in der Neuen Vorgabewerft. Sebelin
14.-17.II.	Wilhelmshaven Vorgabe-Werft.	Große Kabelverlegung, Entfernung 60 Seemeilen. Sebelin
18.II.	Wilhelmshaven, leichter SO Wind, leicht bewölkt. Wangeroog-Leuchtfeuer frischer OSO Wind, grobe See. Süd-Leuchtfeuer Old Oog-Rinne	1ᵘ 5ᵐ pm eingepflogen. 1ᵘ 15ᵐ pm abgepflogen. 2ᵘ 50ᵐ pm fest genommen am Kriegsfahrzeug C. 4ᵘ 25ᵐ pm auf Anker-Position gegangen. 5ᵘ 50ᵐ pm genommen. Sebelin
19.III.	Süd-Leuchtfeuer Old Oog Rinne, frischer, stürmischer OSO-Ost Wind, bedeckt, Schneeschauer, sehr grobe See und Dünung. Schillig-Reede in Höhe der Friedensbrücke.	Während der Nacht A.D. Emma Oetken Anker verloren. Da uns mehr Ankerverschluß fehlt, um der schweren See zu begegnen waren, wurde mit Einverständnis des Vorgesetztenkommando drüben 10ᵘ 0ᵐ am Anker gelichtet und mit S. Vorgespannprahm auf Schillig Reede gegangen. 10ᵘ 30ᵐ am genommen. A.D. Fro, Kersten Miles und Balder schleppten beschlagnahmte Kontrollschuten nach. Sebelin
20.II.	Schillig-Reede in Höhe Friedensbrücke leichter NNO Wind, mäßig bewölkt, leicht bewegte See und Dünung. Wangeroog-Leuchtfeuer	7ᵘ 15ᵐ am Anker gelichtet, auf Anker-Position gegangen. 10ᵘ 0ᵐ am festgemacht am Kriegsfahrzeug C. Sebelin

Abgeschlossen, den 20. März 1915.

Sebelin
Oberleutnant zur See
und Kommandant
d.m. Fahrz. „S 165."

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Kriegstagebuch
S. M. Tpbt S 125

Kommandant bis 3. April: Oberleutnant z. See Sebelin
Kommandant ab 4. April: Oberleutnant z. See d. R. Löding

Angefangen am 21. März 1915
Abgeschlossen am 17. ~~März~~ April 1915

Anlagen: Keine.

K 257/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Stahl, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.) S & F i 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.III.15	Wangerooge-Fahrwasser frischer bis steifer WSW-WSW Wind, bewölkt, grobe See und hohe Westliche Dünung Inst-Leuchtfeuer Old-Oog Rinne	3ᵘ 25ᵐ pm auf Timen-Positionen ge-gangen. 4ᵘ 15ᵐ pm geankert. Lödding
22.III.15	Inst-Leuchtfeuer Old-Oog Rinne Schillig Rhede, mäßiger, gen West Wind, bewölkt, mäßiger Seegang Wangerooge-Fahrwasser leichter NO Wind, leicht bewölkt, leichter Seegang	6ᵘ 45ᵐ pm Anker gelichtet, auf Schillig-Rhede gestrungt und Kohlen aus Kohlendam-pfer genommen Vorpostenboote auf Außenposition. 2ᵘ 15ᵐ pm festgemacht am Kriegshafen M.O. Lödding
23.III.15	Wangerooge-Fahrwasser leichter OSO Wind, leicht bewölkt, leichter Seegang Wilhelmshaven	9ᵘ 50ᵐ am am T.93 abgelöst und mit II. Vorpostengruppe auf Wilhelmshaven ein-gelaufen. 1ᵘ 50ᵐpm fest in der alten Torpedowerft. Lödding
24-27.III.15	Wilhelmshaven alte Torpedowerft	Ruhezeit in Wilhelmshaven. Lödding
28.III.15	Wilhelmshaven, leichter NO-lot Wind bewölkt Wangerooge-Fahrwasser mäßiger Ost-SO Wind	6ᵘ 25ᵐ am ungefähr. 7ᵘ 5ᵐ am aus-gefahren. 10ᵘ 0ᵐ am mit II. Vorpostengruppe auf

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.III.15	Schnarbön, mäßiger Seegang.	Position am Wangerooge Fahrwasser Lödding
29.III.15	Wangerooge-Fahrwasser leichter Südwind, leicht bewölkt, mäßige See.	Lödding
30.III.15	Wangerooge-Fahrwasser mäßiger SW-WSW Wind, bewölkt, mäßiger Seegang.	Lödding
31.III.15	Wangerooge-Fahrwasser leichter Nord-NW Wind bedeckt, einzelne Schnee-schauer, leichter Seegang.	Lödding
1.IV.15	Wangerooge-Fahrwasser mäßiger-frischer SW Wind, bewölkt, mäßiger Seegang	Lödding
2.IV.15	Wangerooge-Fahrwasser, leichter NW-West Wind	10ᵘ 35ᵐ am am T.93 abgelöst und mit II Vorpost-engruppe auf Wilhelmshaven eingelaufen

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation.) S & F i 38.

