PG-45892-NID

Geheime Kommandosache

"Adriana"

"Potestas"

"Citta di Livorno"

Ohne Wert für VM/KA.

F 12/10.44.

Deutscher Sec[illegible]ppe[illegible]chef Italien

PG/45892

GERMAN NAVAL TRANSPORT CHIEF IN ITALY.

SIGNALS AND ORDERS BEARING ON MOVEMENTS OF THE SHIPS "ADRIANA", "POTESTAS" AND "CITTA DI LIVORNO".

OCT. - NOV. 1942

Seetransportschaf ~~Italien~~

Adriana, Potestas, Città di Livorno

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/45892/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT EXCEPT NECESSARY ANNOTATIO -
NS WHICH SHOULD BE EITHER ON THE WO
RK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
RECORD OFFICE REGISTERED NUMBER

MROM 020655

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

	Weiter an	Tag	Uhrzeit	
Eingegangen 20/10.41 1806				
von MBZ durch Er				Verbindungsstab bei Admin. Ital. d. K. Ital. Marine
Verzögerungsvermerk				Nr. 12298 Anlagen 20.10.41

Fernschreiben von +A MBZ 01862 20/10 1553=

SEETRPCHEF ROM=

--GKDOS-- MELDET BISHERIGES ERGEBNIS ZU SKL QU A SECHS S 6717/41 GKDOS VOM 30/9. MAR ATT ROM HAT=

OKM SKL QU A SECHS S 7255/41 GKDOS+

WEGE BESCHLAGNAHME FUER MILITAERISCHE ZWECKE SCHWARZES MEER DREI MOTORSCHIFFE ZUR VERFUEGUNG. OB UND GEGEBENENFALLS WANN ZWEI RESTLICHE, IST UNBESTIMMT.- ZUR VERFUEGUNG GESTELLTE SCHIFFE SIND:.-

KLEIN A) '' ADRIANA'', Z.ZT. GENUA, 4353 BRT, 9 SM GESCHWINDIGKEIT, LAENGE 107 M, BREITE 15,5 M, TIEFGANG BELADEN 7,5 M, LADEFAEHIGKEIT 6000 T, 5 LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 11 LADEBAEUME, DAVON EINER 15 T.-

KLEIN B) '' POTESTAS'', Z.ZT. GENUA, 5237 BRT, 9 SM GESCHWINDIGKEIT, LAENGE 120 M, BREITE 15,7 M, TIEFGANG BELADEN 7,8 M, LADEFAEHIGKEIT UNBESTIMMT, 7 LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 12 LADEBAEUME BIS ZU 5 T.-

KLEIN C) '' CITTA DI LIVORNO'', ZZT. PALERMO, 2417 BRT, 11 SM GESCHWINDIGKEIT, IST SCHIFF FUER GEMISCHTE LADUNG (TEILS FRACHT-, TEILS FAHRGAST-SCHIFF), LAENGE 93 M, BREITE 12 M, TIEFGANG BELADEN 4,85 M, LADEFAEHIGKEIT 1168 T, LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 4 LADEBAEUME, DAVON EINER 15 T.-

Geheime Kommandosache

OKM 022409 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
2/11 1830				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von OKM durch FT				
Verzögerungsvermerk -- QEM --				D. M. ORDG.

Fernschreiben von + SSD MROA 03803 2/11 1300 =

SSD NACHR: SEETRANSPORTCHEF ROM =

GLTD: SSD OKM/M ATT= SSD OKM SKL QU A SECHS= SSD NACHR. MAR. VERB. STAB ROM= SSD NACHR. SEETRANSPORTCHEF=

GKDOS --/-- SOFORT VORLEGEN-- IM ANSCHLUSS AN MAR. ATT. ROM G 5623 V. 18.10. (NUR AN OKM/ M ATT) UND AUF OKM / M ATT 4280 GKDOS V. 20.10: .-

A) GENERALDIREKTOR ITAL. HANDELSMARINE STELLT IM WEGE BESCHLAGNAHME FUER MILITAERISCHE ZWECKE SCHWARZES MEER DREI MOTORSCHIFFE ZUR VERFUEGUNG. OB UND GEGEBENENFALLS WANN ZWEI RESTLICHE, IST UNBESTIMMT.- ZUR VERFUEGUNG GESTELLTE SCHIFFE SIND: .-

KLEIN A) '' ADRIANA'', Z.ZT. GENUA, 4353 BRT, 9 SM GESCHWINDIGKEIT, LAENGE 107 M, BREITE 15,5 M, TIEFGANG BELADEN 7,5 M, LADEFAEHIGKEIT 6000 T, 5 LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 11 LADEBAEUME, DAVON EINER 15 T.-

KLEIN B) '' POTESTAS'', Z.ZT. GENUA, 5237 BRT, 9 SM GESCHWINDIGKEIT, LAENGE 120 M, BREITE 15,7 M, TIEFGANG BELADEN 7,8 M, LADEFAEHIGKEIT UNBESTIMMT, 7 LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 12 LADEBAEUME BIS ZU 5 T.-

KLEIN C) '' CITTA DI LIVORNO'', ZZT. PALERMO, 2417 BRT, 11 SM GESCHWINDIGKEIT, IST SCHIFF FUER GEMISCHTE LADUNG (TEILS FRACHT-, TEILS FAHRGAST-SCHIFF), LAENGE 93 M, BREITE 12 M, TIEFGANG BELADEN 4,85 M, LADEFAEHIGKEIT 1168 T, LADELUKEN UNBEKANNTER GROESSE, 4 LADEBAEUME, DAVON EINER 15 T.-

DEUTSCHE KRIEGSMARINE MUSS ALS BRENNSTOFF DIESELOEL SOWIE SCHMIEROEL ZUR VERFUEGUNG STELLEN.-
WEITERES ERFOLGT DURCH ZUSAMMENARBEIT MAR. ATT. ROM MIT ITAL. KRIEGSMARINE BIS UEBERNAHME DURCH SEETRANSPORTCHEF ROM IN BRINDISI.-
B) DIE TANKER '' CELINO'' UND '' TORCELLO'' , DEREN CHARTERVERTRAG ABLAEUFT WERDEN VON GENERALDIREKTION HANDELSMARINE IN Z. ZT. NOCH NICHT GEKLAERTER FORM WEITER ZUR VERFUEGUNG GESTELLT WERDEN. DRINGLICHE ERLEDIGUNG WURDE NUNMEHR VON GENERALDIREKTION HANDELSMARINE ZUGESAGT.-
C) DIE FUER DEUTSCHEN NACHSCHUBDIENST LIBYEN VERLANGTEN ZWEI SCHIFFE VON 400-500 T UND MINDESTGESCHWINDIGKEIT 13 SM, SOWIE DIE FUENF FUER AEGAEIS BENOETIGTEN FAHRZEUGE VON 200- 500 T WERDEN VON GENERALDIREKTION HANDELSMARINE NICHT ZUR VERFUEGUNG GESTELLT. BEGRUENDUNG: GESAMTE KLEINERE TONNELLAGE SEI VON ITAL. KRIEGSMARINE BZW. SONSTIGEN ITAL. REGIERUNGSSTELLEN EINGESETZT UND UNENTBEHRLICH.-
--ZUSATZ-- NUR FUER MAR. VER.STAB UND SEETRANSPORTCHEF: ANGEZOGENE VORGAENGE FUER MAR. VERB. STAB BZW. SEETRANSPORTCHEF OHNE BEDEUTUNG.=

MAR. ATT. ROM GKDOS 1667/41=

— Gv 125254

Geheime Kommandosache

MROM/022976 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
6/11 2045				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN EINGEGANGEN 6. NOV. 41
von MBZ durch Kaun				B. Nr. OKdos 12528
V-- QEM--erk.				

Fernschreiben von +S MBZ 0584 6/11 1900=

S SEETR CHEF ROM=

GLTD NACHR MAR GR SUED SEETR= SEETR CHEF ROM=

--GKDOS-- 1) ZU MAR ATT ROM GKDOS 1667/41 ZIFFER A).-
IST AN OKM SKL QU A DREI UND SKL QUK A SECHS
BRENNSTOFFBEDARF FUER 24 STUNDEN, BUNKERFASSUNGSVERMOEGEN
, CHARAKTEGISTIK DES DIESEL- UND SCHMIEROELS ZU MELDEN.-
2) SCHIFFE SIND NACH UEBERNAHME IN BRINDISI FUER AEGAEIS
ZU BELADEN UNTER BERUECKSICHTIGUNG DURCHFAHRTMOEGLICHKEIT
KORINTH-KANAL.-
3) UEBERNAHME, WEITERLEITUNG NACH AEGAEIS IM
EINVERNEHMEN MIT MAR ATT ROM BESCHLEUNIGEN=
OKM SKL QU A SECHS S 7652/41 GKDOS+

Brennstoffverbrauch 8 Knoten 7 Tonnen
9 " 7,5 "

Bunker m³ 370

Betr Oel Genua teilt mit, dass die Charakteristik des Oeles erst im Laufe des Nachtrags (17/XI) festgestellt werden kann.

Geheime Kommandosache

MROM 022974

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
6/11 1930		6/11		SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von MROA durch Bm				EINGEGANGEN 6. NOV 03:1
Verzögerungsvermerk				B.Nr. GKDOS 12582

Fernschreiben von +SSD MROA 03868 6/11 1900=

SSD NACHR SEETR CHEF ROM=

GLTD SSD OKM/M ATT= SSD OKM SKL QU A SECHS=

SSD NACHR DT. MARKDO ITALIEN= SSD NACHR SEETR CHEF ROM=

--GKDOS-- SOFORT VORLEGEN-- 1) IM ANSCHLUSS AN MAR ATT ROM GKDOS 1667/41 VOM 2/11 41 BUCHSTABE A: FAHRBEREITSCHAFT ''ADRIANA'', POTESTAS'' UND ''CITTA DI LIVORNO'' GENUA BZW PALERMO VORRAUSSICHTLICH NICHT VOR 15/11 SODANN UEBERFUEHRUNG NACH BRINDISI.-

BESCHLAGNAHMEVERFAHREN, BEREITSTELLUNG UND UEBERFUEHRUNG WIRD VON HANDELSMARINE DURCHGEFUEHRT.-

BRENNSTOFF UND SCHMIEROEL WIRD BEVORSCHUSST. WEITERES FOLGT.-

2) AUF OKM /M ATT 4296/41 GKDOS VOM 21/10 41: VON FIRMA PUESCHEL TRIEST ZUR CHARTERUNG ANGEBOTENE SCHIFFE SIND LAUT AUSKUNFT GENERALDIREKTOR HANDELSMARINE FUER OKM NICHT VERFUEGBAR, WEIL ANDERWEITIG EINGESETZT=

MAR ATT ROM GKDOS 1749/41++

Ogaian.
Nino Claudio.

Geheime Kommandosache

MROA 024191

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
13/11 2357		14	X	SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von Abp durch V/4				EINGEGANGEN: 13-NOV-41
Verzögerungsvermerk			M	B. NR. GKDOS. 12703
--QEM--QED--				

Fernschreiben von +SSD MROA 03952 13/11 1900=

SSD NACHR SEETR. CHEF ROM=

GLTD: SSD OKM/M ATT= SSD OKM/SKL QU A SECHS=

SSD NACHR DT. MARKDO. ITALIEN=

SSD NACHR SEETR. CHEF ROM=

-GKDOS- SOFORT VORLEGEN.- IM NACHGANG ZU MAR. ATT. ROM GKDOS 1749/41 V. 6.11., ZIFFER 1): IN ANGELEGENHEIT BEREITSTELLUNG ''ADRIANA'', ''POTESTAS'' UND ''CITTA LIVORNO'' RICHTETE HEUTE 3H ADM. STAB AN MAR. ATT. FOLGENDE FRAGEN: 1) HAELT SKL DIE AUSRUESTUNG DER SCHIFFSBESATZUNGEN MIT BESONDERER WINTERKLEIDUNG FUER NOTWENDIG? BESCHAFFUNG GEGEBENENFALLS IN ITALIEN. VORHANDENE AUSRUESTUNG BIETET KEINEN AUSREICHENDEN SCHUTZ GEGEN GROSZE KAELTE.-

2) IST DT. KRIEGSMARINE BEREIT, A) KOSTEN DER BESCHLAGNAHME (ENTSCHAEDIGUNG AN REEDER, ENTLOHNUNG BESATZUNGEN, VERSCHIEDENE GEBUEHREN USW) ZU TRAGEN, B) FUER DEN WERT DER SCHIFFE IM VERLUSTFALL AUFZUKOMMEN?-

--ZUSATZ MAR. ATT. ROM--: HOEHE IN BETRACHT KOMMENDER BETRAEGE UND ZAHLUNGSART KONNTE ADM. STAB NICHT ANGEBEN, WIRD NACHGEMELDET, SOBALD BEKANNT.-

3) KANN DEUTSCHE KRIEGSMARINE FUER BEWAFFNUNG ''ADRIANA'' UND POTESTAS'' MIT KANONE SORGEN? UNTERBAU NICHT VORHANDEN. ''CITTA DI LIVORNO'' BESITZT UNTERBAU UND KANN ITAL. GESCHUETZ ERHALTEN.-

ZUSATZ MAR. ATT. ROM--: GEGENFRAGE, OB GESCHUETZGESTELLUNG DURCH DEUTSCHLAND BEDINGUNG FUER UEBERLASSUNG DER SCHIFFE, WURDE VOM ADM. STAB VERNEINT.-

4) VORAUSSETZUNG FUER UEBERLASSUNG SCHIFFE IST RUECKERSTATTUNG DER AB ZEITPUNKT BESCHLAGNAHME VERWENDETEN BRENNSTOFFE (DIESELOELE) UND SCHMIERMITTEL DURCH DEUTSCHLAND. BESTAETIGUNG EINVERSTAENDNISSES WIRD ERBETEN.-

--ZUSATZ MAR. ATT. ROM--: MAR. ATT. HAT IM BENEHMEN MIT SEETR. CHEF ITALIEN UM GESTELLUNG IN BRINDISI MIT VOLLEN BUNKERN GEBETEN=

MAR. ATT. ROM GKDOS 1777/41+

63

MROM

Eingegangen

14/11

von MBZ

Verzögerungsve

Fernschreiben

SK QU

SOFORT

1000×100 8.41 C/2279

ZU ER

VERA

MES U

BEANT

13/11

BREN

DIES

OELM

63 d 13

MROM 21350 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
14/11 2325					
von MBZ durch 16.					
Verzögerungsvermerk					

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN 15-NOV-41
B.Nr.G. 15586

Fernschreiben von +S MBZ 17430 14/11 1900= =

S SEETR. CHEF ROM=

SK QU A SECHS S 7652/41 GKDOS VOM 6.11 ZIFFER 1 IST SOFORT ZU BEANTWORTEN=

OKM SKL QU A SECHS Ş 11010/41+++

04.

1000×100 6.41. C/2278

ZU ERFOLGEN WIE FUER DEUTSCHE TRANSPORTER. SEETR. CHEF VERANLASZT/ AUSZERDEM NACH ZUSTIMMUNG ITALIENER EINBAU MES UND BUGSCHUTZ. ZU ZIFF. 4) WIRD UM UMGEHENDE BEANTWORTUNG FS SKL QU A SECHS S 7652/41 GKDOS V 13/11 GEBETEN (BRENNSTOFFMENGE MIT VOLLEN BUNKERN, BRENNSTOFFBEDARF 24 STUNDEN, CHARAKTERISTIK DES DIESEL- UND SCHMIEROELS), DAMIT FREIGABE BENOETIGTER OELMENGE ERWIRKT WERDEN KANN. MAR ATT. ROM HAT=

OKM SKL QU A SECHS S 8009/41 GKDOS+

Geheime Kommandosache

MROM 12311

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
14/11 2810				
MBZ durch W				
Verzögerungsvermerk --QEM--				

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN 14. NOV 41
B. Nr. GKDOS 12710 ANL. —

DT MAR KDO ITALIEN HAT ABSCHR. SEL

Fernschreiben von

+S MBZ 01471 14/11 1716=

TM 2: S SEETR. CHEF ROM=

NACHR DT MAR KDO ITALIEN=

GLTD: S SEETR. CHEF ROM= NACHR DT MAR KDO ITALIEN=

NACHR MAR GR SUED SEETR= fr 12703

~~F~~GKDOS~~F~~ ZU M.ATT. ROM 1777/41 GKDOS V 13/11: ZIFF. 1) WIRD VON MAR GR SUED BEANTWORTET, ZIFF. A) UND B) EINVERSTANDEN. ZIFF. 3) AUSRUESTUNG DER SCHIFFE, DIE ITALIENER NICHT BEWAFFNEN, HAT DURCH SEETR CHEF ROM BZW. MAR BORDFLAKKOMP. SUED IN GLEICHER WEISE ZU ERFOLGEN WIE FUER DEUTSCHE TRANSPORTER. SEETR. CHEF VERANLASZT, AUSZERDEM NACH ZUSTIMMUNG ITALIENER EINBAU MES UND BUGSCHUTZ. ZU ZIFF. 4) WIRD UM UMGEHENDE BEANTWORTUNG FS SKL QU A SECHS S 7652/41 GKDOS V 13/11 GEBETEN (BRENNSTOFFMENGE MIT VOLLEN BUNKERN, BRENNSTOFFBEDARF 24 STUNDEN, CHARAKTERISTIK DES DIESEL- UND SCHMIEROELS), DAMIT FREIGABE BENOETIGTER OELMENGE ERWIRKT WERDEN KANN. MAR ATT. ROM HAT=

OKM SKL QU A SECHS S 8009/41 GKDOS+

Fernschriftlich erledigt
18. November 1941
M 124909
An | Am | Um | Durch | Rollo
IVB2 18/11 2315 Bz 80

Vfg.

I.) S S D - Fernschreiben :

Geheime Kommandosache!

O.K.M./Skl. Qu A VI V

== Gkdos ==

Betr.: "Adriana".

Vorgang: 1.) O.K.M. Skl Qu A VIs 7652/41 Gkdos v. 6.11.
2.) O.K.M. Skl Qu A VIs 11010/41 Geh. v. 14.11.

1.) Brennstoffbedarf ~~für~~ 8 Kn. = 7 t,
Brennstoffbedarf ~~für~~ 9 Kn. = 7,5 t.

2.) Bunker-Inhalt 370 cbm.

3.) Schmieröl für Karter :

Klebigkeit 15 bis 50 Grad
2,2 " 100 "
1,28 " 150 "

Zündbarkeit : 230 Grad.

4.) Schmieröl für Zylinder :

Klebigkeit 20 bis 50 Grad
2,6 " 100 "
1,37 " 150 "

Zündbarkeit : 240 Grad.
Gefrieren : minus 16 Grad.

5.) Brennöl für Diesel :

Dichte 15 Grad
890 - 910 Grad.
Zündbarkeit : 80 - 120 Grad.
Wärmeeinheit : 10.000 - 10500.
Dieselöl darf keine asphalthaltigen Materialien enthalten.

Seetransportchef Rom Gkdos 12746/41

--//--

Vorgänge bei S
II.) Zum Vorgang bei S
+ 18/11

S 18/11

S1 Vfg 18/11

Geheime Kommandosache

RoM 024867 Marinenachrichtendienst Pig/m.

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
18/11 1245				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von MIRA durch				18.
Verzögerungsvermerk				12452

Fernschreiben von + S MIRA 04002 18/11 1240 =

SEETRANSPORTCHEF ROM =

-- GKDOS -- BEI MAR ATT ROM EINLANGTE 18.11.

NACHRICHTLICH FOLGENDES AN OKM/SKL QU A SECHS

GERICHTETES S-FERNSCHREIBEN MAR GRUPPE SUED OP

5429/41 GKDOS VOM 17.11.:'' BETR BEREITSTELLUNG ITAL

SCHIFFE '' ADRIANA'' ''POTESTAS''' ''CITTA DI LIVORNO''

FUER SCHW MEER.-

VORG: SKL QU A SECHS 8009/41 GKDOS V 15/11.-

1) SEELAGE IM SCHW MEER VERBIETET ZUNAECHST EINSATZ DER

SCHIFFE DORT. WANN EINSATZ ERFOLGEN KANN, NICHT

ABZUSEHEN, MOEGLICHERWEISE ERST IM FUEHJAHR. EINSATZ

DER SCHIFFE ZUNAECHST AEGAEIS BEABSICHTIGT. KEINE

UNTERRICHTUNG DER ITALIENER, DASS NICHT SOFORTIGE

VERWENDUNG SCHW MEER BEABSICHTIGT.-

2) AUSRUESTUNG DER SCHIFFSBESATZUNGEN MIT WARMER

KLEIDUNG IN JEDEM FALL ZWECKMAESSIG. FALLS IRGENDWIE

MOEGLICH, LEGT GRUPPE AUCH WERT AUF BEWAFFNUNG, DIE

ZWECKMAESSIG IN ITALIEN DURCHZUFUEHREN. FALLS ITAL

ARMIERUNG NICHT VERFUEGBAR, EINSATZ DEUTSCHER BORDFLAK

BITTE PRUEFEN.-

3) AUSRUESTUNG M.E.S. BUGSCHUTZ IN ITALIEN ERBETEN.-

4) DURCH ENTSPRECHENDE BELADUNG IN JEDEM FALL ERREICHEN,

DASS FAHRZEUGE DURCH KORINTH-KANAL GEHEN, D.H. NICHT

MEHR ALS 6 1/2 M TIEFGANG HABEN. MANGEL AN

SICHERUNGSSTREITKRAEFTEN ERSCHWERT GELEIT VON KAP

MATAPAN AN.-

5) ZU PERS. UNTERRICHTUNG WIRD AUF ZUNEHMENDE SCHWIERIGE OELLAGE IN AEGAEIS HINGEWIESEN, DIE DURCH SCHWIERIGKEITEN OELNACHSCHUBS UEBER SEE VON KONSTANZA BEDINGT. VERSUCHE RUM. OELTRANSPORTE NACH SALONIKI UEBER LAND ZU LEITEN, SIND EINGELEITET. AUS DIESEM GRUND BEI WEITERER AUSWAHL SCHIFFE AUF SPARSAME VERBRAUCHER, BESCHRAENKUNG NICHT NUR AUF OELSCHIFFE, UND NICHT ZU GROSSE TONNAGE WERT LEGEN.''=

MAR ATT ROM GKDOS 1799/41 +

SCHWIERIGE
ERIGKEITEN
ERSUCHE
EITEN,
AUSWAHL
NICHT
WERT

Seetransportchef Italien
B. Nr. Gkdos 12787/41 — 10

Rom, den 20. November 1941.

Geheime Kommandosache!

v Vfg!

1.) Schreibe an:

Ital. Marine.

Betrifft: Motorschiffe "ADRIANA", "POTESTA" und "CITTA DI LIVORNO" LIVORNO".

Nach Mitteilung des Marine Attaches Rom, stellte General - direktor der Ital. Handelsmarine auf dem Wege der Beschlagnahme für militärische Zwecke, die drei Motorschiffe "ADRIANA", "POTESTA" und "CITTA DI LIVORNO" zur Verfügung.

Da das Oberkommando der Deutschen Kriegsmarine es für angebracht hält, diese Schiffe in gleicher Weise wie die deutschen Transporter hinsichtlich des Flakschutzes eingerichtet, so wird die Kgl.Ital. Marine gebeten, die Genehmigung zum Einbau von Geschützunterbauten, soweit sie auf den Schiffen noch nicht vorhanden sind, zu genehmigen und die Genehmigung für den Einbau von M.E.S.-und Bugschutzanlage zu erteilen.

Damit durch das Oberkommando der Deutschen Kriegsmarine die Freigabe der benötigten Ölfeuerungen erwirkt werden kann, wäre der Seetransportchef dankbar, wenn folgende Angaben baldmöglichst bekannt gegeben werden können:

a) Brennstoffbedarf für 24.Stunden für jedes Schiff,
b) Bunkerfassung vermögen für jedes Schiff,
c) Charakteristik des Diesel- und Schmieroels für jedes Schiff.

In Anbetracht der zutreffenden Vorbereitungen für obige Arbeiten

Arbeiten, deren Erledigung in Neapel beabsichtigt ist, wäre es ~~von~~ Interresse zu wissen, wann mit dem Eintreffen der Schiffe im genannten Hafen gerechnet werden darf.

-//- -//- -//-

2.) Hvlg.m.Antw.

+ S Sl

Schriftlich erledigt
2327

Am Um Durchschlag

Geheime Kommandosache!

-12-

Traduzione del 20. November 1941.

Seetransportchef Italien Vfg! 20 novembre 1941
B.Nr.Gkdos. /41.

1.) S-Fernschreiben an:

Allo Stato Maggiore della R.Marina Italiana,

a mano del Sig.Capitano di Fregata Foscari.

2) Seetr.-Bpt.-Stelle N e a p e l .

Argomento: Motonavi "ADRIANA", "POTESTAS" e "CITTA' DI LIVORNO".

Secondo la comunicazione dell' addetto della Marina Tedesca a Roma il Direttore Generale della Marina Commerciale Italiana ha messo alla disposizione per scopi militari le trè motonavi "ADRIANA", "POTESTAS" e CITTA' DI LIVORNO" seguestrandole.

Poichè il Comando Supremo della Marina di Guerra del Reich crede che sia opportuno di dotare in riguardo alla protezione antiaerea queste navi nella medesima maniera come quelle tedesche si prega la R.Marina Italiana di dare il permesso di installare dei fondamenti per i cannoni, per quanto non ci siano sulle navi, e di ampliare il permesso per il montaggio di cavi antitorpedini e di impianti per la protezione della prua.

2.) zum Vorgang.

Affinchè possa essere effettuata dal Comando Supremo della Marina di Guerra del Reich la concessione del libero acquisto delle quantità necessarie di nafta il Capo dei Trasporti Marittimi Germanici sarebbe grato se potranno essere date le seguenti indicazioni al più presto possibile:

a) Consumo di combustibile di ogni nave per 24 ore,
b) Capacità dei serbatoi per ogni nave,
c) Caratteristica dell'olio Diesel e dell' olio lubrificante.

Visto le preparazioni, che dovranno essere fatte per suddetti lavori, il cui disbrigo si vuole fare a Napoli, sarebbe interessante di sapere quando si potrà contare coll' arrivo delle navi nel suddetto porto.

Il Capo dei Trasporti Marittimi Tedeschi
F.to: H o r s t m a n n
Capitano di Vascello

nschriftlich erledigt
23227
n | Am | Um | Durch | Relle
NE | 20/11 | 1600 | Bz

-13-

Rom, den 20. November 1941.

Geheime Kommandosache!

V f g !

1.) S-Fernschreiben an:

11 Mar.Bordflakkomp. N e a p e l . V

nachrichtlich:

21 Seetr.-Hpt.-Stelle N e a p e l . V

Bei Eintreffen der Schiffe "ADRIANA" 4353 BRT, "POTESTAS" 5237 BRT und "CITTA DI LIVORNO" 2417 BRT, hat die Bewaffnung in gleicher Weise zu erfolgen, wie für deutsche Transporter.

Zusatz für Seetr.-Hpt.-Stelle Neapel.

Nach Zustimmung Italiener, Einbau M.E.S. und Bugschutz für genannte Motorschiffe vorgesehen. Weiteres folgt.

Seetransportchef Rom Gkdos 12771/41

++++++ +++++ +++++

2.) zum Vorgang.

X fr 20/11 S f 20/11. SI Vp. 20/11

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

MIRM 125353

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
20/11.41 2205				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von MBZ durch Er				EINGEGANGEN: 21-NOV-41
Verzögerungsvermerk				G. Nr. GKDOS 12742 ANL. —

Fernschreiben von +A MBZ 02155 20/11 1855=

SEETRANSPORTCHEF ROM=

--GKDOS-- AUF DORT BNR 12746 GKDOS--

1) UMGEHEND GLEICHE ANGABEN FUER ''POTESTAS'', ''CITTA DI LIVORNO'' HERGEBEN.-

2) WANN WERDEN SCHIFFE UEBERNOMMEN?.-

3) LIEGT ZUSTIMMUNG ITALIENER ZU EINBAU MES- UND BUGSCHUTZ VOR?=

OKM SKL QU A SECHS S 8147/41 GKDOS+

ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ AUSGERUESTET.-

''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-

ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON ITAL. MARINE GESTELLT.-

EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-

DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=

MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
RMB:100 Bd 2.41 3441
ISTITUTO PO... DELLO STATO
Kl g. 300 Bl. à 100 Bl. Din A 4. Best. Nr. 04/07 s/41. P...

Geheime Kommandosache

MIBM 025346

Marinenachrichtendienst

Eingegangen 20/11 22 Uhr	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von MBZ durch elk				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN EINGEGANGEN 24. NOV. 41
Verzögerungsvermerk				B. Nr. GKDOS 12405 ANL.

Fernschreiben von +SSD MRAZ 05618 20/11 1210=

SSD NACHR SEETR CHEF ROM=

GLTD: SSD MAR KDO ITAL A ZWEI= NACHR SEETR CHEF ROM=

-GKDOS- BETR KORINTH-KANAL.-

AUF DORT BNR GKDOS 7024/41 V. 18/11 41.-

VON VERANTWORTLICHER STELLE FOLGENDE ANGABEN ERHALTEN :

GERINGSTE SOHLENBREITE 22 M, GERINGSTE

WASSEROBERFLAECHENBREITE 24,60 M, ZULAESSIGER TIEFGANG

7/31 M= MAR GR SUED SEETR BNR 8577/41 GKDOS+

WIE HIER AUS LAGEBERICHT DES MARKDO. ITALIEN DER KOMM.

ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ

AUSGERUESTET.-

''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS

SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND

WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT

AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-

ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON

ITAL. MARINE GESTELLT.-

EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS

FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-

DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE

ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT

ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG

NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM

TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=

MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

ISTITUTO DELLO STATO

10 g. 300 Bl. a 100 Bl. Din A4. Bestl. Nr. 04/0741/41. Pf.

Geheime Kommandosache

MIRO 24915 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
18/11 1620				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von MBZ durch Rvy		17		EINGEGANGEN 18. NOV. 41
Verzögerungsvermerk				B. Nr. GKDOS 12960

Fernschreiben von +S MBZ 01833 18/11 1551=

S NACHR SEETR CHEF ROM=

GLTD S DT MAR KDO ITALIEN= S NACHR MAR GR SUED SEETR SOFIA= S NACHR ADM AEGAEIS ATHEN= S NACHR SEETR CHEF ROM= -GKDOS- DORT FS 6916/41 GKDOS V 14/11.-

NACH MELDUNG SEETR HPTST AEGAEIS IST KANALBREITE 27 M, DER ZULAESSIGE TIEFGANG 24 FUSZ. SOHLENBREITE 21 M. SANTA FE 4627 BRT 132 M LANG, 15.3 M BREIT, TIEFGANG 7.6 M, HAT BEREITS MEHRFACH KANAL PASSIERT, DAHER H.E. WIE HIER AUS LAGEBERICHT DES MARKDO. ITALIEN GEM 6064/41 ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ AUSGERUESTET.-

''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-

ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON ITAL. MARINE GESTELLT.-

EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-

DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=

MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

ISTITUTO PO... DELLO STATO

Ns. 300 Bl. à 100 Bl. Din A4. Best. Nr. 04/0741/41. PI...

DURCHFAHRT FUER ADRIANA UND POTESTAS GLEICHFALLS MOEGLICH.-
UM ERNEUTE UEBERPRUFEUNG WIRD GEBETEN=
OKM SKL QU A SECHS S 8050/41 GKDOS+

fl.Nr. 12760 Vfg. 19.11.41

1) Z d A

Vfg. 19/11

MIRA

Eingegange
24/n.41
von MIRA
Verzögerung
Fernschreib

GLTD S
S NACHR
-GKDOS
V 2/11
TANKER
BOTSCHA
HERRN D
WIE HIE
ENTGEGEN
AUSGERUE
''CITTA
SCHON AN
WIRD NAE
AUCH UNT
ARTILLER
ITAL. MAR
EINTREFF
FUER ERST
DA SCHIFF
ZWECKE DE
ADMIRALST
NUR FUER
TRANSPORT

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
10 g. 300 Bl. à 100 Bl. Din A 4. Best. Nr. 04/07/41/St. Pr.

MOEGLICH.-

OS*

MIRM 826190

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
24/n.41 2345				
von MIRA durch Fr				
Verzögerungsvermerk				

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN 25. NOV. 41
B. Nr. GKDOS 2871 Anl. –

Fernschreiben von +S MIRA 04076 24/11 1400=

S NACHR DT SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD S OK/M ATT= S OKM/SKL QU A SECHS=

S NACHR DT MAR KDO ITALIEN= S NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=

-GKDOS- IM NACHGANG ZU MAR ATT ROM B NR GKDOS 1667/41 V 2/11 41, BUCHSTABE B:.-

TANKER ''CELINO'' UND ''TORCELLO'' WURDEN, WIE DEUTSCHE BOTSCHAFT ROM UNTER 19/11 AN MAR ATT ROM MITTEILT, DURCH HERRN DIMANOW 6/11 FUER OKM NEU GECHARTERT.-

WIE HIER AUS LAGEBERICHT DES MARKDO. ITALIEN GEH 6064/41 ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ AUSGERUESTET.-

''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-

ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON ITAL. MARINE GESTELLT.-

EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-

DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=

MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

ISTITUTO ... DELLO STATO

10 S. 300 Bl. à 100 Bl. Din A 4. Best. Nr. 040/6/41. Pr...

A 2 V 7/11 41 BEKANNT, IST ALLERDINGS ''TORCELLO'' AUF FAHRT ISTANBUL - CONSTANZA 5/11 VERSENKT WORDEN.=

MAR ATT ROM GKDOS 1830/41+

Eing
26
von
Verzö
Fernf
GLTD
S NA
-- G
V.6/1
MAR.
10/12
ENTGE
AUSG
''CIT
SCHON
WIRD
AUCH
ART IL
ITAL.
EINTR
FUER
DA SCH
ZWECKE
ADMIR
NUR FU
TRANSP
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
10 Bl., 300 B. à 100 Bl. Dir.A.L. Best. Nr. 04/07/41/41. PF

AUF

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

MRM 026511

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
26/11 1775				
von RA durch hl				
Verzögerungsvermerk				

SEETR CHEF HAT ABSCHR. ERH KAE

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN

EINGEGANGEN 26. NOV. 41

12902 –

Fernschreiben von

S MIRA 04109 26/11 1300=

S TM2: NACHR MAR. KDO. / ITALIEN=

S NACHR : SEETR. CHEF ROM=

GLTD: S OKM/ MATT= S OKM/ SKL QU A SECHS=

S NACHR MAR KDO ITALIEN= S NACHR SEETR. CHEF ROM=

-- GKDOS-- VORG.: MAR. ATT. ROM GKDOS. 1749/41

V.6/11.41 ZIFF.1.):.-

MAR. KABINETT MITTEILT SOEBEN, DASS VORAUSSICHTLICH

10/12. '' ADRIANA'', '' POTESTAS'' UND

ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ

AUSGERUESTET.-

''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS

SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND

WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT

AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-

ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON

ITAL. MARINE GESTELLT.-

EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS

FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-

DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE

ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT

ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG

NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM

TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=

MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

ISTITUTO DELLO STATO

30 0. 300 Bl. a 100 Bl. Dih A4 Best. Nr. 04/074/41. PI

'' CITTA DI LIVORNO' NEAPEL EINTREFFEN, WO BEWAFFNUNG ERFOLGT. SODANN UEBERFUEHRUNG NACH BRINDISI.=

MAR ATT ROM GKDOS 1847/41++

Eingegangen
29
von MR
Verzögerung
Fernschrei

GLTD: S
SSD NA
SSD NA
- GKD
ITAL.
'' ''A
VON GE
SODANN
ENTGEGE
AUSGER
''CITTA
SCHON A
WIRD NA
AUCH UN
ARTILLE
ITAL. M
EINTREF
FUER ERS
DA SCHIF
ZWECKE DE
ADMIRALS
NUR FUER
TRANSPORT

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
70 g. 500 Bl. à 100 Bl. Din A 3. Best. Nr. 04/0141/41. Printed

Geheime Kommandosache

RM 27139 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/11 - 707				
von MIRO durch				
Verzögerungsvermerk				12976

Fernschreiben

+ SSD MIRA 04147 29/11 1250 =
SSD NACHR: SEETRANSPORTCHEF ROM =
GLTD: SSD OKM/M ATT = SSD OKM/SKL QU A SECHS=
SSD NACHR: MAR KDO ITALIEN =
SSD NACHR: SEETRANSPORTCHEF ROM =
-/ GKDOS - VORG: MAR ATT ROM GKDOS 1847/41 V. 26.11.-
ITAL. ADMIRALSTAB MITTEILT SOEBEN:.-
'' ''ADRIANA'' UND ''POTESTAS'' AUSLAUFEN HEUTE
VON GENUA NACH LA SPEZIA, UM BRENNSTOFF ZU UEBERNEHMEN.
SODANN WEITERFAHRT NACH NEAPEL. BEIDE SCHIFFE SIND,
ENTGEGEN BISHERIGER ABSICHT, MIT JE 1 ITAL. GESCHUETZ
AUSGERUESTET.-
''CITTA DI LIVORNO'' HAT DIE ITAL. KANONE GLEICHFALLS
SCHON AN BORD, UEBERNIMMT BRENNSTOFF IN PALERMO UND
WIRD NAECHSTER TAGE NACH NEAPEL GEHEN. DIESES SCHIFF HAT
AUCH UNTERBAU FUER 2 SCHWERE MASCHINENGEWEHRE.-
ARTILLERIEMANNSCHAFTEN FUER DIE GESCHUETZE WERDEN VON
ITAL. MARINE GESTELLT.-
EINTREFFEN ALLER 3 SCHIFFE IN NEAPEL NUNMEHR BEREITS
FUER ERSTE TAGE DEZEMBER ZU ERWARTEN.-
DA SCHIFFE VON ITAL. HANDELSMARINE FUER MILITAERISCHE
ZWECKE DER KRIEGSMARINE BESCHLAGNAHMT SIND, MACHT
ADMIRALSTAB DARAUF AUFMERKSAM, DASS DEUTSCHE VERWENDUNG
NUR FUER MILITAERISCHE ZWECKE, ALSO NICHT ETWA ZUM
TRANSPORT VON HANDELSGUT ERFOLGEN DARF.=
MAR ATT ROM GKDOS 1862/41+

10 B. 300 Bl. à 100 Bl. Din A 4. Best. Nr. 04/0741/41. Pr.

Mod. 39

Ufficio di Stato Maggiore
della Regia Marina

Rep. M.D.S. Uff. R.T.S. 0/2^

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT - [redacted]

Prot. N° 64074 Allegati 1

-20-

Roma, -1 DIC. 1941 - Anno XX

Al COMANDO MARINA GERMANICA
IN ITALIA
ROMA

ARGOMENTO: MM/nn. "ADRIANA" - "CITTA' di LIVORNO" - "POTESTAS"

SEGRETO

Si risponde alla lettera 12787/41 del 20 novembre u.s.

1°)- Le Motonavi saranno munite di armamento difensivo costituito dai seguenti cannoni navali sistemati a poppa :

M/n. "ADRIANA"	1-cannone	100/47
M/n. "CITTA' di LIVORNO"	1- "	120/45
M/n. "POTESTAS"	1- "	120/40

Sulle MM/nn. sarà imbarcato il munizionamento ed il personale strettamente necessario per l'armamento del cannone.

2°)- Nulla osta all'esecuzione di sistemazioni per la difesa c.a. sulle predette navi, nonchè al montamento delle apparecchiature M.E.S. ed alle sistemazioni per il dragaggio.

Sulla M/n. "CITTA' di LIVORNO" esistono già sistemazioni per accogliere 2 mitragliere singole da 13,2.

3°)- Si allega uno statino riguardante i tipi ed i consumi di combustibile e lubrificanti.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
p. d'ordine
Contramm. F. VICEDOMINI

CAPACITA' E CONSUMI COMBUSTIBILI E LUBRIFICANTI
Fassungsvermoegen und Verbrauch an Brennstoff und Schmieroel.

UNITA' Einheit	TIPO COMBUSTIBILE	CONSUMO NELLE 24 ORE	CAPACITA' DEPOSITI	OLIO LUBRIFICANTE
TA' DI LIVOR=	Brennstoff nafta densità massima 915 Heizoel groesste Dichte 915	Verbrauch in 24 Stunden T.5,280 (a nodi 11) T.4,800 (a nodi 10) T. 3,840 (a nodi 8)	Aufnahmefähigkeit der Bunker T. 185 Verbr.	Schmieroel Vacuum BB consumo 2% del consumo Heizoel nafta Verbrauches oelverbrauches
RIANA	nafta densità 890 - 910 a I5° Dichte	Tonn. 7	mc. 370	für Karter Klebrigkeit per Carter viscosità I5 für Zylinder per cilindri viscosità 20/50 Klebrigkeit consumo Kg.100 Verbrauch
DESTAS	nafta densità massima 910	Tonn. 10	Ton.380	per Carter viscosità 15 per cilindri viscosità 20/50 consumo Kg.160

UFFICIO ORDINATIVO MAGGIORE DELLA REGIA MARINA

-22-

Übersetzung :

UFFICIO STATO MAGGIORE DELLA
REGIA MARINA

1.Dez.1941.

Rep. M.D.S. Uff. R.T.S. 0/2^

Geheim

An Deutsches Marine-Kommando Italien.

Prot. n° 69079.

Betrifft : Motorschiffe "ADRIANA" - CITTA di LIVORNO - POTESTAS"-

In Erledigung auf das Schreiben n° 12787/41 vom 20.11.41.

1.) Die Motorschiffe werden mit ~~XXXXXXXX~~ Verteidigungswaffen ausgeruestet, und zwar Schiffsgeschuetzen, die auf dem Heck eingebaut werden :

MS " ADRIANA "	1 Geschuetz	100/47
MS " CITTA di LIVORNO"	1 "	120/45
MS " POTESTAS "	1 "	120/40

Auf den Motorschiffen wird die Munition und das fuer die Bemannung der Geschuetze erforderliche Personal eingeschifft.

2.) Der Durchfuehrung des Einbaus von Flak sowie der Anbringung des Magnetminenschutzes steht nichts im Wege, ebenso fuer den Einbau der Raeumgeraete.

Auf MS. "Città di Livorno" sind bereits eine Einrichtung fuer den Einbau von 2 ~~XXXX~~ einzelnen MG's zu 13,2.

3.) Beiliegend eine Aufstellung ueber die Typen und den Verbrauch an Brennstoff und Schmieroel.

gez. Vizeadmiral VICEDOMINI

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN: -2-DIC-41
B. Nr. GKDOS. 1304 ANL.

-93-

Seetransportchef Italien
B.Nr. Gkdos 13041/41

Rom, den 3. Dezember 1941

Geheime Kommandosache!

1) Schreibe: An die

Seetransporthauptstelle N e a p e l
Marine-Bordflak-Kompanie Süd, N e a p e l .

Betrifft: Dampfer "Adriana","Podestas", "Citta di Livorno".
- Ohne Vorgang -

Laut Mitteilung des Ital. Admiralstabes sind die Dampfer "Adrina" und"Podestas" am 26. November von Genua nach Spezia ausgelaufen, um Brennstoff zu übernehmen. Sodann Weiterfahrt nach Neapel. "Citta di Livorno" übernimmt Brennstoff in Palermo und soll in den nächsten Tagen nach Neapel gehen. Das Eintreffen aller drei Schiffe ist daher bereits in den ersten Dezembertagen zu erwarten.

Nachstehend werden die Charakteristiken der Oele der drei Schiffe überreicht :

1.) "Adriana" :

a) Brennstoffbedarf bei 8 Kn. = 7,0 t,
b) Brennstoffbedarf bei 9 Kn. = 7,5 t.
c) Bunkerinhalt 370 cbm.
d) Schmieröl für Karter :

Klebigkeit	15	bis	50	Grad
	2,2	"	100	"
	1,28	"	150	"

Zündbarkeit : 230 Grad.

e) Schmieröl für Zylinder :

Klebigkeit	20	bis	50	Grad
	2,6	"	100	"
	1,37	"	150	"

Zündbarkeit : 240 Grad

Gefrieren : minus 16 Grad.

/f)

f) Brennöl für Diesel :

Dichte 15 Grad
890 - 910 Grad
Zündbarkeit : 80 - 120 Grad.
Wärmeeinheit: 10.000 - 10500.

Dieseloel darf keine asphalthaltigen Materialien enthalten.

2.) "Podestas" :

Brennstoffverbrauch in 24 Stunden 10 t.
Bunkerinhalt = 380 t.
Treibstoffdichtigkeit : 910.
Schmieroel für Karter :
Viscosität 15,
für Zylinder 2o/5o,
Verbrauch 160 kg.

3.) "Citta di Livorno" :

Brennstoffverbrauch in 24 Stunden bei 11 Kn. = 5,28 t
bei 10 Kn. = 4,8 t
bei 8 Kn. = 3,84 t.

Bunkerinhalt = 185 t.
Brennstoffdichtigkeit: 915.
Schmieroelverbrauch: 2 % des Heizoels.

Die Motorschiffe werden mit Verteidigungswaffen ausgerüstet, und zwar Schiffsgeschützen, die auf dem Heck eingebaut werden :

"Adriana"	1 Geschütz 100/47
"Citta di Livorno"	1 Geschütz 120/45
"Podestas"	1 Geschütz 120/40.

Auf den Motorschiffen wird die Munition und das für die Bemannung der Geschütze erforderliche Personal eingeschifft.

Der Durchführung des Einbaues von Flak sowie der Anbringung des Magnetminenschutzes steht nichts im Wege, ebenso für den Einbau der Räumgeräte.

25

Auf "Citta di Livorno" sind bereits eine Einrichtung für den Einbau von 2 einzelnen MG's zu 13,2.

+++ J.9.

+++

2/3. Vergang

Vermerk: Citta di Livorno
an Neapel 13/12. 09h.

sono pronti di lavori armamento alt

SANSONETTI

Dampfer POTESTAS und ADRIANA sind fuer die Arbeiten zur Bewaffung bereit.

Sansonetti.

1. Mar. Art. Rom Gk. 1862/41 v. 29.11.

) Autorità mittente.

FIRMA

Beschuß für den Einbau der Raumgerate.

Mod. 187.

MINISTERO DELLA MARINA

MARISTAT = REP.M.D.S. = UFFICIO RTSO/2°

MESSAGGIO A MANO N. 5110

Indirizzato a:

COMANDO MARINA GERMANICA
ROMA

e per conoscenza:

Data 3 Dicembre 1941 XX° *Rif.* ..... *del* .....

Oggetto:

SEGRETO

Si informa che i piroscafi POTESTAS et ADRIANA sono pronti di lavori armamento alt

SANSONETTI

Dampfer POTESTAS und ADRIANA sind fuer die Arbeiten zur Bewaffung bereit.

Sansonetti.

1. Mar. Abt. Rom Gkr. 1862/41 v. 29.11. sollen Schiffe für die ersten Tage in Neapel zu erwarten sein. Am 4/12 noch nicht eingetroffen.

S. 4/12

FIRMA

(1) Autorità mittente.

...Dienst für den Einbau der Raumgerate.

Fernschriftlich erledigt
MIRN 027762
An durch Rolle
1. M32 H12 2355 Kirsch 94
2. MAF Kn2 00355 [illegible] 94 g.