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. IV. 15	bewölkt, leichter Seegang Wilhelmshaven kurze Torpedowurf	1ᵘ 15ᵐ pm fest in der neuen Torpedowurf Löding
3 IV - 6 IV 15	Wilhelmshaven, kurze Torpedowurf	Ruhezeit in Wilhelmshaven Ausführung kleinerer Reparaturen. Löding
7. IV 15	Wilhelmshaven, mäßiger SW-Wind, bedeckt, mäßiger Seegang und SW Dünung Wangeroog-Fahrwasser	7ᵘ am mit I Vorspannung eingeschaltet 8ᵘ 10ᵐ am ausgeschaltet 10ᵘ 20ᵐ am auf positiven im Wangeroog Fahrwasser. Löding
8 IV 15	Wangeroog-Fahrwasser mäßiger SW-WSW Wind, mäßiger Seegang und W-SW Dünung	 Löding
9. IV 15	Wangeroog-Fahrwasser, zunehmender W-WSW Wind, grobe See, See-West Dünung Südeinfahrt Old Oog Rinne, Fahrwasser W Wind mäßigen Regenbraus	9ᵘ 0ᵐ am auf Spannungsfrei gegangen 10ᵘ 35ᵐ am gerudert Löding
10. IV 15	Süd-Einfahrt Old Oog Rinne, abnehmender WSW Wind, stark bewölkt Wangeroog-Fahrwasser leichter SW Wind, bewölkt, leichter Seegang, mäßige West Dünung	8ᵘ 30ᵐ am auf Ausgangsposition gegangen 10ᵘ 15ᵐ am festgemacht am Anlegeponton H C Löding
11. IV. 15	Wangeroog-Fahrwasser leichter SW-Nord Wind leicht bewölkt, leichter Seegang und SW Dünung	 Löding
12 IV. 15	Wangeroog-Fahrwasser, leichter NO-ONO-Ost Wind, 6ᵘ am - 1ᵘ 30ᵐ pm leichter Nebel, dann leicht bewölkt, leichter Seegang.	 Löding
13. IV 15.	Wangeroog-Fahrwasser, leichte Süd. Winde, nebelarlos, mäßige See. Wilhelmshaven	11ᵘ am von „93“ abgelöst und nach Wilhelmshaven eingelaufen. 1ᵘ 45ᵐ pm fest in der neuen Torpedowurf Löding

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.IV – 17.IV.15	Wilhelmshaven, Werft Vorgeschwadert	Aufstellung von Kapazitäten zu Übi, neu und jungen. Löding

Abgeschlossen den 17. April 1915

Löding
Oberleutnant zur See d. R
Kommandant S.M. Tpbt. S.125

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kriegstagebuch S. M. Tpbt. S. 125 Kommandant Oberlaeutnant z. See d. R. Loening Angenommen am 18. April 1915 Abgemustert am 17. Mai 1915 Anlagen: -

K 254/17

Vereins-Buchdruckerei Wiesbaden, Buchdruckerei u. Buchbinderei der Kgl. Bild. Wilhelmshaven. S & F 138.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18.–27. IV.	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft.	Reparaturen der Turbinen und Hilfsmaschinen. Löding
28. IV.	Wilhelmshaven, Wind NO 3 leicht bewölkt leichter Dunst	
5h 50m am		Abgelegt
8h 45m am	Wangeroog Feuerschiff Wind NO–NNO 4 leicht bewölkt, leichter Dunst	Auf Position im Wangeroog Feuerschiff vorbereitet. Löding.
29. IV.	Wangeroog Feuerschiff Wind NNO–N–NNW 4–5 bedeckt, zeitweise Nebel, mäßiger Dunst	Löding
30. IV.	Wangeroogfeuerschiff Wind NW 3–4 bedeckt, Kreuzergeschützer, leichter Dunst, fast NW. Dünung.	Löding
1. V.	Wangeroog Feuerschiff Wind SW–WSW 3–4 stark bewölkt, mäßiger Dunst	Löding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
2. V.	Wangeroog Feuerschiff Wind S. W 4–5 bedeckt, Regen, mäßiger Dünung.	
10h 20m am		Von T 93 abgelöst und mit E. Torpedo-prahmgruppe nach Wilhelmshaven gedampft.
1h 15m pm	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft	festgemacht in der Alten Torpedowerft Löding
3. – 6. V.	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft.	Ruhezeit Löding
7. V.	Wilhelmshaven, Wind NNO 1, bedeckt, dichter Nebel, mäßige Dü	
5h 45m am		Abgelegt von der Alten Torpedowerft
9h 40m am	Wangeroog Feuerschiff Wind NNO 2 bedeckt, dichter Nebel, leichter Dünung	festgemacht am Kriegsfeuerschiff C. Löding
8. V.	Wangeroog Feuerschiff, Wind NO 2 bedeckt, und nebelig, mäßige Dü Abends Wind Nord 5, bedeckt, Dünung zunehmend.	Löding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
9. V	Wangerooge-Schwanssee, Wind Nord 6, frischbewölkt, grobe See, hohe nördliche Dünung.	
6h 45m am		mit V. Jndienstspritzengruppe nach Hamm. spitzen gebracht.
8h 00m am	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne	garniert.
2h 30m pm		mit V. Jndienstspritzengruppe nach Außenspitzen gebracht.
3h 25m pm	Wangerooge-Schwanssee Wind NO-Ost 5-6 unbewölkt, mäßiger Seegang und Dünung.	festgemacht an Kreuzerfahrzeug C
		Lödding
10. V	Wangerooge Schwanssee Wind O.N.O 3 Leicht bewölkt, leichter Seegang	
8h 15m am		Abgelegt vom Kreuzerfahrzeug C, in die Schleuse gebracht.
9h 11h 30m am		mit T 107 und D 6 in der Schleuse Rottenfestern genommen.
0h 5m pm		festgemacht an Kreuzerfahrzeug C
		Lödding
11. V	Wangerooge Schwanssee Wind S.O 2-3 Leicht bewölkt, leichter Seegang	
		Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12. V	Wangerooge-Schwanssee Wind Nord 1, leicht bewölkt, mäßige See	
10h 40m am		Von T 93 abgelöst und mit Schillig Reede zum Torpedoschießen gebracht.
11h 20m am – 2h 30m pm	Schillig Reede	Torpedoschießen.
4h 15m pm	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft	festgemacht zum Coalen am S.W. Quai, dann in der Alten Torpedowerft festgemacht.
		Lödding
13. – 16. V	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Lödding
17. V	Wilhelmshaven Wind N.N.O 2-3 unbewölkt, leichter Seegang	
5h 40m am		Abgelegt von der alten Torpedowerft
8h 45m am	Wangerooge-Schwanssee Wind N.N.O 4-5 stark bewölkt, unbeständiger Seegang und lange nördl. Dünung	festgemacht an Kreuzerfahrzeug C
10h 15m am		6 kleine Kreuzer der V. Aufklärungsgruppe und 2 Flottillen mit der Schule ausgelaufen.
8h 00m pm		4 große Kreuzer und 1 Flottille mit der Flak ausgelaufen
8h 20m pm		2 kleine Kreuzer und 1 Flottille mit