-27-

Rom, den 2. Dezember 1941

02

1. O.K.M./Skl. Qu A VI ✓
2 Mar.Att. Rom.

I.) $ S D - Fernschreiben :

-- Gkdos --

Betr.: "Citta di Livorno", Podestas.
Vorg.: Seetr.Chef Rom Gkdos 12746/41 v. 18.11.
O.K.M./Skl. Qu A VI 8147/41 Gkdos v. 20.11. } nicht an Mar.Att.

1.) "Citta di Livorno" :

Brennstoffverbrauch in 24 Stunden bei 11 Kn = 5,28 t
bei 10 Kn.= 4,8 t
bei 8 Kn.= 3,84 t

Bunkerinhalt 185 t. Brennstoffdichtigkeit 915. Schmierölverbrauch 2 % des Heizöls.

2.) "Podestas" :

Brennstoffverbrauch in 24 Stunden 10 t. Bunkerinhalt = 380 t. Treibstoffdichtigkeit 910. Schmieröl für Karter Viscosität 15, für Zylinder 20/50, Verbrauch 160 kg.

(Ital. Marine meldet:)

1.) Die Motorschiffe werden mit Verteidigungswaffen ausgerüstet, und zwar Schiffsgeschützen, die auf dem Heck eingebaut werden :

MS "Adriana"	1 Geschütz	100/47
MS "Citta di Livorno"	1 Geschütz	120/45
MS "Podestas"	1 Geschütz	120/40

Auf den Motorschiffen wird die Munition und das für die Bemannung der Geschütze erforderliche Personal eingeschifft.

2.) Der Durchführung des Einbaues von Flak sowie der Anbringung des Magnetminenschutzes steht nichts im Wege, ebenso für den Einbau der Räumgeräte.

Auf MS. "Citta di Livorno" sind bereits eine Einrichtung für den Einbau von 2 einzelnen MG's zu 13,2.

Seetransportchef Italien 13041 Gkdos

--//--

--//--

II.) Zum Vorgang bei S

+ fs 28/12 S fs 21/12. S1

2) SEETRANSPORTCHEF ROM VERANLASZT SOFORTIGE UEBERFUEHRUNG IN NEAPEL LIEGENDER ''CITTA DI LIVORNO'' OHNE BUGSCHUTZ, MES MIT VOLLEN BUNKERN.-

3) BESCHLEUNIGTE UNMITTELBARE UEBERFUEHRUNG ''POTESTAS'', ''ADRIANA'' MIT VOLLEN BUNKERN, DRINGEND ERFORDERLICH. (KRETA-TRANSPORTE).-

4) MES, BUGSCHUTZEINBAU WAEHREND LIEGEZEITEN PIRAEUS VORNEHMEN.-

5) ''MACEDONIA'', ''THESSALIA'' VERBLEIBEN WIRTSCHAFT WIE BISHER.-

6) ''CATERINA MADRE'' WIRD FUER WEHRMACHTRANSPORTE TRIEST-PIRAEUS VON MARINE ZURUECKUEBERNOMMEN.-

7) SEETRANSPORTCHEF ROM MELDET AN VERTEILER, WANN SCHIFFE ZU 2) UND 3) AEGAEIS ERWARTET WERDEN KOENNEN=

OKM SKL QU SECHS S 8958/41 GKDOS+

Geheime Kommandosache

MIRM 030970 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
16/12 2315				
von MBZ durch Li				
Verschlusskennzeichen 8--QEM--				

Fernschreiben von +SSD MBZ 01606 16/12 1832=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD SSD MAR GR SUED SEETR= SSD SEETR HPT STELLE AEGAEIS= SSD SEETR CHEF ROM=

+GKDOS+ FS SEETR HPT STELLE AEGAEIS 1072/41 GKDOS.-

1) ALS ERSATZ ''NORBURG'', ''YALOVA'', ''ITHAKA'', ''TRAPANI'' WERDEN FUER MILITAERISCHE TRANSPORTE ''CITTA DI LIVORNO'', ''POTESTAS'', ''ADRIANA'' GESTELLT.-

2) SEETRANSPORTCHEF ROM VERANLASZT SOFORTIGE UEBERFUEHRUNG IN NEAPEL LIEGENDER ''CITTA DI LIVORNO'' OHNE BUGSCHUTZ, MES MIT VOLLEN BUNKERN.-

3) BESCHLEUNIGTE UNMITTELBARE UEBERFUEHRUNG ''POTESTAS'', ''ADRIANA'' MIT VOLLEN BUNKERN DRINGEND ERFORDERLICH. (KRETA-TRANSPORTE).-

4) MES, BUGSCHUTZEINBAU WAEHREND LIEGEZEITEN PIRAEUS VORNEHMEN.-

5) ''MACEDONIA'', ''THESSALIA'' VERBLEIBEN WIRTSCHAFT WIE BISHER.-

6) ''CATERINA MADRE'' WIRD FUER WEHRMACHTRANSPORTE TRIEST-PIRAEUS VON MARINE ZURUECKUEBERNOMMEN.-

7) SEETRANSPORTCHEF ROM MELDET AN VERTEILER, WANN SCHIFFE ZU 2) UND 3) AEGAEIS ERWARTET WERDEN KOENNEN=

OKM SKL QU A SECHS S 8958/41 GKDOS+

Geheime Kommandosache!

-30-

1. Dezember 1941

Fernschriftlich erledigt
MIRM 731207
An | Am | Um | Durch | Rolle
MINE | 1/12 | 24 | Reinh | 111

1

V f g.

I.) S S D - Fernschreiben :

Seetransporthauptstelle N e a p e l

-- Gkdos --

O.K.M./Skl. Qu A sechs drahtet mit Gkdos 8958 v. 16.12.

von bis

Seetransportchef Rom Gkdos 13449

--//-- --//--

II.) Z.d.A."Sp "

S S 12/14

S1 Vb 17/12

Geheime Kommandosache! 20.12.41.

Vfg.

1. SSD Fernschreiben

Gkdos

20

1. OKM Skl Qu A VI
Nachr. 2. Seetransporthauptstelle Neapel
Nachr. 3. Seetransporthauptstelle Agäis

Anf O.K.M. skl qu 17 II 8958/41 Gkdos v. 16.12.41

"Citta di Livorno" kurzfristig auslaufbereit Neapel. "Potestas", "Adriana" und "Atlas" seit 19.abends Civitavecchia. "Potestas" und "Adriana" Kollision."Potestas" geringfügig beschädigt, "Adriana" Leck bei Luk 4 oberhalb der Wasserlinie. Vorläufige Reparatur in C. 4 Tage. Dann Docken nötig. Italiener wurden gebeten, Docken in Neapel vornehmen zu lassen, um Werftzeit für MES-und Bugschutzeinbau auszunutzen. Frage: 1. Kann eins der Schiffe 500 to Luftwaffengut aus Neapel mitnehmen und in Brindisi komplettieren oder sollen alle Schiffe sofort weiterlaufen? 2. Sollen Kohlen mitgenommen werden?

Seetransportchef Rom Gkdos 13558

2. z.d.A.

Fernschriftlich erledigt
MIRO 032122

An	Am	Uhr	Durch	Rolle
YBZ	20/12	2320	Hut	117
MINE	21/12	0121	2/20	176

1. z. 2.

S 20/12.

S I 20/12

MRM 032451 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
21/12 2225					
von BZ durch W					
Verzögerungsvermerk					
-- QEM -- QED --					

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN 23 DIC -1
3. Nr. GKDOS 13575 ANL.

E 0646

Fernschreiben von +SSD MSPI 014716 21/12 1330=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD SSD OKM SKL QUA SECHS= SSD SEETR CHEF ROM=

NACHR SEETR HPTST NEAPEL=

-GKDOS- AUF SEETR CHEF ROM GKDOS 13558 V 20/12.-

ZU 1.) MIT BELADUNG 500 TS LUFTWAFFENGUT EINVERSTANDEN.-

ZU 2.) KOHLEN DRINGEND ERFORDERLICH=

SEETR HPT ST AEGAEIS 1080/41 GKDOS++

Antwort von OKM. 24/12

MRM 032787

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
Eingegangen 23/12 0040				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von MBZ durch Hartmann				EINGEGANGEN: 23 DIC 41
Verzögerungsvermerk				B. Nr. GKDOS 13 622 ANL

Fernschreiben ++SSD MBZ 02253 22/12 1941=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD: SSD SEETR CHEF ROM= SSD NACHR MAR GR SURD S=

SSD NACHR SEETR HPTST AEGAEIS= SSD NACHR SSTR GPTST NEAPEL=

++GKDOS-- DRINGEND-- AUF SEETRCHEF ROM 13 558 GKDOS.- TRANSPORTLAGE AEGAEIS ERFORDERT SCHNELLSTS ZUFUEHRUNG ''CITTA DI LIVORNO'', ''ADRIANA'', ''POTESTAS'' BISHERIGE VERZOEGERUNGEN IN ZUFUEHRUNG HABEN HACHSCHUBLAGE WEITER ERSCHWERT. ES WIRD DAHER ENTSCHIEDEN:

ZU FRAGE 1: UEBERFUEHRUNG ''CITTA DI LIVORNO'' ERNEUT NACHDRUECKLICHST BEI ITAL. MARINE ANFORDERN. ZULADUNG DARF NUR WAEHREND WARTEZEIT AUF GELEIT UEBERNOMMEN WERDEN. SOWIE GELEIT BEREITSTEHT, IST BELADUNG ABZUBRECHEN UND SCHIFFE UNMITTELBAR NACH AEGAEIS IN MARSCH ZU SETZEN. RESTLADUNG EINEM DER ANDEREN SCHIFFE (''ADRIANA'', ''POTESTAS'') MITGEBEN. ZU 2: KEINE KOHLEN MITNEHMEN. BEI BELADUNG PASSIERMOEGLICHKEIT KORINTKANAL BERUECKSICHTIGEN=

OKM SKL QU A SECHS S 9187/41 GKDOS++

SAFETY FILM

1

-34-

Geheime Kommandosache

Seetransportchef Italien
M.Nr. Gkdos 13523

Rom, den 19. Dezember 1941.

1. Schreibe Vfg.

An den

Admiralstab der Kgl.Italienischen Marine
z.Hd.d. Capitano di Fregatta Foscari
R o m

Es wird gebeten, das in Neapel liegende Schiff "Citta di Livorno" und die ~~in~~ Spezia befindlichen Schiffe "Potestas" und "Adriana" beschleunigt nach Piräus überführen zu wollen.

Unverbindliche Übersetzung wird beigefügt.

gef: 19.12.Rom
gel: x 11 4
ab: 4./19/12

In Vertretung

2. z.d.A.

S

+ S S I
S19/XII Vg. 19/12

35

T r a d u z i o n e

Seetransportchef Italien — 19 dicembre 1941

B.Nr.Gkdos 13523

Allo Stato Maggiore della R.Marina Italiana,
a mano del Sig.Capitano di Fregata Foscari

Si prega di voler trasferire a Pireo al più presto possibile la nave "CITTA' DI LIVORNO",che sta a Napoli e le navi "POTESTAS" ed "ADRIANA" che stanno a Spezia.

Per il Capo dei Trasporti Marittimi
d'ordine
F.to: S e m b t
Tenente di Vascello

1/
2

D10.

-36

Vfg.

23.12.41
Fernschriftlich erledigt
MIRM 032915

	An	Am	Um	Durch	Rolle
1)	MIBZ	23/12	1940	MM	121
2)	MINE	23/12	1204	Rom	124

1. SSD Fernschreiben
Gkdos

1.) Seetransporthauptstelle Ägäis
2.) Nachr. Seetransporthauptstelle Neapel

D."Citta di Livorno" leer Auslaufen 24.12. 08.00 Uhr vorgesehen. Italiener sind gebeten, Schiff direkt nach Piräus zu geleiten. D."Potestas" Reparatur trotz Einsatz aller verfügbaren Fachleute nicht vor 4.oder 6.1.42 beendet. Schiff hat 14 Monate stillgelegen. D." Atlas" Reparatur dauert bis 30.12.

Seetransportchef Rom Gkdos 13626

2. z.d.A.

S1 S2

Seetransportchef Italien
B.Nr. 13638

Rom, den 23.12. 1941.

1. Schreibe

Vfg

Geheime Kommandosache!

An den

Admiralstab der Kgl. Italienischen Marine
z.Hd.d.Herrn Capitano di Fregatta Foscari
R o m

Betrifft: D."Citta di Livorno", "Potestas" u."Adriana".
Vorgang: Seetr.Chef Rom Gkdos 13583 vom 19.Dez. und
Seetr.Chef Rom Gkdos 12787 vom 20.Nov.41.

Die drei genannten Dampfer werden dringend in Ägäis gebraucht. Das Oberkommando der Kriegsmarine bittet die Kgl.Ital. Marine, diese drei Schiffe möglichst schnell unmittelbar nach Piräus in Marsch zu setzen. Um die Überführung zu beschleunigen, wird gebeten, einen Bevollmächtigten zu bestimmen, der die Schiffe in Neapel dem Leiter der deutschen Seetransporthauptstelle übergibt.

Für den Fall, dass"Citta di Livorno" vor Eintreffen des ital. Bevollmächtigten Auslaufbefehl erhält, wird gebeten, das Schiff für die Übernahmeverhandlungen ~~Brindisi~~ Taranto anlaufen zu lassen, also keinesfalls das Auslaufen wegen der Übergabe hinauszuschieben.

2. z.d.A.

2. . . . .

fz 27/12

Traduzione

Seetransportchef Italien
B.Nr. 13638 Gkdos

27 dicembre 1941

Allo Stato Maggiore della R.Marina Italiana,
a mano del Sig.Capitano di Fregata Foscari.

Argomento: Piroscafi "CITTA' DI LIVORNO" "POTESTAS" ed "ALBANA"
Riferimento: Seetr.Chef It.Gkdos 13523 del 19/12/41 e Gkdo 12787 del 20/11/41.

I tre piroscafi suddetti servono urgentamente in Egeo.Il Comando Supremo della Marina di Guerra del Reich prega perciò la R.Marina Italiana di trasferire questi tre piroscafi al più presto possibile immediatamente per Pireo.Per sollecitare tale trasferimento si prega di voler indicare un delegato che consegna le navi al Comandante del Comando Tedesco di Sbarco ed Imbarco a Napoli.

Per il caso che "CITTA' DI LIVORNO" abbia ricev l'ordine di partenza prima dell'arrivo del Delegato, prega di voler fermare la nave a ~~Brindisi~~ Taranto per le tra tive della consegna,cioè di non voler rimandare in nessun caso la partenza da Napoli.

Il Capo dei Trasporti Marittimi Tedeschi
F.to: H o r s t m a n n
Capitano di Vascello

MRM/33038 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23/12 2100					
von MBZ durch B					
Verzögerungsvermerk					

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN: 24 DEZ 41
A. Nr. GKDOS 13649 ANL

E 0646

Fernschreiben von

+A MSSO 06881 23/12 1050=

NACHR SEETR CHEF ROM

GLTD SSD SEETR HPT ST AEGAEIS PIRAEUS= NACHR SEETR CHEF ROM=

-+GKDOS-- OKM HAT NOCHMALIGE KRETA-FAHRT VON BELLONA ABGELEHNT CITTA DI LIVORNO HEUTE AUSGELAUFEN UND BLEIBT ZU DORT VFG=

MAR GR SUED SEETR BNR 9593/41 GKDOS+

Geheime Kommandosache

MRM 032958

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
23/12 1400				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von durch				EINGEGANGEN
Verzögerungsvermerk				B. Nr. GKDOS. 136/39 ANH.

Fernschreiben von +S MIRA 04427 23/12 1330=

NACHR SEETR CHEF ROM=

GLTD OKM M ATT= OKM SKL QU A SECHS= NACHR DT MARKDO ITAL= NACHR SEETR CHEF ROM= F 12976

-GKDOS- VORG MAR ATT ROM GKDOS 1862/41 V 29/11.-

GENERALDIREKTION ITAL HANDELSMARINE MITTEILT SOEBEN: ''1.) ''CITTA DI LIVORNO'' LEGT AUSLAUFBEREIT NEAPEL. AUSREISE NACH BRINDISI ABHAENGIG VON GELEITMOEGLICHKEIT, DOCH VORAUSSICHTLICH UNMITTELBAR BEVORSTEHEND.-

2.) ''POTESTAS'' UND ''ADRIANA'' HATTEN AUF FAHRT LIVORNO - CIVITAVECCHIA IM GELEIT ZUSAMMENSTOSS. ''POTESTAS'' UNBESCHAEDIGT, SETZT REISE NACH NEAPEL FORT.-

3.) ''ADRIANA'' ERLITT BESCHAEDIGUNGEN BORDWAND AN NICHT NAEHER BEKANNTER STELLE MIT BRUCH DREIER SPANTEN. EINLIEF CIVITAVECCHIA. DORTSELBST KEINE REPARATURMOEGLICHKEIT. ORT UND DAUER DER REPARATUR NOCH UNBESTIMMT.-

4.) DEUTSCHE MARINE HAT FUER FOLGENDE WERTE DER SCHIFFE IM VERLUSTFALL AUFZUKOMMEN: ''CITTA DI LIVORNO'' LIRE 19.231.500.-

''ADRIANA'' LIRE 20,100.000.-

''POTESTAS'' LIRE 23.475.000.-

NAEHERE UEBERGABEBEDINGUNGEN BEI GENERALDIREKTION HANDELSMARINE NOCH IN AUSARBEITUNG.-

--ZUSATZ NUR FUER SEETR CHEF ROM:--
FALLS NACH DORTIGEN FESTSTELLUNGEN FASSUNGSRAUM DER
BRENNSTOFFBUNKER DER 3 SCHIFFE BEKANNT, BITTET HANDELSMARINE
UM DESSEN UNMITTELBARE BEKANNTGABE AN KONT.ADM. VICEDOMINI
WEGEN BEREITSTELLUNG BRENNSTOFFS IN VOLLEM BUNKERAUSMASS
BRINDISI=
MAR ATT ROM GKDOS 1976/41+

V/Kg

Skodos 13639 24.12.1941

1.) SSD - F.S an Seetransportleitstelle Neapel

Um Angabe der Größe der Bunker „Città di Livorno" „Potestas" und „Adriana" wird gebeten.

Seetransportchef Rom
Kr. Nr. Skodos 13639

3. Klar

2.) wdl. mit Antwort.

S2 S1
† kur 24/12.

Fernschriftlich erledigt
MIRM 033257
An | Am | Um | Durch | Rolle
MINE | 24/12 | 1925 | hi | 1166

24/12 1941



MIRM 33087 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23/12 2215	1.				
von MBZ durch Mtt	2.				
Verzögerungsvermerk	3.				
	4.				
	5.				

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN: 24-DIC-41
Nr. G.: 17210

Fernschreiben von + LT MBZ 18610 23/12 1234=

SEETRANSPORTCHEF ROM=

- GEHEIM - UEBERNAHMEDATUM DER 3 ITAL SCHIFFE "CITTA D' LIVORNO" "RODESTAS" UND "ADRIANA" UMGEHEND NACH HIER SENDEN.- UEBERNAHMEVERTRAG MIT DEN VON DEN ITALIENERN GESTELLTEN BEDINGUNGEN BESCHLEUNIGT EINREICHEN=

QKM SKL QU A SECHS 11804 GEH+

Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 34859a) — 500000. X. 41.

Din A 5

Geheim 42

24. Dezember 1941

V f g .

I.) SKD - Fernschreiben an:

O.K.M./Skl. Qu A sechs

-- Geheim --
==========

Vorgang: O.K.M./Skl Qu A sechs Geh. 11804

Italiener sind schriftlich gebeten Verhandlungspartner zu stellen. Bisher nichts erfolgt, daher "LIVORNO" ohne Übernahme ausgelaufen, Formalitäten ~~müssen bei Gelegenheit~~ in Zukunft sollen nachgeholt werden. ~~(Brindisi?)~~ Übernahme "Potestas" und "Adriana", sobald Italiener Bevollmächtigte stellen.

Seetransportchef Rom Geh. 17210

II) --//-- --//--

~~II.)~~ Z.d.A. "Sp ".

--//-- --//--

+ S1 S2

II) Zurück Unterschriften

Fernschriftlich erledigt
MIRH 33302
An | Uhr | Durch | Relle
MBZ 24/12 2055 Kau 124

24 DIC.

Geheime ~~Kommandosache~~ 45

25. Dezember 1941

Fernmündlich erledigt
an Telef. Nr. Tarent
am 26/12 um 12.30
durch Kpt. Balthasar

2

Vfg.

Fernschriftlich erledigt
MIR 11 3374
An	Am	Um	Durch	Rolle
MINE	RSH	1500	Ziel	124
~~BARI~~				

I.) SSD - Fernschreiben an:

1 Seetransporthauptstelle Neapel

nachrichtlich:

2 Ob.Lt. T o p p Tarent Ltg gehört

-- Geheim --

Vorgang: O.K.M./Skl. Qu A sechs Geh. 11804

Für die Übernahme der in den nächsten Tagen einlaufenden "Citta di Livorno" in Tarent ist ein Vertreter zur Leitung der Übergabe~~/Verhandlungen~~ zu stellen. ~~Übernahme/Verhandlung in doppelter Ausfertigung an Seetr.Chef~~.

Seetransportchef Rom Geh. 14210

--//-- --//--

III.) Z.d.A. Zum Vorgang

S1 25/12 S2 25/12

-44-

Übersetzung.

St

A2/1025

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Eingegangen: 24.12.41
B. Nr. G. 7737 Anlagen 1

Betrifft: Dampfer " Adriana " und " Potestas ".

Es wird mitgeteilt, dass die Dampfer " Adriana " und Potestas " während der Fahrt im Geleitzug von Livorno nach Civitavecchia um 2300 am 18. 12. zusammenstiessen.

" Potestas " erklärt, keinerlei Havarie zu haben, während " Adriana " einen senkrechten Riss auf Laderaum vier, 4,5 m hoch über Meeresspiegel und 1,70 m breit davongetragen hat.

Untersuchungen sind im Gange.

Deutsches Marinekommando
Italien
B. Nr. G 7737

Rom, den 25. Dez. 1941

U.

SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
EINGEGANGEN 27. DEZ. 41
B.Nr.G 17241

Seetransportchef Italien

- ohne Anschreiben . -

z/K.

B. 17241 25.12.41.
z/z. d. A. 6.

1

-45-

1055

Mod. 39

24 DIC. 1941 Anno XX

Roma,

Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina

Rep. M.D.S. Uff. R.T.S.0/2^

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT - [redacted]

Prot. N. 7h498 Allegati

Al COMANDO MARINA GERMANICA

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Eingegangen:
B. Nr. G. 7737 Anlagen

ARGOMENTO: P.fi "ADRIANA" e "POTESTAS".-

SEGRETO

Si informa che i piroscafi "ADRIANA" e "POTESTAS" durante il viaggio in convoglio da Livorno a Civitavecchia sono venuti a collisione alle ore 23 del giorno 18 corrente.

Il "POTESTAS" ha dichiarato di non aver alcuna avaria, mentre l' "ADRIANA" ha riportato uno squarcio verticale alla stiva 4, alto 5 metri dal livello del mare e largo 1,70.-

Sono in corso accertamenti.

a ordine

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Contramm. F. VICEDOMINI

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

Geheime Kommandosache

MIRM 13454 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
25.12.1250		25		SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von durch		25		EINGEGANGEN: 26 DIC 41
Verzögerungsvermerk				B. Nr. GKDOS 13621 ANL.

Fernschreiben von + SSD MINE 02598 25/12 1250=

SSD SEETR CHEF ROM=

-- GKDOS-- AUF DORT BNR GKDOS 13639 V 24/12 41.-

CITTA DI LIVORNO FESTE TANKS GASOEL 200 TO SCHMIEROEL 8 TO ZYLINDEROEL 3 TO./POTESTAS BUNKER 330 TO SCHMIEROEL 6,6 TO ZYLINDEROEL 4,2 TO.-

ADRIANA NOCH NICHT EINGETROFFEN=

SEETR HPTSTELLE NEAPEL GKDOS 2779 +

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
6000:100 Bd 2.41 3441

Seetransportchef Italien
B.Nr. Gndo 13759 / 41

Rom, den 29.12.41.

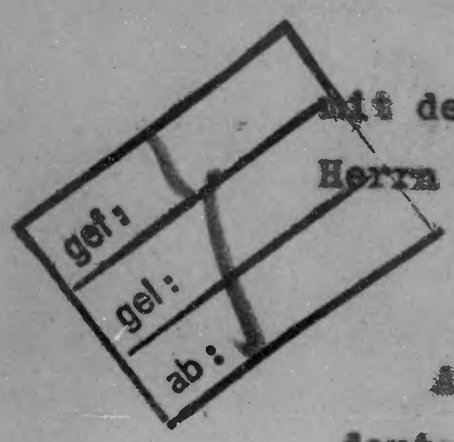
1. Schreibe

Vfg.

Geheime Kommandosache!

An den

Admiralstab der Kgl.Italienischen Marine
z.Hd.d.Herrn Capitano di Fregatta Foscari



mit der Bitte um Weiterleitung an
Herrn Konteradmiral Vicedomini

Auf Veranlassung des Marine-Attaches bei der deutschen Botschaft in Rom wird das Fassungsvermögen der Bunker der beiden Schiffe "Citta di Livorno" und "Potestas" mitgeteilt:

"Citta di Livorno"	Gasöl	200 to
	Schmieröl	8 to
	Zyl.Öl	3 to
"Potestas"	Bunker	330 to
	Schmieröl	6,6 to
	Zyl.Öl	4,2 to

2. Zd.A.

T r a d u z i o n e

See transportchef Italien
M.Nr.Gkdos. 13759

29 dicembre 1941

Allo Stato Maggiore della R.Marina Italiana,
a mano del Sig.Capitano di Fregata Foscari
pregando di voler inoltrare al Sig.Ammiraglio
Vicedomini

Cagionato dall' Addetto della Marina presso l'Ambasciata del Reich a Roma si comunicano le capacità dei serbatoi delle due navi "CITTA' DI LIVORNO" e "POTESTAS":

"CITTA' DI LIVORNO"	olio di gas	200 t
	olio lubrificante	8 t
	olio da cilindri	3 t
"POTESTAS"	serbatoio	330 t
	olio lubrificante	6,6 t
	olio da cilindri	4,2 t

Il Capo dei Trasporti Marittimi Tedeschi
F.to: H o r s t m a n n
Capitano di Vascello.

Fernschriftlich erledigt				
MIRM		801		
An	Am	Um	Durch	Rolle
MIRA	5/1	1840	Ziv	13

Geheim -49-

4.1.42.

Vfg.

1. A Fernschreiben

Geheim

Mar. Att. Rom

Betrifft: Übernahme ital. Dampfer.

Es wird gebeten, für die Übernahme der in Neapel liegenden Schiffe "Adriana " und "Potestas" die Ital. zu veranlassen, einen Kommissar als Verhandlungspartner zu ~~entsenden.~~ bestimmen. Entgegen vorheriger Abmachung laufen diese Schiffe Brindisi nicht an. D. "Citta di Livorno" wurde am 27.12. in Tarent übernommen und ist am 28.12. nach Piräus ausgelaufen.

Seetransportchef Rom Geheim 78

2. z.d.A. Adriana Potestas 6/1

S1 Vp 4/1

S2 4/1.

Übersetzung:

Verbindungsstab
beim Admiralstab der K. Ital. Marine
eingegangen: 27. 12. 41
G. Kdos. 4 12

Prot.Nr. 29716

Betrifft: Motorschiff CITTA' DI LEVORNO - Dampfer POTESTAS - Motorschiff ADRIANA.

Auf Grund der Vereinbarungen zwischen dem Kommando für Verteidigung der Handelsschiffahrt und den Seetransportchef ist folgendes festgesetzt worden:

a.) Motorschiff CITTA' DI LEVORNO welches sich jetzt auf Reise nach Tarent befindet wird sich in diesen Hafen aufhalten, um Brennstoff aufzunehmen und zwecks Übernahme durch die Deutsche Marine.

b.) Die Übergabe an die deutsche Marine und die Versprgung des Dampfers POTESTAS (derzeit in Neapel) und der ADRIANA (welches sobald als möglich von Civitavechia nach Neapel zwecks endgültiger Reparatur) erfolgt in Neapel. Von diesem Hafen werden die POTESTAS und seinerzeit die ADRIANA direkt mach ihren künftigen Bestimmungshafen auslaufen, ohne andere italienische Häfen anzulaufen.

c.) Die Übergabe der POTESTAS und jene CITTA' DI LIVORNO wird gut sein baldmöglichst auszuführen um die Fortsetzung der Reise dieser beiden Schiffe nicht weiterhin zu verzögern.

Chef des Generalstabes

1110

-57-

XXX, 27 DIC. 1941

SUPERMARINA

Prot. N.° 29716 Allegati

Al COMANDO MARINA GERMANICA

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Eingegangen: 27. 12. 41
Nr. Kdos 8412 Anlagen -

ARGOMENTO: M/n. CITTA' DI LIVORNO - P/fo POTESTAS - M/n. ADRIANA

S E G R E T O

In seguito ad accordi presi fra il Comando Difesa Traffico e il "Seetransportchef" è stato stabilito quanto segue:

a) - La M/n. CITTA' DI LIVORNO, attualmente in viaggio per Taranto, sosterà in quel porto per rifornirsi di combustibile e per la consegna alla Marina Germanica.

b) - La consegna alla Marina Germanica ed il rifornimento del piroscafo POTESTAS (attualmente a Napoli) e dell' ADRIANA (che sarà quanto prima avviata da Civitavecchia a Napoli per le riparazioni definitive) verranno fatti a Napoli. Da tale porto il POTESTAS, ed a suo tempo l'ADRIANA, partiranno direttamente per la loro destinazione futura, senza toccare altri porti italiani.

c) - La consegna del POTESTAS e quella del CITTA' DI LIVORNO conviene siano effettuate quanto prima, per non ritardare la prosecuzione del viaggio delle navi stesse.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

Maricosta

MFM 0912

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
5/1 2015		1	1	1	SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von Ulve durch Fft		1	1	1	FOLGENDEN
mark		1	1	1	GKDOS
-- QEM--					

Fernschreiben von +SSD MINE 092 5/1 1950=

SSD SEETR CHEF ROM =

--GKDOS-/ BETR: DAMPFER ADRIANA.-

NACH AUSSAGE KAPITAEN HAT ITAL. BEHOERDE INFOLGE KOLLISION ZAHLUNGEN EINGESTELLT. SOMIT BEHAUPTET REEDER ALLEINIGES VERFUEGUNGSRECHT ZU HABEN. GEGEBENE BEFEHLE AN KAPITAEN WERDEN ERST AUSGEFUEHRT WENN BESTAETIGUNG VORLIEGT, DASZ ZAHLUNGEN WIEDER AUFGENOMMEN=

SEETR HPTSTELLE NEAPEL BNR M 42/42 GKDOS+

Vordruckleger der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 8485a) — 250000. X. 41. Blo A 5

Fernschriftlich erledigt

MIRA	0932			
An		Um	Durch	Rolle
MIRA	5/1 23+5		216	10

53 5.1.42.

Vfg.

1. SSD Fernschreiben **Geheime Kommandosache!**
Gkdos

Mar. Att. Rom.

Seetransporthauptstelle Neapel meldet:

D."Adriana" liegt still. Reeder behauptet, dass Requisitionszahlungen seitens ital. Verkehrsministeriums auf Grund gehabter Kollision eingestellt sind. Reeder fühlt sich deshalb frei von Beschlagnahmeverfahren und gestattet deutschen Behörden nicht Vornahme der Ausrüstungs- und Reparaturarbeiten. Es wird um entsprechende Veranlassung gebeten, damit die Arbeiten an D."Adriana" baldmöglichst aufgenommen werden können.

Seetransportchef Rom Gkdos 102

2. wvl. mit ausw. Abtlg. ~~z.d.A.~~.

S1 S2

MLRM 01359 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
7/1 1915					
von MRP durch Bar					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von + S MIRA 045 7/1 1800=

S SEETR CHEF ROM=

— GKDOS-- A) AUF DORT. GKDOS. 102 VOM 5/1 GENERALDIREKTOR ITAL. HANDELSMARINE HAT REEDER D. '' ADRIANA'' FUER 9/1 NACH ROM BERUFEN UND REGELUNG IM SINNE OBEN BEZEICHNETEN VORGANGES VERSPROCHEN.-

B) AUF DORT. G 78 VOM 5/1 GENERALDIREKTOR ITAL. HANDELS MARINE HAT ZUGESAGT, FUER D. '' PODESTAS'' SOFORT UND FUER D. '' ADRIANA'' IM ZUGE DER BESPRECHUNG MIT REEDER GEMAESS A) KOMMISSAR FUER UEBERGABE IN NEAPEL ZU BESTIMMEN=

MAR. ATT. GKDOS. 20/42+

Vordrucklager 4c ... Doppb. X. 41. Din A 5

Fernschriftlich erledigt				
MIRM 1541				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBBZ	8/1	1430	Li	19

Vfg. 55 8.1.42.

1. S Fernschreiben

Geheim

Seetransporthaptstelle Ägäis

Auf dort. FS 29 v. 5.1.

"Potestas 10.1. Neapel fertig. "Adriana" noch Reparatur. Übernahmeschaden von Fahrbereitschaft abhängig und noch nicht zu übersehen.

Seetransportchef Rom Geh. 116/42.

2. Verb. m.Vorgängen
(Neu erfasste Schiffe).

3.

+ S1 S2

0901 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Kette	durch
6/1 0730					
von MINE durch Rom					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von +S MINE 098 6/1 0730=

S SEETR CHEF ROM=

+-GKDOS-+ AUF DORT BNR GKDOS 13639 V 24/12 41.-

ADRIANA BUUKER 350 TS=

SEEETR HPTSTELLE NEAPEL BNR 2779/41 GKDOS+

Skdr. 106 6/1.42

Vordruckfänger der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 34858a) — 350000. X. 41. Dlm A 6

MRM 1165 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
6/1 2325	1.				SEETRANSPORTCHEF ITALIEN
von HBBL durch Nta	2.				EINGEGANGEN. -7 GEN -42
Verzögerungsvermerk	3.				B. Nr. G. 116
	4.				
	5.				

Fernschreiben von SSD MSPI 158 5/1 1240=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD NACHR GR SUED= ADM AEGAEIS= SSD SEETR CHEF ROM=
WANN IST MIT ANKUNFT ''POTASTES'' UND ''ADRIANA''
IN PIRAEUS BESTIMMT ZU RECHNEN?=

SEETR HPTST AEGAESI 29+

Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 34859a) — 500000. X. 41.

Din A 5

PG-45893-NID

KODAK SAFETY FILM

I

Geheim! Kommandosache!

10.40.

"M a r b u r g"!

"K y b f e l s"!

Deutscher Seetransportchef Italien

PG/45893

GERMAN NAVAL TRANSPORT CHIEF IN ITALY - COMMUNICATIONS REGARDING ACTIVITIES OF FOLLQWING SHIPS: "MARBURG" AND "KYBFELS"

MAY - AUG. 1941

Inhaltverzeichnis akte „Marburg „Kybfels"

Seite von bis	Inhalt	B. Nr. vom.
1 - 4	Betr Transport der 2. Pz. Div. mittels „M. u. K." gest.	2243 Ghdos vom. 1619. 2069 Ghdos
5	Marburg "Kybfels" eintreffen Patras 12. 5. abends	2299 Ghdos.
6 - 9	Transport von Panzern von Patras nach Triest	2314 Ghdos.
10	Transport Triest 27. Boote zur Verfügung	2340 "
11	Rücktführung 2 Pz. Div. von Patras nach Taront	2332 G.
12	Luftsicherung für 2. Pz. Div. v. Patras " Taront	2371 Ghdos
13	Rücktransport 2 Pz. Div. v. Patras nach Taront	2377 ".
14 - 15	Ausladung 2 Pz. Div. nicht in Triest sondern Taront	2378 "
16	Für 2. Pz. Div. werden noch 2 gleisw. Schiffe benötigt.	2400 "
17	Teakschutz Patras	2419 "
18	Rücktransport 2. Pz. Div. nach Taront voraussichtl. 16. 5.	2423 "
19	Abtransport zurückgebliebenen Teile 2 Pz. Div.	2424 "
20	Auslaufen Geleitzug „Marburg „Kybfels" baldmöglichst	2430 "
21	Transport der Gleiskettenteile der 2. Pz. Div.	2434 Ghdos
22	„Marburg" i. „Kybfels" auslaufen 16. 5. 05⁰⁰ Kios Patras	ohne
23	„Kybfels" 1416 „Marburg" 1418 „Lanza C" 1420 Patras	2372 G.
24	Luftsicherung für 2. Pz. Div. von Patras u. Taront	2435 Ghdos
25	Panzertransporte Erhöhung auf 876 ebenso	2473 "
26 - 29	Torpedoboote für Geleit 2. Pz. Div. nach Taront	2448 Ghdos vom 2445
30 - 33	Rücktransport Gleiskettenfahrzeuge 2. Pz. Div.	2449 Ghdos
34 - 35	Wieder auslaufen „Marburg" „Kybfels" Taront 17. 5. abends	2459 G.
36 - 39	Meldung über Zahl der zurückgebliebenen Fahrzeuge	2472 Ghdos vom. 2389
40	„Marburg" Kybfels nach 2. Reise	2480 Ghdos
41	„Lanza C 1112 Ausladung begonnen	ohne
42 - 45	Dampfermeldung pp.	ohne
46	D. „Spezia" „Livorno" Trapani" 20. 5. 06⁰⁰ auslaufen	2525 Ghdos.
47 - 48	Belegung „Marburg" „Kybfels"	2545 Ghdos
49 - 51	D. „Marburg" und „Kybfels"	2546 Ghdos

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P.G./45893/KD
NO PART OF ANY KIND SHOULD BE MADE

Seite von	bis	Inhalt	B.Nr. vom.
	52	Verst. „Mirabello" eines Minentreffer gesunken	2545 Ghelos
	53	Schiffsbewegungen Patras - Italien	2550 "
	54	D. „Marburg - Kybfels"	2558 "
55	64	Dampfermeldungen	ohne.
	65	Rettungen von D. „Marburg - Kybfels"	2577 Ghelos
	66	„Laura C" darf vorläufig nicht Patras beladen	2578 "
67.	73	Dampfermeldungen	ohne
	74	Überlebende D. „Marburg - Kybfels"	2589 Ghelos
	75	125 Überlebende von Preveza gebracht	2589 Ghe
	76	Nur 115 Überlebende durch Laura u. Preveza	2589 "
	77	Angaben über Personenverladung stimmen nicht	2595 Ghelos
	78	Dampfermeldung	ohne
	79	Britische Fahrzeuge 2. Pz. Div. werden nicht auf Seeweg	2601 Ghelos
80.	81	Haben „Maj" u. „Karl" Bilgeschütz aus gef. MES eingesetzt	2614 "
82	83	Hal. Mar. übermittelt Telegramm von Maj. Reinke	2669 Ghelos
84.	89	Versenkung der D. „Marburg" u. „Kybfels"	2691 Ghelos
90.	98	Bericht über den Totalverlust „Kybfels"	2706 Ghelos
	99	Namen der gerettenen M.S. „Marburg"	ohne
	100	" " " M.S. „Kybfels"	ohne
	101	Dampfermeldung	ohne
102.	104	Bergung D. „Marburg"	vgl. 2680 2718 Ghelos 2717
	105	Mitteilungen über Gerettete „M u. K." stimmen nicht	2720 Ghelos
	106	Patras.	ohne
	107	Meldung über Gerettete, Vermißte u. Tote laut. Ber.	2726 Ghelos
108	109	Zusammenziehung aller Überlebenden der Schiffsbesatz.	2767 Ghelos
	110	Meldung über Verwundete der griech. Boot Teak	F53 aff
111.	113	Bericht über Totalverlust D. „Kybfels"	2774 Ghelos
114.	115	Abtransportierung der letzten Geretteten Truppen	vgl. 2766 G 2780 G

Seite von bis	Inhalt	B. Nr. v bem.
116	„Citta di Napoli" läuft am 3.6. mit 103 Gef. aus	2845 G.
117/118	Besatzung „Marburg - Krybfels"	2846 G.
119/122	Aufstellung über gerettete Pers. D. „Marburg Krybfels"	2850 G.
123/124	Dampfermeldungen	Opm
125	Hilfskz. „Cava" mit 6 Besatzungsmitgl. u. Brinda	2858 G.
126	Vermißte Besatzung D. „Krybfels"	2923 Ghdos
127	Skand 10.6. über Gerettete „Krybfels" Marburg	2979 G
128	Einziehen der Verlustlisten	839 Opf.
129/133	Bericht des Hilfscargos „Laura C"	2875 G.
134	Besatzungslisten „Marburg u. Krybfels"	3127 G.
135-138	Geleitzug „Marburg und Krybfels"	3183 Ghdos
139-140	Aufstellung über deutsche Schiffsverluste „M. u K."	3313 G
141/172	Bericht über Versenkung der deutschen D. „Marburg" u. „Krybfels"	16524 G
173/184	-"- -"-	6110 Ghdos (VSt)

Geheime Kommandosache

MBBM 02389 Marinenachrichtendienst

Eingegangen 3/5 1640	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von MBZ durch ch		3/5	17	Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine B. Nr. Gkdos 2069 Eing. am: 3.5.41 Anlagen
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von + SSD MBZ 0192 3/5 1625=

SSD SEETRANSPORTCHEF ROM =

GLTD: SSD VERB. STAB MAR ROM =

SSD SEETRANSPORTCHEF ROM = SSD ADM SUEDOST=

SSD SEETRANSPORTCHEF SUEDOST= SSD OKH-GEN STAB DES

HEERES, OP-ABTLG= (Transport)

--/GKDOS--/ZUM (DER GELEISKETTENFAHRZEUGE DER 2. PZ. DIV.

VON PATRAS NACH TRIEST STELLT SEETRANSPORTCHEF ROM

D. '' MARBURG'' , D. '' REICHENFELS'', D. '' KYBFELS''.

UEBERFUEHRUNG DER DAMPFER, SOBALD MINENLAGE ES

GESTATTET. AUSLAUFDATUM OKM SKL A SECHS MELDEN.

SOBALD ZU UEBERSEHEN . ZAHL DER VERSCHIFFENDEN FAHRZEUGE:

248 PZ., 34 ZUGMASCHINEN, 30 GEP. MANSCH. WAGEN.-

2.) SEETRANSPORTCHEF ROM SENDET A) BESCHLEUNIGT

OFFIZIERE UND MANNSCHAFTEN NACH PATRAS FUER VORBEREITUNG

UND=EINLADUNG OBENGENANNTER FAHRZEUGE, DORT VERBINDUNG

AUFNEHMEN MIT VORKOD PZ. DIV. .-

B) OFFIZIERE FUER VORBEREITUNG AUSLADUNG NACH TRIEST=

OKM SKL A SECHS 2331/41 GKDOS+

Seetransportchef Rom, den 3.5.41.

Gkdos 2069/41.

Geheime Kommandosache!

Vfg.

I. SSD-Fernschreiben an Seetranstportstelle Neapel:

Gkdos. OKM drahtet mit A sechs 2331 Gkdos vom 3.5.

Fernschriftlich erl[illegible]t | aus Eingang

02413

n	Am	Um	Durch
WTL Nr. 6	3/5	20	Mr. V

x

Seetransportchef Rom Gkdos 2069/41.

x

Abam 3504

Marinenachrichtendienst

2

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
6/5 2355					
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. 2161 eing. am: 7.5.41
Anlagen -

Fernschreiben von +A MBZ 15571 6/5 1906=

SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD: SEETRANSPORTCHEF ROM=

NACHR ADM SUEDOST SEETRANSPORTCHEF=

--GEHEIM-- 1) FUER RUECKTRANSPORT RAUPENFAHRZEUGE DER 2. PANZER-DIV VON PATRAS NACH TRIEST MIT EINSATZ DER VON SEETRANSPORTCHEF VORGESCHLAGENEN ITAL TRANSPORTER ''LAURA C'', ''MONTELLO'', ''MADDALENA'', ''RIO'', '' NICOLE ODERA'' EINVERSTANDEN.-

2) SCHIFFE SIND ZUM 10/5 41 IN PATRAS ZUR EINLADUNG ZU STELLEN.-

3) NAMEN DER SCHIFFE, AUSLAUFEN UND VORAUSS ANKUNFT PATRAS AN 1) OKM SKL A SECHS, 2) ADM SUEDOST, 3) SEETRANSPORTCHEF SUEDOST MELDEN=

OKM SKL A SECHS 3514/41 GEH++

Marburg
Kriegsfall:
+ 1 Akt.

1 MROM02696

Geheime Kommandosache

3

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
8/5 1945		8/5			
von MBZ durch fio				Gks 2273	8.5.45
--GKDOS--					

Fernschreiben von +A MBZ 0622 8/5 1945=

TM 2= ~~NACHR MAR VERB STAB ROM=~~

NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD ADM SUEDOST= SEETRANSPORTCHEF SUEDOST=

HAFENKDT PATRAS FUER SEETRANSPORTVERTRETER=

OKH GEN ST D H OP ABT= NACHR MAR VERB STAB ROM=

NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=

1) WEGEN DRINGENDER NACHSCHUBTRANSPORTE FUER LUFTWAFFE NACH PATRAS KANN VERLADUNG DER RAUPENFAHRZEUGE DER 2. PZ DIV. NICHT VOR 14/5 DURCHGEFUEHRT WERDEN.-

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
8000/1200 84 10/41. 2.40 81123/21

K O D A K S A F E T Y F I L M

2) 1. TRANSPORTSTAFFEL WIRD VON SEETRANSPORTCHEF ITALIEN SO IN MARSCH GESETZT, DASS SCHIFFE AM 13/5 IN PATRAS EINTREFFEN.-

3) SEETRANSPORTCHEF ITALIEN MELDET AUSLAUFEN UND NAMEN DER FUER UEBERFUEHRUNG VORGESEHENEN TRANSPORTER AN VERTEILER=

OKM SKL/ A SECHS 2494/41 GKDOS+

Fernschriftlich erlassen
MRGM 12 8 43

An | Am | Um | Durch Tele

4

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2243/41 7.2.3.4. , den 12. Mai 1941.

vbm G 2161
" Gkdos 2069/41

Geheim! Kommandosache!

V f g .

1.) S S D ! Fernschreiben an:

1./ O.K.M. Skl A sechs
2./ Admiral Südost
3./ Seetransportchef Südost
4./ Hafenkmdt Patras f.Seetransportvertreter.

Gkdos: Vorgang O.K.M. Skl A sechs B.Nr. Gkdos 2494/41 v. 8.5.
" MARBURG " und " KYBFELS " sollen auslaufen nach Patras 13.5. 0100 Uhr. Eintreffen 14.5. Patras. Ital. Transporter " LAURA C " wird aus Bari kommend soll ebenfalls 14.5. entreffen.

Seetransportchef Rom Gkdos 2243/41

-//- -//-

2.) Zu den Akten " Marburg - Kybfels ".

X ST

Geheime Kommandosache

MROM 02747

Marinenachrichtendienst

Eingegangen 1015 1530	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von MBZ durch Zpr				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab der Kgl. Ital. Marine
Eing. am 10.5.41
Anlagen

Fernschreiben von +SSD MBZ 0791 10/5 1525=

MROM TM 2= SSD MAR-VERB STAB ROM=
SSD NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=
GL.TD KR ADN SUEDOST=-KR SEETRANSPORTCHEF SUEDOST=
KR HAFENKDT PATRAS FUER SEETRANSPORTVERTRETER=
SSD NACHR OKH GEN ST D V OP ABT ZWEI B=
SSD NACHR MAR VERB STAB ROM =
SSD NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=
-GKDOS- 1) TRANSPORTER ''MARBURG'' , ''KYBFELS'' UND ITAL ''LAURA C'' EINTREFFEN PATRAS 12/5 ABENDS.-
2) LADEBEGINN FUER 13/5 BEI TAGESANBRUCH SICHERSTELLEN.-
3) AUSLAUFEN PATRAS NACH TRIEST MUSZ SPAETESTENS 14/5 VORMITTAGS ERFOLGEN.-
4) ANSTREBEN ALLE FAHRZEUGE ZU VERLADEN, DA NOCHMALIEGER EINSATZ NICHT MOEGLICH. SCHIFFE MUESSEN AUF JEDEN FALL 23/5 IN NEAPEL ERNEUT FUER ''SONNENBLUME'' EINSATZBEREIT SEIN=
OKM SKL/A SECHS 2549/41 GKDOS+

6

Mar.Verb.Stab Rom
~~Seetransportchef Rom~~
B.Nr. Gkdos. 2314/41 , den 1o. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

V f g .

1.) Schreibe an: An

den Admiralstab der Kgl. Italienischen Marine,
z.Hd. Herrn Fregattenkapitän del G r a n d e .

mit Übersetzung

Betrifft: Transporte von Panzern von Patras nach Triest.

Vorgang : Supermarina Memoria 99 v. 9.5.1941.

Der Marineverbindungsstab bedauert gezwungen zu sein, für einen ~~den~~ Transport von Panzern von Patras nach Triest die beiden deutschen Motorschiffe "MARBURG" und "KYBFELS" einsetzen zu müssen. Wie sich nach eingehender nochmaliger Prüfung ergeben hat, ließe sich der Transport ~~mit~~ auf den angebotenen italienischen Schiffen nicht mit der vom Oberkommando der Wehrmacht befohlenen Schnelligkeit und in der geforderten Zeit durchführen und zwar hauptsächlich aus transporttechnischen Gründen. Die Motorschiffe "MARBURG" und "KYBFELS" sind wegen ihrer Größe, Schiffsform, Einteilung der Räume, Anordnung der Schotten und Raumstützen, für Panzertransporte ganz besonders geeignet, sodass damit gerechnet werden kann, mit diesen beiden und einem zusätzlichen italienischen Schiffen ~~den größten Teil der~~ alle zu verladenden Panzer befördern zu können. Dagegen ist mit ~~großer Wahrscheinlichkeit~~ Sicherheit anzunehmen, daß die drei angebotenen italienischen Schiffe den ~~Panzer~~transport der Panzer nicht in einer Reise bewältigen können; sie sind nicht nur kleiner als die deutschen Schiffe, sondern im allgemeinen auch schärfer gebaut, haben eine andere Einteilung der Räume ~~und Raumstützen~~, und eine andere Anordnung der Stagen und Wanten, sodass weder unter Deck noch an

Deck

gef. 11/5
gel. 11/5
ab 11/5

Deck so günstig gestaut werden kann, wie auf den beiden genannten deutschen Schiffen.

Nach Befehl des Oberkommandos der Wehrmacht ist ~~dieser~~ der Transport so dringend, daß nötigenfalls sogar Verzögerungen in den Libyentransport deutsche Schiffe in Kauf genommen werden müßten. Es ist aus diesem Grund leider auch nicht möglich, auf die Zuführung etwaiger italienischer Schiffe zu warten und dadurch Zeit zu verlieren.

Es ist beabsichtigt, die Panzer am 15. Mai zu ~~be~~verladen, sodass die Schiffe bei glattem Gang der Verladung, ~~vielleicht schon~~ am 15. abends auslaufbereit ~~sind~~ sein können.

Es wird gebeten, die Überführung der Schiffe ~~von Neapel~~ "Marburg" und "Kybfels" nach Patras und die Zuführung eines weiteren italienischen Transportschiffes so zu regeln, dass die drei Schiffe am Nachmittag des 14. Mai noch vor Dunkelheit an ihren Beladeplätzen festmachen können. Die Beladung würde dann am 15. Mai mit Hellwerden beginnen. ~~Bei planmässigem Ablauf des Transportes ist zu hoffen, daß die beiden Schiffe,~~ "MARBURG" und "KYBFELS", ~~rechtzeitig wieder in Neapel sind, um den planmässigen, am 23. Mai von Neapel nach~~ Tripolis auslaufenden Seetransport~~staffel~~ angeschlossen zu werden.

Für die Anordnung der Luftwaffe OKW.

-//- Wkr. ~~Spr~~ "M. u. K." -//-

2.) ~~Zu den Akten "M".~~

+ A1 14/5. St 10/5 ST1 10/5

Q schnellstens nach Neapel zurückkehren zu lassen, um die dem planmäßigen Frigoliertransport zu folgen zur Verfügung zu stellen.

SEGRETO!

Geheim

Traduzione

8

10 Maggio 1941/XIX°

Oggetto : Trasporti di carri armati da Patrasso a Trieste.

Rincresce allo Stato Maggiore di Collegamento di essere costretto di dover impiegare le due motonavi germaniche "MARBURG" e " KYBFELS " per un trasporto di carri armati da Patrasso a Trieste. Come risulta dopo un nuovo e minuzioso esame, non si potrebbe effettuare con le navi italiane offerte il trasporto colla rapidità ordinata e nel periodo richiesto dal Comando Supremo delle Forze Armate e cioè principalmente per ragioni tecniche di trasporto. Le motonavi " Marburg " e " Kybfels " sono per via della loro grandezza, della forma, della suddivisione dei locali, le disposizioni delle paratie e degli sostegni, particolarmente adatte per il trasporto di carri armati, sicchè si può contare di poter trasportare con queste due navi ed un piroscafo italiano di supplemento tutti i carri armati. Con sicurezza è invece da ritenere che i tre piroscafi italiani che furono offerti, non avrebbero potuto effettuare il trasporto di tutti i carri armati in un solo viaggio; essi sono non solamente più piccoli che i vapori germanici, ma generalmente sono costruiti più slanciati, hanno un' altra suddivisione dei locali ed altre disposizioni degli stragli e delle sartie, sicchè non si potrebbe caricare tanto conveniente, né sotto coperta né sopra, come sulle due navi germaniche indicate.

Secondo l'ordine del Comando Supremo delle Forze Armate germaniche il trasporto è tanto urgente, che si dovrebbe, al caso, rischiare persino un ritardo nei trasporti per la Libia colle navi germaniche. Per questa ragione non è, purtroppo, possibile di attendere eventuali ulteriori trasferimenti di navi italiane e di perdere perciò del tempo.

/ - 2 -

E' progettato di caricare i carri armati il giorno 15 maggio, cioè dopo lo scarico delle navi dell' Arma Aerea, sicchè le navi, con un normale andamento dell' imbarco, potrebbero essere pronte per la partenza la sera del 15 corrente.

Si prega di regolare il trasferimento delle navi " MARBURG " e " KYBFELS " da Napoli per Patrasso nonchè quello di un ulteriore vapore italiano da trasporto in modo che tutti e tre piroscafi possano ormeggiarsi al loro posto di carico il giorno 14 maggio nel pomeriggio ancora prima del tramonto. Il carico incomincerebbe il giorno 15 Maggio all' alba.

Si propone di far ritornare le navi " Marburg " e " Kybfels " al più presto a Napoli, per poterle mettere a disposizione per i regolari trasporti per la Libia.

fto. Weichold

Geheime Kommandosache

MROM 04876. **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
12/5.41 1000				
von MBZ durch Fr				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. 845/41 am: 12.5.41
Anlagen

Fernschreiben von +S MBZ 0926 12/5 0938=

S VERB STAB ROM=

GLTD S VERB STAB ROM= NACHR SKL=

~~GKDOS~~ AUF GKDOS 2303/41: 1) FALLS TRIEST TRANSPORT MITTELS ''MERKUR'' GLEICHZEITIG NOTWENDIG, 2 T-BOOTE GEM ZIFFER 2 B FUER TRANSPORTDAUER ZUR VERFUEGUNG ODER BEI GUENSTIGER SEELAGE BIS OTRANTO IN HOFFNUNG, DASZ BOOTE NOCH 18. MAI KORINTH-KANAL PASSIEREN. 2) ZIFFER 2 A UND 2 C SIEHE F. I. 0233/11, 0242/11, 0249/11=

ADM SUEDOST+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
800×100 Bl 1054 2.40 81.45/41

MRom 3787

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Wetter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	Durch
13/5 1820					
von MBZ durch Fu					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. 82332 eing. am: 13.5.41
Anlage

Fernschreiben von +SSD MBZ 16352 13/5 1651=

TM 2: SSD MAR VERB STAB ROM=
SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=
GLTD SSD ADM SUEDOST= SSD MARVERB STAB ROM=
SSD SEETRANSPORTCHEF SUEDOST. SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=
NACHR OKW /WFST ABT=L= NACHR OKH GENST OP ABT=
-=GEHEIM=- DRINGEND-- 1) RUECKFUEHRUNG 2 PZ. DIV.
ERFOLGT VON PATRAS NACH TARENT, NICHT NACH TRIEST=
OKM SKL ' A SECHS S 3757 GEH+

14. Mai 1941.

12

Vfg.

I.) S S D - Fernschreiben :

Verb. Stab ~~Luft~~

Fernschriftlich erledigt
MRCM 02945
An | Am | Um | Durch | Rolle
GiRM 14/5 2140 5/19 XI

- Gkdos -

Betrifft : Luftsicherung für Seetransporte 2. Pz. Div. von Patras - Tarent.

Vorgang : Dort. B.Nr. Ia 1422/41 Gkdos II.Ang. v. 12.5. Ziff.3.

Eingesetzte Dampfer sollen Auslaufen Patras 15.5. nachm. oder 16.5. früh in 2 Geleitzügen. Erstens "Marburg", "Kybfels" mit 1 - 2 Tbooten, Marschfahrt 15 sm; zweitens ital. Dampfer "Laura C." mit 1 Tboot, Marschfahrt 1o sm. Es wird gebeten, Ubootssicherung und Jagdschutz durch Flugzeuge ital. Luftwaffe bzw. Luftflotte 4 zu veranlassen. Letztere muss nähere Angaben über Auslaufzeiten und Kurse bei ital. Marine Patras anfragen, da hier nicht rechtzeitig bekannt.

mVerb. Stab Mar. Rom Gkdos 2341/41.

II.) Abschrift für KTB

III.) z.d.A. " 3 L "

C_A 1 19/5 St A2 II/2

Fernschriftlich erledigt
MRCM 02877 13
An | Am | Um | Durch | Rolle
CIRM | 13/5 | 1530 | Jn | X
AHGMA | 13/5 | 1500 | Sr | X

13. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

Fernschriftlich erledigt
MRCM 02877
An | Am | Um | Durch | Rolle
MBZ | 13/5 | 1440 | Jn | X

I.) SSD - Fernschreiben an :

2+3+4
O.K.M. / Skl. + 6 + 7
O.K.M. / Chef A sechs
Admiral Südost
1. Verb. Stab Luft,

nachrichtlich : 5 Verb. Stab Heer.
6. Seetransportchef Südost
7. Hafenkdt. Patras f. Seetransport-Verk.

-- Gkdos. --

Betr.: Rücktransport 2. Pz.-Div. von Patras.

" Marburg " u. " Kybfels " 13. 5. 0100 Uhr Neapel ausgelaufen. Marschfahrt 15 sm. Sollen Passieren 1400 Uhr Messina. Von dort über Punta Alice 2330 Uhr, Kap Dukato (Santa Maura) [redacted] 14. 5. 1200 Uhr, Eintreffen Patras 1700 Uhr. Ab Messina Sicherung durch [redacted] T.-Boot "Aldebaran" . Luftsicherung durch ital. Luftwaffe und Luftflotte 4 erbeten.

Gleichzeitig soll Eintreffen Patras ital. Dampfer " Laura C " von Bari, gesichert durch T.-Boot " Cartatone ".

Verb. Stab Mar. Rom Gkdos. 1377/41.

+++

~~II.) Abschrift f. KTB.~~
III.) 1.9.54

C A 1 ST 13/5 A II

+++

Geheim! Kommandosache!

14

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2397/41 , den 13. Mai 1941.
vbm ~~Gkdos 2243, 2069, C. 2161~~

V f g .

1.) Vermerk: O.K.M. A VI hat am 13.5. 13 Uhr mitgeteilt, daß die in Patras zu verladenden Panzer nicht in Triest, sonder in Tarent ausgeladen werden sollen.

-//. -//-

2.) Schreibe an: An

den Admiralstab der Kgl. Ital. Marine,
z.Hd. Herrn Fregattenkapitän del G r a n d e

gef.	13/5
gel.	13/5
ab	

Das Oberkommando der Wehrmacht hat angeordnet, daß die Panzer-~~fahrzeuge~~ die am 15.5. in Patras verladen werden sollen, nicht in Triest, sondern in Tarent ausgeladen werden sollen.
Es wird gebeten, die Transportschiffe " MARBURG " " KYBFELS " und " LAURA C "nach beendeter Beladung nach Tarent zu leiten.

Im Auftrage :

-//- -//-

3.) S S D - Fernschreiben an: 1) Hafenkmdt. Patras für Seetransport-vertreter.

Fernschreiben
Nr. (...) 02497

An	Am	Um	Durch	Rolle
MARZ	13/5	[illegible]	[illegible]	X
5 HMSN6	-"-	[illegible]	-"-	-"-

1+2+3+4

nachrichtlich:

1 O.K.M Skl. A Sechs
3 Adm. Südost
4 Seetransportchef Südost
5 Seetransportstelle Neapel.

Gkdos:

" MARBURG ", " KYBFELS " und " LAURA C " sollen nach beendeter Beladung nicht nach Triest, sondern nach Tarent gehen und dort ausladen. Supermarina ist benachrichtigt.

Seetransportchef Rom Gkdos 2372/41

-//- -//-

4.) Zu den Akten " ~~Marburg-Unglück~~

X 13/5 ST1 13/5

15

SEGRETO!

T r a d u z i o n e

Il Comando Supremo delle Forze Armate germaniche ha ordinato che i veicoli blindati, i quali dovranno essere imbarcati il giorno 15.S. a Patrasso, non vengano sbarcati a Trieste, ma bensì a TARANTO.

Si prega, di dirigere le navi trasporto " MARBURG ", " KYBFELS " e " LAURA C " , dopo aver effettuato il carico, a T a r a n t o.

D' Ordine :

fto. Horstmann

16

Geheime Kommandosache

MROM 02916

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
14/5.41 0030				
von HRFX durch Fr		15	14	
Dringlichkeitsstufe		8	13	

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B Nr. 946/41 geh. 14.5.41
Anlagen

Fernschreiben von ++SSD HRFX 374 13/5 2200=

SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD: SEETRANSPORTCHEF ROM= OBERKDO MAR A 6=

-GKDOS- AUSZER DEN 3 DAMPFERN DER ERSTEN STAFFEL WERDEN ZUM ABTRANSPORT DER 2. PANZ. DIV. MINDESTENS NOCH 2 GLEICHWERTIGE SCHIFFE TYP MARBURG BENOETIGT.=

SEETRANSPORTST. PATRAS+++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven. 600×100 64 rote 2.40 211751

Übermittlung dringlich
Fr 14/5

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2400/41 , den 14. Mai 19 1.

Geheim! Kommandosache!

V f g.

1.) S S D ⊥ Fernschreiben an: Seetransportstelle Patras

Gkdos:

1.) Nach Berechnung Neapel reichen Dampfer für angemeldeten Panzertransport aus, falls Anmeldung richtig ist.
2.) Voraussichtliche Beendigung der Beladung melden, sobald zu übersehen.

Seetransportchef Rom B.Nr. 2400/41

-//-

-//-

2.) Wvl. mit Antw. sp. 15.5.

Fernschriftlich erledigt				
MRCM 02942				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	14/5	2005	Kpl	II

X 14/5

ST 1 14/5

Geheime Kommandosache

MROM 02925 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
14/5 1310				Verbindungsstab beim Admiralstab der K. Ital. Marine
von GIRM durch Stil				Abt. Op. 624 iG
Ve--Q E M--				Anlagen 1
				14.5.41

Fernschreiben von +KR GIRM NR. 0394 14/5 1235=

AN VERBINDUNGSSTAB MARINE=

GLTD: AN VERBINDUNGSSTAB HEER= AN VERB.STAB. MARINE=

---GKDOS----- ROM, DEN 14.5.41.-

BEZUG: FUEHST ROEM. EINS A (KURFUERST)
NR. 8138/41 GKDOS (OP 2) V. 13,5.41. -
BETR.: FLAKSCHUTZ PATRAS.-
GEMAESZ O.A BEZUG WURDE LFL. KDO. 4 VERANLASZT
SICHERSTELLUNG DES FLAKSCHUTZES FUER AUSLADUNGEN DES
ROEM. ZEHNT.FL.KORPS UND EINLADUNGEN DEUTSCHER
PANZEREINHEITEN IN PATRAS ZU VERANLASSEN.
EINZELHEITEN REGELN LFL.KDO. 4 UND ROEM. ZEHNT.FL.KORPS
IN UNMITTELBAREM EINVERNEHMEN LFL. KDO. 4 MELDET
FORMATIONSNUMMERN UND STAERKE DER ZUM SCHUTZ DES HAFENS
VON PATRAS EINGESETZTEN FLAKEINHEITEN FERNSCHRIFTLICH
AN OB.D. L. FUEST ROEM. EINS A=
VERBINDUNGSSTAB ITALUFT, ROEM. EINS A, NR. 1465/41 GKDOS

Fernschriftlich erledigt
Nr. 02931
	Am	Um	Durch
MBZ	14/5	1415	MKpl II

18

14. Mai 1941.

V f g.

I.) ~~K R~~ SSD - Fernschreiben :

O.K.M. / Skl.

nachrichtlich :

Adm. Südost.

- Gkdos -

Zu Verb. Stab Mar. Rom Gkdos 2414/41 v. 14.4. :

1.) Rücktransport 2. Pz.-Div. nach Tarent (voraussichtlich 16.5. früh ab Patras) muss in 2 Geleitzügen erfolgen. Erster Geleitzug "Marburg", "Kybfels", Marschfahrt 15 sm, zweiter Geleitzug ital. Dampfer "Laura C.", Marschfahrt 10 sm.

Da bisher nur 2 Tboote für Sicherung verfügbar, können Geleitzüge nur durch je 1 Tboot gesichert werden. Einzige Möglichkeit h. Er. dringend notwendige Verstärkung Sicherung ersten Geleitzuges, wenn hierzu wäre möglich von Adm. Südost eins der 3 für Sicherung "Rondine" z. Zt. in Patras liegenden Boote abgeteilt würde. Dieses könnte anschliessend 18.5. abends planmässig Piräus einlaufen.

2.) Berichtigung zu o.a. Vorgang Ziff. 2 :
Es muss heissen 1 Boot 18.5. abends.

~~Entscheidung erbeten~~.

Verb. Stab Mar. Rom Gkdos 2423 /41.

II.) Abschrift für KTB

III.) z.d.A. " 52 "

+ C A 1 14/5 St 14/5 AR II

Geheime Kommandosache

MKOM 02936

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
14 5 1555				
von MBZ durch Fld				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab
Dem Generalstab der Kgl. Ital. Marine
Gruppe 52424
14.5.41

Verschossen von + SSD MBZ 01441 14/5 1545=

SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD: SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=

SSD SEETRANSPORTSTELLE PATRAS=

SSD NACHR SEETRANSPORTSTELLE NEAPEL= SSD NACHR ADM SUEDOST=

SSD NACHR SEETRANSPORTCHEF SUEDOST=

SSD NACHR OKH GENST. D. H. OP-ABT=

GKDOS ZUM ABTRANSPORT DER IN PATRAS

ZURUECKBLEIBENDEN TEILE 2. PZ. DIV. SIND DIE JETZT

EINGESETZTEN SCHIFFE SOWEIT ERFORDERLICH ALS 2. STAFFEL

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4001X106 8d 1415 2.40 21137/31

NOCH EINMAL EINZUSETZEN-

OKM SKL A SECHS S 2648/41 GKDOS+

Neg Benachrichtigung Neapel bleiben
Keine Fahrzeuge zurück, falls Anmeldung
pünktlich.

fr 14/5

Gkds.2424/41. Vfg. Rom, den 14.Mai 1941

I). Vermerk: Erste Anmeldung durch BVTO waren 312 Fahrzeuge
am 12.Mai wurden durch BVTO 448 Fahrzeuge gemeldet.
sie setzen sich zusammen: 96 Sonderklasse
69 Kl. Ia
79 Kl. I b
204 Kl. II b
424 Aufstellung wurde Neapel
bekanntgegeben.

20

14. Mai 1941.

Vfg.

Fernschriftlich erledigt				
MROM 02946				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	14/5	20	Kgl.	II

I.) S S D - Fernschreiben :

O.K.M. / Skl

Adm. Südost Op

- Gkdos -

Zu Mar. Verb. Stab Gkdos 2423/41 v. 14.5. :

Da Entscheidung Skl. (bezw Adm.) Südost bisher nicht vorliegt, hat Chef Mar. Verb. Stab ital. Adm. Stab in Anbetracht der Dringlichkeit zu folgendem (Fonk) Befehl an Marine Patras veranlasst :

" Geleitzug "Marburg", "Kybfels" soll auslaufen baldmöglichst mit 2 Tbooten, Geleitzug "Laura C." mit 1 Tboot nach Tarent, spätestens 16. früh.

Zusatz : Hierdurch vermindert sich Geleit für "Rondine" zwangsläufig um 1 Tboot. Überführung Wortlaut D. Marburg, Kybfels mit 1 T'boot ist jedoch nicht zu verantworten. Verb. Stab Mar. Rom Gkdos 2430/41.

F.) Abschrift für KTB

III.) z.d.A. " 5 L "

+ C_A 1 S 14/5 A2 14 II

MROM 02944

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen 14/5 1930	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von HRMA durch Rpl		14/5		Verbindungsstab beim Admiralstab d. kgl. ital. Marine Eing. am: 15.5.41
Verzögerungsvermerk				Anlagen

Fernschreiben von + HRMA 04297 14.5. 1910=

AN VERB. STAB MARINE =

GLTD: VERB STAB MARINE = B. V. T. O. ROM==

-- GEHEIME KOMMANDOSACHE NR. 1227/41.--

OKH HAT MIT GENSTDH OP ABT REOM EINS NR. 42097/41 G. KDOS. ROEM ZWEIT. ANG. VOM 3.5.41. MITGETEILT :.-

IN ABAENDERUNG DES O. A. BEFEHLS WIRD DER SEETRANSPORT DER GLEISKETTENTEILE DER 2. PZ. DIV. VON PATRAS NICHT NACH TRIEST, SONDERN NACH TARENT DURCHGEFUEHRT, VON TARENT ERFOLGT TRANSPORT INS REICH.-

ITAL. OBERKDO. DER WEHRMACHT IST BENACHRICHTIGT .=

Kriegsmarinearsenal Wilhelmshaven
Formular M Nr. 2.40 113731

= VERB. STAB. HEER.+

KODAK SAFETY FILM

Geheime Kommandosache

MKOM 02995

Marinenachrichtendienst

22

Eingegangen	Weiter an	Abg	Uhrzeit	durch
16/5 1130				
von HRFX Kapt			16/5	ST H 2
Verzögerungsbuchstabe				

5

Durchgesprochen von + KR-- HRFX 423 16./5. 1100==

AN SEETRANSPORT-CHEF ROM==

GEHEIME KOMMANDOSACHE--

MARBURG UND KYBFELS AUSLAUFEN 16.5.0500 UHR KURS PATRAS.
DAMPFER LAURA C AUSLAEUFT AM 17.5. 0500 UHR. BEIDE MIT
ZERSTOERERGELEIT. LAURA C HAT KEINE VERLADEGERAETE.
STROHSAECKE, SCHWIMMWESTEN UND FLOESSE AN BORD. VERLADEN
WERDEN MIT ERSTER STAFFEL CIRKA 180 SCHWERE FAHRZEUGE,
REST FUER ZWOTE STAFFEL CIRKA 150 SCHWERE FAHRZEUGE.
2 SCHIFFE, GROESSE KYBFELS, REICHEN HIERFUER AUS. ===
SEETRANSPORTSTELLE PATRAS -- GEH.KDOS. 4/5, GEH.KDOS. 4/41+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
80X100 M 201 2.40 111/731

MRom 3857

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
15/5 1220	MBZ	15/5	1225	20	
von HRX durch					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G 2372 eing. am: 15.5.41
Anlagen

Fernschreiben von + --KR-- HRFX 400 15/5 1203 =

MROM TM 2: AN SEETRANSPORTCHEF ROM,

AN OKM

GLTD. AN SEETRANSPORTCHEF ROM, OKM, ADM. SUEDOST ==

-GEHEIM- SEETRANSPORTSTELLE PATRAS MELDET:

KYBFELS 1416 MARBURG 1418 LAURA C 1420 ==

MARINEBEFEHLSHABER GRIECHENLAND G 695 UNTERSCHRIFT +++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
P/0787 40000x10. 3 40 31137

MROM 02958

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
Eingegangen 15/5.41 1100				
von GIRM durch Er				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Eing. am: 15.5.41
Anlagen

Fernschreiben von + KR GIRM 0426 15/5 1040 DSZ =

AN VERB STAB MARINE =

GLTD.: LFL KDO 4 EINS A =

-/- GEHEIME KOMMANDOSACHE -/- BEZUG : 1) VERB STAB MARINE ROM NR 2341/41 GKDOS VOM 14.5.41.-

2) VERB STAB ITALUFT EINS A 1422/41 GKDOS VOM 11.5.41.-

3) VERB STAB ITALUFT EINS A NR 1462/41 GKDOS VOM 13.5.41.-

BETR.: LUFTSICHERUNG FUER 2 PZ. DIV . VON PATRAS NACH TARENT -

GEMAESZ O A BEZUG 1) SOLLEN DAMPFER GEMAESZ BEZUG 2) AUSLAUFEN PATRAS 15.5. NACHMITTAGS ODER 16.5. FRUEH IN ZWEI GELEITZUEGEN.-

ERSTER GELEITZUG '' MARBURG ' UND KYBFELS '' MIT EIN BIS ZWEI T- BOOTEN MARSCHFAHRT 10 SM. ZWEITER GELEITZUG '' LAURA'' MIT EINEM T- BOOT UND MARSCHFAHRT 10 SM. U- BOOTSICHERUNG UND JAGDSCHUTZ, SOWEIT ALS MOEGLICH, DURCH LFL KDO 4 ERBETEN. ZUSAETZLICHE U- BOOTSICHERUNG WURDE BEI SUPERAEREO BEANTRAGT. LFL. KDO 4 WIRD GEBETEN, NAEHERE ANGABEN UEBER AUSLAUFZEITEN BEI ITAL. MARINE PATRAS ZU ERFRAGEN UND VERB STAB ITALUFT ZU WEITERER VERANLASSUNG BEKANNTZUGEBEN=

VERB STAB ITALUFT EINS A NR 1475/41 GKDOS +

Seetransportchef

Nr. Gkdos 2443/41

Rom, den 15.5.41. 25

Fernschriftlich erledigt
MRCM 02968
An | Am | Um | Durch | Rolle
HDZ 1514 | 13/a | | Mkl X

Geheime Kommandosache!

Vfg.

I. S-Fernschreiben an OKM Skl A sechs Gkds. Betrifft: Panzertransporte. Vorgang Skl A sechs 2331 Gkdos vom 3.5.41. Nach neuester Mitteilung BVTO Rom hat sich die Zahl der zu befördernden Fahrzeuge auf 876 erhöht, dazu 2900 Mann Truppe.

Seetransportchef Rom Gkdos. 2443./41.

x x

II. w.v

St 1 15/5 16/5

Mach. 589/13
Kybf 703/198.

Kybf.	226	17	686.	42 Pz
Mach	135	16	573	25 -
Kanal	144.			25 -
	505	33	1259	92

876
505
371
=

Geheime Kommandosache

MROM 0 2978 **Marinenachrichtendienst**

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
15/5 1410 von HRFX durch				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Gks 2465 vom 15.5.41
Anlagen

Fernschreiben von +KR HRFX 403 15/5 1410=

KR VERB STAB MAR ROM=

GLTD KR MBZ SKL BERLIN=

--SKDOS- TORP. BOOTE FUER GELEIT 2. PANZ. DIV. NACH TARENT KOENNEN NUR ZUR VERFUEGUNG GESTELLT WERDEN, WENN SIE BIS 18/5 ABENDS PIRAEUS SIND=

ADMIRAL SUEDOST OPER. G 411+

J. Mappe Marine

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
68 x 300 88 vsk. 2.40 9113/737

Geheime Kommandosache

MROM 02979

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
15/5 1400				Verbindungsstab beim Admiralstabe der Kgl. Ital. Marine
von OKM durch				g. Nr.: 2773 eing. am:
Verzögerungsvermerk				Anlagen

++ -- DRINGEND -- HZPHG 05487 15/5 1540 DSZ =

AN VERB. STAB ROM =

GLTD: AN NACHR. SKL BERLIN =

-- GEHEIME KOMANDOSACHE -- TORP. BOOTE FUER GELEIT 2. PANZ. DIV. NACH TARENT KOENNEN NUR ZUR VERFUEGUNG GESTELLT WERDEN, WENN SIE BIS 18. 5. ABENDS PIRAEUS SIND .=

ADMIRAL SUEDOST OPER. G. 411 GEH. KDOS . ++

1. Mappe

28

Rom, den 15. Mai 1941.

Vf.

Geheim! Kommandosache!

Fernschriftlich erle
MKOM 02986
An | Am | Um | Durch
1107 | 15/22 | | Kr

I.) KR-Fernschreiben an:

Admiral Südost Op.

nachrichtlich:

O.K.M. / Skl.

-Gkdos-

Betrifft: T'Boote für Rücktransport 2. Pz.Div.

Vorgang : Adm. Südost op. G 411 vom 15.5.41.

Ital. Admiralstab hat zugesagt:

a) Die beiden für Sicherung Marburg Kybfels (vorgesehenen Boote) werden so abgelöst, dass sie mit Sicherheit 18.5. (früh) eintreffen können.

b) für Sicherung 3. ital. Dampfers wird anderes Fahrzeug gestellt, sodass drittes T'Boot (Segeln) hierfür nicht benötigt wird.

Verb.Stab Mar. Rom 2445/41 Gkdos.

II.] Mappe Meurer

-//- -//-

II.) 1.9.56

C_A1 A2 II

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
16.5. 0700				
von durch				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Qu 2448 Ausfg. am: 16.5.41
Anlagen

Fernschreiben vo

+++KR-- HRFX 412 16/5 0045=
AN VERB. STAB MARINE IN ROM=
GLTD.: NACHR. OKM. SKL.=
--GEHEIME KOMMANDOSACHE -- 1.) 5 SCHIFFE,
3 T-BOOTE SOFORT PIRAEUS ERBETEN. LUFTFLOTTE
4 EINVERSTANDEN.-
2.) SICHERUNG RUECKTRANSPORT DURCH IM GANZEN
3 BOOTE ADM. SUEDOST NUR MOEGLICH, FALLS BOOTE
MIT SICHERHEIT 18.5. ABENDS PIRAEUS. UEBRIGE
5 BOOTE MUESSEN IN JEDEM FALL 17. IN
PIRAEUS SEIN.=
ADM. SUEDOST OP. 468 GKDOS+++

Qu 2448/41
vom 2445/41

Geheime Kommandosache

30

11701402483

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
15/5 2035				
von 102 durch				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. GKdos 2749 am 16.5.41
Anlagen

Fernschreiben von +S MBZ 01547 15/5 2020=

NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD OKH GEN ST D H OP ABT (IS)= NACHR SEETRANSPORTCHEF ROM= SEETRANSPORTSTELLE PATRAS=

~~+~~GKDOS~~-~~ BETR: RUECKTRANSPORT GLEISKETTENFAHRZEUGE 2. PZ. DIV. 1) SEETRANSPORTCHEF ITALIEN MELDET, ANSTATT VON OKH AUFGEGEBENER 248 PANZERWAGEN, 34 ZUGMASCHINEN, 30 GEPANZERTER MANNSCHAFTSWAGEN INSGESAMT 312 FAHRZEUGE, SIND BEREITS PATRAS EINGETROFFEN: 876 FAHRZEUGE, 2830 MANN UND 76 OFFIZIERE.

2.) VON OKM WAR FUER DEN FALL, DASS ANGEMELDETE 312 FAHRZEUGE MIT DEN Z VFG GESTELLTEN 3 SCHIFFEN NICHT UEBERFUEHRT WERDEN KOENNEN, NOCHMALIGER EINSATZ DER GLEICHEN SCHIFFE BEFOHLEN.

3.) DIE GESAMTZAHL DER TATSAECHLICH EINGETROFFENEN FAHRZEUGE IST AUCH BEI ZWEIMALIGEM EINSATZ DER VORGESEHENEN SCHIFFE NICHT ZU UEBERFUEHREN.

4.) DA SCHIFFE ZUM 23/5 ERNEUT FUER DEUTSCHES AFRIKAKORPS EINGESETZT WERDEN MUESSEN, WEITERER SCHIFFSRAUM NICHT ZUR VERFUEGUNG STEHT, KOENNEN AUF DEM SEEWEGE NUR DIE FAHRZEUGE UEBERFUEHRT WERDEN, WELCHE AUF 1. U. 2. UEBERFUEHRUNGSFAHRT DER DREI EINGESETZTEN TRANSPORTER MITGENOMMEN WERDEN KOENNEN.

5.) OKH WIRD GEBETEN, DER 2. PZ. DIV. ANWEISUNG ZU GEBEN, ZUERST DIE UNBEDINGT ZU VERLADENDEN FAHRZEUGE (GLEISKETTEN) DER SEETRANSPORTSTELLE PATRAS ANZULIEFERN=

OKM SKL~ A SECHS 2709/41 GKDOS+

Marburg
Regbefehls

Geheim! Kommandosache

31

Mar.-Verb.Stab.
Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2449/41

Eilt! , den 16. Mai 1941.

V f g.

1.) Schreibe an: An

den Admiralstab der Kgl. Ital. Marine,
z.Hd. Herrn Fregattenkapitän del G r a n d e.

Betrifft: Transport von Panzerfahrzeugen von Patras nach Tarent.
Vorgang : Marineverbindungsstab Gkdos 2314/41 v. 1o.5.1941.

1.) Nachdem bekannt geworden ist, daß die Zahl der von Patras nach Tarent zu befördernden Panzerfahrzeuge wesentlich ~~größer~~ höher ist, als aus den ersten Anmeldungen zu ersehen war, hat das Oberkommando der Kriegsmarine befohlen, daß die ~~Transport~~-Schiffe " MARBURG " und " KYBFELS " eine zweite Reise nach Patras und zurück machen sollen.

Bei glattem Ablauf der Transporte wird mit folgendem Fahrplan der beiden deutschen Schiffe gerechnet:

gef.	16/5
gel.	16/5
ab	16/5

16. Mai mittags Abfahrt von Patras,
17. Mai früh Ankunft in Tarent,
17. Mai abends Ausladung beendet, Auslaufen aus Tarent nach Patras,
18. Mai nachmittags Ankunft in Patras,
19. Mai nachmittags Beladung beendet, Auslaufen n. Tarent,
2o. Mai nachmittags Ankunft in Tarent,
21. Mai abends Ausladung beendet, Abfahrt nach Neapel,
23. Mai früh Ankunft in Neapel.

2.) Da es wahrscheinlich nicht möglich ~~xxx~~ sein wird, mit "MARBURG" und "KYBFELS" in der ~~einer~~ zweiten Reise alle ~~die~~ restlichen Fahrzeuge der Panzer-Division von Patras nach Tarent zu befördern, wird gebeten, den Dampfer " LAURA C " für eine zweite Reise zur

Verfügung

KODAK SAFETY

32

Verfügung zu stellen, falls sich dies als ~~erforderlich~~ notwendig erweisen sollte.

Weitere Nachrichten hierüber ~~werden~~ folgen, sobald die Belegung der Schiffe auf der ersten Reise bekannt ist und der Schiffsraumbedarf für die zweite Reise ~~darnach~~ geschätzt werden kann.

-//- im Auftrage -//-

2.) Wvl. C-Al wegen Sicherung.

-//- -//-

3.) Wvl.ST (P).

X
ST 16/5

A1
ST$_1$
16/5

IIb 33

T r a d u z i o n e

Oggetto : Trasporto di veicoli blindati da Patrasso a Taranto.

1) Dopo essere venuto a conoscenza che il numero dei veicoli blindati da trasportarsi da Patrasso a Taranto è esenzialmente superiore di quanto si rilevava dai primi annunzi, il Comando Supremo della Marina da guerra germanica ha ordinato che le navi MARBURG e KYBFELS dovranno fare un secondo viaggio a PATRASSO e ritorno.

Con un svolgimento normale dei trasporti si conta sul seguente itinerario delle due navi germaniche :

16.5.mezzogiorno partenza da Patrasso,
17.5. mattina arrivo a Taranto,
17.5. sera, terminato lo scarico, partenza da Taranto per Patrasso
18.5. pomeriggio arrivo a Patrasso,
19.5. pomeriggio, terminato l'imbarco, partenza per Taranto,
20.5. pomeriggio arrivo a Taranto,
21.5. sera, terminato lo scarico, partenza per Napoli,
23.5. mattina arrivo a NAPOLI.

2) Dato che probabilmente non sarà possibile di trasportare, nel secondo viaggio, con le navi "Marburg" e "Kybfels" tutti i veicoli residui della divisione blindata da Patrasso a Taranto, si prega di mettere a disposizione, per un secondo viaggio, il piroscafo " LAURA C " qualora ciò si rendesse necessario.

Appena sarà conosciuto il carico delle navi del primo viaggio, dopo di che si potrà apprezzare il naviglio occorrente per il secondo viaggio, si farà seguire, al riguardo, ulteriori notizie.

D' ordine :
fto. Horstmann

1

34

17. Mai 1941.

Vfg.

3989

I.) S S D - Fernschreiben :

O.K.M. / Skl.
Adm. Südost Op.

Geheim
Gkdos

Fernschriftlich erledigt				
MRCM 3989				
An	Am	Um	Durch	Rolle
1BZ	17/5	2050	Kpl	24

Nach Mitteilung ital. Marine Wiederauslaufen Dampfer "Marburg" und "Kybfels" Tarent heute 17.5. abends. Eintreffen Patras 18.5. mittags vorgesehen. Für Rücktransport nach Tarent sieht ital. Marine Sicherung durch zunächst nur ein Tboot vor.

Verb. Stab Mar. Rom 2459 geh.

~~III.)~~ Abschrift für KTB

~~III.)~~ in Mappe E

C_A 1 17.

St 18/5

A2

17. Mai 1941.

35

Vfg.

Geheim

III.) S S D - Fernschreiben :

Wehrmachtfunkstelle ~~Rom~~.

Bitte sofort dringenden Funkspruch an AOK XII für Adm. Südost Op. (Athen).

- Geheim-

Fernschriftlich erledigt
Mit O.M. 3990
An | Am | Um | Durch | Rolle
HRF X 14/5 2335 [illegible] 124

Luftsicherung Dampfer "Marburg" und "Kybfels" ab 18.5. Hellwerden vor Westgriechischer Küste bis Patras sicherstellen. Standort fallweise bekannt über Marine Patras.

Verb. Stab Mar. Rom 2459 geh.

gez. F
IV.) 1 Abschrift für KTB

V.)

C_A 1 St A2 20 II

17./0 5245

36

Seetransportchef Rom
B.Nr. G.....2389.....

Geheim

V f g .

, den 15. Mai 1941.

Fernschriftlich erledigt				
MROM 3886				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ.	16/5	41	[illegible]	25

1.) S S D - Fernschreiben an: Seetransportstelle Patras

G e h e i m :

1.) Melden, Zahl der zurückgebliebenen Fahrzeuge nach Größenklassen.
2.) Ob Rest von " MARBURG " und " KYBFELS " in einer weiteren Reise abtransportiert werden kann.

Seetransportchef Rom B.....2389...../41

-//- -//-

2.) Wvl. mit. Antw.

X 15/5 ST1 15/5

KODAK SAFETY FILM

Geheime Kommandosache

MRom 13030

Marinenachrichtendienst

38

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
17/5 0115				
von MBZ durch Funk				
Dringlichkeitsstufe				

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
a.B. Nr. 2472 eingegangen am: 17.5.41
Anlagen

Fernschreiben von + A MBZ 01679 17/5 0045=

SEETRANSPORTCHEF ROM=

-- G K D O S -- AUF SEETRANSPORTCHEF ROM G 2389/41
REST DER ZURUECKGEBLIEBENEN FAHRZEUGE 153 SCHWERES
21 EINE UNTER 5 T. WEGEN SCHLECHTER LADEFAEHIGKEIT D
'' LAURA'' C IST ERFORDERLICH, DASZ ALLE 3 SCHIFFE
2. STAFFEL FAHREN=

SEETRANSPORTSTELLE PATRAS++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
6380 XIII 44 1/43 2.43 5 13/731

Mar.-Verb. Stab
Seetransportchef
B.Nr. Gkdos. 2472/41

Vbm § 2389

Eilt! 38

, den 17.5.1941.

Geheim! Kommandosache!

V f g !

1.) **Schreibe an:**

An den Admiralstab der Kgl. Italienischen Marine, z.Hd. Capitano di Fregata del B r a n d e.

Betrifft: Transport von Panzerfahrzeugen von Patras nach Tarent.
Vorgang : Seetransportchef B.Nr. Gkdos 2449/41 vom 16.5.41 zu Absatz 2.)

gef.	N 15
gel.	17/5
ab	17/5

Nach Meldung des Seetransportvertreters in Patras sind nach der ersten Beladung von " MARBURG ", " KYBFELS " und "LAURA C " noch so viele Fahrzeuge zurückgeblieben, daß " MARBURG " und " KYBFELS " nicht ausreichen werden, um in der zweiten Reise alle restlichen Fahrzeuge an Bord zu nehmen.

Es wird deshalb gebeten, wenn möglich, das Transportschiff " LAURA C " noch für eine zweite Reise zur Verfügung zu stellen.

Im Auftrage:

-//- -//-

2.) **Wvl. C Al wegen Sicherung.**

-//- -//-

3.) **Wvl. ST**

X 17/5 A1 ST1 17/5

T r a d u z i o n e .

Argomento: Trasporto di carri armati da Patrasso a Taranto.

Riferimento: Ns/foglio Seestransportchef Gkdos.2449/41 del 16 corr., vapoverso 2).

Secondo il rapporto pervenuto dall'ufficiale d'imbarco a Patrasso, dopo il carico dei piroscafi "Marburg", "Kybfels" e "Laura C" sono rimasti a terra ancora tanti carri, che non basteranno i p.fi "Marburg" e "Kybfels" per prendere a bordo, nel secondo viaggio, tutti gli automezzi restanti.

Si prega perciò, se è possibile, di mettere a disposizione la nave trasporto "Laura C" ancora per un secondo viaggio.

D'ordine:

F.to Horstmann

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos.2480./44

, den 17. Mai 1941.

40

Geheim! Kommandosache!

V f g.

1.) **S S D - Fernschreiben an:** Seetransportvertreter Patras

G k d o s :

" MARBURG " und " KYBFEKS " machen zweite Reise. " LAURA C " bei Ital. Marine ebenfalls für zweite Reise erbeten. Mit weiteren Dampfern nicht zu rechnen. Falls Frachtraum knapp, in erster Linie Raupenfahrzeuge verladen. ~~Kr~~adfahrzeuge nötigenfalls zurücklassen.

Seetransportchef Rom Gkdos.2480./41

-//-

2.) **Zum Vorgang " P ".**

-//-

Fernschriftlich erledigt
MROM 03040

An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	17/5	1600	Mgl	2

17/5

ST$_1$ 17/5

1800 41

Mod. 161

MINISTERO DELLA MARINA

(1) Centrale Comunicazioni

MESSAGGIO A MANO N. 181279/306

indirizzato a:	*e per conoscenza:*
Fernschreiben: AN O.K.M. A VI BERLIN	
SEETRANSPORTCHEF ROMA	
Nachritlich: SEETRANSPORTSELLE NEAPEL	

Data 18 maggio 1941 XIX *Rif.* ..... *del* .....

18/5

Testo:

SEGRETO

UFFICIO COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA: Si trasmette seguente messaggio segreto proveniente da Taranto con preghiera di inol= trarlo al destinatario in Roma:

SEETRANSPORTSTELLE TARENT = LAURA C. 1112 AUSLADUNG BEGONNEM = 154518 =

4201848 (ord. 202) 1940-XVIII - 400.000 - Ist. Poligrafico Stato P. V.

MINISTERO MARINA - GABINETTO - Servizio Comunicazioni

FIRMA

(1) Autorità mittente.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3378 data 21 maggio 1941 ora 2100

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Si comunica che Marimorea ha inviato la Motonave AMBA ARADAM, dis[illegible] cacciasommergibili, un dragamine e tre motovelieri per il salvataggio dei naufraghi dei piroscafi tedeschi alt

RICCARDI

SUPERMARINA

*

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage			
Superesercito		(tramite	Stamage)
»	S.I.M.	»	»
»	Difesa Territoriale	»	»
»	Trasporti oltremare	»	»
»	Operazioni 2ª	»	»
Superaereo			
Superaereo	S. I. A.	(tramite	Superaereo)
Stataereo	»	»	
Telemetaereo	»	»	

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3376 data 21/5/1941/XIX° ora 1940

DESTINATARIO: UFFICIO DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA.-

Si informa che è stato dato ordine a Marimorea di mandare tutti i mezzi possibili per prestare soccorso ai naufraghi del MARBURG e KYBFELS.-

Ricerche saranno coadiuvate da idrovolante.-

RICCARDI

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

...iano:

...utorità di Supermarina
...tato Magg. coll. Marina Germanica
...inistero Comunicazioni (Marina Mercantile)
...inistero Africa Italiana

...matica:

...rina – Gabinetto
...rina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà ...Re Imperatore)
...rina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

1925

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 2368 data 21.5.945 - XXIII ora 19.00

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Un'aereo r.m. in servizio postale ore 18 ha segnalato aver avvistato tra Itaka e Santa Maura piroscafo MARBURG in fiamme.-

RICCARDI

E

*

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 836 data 21/5/1941-XIX° ora ~~18.15~~

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA

Nave Ausiliaria BRINDISI stando a N.W. di Capo Ducati alle ore 14.15 ha informato di aver visto a levante dell'isola di Itaca due navi germaniche affondare su mine. Nave BRINDISI impossibilitata avvicinarsi per portare soccorso causa la presenza di mine tra la sua posizione e quella delle navi affondate. Sono stati dati ordini a Marimpres per immediato invio mezzi di soccorso.-

Si fa riserva di comunicare ulteriori notizie.-

RICCARDI

E

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Supereserc ito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

Fernschriftlich erledigt
MROM 03127
An | Am | Um | Durch | Rolle
MBZ Kopf 1Kr 9Kpl I XI

Fernschriftlich erledigt
MROM 03127
An | Am | Um | Durch | Rolle
HRM 20/5 1330 Kpl XI
a IRM 20/5 1345 Kpl XI

2o. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

I.) SSD-Fernschreiben an:

1) O.K.M. / Skl.,
2) O.K.W. / Chef Ausland,
3) Verb.Stab Heer,
4) Verb.Stab Luft,
5) 1) Admiral Südost.