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch
S. M. Tpbt. S. 125

Kommandant: Oberleutnant z. S. d. R. Löding

Aufgelegen am 18. Mai 1915
Abgeschlossen am 17. Juni 1915

Anlagen: keine

K 254/17

Walter Jeremias Nachf., Buchdruckerei u. Buchbinderei
vorm. Zh. Otto, Bückeburg.

S & F 138.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18. V	Wangerooge-Fahrwasser Wind NO - ONO 4-6 stark bewölkt, ziemlich grobe See und lange NO-Dünung	
4h 30m pm		I. Gasfahrer und 1 Flottille in die Jade einzulaufen.
4h 50m pm		II. Gasfahrer und 2 Flottillen in die Jade einzulaufen.
5h 20m pm		4 große Kreuzer in die Jade einzulaufen
5h 40m pm		5 kleine Kreuzer in die Jade einzulaufen
		Lödding
19. V	Wangerooge-Fahrwasser, Wind ONO - Ost 4-5, bedeckt und Regenschauer, zunehmender Tagung und lange NO Dünung.	
		Lödding
20. V	Wangerooge-Fahrwasser Wind ONO 4-3-2 stark bewölkt, leichter Seegang und kurze östliche Dünung.	
3h 10m pm		Außer gelichtet und in die Weser gebracht Mit S 107 und D 6 in der Weser Rot. festgemacht.
4h 20m pm - 5h 40m pm		
6h 10m pm		festgemacht vom Kriegsfahrzeug O.
		Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21. V	Wangerooge-Fahrwasser Wind Ost 2-3, mäßig bewölkt, leichter Seegang	
		Lödding
22. V	Wangerooge-Fahrwasser Wind Ost 2 leicht bewölkt, fast ruhige See.	
9h 5m am		Von S 93 abgelöst und mit I. Jadeverteidigungsgruppe nach Wilhelmshaven gedampft.
0h 45m pm	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft.	festgemacht an der Alten Torpedowerft
		Lödding
23. V - 26. V	Wilhelmshaven alte Torpedowerft	Ruhezeit.
		Lödding
27. V	Wilhelmshaven, Wind NNW 4-5-6, stark bewölkt mäßiger Seegang	
5h 45m am		Abgelegt von der Alten Torpedowerft.
9h 55m am	Wangerooge-Fahrwasser Wind NNW 6-7, mäßig bewölkt, grobe See und hohe NW Dünung	auf Position im Wangerooge Fahrwasser
0h 30m pm		mit I. Jadeverteidigungsgruppe auf Jade-Position gedampft
1h 50m pm	Zeit-Einfahrt Old Oog-Tonne	genommen
		Lödding

Martens-Jürgensen-Magnesit, Kohlensäure u. Backsteinwerke von Th. Otte, Wilhelmshaven. S & F 138. Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
28. V	Ank.-hafenpost Old.-Oog-Rinne Wind N.W 5-4, mäßig bewölkt, mäßiger Seegang und mäßige N.W Dünung.	
6ᵘ 45ᵐ am		Mit V. Jachtenpostengruppe nach Außen positionen gebracht.
7ᵘ 50ᵐ am	Wangeroog-Leuchtturm Wind N.W 3, mäßig bewölkt, leichter Seegang, lange N.W Dünung.	ankert. Lödding
29. V	Wangeroog-Leuchtturm, Wind N.W-W.N.W 3, mäßig bewölkt, leichter Seegang, lange N.W. Dünung	
10ᵘ 45ᵐ – 0ᵘ 30ᵐ am 30. V		I. III Geschwader, I., V. und III. Aufklärungsgruppe und Flottillen wie bei Ende ausgelaufen.
		Lödding
30. V	Wangeroog-Leuchtturm Wind S.W-S.S.W 2-3 stark bewölkt, Regenschauer, leichter Seegang, lange Nordl. Dünung.	
11ᵘ 30ᵐ am		Mit D. August Pieper in old Oog-Rinne und dann auf Schillig-Rhede gekommen zum Kohlen.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
30. V 4ᵘ 55ᵐ pm	Wangeroog-Leuchtturm Wind W.N.W 5-6, stark bewölkt, böig, ziemlich grober Seegang, lange N.W Dünung.	ankert
5ᵘ 00ᵐ pm – 6ᵘ 20ᵐ pm		I, III. Geschwader, I., V. und VI Aufklärungsgruppe und Flottillen wie bei Ende ausgelaufen. Lödding
31. V	Wangeroog-Leuchtturm Wind Nördl. 6-4 bewölkt, Regenschauer, ziemlich grobe See, lange Nördl. Dünung	
9ᵘ 10ᵐ am		Zerr. 93 abgelöst und mit V. Jachtenpostengruppe nach Wilhelmshaven gekommen.
0ᵘ 55ᵐ pm	Wilhelmshaven, Nach Torpedowerft	festgemacht. Große Kesselreinigung Lödding
2. VI – 5. VI	Wilhelmshaven, Nach Torpedowerft	Große Kesselreinigung. Ausbesserung kleinerer Reparaturen. Lödding
6. VI	Wilhelmshaven Wind N.O 2-3, stark bewölkt, leichter Seegang	
5ᵘ 30ᵐ am		Abgelegt
8ᵘ 45ᵐ am	Wangeroog-Leuchtturm Wind O.N.O-O.S.O 3-4,	festgemacht neu Kriegsschiffe