- G k d o s . -

a) Dampfer "Spezia"; "Livorno", "Trapani" 2o.5. o6oo Uhr von Tarent nach Piräus ausgelaufen. Sollen stehen planmässig bei Korinth 21.5. gegen 2ooo Uhr.

b) "Marburg", "Kybfels" mit zweitem Transport 2. Panz.Division sollen erneut auslaufen Patras 21.5. looo Uhr, eintreffen Tarent 22.5. vormittags, ~~vorgesehen.~~ Sicherung zunächst durch 1 Zerstörer und 1 Hilfskreuzer. Weitere Verstärkung wird von Mar. Verb.Stab ~~immer wieder~~ weiterhin angestrebt, jedoch nach gemeldeter grundsätzlicher Absage ital. Adm.Stabes fraglich. Verb.Stab Luft wird gebeten, Luftsicherung gegen U.-Boote und Flugzeuge durch ital. Luftwaffe tagsüber ab Patras zu veranlassen. Luftsicherung durch Luftflotte 4 nach Angabe Admiral Südost nicht möglich.

c) Ital. Dampfer "Laura C"soll planmässig eintreffen Patras 21.5. nachmittags zur erneuten Verwendung Rücktransport 2. Panz. Div.

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2525 /41

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,
III.) Zur Mappe "B"

C_A ST A2 I II

47

Seetransportchef Rom. R o m , den 21. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

KR-Fernschreiben an

Seetransportvertreter Patras.

- Sofort Belegung "Marburg" und "Kybfels" getrennt nach Menschen, Panzern und anderen Fahrzeugen melden.

Fernschriftlich erledigt				
MROM 03187				
An	Am	Um	Durch	Rolle
	21/5			

II.) W.vorl.

Seetransportchef Rom Gkdos 25-85/41.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter am	Tag	Uhrzeit	durch
22/5 0400				
durch				
Vorgelegt dem Chef				

Verfasser von

+ KR MBZ 02130 22/5 0400=
KR SEETR. CHEF ROM=
GLTD KR SEETR CHEF ROM= KR OKM A SECHS=
--GKDOS-- ''MARBURG'' 645 MANN 61 PANZER, 100
AUTOBUSANHAENGER UND 19 KRAEDER. KYBFELS 633 MANN,
61 PANZER , 101 AUTOS UND ANHAENGER, 10 KRAEDER=
SEETR. CHEF PATRAS+

OKM hat, s. oben

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
8000×100 8d 1a/a 2.43 8113/721

Fernschriftlich erledigt
MROM 031912

An	Am	Um	Zeichen	Teile
HBT	22/5	0200	Hbr	II
CIBM	22/5	0300	Hbr	II
MRDA	22/5	0345	Hbr	II

nachrichtlich:

21. Mai 1941.

Vfg.

Fernschreiben an:

1. O.K.M. / Skl.,
2. O.K.M. / Chef A VI,
3. O.K.W. / Chef Ausland,
4. Verb.Stab Heer,
5. Verb.Stab Luft,
6. Mar. Att. Rom.

Sofort vorlegen!

x Gkdos.-

Betrifft: Dampfer "Marburg" und "Kybfels.

Vorgang: Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2525 v. 2o.5., ~~Gkdos~~ 2545 bezw. 255o, sowie 2558 v. 21.5.

1. Weitere Nachrichten ital. Adm.Stabes ~~betreffend~~ im Anschluss an ~~x~~ letzten Vorgang besagen, vorläufig: ~~dass Verlust beider Dampfer gerechnet werden~~

a) Ital. Hilfskrz. "Brindisi", der mit Zerst. "Mirabello" ital. Geleitzug (3 Dampfer, darunter "Laura C")nach Patras geleiten sollte, meldet 145o Uhr von seinem Standort NW von Kap Ducato, dass er östlich ~~der Insel~~ Itaca 2 deutsche Schiffe durch Minentreffer habe untergehen sehen. Hilfeleistung sei infolge des dazwischen liegenden Minenfeldes nicht möglich.

b) Ital, Postflugzeug meldet 18oo Uhr Dampfer "Marburg", zwischen Itaka und Santa Maura in Flammen. ~~Auf Anweisung ital. Stabes~~

c) Auf Anweisung ital. Adm.Stabes wurden von Patras durch dortige ital. Marine zur Hilfeleistung bei deutschen Dampfern entsandt: MS. "Amba Aradam", 2 U.-Bootsjäger, 1 Minensucher u. 3 Motorsegler. ferner 4 M.S.-Boote von Prevesa zur Durchführung Minenräumens von Westen.

d) Ital. Adm.Stab annimmt auf Grund bisheriger Nachrichten, dass Dampfer etwa 2 sm nordöstl. der Nordspitze von Itaca auf Minen liefen. Zahlreiche besetzte Flösse, die in Richtung Land ruderten, wurden gesichtet.

e) Bei Kap Ducato ist knapp vor „Mirabello" und (2.) ital. Hilfs-Kanonenboot „Matteucci" durch Minentreffer gesunken.

50

Vorläufige Stellungnahme Chef Mar. Verb. Stab:

2.) ~~Chef Mar. Verb.Stab meldet ergänzend hierzu vorläufig:~~

a) Wie ~~s.Zt.~~ bereits gemeldet, hatte sowohl ital. Marine, wie anschliessend ital. Wehrmachtsführung ausdrücklich ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~erklärt, dass Seetransporte für Rückführung 2. Pz.Div. wegen Mangels an Torp.Trägern ohne Einstellung lebenswichtigen Libyenverkehrs nicht möglich sei. Nachdem für (Sicherung) ersten Seetransports 2 für Aegäis vorgesehene T.-Boote eingesetzt werden konnten, die vor dem Golf von Tarent von zwei Zerst. abgelöst wurden, hatte ital. Adm.Stab auf nachdrückliche Vorstellungen Mar. Verb.Stabes hin Sicherung des (nachträglich befohlenen) zweiten Seetransportes "Marburg","Kybfels" durch mindestens 1 Zerst. u. 1 Hilfskrz. (von Patras nach Tarent) zugesagt. (Siehe Verb.Stab Gkdos. 2525 v. 2o.5.)

b) Aus tatsächlichem Verlauf hervorgeht, dass ~~xxxxxxxx~~ (21.5. looo Uhr selbständig auslaufen und ~~xxxxxx xxx~~ "Marburg", "Kybfels" erst bei Kap Papas durch Zerst. "Mirabello", etwas später ausserdem durch Hilfsschiff "Arborea", ~~xxxxxxxxxxxxxx

57

c) Ueber den Grund, weshalb der vom ital. Adm.Stab am 21. ~~fr~~ vormittags auf Grund der Meldung über Minentreffer "Marabello" gegebene Funkbefehl an Patras zum Nichtauslaufen ~~der~~ die Dampfer offensichtlich nicht mehr erreicht hat, liegen noch keine Nachrichten vor. Nach bisherigen Feststellungen befand sich auf beiden Schiffen wie bisher ein Verbindungsoffizier sowie Funk- und Signalpersonal der ital. Mar.

d) Auf Grund der ~~seit~~ 19.5. westlich Kreta gemeldeten Feindgruppe war ~~der~~ ital. Verb~~xxxxxxxx~~ Offz. des ~~ital.~~ Adm.Stabes 20.5. Besonders auf die Möglichkeit feindl. ~~M~~ Minenunternehmungen ~~insbesondere~~ vor allem in der Durchfahrt nördl. Kephalonia hingewiesen worden, zumal ~~dieser~~ Gegner die Ueberführung der ersten 5 deutschen Dampfer in den Golf von Patras v.31 erkannt hatte. (~~zweimalige~~ Sichtmeldungen 16.5.-17.5.)

e) Art der Belegung "Marburg", "Kybfels" z.Zt. ~~xxxxx~~ noch nicht bekannt.. Unterlggen sind angefordert.

f) Infolge Minenlage bei Kap Ducato sind eingelaufen: Geleitzüge "Spezia",u. ~~xxxxxx~~ "Laura v./Körfu, Motorsegler "Albatros"(Ladung X. Flg.K. für Rhodos) Santa Maura.

g) Weitere Meldungen folgen.

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2546/41.

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,

III.) an [illegible] C_Al SA. I II

fo 26/5

52

21. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

Fernschriftlich erledigt				
MROM 0316				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	21/5	11 SD	Zim	XI

1+2

I.) KR - Fernschreiben an :

1/ O.K.M. / 1. Skl.,
2/ Admiral Südost - Op -

-- Gkdos --

Ital. Zerstörer " Mirabello ", Geleitfahrzeug für Dampfer " Laura C " 21. 5. 0630 Uhr bei Kap Ducato durch Minentreffer gesunken. Dadurch

1) Verzögerung Ankunft " Laura C " in Patras,

2) Verzögerung Auslaufens D. " Marburg " u. " Kybfels " Patras, für die "Mirabello" Geleitfahrzeug sein sollte.

3) Verzögerung Ankunft D. "Spezia", "Livorno" u. "Trapani", die noch westlich vermuteten Minenfeldes stehen.

2. Dampfersteffel

Verb. Stab Mar. Rom Gkdos. 2545/41

+++ +++

II.) ~~Abschrift f.~~ KTB.

+++ +++

III.) Zur Mappe " B " 1 Abschrift in E.

C A 1 ST A 2 21 II

53

Fernschriftlich

	Am	Um
6183	21/5	12

An	Am	Um
4RMA	21/5	1600

21. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

I.) SSD-Fernschreiben an:

1. Verb.Stab Heer,
2. Verb. Stab Luft.

- G k do s . e

Betrifft: Schiffsbewegungen Patras - Italien.

1.) Ital. Zerstörer "Mirabello" 21.5. 0630 Uhr bei Kap Ducato (Santa Maura) infolge Minentreffers gesunken. Da dieser Zerstörer für Geleit Dampfer "Marburg", "Kybfels" vorgesehen war, Ersatz sofort nicht zur Verfügung steht, verzögert sich Auslaufen beider Dampfer aus Patras. Neuer Auslaufzeitpunkt folgt, sobald Sicherungsfrage durch ital. Marine geklärt.

2.) Bis Seeweg bei Kap Ducato von Minen freigeräumt, soll 2. Dampfertransport mit Dampfern "Livorno", "Spezia", "Trapani" Korfu gehen.

3.) Von Dampfer "Laura C" noch keine Nachricht.

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2537/41.

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,

III.) Mappe B

Kptl I

Fernschriftlich erledigt
FKROM 03181

21. Mai 1941

		Am	Um	Durch	
1.2.3	MBF	21/5	2200	ok	IV
5	61817	"	23 00	ok	II
4.6	MROA	"	23 00	ok	VI

54

Vfg.

I.) SSD-Fernschreiben an:

nachrichtlich:

1 O.K.M. Skl.
2 O.K.M. 1 Z. ans
3 O.K.W. / Ausland,
4 Verb.Stab Heer
5 Verb.Stab Luft,
6 Mar. Att. Rom.

- G k d o s . -

Betrifft: Dampfer "Marburg", "Kybfels".

Vorgang: Verb.Stab Mar. Gkdos. 2525/41 Ziff. 2.) v. 2o.5.

(Gemeldeter Untergang ital. Zerst. Mirabello)

Auf Grund Feststellung Minensperre bei Kap Ducato hatte ital. Marine 21.5. vormittags Befehl zum Nichtauslaufen "Marburg", "Kybfels" erlassen. Befehl hat Dampfer anscheinend nicht erreicht. Sie sind wahrscheinlich 21.5. 1ooo Uhr Patras ausgelaufen und identisch sind mit zwei Dampfern, die 1415 Uhr bei Kap Ducato durch Minentreffer gesunken sind. Endgültige Bestätigung durch ital. Marine steht noch aus. Weiteres folgt

X nach Mitteilung ital. Admi-Stabes

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 25

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,
III.) Z.d.A.

C A1 A2 21 I II h

St. f. T. 24/5

55

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3352 data 21 Maggio 1941 - XIX ora 11.45

DESTINATARIO

21 MAG.

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO

DELLA MARINA GERMANICA -

1°) = . Informo che questa mattina alle ore 06.30 il Ct. "MIRABELLO" é saltato su mina a miglia uno per N.W. da Capo Dukato.=

2°) = Convogli in arrivo a Capo Dukato sono stati dirottati a Corfù.=

3°) = Si é dato ordine di sospendere la partenza del "MARBURG" et "KYBFELS" ed ogni altro traffico per Capo Dukato, in attesa sia dragata la zona.=

4°) = Pomeriggio giorno 20 corrente la Torpediniera "CURTATONE" é affondata per urto contro mina nei paraggi dell'Isola di Plheva (Golfo di Atene).=

R I C C A R D I

Minutato: C.te Camicia.=
Dattil. : s.c.fur. Coi.=

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina - Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

0230

SUPERMARINA

SEGRETO

N. Progressivo 3383 data 21 Maggio 1941 ora 2210

22 MAG.

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Si comunica che i mezzi di soccorso inviati sul luogo d'affondamento dei piroscafi MARBURG et KYBFELS trasporteranno i naufraghi a porto Vathi di Itaca aut Samos di Cefalonia alt

RICCARDI

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina - Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Supereserciito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SECRETO

SUPERMARINA

[redacted]

22 MAG. Progressivo 3387 data 22 Maggio 1941 ora 0.200

DESTINATARIO

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO
DELLA MARINA GERMANICA

Si informa che dalle 17.30 alle 21.00 squadriglia dragamine proveniente da Prevesa ha effettuato una corsa per dragaggio mine tra isole Santa Maura e Cefalonia (alt) Stamane stessi dragamine effettueranno due corse stessa zona. -

SUPERMARINA

RICCARDI

Minut. da C.te Bigliardi
Datt. da S.C.Pur Accardi

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SUPERMARINA

SEGRETO

N. Progressivo 3395 data 22 Maggio 1941 ora 0655

22 MAG 1941

DESTINATARIO

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO

DELLA MARINA GERMANICA

In seguito a richiesta Marimorea comunica che su "MARBURG" erano imbarcati circa 650 uomini, 61 carri armati, 119 veicoli et su "KYBFELS" circa 650 uomini, 51 carri armati, 100 veivoli (sic) Marimorea fa riserva indicare esatto numero uomini. -

RICCARDI

Minut. da C.te Lo Schiavo
Datt. da S.C.Fur Accardi

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito. (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SUPERMARINA

SEGRETO

N. Progressivo 3382 data 21 Maggio 1941 ora 2350

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO
DELLA MARINA GERMANICA

Notizie da aereo giunto a Taranto proveniente da Prevesa (alt) Il motoveliero ALBATROS diretto a Rodi via Patrasso, che navigava in vista del convoglio scortato dal Ct. "MIRABELLO" e della M/N "BRINDISI", anch'esso diretto a Patrasso, riferisce che questa mattina alle 0630 ha visto due forti scoppi a circa 6 miglia da Capo Dukato (alt) Il Ct. "MIRABELLO" si é subito diretto verso la zona degli scoppi e successivamente ha accostato verso il largo (alt) Prima di finire l'accostata il "MIRABELLO" é stato visto saltare in aria (alt)

Il motoveliero, essendo carico di munizioni, ha diretto verso Santa Maura giungengo in porto alle ore 1100 circa (alt)

Un veliero di passaggio nella zona riferisce di avere avvistato alle 103521 due piroscafi a Nord di Capo Papas con rotta ponente (alt) Alle 173021 é stato visto un piroscafo in fiamme a Nord Est di Itaca a due miglia dalla costa ed alcune imbarcazioni con molti uomini che dirigevano verso terra (alt)

RICCARDI

Minut. da C.te Lo Schiavo
Datt. da S.C.Fur Accardi

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

N. Progressivo 3120 data 22/5/1941/XIX° ora 2330

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA

Nave AZIO comunica che alle ore 2000 22 il totale dei militari tedeschi salvati si presume siano circa 1100 alt Tutti i naufraghi sono stati sbarcati a Samos e saranno inviati ad Argostoli via terra alt Le perlustrazioni nella zona saranno ancora continuate alt

RICCARDI

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S.I.A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

2075/ Eur

61

SEGRETO 1941 22 MAG. P.

SUPERMARINA

N. Progressivo 3418 data 22 maggio 1941 ora 1920

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Marina Prevesa comunica che la situazione dei naufraghi è la seguente:

A Santa Maura 70 naufraghi italiani et 30 germanici e a Cefalonia circa 900 germanici alt

RICCARDI

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3122 data 22.5.941 - XIX° ora 22.00

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Si Comunicano le seguenti notizie:

1°)- Da Marina Taranto - Rapporto pilota velivolo sanitario inviato stamane ore 1005 a Capo Duhato. Trasportato seguente personale sanitario: un Maggiore Medico, un Tenente Medico, un Capo Infermiere, un S.Capo Infermiere et uno infermiere. Ammarato verso ore 1200 nel canale di Itaca presso un battello con naufraghi in buone condizioni. Sbarcati medici a mezzo battellino su di un secondo battello con circa 100 naufraghi tra cui un Ufficiale tedesco et un Tenente di Vascello del Battaglione S.Marco avente a bordo 5 aut sei feriti tra cui uno grave. Avuto autorizzazione rientrare da Maggiore Medico velivolo est tornato Taranto ore 1435/.-

2°)- Da Marina Argostoli - Ieri mattina alle sette circa "MIRABELLO" scortante convoglio diretto Patrasso affondava per cause imprecisate probabilmente per urto contro mina. Il Comandante del 5 MIRABELLO" et altri superstiti risultano trasbordati su nave aus."BRINDISI" Il Convoglio ha invertita rotta per nord-ovest. Alle 1400 circa i piroscafi tedeschi "KYBFELS" et "MARBURG" proveniente Patrasso giunti nord Itaca affondavano per siluro o mina. Risultano salvati dalle unità di dragaggio fino ore 23 di ieri circa 500 soldati tedeschi trasportati Perticciuolo Fiscardo. Si ritiene che altrettanti superstiti siano ancora su costa nord Itaca et Cefalonia. Domattina le operazioni ricupero naufraghi saranno proseguiti.-

3°)- Dal rapporto dell'osservatore velivolo inviato stamane ore 0525 zona Capo Dukato per ricerca naufraghi presso Isola Itaca et Cefalonia. Avvistato piroscafo in fiamme a 2 miglia a sud-est di Itaca. Alle ore 0930 il piroscafo si è inabissato lasciando una larga chiazza sul mare et molti rottami sparsi sul mare. Ammarato per ricuperare 2 naufraghi che sono stati poi trasportati su un pescherecciо di Patrasso.- ./.

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

63

N. Progressivo 3122/ *data* ..... *ora* .....

DESTINATARIO: ./.

1°)- Da Marimorea Patrasso - Giunti 85 naufraghi del "KIBFELS". Gli Ufficiali riferiscono che "MARBURG" affondato seguito tre siluri et "KIBFELS" per due siluri. Dragaggio confermerà se ciò è esatto. La Nave "AZIO", i cacciasommergibili e la motonave "AMBA ARADAM" ed i dragamine stanno ricuperando naufraghi et vittime. =

R I C C A R D I

SUPERMARINA

Copiato da s.c.fur. Amelli

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina - Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S.I.A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SUPERMARINA

N. Progressivo 3411 data 22/5/[illegible] ora 1620

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Riferimento avviso Nº 3395 odierno .

Marimoreg comunica che su MARBURG erano imbarcati I6 Ufficiali 629 uomini su KIBFELS I7 Ufficiali 6I6 uomini .

RICCARDI

16
17
629
616
1278

16
17
33
629
616
1245

SUPERMARINA

22 MAG. 1941 P.

Comp. da: T.V. Casa Bassa
Dott. S.C. SEgn. Boscolo

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina - Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage		
Superesercito		(tramite Stamage)
»	S.I.M.	» »
»	Difesa Territoriale	» »
»	Trasporti oltremare	» »
»	Operazioni 2ª	» »
Superaereo		
Superaereo S. I. A.		(tramite Superaereo)
Stataereo	»	»
Telemetaereo	»	»

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

65

Fernschriftlich erledigt				
MROM 13444.				
22. Mai 1941.	Am	Um	Durch	Rolle
1+2+3 MBZ	22/5	2040	Zsh	XII
4+6 MROA	-	2240	Zr	XII
5) GIRM	23/5	0030	Zr	XII

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

I.) SSD - Fernschreben an :

nachr. :
1 O.K.M. / 1. Skl.,
2 O.K.M. / Chef Skl. A VI
3 O.K.W. / Chef Ausland.
4 Verb. Stab Heer,
5 Verb. Stab Luft,
6 Marine - Attaché.

-- Gkdos. --

Betr.: D. " Marburg " u. " Kybfels ".

Vorg.: Verb. St. Mar. Rom Gkdos. 2546/41 v. 21.5.

Weitere Mitteilungen ital. Adm. Stab :

1) Ital. Motorfahrzeug " Capri " ist nach Meldung 22. 5. 1400 Uhr mit 1oo Schiffbrüchigen, darunter einigen Leicht- verletzten, Patras eingelaufen.

2) Ital. Marine Argostoli meldet, daß bis 21. 5. 2300 Uhr rund 5oo deutsche Soldaten gerettet wurden.
Weitere etwa 5oo befänden sich Itaka und Kefalonia. Die Rettungsmaßnahmen werden mit kleinen Fahrzeugen fortgesetzt.

3) Mit Flugzeug von Tarent wurden Ärzte und erste Medikamente Kefalonia überführt. Weitere Hilfsmaßnahmen sind im Gange.

4) Nach Ansicht ital. Adm. Stab sind " Marburg " u. " Kybfels " auf tiefem Wasser gesunken. Nähere Angaben werden erwartet.

Verb. Stab Marine Rom Gkdos. 2577/41.

+++ +++

II.) ~~Abschr. f. KTB.~~

III.) Zur Mappe ~~"D"~~ Sondermeldungen

+ C 22/5 ST 22/5 A 22 II/h

66

Geheime Kommandosache

MRom 03227

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Zeit	Dringlichkeit	durch
22/5 2023				
von MBZ durch Fm				
Beglaubigungsvermerk				

Verbindungsstab beim Admiralstab der [illegible] ital. Marine
B. Nr.: Skl 2956 Datum: 23.5.41
Anlagen:

Verfügungsberechtigt von ++S MBZ 02191 22/5 2015=
S SEETRANSPORTCHEF ROM=
S ADM SUEDOST= S SEETRANSPORTCHEF ROM=
GKDOS- LAURA C DARF VORLAEUFIG NICHT PATRAS BELADEN
AUSLAUFEN BIS ENTSCHEIDUNG OKH EINGEHT=
OKM SKL A SECHS 2953/41 GKDOS++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000X108 Bd 1916 2.40 0113/731

Fernschriftlich erledigt
M.A.M. 032,36
An | Am | Um | Durch | Roll:
432 | 23/11 | 1.40 | Tu

Seetransportchef Rom

B.Nr. Gkdos 2578/41 Geheim! Kommandosache

23. Mai 1941.

V f c.

1.) S.S.D. - Fernschreiben an: Seetransportvertreter Patras

Gkdos:

O.K.M. Skl a Sechs drahtet

[von bis] aus Eingang.

Seetransportchef Rom Gkdos 2578/41

-//- -//-

2.) Zum Vorgang " P "

ST 1 f 22/5 00

fv 23/5

1900/Er

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

N. Progressivo 3416 data 22 maggio 1941 ora 1805

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Marina Argostoli comunica che alle ore 1400 circa di ieri 21 corrente i piroscafi KYBFELS et MARBURG, provenienti da Patrasso per Taranto, affondavano a Nord di Itaca per urto mine alt

Fino alle ore 2300 risultano salvati circa 500 soldati tedeschi alt

Si ritiene che altrettanti naufraghi siano ancora sulla costa di Itaca e Cefalonia alt

Le operazioni di salvataggio continuano per mezzo dei dragamine alt

RICCARDI

22 MAG.

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Supereserc ito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

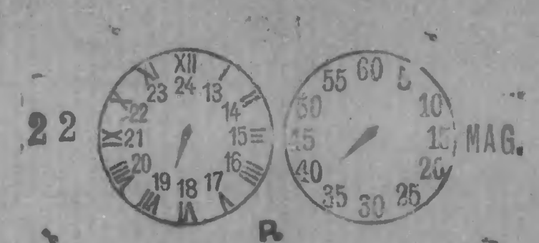
N. Progressivo 3417 data 22 maggio 1941 ora 1800

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Da un intercettato di Nave AZIO diretto a Nave BARI risulta che motovedetta CAPRI in arrivo a Patrasso alle ore 1400 di oggi ha a bordo 100 naufraghi tedeschi, alcuni dei quali feriti lievi gli

RICCARDI







MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S.I.A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

N. Progressivo 3400 data 22 Maggio 1941 - XIX ora 07.55

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO
DELLA MARINA GERMANICA -

Comunicasi seguente telegramma diretto da S.Mussa a Marimoresa :

" Informasi che zona canale tra Capo Dukato Isola Itaca et zona nord-ovest Capo Dukato est pericolosa al la navigazione per banco mine (alt) Pregasi inviare urgente soccorso medico et mezzo trasporto feriti gravi at Capo Dukato (alt) "

Disposto invio assistenza sanitaria a mezzo di aereo da Taranto.-

R I C C A R D I

Minutato: C.te Lo Schiavo.
Dattil. : s.o.fur. Coi.m

MODALITÀ D'INOLTRO:	Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
A mano:	Maricosom
Autorità di Supermarina	Maricotraf
Stato Magg. coll. Marina Germanica	**Telescrivente:**
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)	Stamage
Ministero Africa Italiana	Supereserciito (tramite Stamage)
Pneumatica:	» S.I.M. » »
Marina – Gabinetto	» Difesa Territoriale » »
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)	» Trasporti oltremare » »
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)	» Operazioni 2ª » »
	Superaereo
	Superaereo S.I.A. (tramite Superaereo)
	Stataereo » »
	Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

N. Progressivo 2128 data 21/5/1943/XXI° ora 06.10

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA

Alle 01.30 di stamane Marina Argostoli comunica che si trovano a Cefalonia circa 750 naufraghi che si stanno accentrando ad Argostoli alt Altri 250 superstiti si troverebbero ad Itaca alt

RICCARDI

SUPERMARINA

23 MAG. 1943 A.

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

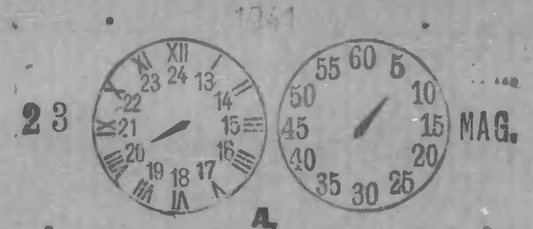
N. Progressivo 3477 *data* 23/5/1941/XIX° *ora* 06.20

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA

Si previene comunicazione del rientro di altre 4 nostre unità con naufraghi a Patrasso, dove si trovavano pertanto alle ore 23 di ieri complessivamente n° 204 naufraghi.=

Il ricupero continua con buon esito lungo il litorale.=

RICCARDI





MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina - Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3440 *data* 23 maggio 1941 *ora* 1330

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

MAG.

Da una comunicazione di Nave AZIO a nave BARI, intercettata, si apprende che ai feriti tedeschi sono state prestate cure da medici italiani sul posto alt

RICCARDI

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Supereserc ito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3459 *data* 23 maggio 1941 *ora* 1320

DESTINATARIO: STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

P.

Marina Prevesa comunica che con squadriglia dragamine et motopescherecci sono stati portati a Prevesa tutti i naufraghi che si trovavano nell'isola Santa Maura alt 50 uomini del Ct. MIRABELLO compreso il Comandante e 5 ufficiali, due uomini della nave MATTEUCCI e 115 naufraghi germanici dei piroscafi KYBELLS e MARBURG alt I piroscafi germanici hanno urtato su mine alle 140021 alt Le acque intorno a Capo Dukato, isola Arkudi, Punta Marmaka, Capo Vlioti risultano molto minate con mine di profondità variante sino a mezzo metro alt La navigazione e le operazioni di dragaggio risultano molto pericolose alt Sono in corso ulteriori ricerche alt

RICCARDI

SUPERMARINA

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

74

23. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

KR

I.) ~~SSD~~-Fernschreiben an:

1. O.K.M. / Skl
2. O.K.M. / A VI,
3. Verb.Stab Heer
4. Verb.Stab Luft
5. Mar. Att. Rom.

Fernschriftlich erledigt
MROM 03234

	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	23/5	1140	KV	RH
UBM	"	1150	KV	RH
ARMA	"	"	KV	RH

nachrichtlich:

- G k d o s . -

Betrifft: Dampfer "Marburg", "Kybfels".
Vorgang: Verb.Stab Mar. Gkdos. 2577 v. 22.5.

~~Im Anschluss an obigen Vorgang:~~

1.) Nach Mitteilung ital. Adm.Stabes befinden sich deutsche Ueberlebende:
Auf Insel Kephalonia (in erster Linie Argostoli) rund 750, auf Itaca 250, auf Santa Maura 80. In Patras wurden bis 22.5. 2300 Uhr insgesamt 204 gelandet.

2.) Auf beiden Dampfern befanden sich insgesamt [illegible] in Neapel
a) 125 Besatzungsangehörige (bei Auslaufen Neapel 13.5)
b) eingeschifft 33 Offiziere, 1245 Unteroffiziere und Mannschaften. Zusammen 1403 Köpfe.

3.) Danach kann damit gerechnet werden, dass der weitaus grösste Teil gerettet wurde. [illegible]

119

Verb.Stab Mar. Rom. Gkdos. 2589 /41.

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,
III.) [illegible]

23/5

75

Geheim! Kommando-Sache!

24. Mai 1941.

Mfg.

I.) SSD - Fernschreiben an :

VI

Fernschriftlich erle
MROM 03292

An	Am	Um	Durch	
3. OKM	24/5	20⁰⁰	[illegible]	III
2./ O.K.M. / Skl. A LW	167	1	2130	[illegible]
3/ Verb. Stab Luft,	10074	1	2300	[illegible]
4. Verb. Stab Heer,				
5. Marine - Attaché,				

-- Gkdos. --

Betr.: D. " Marburg " u. " Kybfels ".
Vorg.: Verb. St. Mar. Gkdos. 2589/41 v. 23. 4.

Ital. Marine teilt mit, daß von Santa Maura 125 deutsche Überlebende nach Preveza gebracht wurden. Damit erhöht sich Schiffbrüchigen-Zahl Santa Maura um 45, ~~Köpfe~~. Es fehlen nun noch Angaben über ~~45~~ etwa 75 ~~Eingeschiffte gewesene~~. Köpfe unsere

Weiteres folgt.

Verb. Stab Mar. Rom Gkdos. 2589/41 II.Ang.

+++ +++

II.) Abschrift f. KTB.

III.) Zur Sondermappe.

C_A 1 24/5 25

Fernschriftlich erledigt
MROM 03317
Am Um Durch Rolle
H2 1713 1638 Zin XII
3 GIRM —"— 1515 —"— —"—
H+S HKMA —"— 1535 —"— —"—

Geheim! Kommando

25. Mai 1941

Vfg.

I. SSD
Fernschreiben an:

1) O.K.M. / Skl,
4) O.K.M. / Skl. A VI,
nachr. 3) Verb.Stab Luft,
4) Verb.Stab Heer,
5) Marine-Attaché.

- G k d o s . -

Betrifft: Dampfer "Marburg" u. "Kybfels".
Vorgang: Verb.Stab Mar. Gkdos. 2589/41 II. Ang. v. 24.5.

1.) Streiche in Vorgang hinter "Santa Maura"125", setze "115" deutsche Ueberlebende.
2.) Nach Mitteilung ital. Marine befinden sich auf Kephalonia weitere 7o Schiffbrüchige. Danach fehlen ~~nur~~ (theoretisch) noch Angaben über etwa 15 Schiffbrüchige, hierfür jedoch keine Gewähr. Sämtliche deutschen Schiffbrüchigen werden baldmöglichst Patras überführt werden.

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2589/41 III.Ang

Gk. 25/5

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,
III.) Zur Sondermappe.

C_A1 ST A2 II/

77

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Seetransportchef

B.Nr.Gkds.2595/41. Vfg. Rom,den 23.Mai 1941.

I). KR-Fernschreiben: An Seetransportvertreter Patras

qkos. Auf dort.Fschr.v.22.5.0400: Angaben über Panzerverladung können nach ~~xxxxxx~~Mitteilung OKW nicht stimmen:Panzeranzahl getrennt nach Art (u. andere Fahrzeuge) erneut melden,dgl.Besatzungs~~xxxx~~stärke von beiden Schiffen bei Abfahrt Patras.

Seetransportchef,Rom,B.Nr.Gkds. 2595 /41.

II). w.vlg.mit Antw

Fernschriftlich

An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	23/5	18:30	Kpl	Fm

x f 23/5 CAl St1 f 23/5

SEGRETO

SUPERMARINA

[redacted]

N. Progressivo 24/7 data 24.5.941 - XIX° ora 19.30

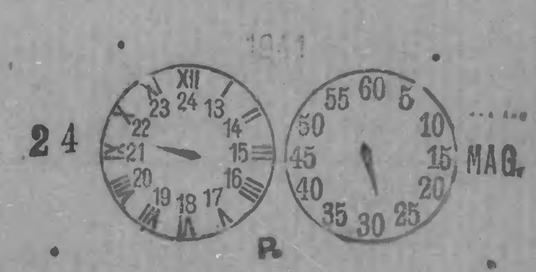
DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA
MARINA GERMANICA

Si comunicano da Argostoli che i dispersi nell'affondamento del MARBURG e KYBFELS sono circa una settantina in tutto.

Il vestiario inviato non è servito perchè il personale salvato è stato vestito con uniformi greche.-

RICCARDI



MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage		
Superesercito		(tramite Stamage)
»	S.I.M.	» »
»	Difesa Territoriale	» »
»	Trasporti oltremare	» »
»	Operazioni 2ª	» »
Superaereo		
Superaereo S.I.A.		(tramite Superaereo)
Stataereo	»	»
Telemetaereo	»	»

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

Geheime Kommandosache

79

MROM 03253

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
22/5/1940				Verbindungsstab beim A[illegible] Italienischen Ital. Marine
von MBZ durch FT				B. Nr. 2001
Verzögerungsvermerk				Anlagen

Verfasser von ++ S MBZ 02308 23/5 1900=

S SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD: S ADM SUEDOST= S SEETRANSPRTCHEF ROM=

--GKDOS-- RESTLICHE FAHRZEUGE 2. PZ DIV WERDEN NICHT AUF SEEWEG VERLADEN. SEETRANSPORTCHEF ITALIEN MELDET GESCHWINDIGKEIT LAURA C UND OB SCHIFF VON ITAL WEITER FUER ANDERE DEUTSCHE ZWECKE Z VFG GESTELLT WIRD.

OKM SKL / A SECHS S 2953/41 GKDOS+++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.

Geheime Kommandosache

80

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter am	Tag	Uhrzeit	durch
24/5 1630				
Fernschr. durch M.		24	15	
Verzögerungsbeamter				

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Eing. am 24.5.41
Anlagen

Geheim 2614

Fernschreiben von +S MBZ 02382 24/5 1620=

S SEETRANSPORTCHEF ROM=

-GKDOS--A) HATTEN ''MAX'' UND ''KARL'' BUGSCHUTZ AUSGEFAHREN, MES EINGESCHALTET?.-

B) BELEGUNGSPLAENE ERSTE UND ZWEITE REISE UMGEHEND DURCH KURIER EINREICHEN=

OKM SKL A SECHS S 3019/41 GKDOS+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
6000×100 Bd 1a/a 2.40 41/3721

87

Seetransportchef GEHEIME KOMMANDOSACHE!

B.Nr. Gkds.2614/41. Vfg. Rom,den 24.Mai 1941.

I). SSD-Fernschreiben: An OKM SKL A Sechs.

Gkds!

Auf OKM Skl A Sechs S 3019/41 Gkds v.24.5.

Zu A)Meldung erfolgt,sobald Verbindung mit Schiffsleitung vorhanden.

Zu B). Belegungspläne erste Reise abgehen 25.5.durch Kurier, für zweite Reise ~~in Patras~~ angefordert,folgen nach Eingang.

Seetransportchef B.Nr.Gkds. 2614/41.

II). z.d.Sondermappe "MARBURG" KYBFELS".

Fernschriftlich erlangt
M.KM 03288
An | Am | Um | Durch | Rohr
24/5 | 19[illegible]

x CAl Stl

1

82

27. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

schriftlich erledigt
03392
An | Am | Um | Durch | Rolle
TBVb | 27/5 | 23 | [illegible] | VII

Vfg.

I.) SSD-Fernschreiben an:

B.V.T.O. Rom für Kptlt. Wagner.

- G k d o s . -

Ital. Marine übermittelt folgendes dort eingegangene Telegram:

"Sottotenente Grey = 15241 = Ricevute informazioni complete dal Maggiore Reinke alt Arriverò con dette il 28 mezzogiorno alt Sole 12oo fine ed ora salvati 6o seppelliti 12o ancora dispersi alt Trasporto previste tramite LAURA (5 ufficiali, 161 uomini con materiale S.R. 3o4 et parte materiale A.A. 5) si trova marciando per Salonicco alt Destinatorio Capitano V. ..?.. Sode presso B.V.T.O. Roma telefono 683377 prego trasmettere massima urgenza = oloo27 =

Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2669 /41.

II.) Abschrift von I.) für K.T.B. II z. Übersendung bereitlegen.

III.) Telegramm zurück an A2, z.d. D

IV.) Für Sonderreppe. Marburg. Kzbefh. O.K.M. auch nicht Dienststelle D III

C_A1 | A2 D 29 | I | II

KODAK SAFETY FILM

88

Leutnant Grey 15241 = Habe von Major Reinke ausfuehrliche Informationen erhalten. Ich werde mit Ihnen am 28. mittags ankommen. Bis jetzt nur 1200 gerettet, 68 bestattet, 120 noch vermisst. Der mit "Laura" vorgesehene Transport (5 Offiziere, 161 Mann mit Material S.R.304 und Teile des Materials A.A.5) auf Marsch nach Salonniki. Empfaenger Kapitaen V.....? Sode bei Bv.T.O. Rom, Telefon 693377, bitte mit groesster Beschleunigung weitergeben. 010027.

Abschrift.

Stab Reinke.

Patras, 25.5.41.

Der

2. Panzer - Division.

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. 2691 eing. am: 28.5.41
Anlagen

Betr.: Versenkung der Transportschiffe "Kybfels" M.S. und M.S. " Marburg " .

Am 21. Mai 1941 14 h nachmittags wurde 2 Seemeilen südöstlich des Kaps Dukato nächst der Inseln Kephalonia und Ithaka die beiden Transportdampfer M.S. " Kybfels " und M.S. " Marburg " versenkt.

Am Sonntag, den 18. Mai 1941, liefen die beiden Motorschiffe " Kybfels " und " Marburg " , von Tarent nach dem ersten Transport der Gleiskettenteile der 2.Panzer-Division (Pz. Rgt. 3) zurückkehrend, in Hafen von Patras ein. Ich fuhr sofort zur Seetransportstelle Patras und besprach die Verladung der restlichen Teile (Art.Rgt. 74, Aufklärungs-Abt.5, Pz.-Pi.-Batl. 38 (Brückenkolonne 645) S.R.2, S.R. 304, S.I.G. 703, 1.Flak-Abt. 76, ein Zug San.-Komp. 2/82 und drei schwere Fahrzeuge Pz.Rgt. 3) für Montag, den 19.Mai.

Die Verladung der Schiffe war am 19.5. 17 h ohne Verluste beendet. Die Schiffe sollten am 20.5. früh auslaufen. Gegen 7 h kam der Verbindungsoffizier des ital.Kreuzers " Bari " an Bord des Führerschiffes M.S. " Kybfels " und sagte, dass das Auslaufen sich um 24 Std. verzögert hätte.

Am 21.5. früh erschien von der Seetransportstelle Patras Herr Safranek und sagte, dass die Schiffe um 9 h auslaufen sollten. Luftschutz konnte nach Rücksprache mit dem A.O.K.12 nicht mehr gewährt werden; den Geleitschutz sollten 2 ital. Kriegsfahrzeuge erst auf offener See, d.h., nach Passieren der Enge zwischen Kap Dukato und Nordspitzen der Inseln Ithaka und Kephalonia übernehmen.

Als wir uns der offenen See näherten, war ich gerade auf die Kommandobrücke gegangen und sah uns voraus einen Geleitzug von 5 Schiffen, von denen 4 nördlichen und 1 südlichen Kurs

85-

hatten; die Schiffe lagen still. Wir waren gerade damit beschäftigt, durch unsere Vermutung auszumachen, um was für Schiffe es ~~si~~ sich handeln könne, als auf unserer linken Seite in Höhe der Kommandobrücke eine Explosion erfolgte, die die ganze Kommandobrücke in Rauch hüllte. Nach Verlassen der Kommandobrücke kam ich mittschiffs und sah die Bedeckung der Luke 3 weggerissen und das Wasser im Rumpf des Schiffes.
Wir hatten auf Befehl des Kapitäns des Schiffes um 10 h sämtlich Schwimmwesten angelegt. Ich stürzte nochmals auf die Kommandobrücke, um den Kapitän zu fragen, was er von der Explosion hielte und wie wir uns verhalten sollten. Auf der Kommandobrücke fand ich niemanden mehr vor. Die Besatzung war inzwischen an die befohlenen Plätze getreten und hatte die Rettungsboote klar gemacht. - Leider war eine grosse Anzahl Flösse bereits über Bord geworfen, als das Schiff noch in Fahrt war. - Als ich mittschiffs zurückkam, kam an mir Kapitän Schliemann vorbei, den ich nunmehr fragte, was geschehen sollte. Er sagte mir: " Alles über Bord, weil ich weitere Explosionen befürchte. " Kurz danach trat eine zweite Explosion mittschiffs ein. Hierauf ging ich mit einem grossen Teil der Leute steuerbords über Bord. Da das Schiff jetzt starke Schlagseite steuerbords zeigte, rief ich allen zu, möglichst von dem Schiff wegzukommen. In diesem Augenblick erfolgte die dritte Explosion am Heck des Schiffes. Die " Kybfels " legte sich nun sehr schnell nach Steuerbord über und versank zuerst mit dem Heck. Nach meiner Schätzung war das Schiff ca. 15 Minuten nach der ersten Explosion untergegangen.
Nach der ersten Explosion auf der " Kybfels " sah ich, wie die uns nachfolgende " Marburg " an uns, die wir sofort steuerbords ausgescheert waren, mit voller Kraft vorbeilief. In diesem Augenblick wurde auch die Marburg vorn steuerbords getroffen und brannte sofort.
Wir versuchten nun mit aller Kraft zwischen der sinkenden " Kybfels " und der brennenden " Marburg " , auf der die Munition hoch ging, wegzukommen. Ich bin mit Kameraden ungefähr 1 Stunde geschwommen, als ein Floss in unsere Nähe kam, an das ich mich

hängte. Wir gerieten jetzt in eine grosse Oellache. Der Seegang war ca. 1,5 bis 2 m. Wir sahen italienische Motorschiffe sich an der Rettungsaktion beteiligen.
Wie ich später hörte, hat man von der Insel Ithaka das Unglück beobachten können. Nach ca. 2 1/2 bis 3 Stunden wurden wir von unserem Rettungsfloss durch einen italienischen Motorkutter aufgefischt; dieser brachte uns nach fast einstündiger Fahrt an die Nordspitze von Kephalonia, in den kleinen Hafen Physkardon. Hier traf ich bereits eine grosse Anzahl Schiffbrüchiger an.

Die italienischen Besatzungstruppen der Insel und auch Teile der griechischen Bevölkerung bemühten sich sehr um uns. Der ital. Batl.-Kommandeur sagte uns, dass eine Anzahl Kraftfahrzeuge unterwegs wären, um uns nach dem nächst grösseren Ort Same zu bringen. Das Eintreffen dieser Autokolonne verzögerte sich jedoch bis gegen 23 Uhr. Mit dieser Autokolonne war auch der ital. Oberst Cagnoni eingetroffen. Ich vereinbarte mit Oberst C. , dass wir den Abtransport der ermüdeten und durchfrorenen Leute, die inzwischen in den einzelnen Häusern von Physkardon mit ital. Decken und erbeuteten griechischen Mänteln versehen waren, bis zum nächsten Morgen (22. 5.) zu verschieben.

Am 22.5. wurden wir in mehreren Kolonnen nach Same und Argostoli transportiert. Argostoli ist der Sitz des italienischen Kommandos: Gruppo Battaglioni Camicie Nerda Sbarco (Posta Militare 2 - A (P.M. 167) , General Marino. Bis zum 23.5. hatte ich in Argostoli ca. 800 Mann der beiden Schiffe versammelt. Ich muss an dieser Stelle die grosse Unterstützung und Kameradschaft seitens der italienischen Truppen, die in hervorragender Weise geholfen haben, erwähnen.

In Argostoli erfuhr ich dann, dass ca. 250 Mann im Laufe des 22.5. mit aufgetriebenen Motorschiffen nach Patras abtransportiert wurden. Weiter erfuhr ich am 24.5., dass über Kap Dukato 80 Mann mit 4 Toten in Preveza eingetroffen wären.

In der Nacht vom 21.5. zum 22.5. verstarben 4 Mann.

Am 23.5. wurden auf dem katholischen Friedhof in Argostoli unter militärischen Ehren durch die italienische Wehrmacht 10 Angehörige der Besatzung beigesetzt, am 24.5. weitere neun.

87

Ich habe in Argostoli 855 Mann (einschliesslich 74 im Lazarett) zusammengefasst; in Patras befinden sich ca. 220 Mann, in Preveza 80 Mann, insgesamt 1155 Mann. Verstorben und beerdigt sind inzwischen 56, hierzu kommen noch Leichen der Schiffsbesatzungen, die ständig in Ithaka angeschwemmt werden, so dass ca. 1200 im Augenblick als gerettet und der Rest ca. 170 als Verlust angenommen werden müssen. Auf M.S. " Kybfels " waren 625 Mann, auf M.S. " Marburg " 650 Mann eingeschifft. Hinzu kommen je Schiff 60 Mann Besatzung, also insgesamt fast 1400 Mann.

Auf Befehl des Oberkommandos der italienischen Marine sind die Gewässer um Kephalonia und Ithaka bis zur Säuberung von Minen für die Schiffahrt gesperrt. Die Säuberung der Gewässer soll am 25.5. durch die italienische Marine erfolgen.

Um die Zusammenfassung und den Abtransport der einzelnen Teile mit einer deutschen Dienststelle vereinbaren zu können, begab ich mich am 25.5. vormittags von Argostoli nach Patras.

Nach Abfahrt des Oberst Balck, Kommandeur Pz.- Rgt. 3 mit den Schiffen " Marburg ", Kybfels ", " Laura " nach Tarent, war mir der Befehl über die restlichen Gleiskettenteile der 2. Pz.- Div. übertragen worden. Ich war Transportführer auf M.S. "Kybfels" und hatte auf M.S. " Marburg " Hptm. Gammerith, Chef 7./A.R.74 eingeteilt, während der verbleibende kleine Rest auf dem noch nicht eingetroffenen italienischen Transportschiff " Laura " (Teile von S.R. 304 und A.A. 5) verladen werden sollte.

J. E.
gez. Reinke
Major.

F. d. R.
gez. von Jordan
Obltn.

F. d. R. d. A.

Anlage.

Stab Reinke.

88

Materialverlust
nach Einheiten geordnet.

AR.74:

8 s.F.H. 18
4 10 cm Kan.
23 l.F.H. 18
45 Zgkw.
4 Pz. Beob.Wagen

19 Pkw.
9 m. Lkw.
1 s. "
2 Anhänger III. Kl.
4 s.Kräder
13 Kräder

Pz. Rgt. 3:

3 s.Zkw. (18 to)
1 Tieflade-Anhänger

---

s.J.G. 703:

1 m. Lkw.

S.R. 2 :

2 l.Lkw.
1 m. Zgkw.

Pz.AA.5 :

1 Pkw.
7 l.Lkw.
9 m. "
2 s. "
10 Pz.Spähwagen
5 s.Pz. "
1 Anhänger

89

Pz. Pi. 38
(Br.Kol.645) :

4 Pkw.
26 m. Lkw.
6 s. "
8 m. Zgkw.
2 l. "
31 Anhänger (5 to) mit Pontons
7 Kräder
2 s. Kräder

San. Kp. 2/82 :

12 m. Lkw.
2 s. "
1 l. "
1 Krad

---

1. Flak 76 :

2 Pkw.
2 m. Lkw.
6 s. Zgkw. mit 6 Vierlinggeschützen
18 l. Zgkw. mit 18 2 cm Flak 30
7 m. Zgkw. mit 7 3,7 cm Flak 36
3 l. Zgkw.
3 Kräder
33 Mun. Anhänger

90

Am 29. Mai 1941 durch Kapt. Schliemann erhalten

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Gkdos: 2706 eing. am: 29.5.41
Anlagen, — 3 —

9

B e r i c h t

über den Totalverlust des Motorschiffes "Kybfels".

Am 21. 5. 41 morgens 09.00 Uhr verliessen wir Patras ohne Begleitschutz. Gegen 10.45 Uhr erreichten wir den Begleitdampfer welcher uns durch die bei L u k a n i liegende Minensperre lotste.

Auf verschiedenen Kursen erreichten wir um 14.03 Uhr M a r m a k a Pt. Von dort an steuerten wir rw. 286°.
Kurz von der Kursänderung sichteten wir einen grossen Ölfleck.

Um 14.20 Uhr erfolgte an B.B. bei Luke II eine heftige Detonation. Darauf drehten wir hart nach Steuerbord ab und stoppten dann die Maschine, da das Schiff starke Schlagseite nach B.B. bekam.
Das Ruder wurde dann hart B.B. gelegt und die Maschine auf volle Kraft rückwärts beordert, um das Schiff zum Stillstand zu bringen.

Die Maschine wurde dann gestoppt und das Kommando "Alle Mann über Bord" gegeben.

Um ca. 14.25 erfolgte eine zweite heftige Detonation an Steuerbord unter der Brücke. Ungefähr 5 Min. später erfolgte eine dritte Detonation an B.B. bei Luke VI. Darauf legte sich das Schiff hart nach Steuerbord über und sank gleich darauf über das Heck senkrecht ab.

F. Schliemann
Kapitän

92

B e r i c h t

über den Totalverlust des Motorschiffes "Kybfels".

Am 21. 5. 41 morgens 09.00 Uhr verliessen wir Patras ohne Begleitschutz. Gegen 10.45 Uhr erreichten wir den Begleitdampfer welcher uns durch die bei L u k a n i liegende Minensperre lotste.

Auf verschiedenen Kursen erreichten wir um 14.03 Uhr M a r m a k a Pt. Von dort an steuerten wir rw. 286°.
Kurz von der Kursänderung sichteten wir einen grossen Ölfleck.

Um 14.20 Uhr erfolgte an B.B. bei Luke II eine heftige Detonation. Darauf drehten wir hart nach Steuerbord ab und stoppten dann die Maschine, da das Schiff starke Schlagseite nach B.B. bekam.
Das Ruder wurde dann hart B.B. gelegt und die Maschine auf volle Kraft rückwärts beordert, um das Schiff zum Stillstand zu bringen.

Die Maschine wurde dann gestoppt und das Kommando "Alle Mann über Bord" gegeben.

Um ca. 14.25 erfolgte eine zweite heftige Detonation an Steuerbord unter der Brücke. Ungefähr 5 Min. später erfolgte eine dritte Detonation an B.B. bei Luke VI. Darauf legte sich das Schiff hart nach Steuerbord über und sank gleich darauf über das Heck senkrecht ab.

J. Schliemann
Kapt.

SEETRANSPORTSTELLE
PATRAS

Patras, den 23. Mai 1941.

93

B e r i c h t

Am 21. 5. 41. 21.00 Uhr wurde der Leiter der Seetransport = stelle Patras zum ital. Kpt. z. S. Mingarini gerufen und ihm mitgeteilt, dass nach einem Funkspruch am Nachmittag Kybfels, Marburg und ein ital. Zerstörer auf Minen gelaufen und gesunken seien, mit einem anderen Bericht sei ein deutscher Transporter und ein ital. Zerstörer torpediert und gesunken. Sämtliche Minensuchboote und sonstige Fahrzeuge seien aus dem Hafen ausge = laufen zur Rettung. Am 22. 5. 02.00 Uhr wurde ich abermals auf das ital. Flaggschiff gerufen und mir mitgeteilt, dass beide Transporter und ein ital. Zerstörer wahrscheinlich torpediert und gesunken seien, man rechne mit einem Verlust von etwa 4 - 500 Mann.

Am Mittag des 22. 5. traf das erste M.S. - Boot mit ca 86 Geretteten, darunter 5 Verwundete in Patras ein, dieselben wurden sofort in Lkw. zum deutschen Feldlazarett transportiert, dort verpflegt und in ärtzliche Behandlung genommen, die Gesunden wurden darauf in Hotels untergebracht, erhielten dort Verpflegung und wurden soweit möglich eingekleidet. So wurde mit allen wei = teren Transporten verfahren.

Es lagen im Hafen von Patras der ital. Kreuzer B a r i mit Admiral Thürr an Bord, sowie der ital. Transporter "Galino" ein Schiff mit 16 Ml. Geschwindigkeit. Auf meine Bitte, letzteres Schiff nach der Unfallstelle zu senden, um von den kleineren Fahrzeugen die Geretteten zu übernehmen, wurde entgegnet, dass das wertvolle Schiff nicht der Minen und U.-Bootgefahr ausgesetzt werden dürfte. M. E, hätte der Kreuzer bei Empfang der Nachricht sofort auslaufen müssen und die Leitung der Rettungsaktion an Ort und Stelle übernehmen müssen.

Nach Aussagen des geretteten Kapitäns u. II. Offiziers von Kybfels und des I. Offieziers von Marburg haben beide Schiffs = leitungen kurz vor der ersten Detonation auf "Kybfels" einen grossen Ölfleck ungefähr SSO von Cap Ducato etwa 3 Seemeilen ab mit darin treibenden Schwimmwesten und Wrakstücken passiert, kurz darauf ereignete sich auf Kybfels die erste Detonation, gleich darauf zwei weitere, es war etwa am 21. 5. 12½20 Uhr, bald darauf eine Detonation bei Luke II auf "Marburg", es entstand auf letzterer sofort ein Brand, die Bereitschaftsmunition der Flak ging hoch und kurz darauf stand das ganze Schiff in Flammen, "Kybfels" sank etwa 12 Min. nach der ersten Detonation, Marburg Trieb noch bis zum nächsten Morgen brennend und strandete völlig ausgebrannt an der Insel.

Die beiden Transporter hatten bei der Annäherung an C. Ducato noch nichts von den ital. Sicherungsstreitkräften in Sicht, wahrscheinlich ist dort vorher der eine ital. Zerstörer torpediert die im Wasser schwimmende Besatzung vielleicht vom anderen Zer = störer gerettet und dieser ist abgedampft, wohin lässt sich nicht feststellen. Irgendwelche Funksprüche wurden von den beiden Transportern nicht aufgenommen.

Während der Detonationen wurde von den Schiffsleitungen ein Geleitzug von 1 ital. Hilfskreuzer mit 3 Tankern von Süden kommend gesichtet, gleichzeitig ein von Norden kommender Dampfer, wahr- scheinlich die "Laura C", letzterer hat dann hinter dem Geleitzug aufgedreht und ist mit diesem zusammen nach Norden abgelaufen. Am 23.5. taucht das Gerücht auf, die "Laura C" solle am 22.5. nach-

mittags weiter nördlich ebenfalls torpediert sein. Näheres ist bisher hierüber nicht festzustellen.

Am 22.5. 21,oo Uhr traf ein ital. Fischdampfer (Marine) mit 6 Geretteten und 3 Toten ein, gleichzeitig ein ital. Fahrzeug mit ca. 30 Geretteten und 1 Toten, etwa 21,3o Uhr ein weiteres Fahrzeug mit ca. 57 Geretteten und 2 ital. und 6 deutsche Leichen. Um 22,3o Uhr ein kleines Motorfahrzeug mit 9 Lebenden und einem Toten. Sämtliche Überlebenden und die Leichen, letztere in besonderem LKW. wurden zum Feldlazarett befördert. Beim Landen der Leichen erwies eine Ehrenwache vom ital. Kreuzer die letzte Ehrung, anwesend war der ital. Admiral mit seinem Offizierkorps, das Personal der deutschen Seetransportstelle und ein vom Ortskommandanten abgeteilten Offizier vom Heer, Ltn. Janssen, dem die Unterbringung und Betreuung der Geretteten oblag.

Röger

95

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos...../41

, den 23. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

V f g .

1.) S S D - Fernschreiben an: Seetransportvertreter Patras

S o f o r t v o r z u l e g e n .

G k d o s

1.) Melden was dort bekannt ist über
   a) ob und wann Funkbefehl ital. Adm. Stab, daß "MARBURG" und "KYBFELS" nicht auslaufen sollten, in Patras, sowie an Bord Dampfer einging,
   b) ob und welche Befehle für Geleit Dampfer bis Ducato vorlagen,
   c) Art Auflaufens und Unterganges.
2.) Sind Kapitäne der Schiffe gerettet? Wenn ja, schnellstens möglichst mit deutschem Flugzeug nach Rom schicken.
3.) Zu 1.) Keine Erkundigungen bei Ital. Dienststellen einholen.

Seetransportchef Rom Gkdos. 26.02./41

-//- -//-

2.) Wvl. mit Antw.

X C_A 1 ST 1

Fernschriftlich erledigt				
MROM 03257				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MbZ	24/5	0033		XII

VERBINDUNGSSTAB
BEIM ADMIRALSTAB DER KGL. ITAL. MARINE
B. Nr. Gkdos 2716

5. Juni 1941. 96

V f g.

I.) Schreibe :

gef. I- 5/6
ael. Qu. 576.4i
Gu 76.4

Geheim! Kommandosache!

An

das Oberkommando der Kriegsmarine / Skl.
~~z. Hd. Konteradmiral Fricke, o.V.i.A.~~

das Oberkommando der Kriegsmarine / ~~Chef~~ SKR A VI,
~~z. Hd. Kapt. z. S. Von Montigny, o.V.i.A.~~

nachrichtlich :

An

den Chef des Heerverbindungsstabes,
~~z. Hd. Generalmajor von Rintelen, o.V.i.A.~~

den Chef des Luftverbindungsstabes,
~~z. Hd. Generalleutnant Ritter von Pohl, o.V.i.A.~~

den Marine - Attachè Rom,
~~z. Hd, Konteradmiral Löwisch.~~

Betrifft : Dampfer "Marburg" & "Kybfels".

Vorgang : Verb. Stab Mar. Rom Gkdos 2720/41 v. 30.5. und weitere.

- - -- - - -

In der Anlage werden die Berichte des Leiters der Seetransportstelle Patras, des Transportführers der auf "Marburg" und"Kybfels" eingeschifften Armee-Truppenteile und ein Bericht des Kapitän Schliemann vom Dampfer "Kybfels" eingereicht.

/ Ein

97

Ein Bericht der italienischen Marine über die Vorgänge, die zum Verlust der beiden Dampfer führten, steht noch aus. Aus den bisher vorliegenden Mitteilungen bezw. Berichten geht hervor :

1.) Es ist der italienischen Marine trotz rechtzeitig vorliegender Nachricht über den Minenverdacht bei Kap Ducato (siehe Verb. Stab Gkdos 2568/41 v. 21.5.) nicht gelungen, das für den 21.5. 1000 Uhr vorgesehene Auslaufen der beiden Dampfer zu ~~belegen~~ verhindern.

2.) Es ist anscheinend auch nicht versucht worden, die bereits seit 0900 Uhr nach Kap Ducato in Marsch befindlichen Dampfer zurückzubefehlen oder umzuleiten. Es besteht hier der vorläufige Eindruck, dass ein entsprechender Befehl des ital. Admiralstabes vielleicht zu spät erst abgesetzt und in Patras ~~=~~ verstanden wurde, und dass die ital. Marine in Patras nicht versucht hat, entweder aus eigener Initiative nach Bekanntwerden des Minenverdachtes oder auf Grund des Befehls des Admiralstab-~~Befehls~~, die Dampfer durch FT oder mit anderen Mitteln zu erreichen. Die Funkstationen der Dampfer waren nach mündlicher Angabe des Kapitäns Dampfer "Kybfels" durchgehend besetzt und eingeschaltet.

3.) Die Dampfer hatten am 21.5. gegen 1130 Uhr ~~bei~~ etwa südlich Insel Okla eine Hilfsminensuchflottille mit ausgebrachtem Gerät passiert, die nach Annahme des italienischen Begleitoffiziers auf Dampfer "Kybfels" wie des Dampferkapitäns, aus Richtung Kap Ducato zu kommen schien. Da diese Flottille keinerlei Signale über etwaigen Minenverdacht gesetzt hatte, glaubte der italienische Begleitoffizier und der Kapitän des Dampfers"Kybfels" so wenig an das Vorhandensein von Minen

/ bei

98

bei Kap Ducato, dass sie selbst noch während des Auflaufens auf die Minensperre Ubootstorpedos annahmen.

5.) Abschliessender Bericht folgt nach Vernehmung entsprechender Kriegsteilnehmer der Kgl. Marine, die erwartet werden.

4.) Die Dampfer führen nur Meldung der Flagge, Schiffsname, Bruttoraumgehalt, Ankunfts- und Abgangshafen, Art der Ladung, aber keine Mitteilung über Minengefahr gegeben war.

gef. Fr 4/6
gek
ab

II.) Fertige je 5 Abschriften von Bericht Gkdos 2706 vom 29.5., von Bericht Leiter Seetransportstelle Patras vom 23.5. und Bericht Stab Reinke aus Patras vom 25.5. und füge zu I.) je einen Abdruck bei.

III.) Vorgang zur Sondermappe "Marburg", "Kybfels",

IV 1 (A) Vorlage
I. Kl. Vorg. 106. Gr. 8 Ti

C.Al St A2, I (KTB) II

3/6 Fr 4/6

KODAK SAFETY FILM

99

M. S. Marburg.

1. Offz. Jürgens,
2. Offz. Brunken,
1. Ing. Schinkel,
Ing. Ass. Kuddack,
" " Suckrein,
Matrose Ladinsky,
" Grote,
L. M. Schöpper,
Jungmann Fanta,
" Guterzenka,
Schauermann
Neik,
Schauermann
Gottschalk,
1. Eltk. Blante,
Bäcker, Katz.
Ing. Ass Damrod.

Namen der Gerettete.

übrg. v. Kapt. Pflimann am 29.5.

L.

100

M. S. Kybfels.

Kapitän	Johannes	Schliemann,
2. Offizier,		
	Hermann	Ottjes,
Zimmerm.	Franz	Evers,
Assistent	Friedrich	Dtiefel,
Matrose	Siegfrid	Zielasko,
"	Friedr.	Wiehofsky,
"	Ernst	Wede,
"	Adalbert	Schlage,
L. M.	Martin	Grällmann,
Junge	Johann	Kreuzer,
"	Sigurd	Syberg,
Bäcker,	Erich	Seiffert,
Meiniger,	Paul	Schimmel,
Matrose,	Stanisl.	Gatzka.
"	Ewald	Schimik.

Namen der Gerettten.

überg. v. Kpt. Fischmann am 29.6.

L.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3596 data 29.5.941-XIX° ora 2000

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Si comunica che sulla Motonave CALINO, in partenza da Patrasso per Salonicco, verranno imbarcati i naufraghi tedeschi che si devono trasferire a Pireo.-

R I C C A R D I

Sandro Mazzi

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage		
Superesercito		(tramite Stamage)
»	S.I.M.	» »
»	Difesa Territoriale	» »
»	Trasporti oltremare	» »
»	Operazioni 2ª	» »
Superaereo		
Superaereo S. I. A.		(tramite Superaereo)
Stataereo	»	»
Telemetaereo	»	»

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

102

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2670/41 , den 28. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!
V f g.

1.) S S D - Fernschreiben an: Adm. Südost
Seetransportvertreter Patras
nachrichtlich:
O.K.M. Skl A sechs

G k d o s :

Nach Luftaufnahmen, die Seetransportvertreter Tarent beim Stationskommando Tarent gezeigt worden sind, liegt "MARBURG" etwa 2oo Meter von Land, angeblich vor Ithaka. Schiff liegt etwa auf der Schwimmlinie, Rauch aus Luke 1 und 2. Aufnahmen sind an verschiedenen Tagen gemacht. Bitte Bergungsmöglichkeit prüfen, Bergung einleiten falls möglich und Seetransportchef über Lage unterrichten.

Seetransportchef Rom Gkdos 2670/41

-//- -//-

2.) Wvl.mit Eingang.

X fr 28/5 ST 28/5

Fernschriftlich erledigt				
MROM 03405				
An	Am	Um	Durch	Rolle
MBZ	28/5	1305	MRN	X

Geheime Kommandosache

MROM 03459 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Zug	Stärke	durch
29/5 2315				Verbindungsstab beim Admiralstab der kgl. Ital. Marine
von MBZ durch FW				B. Nr. GKdos. 2717 Eing. am: 30.5.41
Verzögerungsvermerk				Anlagen: -

Betrifft: Betreffen von +SSD MRGA 0197 29/5 1340=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD SSD SEETR CHEF ROM= SSD NACHR SEETR VERTR PATRAS=

SSD NACHR OKM A VIER=

--GKDOS-- AUF DORT FS GKDOS 2680/41 VOM 28/5.-

WIRD AUF FERNSCHREIBEN SEETR STELLE PATRAS 12/41 VOM

29/5 VERWIESEN, WONACH DAMPFER ''MARBURG'' GESUNKEN SEIN

SOLL. IM UEBRIGEN GEHOERT GEBIET AB KORINTH-KANAL WESTL

ZUM ITAL KDO. WEST-GRLAND, WORAUF ADM SUEDOST KEINEN

EINFLUSZ HAT, DERARTIGE MASZNAHMEN MUESSEN DAHER DIREKT

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
6000/1.40 Bd 1914 2.40 8113/731

VON ROM ANGEFORDERT WERDEN. HIER KEINE BERGUNGSMOEGLICHKEIT
VORHANDEN=
ADM SUEDOST OP 961 GKDOS+

Geheime Kommandosache

MROM 03457

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/5 2315				
von MISZ durch				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. ital. Marine
B. Nr. Gkdos. 2418 Eing. am: 30.5.41
Anlagen.

Verfasserdienststelle von +SSD MRGA 0191 29/5 1300=

SSD SEETR CHEF ROM=
GLTD SSD SEETR CHEF ROM= SSD ADM SUEDOST=
-GKDOS- AUF DORT GKDOS 2670/41 GKDOS.-
NACH AUSSAGE DES ITAL STABSCHEF IST MARBURG IN DER BUCHT
OESTL ITHAKA AUF TIEFEM WASSER GESUNKEN. EINE
DREITEILIGE MINENSPERRE LIEGT EINE SEEMEILE WESTL
PT LIPSO IN RICHTUNG ETWAS S. S. W. NACH AUSSAGE KPT UND
1. OFFZ UND ANDERE WURDE MARBURG AM MORGEN DES 22/5
VOLLSTAENDIG AUSGEBRANNT MIT VERBEULTEN SEITEN PLATTEN

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
6000×100 2d 1a/a 2.40 3113/721

BEI PT JGANNI ANGETRIEBEN GESICHTET. DANACH SOLL SIE
ABGETRIEBEN UND GESUNKEN SEIN=

SEETR STELLE PATRAS GKDOS 12/41+

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos 2718/ 1
vbm Gkdos 2680/41, 2717

, den 7.6.1941.

V f g .

1.) Zu den Akten " M - K ".

i.A. ST$_1$

Fernschriftlich erledigt
MROM 03464/105

	Am	Um	Durch	Rolle
1	1132	30/5	12Lo	3in	XIII
3	HRMA	-4-	1140		-11-
4	GLRM	-"-	1:40		XII
5	MROM	-"-	1140		XIII

30. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

I.) SSD-Fernschreiben an:

1 O.K.M./ Skl.,
1 O.K.M./ ~~Chef~~ SKL A VI.
3 Verb. Stab Heer,
4 Verb. Stab Luft,
5 Mar.-Att. Rom.

nachrichtlich:

-Gkdos.-

Betrifft: Dampfer "Marburg" u. "Kybfels".
Vorgang: Verb.Stab Mar. Gkdos. 2589/41 III. Ang. v. 25.5.

Bis 25.5. ~~vorliegende und~~ gemeldete Mitteilungen über Anzahl Schiffbrüchiger bezw. Geretteter stimmen nicht überein mit weiterer aus Patras erhaltener Mitteilung, wonach sein sollen:

1200 ~~Mann~~ K gerettet,
120 noch vermisst und
60 bestattet.

Von 120 Vermissten wird inzwischen weiterer Teil Patras angekommen sein.

Weiteres folgt.

Vermerk für ST.

Erbitte Bestätigung, dass ST laufend durch Seetransportstelle Patras weitere Mitteilungen über Anzahl Geretteter erhält und dem Mar. Verb. Stab zur Kenntnis gibt.

Gü 30/5

Verb.Stab Mar.Rom Gkdos. 2720/41.

II.) Abschrift von I.) für K.T.B.,
III.) Zur Sondermappe "Marburg" "Kybfels".

C_Al ST fr 30/5 A20 II

Patras:

3 Molen parallel mit vorgebauten 920 m langen und 3 m hohen Wellenbrechern

1) Molo S. Nicolas 18,3 m breit, 270 m lang

2) " " Kalavrita 190 m lang

3) " Triandi 180 m "

Die Becken zwischen Molo S. Nicolas und Triandi ist auf 9 m tief gebaggert.

Hafen ist 400 m breit Tiefen von 5,50 - 11 m.

1 ~~K~~ Krane mit 34 to, 3 Schlepper, genügend Leichter

Reste Tetrapod wegfegen mit Hook am Molo S Nicolas

Seetransportchef Rom
B.Nr. Gkdos. 2726./41

Fernschriftlich erledigt
MRCM 03468
An | Am | Um | Durch | Rote

107

den 30. Mai 1941.

Geheim! Kommandosache!

V f g .

1.) S S D - Fernschreiben an: Seetransportvertreter Patras

G k d o s :

Nach bisher hier eingetroffenen Meldungen sind von "MARBURG" und "KYBFELS" 1 2oo Mann gerettet, 12o vermißt und 6o bestattet. Berichtigungen zu obigen Zahlen laufend an Seetransportchef geben.

Seetransportchef Rom Gkdos 2726/41

-//-

-//-

2.) Zur Mappe "M.-K.".

X Fr 30/5

ST1 f 30/5

MRom 4590

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
31/5 1900					
von MBZ durch Fu M			759		31.5.41
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von +SSD MRGA 2680 30/5 2300=

SSD SEETR CHEF ROM=

GLTD: ADM SUEDOST= SSD SEETR CHEF ROM=

Z. 1.6. WERDEN ALLE UEBERLEBENDE DER SCHIFFSBESATZUNGEN UND BORDFLAK IN PATRAS ZUSAMMEN GEZOGEN SEIN. ES WIRD UM NACHRICHT GEBETEN, WAS MIT DIESEN ZU GESCHEHEN HAT.

AM 31/5 WERDEN DIE ERSTEN 150 SOLDATEN UEBER LAND IN DIE HEIMAT ABTRANSPORTIERT, DANN LAUFEND WEITER=

SEETR STELLE PATRAS+++

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F 10787 40000 x 100 8d 3.40 3113/221

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

109

Seetransportchef
B.Nr. Gkds. 2767/41. Vfg. Rom, den 1. Juni 1941.

I). Fernschreiben: An Seetransportstelle Neapel.
An Mar.Bordflak Süd.

Gkds!
Patras meldet: zum 1.6. werden alle Überlebenden der Schiffsbesatzungen und Bordflak in Patras zusammengezogen sein. Es wird um Nachricht gebeten, was mit diesen zu geschehen hat.
Zusatz Seetransportchef: Besatzungen und Flak werden mit Schiffen nach Catania von dort weiter mit Bahn nach Neapel bfördert.

Seetransportchef Rom, B.Nr.Gkds. 2767/41.

II). z.d.Akte: "MARBURG"-"KYBFELS".

Fernschriftlich erledigt
MrKOM 03540
An | Am | Um | Durch | Rollo
WMSNG 1/6 1310 | | |

x St$_1$ 1/6.

MKG 4571 **Marinenachrichtendienst** 115

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
31/5 0510					
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Vermerk
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr.: 753 eing. am: 31.5.41
Anlagen

Fernschreiben v

+++ HOMXS / KTDR 196 30.5.41 2230

AN SEETRANSPORTCHEF ROM =

VON FLAKKOMMANDO ALICANTE MAR. ART. MUELLER LEICHT VERWUNDET . ALLE UEBRIGEN UNVERLETZT . VON KYBFALS NACH AUSKUNFT SEETRANSPORTSTELLE PATRAS WAHRSCHEINLICH ALLE FLAKSOLDATEN GERETTET. UEBER MARBURG NOCH KEINE ANGABEN. ZAHLREICHE GERETTETE AUF INSELN RUECKBEFOERDERUNG REGELT PATRAS . BEIDE WAFFEN ALICANTE DURCH EXPLOSION UNBRAUCHBAR.=

M.B. FLAK KOMP SUED ZWEIGSTELLE PIRAEUS.
. KPTLT MA.U. KOMP. CHEF +++

Seetransportchef Rom
B.Nr. 753 Kriegsmarine/Ic ,den 2. Juni 1941.

V f g.

1.) Zu den Akten " MARBURG-KYBFELS"

1.A.ST$_1$
13/6

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
20 000x100. Bd. 3. 40 3113/721.

...NSPORTSTELLE NEAPEL

B. Nr. 1112 Ykdos.

Neapel, den 30. Mai 1941

GEH. KOMMANDOSACHE

An den
Seetransportchef

R o m

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Ekdos: 2774 Tgbuch am: 2.6.41
Anlagen. — 2 —

Betrifft: Dampfer "Kybfels", Totalverlust.
Vorgang: ohne

Beigefügt werden zwei Abschriften eines Berichtes des Kapitäns von Dampfer "Kybfels" überreicht.

Koch.

1) Zu. Brief Ausgang Ekdos 2700
2) Abdruck zum Vorgang-
Anspr. Marineattaché

6.
6

SEETA

112

A b s c h r i f t

ANLAGE ZU S. Tr. St. NEAPEL B. Nr. 1112 Gkdos

B e r i c h t

über den Totalverlust des Motorschiffes " Kybfels ".

Am 21. 5. 41 morgens 09.00 Uhr verliessen wir Patras ohne Begleitschutz. Gegen 10.45 Uhr erreichten wir den Begleitdampfer, welcher uns durch die bei L u k a n i liegende Minensperre lotste.
Auf verschiedenen Kursen erreichten wir um 14.03 Uhr Marmaka Pt. Von dort an steuerten wir rw. 286°.
Kurz vor der Kursänderung sichteten wir einen grossen Ölfleck.
Um 14.20 Uhr erfolgte an B.B. bei Luke II eine haftige Detonation. Darauf drehten wir hart nach Steuerbord ab und stopten dann die Maschine, da das Schiff starke Schlagseite nach B.B. bekam.
Das Ruder wurde dann hart B.B. gelegt und die Maschine auf volle Kraft rückwärts beordert, um das Schiff zum Stillstand zu bringen.
Die Maschine wurde dann gestoppt und das Kommando: "Alle Mann über Bord" gegeben.
Um ca. 14.25 Uhr erfolgte eine zweite heftige Detonation an Steuerbord unter der Brücke. Ungefähr 5 Minuten später erfolgte eine dritte Detonation an B.B. bei Luke VI. Darauf legte sich das Schiff hart nach Steuerbord über und sank gleich darauf über das Heck senkrecht ab.

gez. Schliemann

113

A b s c h r i f t

ANLAGE ZU S. Tr. St. NEAPEL B. Nr. 1112 Gkdos.

B e r i c h t

über den Totalverlust des Motorschiffes " Kybfels ".

Am 21. 5. 41 morgens 09.00 Uhr verliessen wir Patras ohne Begleitschutz. Gegen 10.45 Uhr erreichten wir den Begleitdampfer, welcher uns durch die bei L u k a n i liegende Minensperre lotste.
Auf verschiedenen Kursen erreichten wir um 14.03 Uhr Marmaka Pt. Von dort an steuerten wir rw. 286°.
Kurz vor der Kursänderung sichteten wir einen grossen Ölfleck.
Um 14.20 Uhr erfolgte an B.B. bei Luke II eine haftige Detonation. Darauf drehten wir hart nach Steuerbord ab und stoppten dann die Maschine, da das Schiff starke Schlagseite nach B.B. bekam.
Das Ruder wurde dann hart B.B. gelegt und die Maschine auf volle Kraft rückwärts beordert, um das Schiff zum Stillstand zu bringen.
Die Maschine wurde dann gestoppt und das Kommando:"Alle Mann über Bord" gegeben.
Um ca. 14.25 Uhr erfolgte eine zweite heftige Detonation an Steuerbord unter der Brücke. Ungefähr 5 Minuten später erfolgte eine dritte Detonation an B.B. bei Luke VI. Darauf legte sich das Schiff hart nach Steuerbord über und sank gleich darauf über das Heck senkrecht ab.

gez. Schliemann

MROM 4635 **Marinenachrichtendienst** 114

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
2/6 0825					Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
von MRZ durch Fkl					B. Nr. G. 2780 eing. am: 2.6.41
Verzögerungsvermerk					Anlagen.

Fernschreiben von +S MRGA 2914 1/6 1645=

S SEETRANSPORTCHEF ROM=

-GEHEIM- AM 2/6 41 WERDEN DIE LETZTEN GERETTETEN TRUPPEN UEBER LAND ABTRANSPORTIERT. ERBITTE DRINGEND NACHRICHT WAS MIT DEN SCHIFFSBESATZUNGEN GESCHEHEN SOLL. KOPFSTAERKE 115=

SEETRANSPORTSTELLE PATRAS G 126/41++

VB m. h.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F 10787 40000 x 100 8d 3. 40 3113/721

1 Seetransportchef GEHEIME KOMMANDOSACHE! 715

B.Nr.Gkds.2766/41. Vfg. R om,denl.Juni 1941.

Vom g 2780

I). SSD-Fernschreiben: Seetransportvertreter Patras
nachrichtlich: Seetransportchef Südost
[redacted].

Gkds!
Auf dort.Fschr.v.30.5.23,oo.Schiffsbesatzungen und Bordflak mit Schiffen nach [redacted]r Catania in Marsch setzen.

Seetransportchef Rom,B.Nr.Gkds.2766/41.

II). z.Sonderakte:"MARBURG-KYBFELS".

Fernschriftlich erledigt
M.[redacted] 03539
An | Am | Um | Durch | Rolle
M82 | 1/6 | 1235 | Gkpl Fu | 1/6

x St1 1/6.

MROM 4729

Marinenachrichtendienst

116

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
4/6 1155		4/6	1		
von MBZ durch					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G. 2845 eing. am: 4.6.41
Anlagen. /

Fernschreiben von I+S MRGA 3239 4/6 0600=

SEETR CHEF ROM=

GLTD SEETR CHEF ROM= NACHR SEETR ST NEAPEL=
NACHR SEETR VERTR TARENT=

-GEHEIM- AM 3/6 41 1400 UHR LAEUFT ''CITTA DI NAPOLI''
AUS KORENTO MIT103 GERETTETEN BESATZUNGSMITGLIEDERN VON
MARBURG UND KYBFELS. REST UND KRANKE FOLGEN SPAETER=

SEETR ST PATRAS G 14/41+

4/6 22[10] ab Tarent
5/6 6[42] in Neapel.

Kenntn. Oberkdo. Kgl. a. 5.6. in Neapel eingetroffen
2 a.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0787. 40000 x 100 8d 3.40 3113/721

Seetransportchef Rom
B.Nr. G. 2845 , den 5.6.1941.

V f g .

1.) Vermerk: Gerettete Besatzungsmitglieder am 5.6. in Neapel eingetroffen.

-//- -//-

2.) Zur Mappe "M" - "K".

i.A. ST 1

I 5/6

Marine-Verb-Stab

Seetransportchef Rom
B.Nr. G 2846

, den 4. Juni 1941.

117

Geheim

V f g.

1.) Schreibe an: Adm-Stab der Kgl . Ital. Marine,
z.Hd. Capitano de Fregata Del. G r a n d e .

Betrifft: Besatzung MARBURG" und "KYBFELS".
Vorgang : Supermarina 3723 vom 4.6.1941.

Es wird gebeten die 115 Mann der Besatzungen von "MARBURG" und "KYBFELS", die mit dem Hilfsschiff "Citta di Napoli" nach Tarent befördert werden, von dort nach Neapel weiter zu leiten.

Im Auftrage :

-//- -//-

gef. 4/6
gel. 4/6
ab 4/6

2.) Zur Mappe "M". und "K".

X ST$_1$

Marburg
Kybfels

118

T r a d u z i o n e

Oggetto : Equipaggio " MARBURG " e " KYBFELS "
Vs Prot.: SUPERMARINA 3723 in data 4.6.41-XIX°

Si prega di voler far proseguire per NAPOLI i 115 uomini degli equipaggi delle navi " Marburg" e " Kybfels " che vengano trasportati a mezzo della nave ausiliaria " Citta di Napoli " a Taranto.

D'Ordine :

fto. Horstmann

Il

All. 3 119

Ministero della Marina
GABINETTO

Roma, 14 GIU. 1941 Anno XIX

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARINA - ROMA

Prot. N° B.7142 Allegati 1

Al l'UFFICIO DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA DEL REICH CON L'UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA.
= SEDE =

ARGOMENTO: Naufraghi dei piroscafi Kybfels e Marburg.

Schiffbruechiger der Dampfer KYBFELS und MARBURG

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G: 2850 eing. am: 5.6.41
Anlagen. . /.

Si rimette, per l'inoltro alla competente autorità, l'allegato elenco del personale portato a Prevesa naufrago dei piroscafi Kypfels e Marburg.

Una copia dello stesso elenco viene oggi rimessa all'addetto Navale presso la R. Ambasciata di Germania a Roma.

Landemaße
Mahl-Lüders

d'ordine
IL CAPO DI GABINETTO
Stipmann

Uebersetzung

Zur Weiterleitung an die zustaendige Stelle wird beiliegende Aufstellung ueber das gerettete und nach Prevesa gebrachte Personal der Dampfer "Kybfels " und " Marburg ".

Eine Abschrift der gleichen Aufstellung wird heute dem Marine-Attaché bei der Deutschen Botschaft uebermittelt.

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

120

ELENCO DEL PERSONALE PORTATO A PREVESA NAUFRAGO DEI PIROSCAFI

"KYPFELS" e "MARBURG".

^^^^

Nr.	Dienstgr.	N a m e	Einheit	Feldpostnr.	
1	Uffz.	BROCKMEJER, Franz	2./L. Flak/76	2I 682	
2	"	KLEMANN, Lothar	" "	" "	Lazarett
3	Kan.	HOLLERSBACHERS	" "	" "	
4	Wm.	Wolff, Hugo	" "	" "	
5	Uffz.	Zimmer, Ludwig	" "	" "	
6	Ogfr.	Saathoff, Herm.	" "	" "	
7	"	Musikmann, Heins	" "	" "	
8	"	Lafrenz, Heinrich	" "	" "	
9	"	Asmussen, Hans	" "	" "	
10	"	Klofkrn, Rudolf	" "	" "	
11	Kan.	Griesberg, Karl Heinz	" "	" "	
12	"	Wiese, Konrad	" "	" "	
13	Ogefr.	v.Alm, Richard	" "	" "	
14	"	Beier, Friedrich	1./1:Flak 76	06 393	
15	"	Reinecke, Theodor	" "	" "	
16	Gefr.	Ritter, Hel, ut	" "	" "	
17	Uffz.	Brugert, Otto	2./ S.R. 304	I9 I85	
18	Gefr.	Brossmann, Erich	" "	" "	
I9	"	Schuler, Lambert	" "	" "	Lazarett
20	"	Hermann, Karl	" "	" "	
2I	Ogefr.	Pichler, Ludwig	" "	" "	
22	Gefr.	Bendel, Matthias	" "	" "	
23	Sch.	Zalondek, Adolf	" "	" "	
24	Ogefr.	Schulze, Walter	5./ S.R./304	I4784	
25	"	Gmeiner, Stepfan	" "	" "	
26	Gefr	Heying, Joseph	" "	" "	
27	"	Beofsiek, Karl	" "	" "	
28	"	Riehlig, Josef	" "	" "	
29	Ogefr.	Ulrich, Herbert	10/ S.R/304	04339	
30	Gefr.	Schmitz, Alois	" "	" "	
31	Ogefr	Bromkamp, Wolf	" "	" "	
32	Oschc.	Schneeberger, Adreas	11./ S.R./304	02545	
33	Uffz.	Soppa, Wilhelm	6./ S.R. 74	I6634	
34	Ogefr.	Pause, Siegfried	" "	" "	
35	Uffz.	Markolwitz, Helmut	" "	"	
36	Ltn.	Danneberg	" "	"	
37	Ogefr	Lenzenwayer, Ludwig	5./ A.R./ 74	05729	
38	"	Lindelbauer, Johann	7./ A.R./ 74	25354	
39	"	Nussrhaier, Antoh	" "	"	
40	Hwm.	Scleemann, Franz	" "	"	
41	Uffz.	Kurpuner, Reinhqrd	" "	"	
42	"	Brotzfina, Robert	" "	"	
43	Ogefr.	Janacek, Johann	" "	"	
44	Uffz.	Muller, Helmut	1./Pz. A.A./5	11431	

Nr.	Dienstgr.	Name	Einheit	Feldpostnr.
45	Uffz.	Schubert, Thomas	1./Pz. A.A./5	11431
46	"	Aeckerle, Eugen	" "	"
47	Ogefr.	Muller, Erich	" "	"
48	"	Weiss, Hugo	" "	"
49	Osch.	Kain, Josef	" "	"
50	Oschirrm.	Kassmaier, Anton	" "	"Lazarett
51	Uffz.	Morguett, Willi	" "	"
52	"	Deuber,Heinz	" "	"
53	Ogefr.	Baumann, Karl	" "	"
54	Osch.	Hollentuner, Michad	" "	"
55	Gefr.	Pfeiffer,Burghqrdt	4./Pz. A.A/5	26 092
56	"	Fuchs, Georg	Stab./Mz.A.A./5	06837
57	Ogefr.	Steuerwald, Alois	Pz.Pi. 38	06I29 Lazarett
58	Gefr.	Emminger, Johann	" "	"
59	PI.	Schneidre, Walter	" "	"
60	"	Strassner, Ernest	" "	"
61	"	Zack, Franz	" "	"
62	Gefr.	Britsch, Adolf	3./Pz. 38 Pi.	16 604
63	Ogefr.	Dejemak, Johann	Brk./ 645	"
64	Gefr.	Wagenhofer, Kilian	" "	"
65	OPi.	Truckreitz, Joseph	Br.Kol. 645	"
66	Uffz.	Hofner, Joseph	San.Kp.2/82	12 842
67	Gefr.	Ettenauer, Anton	" "	"
68	Uffz.	Kraus, Erich	Pz.Rgt.3	15 057
69	Matr.	Flischauchen, Wilhelm	Marburg	4I 949 Lazarett
70	Stew.	Hoffmann, Werher	"	00 657
7I	1.Matr.	Pollege, Werher	"	"
72	Matr.	Detmann, Gunther	"	"
73	Gefr.	Lappas, Jakob	2./S.R. 304	I9I 85
74	Gefr.	Casel, Joseph	11./S.R. 304	025 45
75	Osch.	Friedrich, Richard	"	" "
76	Sch.	Wesche, Oskar Herm.	2./S.R. 304	191 85
77	"	Schuhmacher, Herm.	" "	"
78	Ogefr.	Gruber, Karl	" "	"
79	Gefr.	Raab, Joseph	8./A.R. 74	I32 57
80	Obgr.	Hoffmann, Wendelin	1./A.A. 5	114 3I
8I	"	Lipp, Kristian	" "	"
82	Kan.	Wallburg, Otto	2./1.Flak 76	2I6 82
83	"	Lippert, Gerhard	" "	"
84	Uffz.	Ringsdort, Walter	10./S.R. 304	043 39
85	Hpt.Gefr.	Roher,Erich	Mar.Flak Kp.	006 57
86	Ogfr.	Martin, Hugo	" "	"
87	1.Offz.	Wulstermann	Kybfels	"
88	Kapt	Gerolimich Joseph	ital.Begleitoffz	"
89		Werber, Artur	Kybfels	006 57
90		Wilks, Karl	"	"
9I		Kornas, Jan.	"	"
92		Putz, Heinrich	"	"
93	Ing.El.	Guth, Paul	"	"
94	Gefr.	Schmitz, Friedrich	Mar.Flak	"
95	Ltn.	Bohming, Fritz	S.I.G. 703	33 699
96	Fw.	Leiwe, Karl August	"	"

:/:

KODAK SAFETY FILM

122

Nr.	Dienstgr.	Name	Einheit	Feldpostnr.	
97	Uffz.	Riediger, Karl	S.I.G. 703	33 699	
98	Gefr.	Prochasker, Ernst	"	"	
99	"	Winkler, Moritz	"	"	
100	"	Wylzok, Joseph	"	"	
101	"	Sauer, Herbert	"	"	
102	"	Exler, Joseph	"	"	
103	"	Laskowitz, Waldemar	"	"	
104	"	Fischer, Rudi	"	"	
105	"	Klehr, Ludwig	"	"	
106	"	Schalasky, Heinz	"	"	
107	Osch.	Stanzel, Heinz	"	"	
108	"	Schwellung, Hans	"	"	
109	"	Ossmann, Hans	"	"	
110	Gefr.	Klingel, Hans	Pz.Jg. 38	39 837	
111	Uffz.	Horst, Kurt	3./1.Flak 76	08 774	
112	Ogefr.	Günther, Heinz	"	"	
113	Gefr.	Esser, Willi	"	"	
114	"	Kyrskowsky, Heinz	"	"	
115	"	Houken, Peter	"	"	
116	"	Majerv, Harry	"	"	
117	"	Kohn, Willi	"	"	
118	Ogefr.	Pump, Willi	1./1.Flak 76	06 393	
119	"	Vamanny, Detlef	"	"	
120	Gefr.	Blömer, Heinrich	"	"	
121	Ogfr.	Rose, Walter	Stab. A.R. 74	19 398	
122	"	Strasser, Karl	1./ A.R. 74	25 341	
123	"	Süssenbeck, Joh	"	"	
124	Sch.	Behringer, Hans	1./Pz.AA.5	11 431	
125	Pion.	Weber, Ignatz	Bi. 38	06 180	
126	Ltn.	Rohde, Karl-Heinz	1. Flak 76	21 682	
127	"	Thieme	5./ SR. 304	14 784	
128	"	Rhönspiess, Helmut	11./ SR. 304	02 545	
129	Gefr.	Ulrichs, Walter	S.I.G. 703	33 699	Lazarett
130	"	Petrüske, Ernest			
131	Ogfr.	Sanguinette	11./ A.R. 74	17 526	"

Prevesa 24/5/41/XIX°

IL CAPITANO DI FREGATA
Comandante
F/to G. Midolo

Seetransportchef Rom

B.Nr. 2850 geh.

Rom, den 9.6.41.

Vfg.

1.) z.d. Akten: " Marburg " - " Kybfels "

K St I

1908 123

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3745 data 5.6.941 - XIX ora 18.00

DESTINATARIO:

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO DELLA MARINA GERMANICA

Si comunica che ieri 4 corrente sono giunti a Taranto con CITTA' DI NAPOLI 22 Ufficiali 14 Sottufficiali e 68 Comuni naufraghi dei P.fi MARBOURG e KYBFELS; alle ore 2210 hanno proseguito per Napoli in treno.-

Comando in Capo Taranto ha fornito, dietro ricevuta firmata dal Sottocomandante del MARBOURG Sig. YURGENS, lire 2080 e Comando Presidio R.E. ha fornito spese viaggio et razione viveri secchi per giornata.-

Uebersetzung :

R I C C A R D I

Man teilt mit, da s gestern 4.ds.Mts. 22 Offiziere, 14 U-Off. und 68 Mannschaften als Schiffbruechige von D. MARBURG und KYBFELS mit " Città di Napoli " in Tarent eingetroffen sind; um 2210 Uhr setzten sie die Reise ~~in~~ per Eisenbahn nach Neapel fort.

Rückschrift geht an Marigual.

Das Oberkommando in Tarent haendigte gegen Unterschrift des 2. Kommandanten, der MARBURG Herrn YURGENS, Lire 2080 aus und das Standort Kommando des ital. Heeres kam fuer Reisespesen auf und lieferte Tagesration ~~xxxxx~~ Lebensmittel.

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

[illegible]rina – Gabinetto
[illegible]a Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Imperatore)
[illegible] Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S.I.A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

SEGRETO

SUPERMARINA

N. Progressivo 3742 data 5 Giugno 1941 - XIX° ora 13.05

05

DESTINATARIO: GIU.

R.

STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO

DELLA MARINA GERMANICA -

Si comunica che con la Motonave "ZARA" giungeranno a Brindisi 6 tedeschi superstiti equipaggi piroscafi "MARBURG" et "KYBFELS". Saranno fatti proseguire per Napoli.==

R I C C A R D I

SUPERMARINA

Minutato: T.V. Ghelardoni.-
Dattil.: S.c.fur. Coi.-

MODALITÀ D'INOLTRO:

A mano:

Autorità di Supermarina
Stato Magg. coll. Marina Germanica
Ministero Comunicazioni (Marina Mercantile)
Ministero Africa Italiana

Pneumatica:

Marina – Gabinetto
Marina Gabinetto (per Aiutante di Campo Gen. Maestà Re Imperatore)
Marina Gabinetto (per Ministero Esteri)
Marina Gabinetto (per Capo Servizio Comunicazioni)
Maricosom
Maricotraf

Telescrivente:

Stamage
Superesercito (tramite Stamage)
» S.I.M. » »
» Difesa Territoriale » »
» Trasporti oltremare » »
» Operazioni 2ª » »
Superaereo
Superaereo S. I. A. (tramite Superaereo)
Stataereo » »
Telemetaereo » »

NOTA: Gli avvisi di particolare riservatezza devono essere inviati a mano.

Abam 47773 **Marinenachrichtendienst** 125

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
4/6 15[00]					
von MSF durch					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. It. Marine
B. Nr. G. 2858 Datum: 5.6.41
Anlagen:

Fernschreiben von +SSD MRGA 3392 4/6 1500

SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=

GLTD: SSD SEETRANSPORSTELLE NEAPEL = SSD SEETRANSPORTCHEF ROM=

-GEHEIM- ITAL HILFSKRZ CARA ABGEHT PATRAS 4/6 1400 MIT 6 BESATZUNGSMITGLIEDERN NACH BRINDSI. IN PATRAS NUR EIN NICHT TRANSPORTFAEHIGER KRANKER IM LAZARETT=

SEETRANSPORTSTELLE PATRS 17 GEH.