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
6. VI	stark bewölkt, leichter Dunst	Löding
7. VI	Wangeroog-Fahrwasser Wind SO 3 mäßig bewölkt, leichter Dunst	Löding
8. VI	Wangeroog-Fahrwasser Wind SO 1-2, leicht bewölkt, leicht frisch, mäßige See.	Löding
9. VI	Wangeroog-Fahrwasser Wind SO 1 leicht bewölkt, frische Brise, glatte See. Nachm. Wind NO 3 bedeckt, frisch, leichter Dunst, Flocken um Mittl. Himmel	Löding
10. VI	Wangeroog-Fahrwasser Wind NO-Nord 2, mäßig bewölkt, frisch, leichter Dunst Nachm. Wind Nord 4, leicht	

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10. VI	bewölkt, klare Luft leichter Dunst und Nordl. Dünung.	Löding
11. VI	Wangeroog-Fahrwasser Wind Nord 4, stark bewölkt, mäßiger Dunst und Nördl. Dünung.	
4u 50m pm		von 393 abgelöst, nach Wilhelmshaven gedampft.
7u 15m pm	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	festgemacht.
12.-15. VI.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhetag mit Löding
16. VI	Wilhelmshaven Wind NNO 3 stark bewölkt, leichter Dunst	
5u 50m am		Abgelegt von der Alten Torpedowerft Auf Position im Wangeroog Fahrwasser gegangen
9u 20m am	Wangeroog-Fahrwasser Wind N-NW 3-4, stark bewölkt, leichter Dunst	Löding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
17. VI	Hangeroog - Schmalfeuer Wind NW-N 4-5-6 meistig bewölkt, gro. See zunehmend See, Hafa Nördl. Einfahrt	
3h 15m pm		Mit I. Zerstörungsfahrzeuge auf Minenpositionen gebracht. genommen.
4h 10m pm	Süd-Einfahrt Old-Oog-Rinne Wind Nord 6/7 grobe See und Brandung.	

Abgeschlossen den 17. Juni 1915

Lödinq

Oberleutnant zur See d. R. Führer
des Sperrbrecher I. M. Fpbt. I. 125.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kriegstagebuch S. M. Tpbt S. 125 Kommandant: Oberleutnant z. S. d. R. Lüdeking Angenommen am 18. Juni 1915 Abgeschlossen am 17. Juli 1915 Anlagen: keine

K 254/17

Marine-Garnison-Anstalt, Buchdruckerei u. Buchbinderei
exp. Nr. 611. Wilhelmshaven. S & F 138.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18. VI	Süd-Einfahrt Old Oog-Memne Wind Nord 7 stark bewölkt, grobe See, feste nördl. Dünung	
0u 30m pm		Mit 5. Zerstörerflottille nach Aufklärungsfahrt gemeinsam gelaufen
1u 40m pm	Wangerooge-Schengenfahrt Wind N W 5, stark bewölkt, ziemlich grobe See, feste nördl. Dünung	
		Löding
19. VI	Wangerooge-Schengenfahrt Wind N W 5, stark bewölkt, mäßiger Seegang, feste Nordl. Dünung.	
		Löding
20. VI	Wangerooge-Schengenfahrt Wind N W 5-4, stark bewölkt, mäßiger Seegang, feste Nordl. Dünung.	
		Löding
21. VI	Wangerooge-Schengenfahrt Wind S W - W S W 3, mäßig bewölkt, leichter Seegang.	

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
21. VI		
1u 30m – 3u 30m pm	Weser, Jeemen Fahrt	Zur Verfügung S.H.S. Seeteufel gelegen
3u 30m pm		Von F 106 abgelöst und nach Wilhelmshaven gedampft festgemacht
5u 20m pm	Wilhelmshaven, Alte Torpedowerft	
		Löding
22. VI	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
23. VI	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
24. VI	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
25. VI	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
26. VI	Wilhelmshaven Wind W S W 1, stark bewölkt, ruhige See	
6u 00m am		Abgelegt
10u 00m am	Wangerooge-Schengenfahrt Wind Südl. - Westl. 1-2	gemeinsam

Marine-Verwalter-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von K. Sell, Wilhelmshaven. S & F 138.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
26 VII	Leichter Wind, schöne ruhige See	Löding
27 VII	Wangerooge-Fahrwasser Wind W 3 Stb. leichter, Regenschauer, ruhige See	Löding
28. VII	Wangerooge-Fahrwasser Wind W 4 W-West-Seite bedeckt, einzelne Gewitterschauer, ruhige See	Löding
29. VII	Wangerooge-Fahrwasser Wind W 3 Stb - SW 1 bedeckt, schauerig, fünfige Regenschauer, ruhige See	Löding
30. VII	Wangerooge-Fahrwasser Wind Ost 0 2 Stärke, wölkt, ruhige See.	Löding
1. VIII	Wangerooge-Fahrwasser, Wind NO 1-2 mäßig bewölkt, ruhige See	

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
1. VII pm 50m am		Von F 93 abgelöst und mit 5. Fahrzeugsgruppe nach Wilhelmshaven gebracht. Festgemacht. Löding
pm 40m pm	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	
2. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
3. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
4. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
5. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
6. VII.	Wilhelmshaven Wind NO 2 mäßig bewölkt, leichter Seegang	
5m 20m am 8m 45m am	Wangerooge Fahrwasser Wind NO 2 - NO 3 stark bewölkt, leichter Seegang	Abgelegt gemeldet Löding