Kgl. Marine-Kgo.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0787 40000 x 100 8d 3.40 3113/721

Seetransportchef Rom
B.Nr. G. 2858

, den 7.6.1941.

V f g .

1) Zu den Akten "M - K".

i.A ST$_1$

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

126

Seetransportchef
B.Nr.Gkds.2925/41. Vfg. Rom, den 10.Juni 1941.

I). S-Fernschreiben: An OKM A Sechs
nachrichtlich: Adm.KMD Hamburg
KMD Bremen.

Fernschriftlich erledigt
MROM 03790
An | Am | Um | Durch Rolle
MBZ 10/6 1405 Fia XIV

Gkds!
Vermisst werden Besatzungsmitglieder D"KYBFELS"
1). 2.Ing. Diedrich B a r t e l s, geb.28.2.06, Bremen, ev.
2). Ing.Ass. Ferdinand L i n s t e r, geb. 22.6.19,Bottrop,kat
3). Reiniger Wilhelm/ W i t t e c k, geb.7.2.21. Delmenhorst, kath.

~~*)xxMxrx~~
" MARBURG"
1). Decksjunge Florian M i z e r a, geb.9.11.23. Herne, kath.

Seetransportchef Rom,B.Nr.Gkds.2923/41

II). z.d.Akte: MARBURG-KYBFELS

x St1

MROM 5125

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
10/6 0135					
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G. 2979 Eing. am: 11.6.41
Anlagen: /

Fernschreiben von + A WMSNG 1061 10/6 2030=

SEETRCHEF ROM=

-- GEHEIM-- AUF FERNMDL. RUECKSPR. KAPT LTN SEMBT: NACH DEM STAND VOM 10/6 41 VERMISSTE : VON KYBFELS- 1) - 2. ING DIETRICH BARTELS EV. GEB 28/2 06 IN BREMEN - HEIMATANSCHRIFT: HUECHTLINGERSTR. 13. ERKMARKE 10983.-

2) ING ASP. FERDINAND LINSTER, KATH: GEB 23/6 19 - IN BOTTROP. HEIMATANSCHRIFT : ESSEN- RUHR, ZECHENSTR. 76. ERKMARKE 8363.-

3) REINIGER WILHELM WITTECK, KATH. GEB 7/2 21 IN DELMENHORST. HEIMATANSCHRIFT : DUESTERNSTR. 140. ERK. MARKE S. N. 217.-

VON MARBURG:1) DECKSJUNGE FLORIAN MIZERA , KATH GEB 9/1 23 IN HERNE . HEIMATANSCHRIFT : BOCHUM-GERSTE, HILTRUPPER- LANDSTR 155 . ERK. MARKE 11807.-=

SEETR ST NEAPEL BNR 946 GEH+

Seetransportchef Rom
B.Nr. G. 2979 , den 14.6.1941.

V f g .

1.) Zur Marburg - Kybfels ".

i.A.ST$_1$
14/6.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
20 000=100. 8d. 3.40 3113721.

MROM 5775

Marinenachrichtendienst

128

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
14/6.41 12[00]					
von MBZ durch Er					
Verzögerungsvermerk					

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. 839 Eing. am 14/6.
Anlagen. /

Fernschreiben von +S MRGA 5233 13/6 1745=

S SEETR CHEF ROM=

GLTD S OKM SKL A SECHS= S SEETR CHEF ROM= NACHR ADM KMD HAMBURG= NACHR KMD BREMEN=

AUF OKM SKL A SECHS BNR 4973 WIRD SEETR CHEF ROM GEBETEN EINGEFORDERTE VERLUSTLISTEN EINZUREICHEN. ZUSAETZLICH WIRD GEMELDET, DASZ DIE BEIDEN GERETTETEN JUNGEN SEGBERG UND INGENIEUR ASSISTENT FUCHS BEIDE VON KYBFELS ABGEHEILT AUS LAZARETT ENTLASSEN MIT NAECHSTER GELEGENHEIT NACH NEAPEL IN MARSCH GESETZT WERDEN

SEETR STELLE PATRAS BNR 8/41+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0787 40000 x100 8d 3.40 3118/721

Seetransportchef
B.Nr.839/41. Vfg. Rom, den 14.Juni 1941

I). Verlustliste am Juni mit B.Nr. Gkds an OKM A Seekr
KMD Hamburg und KMD Bremen abgesandt.
II). z.d.Akte: Marburg-Kybfels.

IA Stl
14/6.

III). A-Fernschr.: Seetr.Neapel
Geheim! Patras meldet von [bis]

Fernschriftlich erledigt
MRCH 5218
An | Am | Um | Durch | Rolle

St$_1$
14/6.

SEETRANSPORTSTELLE NEAPEL
B. Nr. 901 Gef.

Neapel, den 4. ~~Mai~~ Juni 1941 / 129

GEHEIM

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G. 2875 Eing. am: 5.6.41
Anlagen. -3-

An den
Seetransportchef

R o m

/ 3 /

Betrifft.: Bericht des Superkargos "Laura C".
Vorgang: ohne.

Beigefügt werden drei Abschriften eines Berichtes des Superkargos von Dampfer "Laura C" überreicht.

Koch.

Abschrift. 130

Bericht über Minentreffer bei
D. "Kybfels" u. "Marburg"
vom Superkargo des D. "Laura C."

GEHEIM

Der Geleitzug, in dem "Laura C" fuhr verlor am 21.5. um 6.30 Uhr morgens das Torpedoboot "Mirabella" am Cap Ducato durch Minentreffer. Daraufhin fuhr der Geleitzug in abwartender Haltung vor der Minensperre hin und her.

Ca. um 13.45 Uhr wurden "Kybfels" und "Marburg", die sich von der anderen Seite der Minensperre näherten, gesichtet. Es wurden keinerlei optische oder telegrafische Warnsignale gegeben.

Bezeichnung ist dort nicht verwendet

Um 14.10 Uhr wurden dann beide Schiffe kurz nacheinander durch Minentreffer beschädigt. Marburg fing sofort im Vorschiff zu brennen an und "Kybfels" erhielt noch zwei weitere Minentreffer.

Um 14.36 Uhr ging "Kybfels" unter. Es wurden 3-4 Fischerboote (anscheinend Minensucher) gesichtet, die sich um die Bergung der Schiffbrüchigen bemühten. Von den Schiffen des jenseits der Minensperre liegenden Geleitzuges (sämtlich Italiener - Führerschiff "Brindisi") wurden keinerlei Rettungsaktionen unternommen, trotzdem einwandfrei ersichtlich war, dass der zur Verfügung stehende Rettungsraum der Fischerboote vollkommen unzureichend war. Es wurde im Gegenteil, kurz nachdem "Kybfels" gesunken war, durch das Führerboot "Brindisi" der Befehl zum Abmarsch erteilt.

Es ist dies eine vollkommen unverständliche Anordnung, da der Geleitzug dort vorher 6 Stunden gelegen hatte.

gez. Helmut Fröhlich
Superkargo auf D."Laura C"

Okl Marburg
Kybfels

Abschrift.

131

Bericht über Minentreffer bei
D. "Kybfels" u. "Marburg"
vom Superkargo des D. "Laura C."

GEHEIM

Der Geleitzug, in dem "Laura C" fuhr verlor am 21.5. um 6.30 Uhr morgens das Torpedoboot "Mirabella" am Cap Ducato durch Minentreffer. Daraufhin fuhr der Geleitzug in abwartender Haltung vor der Minensperre hin und her.

Ca. um 13.45 Uhr wurden "Kybfels" und "Marburg", die sich von der anderen Seite der Minensperre näherten, gesichtet. Es wurden keinerlei optische oder telegrafische Warnsignale gegeben.

Um 14.10 Uhr wurden dann beide Schiffe kurz nacheinander durch Minentreffer beschädigt. Marburg fing sofort im Vorschiff zu brennen an und "Kybfels" erhielt noch zwei weitere Minentreffer.

Um 14.36 Uhr ging "Kybfels" unter. Es wurden 3-4 Fischerboote (anscheinend Minensucher) gesichtet, die sich um die Bergung der Schiffbrüchigen bemühten. Von den Schiffen des jenseits der Minensperre liegenden Geleitzuges (sämtlich Italiener - Führerschiff "Brindisi") wurden keinerlei Rettungsaktionen unternommen, trotzdem einwandfrei ersichtlich war, dass der zur Verfügung stehende Rettungsraum der Fischerboote vollkommen unzureichend war. Es wurde im Gegenteil, kurz nachdem "Kybfels" gesunken war, durch das Führerboot "Brindisi" der Befehl zum Abmarsch erteilt.

Es ist dies eine vollkommen unverständliche Anordnung, da der Geleitzug dort vorher 6 Stunden gelegen hatte.

gez. Helmut Frölich
Superkargo auf D."Laura C"

9.2875

132

12. Juni 1941.

Vfg.

I.) Schreibe :

Geheim

An ital. Admiralstab
z. Hd. Freg. Kapt. Del Grande.

gef. 12/6
gel. 30
ab 14.6.41

In der Anlage wird ein hier eingegangener Bericht des auf dem Dampfer " Laura C " seinerzeit eingeschifften deutschen Supercargos über den Untergang der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " für eine etwaige Auswertung zur Verfügung gestellt.

gez. W e i c h o l d .

+++ +++

II.) Dem Schreiben zu I.) füge einen Bericht mit Übersetzung bei.
(Richtigkeit des Berichtes durch II bescheinigen !)

+++ +++

III.) Einen Abdruck des Berichts mit Abschrift von I.) zur Sondermappe " Marburg " - " Kybfels ".

IV.) Z. d. A. " ST Mark.-Kybf.

+ C 12/6 St. A2 II/2 mA. 14/6

133

12. Juni 1941.

WIg.

I.) Schreibe :

An ital. Admiralstab
z. Hd. Freg. Kapt. Del Grande.

In der Anlage wird ein hier eingegangener Bericht des auf dem Dampfer " Laura C " seinerseit eingeschifften deutschen Supercargos über den Untergang der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " für eine etwaige Auswertung zur Verfügung gestellt.

gez. W e i c h o l d .

+++ +++

II.) Dem Schreiben zu I.) füge einen Bericht mit Übersetzung bei.
(Richtigkeit des Berichtes durch II bescheinigen !)

+++ +++

III.) Einen Abdruck des Berichts mit Abschrift von I.) zur Sondermappe " Marburg " - " Kybfels ".

IV.) Z. d. A. " ST "

+ C_A 1 A 2 II

Seetransportstelle Neapel
B. Nr. 1008 g

134

Neapel, den 16. Juni 1941.

GEHEIM

Verbindungsstab
beim Admiralstab der kgl. [illegible] Marine
Eing. Nr. G 3127 e. 18.6.41

An

das Oberkommando der Kriegsmarine, -2- Berlin.
den Admiral der Kriegsmarinedienststelle, Hamburg.
die Kriegsmarinedienststelle, Bremen.
den Seetransportchef, Rom.

Beigefügt werden die Besatzungslisten der Schiffe "Marburg" und "Kybfels, enthaltend genaue Angaben über die Geretteten, Verwundeten, Vermissten und Gefallenen nach dem Stande vom 15. Juni 1941, vorgelegt.

Koch.

G 3127

V/Vg

1) Zu d.A. Marburg. Kybfels

KODAK SAFETY F

SEETRANSPORTSTELLE NEAPEL

Mannschaftsliste M/D "KYBFELS"

Datum

Lfde. Nr.	Familienname	Rufname	Religion	Dienststellung	Geburts-Datum	Geburtsort	Heimatanschrift	Wer ist zu benachrichtigen bei Unfällen	Nr. der Erkennungsmarke	Betreuende Reederei	befindet sich:
	Kopfstaerke bei Abgang am 14.Mai 1941 von Neapel: 48 Mann.										
	davon gerettet und gesund: (nach dem Stande vom 15.6.1941)										
1	a) Schliemann	Johannes	gg.	Kapitaen			Elsfleth, Bismarkstr.2	Frau Grete Schliemann		Hansa	Urlaub:9.6.-29.6. anschl. z.Vfg.KMD
2	Wilstermann	Willy	ev.	I. Offizier			Hamburg, Gevelsbergoennerstr.24	Frau E. Wilstermann			Urlaub:9.6.-27.6.
3	Ottjes	Hermann	ev.	II. "			Hamburg, Uferstrasse 23	Frau Ottjes			" 9.6.-27.6.
4.	Imbeck	Willy	ev.	III. "			Hamburg-Nissen, Bolivarstr.74	Frau Elfriede Imbeck			" 11.6.-29.6.
5.	Haenssler	Eugen	gg.	IV. "			Schopfheim/Baden	Eugen Haenssler			z.Zt.Neapel(Sorre
6.	Boidol	Karl	gg.	I. Ingenieur			Bremen, Heidbergstr.98	Frau A. Boidol			Urlaub:14.6.-4.7.
7.	Boening	Karl	ev.	III. "			Waesermuende, Zollinlandstr.52	Frau F. Boening			" 8.6.-24.6.
8.	Naujoks	Helmuth	ev.	III. "			Bremen-Burg, Huettenstr.41	Frau M. Naujoks			" 12.6.-30.6.
9.	Guth	Paul	ev.	Elektriker			Hamburg, Westerkamp 52	Frau F.Guth			" 11.6.-28.6.
10	Fuchs	Johann	ev.	Ing.Asp.			Neumarkt-Oberpfälz Wolfgasse 5	Georg Fuchs			z.Zt. Hospital Augustoli/Magenkr
11	Marheinecke	Franz	kath.	" "			Papenburg-Ems, Wieker 25	Frau Helene Marheinecke			z.Zt.Neapel(Sorre
12	Bruns	Hermann	ev.	" "			Bremen, Winterfeldstr.19	Theodor Bruns			Urlaub:13.6.-30.6
13	Stiefel	Friedrich	kath.	" "			Haigerloch/Wrttbg., Hauptstr.76	Franz Stiefel			" 13.6.-30.6
14	Schmidt	Paul	gg.	Koch			Itzehoe, Breitestr. 52	Frau M. Schmidt			" 11.6.-29.6
15	Weber	Arthur	kath.	Kochsmaat			Winterberg, Westf. Hagenstr.31	Frau S. Weber			" 10.6.-27.6
16	Seifert	Erich	"	"			Komotau/Sdtl., Herrenmichgasse 4/	Frau M. Seifert			" 14.6.-1.7.
17	Wiechmann	Georg	ev.	I. Steward			Rodenkirchen, Oldg.	Frau M. Wiechmann			" 11.6.-28.6
18	Luebs	Rudolf	ev.	Messesteward			Hamburg-Lokstedt Loensweg 3	Frau E. Luebs			" 10.6.-27.6
19	Taeubner	Heinz	ev.	"			Chemnitz, Jakobstr.25	Ernst Taeubner			" 13.6.-30.6
20	Mueller	Siegfried	ev.	Messejunge			Harrasallee 24 Braunsdorf-Zschoppau	Frau M. Mueller			" 15.6.-2.7.
21	Hartmann	Otto	gg.	Bootsmann			Hamburg 26, Diagonalstr.23	Otto Hartmann			" 11.6.-28.6
22	Evers	Frans	gg.	Zimmermann			Hbg.19, Scheuefelderstr.17	Frau Evers			" 11.6.-28.6
23	Skowronnek	Karl	kath.	Matrose			Gogolin O.S. Grossstrelitzerstr. 22	P. Skowronnek			" 13.6.-30.6
24	Schimik	Ewald	ev.	"			Eisentratten-Kaernten	Karl Schimik			" 10.6.-27.6
25	Schlage	Adalbert	ev	"			Wilhelmshaven, Wilhelmshavenerstr.16	P. Bruenlow Hambg, Reudbergerstr.7			" 10.6.-27.6

Seetransportstelle Neapel

Mannschaftsliste M/D Kybfels

Datum

Lfde. Nr.	Familienname	Rufname	Religion	Dienststellung	Geburts-Datum	Geburtsort	Heimatanschrift	Wer ist zu benachrichtigen bei Unfällen	Nr. der Erkennungsmarke	Betreuende Reederei	
26	Taenzer	Rudolf	ev	Matrose			Leipzig, Kaiser-Wilhelmstr. 30	Paul Taenzer			Urlaub: 8.6.-24.6.
27	Wiehofsky	Friedrich	ev.	"			Brambauer/Westf., Gustavstr. 6	M. Wiehofsky			" 10.6.-27.6.
28	Zielasko	Siegfried	ev.	"			Mohrungen/Ostpreussen	Siegfried Zielasko			" 8.6.-24.6.
29	Gatzka	Stanislaus	Kath.	"			Birken O.S. bei Heydebreck	Karl Gatzka			" 8.6.-24.6.
30	Grellmann	Martin	ref.	Leichtmatr.			Netschkau/Vgtl., Hohestr. 8	M. Grellmann			" 13.6.-30.6.
31	Menzel	Guenter	kath.	"			Bad Reinerz, Hummelstr. 2	G. Menzel			" 10.6.-27.6.
32	Wede	Ernst	ev.	Matrose			Luebeck, Hochstr. 62	Wilhelm Wede			" 8.6.-24.6.
33	Kreuzer	Johann	ev.	Decksjunge			Obergrieb ueber Putzenmoos Ob. Donau	F. Kreuzer			" 10.6.-27.6.
34	Syberg	Sigurd	ev.	"			Dresden, Laubestr. 11	Herr Syberg			s.Zt. Hospital Pattras/Magenkrank
35	Klett	Alfred		Lagerhalter			Hamburg 19, Lasdropweg 18	Frau Erna Klett			Urlaub: 11.6.-28.6.
36	Kiefer	Karl	kath.	Reiniger			Offenburg/B., Fischerstr. 12	Eltern			" 13.6.-30.6.
37	Schimmel	Paul	ev.	"			Hamburg 21, Motzartstr. 31	Frau Hilde Schimmel			" 11.6.-28.6.
38	Karnas	Jan	kath.	"			Antwerpen, Klegdorp 68	Krestent Karnas			" 10.6.-29.6.
39	Gronwald	Wilhelm	ev.	"			Hamburg 4, Eimsbuettelerstr. 53	W. Gronwald Posen, Humboltplatz 109			" 14.6.- 1.7.
40	Feuchter	August	ev.	Schauermann			Hamburg 2, Brunnenstr. 6	Frau Helene Delfs			" 14.6.- 1.7.
41	Putz	Heinrich	ev.	"			Hamburg, Venusberg 43	Alfred Putz, Hamburg Zollvereinsstr. 38			" 15.6.- 2.7.
42	Wilke	Karl	ev.	"			Bremen, Blumenstr. 2	Frau A. Wilke			" 14.6.- 1.7.
43	German	Walter	ev.	"			Hamburg Billhornerdeich 97	Frau Karoline German			" 8.6.-24.6.
44	Bruening	Heinrich	ev.	"			Hamburg 1, Bankstr. 69	Heinrich Bruening			" 8.6.-24.6.
45	Schans	Max	ev.	"			Hamburg, Elbstr. 17	Frau Schans			" 12.5.-29.5.
b.	Verwundete:	(nach dem Stand am 15.6.1941)					Keine.				
c.	Vermisste:										
1	Bartels	Dietrich	ev.	II. Ingenieur	28.2.06.	Bremen	Bremen, Huechtlingerstr. 13	Frau A. Bartels	10983	"Hansa"	
2	Linster	Ferdinand	kath.	Ing. Aspirant	21.6.19.	Bottrop	Essen/Ruhr, Zeche Hagenbeck 92	Linster	8383	"	
3	Wittsck	Wilhelm	"	Reiniger	7.2.21	Delmenhorst	Delmenhorst, Duesternstr. 140	Johann Wittsck	S.N. 217	"	
d.	GEFALLEN:	k e i n e Meldung									

SEETRANSPORTSTELLE NEAPEL.

Mannschaftsliste M/D " MARBURG "

Datum

Lfde. Nr.	Familienname	Rufname	Religion	Dienststellung	Geburts-Datum	Geburtsort	Heimatanschrift	Wer ist zu benachrichtigen bei Unfällen	Nr. der Erkennungsmarke	Betreuende Reederei	befindet sich:
	Kopfstaerke bei Abgang am 14.Mai 1941 von Neapel:					57 Mann					
	davon gerettet und gesund: (nach dem Stande vom 15.6.1941)										
a) 1.	Hengstenberg	Ernst	ev.	Kapitaen			Bremen-Lesum Franz Seldtestr. 38	Frau Anna Hengstenberg			anschl.z.Vfg.KMD.
2.	Juergens	Johannes	kath.	I. Offizier			Wesermuende-M. Friesenstrassse 4	Frau Bertha Juergens			Urlaub:13.6.-1.7.
3.	Brunken	Heinz	ev.	II. "			Wesermuende-M. Buerger 140	Justus Brunken			" 13.6.-1.7.
4.	Wellmer	Kurt	ev.	II. "			Hamburg, Schumannstr.31	W.Wellmer, Luebeck Musterbahn 2			" 9.6.-27.6
5.	Schopper	Heinrich	ev.	III. "			Dresden, Kopernikus 53	Frau M. Schopper Stuttgart-O.Metzlerweg 8			" 8.6.-24.6.
6.	Schinkel	Julius	ev.	I. Ingenieur			Bremen, Oderstr. 102	Frau Schinkel, Lenau/Harz			z.Zt. Neapel
7.	Zufall	Friedrich	ev.	II. "			Bremen, Helgolanderstr.121	Frau Lucy Zufall			Urlaub:14.6.-4.7.
8.	Radue	Gerhard	ev.	III. "			Pulsen Andermuende	Lieselotte Glindmeyer			" 8.6.-24.6.
9.	Schulz	Kurt	ev.	III. "			Kiel, Ch.Krusenstr.12	Otto Schulz			z.Zt. Neapel
10.	Schmidt	Hermann	ev.	Maschinist			Bremen, Paulenstr. 4/8	Frau Chr. Ollesch			seit 13.6."Preuss
11.	Prawdzik	Franz	ev.	Ing. Ass.			Duisburg-Hambórn, Alleestr.46	Adolf Prawdzik			Urlaub:8.6.-24.6
12.	Kuddat	Paul	ev.	" "			Leuna, Goethestr. 14	Paul Kuddat			" 14.6.-1.7.
13.	Suckrau	Max	ev.	" "			Danzig-Langfuhr Bresenerweg 35	Frau Klara Hartwig			" 13.6.-30.6.
14.	Damrow	Karl	ev.	" "			Bremen, Nachtigallstr. 5	Max Damrow			" 13.6.-30.6.
15.	Blanke	Johann	ev.	I. Elektriker			Wesermuende-L. Kistnerstr. 46	Franz Blanke			z.Zt. Neapel
16.	Asche	Kurt	ev.	II. "			Wesermuende-G. Nelkenstr. 15	Frau Adeline Asche			Urlaub:13.6.-1.7.
17.	de Bruyn	Willy	ev.	Bootsmann			Weserdeich, Olirt 88	Frau Anita de Bruyn			z.Zt. Neapel
18.	Heyn	Heinrich	ev.	Zimmermann			Bremen, Gottfr.Tallestr.	Frau Dora Heyn			Urlaub:10.6.-27.6
19.	Alfert	Hermann	kath.	Matrose			Bremen, Bergstr.10	Heinrich Baemker			" 8.6.-24.6.
20.	Mahles	Rudolf	ev.	"			Werden, Eerstellerweg 20	Karl Langheinrich			" 8.6.-24.6.
21.	Plump	Hans	ev.	"			Bremen, Holzstr.	Johann Plump			" 8.6.-24.6.
22.	Behrends	Friedr.	ev.	"			Wesermuende-L.Langestr.131	Frau Charlotte Behrends			" 8.6.-24.6.
23.	Brengen	Adam	kath.	"			Trauweiler/Koeln Hauptstrasse 34	Jakob Brengen			" 14.6.- 1.7.
24.	Groth	Adolf	ev.	"			Stadthagen Eusenerstrasse 143	Frau Lina Bunsik			" 15.6.-2.7.
25.	Ladinski	Gustav	ev.	"			Weste, Severstedt 119	Frau Hermine Ladinski			" 8.6.-24.6.
											" 10.6.- 27.6.

Mannschaftsliste M/D "MARBURG"

Datum .....

Lfde. Nr.	Familienname	Rufname	Religion	Dienststellung	Geburts-Datum	Geburtsort	Heimatanschrift	Wer ist zu benachrichtigen bei Unfällen	Nr. der Erkennungsmarke	Betreuende Reederei	
26.	Spitzkowski	Kurt	Dggl.	Matrose			Bremerhaven NDL.	keine Angehoerigen			seit 6.6.41 im Las.Neapel(Ge.)
27.	Pollege	Werner	ev.	L'Matrose			Berlin-Neukoeln Herfurthstr. 32	Walter Pollege			Urlaub:11.6.-28.6
28.	Schoepper	Friedrich	ev.	L'Matrose			Hameln, Ulmenweg 47	Friedrich Schoepper			" 11.6.-28.6
29.	Fanta	Fritz	kath.	Jungmann			Burgstelle, Grestenerstr.57	Raimund Fanta			" 10.6.-27.
30.	Fentross	Benno	"	Decksjunge			Danzig-Schelmuehl Broschkischerweg 24 a	Hermann Fentross			" 11.6.-28.6
31.	Gütersenka	Kurt	ev.	"			Dorsten, Barbarastr.42	Erich Gütersenka			" 11.6.-28.6
32.	Kuhl	Hans	ev.	Matrose			Vegesack, Bremerstr.38	Erich Kuhl			" 10.6.-27.6
33.	Hertel	Wilhelm	ev.	Koch			Vegesack, Kirchenstrasse 75	Frau Erna Hertel			" 14.6.-1.7.
34.	Matz	Wilhelm		Baecker			Bremen, Alexanderstr.11	Franziska Matz			" 8.6.-24.6.
35.	Stolze	Johannes	ev.	Kochsjunge			Vegesack, Bahnhofstr.56	Richard Stolze			" 10.6.-27.6.
36.	Peine	Hermann	ev.	I. Steward			Bremen, Verdenerstr.31	Frieda Peine Ottleben			" 14.6.-1.7.
37.	Häntz (Hintz)	Franz	ev.	Messesteward			Weservuende, Schillerstr.	Frau Anna Häntz			seit 12.6.41 im Las.Neapel(Flegmo
38.	Hoffmann	Werner	ev.	"			Offenbach, Waldstr.107	Albert Hoffmann			Urlaub:15.6.-2.7.
39.	Schmale	Herbert	ev.	"			Bremen, Pastorenweg 83	Karl Schmale			" 13.6.-30.6
40.	Benjes	Rudolf	ev.	Kuehlmaschinen Waerter			Weservuende, Hopfenstr.6	August Benjes			" 8.6.-24.6.
41.	Boecker	Karl	ev.	Lagerhalter			Recknm, Schulstrasse 97	W. Boecker, Farge			" 1.6.-17.6.
42.	Beier	Erich	ev.	Motorenwaerter			Danzig, Kleinsiedlung 169	Agnes Beier			" 10.6.-27.6.
43.	Blindhofer	Franz	ev.	"			Hamburg-Kleinpulverteich	Frau Anna Blindhofer			" 13.6.-30.6.
44.	Diethelm	Alois	ev.	"			Bremen, Weberstrasse 26	Frau Grete Diethelm			" 31.5.-16.6.
45.	Dunkhase	Heinrich	ev.	Reiniger			Bremen, Groepelingerheerstr.180/	Peter Dunkhase			" 1.6.-17.6.
46.	Pech	Albert	ev.	"			Bremen, Nachtigallstr.12	Frau Anna Pech, Wildhen-Mittelstr.123			" 11.6.-28.6.
47.	Wagenknecht	Berthold	ev.	"			Beusen, Behrenskamp 4	B.Wagenknecht, Bremen Neustadtwall 57			" 13.6.-30.6.
48.	Altner	Erich		"			Bielefeld, Stadtholz 12	Frau Magdalena Duenich			" 13.6.-30.6.
49.	Glieneke	Viktor	ev.	"			Stettin, Philippstr.16	Robert Gueridon			" 11.6.-28.6.
50.	Jeske	Otto	ev.	"			Gera, Deichstr.1	Paul Jeske			" 10.6.-27.6.
51.	Gilster	Fritz	ev.	Masch/Junge			Bremen, Am gr.Kuehkamp 27	Fritz Gilster			" 15.6.-2.7.
52.	Neik	Otto	ev.	Schauermann			Hamburg, Spreenowstr. 103	Frau Else Neik			" 10.6.-27.6.

Mannschaftsliste M/D "MARBURG"

Datum

Lfde. Nr.	Familienname	Rufname	Religion	Dienststellung	Geburts-Datum	Geburtsort	Heimatanschrift	Wer ist zu benachrichtigen bei Unfällen	Nr. der Erkennungsmarke	Betreuende Reederei	
53.	Heinemann	Ernst	ev.	Schauermann			Hamburg, Hopfenstr.13	Frau Antonie Heinemann			Urlaub:11.6.-28.6
54.	Malak	Wilhelm	ev.	"			" , Vereinsstrasse 25	Klara Sauber			" 13.6.-30.6
55.	Ohnesorge	Hans	ev.	"			" , Nieburgstr.24	Paula Ohnesorge			" 10.6.-27.6
56.	Gottschalk	Karl	ev.	"			" -Altona, Lagerstr.52	Ida Gottschalk			" 11.6.- 28.6
	VERWUNDETE:	k e i n e	Meldung								
	VERMISSTE:										
1.	Misera	Florian	kath.	Deckejunge	9.1.23	Herne	Bochum-Gerthe Hilfsmatrose-Landwehr 155	Frau Misera	11807	NDL.	
	GEFALLENE:	k e i n e	Meldung								

22 GIU. 1941 XIX

SUPERMARINA

Al UFFICIO DI COLLEGAMENTO
DELLA MARINA GERMANICA
ROMA

Prot. N. 12842 Allegati

Geheim! Kommandosache!

ARGOMENTO: Convoglio "KYBFELS" e "MARBURG".-

S E G R E T O

Riferimento foglio G 2875 in data 12 giugno 1941.-

Sono in corso accertamenti per determinare a quale ora la Nave scorta BRINDISI ha avvistato il convoglio "KYBFELS" e "MARBURG" perchè dal rapporto di navigazione della nave stessa appare come l'intervallo di tempo intercorso tra l'avvistamento del convoglio e lo scoppio delle mine contro i due piroscafi sia stato così pic= colo da non permettere praticamente la trasmissione del segnale "state dirigendo contro un pericolo" preparato dal Comando della R.N. BRINDISI, quando si è accorta che le due navi germaniche diri= gevano verso Capo Dukato.-

E' anche da osservare che gli affondamenti del Mirabello e del gruppo Kybfels sono avvenuti a distanza intorno alle 10 miglia e che il BRINDISI poteva anche non ritenere immediato il pericolo al quale andavano incontro i due piroscafi germanici.-

L'osservazione fatta dal sopracarico sul piroscafo "LAURA C." di ritenere completamente incomprensibile come da parte del convo= glio Brindisi non siano state effettuate operazioni di salvataggio non regge ad un esame della situazione.-

Il gruppo Brindisi, per portare aiuto al gruppo "Kybfels" avrebbe dovuto traversare una zona ove aveva veduto saltare poche ore prima su mine due bastimenti (le RR.Navi Mirabello e Matteucci), e che è poi risultata ampliamente minata, (vedi grafico allegato), ed avreb= be pertanto esposto a perdita sicura qualche d'un altro dei basti= menti a lui affidati.-

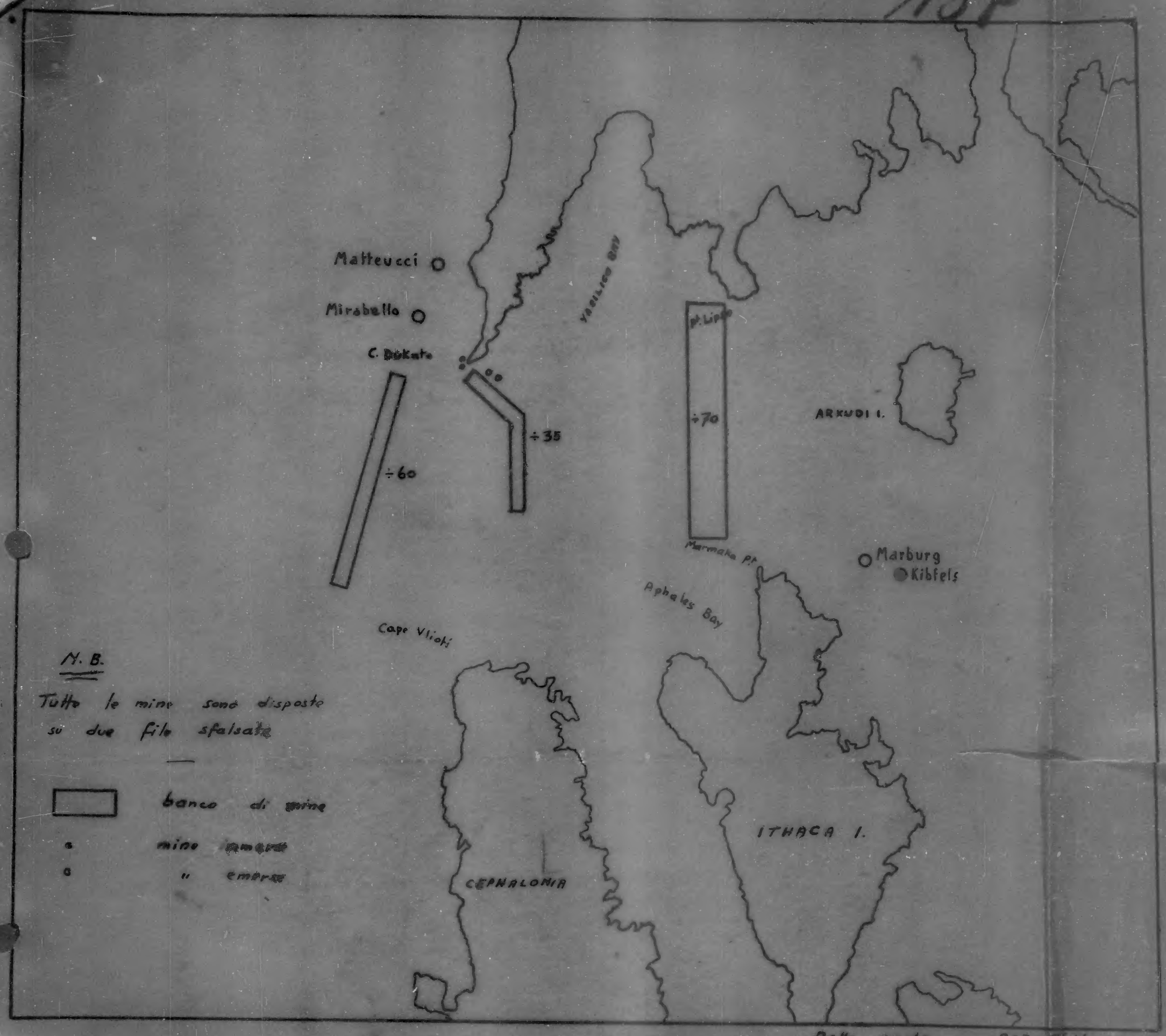
136

Si ritiene quindi che il Comandante del BRINDISI abbia agito nel modo migliore nel portare in salvo il convoglio a lui affidato rinunciando, per quanto a malincuore, a portare aiuto ai piroscafi germanici verso i quali dirigevano nostre unità di dragaggio.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

STORAIO GENERALE DELLA DIFESA
UFFICIO
P.M.F.

137



Dalla carta n° 203 - IV idr.

Uebersetzung

Geheim! Kommandosache 22. Juni 1941.

Supermarina.

Prot. N° 12847.

Betrifft: Geleitzug " Kybfels " und " Marburg "

Vorgang: Schreiben N° G 2875 vom 12.6.1941.

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine.
B. Nr. Gkdos: 3183 eing. am: 24.6.41
Anlagen: ./.

Es sind Feststellungen im Gange, um zu bestimmen, zu welcher Stunde das Geleitschiff "BRINDISI" den Geleitzug "Kybfels" "Marburg" sichtete, da aus dem Reisebericht des Schiffes selbst hervorgeht, dass die Zwischenzeit vnn der Sichtung des Geleitzuges bis zur Explosion der Minen gegen die beiden Schiffe so kurz gewesen ist, dass die praktische Uebermittlung des vom Kommando der BRINDISI vorbereiteten Signals " Sie fahren gegen eine Gefahr ", nicht moeglich war, als das Schiff bemerkte, dass die beiden Dampfer gegen Kap Dukato fuhren.-

Es ist auch zu bemerken, dass die Versenkung der MIRABELLO und der "Kybfels"-Gruppe in einer Entfernung von etwa 10 sm erfolgte, und dass BRINDISI eine direkte Gefahr, der die beiden deutschen Schiffe entgegefuhren, auch nicht annehmen konnte.

Die vom Supercargo des Dampfers "Laura C." gemachte Bemerkung, fuer vollkommen unverstaendlich zu halten , dass von seiten des Geleitzuges BRINDISI keine Rettungsaktionen gemacht wurden, ist fuer die Pruefung der Lage nicht stichhaltig.

Die BRINDISI-Gruppe haette, um der "Kybfels"-Gruppe Hilfe zu bringen ein Gebiet passieren muessen, in welchem sie wenige Stunden zuvor 2 Einheiten (MIRABELLO und MATEUCCI) explodieren sah und das dann als stark vermint festgestellt wurde (siehe beiliegendem Skizze),wodurch die ihr anvertrauten Einheiten dem sicheren Verlust ausgesetzt worden waeren.

Man nimmt daher an, dass der Kommandant der BRINDISI in bester Weise gehandelt hat, indem er den ihm anvertrauten Geleitzug in Sicherheit brachte und, wenn auch schweren Herzens, darauf verzichtete, den deutschen Dampfern Hilfe zu leisten, zu denen ital. Minensucheinheiten unterwegs waren.

Der Deutsche General beim Hauptquartier
der Ital. Wehrmacht
(Militärattaché Rom)
Nr.3052/41 g

Rom 25.6.41

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. G: 3313 eing. am: 29.6.41
Anlagen. -2-

An

Wehrmachtauskunftsstelle für
Kriegsverluste und Kriegsgefangene
Berlin-Schöneberg, Hohenstauffenstr.47/48

Qu Rom

Verb. Stab Marine

In der Beilage wird eine Aufstellung über deutsche Schiffbrüchige der bei Kephalonia am 21.5.41 versenkten deutschen Schiffe (Marburg, Kybfels) vorgelegt. Es handelt sich um Schiffbrüchige, die von den Italienern aufgefischt wurden und die sich augenblicklich in Argostoli auf Kephalonia befinden. Die Aufstellung wurde vom Comando Supremo überreicht.

GenStdH Att Abt wird um Weiterleitung an 2.Pz.Div. gebeten, da es sich voraussichtlich hauptsächlich um Angehörige der 2.Pz.Div. handelt.

2 Anlagen.

P 3313/41

3/7.41

Za d. M.-R.

Zahlenmässige Aufstellung der Schiffbrüchigen, die von dem Schwarzhemden-Lande-Btl. auf Kephalonien gerettet wurden und die sich augenblicklich in Argostoli auf Kephalonia befinden. (Geordnet nach Truppenteilen)

Truppenteil	Stärke			
	Offz.	Uffz.	Mannsch.	Insges.
A.A. 5	3	20	79	102
I.A.R. 74	1	17	80	98
II.A.R.74	3	20	82	105
XIX. A.R. 74	2	18	96	116
Schtz.Rgt. 2	1	12	54	67
Schtz.Rgt. 304 b	1	7	51	59
MG-Abt. 703	1	4	16	21
Pi Btl. 38 / 2. San. Abt. 82	4	10	89	76
Flak- Abt. 76	-	16	119	135
Mannschaft "Kybfels"	5	8	19	32
Mannschaft "Marburg"	7	5	31	43
Tote	25	137	692	854
Tote	2	1	19	22
Insgesamt	27	138	711	876

1402

...entliche Liste der toten deutschen Schiffbrüchigen

(Angeg... ist oder im Krankenhaus von Argostoli gestorben)

lfd.Nr.	Dienstgr.u.Name	Truppenteil	Todestag	Nr.d.Grabes a.d.Friedhof von Argostoli
	...m.Gemrith	III.A.R.74	21.5.41	1
1	...n.Karl Erber	I.A.R. 74	22.5.41	2
	...ffz.Jenzen	Flak-Abt. 76	21.5.41	11
	Obgefr.Rudolf Hartner	I.A.R.74	21.5.41	7
	" Wilhelm Wechselberger	I.A.R.74	24.5.41	22
6	" Walter Stieber	I.A.R.74	21.5.41	3
7	" Ernst Trykowski	II.A.R.74	21.5.41	13
8	" Doerling	Flak-Abt.76	21.5.41	5
9	" Hermann Sievers	Flak-Abt.76	21.5.41	12
10	" August Schwabe	Flak-Abt.76	21.5.41	16
11	" Walter Hansen	Flak-Abt.76	21.5.41	6
12	" Karl Grubbauer	Pi Btl.38	21.5.41	8
13	" Karl Zeidelhofer	Pi Btl.38	21.5.41	9
14	Gefr. Pfeffer	I.A.R.74	24.5.41	21
15	" Hans Lundt	Flak-Abt.76	21.5.41	14
16	" Felix Stropek	Pi Btl.38	21.5.41	10
17	" Tschierh	2.San.-Abt.82	21.5.41	15
18	Pion. Franz Hofbauer	Pi Btl.38	24.5.41	20
19	Gefr. Ludwig Boos	A.A.5	27.5.41	23
20	unbekannt	—	21.5.41	4
21	"	—	21.5.41	17
22	"	—	21.5.41	18

141

1 AGO. 1941 Anno XIX

SUPERMARINA

Allo STATO MAGGIORE DI COLLEGAMENTO MARINA GERMANICA - ROMA

Prot. N.° 16524 Allegati

ARGOMENTO: Relazione sull'affondamento dei piroscafi germanici MARBURG e KIBFELS e sulle operazioni di salvataggio successive.-

SEGRETO

Riferimento alla richiesta verbale di codesto Ufficio di Collegamento.

1°) - La partenza delle navi MARBURG e KYBFELS da Patrasso avrebbe dovuto avvenire alle 1000 del 20 maggio u.s. ma fu poi rinviata alle 1000 del 21.

Era stato predisposto da Supermarina che una torpediniera incontrasse i piroscafi nei paraggi di Oxia per scortarli in Italia. Tale disposizione fu comunicata da Marimorea ai due Ufficiali italiani di collegamento imbarcati sui due piroscafi.

Le istruzioni impartite da Marimorea in base ad accordi con l'aviazione germanica tramite il Ten. di Vascello della Marina germanica destinato al traffico a Patrasso contemplavano inoltre scorta aerea da parte dell'aviazione germanica fino al tramonto del giorno della partenza da Patrasso.

2°) - In seguito ad avvertimento fatto da Supermarina la sera del 20 circa la possibilità della recente posa di sbarramenti nemici nella zona di Capo Dukato ed Argostoli, Marimorea impartì ordini perchè all'alba del 21 i dragamine provvedessero al dragaggio della zona che successivamente doveva essere attraversata dai piroscafi MARBURG e KIBFELS.

Sp Marburg
Rybfels

Marimorea considerò quindi che la presenza sul posto della squadriglia di dragaggio avrebbe garantito il passaggio delle navi o almeno servito per lanciare un allarme in base al quale i piroscafi sarebbero stati fermati tempestivamente.

La Squadriglia dragamine uscì infatti da Fiscardo alle 0500 ma nausa mare grosso da maestrale dovè rientrare dopo qualche tempo. Appena rientrata, Marina Argostoli fece in merito una comunicazione a Patrasso ma, data la scarsa efficienza dei collegamenti allora esistenti, tale comunicazione giunse a destinazione con molto ritardo.

3°) - Il mattino del 21 Supermarina telegrafò a Marimorea di sospendere ogni traffico diretto a Capo Dukato finchè non fosse stato dragato.

Dato l'intenso traffico r.t. in corso quella mattina la ricezione e la decifrazione di questo telegramma hanno subito dei ritardi dovuti anche al fatto che il Comando Marina a Patrasso era da poco tempo impiantato e disponeva quindi di poco personale.

In definitiva il telegramma fu presentato pochi minuti prima che i piroscafi saltassero sulle mine.

4°) - Alle 16.25 Marimorea riceveva la comunicazione che alle 16.25 presso Itaka i piroscafi Germanici erano saltati sulle mine.

Veniva immediatamente ordinata l'uscita da Patrasso della Motonave AMBA ARADAM di 2 cacciasommergibili (Capri e S.Ciro), di 1 dragamine (R.D.7) e di 2 M/v. (Pesaro e Marina Evanda).

Altri 3 motovelieri del dragaggio si trovavano nelle immediate vicinanze del sinistro (Intrepido - Rosina - San Pietro).

Sulle unità si imbarcarono nostri medici, infermieri,

medicinali, generi di conforto, coperte ecc.- A tutte le unità venivano impartiti ordini di recarsi a ricercare i naufraghi randeggiando le coste a Nord di Itaka e di Cefalonia, ispezionando quelle delle isole Atoko, Arkudi e di portarsi a S.Maura per fare accurate ricerche lungo la sua parte meridionale, evitando sempre di scostarsi troppo da terra per il pericolo delle mine. Si disponeva che portassero i naufraghi nei centri principali più vicini a Patrasso.

Sull'AZIO, giunto a Patrasso il mattino dopo di buon ora, si imbarcarono medici e infermieri tedeschi. Questa nave proseguiva subito per punta Marmaka avendo a bordo, oltre il Comandante T.V. Orsini, il Capitano di Fregata Giacomo Monroy.

L'opera efficace di salvataggio delle varie unità, quella sanitaria dei medisi ed infermieri e quella di assistenza svolta dai Comandi dei Presidi delle varie isole, furono improntate a slancio, ardimento personale, perizia marinaresca e professionale e sentimenti di fratellanza verso i naufraghi germanici.

Dalle deposizioni avute risulta che i soldati del Reich si comportarono con disciplina benchè i più non avessero mai veduto il mare che da terra e solo pochissimi sapessero nuotare. Tutti avevano il salvagente e nel momento del sinistro si trovavano sui ponti scoperti.

L'uso delle imbarcazioni e degli altri mezzi di salvataggio, nonchè il pronto intervento della Squadriglia INTREPIDO e successivamente di altre unità e delle imbarcazioni delle isole consentirono il salvataggio (secondo i dati germanici) di: 1150 Ufficiali e soldati e 120 persone degli equipaggi delle due navi per un totale di 1270 con la perdita complessiva (sempre secondo i dati tedeschi) di 120 uomini tra i quali un italiano, il Marinaio Elettricista interprete Cecchi del KIBFELS.

CONSIDERAZIONI.-

1°) - Non vi è dubbio che, se in quell'epoca le comunicazioni Roma - Marimorea e viceversa avessero potuto svolgersi con maggiore rapidità, si sarebbe potuto probabilmente fermare i piroscafi prima che giungessero nella zona pericolosa.

E' però da tener presente che il Comando Marina in Morea era da poco impiantato e disponeva quindi di pochissimi mezzi e di personale insufficiente mentre le sue attribuzioni aumentavano rapidamente ogni giorno.