Marine-Journalen-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Stalling, Wilhelmshaven. S & F 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
7. VII	Wangeroog Fahrwasser Wind OSO 4 steif bewölkt, leichter Regen	Lödding
8. VII	Wangeroog Fahrwasser Wind S-SSW 5-6-8 bewölkt, grobe zunehmende See und Dünung	
12^{u} Mitt.		mit II. Tiefenvorpeilungen auf Innengositione gedruckt.
1^{u} 5^{m} pm	Süd-Einfahrt Old-oog Rinne Wind SSW-SW 8-9-7 bewölkt, heftige Regenböen sehr grobe See und Dünung	genehmigt.
		Lödding
9. VII	Süd Einfahrt Old-oog Rinne Wind W SW 5-6 bewölkt, heftige Regenböen, grobe See und Dünung.	
		Lödding
10. VII	Süd-Einfahrt Old-oog Rinne Wind SW 3, steif bewölkt, leichter Regen, grobe und heftige Dünung	
7^{u} 0^{m} am		auf Außengositionen gedruckt

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
10. VII. 7^{u} 45^{m} am	Wangeroog Fahrwasser Wind WSW 4-5-6 steif bewölkt, ziemlich grobe, zunehmende See	genehmigt.
8^{u} 00^{m} pm		Mit II. Tiefenvorpeilungen auf Innengositione gedruckt.
9^{u} 05^{m} pm	Süd Einfahrt Old oog Rinne Wind WSW 5-6 bewölkt, heftige Regenschauer, grobe See und Dünung	
		Lödding
11. VII.	Süd Einfahrt Old oog Rinne Wind WSW 4-5 bewölkt heftige heftige Regenschauer, ziemlich grobe See	
8^{u} 00^{m} am		mit II. Tiefenvorpeilungen auf Innengositione gedruckt.
8^{u} 30^{m} am		Bei Eschaff Dreingabeset und auf Innengositione gedruckt.
10^{u} 10^{m} am		Abgelöst, von Wilhelmshaven gedruckt.
1^{u} 00^{m} pm	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	festgemacht.
		Lödding
12. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Reisezeit
		Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
13. VII	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Rüstzeit Löding
14. VII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Rüstzeit Löding
15. VII	Wilhelmshaven Wind SW 3-4 ba, bedt, schwül u. gelegentl. Regen, leichter Dunst	
4h 00m am		Abgelegt
6h 30m am	Wangeroog Hafenausfahrt	Mit T 47 und D 6 als N-Boot sicherung für S.M.S. Regir aus der Ems gedampft mit T 47 und D 6 nach der Jade gedampft
11h 00m am	Wester Ems Turm Wind SW 4, bedeckt, gelegentl. Regen, böig, unsichtiger Dunst	
5h 00m pm	Wilhelmshaven SW Mai	festgemacht.
		Löding
16. VII	Wilhelmshaven Wind West 5, bedeckt, schwül, unsichtiger Dunst	
6h 00m am		abgelegt
8h 45m am	Jade Einfahrt Old Oog Tonne	gemäht
1h 40m pm		Mit 5. Sicherungsgruppe auf Außenposition gedampft

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. VII. 2h 35m pm	Wangeroog Hafenausfahrt Wind West. 3-2 stark bewölkt, etwas schwülig, leichter Dunst und sehr gute Sicht	genehmigt Löding
17. VII	Wangeroog - Hafenausfahrt Wind SO 4-5 bedeckt, teils, gelegentlicher Regen, unsichtiger Dunst	
Nachm.	Wind SO 2 bedeckt, Regenschauer, Gewitterluft, sehr unsichtig Dunst	
		Abgeschlossen, den 17. Juli 1915 Löding Oberleutnant z. S. d. R. und Kommandant S. M. Fpbt S 125

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch

S. M. Torpedoboot S 125

Kommandant: Oberleutnant z. S. d. R. Löding

Angefangen am 18. Juli 1915

Abgeschlossen am 17. August 1915

Anlagen:

K 254/17

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Sött, Wilhelmshaven. (Vertraglicher Lieferant für die Nordseestation)

S & F 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
18. VII	Wangerog-Hohenaffer Wind NW 4-6-9 lebhaft schnell zunehmender NW Wind grobe See schnell aufkommende hohe NW Dünung	
9h 5m am		Ankertross gebrochen, Spill unbrauchbar, I. Zerst-Vorsetzungsrigge aufgenommen, 1 135 mm Trossen gebraucht.
1h 00m pm	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	festgemacht. Lödding
19. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Ankerspill repariert und große Kesselreinigung. Lödding
20. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Große Kesselreinigung, Ausbesserung von Regenventilen. Lödding
21. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Große Kesselreinigung, Ausbesserung von Regenventilen. Lödding
22. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Große Kesselreinigung, Ausbesserung von Regenventilen. Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
23. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Große Kesselreinigung, Ausbesserung von Regenventilen. Lödding
24. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Ruhezeit Lödding
25. VII	Wilhelmshaven, Neue Torpedowerft	Ruhezeit. Lödding
26. VII	Wilhelmshaven Wind West 2 Aufsteigender Nebel	
6h 35m am		Abgelegt
8h 00m am	klares Wetter	
11h 15m am	Wangerooge-Hohenaffer Wind WSW 2-1, flache Regenschauer mit Gewitter fast ruhige See	zurückgekehrt Lödding
27. VII	Wangerooge-Hohenaffer Wind SW-SSW 2 stark bedeckt, vielfach Regenschauer fast ruhige See	
nachm.	Wind SO-SSO 2, flache Gewitterböen.	Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
28. VII	Wangerooge-Fahrwasser Wind SW-WSW 4-5-6 bedeckt, heftige Regen- und Gewitterschauer, mäßiger Seegang und zunehmende West-Dünung	
7 50 pm		Mit I. Zuteilungsgruppe auf Jumpositive zurückgekehrt.
8 50 pm	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind WSW 6-7, bedeckt und schauerig, heftige Regen- schauer, ziemlich grobe Dünung und Dünung	zurückgekehrt
		Löding
29. VII	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind WSW 7 bedeckt, schauerig, heftige Regen- schauer, ziemlich grober Seegang und grobe West-Dünung	
		Löding
30. VII	Süd-Einfahrt Old Oog- Tonne Wind NW 7 bedeckt, schauerig, heftige Regen- schauer, grobe See und hohe NW Dünung	
		Löding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. VII	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind WNW-NW 6-5 bedeckt, schauerig, Regen, böen, grobe See NW Dünung	
8 10 am		Abgelöst und mit I. Zuteilungsgruppe nach Wilhelmshaven zurückgekehrt
10 50 am	Wilhelmshaven Flutmole	
3 30 am	Alter Torpedowerft	festgemacht
		Löding
1. VIII	Wilhelmshaven Alter Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
2. VIII	Wilhelmshaven Alter Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
3. VIII	Wilhelmshaven Alter Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
4. VIII	Wilhelmshaven Alter Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
5. VIII	Wilhelmshaven Wind NW 3-4 bedeckt und regnerisch, mäßi- ger	

Marine-Journalen-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Sulz, Wilhelmshaven.
(Verantwortlicher Lieferant für die Kaiserl. Marine)
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
28. VII	Wangeroog-Fahrwasser Wind SW-WSW 4-5-6 bedeckt, stellige Regen- und Gewitterschauer, mäßiger Seegang und zunehmende West-Dünung	
7 50 m pm		Mit I. Torpedoprüfungsgruppe nach Hamburg positiven gebracht.
8 50 m pm	Süd-Einfahrt Old Oog Linie Wind WSW 6-7, bedeckt und schauerig, stellige Regenschauer, ziemlich grober Seegang und Dünung	genehmigt Löding
29. VII	Süd-Einfahrt Old Oog Linie Wind WSW 7 bedeckt, schauerig, stellige Regenschauer, ziemlich grober Seegang und grobe West-Dünung.	Löding
30 VII	Süd-Einfahrt Old Oog-Linie Wind NW 7 bedeckt, schauerig, stellige Regenschauer, grobe See und hohe NW Dünung	Löding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
31. VII	Süd-Einfahrt Old Oog Linie Wind WNW-NW 6-5 bedeckt, schauerig, Regenböen, vorher SW Böhnung	
8 10 m am		Abgelöst und mit I. Torpedoprüfungsgruppe nach Wilhelmshaven gebracht
10 50 m am	Wilhelmshaven Kuhnwle	Genehmigt
3 30 m am	Alte Torpedowerft	Genehmigt Löding
1. VIII	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
2. VIII	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
3. VIII	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
4. VIII	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit Löding
5. VIII	Wilhelmshaven Wind NW 3-4 bedeckt unbeständig, mäßig.	

Marine-Formular-Magazin, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Th. Süß, Wilhelmshaven. (Vertragsmäßiger Lieferant für die Marinestation)

S & F 1 38.

Datum und Abrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5. VIII 5h 55m am	vor Anker.	Abgelöst zurückgekehrt
9h 00m am	Wangerooge Fahrwasser Wind NW 2/3 durch beendet letzter Ankerung	Lödding
6. VIII	Wangerooge - Fahrwasser Wind NW-W 1-2 mäßig bewölkt, letzter Ankerung	
10h am	Wind SO-O 2 bedeckt, frische Dünung, letzter Ankerung.	
		Lödding
7. VIII	Wangerooge Fahrwasser Wind SW-W 3-4-5 bedeckt, schwere und kurze, mäßiger Ankerung WNW-Dünung.	
1h 45m pm	Wind NW 2 bedeckt Ankern, wurde Ankerung	Mit I. Zuteilungsgruppe mit Zimmergesellen zurückgekehrt.
3h 40m pm	Süd-Einfahrt Old Oog Reede	zurückgekehrt.
		Lödding
8. VIII	Süd-Einfahrt Old. Oog Reede	
	Wind NW 5-4-3 bedeckt Ankerung abgebrochen	
6h 31m am		Mit I. Zuteilungsgruppen nach Hause.

Datum und Abrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8. VIII 7h 30m am	Wangerooge - Fahrwasser Wind NNW 2-3 bedeckt letzter Ankerung, mäßiger NNW Dünung	positiven zurückgekehrt
		Lödding
9. VIII	Wangerooge Fahrwasser Wind NNW 2, mäßig bewölkt, ruhige See mäßiger NNW Dünung	
		Lödding
10. VIII	Wangerooge Fahrwasser, Wind WNW 1 mäßig bewölkt, ruhige See	
8h 25m am		Abgelöst und mit I. Zuteilungsgruppe zurück Wilhelmshaven zurückgekehrt festgemacht.
11h 40m am	Wilhelmshaven S.W. Ari	
		Lödding
11. VIII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Lödding
12. VIII.	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit
		Lödding
13. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit
		Lödding

Datum und Abrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5. VII 5ᵘ 55ᵐ am	vor Anker.	Abreise nach Wangerooge
9ᵘ 00ᵐ am	Wangerooge Fährverkehr Wind NW 3 stark bewölkt leichter Dünung	Lödding
6. VIII	Wangerooge - Fährverkehr Wind NW-W 1-2 mäßig bewölkt, leichter Dünung	
10ᵘ am	Wind SO-OSO 2 bedeckt, mäßige Dünung, leichter Dünung.	
		Lödding
7. VII	Wangerooge Fährverkehr Wind SW-WNW 3-4-5 bedeckt, stürmisch und Regen, mäßiger Dünung NW-Dünung	
1ᵘ 45ᵐ pm	Wind NW 2 bedeckt Regen, grobe See und hohe NW-Dünung	Mit I. Zuteilungsgruppe muß zum Hafendienst herangezogen werden.
3ᵘ 40ᵐ pm	Süd-Einfahrt Old Oog Reede	genehmigt.
		Lödding
8. VIII	Süd-Einfahrt Old Oog Reede	
	Wind NW 5-4-3 bedeckt See und Dünung abnehmend	
6ᵘ 30ᵐ am		Mit I. Zuteilungsgruppen muß ausfahren.