Il doloroso incidente è quindi da attribuirsi alla particolare situazione contingente creatasi in quella zona dall'accavallarsi delle varie esigenze di guerra.

D'altra parte è da considerare che Marimorea riteneva:

a) - che i due piroscafi fossero, come convenuto, scortati dall'Aviazione germanica sino al tramonto.

b) - che la scorta navale doveva incontrare i piroscafi ad Oxia.

c) - che la squadriglia dragamine, tempestivamente inviata, avesse svolto il suo compito.

2°) - D'altra parte dagli interrogatori fatti è risultato che:

a) - secondo le affermazioni del T.V.CROCE e le deposizioni scritte del T.V. GEROLIMICH, il "MARBURG" e "KIBFELS", procedettero oltre Oxia attraverso macchie di nafta e relitti, senza informare che mancavano della scorta prevista.

b) - Le due navi, almeno 20 minuti prima del sinistro, avevano veduto, al di là di C.Dukato, piroscafi a lento moto in disordine.

c) - Il Comandante dell'INTREPIDO, appena resosi conto del pericolo, ha diretto alla sua massima velocità verso i due piroscafi giungendo a meno di 2 miglia dalla prima nave

e facendo tutti i segnali possibili.

Uno degli stessi naufraghi tedeschi, e propriamente il Caporale SCHULZE - 6/A2/74, riferì al Comandante dell'INTREPIDO che alcuni militari che erano sul "KIBFELS" avevano veduto benissimo quei segnali.

d) - Dalla deposizione del T.V. CROCE risulta che:

- una esplosione si è avuta alla 14.15 circa sulla sinistra del "KYBFELS";

- il "MARBURG", sul quale il T.V. CROCE era imbarcato, ha fermato ed accostato a sinistra per scapolare il "KYBFELS";

- il CROCE asserisce aver detto al 1° Ufficiale che era sulla plancia in assenza del Comandante, di non fermare ed accostare tutto a sinistra perchè se il "KIBFELS" era stato silurato bisognava evitare di far silurare il "MARBURG";

- in quel momento giunse in plancia il Comandante che dovè orientarsi prima di prendere una decisione e quindi fu perso del tempo;

- se il consiglio del CROCE fosse stato subito seguito il MARBURG avrebbe potuto salvarsi, dato che la rapida accostata a sinistra lo avrebbe portato fuori della zona delle mine.

- Il T.V. CROCE andò in cabina r.t. per far lanciare l'S.O.S. ma causa l'avaria all'aereo, non fu possibile trasmettere.

- Dopo lo scoppio egli insistè presso il Comandante affinchè desse indietro e portasse la nave ad incagliarsi ad Itaca;

- il Comandante non volle. In precedenza aveva domandato alle macchine se potevano funzionare ed era stato risposto di sì;

- il T.V. CROCE ha confermato che parecchio tempo prima dell'urto sulle mine le navi hanno attraversato una larga chiazza di nafta con relitti.

- Per quanto riguarda la mancata segnalazione da parte del P.fo "LAURA C." che si trovava esternamente agli sbarramenti si conferma quanto già detto nel dispaccio n. 012847 del 22 giugno di Supermarina precisando che il Comandante del BRINDISI, pur avendo la sensazione che l'avvertimento da dare ai piroscafi non fosse di urgenza immediata perchè all'atto dell'avvistamento questi erano ancora a 10 mg. dal punto in cui il MIRABELLO era stato colpito, aveva tuttavia dato ordine di preparare il segnale di lontananza e di cercare i nominativi dei due piroscafi per ripetere il segnale anche per radio.

CONCLUSIONI.-

Purtroppo la serie di circostanze concomitanti sopra elencate ha contribuito alla perdita delle due navi.

Molto probabilmente se le navi avessero avuto la prevista scorta aerea, malgrado le manchevolezze delle comunicazioni esse avrebbero potuto essere fermate in tempo dato che le mine, che erano in parte quasi alla superficie, sarebbero state certamente avvistate dagli aerei.

In ogni caso una maggiore attività nel tener conto delle anormalità della situazione, avrebbe dovuto consigliare un arresto del convoglio in attesa di ulteriori disposizioni (mancanza delle scorte, chiazza di nafta con relitti, navi fuori Dukato in disordine, motoveliero che veniva incontro di prora segnalando, ecc.).

Infine si osserva che se le norme per il carico dei piroscafi prescrivessero di non imbarcare esplosivi e materia

147

infiammabili, sulla stessa nave che porta uomini o altro materiale particolarmente importante, il "MARBURG" avrebbe potuto raggiungere la costa con tutto il suo prezioso carico di materiale ed uomini, anche dopo l'urto sulle mine.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

KODAK SAFETY FILM

148

U e b e r s e t z u n g.

Gegenstand : Bericht ueber deh Untergang der deutschen Dampfer "Marburg" und "Kibfels" und die nachfolgenden Rettungs-aktionen.

Vorgang : Muendliche Nachfrage des Marine-Verbindungsstabes.

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Ckdos: 4078 Eing. am: 4.8.41
Anlagen.

1.) - Das Auslaufen der Dampfer "Marburg" und "Kibfels" von Patras haette am 20.Mai um 1000 erfolgen sollen, wurde jedoch auf 21. Mai 1000 Uhr verschoben.

Von SUPERMARINA wurde vorgesehen, dass ein Tboot sich mit den beiden Dampfern in der Gegend von OXIA trifft und sie nach Italien geleitet. Diese Verfuegung wurde von Marine Morea an die beiden auf den Dampfern eingeschifften, italienischen Verbindungsoffiziere bekanntgegeben.

Die von Marine Morea, auf Grund der Vereinbarungen mit der deutschen Luftwaffe ueber den fuer Seetransporte in Patras bestimmten Kapitaenleutnant der deutschen Kriegsmarine, ergangenen Weisungen, hatten ueberdies noch Luftsicherungs-Geleit durch die deutsche Luftwaffebis zum Sonnenuntergang des Auslauftages von Patras vorgesehen.

2.) - Auf Grund der von SUPERMARINA am Abend des 20./5. erhaltenen Nachrichten, betreffend der Moeglichkeit einer neuen, feindlichen Minensperre im Gebiet Cap Dukato und Argostoli, erliess Marine Morea Befehle, dass am Morgen des 21. Minenraeumboote das von den Dampfern "Marburg" und "Kibfels" zu befahrende Gebiet absuchen.

Marine Morea nahm somit an, dass die Anwesenheit der Minenraeumflottille am Ort das passieren der Dampfer garantiere, zum mindesten aber zur Alarmierung diene, worauf die Dampfer sofort zurueckgehalten wuerden.

Die Minensuchflottille lief auch tatsaechlich um 0500 Uhr aus, musste aber einige Zeit spaeter wegen zu schlechter See und starken Wind aus West wieder einlaufen. Unmittelbar nach dem Einlaufen gab Marine Argostoli diesbezueglich eine Nachricht an Patras, die aber infolge der damals sehr beschraenkten Verbindungen, mit grosser Verspaetung am Bestimmungsort eintraf.

3.) - Am Morgen des 21./5. telegrafierte SUPERMARINA an Marine Morea, jeden Verkehr nach Cap Dukato einzustellen, solange das Gebiet nicht von den Raeumflottillen abgesucht worden war.

Mit Ruecksicht auf den starken F.T.-Verkehr an diesem Morgen erlitt die Aufnahme und Entschluesselung dieses Telegrammes eine Verspaetung, ebenso durch die Tatsache, dass das Kommando Marina Patras erst seit kurzer Zeit bestand und daher ueber wenig Personal verfuegte.

Schliesslich wurde das Telegramm wenige Minuten bevor die Dampfer auf die Minen liefen, uebermittelt.

4.) - Um 1625 erhielt Marine Morea die Nachricht, dass um 1625 die deutschen Dampfer bei ITAKA auf die Minen gelaufen sind.
Von Patras wurde sofort das Auslaufen des Motorschiffes AMBA ARADAI 2 U-Bootsjaegern,(Capri und S.Ciro), 1 Minenraeumboot (R.D.7) und 2 Motorsegler (Pesaro und Marina Evanda) angeordnet.

Weitere 3 Motorsegler der Raeumflottille befanden sich in unmittelbarer Naehe des Ungluecksortes.(Intrepido - Rosina - San Pietro).

Auf die Einheiten wurden unsere Aerzte, Sanitaeter, Sanitaetsmaterial, Staerkungsmittel, Decken u:s:w. eingeschifft. An alle Einheiten wurden Befehle erteilt, sich auf die Suche nach Schiffbruechigen zu begeben, sich hart an den Kuesten noerdlich von ITAKA und Cefalonia zu halten, die Kuesten der Inseln ATOKO und ARKUDI zu untersuchenund sich nach S.MAURA zu begeben und sorgfaeltige Suchen anseiner Suedseite durchzufuehren und dabei immer zu vermeiden, wegen Minengefahr zuweit vom Lande abzukommen.

Es ergingen Weisungen, die Schiffbruechigen in groessere Orte moeglichst nahe Patras zu bringen.

Auf "AZIO", eingetroffen in Patras am fruehen Morgen nachher, schifften sich deutsche Aerzte und Sanitaeter ein. Dieses Schiff ging sofort mit dem Kommandanten ORSINI und dem Fregattenkapitaen Giacomo MONROY nach Punta MARMAKA ab.

Die erfolgreichen Rettungsarbeiten der verschiedenen Einheiten, die aerztliche Hilfe und die Unterstuetzung durch die verschiedenen Insel-Kommanden wurden mit Begeisterung, persoenlichem Einsatz, seemaennischer und fachlicher Geschicklichkeit und mit kameradschaftlichem Geiste an den deutschen Schiffbruechigen durchgefuehrt;

Abgegebenen Aussagen nach, benahmen sich die deutschen Soldaten diszipliniert, trotzdem die meisten von ihnen nie das Meer gesehen hatten und nur wenige schwimmen konnten. Alle hatten im Augenblick des Auflaufens die Rettungsguertel und befanden sich auf offenen Decks.

Der Gebrauch der Rettungsboote und der anderen Rettungsmittel, sowie das sofortige Einschreiten der Flottille "Intrepido" und nachfolgend der anderen Einheiten und der Boote der Inseln erlaubten die Rettung (nach deutschen Angaben) von : 1150 Offizieren und Soldaten und 120 Besatzungsmittglieder der beiden Schiffe mit einer Gesamtzahl von 1270 . Verluste: (nach deutschen Angaben) 120 Mann, darunter ein Italiener u.zw.der Matrose Elektriker Dolmetscher CECCHI vom "Kibfels".

150

B e t r a c h t u n g e n :

1.) - Es besteht kein Zweifel darueber, wenn in dieser Zeit die Verbindung ROM - Marine Morea und umgekehrt mit groesserer Geschwindigkeit haette durchgefuehrt werden koennen, wahrscheinlich das Anhalten der Dampfer vor Erreichen der Gefahrenzone moeglich gewesen waere.

Man muss sich jedoch vor Augen halten, dass das Kommando, Marine MOREA erst ganz kurze Zeit bestand und daher ueber sehr geringe Mittel und ungenuegendes Personal verfuegte, waehrend sich sein Aufgabenkreis rasch und jeden Tag erhoete.

Der schmerzliche Ungluecksfall ist daher den besonderen, zufaelligen Umstaenden zuzuschreiben, die in jenem Gebiet die verschiedenen Erfordernisse des Krieges ueberschritten.

Andererseits ist in Betracht zu ziehen, dass Marine Morea annahm :

a) dass die beiden Dampfer, wie vereinbart, durch die deutsche Luftwaffe bis zum Sonnenuntergang gesichert wuerde.

b) dass die Schiffe der Geleitsicherung sich mit den Dampfern in OXIA treffen sollte.

c) dass die Minenraeumflottille, rechtzeitig gesandt, ihre Aufgabe erfuellt haette.

2.)- Andererseits ergibt sich aus den vorgenommenen Einvernehmungen :

a) nach den Behauptungen des Kapitaenleutnants CROCE und dem schriftlichen Bericht des Kapitaenleutnants GEROLIMICH setzten die Dampfer "Marburg" und "Kibfels" ueber OXIA hinaus ueber ein Gebiet mit Oelflecken und Wrackstuecken ihre Fahrt fort, ohne zu melden, dass die vorgesehene Geleitsicherung fehle.

b) Die 2 Schiffe hatten wenigstens 20 Minuten vor dem Unfall jenseits von C.Dukato Dampfer mit langsamer Bewegung in Ordnung gesehen.

c) Sogleich nachdem sich der Kommandant des "INTREPIDO" der Gefahr bewusst wurde, fuhr er mit hoechster Geschwindigkeit gegen die beiden Dampfer und machte auf weniger als 2 Sm vor dem ersten Schiff alle nur moeglichen Signale.

Einer der deutschen Schiffbruechigen u.zw. der Gefreite SCHULZE - 6/A2/74 , erzaehlte dem Kommandanten des "Intrepido" dass einige Soldaten von der "KIBFELS" diese Signale sehr gut gesehen hatten.

d) Aus dem Berichte des Kapitaenleut. CROCE geht hervor :
- um 1415 ungefaehr ereignete sich eine Explosion backbord der "KIBFELS" ;
- "MARBURG" auf der Kptlt.CROCE eingeschifft war, stoppte und wendete nach backbord um sich von der "KIBFELS" frei zu machen;
- CROCE behauptet, dem 1.Offizier, der in Abwesenheit des Kommandanten auf der Bruecke war, gesagt zu haben, [redacted] nicht zu stoppen und ganz backbord zu wenden, um, wenn die

151

"KIBFELS" torpediert worden sei, zu vermeiden, dass auch die "MARBURG" torpediert werde,
- in diesem Augenblick kam der Kommandant auf die Bruecke, der sich vor dem Treffen einer Entscheidung erst orientieren musste und daher Zeit verloren ging ;
- wenn dem Rat des CROCE sofort gefolgt worden waere, haette der Dampfer "MARBURG" gerettet werden koennen, da die sofortige Wendung nach backbord ihn aus dem Minengebiet gebracht haette,
- der Kptlt.CROCE ging in die Funkkabine um S.O.S.senden zu lassen; wegen Beschaedigung der Antenne war dies jedoch nicht moeglich,
- nach der Explosion bestand er beim Kommandanten darauf, zurueck zu gehen und das Schiff auf ITACA auflaufen zu lassen;
- der Kommandant wollte nicht. Vorher frug er in den Maschinen, ob sie arbeiten koennten, worauf mit JA geantwortet wurde,
- der Kptlt.CROCE hat bestaetigt, dass einige Zeit vor der Explosion das Schiff einen grossen Oelfleck mit Wrackstuecken durchquert hat,
- was die fehlende Signalisierung durch den Dampfer "LAURA C." der sich aussen an der Sperre befand, betrifft, wird bestaetigt was schon in der Meldung Nr.012847 vom 22.Juni von SUPERMARINA gesagt wurde. Nach genaueren Angaben, obzwar der Kommandant des "BRINDISI" den Eindruck hatte, dass die Verstaendigung der Dampfer nicht unmittelbar dringend waere, da im Augenblick der Sichtung diese noch 10 Sm vom Punkt entfernt waren, auf dem der "MIRABELLO" getroffen wurde, wurden trotzdem Befehle zur Bereitstellung von Fernsignalen gegeben und die Rufzeichen der beiden Dampfer zu suchen um das Signal auch durch Radio zu wiederholen.

Aber nichts veranlasst!

Schlussfolgerung :

Leider hat eine Serie von zusammenwirkenden Umstaenden, wie oben aufgezaehlt, zum Verlust der beiden Schiffe beigetragen.

Sehr wahrscheinlich ist es, dass die Schiffe, wenn sie die vorgesehene Luftsicherung gehabt haetten, trotz der mangelhaften Verkehrsmittel rechtzeitig zu stoppen, da die Minen, die zum Teil fast an der Oberflaeche, gewiss von den Flugzeugen gesichtet worden waeren.

Auf jeden Fall, eine graessere Aufmerksamkeit in der Betrachtung der anormalen Lage, haette ein Stoppen des Geleitzuges in Erwartung weiterer Weisungen als ratsam erscheinen lasse (Fehlen der Geleitsicherung, Oelflecken mit Wrackstuecken, Schiff seewaerts von DUKATO in Unordnung, Motorsegler, der von vorne signalisierend entgegen kommt, u.s.w.).

Schliesslich wird bemerkt, wenn die Normen fuer die Verladung von Dampfern vorschreiben wuerden, Explosivstoffe und entzuendbares Material nicht auf demselben Schiff verladen

Theorie!

werden duerfen, auf dem Truppen und anderes besonders wichtiges Material verfrachtet wird, ~~Hatte~~ der Dampfer "MARBURG" die Kueste mit seiner ganzen, wertvollen Ladung von Material und Truppenauch nach dem Auflaufen auf die Mine, erreicht hätte.

A K . S A F E T Y A . F I L M

152

werden duerfen, auf dem Truppen und anderes besonders wichtiges Material verfrachtet wird, ~~Hatte~~ der Dampfer "MARBURG" die Kueste mit seiner ganzen, wertvollen Ladung von Material und Truppenauch nach dem Auflaufen auf die Mine, erreicht hätte.

VERBINDUNGSSTAB
ADMIRALSTAB DER KGL. ITAL. MARINE
B. Nr. Ghdo 4078/41

153

5. August 1941.

Geheim! Kommandosache!
Vfg.

I.) **Schreibe:**

An

gef.	Kpt. Fleischer.	den Verbindungsstab Luft,
gel.	Kpt.	den Verbindungsstab Heer,
ab	Bm. 8/8.41	

Rom.
==========

~~nachrichtlich~~:

(Oberkommando der Kriegsmarine / Skl.
" " " Ltnt z See Sachs
Berlin.
==========)

Betrifft: Bericht über den Untergang der deutschen Dampfer "Marburg" und "Kybfels" und die nachfolgenden Rettungsaktionen.

Vorgang: Marine-Verb.Stab Rom Gkdos. 2706/41 v. 5.6.41.
Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2525/41 v. 2o.5.41,
Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2546/41 v. 21.5.41,
Verb.Stab ~~Mar. Rom Gkdos.~~ 2558/41 v. 21.5.41,
Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2706/41 v. 5.6.41.

- - - - - - - - - - -

In der Anlage wird die Abschrift einer Uebersetzung des nach mehrfachen Anfragen hier eingegangenen Berichts von Supermarina Prot.Nr. 16524 vom 1.8.41 ~~mit der Bitte um Kenntnisnahme übermittelt~~. Anlage.

Die Stellungnahme des ~~Chefs des~~ Marine-Verbindungsstabes zu dem Schreiben Supermarina ist folgende:

Zu Ziffer 1.) letzter Absatz:

Beim Marine-Verbindungsstab sind Vereinbarungen, ~~dem~~ denen = zufolge die deutsche Luftwaffe bis zum Sonnenuntergang des Auslauftages von Patras Geleitschutz fliegen sollte, unbekannt. Bereits mit Fernschreiben Verb.Stab Mar. Rom Gkdos. 2525/41 v. 2o.5. wurde unter b.) Verb.Stab Luft gebeten, Luftsicherung gegen U.-Boote und Flugzeuge durch die italienische Luftwaffe tagsüber ab Patras zu veranlassen.

/ Darauf

154

Darauf wurde vom Luft-Verbindungsstab die Zusage Super-Aereo an Marine-Verbindungsstab übermittelt, dass die erbetene Luftsicherung von der italienischen Luftflotte Albanien mit dem Zeitpunkt des Auslaufens der beiden Dampfer übernommen würde.

Luft-Verbindungsstab wird hiermit ~~nochmals~~ um ~~eine~~ ~~ausdrückliche~~ Bestätigung gebeten,

a) dass vorstehend festgelegter Sachverhalt richtig ist,
b) dass ~~von~~ Vereinbarungen mit der deutschen Luftwaffe über den Seetransportstellenleiter Patras nur als nichtzutreffende Annahme der italienischen Marine gewertet werden können.

Sobald Marine-Verbindungsstab am Morgen des 21.5. von Super-Marina unterrichtet wurde, die Dampfer ~~haben~~ hätten Befehl erhalten, nicht auszulaufen wegen der bei Kap Dukato vermuteten Minengefahr, wurde Luft-Verb.Stab von hier fernmündlich gebeten, auch eine Verständigung der Luftflotte Albanien über das Verschieben der Auslaufzeit vorzunehmen. Offenbar hat ein entsprechender Befehl die Luftflotte Albanien erreicht, so dass die zur Geleitsicherung bestimmten Flugzeuge nicht mehr zur Sicherung bei den Dampfern erschienen.

Zu Ziffer 2.) 2. Absatz:

Die Annahmen" der Marine Morea (= ital. Marine Patras) erwiesen sich, wie das Nichterreichen" des Minengebietes durch die Minensuchboote beweist, als angesichts der bekannten Minengefahr bei Kap Dukato zum mindesten völlig unzureichende Unterlage für Führungsmassnahmen, die letztendes der Marine Morea oblagen. Völlig unverständlich ist und bleibt, dass diese Minensuchflottille

/ als

als sie die beiden Dampfer mit Kurs auf das Minengebiet passierte, nicht einmal meldete, dass das minenverdächtige Gebiet wegen Wetterlage nicht geprüft sei. (Versagen der unteren Führung).

Zu Ziffer 3.):

Die Erklärungen, die für die Verzögerung der Funkmitteilung über Einstellen jeden Verkehrs nach Kap Dukato eintraten, sind bezeichnend dafür, dass entweder der Führungsapparat bei Supermarina zu langsam oder mit Reibungen arbeitete, oder das Kommando der italienischen Marine in Patras aus nicht näher festzustellenden Gründen seiner Aufgabe und Verantwortung nicht gewachsen war. Vor Patras lag eigens für Führungsmassnahmen der italienische Kreuzer "Bari", dessen Funkbetrieb an und für sich eine schnelle Aufnahme und Weiterleitung von so wichtigen Befehlen gewährleisten sollte. Es steht ferner dahin, ob der an Bord des Kreuzers"Bari" eingeschiffte ital. Admiral [redacted] oder sein Vertreter sichergestellt hatten, dass eingehende wichtige Funknachrichten sofort ausgewertet und gegebenenfalls weitergeleitet würden. Jedenfalls ist das von Supermarina berichtete zu späte Einlaufen des Anhalte-Funkspruchs als Hauptursache für das Auflaufen der beiden Dampfer auf Minen anzusehen.

dem Marineabschnitt Patras (Morea) führende

Zu Ziffer 4.) :

Die nach Kenntnis des Verlustes beider Dampfer von der italienischen Marine eingeleiteten Hilfsmaßnahmen sind nicht zu beanstanden.

Zu den"Betrachtungen" Ziffer 1.) :

Supermarina erkennt ihrerseits an, daß das Anhalten der Dampfer vor Erreichen der Gefahrenzone möglich gewesen wäre, wenn eine verzögerungslose Verbindung Rom - Marina

/ Morea

Morea bestanden hätte, andererseits wird jedoch als ursächlich die kurze Zeit angegeben, die seit Einrichtung des Kommandos Marina Morea verflossen war und auf die geringen Mittel und ungenügendes Personal hingewiesen. Nach Ansicht des Marine-Verbindungsstabes sollte der Einsatz des Kreuzers " Bari ", der auch ausdrücklich als Funkstelle bestimmt war, genügen, um derartige Reibungen auszuschließen.

Zu Ziff. 1 a) :

Siehe Stellungnahme Marine-Verbindungsstab zu Beginn des Schreibens zu Ziff. 1, letzter Absatz.

Zu b) und c) :

Führungsmaßnahmen kann man nicht auf Annahmen aufbauen.

Zu Ziff. 2.) der " Betrachtungen " :

Der Vorwurf, der unter a 2 a), b) und c) den Schiffsleitungen der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " gemacht wird, trifft nach Ansicht des Marine-Verbindungsstabes in aller erster Linie die auf den Dampfern eingeschifften italienischen Begleitoffiziere. Die Dampferkapitäne mußten annehmen, daß diesen Offizieren die Gesamtlage eher bekannt war, als ihnen selbst. Die unter Ziff. d) niedergelegten Ausführungen haben nichts mehr mit den Ursachen, die zum Verlust der Dampfer führten, zu tun.

Zur Schlußfolgerung :

Der Hinweis, daß die vorgesehene Luftsicherung die Minen wahrscheinlich vorher entdeckt und die Dampfer vor einem Auflaufen bewahrt hätte, ist an sich richtig. Die Verantwortung, daß die Luftsicherung nicht geflogen worden ist, trifft aber ausschließlich die italienische Marine.

/ Zum

Zum vorletzten Absatz der Schußfolgerung :

Die große Aufmerksamkeit bei Betrachtung der annormalen Lage, die nach ital. Ansicht zum Stoppen des Geleitzuges in Erwartung weiterer Weisungen hätte führen müssen, war wie schon früher festgestellt, eine verantwortliche Aufgabe der italienischen Verbindungsoffiziere.

Der letzte ~~Ab~~Satz der Schlußfolgerungen ist als Theorie anzusehen und kann ebenfalls~~x~~ nichts als Beweis dafür angesehen werden, daß der Verlust beider Dampfer ausschließlich ein Versagen der Führung durch die italienische Marine zuzuschreiben ist.

Damit wird die vorläufige Beurteilung d~~e~~eses Falles durch den Marine-Verbindungsstab Gkdos. 2706/41 v. 5.6.~~4~~1 bestätigt und erweitert.

+++++ +++++

II.) 13.11. Marine-Attaché

+ GKA 7 D6

A 2

VERBINDUNGSSTAB
BEIM ADMIRALSTAB DER KGL. ITAL. MARINE

158

B. Nr. ~~Gkdos 4078/41~~, II.Ang. 12. August 1941.

I V f g.

I.) Schreibe :

gef. 12/8
gel.
ab Rm. 13/8.41

An

Geheim! Kommandosache!

den Verbindungsstab Luft,

den Verbindungsstab Heer,

R o m .

-1- Im Nachgang zu hiesigem Schreiben Gkdos 4078/41 vom 5.8.41 wird in der Anlage Abschrift einer Uebersetzung - Supermarina Prot. Nr. 16524 vom 1.8.41 - nachgereicht.

Im Auftrage :

II.) Füge Abschriften bei

III.) z.d.A. "Marburg - Kybfels"

S A 1

A2

Geheime Kommandosache

159

MRMO1402 Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
14/8 2115				
von MBZ durch K.				
Verzögerungsvermerk				

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Gkdos: 4365 eing. am 15.8.41
Anlagen: -

Fernschreiben von

+S MBZ 01027 14/8 2100

S VERB STAB MAR ROM=

--GKDOS--

BETR: UNTERGANG D ''MARBURG'' UND

''KYBFELS''.-

DER DORTIGEN STELLUNGNAHME BNR GKDOS 4078/41

VOM 5/8 41 WAR UEBERSETZUNG BERICHT VOM SUPER-MARINA

NICHT BEIGEFUEGT.-

SOFORT NACHSENDEN=

SEEKRIEGSLEITUNG 18205/41 GKDOS +

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
GKDOX108 Bd rote 2.40 11/3731

Skl 4365

Marburg-Kufels 4078/41

Vfg. Rom, den 15.8.41

1.) Sende Schnellkurzbrief: An OKM SKL u. OKM SKL AVI
Im Nachgang zu hies. Schreiben
B.Nr. Gkdos 4078/41 v. 5.8.4
wird in der Anlage Abschrift
Schreiben Supermarina vorgeleg

+++

2.) Z.d.A. " Marburg- Kufels ".

Geheime Kommandosache

Verbindungsstab zur ital. Luftwaffe — Rom, den 14.8.1941

Ia Nr. 2661/41 gKdos.

2 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

Bezug : Schreiben Verb.Stab Mar.Nr. 4078/41 gKdos. v. 5.8.41
Betr. : Stellungnahme Verb.Stab Italuft zu o.e. Bezug.

An

Verbindungsstab Marine

R o m

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. ital. Marine
Nr. Gkdos: 4404 eing. am: 16.8.41
Anlagen:

1.) Verbindungsstab Marine hatte mit Fernschreiben Nr. 2525/41 gKdos. vom 20.5. Verb.Stab Italuft gebeten, am 21.5. Luftsicherung für die Dampfer Marburg und Kybfels von Patras bis Tarent durch die ital. Luftwaffe sicherstellen zu lassen, da gemäss Angabe Adm.Südost, deutsche Fl.Verbände wegen anderweitigen Einsatzes nicht zur Verfügung ständen.(Siehe auch Fernspruch und Fernschreiben Ia Nr. 1996/41 gKdos. Lfl. 4 vom 20.5. abends, in denen mitgeteilt wurde, dass Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels wegen des "Merkur"-Einsatzes von der Lfl 4 nicht gestellt werden könne.)

2.) Verb.Stab Italuft hat daraufhin mit Schreiben Ia Nr. 1557/41 gKdos. vom 20.5. Superaereo gebeten, Luftgeleitschutz und U-Bootsicherung für die Dampfer Marburg und Kybfels von Patras bis Tarent am 21.5. zu uebernehmen.

3.) Superaereo hat mit Schreiben vom 20.5. abends den gem. Ziff.2) geforderten Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels in der Weise zugesagt, dass das ital. Lw.Kdo.Albanien am 21.5. tagsüber den Luftgeleitschutz im Rahmen des Möglichen übernehmen würde.

4.) Am 21.5. vormittags teilte Kapt. Friedrichs fernmündl. mit, dass die Dampfer Marburg und Kybfels infolge eines bei Kap Dukato liegenden Minenfeldes vorerst nicht planmässig auslaufen würden. Diese Tatsache wurde sofort mündl. dem Superaereo bekanntgegeben. Am 21.5. Mittags wurde die fern-

Geheime Kommandosache

160

Verbindungsstab zur ital. Luftwaffe

Ia Nr. 2661/41 gKdos.

Rom, den 14.8.1941

2 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

Bezug : Schreiben Verb.Stab Mar.Nr. 4078/41 gKdos. v. 5.8.41
Betr. : Stellungnahme Verb.Stab Italuft zu o.a. Bezug.

Verbindungsstab beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
Nr. Gkdos: 4404 eing. am: 16.8.41
Anlagen:

An

Verbindungsstab Marine

R o m

1.) Verbindungsstab Marine hatte mit Fernschreiben Nr. 2525/41 gKdos. vom 20.5. Verb.Stab Italuft gebeten, am 21.5. Luftsicherung für die Dampfer Marburg und Kybfels von Patras bis Tarent durch die ital. Luftwaffe sicherstellen zu lassen, da gemäss Angabe Adm.Südost, deutsche Fl.Verbände wegen anderweitigen Einsatzes nicht zur Verfügung ständen.(Siehe auch Fernspruch und Fernschreiben Ia Nr. 1996/41 gKdos. Lfl. 4 vom 20.5. abends, in denen mitgeteilt wurde, dass Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels wegen des "Merkur"-Einsatzes von der Lfl 4 nicht gestellt werden könne.)

2.) Verb.Stab Italuft hat daraufhin mit Schreiben Ia Nr. 1557/41 gKdos. vom 20.5. Superaereo gebeten, Luftgeleitschutz und U-Bootsicherung für die Dampfer Marburg und Kybfels von Patras bis Tarent am 21.5. zu uebernehmen.

3.) Superaereo hat mit Schreiben vom 20.5. abends den gem. Ziff.2) geforderten Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels in der Weise zugesagt, dass das ital. Lw.Kdo.Albanien am 21.5. tagsüber den Luftgeleitschutz im Rahmen des Möglichen übernehmen würde.

4.) Am 21.5. vormittags teilte Kapt. Friedrichs fernmündl. mit, dass die Dampfer Marburg und Kybfels infolge eines bei Kap Dukato liegenden Minenfeldes vorerst nicht planmässig auslaufen würden. Diese Tatsache wurde sofort mündl. dem Superaereo bekanntgegeben. Am 21.5. Mittags wurde die fern-

KODAK SAFETY FILM

161

mündliche Mitteilung des Mar.Verb.Stabes mit Fernschreiben Nr. 2550/41 gKdos. bestätigt. Verb.Stab Italuft gab dann ebenfalls den Inhalt des FS mit Schreiben Ia Nr. 1572/41 gKdos. an Superaereo bekannt.

5.) Verb.Stab Italuft wurde die Tatsache der Versenkung der Dampfer Marburg und Kybfels erst durch das Fernschreiben Verb.Stab Marine Nr. 2558/41 gKdos. vom 21.5. abends bekannt.

Verb.Stab Italuft stellt also zusammenfassend fest:

a) Der Luftgeleitschutz für den 21.5. für die Dampfer Marburg und Kybfels ist von Superaereo zugesagt worden.

b) Lfl 4 hatte bereits am 20.5. erklärt, dass ein Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels durch deutsche Fl.Kräfte nicht möglich sei.

c) Nach d.E. erscheint es ausgeschlossen, dass ueber den Seetransportstellenleiter Patras irgendwelche Abmachungen hinsichtlich eines deutschen Luftgeleitschutzes getroffen worden sind.

Gottschling

Mk.

Mark Anlage + M. V. Bl.

J. Bearbg.

161

mündliche Mitteilung des Mar.Verb.Stabes mit Fernschreiben Nr. 2550/41 gKdos. bestätigt. Verb.Stab Italuft gab dann ebenfalls den Inhalt des FS mit Schreiben Ia Nr. 1572/41 gKdos. an Superaereo bekannt.

5.) Verb.Stab Italuft wurde die Tatsache der Versenkung der Dampfer Marburg und Kybfels erst durch das Fernschreiben Verb.Stab Marine Nr. 2558/41 gKdos. vom 21.5. abends bekannt.

Verb.Stab Italuft stellt also zusammenfassend fest:

a) Der Luftgeleitschutz für den 21.5. für die Dampfer Marburg und Kybfels ist von Superaereo zugesagt worden.

b) Lfl 4 hatte bereits am 20.5. erklärt, dass ein Luftgeleitschutz für die Dampfer Marburg und Kybfels durch deutsche Fl.Kräfte nicht möglich sei.

c) Nach d.E. erscheint es ausgeschlossen, dass ueber den Seetransportstellenleiter Patras irgendwelche Abmachungen hinsichtlich eines deutschen Luftgeleitschutzes getroffen worden sind.

Gottschewski

Mk.

Mark Anlage + W. v. Bar

J. Bearbg.

VERBINDUNGSSTAB
BEIM ADMIRALSTAB DER KGL. ITAL. MARINE

B. Nr. 4404/41 Gkdos.
vbm. Gkdos. 4673/41
4078
4365

162

21. August 1941.

V f g.

I.) Schreibe : **Geheim! Kommandosache!**

gef. 21/8
gel. 22/8
ab 22/8

An

das Oberkommando der Kriegsmarine / Skl. Berlin,

nachrichtlich :

das Oberkommando der Kriegsmarine / Chef A VI, Berlin,

den Verbindungsstab Heer, R o m .

Betrifft : Stellungnahme zum ital. Abschlussbericht über den Verlust "Marburg" und "Kybfels".

Vorgang : Verb. Stab Mar. Rom Gkdos 4o78/41 v. 5.8.

- - - - - -

1.) In der Anlage 1 wird Abschrift eines Schreibens des Luftverbindungsstabes Rom mit der Bestätigung übermittelt, dass nicht die Deutsche Luftwaffe in irgendeiner Form an der Sicherung der Dampfer beteiligt war.

2.) Anlage 2 ist die Abschrift der Antwort des Marineverbindungsstabes auf die Punkte des italienischen Berichtes, in denen ein Vorwurf für deutsche Dienststellen konstruiert worden ist, der vom Verbindungsstab nicht anerkannt werden konnte.

***** ***** *****

/ II.)

163

II.) ~~[redacted]~~ Schreiben (Vorgang)
Verb. Stab Luft

II + III

gef. 21/10
gel.
ab 21/10

- Gkdos -

Geheim! Kommandosache!

Dort. Stellungnahme Ia 2661 vom 14.8. betr. Sicherung "Marburg" und "Kybfels" wurde OKM/Skl., OKM/Chef A Sechs und Verb. Stab Heer zugeleitet. An Flak. Marine wurde von Mar. Verb. Stab ~~gleichfalls~~ gleichfalls: [redacted] Verb. Stab Mar. Rom Gkdos. /41.
An V.

***** ***** *****

III.) Fertige je 4 Abschriften von Vorgang Italuft (Gkdos 44o4) und füge je eine als Anlage zu I.) bei. und von V.)

***** ***** *****

gef.
gel.
ab

IV.) Fertige Uebersetzung von Eingang Italuft-Schreiben als Anlage zu V.)

***** ***** *****

V.) Schreibe : Geheim! Kommandosache!

gef. 22/10.
gel.
ab

An
den Admiralstab der Kgl. Italienischen Marine,
z. Hd. Capitano di Fregata B o r g h i .

Betrifft : Schreiben Supermarina Prot.Nr. 16524 vom 1.8.41.

Mit Anl. 3 - - - - mit Anl. 2b

A) ~~Gemäss~~ Ziffer 1 des dortigen Schreibens [redacted] Luftsicherungsgeleit der Dampfer "Marburg" und "Kybfels" durch die Deutsche Luftwaffe bis zum Sonnenuntergang des Auslauf-

/ tages

tages von Patras vorgesehen gewesen wäre.

In der Schlussfolgerung des gleichen Schreibens wird bemerkt : "Es sei sehr wahrscheinlich, dass die Schiffe, wenn sie die vorgesehene Luftsicherung gehabt hätten, nicht rechtzeitig gestoppt worden wären, da die Minen, die zum Teil fast an der Oberfläche standen, gewiss von den Flugzeugen gesichtet worden wären."

Hierzu muss festgestellt werden, dass nicht von der Deutschen Luftwaffe sondern von der Italienischen Luftflotte Albanien nach vor Auslaufen der Dampfer getroffenen Vereinbarungen zwischen Luftverbindungsstab Rom und Superaereo die Luftsicherung der Dampfer "Marburg" und "Kybfels" übernommen werden sollte. Damit schliesst sich irgendeine Verantwortung deutscher Dienststellen für das Nicht-Zustandekommen der an sich vorgesehenen Nahsicherung aus.

B) Den Kapitänen der Dampfer "Marburg" und "Kybfels" wird in dem Schreiben von Supermarina der Vorwurf gemacht, dass sie die Fahrt in Richtung auf die Minensperre fortgesetzt hätten, trotzdem der Kurs vor Erreichen der Sperre über ein Gebiet mit Oelflecken und Wrackstücken führte.

Im Schlussurteil des Schreibens Supermarina wird nochmals betont :

" von [bis] " aus Schreiben Supermarina

(Zusatz für Uebersetzer : Bei ital. Uebersetzung wörtlichen Text des ital. Urschreibens nehmen.)

Der Marineverbindungsstab ist der Auffassung, dass nicht die Dampferkapitäne sondern die Geleitoffiziere an Bord der Dampfer in erster Linie verantwortlich sind für die Durchführung der Massnahmen, die sich aus einer

/ offensichtlich

KODAK SAFETY FILM

165

offensichtlich unklaren Lage ergeben und die auch nach Ansicht von Supermarina ein Einholen weiterer Weisungen vor Erreichen der englischen Sperre nötig gemacht hätte.

8) Für die von der Kgl. Ital. Marine anschließend an den Dampferverlust durchgeführten Rettungs- und Fürsorgemaßnahmen für die Schiffbrüchigen übermittle ich hiermit den aufrichtigen Dank der Deutschen Kriegsmarine.

gez. W e i c h o l d .

+++ +++

VIV.) Übersetzung beifügen.

VII.) Zur Sondermappe " Marburg " - " Kybfels ".

~~C-A~~ 21 ST A 2 II

166

21. August 1941.

- Gkdos. 4404/41 -

an den

Admiralstab der Kgl. Italienischen Marine,
z. Hd. Capitano di Fregata B o r g h i.

Betrifft: Schreiben Supermarina Prot.Nr. 16524 v.1.8.41.

- - - -.

A) Mit Ziffer 1, Absatz 3 des dortigen Schreibens wird gesagt, daß Luftsicherungsgeleit der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " durch die Deutsche Luftwaffe bis zum Sonnenuntergang des Auslauftages von Patras vorgesehen gewesen wäre.

In der Schlußfolgerung des gleichen Schreibens wird die gleiche Annahme zu Grunde gelegt und bemerkt : " Es sei sehr wahrscheinlich, daß die Schiffe, wenn sie die vorgesehene Luftsicherung gehabt hätten, noch rechtzeitig gestoppt worden wären, da die Minen, die zum Teil fast an der Oberfläche standen, gewiß von den Flugzeugen gesichtet worden wären. "

Im Gegensatz hierzu wird festgestellt, daß nicht von der Deutschen Luftwaffe, sondern von der Italienischen Luftflotte Albanien nach vor Auslaufen der Dampfer getroffenen Vereinbarungen zwischen Luftverbindungsstab Rom und Superaereo die Luftsicherung der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " übernommen werden sollte.(siehe anliegende Bestätigung des Verbindungsstabes Luft). Damit schließt

/ sich

sich irgendeine Verantwortung deutscher Dienststellen für das Nicht-Zustandekommen der an sich vorgesehenen Nahsicherung aus.

B) Den Kapitänen der Dampfer " Marburg " und " Kybfels " wird in dem Schreiben von Supermarina der Vorwurf gemacht, daß sie die Fahrt in Richtung auf die Minensperre fortgesetzt hätten, trotzdem der Kurs vor Erreichen der Sperre über ein Gebiet mit Oelflecken und Wrackstücken führte.

Im Schlußurteil des Schreibens Supermarina wird nochmals betont :

" Auf jeden Fall, eine größere Aufmerksamkeit in der Betrachtung der anormalen Lage, hätte ein Stoppen des Geleitzuges in Erwartung weiterer Weisungen als ratsam erscheinen lassen (Fehlen der Geleitsicherung, Ölflecken mit Wrackstücken, Schiff seewärts von Dukato in Unordnung, Motorsegler, der vorne signalisierend entgegenkommt, usw. "

Der Marine-Verbindungsstab ist der Auffassung, daß nicht die Dampferkapitäne sondern die italienischen Geleitoffiziere an Bord der Dampfer in erster Linie verantwortlich sind für die Durchführung der Maßnahmen, die sich aus einer offensichtlich unklaren Lage ergeben und die auch nach Ansicht von Supermarina ein Einholen weiterer Weisungen vor Erreichen der englischen Sperre nötig gemacht hätte.

C) Für die von der Kgl. Italienischen Marine anschließend an den Dampferverlust durchgeführten Rettungs- und Fürsorgemaßnahmen für die Schiffbrüchigen übermittle ich hiermit den aufrichtigen Dank der Deutschen Kriegsmarine.

gez. W e i c h o l d .

168

A b s c h r i f t !

Verbindungsstab zur ital. Luftwaffe. Rom, den 14. 8. 1941.
I a Nr. 2661/41 Gkdos.

Bezug: Schreiben Verb.Stab Mar.Nr. 4o78/41 Gkdos. v.5.8.41.
Betr.: Stellungenahme Verb.St. Italuft zu o.a.Bezug.

An

Verbindungsstab Marine,

R o m .

1.) Verbindungsstab Marine hatte mit Fernschreiben Nr. 2525/41 Gkdos. vom 2o.5. Verb. Stab Italuft gebeten, am 21. 5. Luftsicherung für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" von Patras bis Tarent durch die ital. Luftwaffe sicherstellen zu lassen, da gem. Angabe Adm. Südost, deutsche Fl.-Verbände wegen anderweitigen Einsatzes nicht zur Verfügung ständen (siehe auch Fernspruch u. Fernschreiben Ia Nr. 1996/41 Gkdos. Lfl. 4 vom 2o. 5. abends, in denen mitgeteilt wurde, daß Luftgeleitschutz für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" wegen des "Merkur"-Einsatzes von der Luftflotte 4 nicht gestellt werden könne.)

2.) Verb. Stab Italuft hat daraufhin mit Schreiben Ia Nr. 1557/41 Gkdos. vom 2o. 5. Superaereo gebeten, Luftgeleitschutz und Ubootssicherung für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" vpn Patras bis Tarent am 21.5. zu übernehmen.

3.) Superaereo hat mit Schreiben vom 2o. 5. abends den gem. Ziff. 2) geforderten Luftgeleitschutz für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" in der Weise zugesagt, daß das ital. Lw.Kdo.Albanien am 21.5. tagsüber den Luftgeleitschutz im Rahmen des Möglichen übernehmen würde.

/ 4.)

169

4.) Am 21. 5. vormittags teilte Freg.Kapt. Friedrichs fernmündlich mit, daß die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" infolge eines bei Kap Bakato liegenden Minenfeldes vorerst nicht planmäßig auslaufen würden. Diese Tatsache wurde sofort mündlich dem Superaereo bekanntgegeben. Am 21. 5. mittags wurde die fernmündliche Mitteilung des Mar.Verb.Stabes mit Fernschreiben Nr. 2550/41 Gkdos. bestätigt. Verb. Stab Luft gab dann ebenfalls den Inhalt des FS mit Schreiben Ia Nr. 1572/41 Gkdos. an Superaereo bekannt.

5.) Verb. Stab Italuft wurde die Tatsache der Versenkung der Dampfer "Marburg" und "Kybfels" erst durch das Fernschreiben Verb.Stab Marine Nr. 2558/41 Gkdos. vom 21. 5. abends bekannt.

Verb. Stab Italuft stellt also zusammenfassend fest :

a) Der Luftgeleitschutz für den 21. 5. für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" ist von Superaereo zugesagt worden.

b) Lfl. 4 hatte bereits am 2o. 5. erklärt, daß ein Luftgeleitschutz für die Dampfer "Marburg" und "Kybfels" durch deutsche Fl.Kräfte nicht möglich sei.

c) Nach d.E. erscheint es ausgeschlossen, daß über den Seetransportsleitleiter Patras irgendwelche Abmachungen hinsichtlich eines deutschen Luftgeleitschutzes getroffen worden sind.

gez. G o t t s c h l i n g .

170

(R)

II b 2349
IV 13 10

Traduzione .

SEGRETO!

21 Agosto 1941/XIX°

Oggetto : Lettera Supermarina Prot. n° 16524 in data 1.8.41.

A) Nel paragrafo 1) capoverso 3) della Vostra lettera si comunica che fosse stata prevista la scorta aerea dei piroscafi " Marburg " e " Kybfels " da parte dell' Arma aerea germanica fino al tramonto del giorno di partenza da Patrasso.

Nella conclusione della stessa lettera viene preso come base la stessa supposizione ed osservato : " Che sia assai probabile che le navi, se avessero avuto la scorta aerea progettata, fossero state fermate ancora in tempo, dato che le mine chesi trovavamo quasi alla superficie, fossero state osservate certamente dagli aerei.

In contrario a ciò si constata che la scorta aerea dei piroscafi "Marburg" e "Kybfels" non avrebbe dovuta essere assunta dall' arma aerea germanica, ma dall' arma aerea italiana in Albania secondo accordi presi prima della partenza delle navi fra lo Stato di Collegamento dell' Arma aerea, Roma e SUPERAEREO (vedi l'acclusa conferma dello Stato di Collegamento dell'Arma aerea).

Con ciò si esclude qualsiasi responsabilità delle autorità germaniche in merito alla non riuscita scorta ravvicinata che di per se era progettata.

/ B)

171

B) Ai Comandanti dei Pfi. " Marburg" e "Kybfels" viene rimproverato nella lettera di Supermarina che hanno proseguito la navigazione in direzione dello sbarramento di torpedini, nonostante che la rotta prima dell' arrivo allo sbarramento conduceva attraverso una zona con macchie d'olio e relitti.