Datum und Abrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
8. VII 7ᵘ 30ᵐ am	Wangerooge - Fährverkehr Wind NNW 2-3 bedeckt leichter Dünung, mäßige NNW Dünung	positiven Gesundheitsbefund gemeldet
		Lödding
9. VIII	Wangerooge Fährverkehr Wind NNW 2, mäßig bewölkt, mäßige See mäßige NW Dünung	
		Lödding
10. VIII	Wangerooge Fährverkehr Wind WNW 1 mäßig bewölkt, ruhige See	
8ᵘ 25ᵐ am		Abgelöst und mit I. Zuteilungsgruppe zum Hafendienst Wilhelmshaven gemustert.
11ᵘ 40ᵐ am	Wilhelmshaven SW Bft	
		Lödding
11. VIII.	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Lödding
12. VIII.	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Hafendienstzeit
		Lödding
13. VII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Hafendienstzeit
		Lödding

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
14. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit Lödding
15. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit Lödding
16. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit. Lödding
17. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Werftliegezeit Abgeschlossen, den 17. August 1915 Lödding Oberzahlmeister z. D. d. K. u. Rechnungsrat S. M. Tpbt. S. 125

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit.	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
		Kriegstagebuch S. M. Tpbt S. 125
	Kommandant:	Oberleutnant z. S. d. R. Löding
	Anfangszeit am	16. August 1915
	Abgeschlossen am	13. September 1915
	Anlagen:	/

K 254/17.

Walter Loewald's Druckerei, Buchdruckerei u. Buchbinderei, Berlin SW. 61, Hollmannstraße 38.
Vertraglicher Lieferant für die Kaiserliche Marine. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
16. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
17. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
18. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
19. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
20. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
21. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
22. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
23. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
24. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
25. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
26. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
27. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
28. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
29. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
30. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
31. VIII	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
1. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
2. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
3. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding
4. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Marschlinienzeit Löding

Verantwortlicher Lieferant für die Nachlieferung. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
5. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
6. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
7. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
8. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
9. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
10. IX	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Dienstlingszeit Löding
11. IX 8ᵘ15ᵐ am	Wilhelmshaven Neue Torpedowerft	Abgelegt und mit Fock gelaufen zur Probefahrt
0ᵘ55ᵐ pm	Wilhelmshaven S.W. Ainri	von Probefahrt zurück und festgemacht. Löding
12. IX 3ᵘ30ᵐ am	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	abgelegt; mit S 97 zur Elbe gelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12. IX 8ᵘ11ᵐ am	Feuerschiff Elbe A Wind NNW 1 Lang be. wölkt, fast ruhige See	mit S 97, S 112, S 114 als U-Bootssicherung für Mutterschiffe Indianola und Tekuta der Hilfsminensuchdivision Cuxhaven, da gehören. Abgabe der Motorbootskasten seitens der Mutterschiffe
2ᵘ45ᵐ pm	Lister Tief - Ansteuerungstonne Wind SW 1 leicht be. wölkt, fast ruhige See	
5ᵘ00ᵐ pm		als U-Bootssicherung der Mutterschiffe Indianola und Tekuta zur Elbe gelaufen S 97 und S 125 stationiert von Wilhelmshaven
8ᵘ00ᵐ pm		Löding
13. IX 1ᵘ20ᵐ am	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	festgemacht. Ruhezeit Abgeschlossen, den 13. September 1915 Löding Oberleutnant z. S. d. R. u. Kommandant S. M. Tpbt. S 125

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Reisestreugbuch
S. M. Tpbt. „S. 125"

Kommandant: Oberleutnant z. S. d. R. Löding

Angefangen am 14. September 1915
Abgeschlossen am 30. September 1915
Anlagen:

K 254/17

S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
14. IX	Wilhelmshaven. Wind W N W 3-4 bedeckt und trübe, heißer Tag, ganz.	
7h 35m am		Abgelegt genuhrt
9h 45m am	Wangerooge Fahrwasser Wind W N W 4-5-6 bedeckt mäßiger Seegang und Westl. Dünung.	
5h 35m pm		mit I. Lotsenversetzungszügge auf Ausgang gebracht genuhrt
6h 20m pm	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind N W 6, bedeckt und Regen, mäßiger Seegang und N W Dünung	
		Lödding
15. IX.	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind N W 5-4-3 bedeckt mäßiger abnehmender Seegang	
8h 00m am		mit I. Lotsenversetzungszügge auf Ausgang gebracht genuhrt
8h 55m am	Wangerooge-Fahrwasser Wind W N W 3 pendelnd, wieder heißer Tag und W N W Dünung	
		Lödding
16. IX	Wangerooge-Fahrwasser Wind W N W 2-3 bedeckt, heißer Tag ganz.	
		Lödding

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
17. IX	Wangerooge-Fahrwasser Wind W N W 4-5 pendelnd, wieder, mäßiger Seegang	
5h 00m pm		mit I. Lotsenversetzungszügge auf Ausgang gebracht genuhrt
5h 45m pm	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind N W 5, bedeckt mäßiger Seegang und N W Dünung.	
		Lödding
18. IX	Süd-Einfahrt Old Oog Tonne Wind N N W 6-7 bedeckt häufige Regenschauer, ziemlich grober Seegang und hohe N W Dünung	
		Lödding
19. IX	Süd Einfahrt Old Oog Tonne Wind N W 7 - N N W 8 - pendelnd bewölkt, ziemlich grobe, abnehmende See, hohe N W Dünung	
8h 40m am		Abgelöst, I. Lotsenversetzungszügge nach Wilhelmshaven, S. 125 nach Nordenham zum Essen gebracht festgemacht abgelegt Einsatz S 97 festgemacht
11h 20m am	Nordenham	
4h 40m pm		
5h 10m pm	Franzhaven Hammelpulle	
		Lödding

Marine-Generalstab Wegner, Buchdruckerei u. Buchbinderei von Ed. Bob. Wilhelmshaven. Verantwortlicher Redakteur für die Nachrichtenblätter. S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
20. IX	Bremerhaven Wind NNW 2-3 mäßig bewölkt, leichter Dunst.	
8h 00m am		unbelastet
0h 10m pm	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	festgemacht Ruhezeit
		Löding
21. IX	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
22. IX	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	Ruhezeit
		Löding
23. IX	Wilhelmshaven Alte Torpedowerft	
4h 45m pm	Wind Südl. 3 mäßig bewölkt, leichter Dunst	unbelastet, mit G 135 zur Elbe gelaufen
9h 00m pm		mit G 135, T 112, S. 120 als U-Bootssich. dung für Mutterschiffe Indianola und Inbuta der Hochseeflottille. in Swinemünde gelaufen.
		Löding
24. IX 1h 45m am	Lister Tief Ausgang, Leuchtturm Wind Südlich 3-4 mäßig bewölkt, leichter Dunst	gemessen. Umdrehung der Motore, laufen gegen die Mutterschiffe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
24. IX		
3h 30m am		Anker mit. als U-bootssicherung für Indianola, Inbuta und Enkeldo zur Elbe gelaufen.
9h 30m am	Vor Elbe R. Wind SSO 2, mäßig bewölkt, dunstig, fast ruhige See	S. 125 und G. 135 abgefahren.
10h 55m am	Wangerooggrund Wind SO 2, mäßig bewölkt, dunstig, fast ruhige See.	gemessen
		Löding
25. IX	Wangerooggrund Wind S-SSW 1-2 mäßig bewölkt, ruhige See, zeitweise Regenschauer.	
		Löding
26. IX	Wangerooggrund Wind NW-WNW 2 bedeckt, zeitweise Regen, fast ruhige See.	
		Löding
27. IX	Wangerooggrund Wind S.W-WSW 2-3-4 stark bewölkt, leichter Dunst	
		Löding

Marine-Kommando-Dienststelle Nachrichtenwesen u. Nachrichtenamt
von 14. Okt. Wilhelmshaven
Verantwortlicher Referent für die Nachrichtenblätter.
S & F f 38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
28. IX.	Wangerooge-Fahrwasser W.S.W 4-5 bedeckt, zu, fallender Regen, mäßige Sicht	
6h 30m am	Wind N.W 7-8 bedeckt Regen, sehr grobe See und Brandung	
7h 00m am		mit I. Führerpeilgruppe auf Hohenweg. Tiefe gebracht.
7h 50m am	Süd Einfahrt Old Oog Tonne Wind N.W 9, bedeckt, dichter, fallender Regen, Böen, sehr grobe See und Brandung.	genehmigt.
9h 20m am		mit I. Führerpeilgruppe auf Schilling Reede gebracht
10h 00m am	Schilling Reede Wind N.W 9-8 bedeckt dichter fallender Regen, Böen, sehr grobe See und Brandung	genehmigt.
29. IX	Schilling Reede Wind N.W 5-4, bedeckt, trübe, mäßiger Sicht, Regen, sehr grobe See und Brandung	Löding
7h 55m am		mit I. Führerpeilgruppe auf Hohenweg. Tiefe gebracht
8h 15m am	Süd Einfahrt Old Oog Tonne	genehmigt.
9h 15m am		mit I. Führerpeilgruppe auf Accum. Tiefe gebracht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
29. IX		
10h 00m am	Wangerooge Fahrwasser Wind Südl. 4 bedeckt Regen, mäßige Sicht, Brandung, hohe See	genehmigt.
11h 20m am		Abgelöst, mit I. Führerpeilgruppe nach Wilhelmshaven gebracht.
3h 05m pm	Wilhelmshaven S.W. Tonne	Lösung
30. IX	Wilhelmshaven Alte Vorgebrennt	Ruhezeit.
		Abgeschlossen, den 30. September 1915
		Löding
		Oberleutnant z. See d. R. u. Kommandant S. M. Tpbt. S 125

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.

Kriegstagebuch

S.M. Tpbt. S 125

Kommandant: Oberleutnant z. S. d. R. Löding

Angefangen am 1. Oktober 1915
Abgeschlossen am 31. Oktober 1915
Anlagen: —

Deutsche Grammophon-Gesellschaft, Hochachtungsvoll & Co. Kommandit-Gesellschaft auf Aktien, Berlin. Berlinisches Verlagsamt für die Marineverwaltung. S & F f 38.

K 2 54/17

PG. 62345, NID to be

contd. on reel-TS-64-D

ENDING OF

REEL-IA-63-D

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG 62934, NID " 62940 " 62336 to 62345,	NID cont'd

ONI

DATE: 8, 31, 1946

MACH. NO. 1701

PHOTOGRAPHED BY: Goodwin