Nel giudizio finale della lettera di Supermarina si accentua ancora :

" In ogni modo un attenzione maggiore nell' osservazione della situazione anormale avrebbe lasciato apparire opportuno di fermare il convoglio in attesa di ulteriori disposizioni (mancanza della scorta per il convoglio, macchie d'olio con relitti, la nave in disordine dopo Ducato, motoveliero che veniva incontro di proa dando dei segnali ecc.) "

Lo Stato di Collegamento è dell' opinione che non i Comandanti dei piroscafi, ma gli Ufficiali di scorta a bordo dei piroscafi sono responsabili per l'esecuzione delle misure derivanti da una situazione evidentemente non chiara e la quale avrebbe richiesta di chiedere ulteriori disposizioni prima dell' arrivo dello sbarramento inglese.

c) Per le misure di salvataggio e cura dei naufraghi in seguito alla perdita dei piroscafi, eseguite dalla R. Marina Italiana, Vi trasmetto con questa mia i sinceri ringraziamenti della Marina da guerra germanica.

Fto. Weichold

172

Berlin W 35, den 19. August 1941
Tirpitzufer 72-76

Geheime Kommandosache

S c h n e l l k u r z b r i e f !

An

Marine-Verbindungs-Stab,

R o m

Verbindungsstab
beim Admiralstab der Kgl. Ital. Marine
B. Nr. Gkdos: 4673 eing. am: 23.8.41
Anlagen: ./.

Betr.: Bericht über den Untergang der deutschen Dampfer "Marburg" und "Kybfels".
Vorg.: Mar.Verb.Stab gKdos.4078/41 v.5.8.41.

- - -

Die mit o.a. Vorgang erwähnte Anlage ist hier nicht eingegangen. Da auch dem Schreiben an die 1.Abt. Skl. die Anlage nicht beigefügt war, wird um nachträgliche Übersendung gebeten.

Oberkommando der Kriegsmarine
Skl.Qu.A VIs 5332/41 gKdos.

Oberkommando der Kriegsmarine

Vermerk: Aufgen. Gen. Kurierendung 156/
am 16.8.41
- an O.K.M. Skybra
Gn 24/8.

Ohs 4613
ohm.

PG—46626—NID

KODAK SAFETY FILM

Kommandant
Seeverteidigung frz. Riviera
Anlage 13 zu B.-Nr. Gkdos./Geheim 1880/44 Nr. 1094/44 geh.
Anlage zu HKAR 1291
Geheime Kommandosache

Lageplan der 13./H.K.A.R.1291.

Masstab 1:500

58/44 g. Kdos.
1036/44 geh.

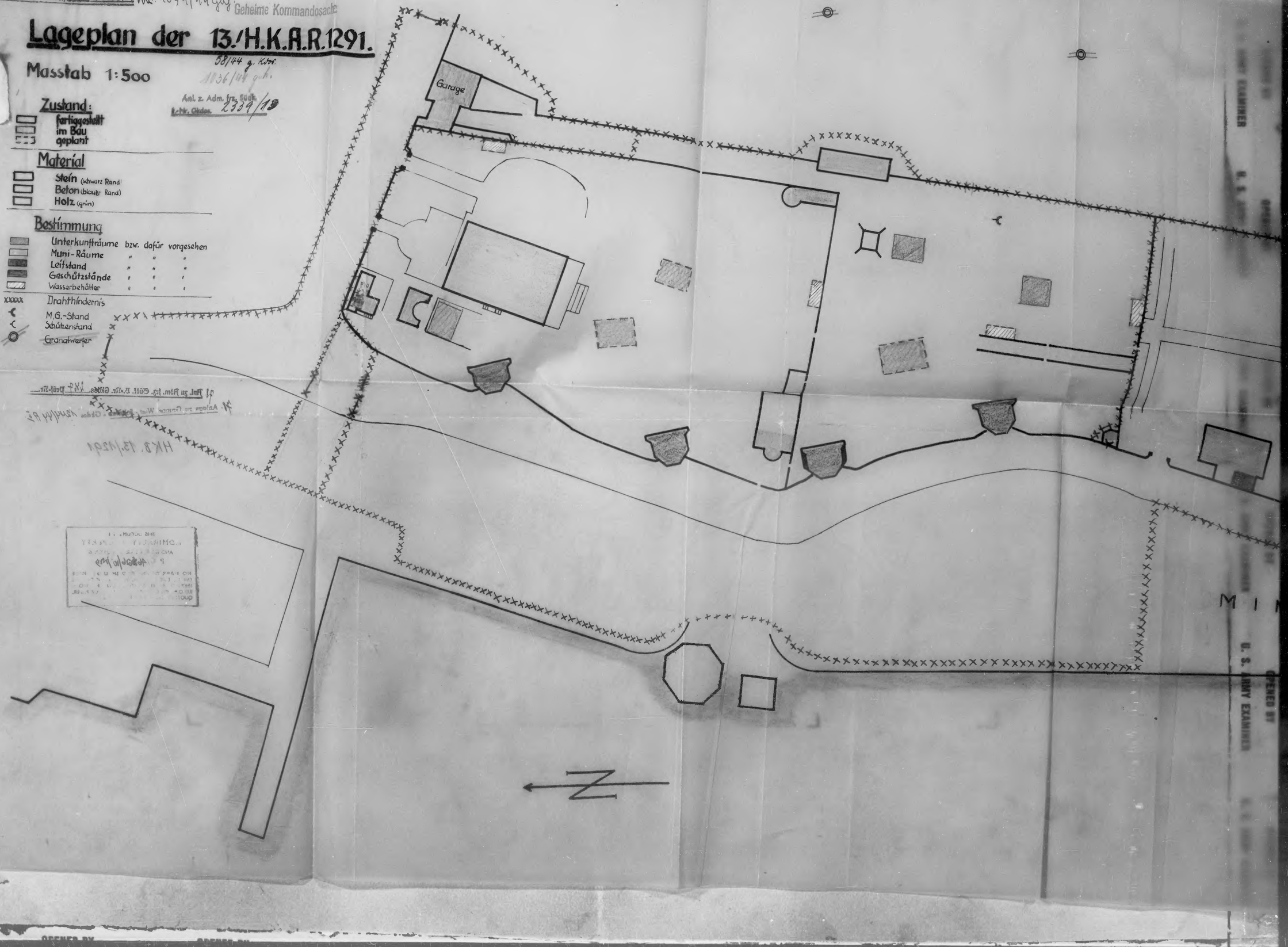
Anl. z. Adm. frz. Südk.
B.-Nr. Gkdos. 2339/13

A

Zustand:
- fertiggestellt
- im Bau
- geplant

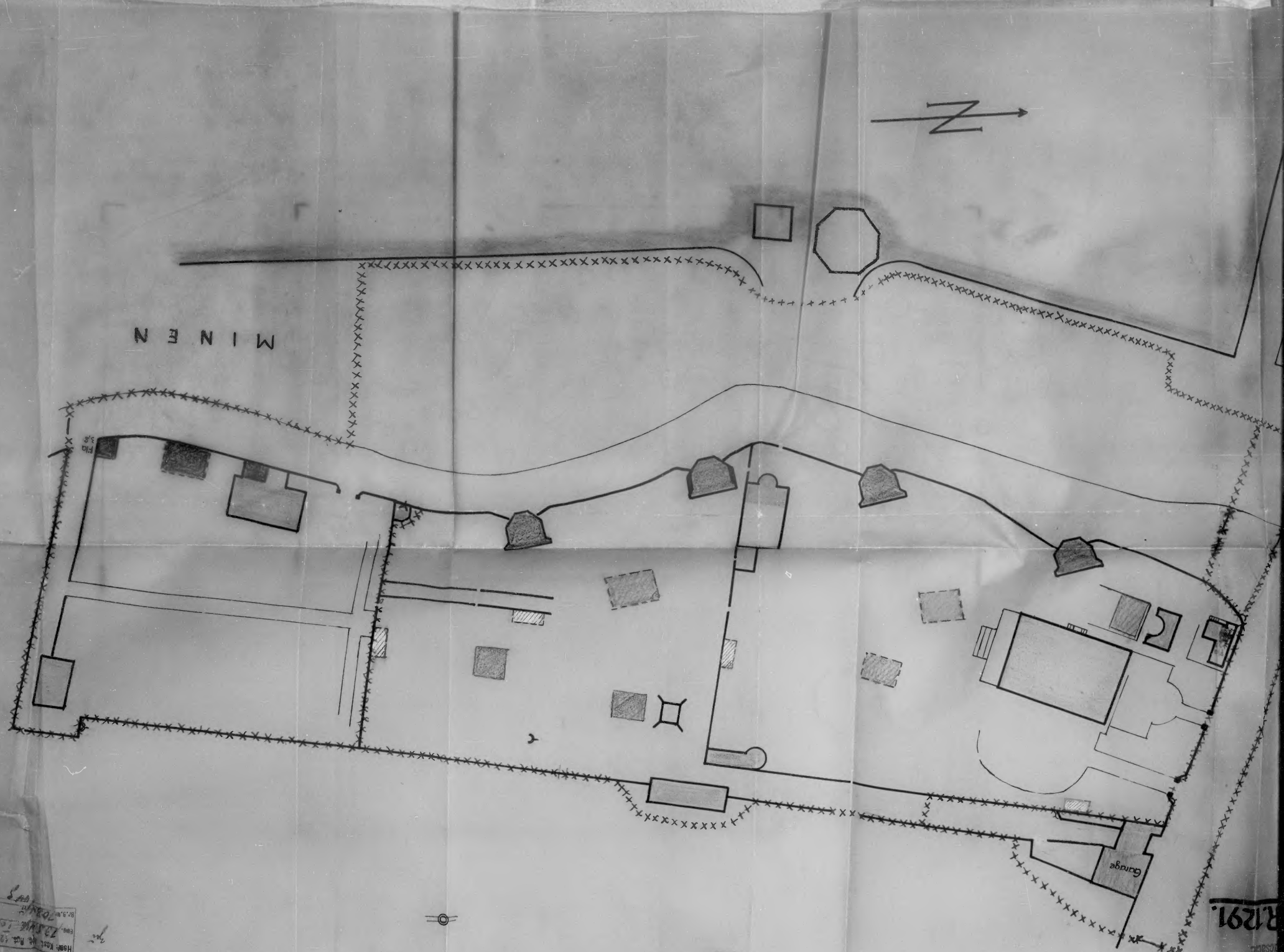
Material
- Stein (schwarz Rand)
- Beton (blauer Rand)
- Holz (grün)

Bestimmung
- Unterkunfträume bzw. dafür vorgesehen
- Muni-Räume " " "
- Leitstand " " "
- Geschützstände " " "
- Wasserbehälter " " "
- xxxxx Drahthindernis
- M.G.-Stand
- Schützenstand
- Granatwerfer

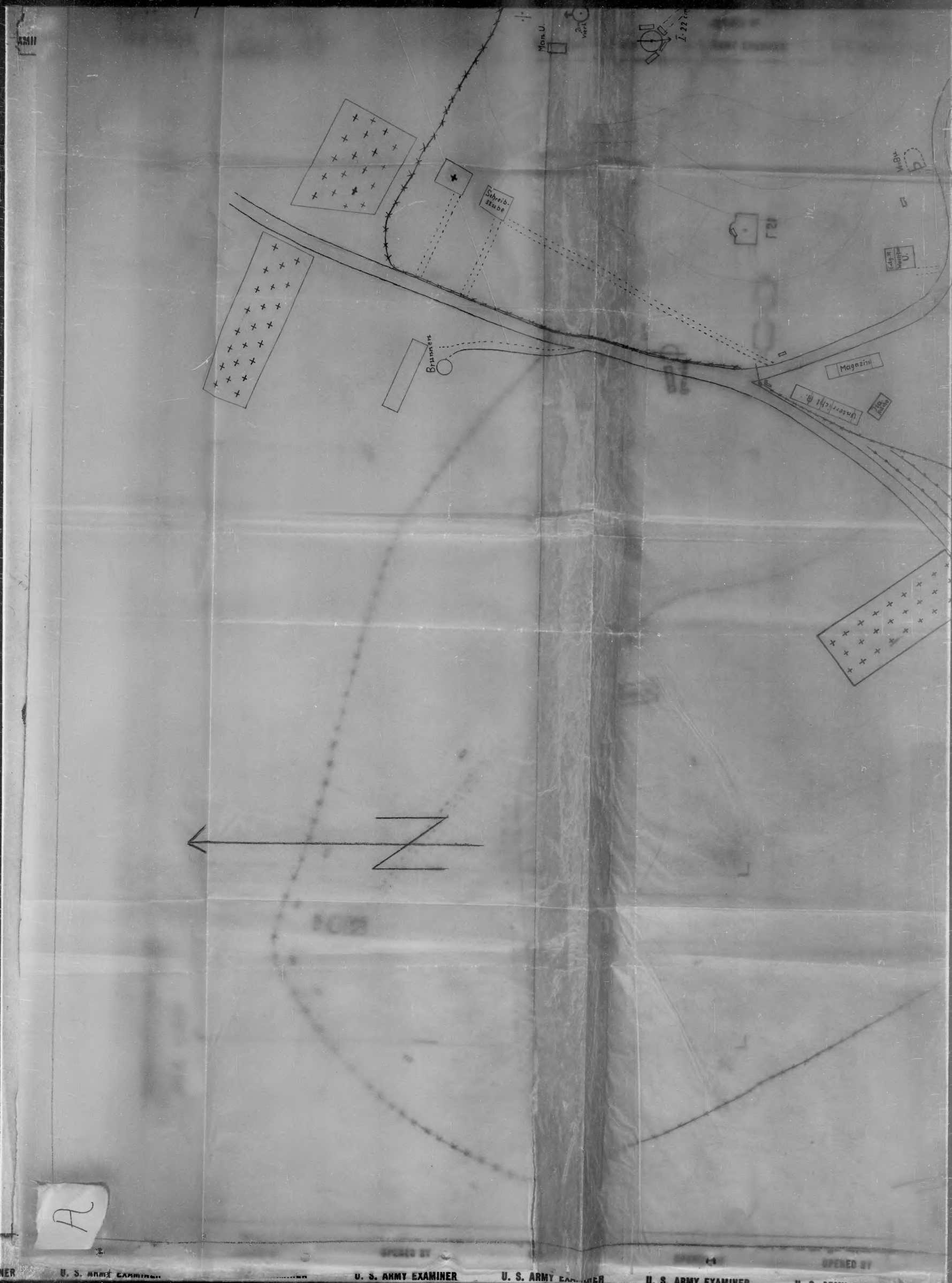


U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY

OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER



KODAK


Schreib-stube
Brunnen
Magazin
Unterricht R.
Man. U.
N
A
OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER
U. S. ARMY EXAMINER
U. S. ARMY EXAMINER
U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY

OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY
EXAMINER

Mün. U.

Mün. U

Mün. B

Mü. B.

Wa. Baden

Wa. Baden

Mosaik

Mosaik

Wa. Baden

Wa. Baden

Mü. B.

Mün. B

L.St

TP
123 m

Thal. U.

Mühle

Mühle

Mühle

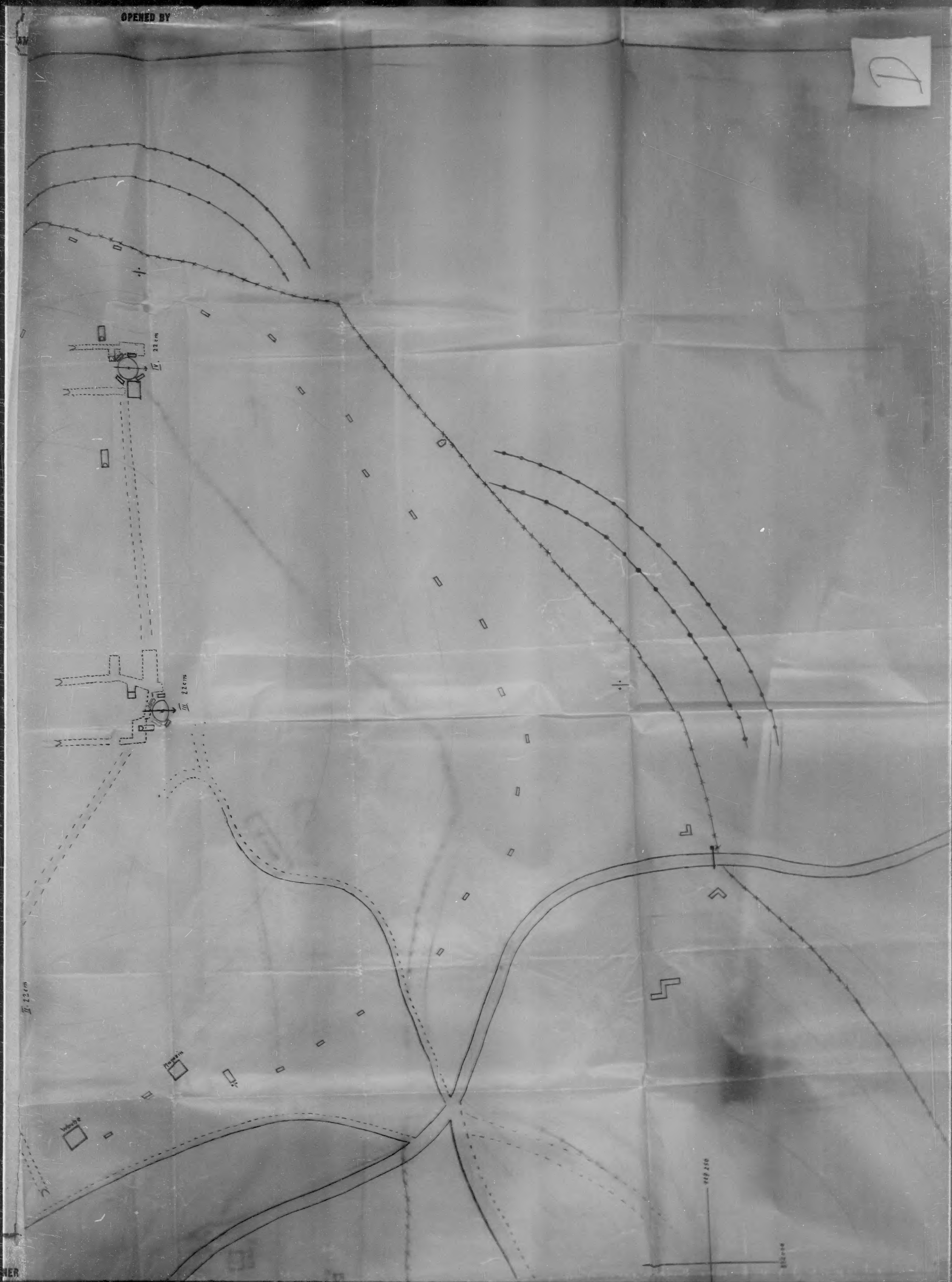
IV 22 cm

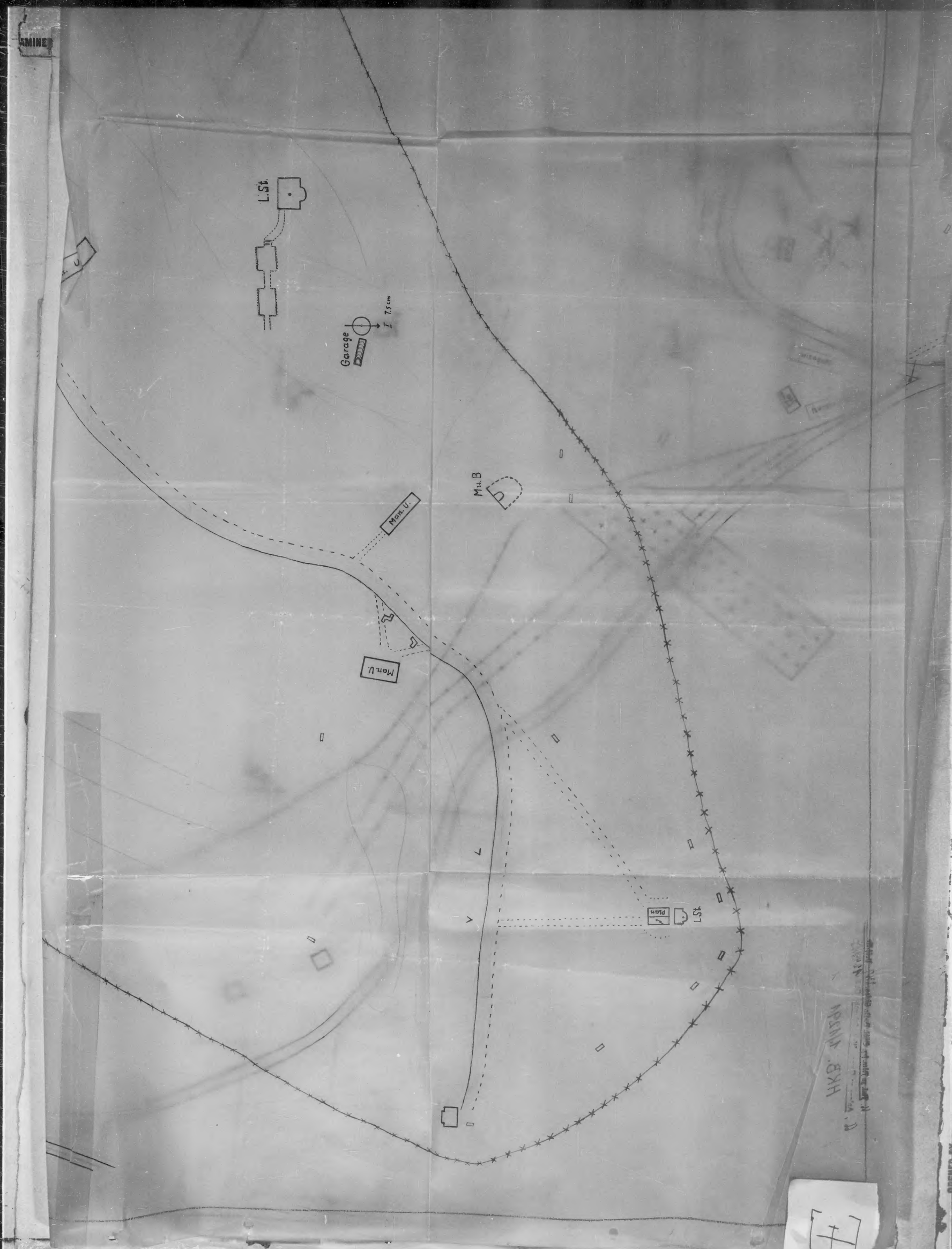
III 22 cm

IV 22 cm

D

OPENED BY





OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

KODAK SAFETY FILM

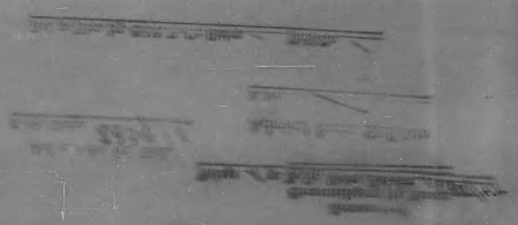
OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER

111291.

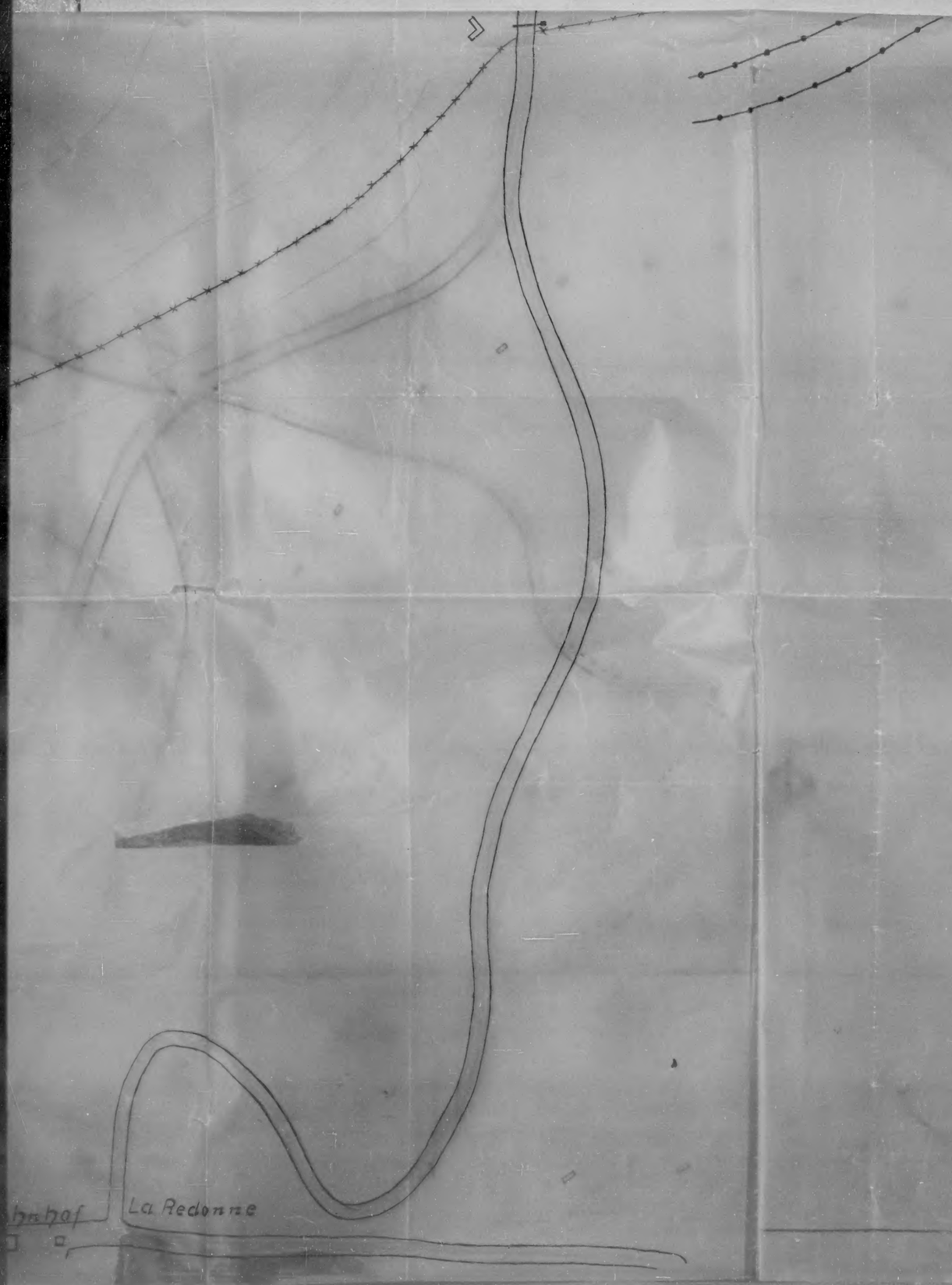
Lageplan.

Maßstab 1:500.







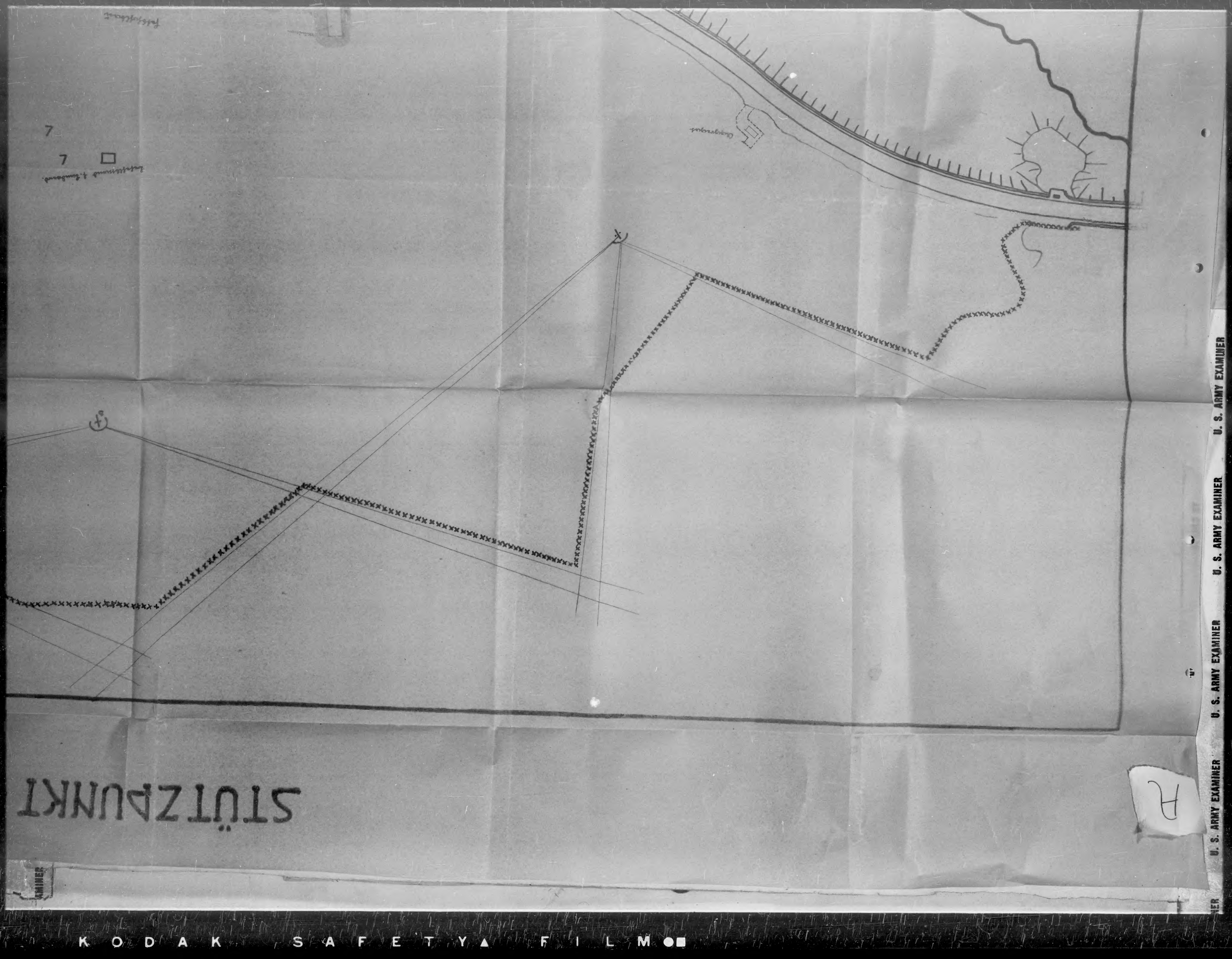


111291.

Lageplan.

Maßstab 1:500.

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER



KODAK SAFETY FILM

APUNKT-PLAN DER 2/HKAR 1291

1:500

B

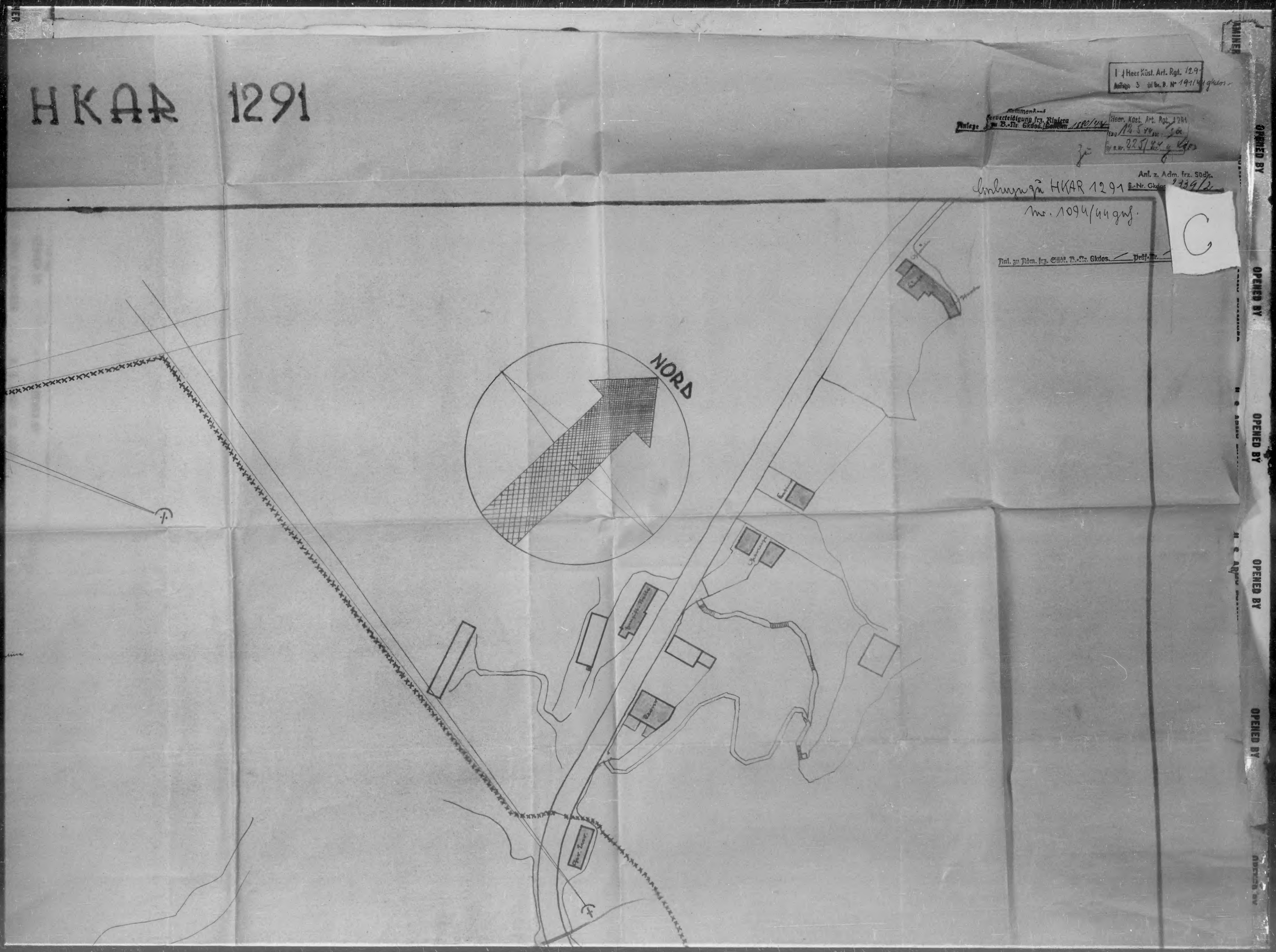
NORD

Hauptbahnhof

Hauptbahnhof

Hauptbahnhof

HKAR 1291



I / Heer Küst. Art. Rgt. 1291
Anlage 3 zu Br. B. Nr 191/44 gkdos.
Kommandant
Verteidigung frz. Riviera
Anlage zu B.-Nr. Gkdos. Geheim 1880/44
Heer. Küst. Art. Rgt. 1291
Eing. 12.5.44 Abt.: Sa
B.-Nr. 225/44 gkdos
Anl. z. Adm. frz. Südk.
B.-Nr. Gkdos 9339/2
Anlage zu HKAR 1291
Nr. 1094/44 gnh.
Anl. zu Adm. frz. Südk. B.-Nr. Gkdos. Prüf-Nr.
C
OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

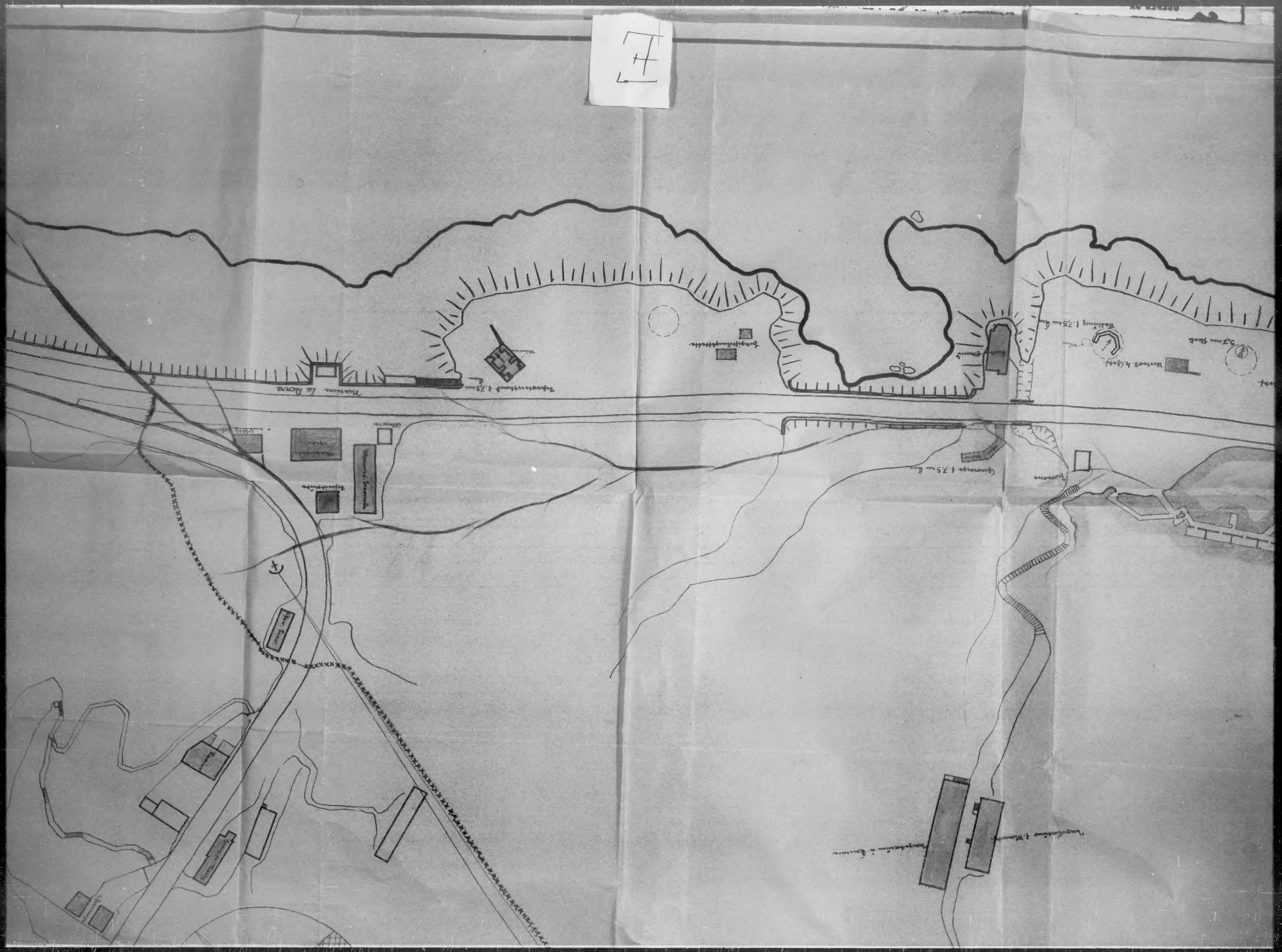
U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

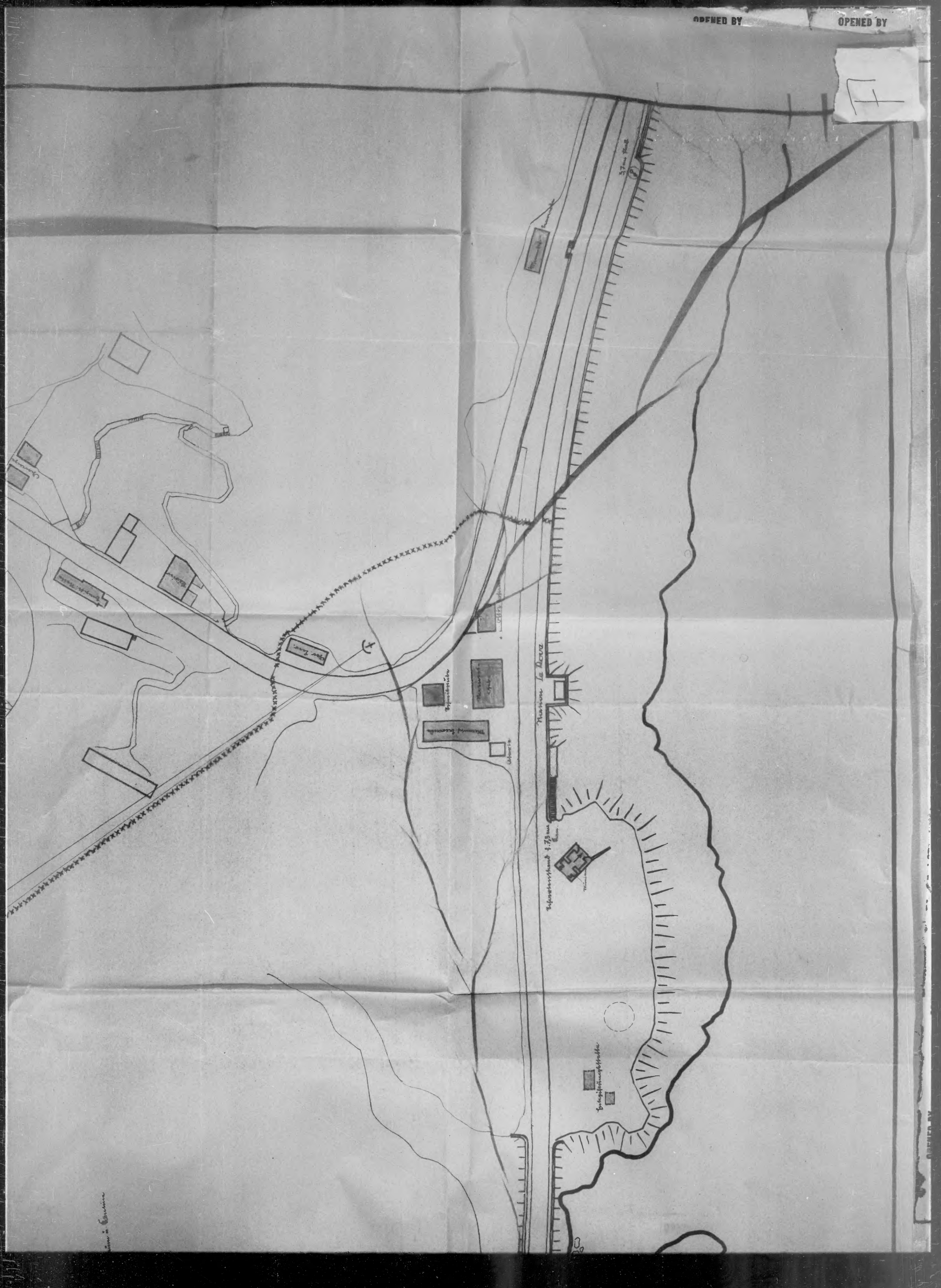
U. S. ARMY EXAMINER

S A F E T Y F I L M


Thurnen La Roche
Thurnen 1.75m Eis
Lawine 1.75m Eis
Lawine 1.75m Eis
Lawine

OPENED BY
OPENED BY

F



A

Lageplan 3./1291

Kommandant
Seeverteidigung frz. Riviera

Anlage 3 zu B.-Nr. Gkdos./~~Geheim~~ 1880/44

Anl. z. Adm. frz. Südk.
B.-Nr. Gkdos. 2939/3

8 / Heer Küst. Art. Rgt. 1291
Anlage 4 zu Br. B. Nr 191/44 g Kdos

Heer Küst. Art. Rgt. 1291
12.5.44 / 1a
225/44 g Kdos

Maßstab 1 : 500

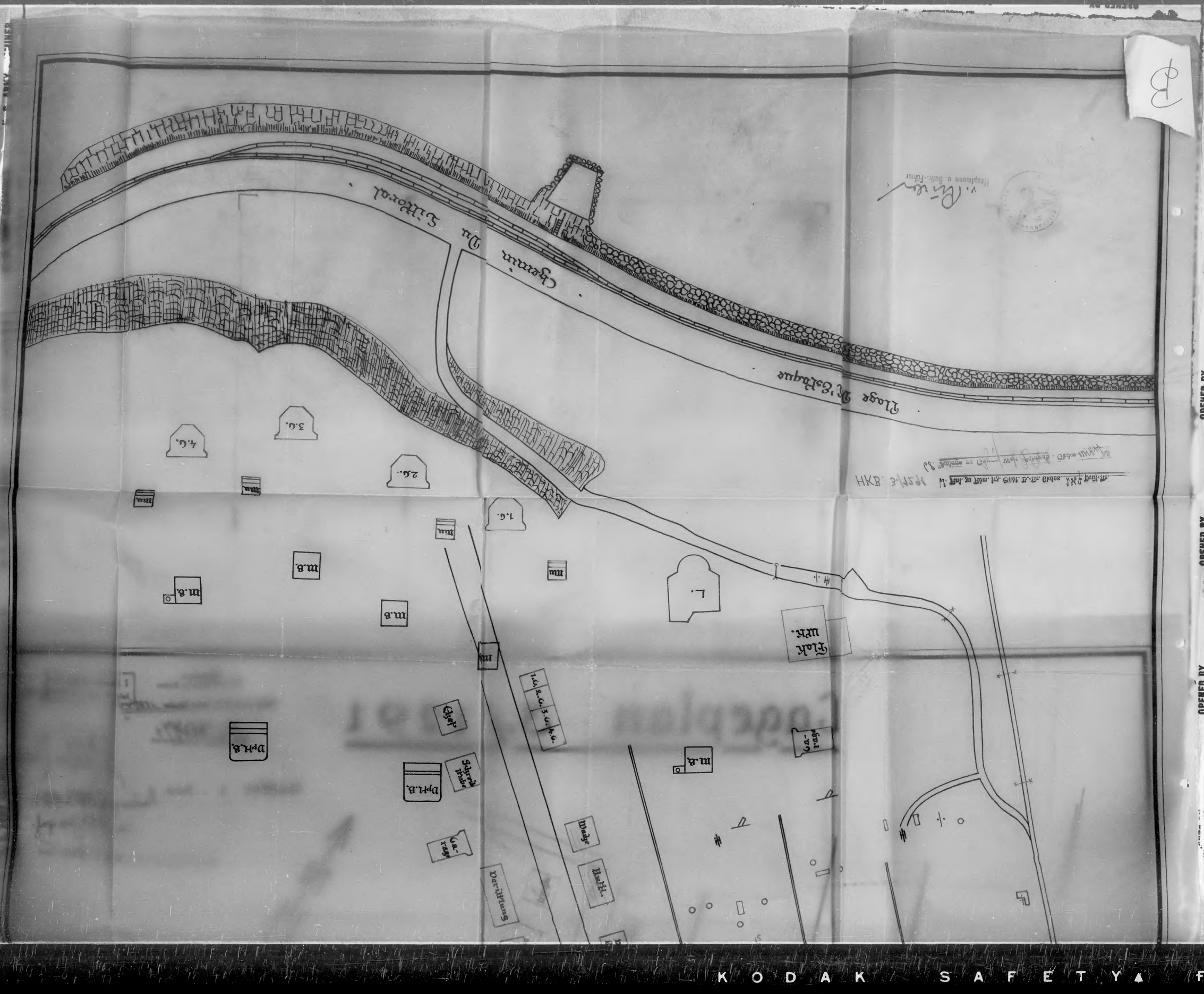
Anlage zu HKAR 1291
Nr. 1094/44 geh.

Anl. zu Adm. frz. Südk. B.-Nr. Gkdos. — Prüf-Nr. —



U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY

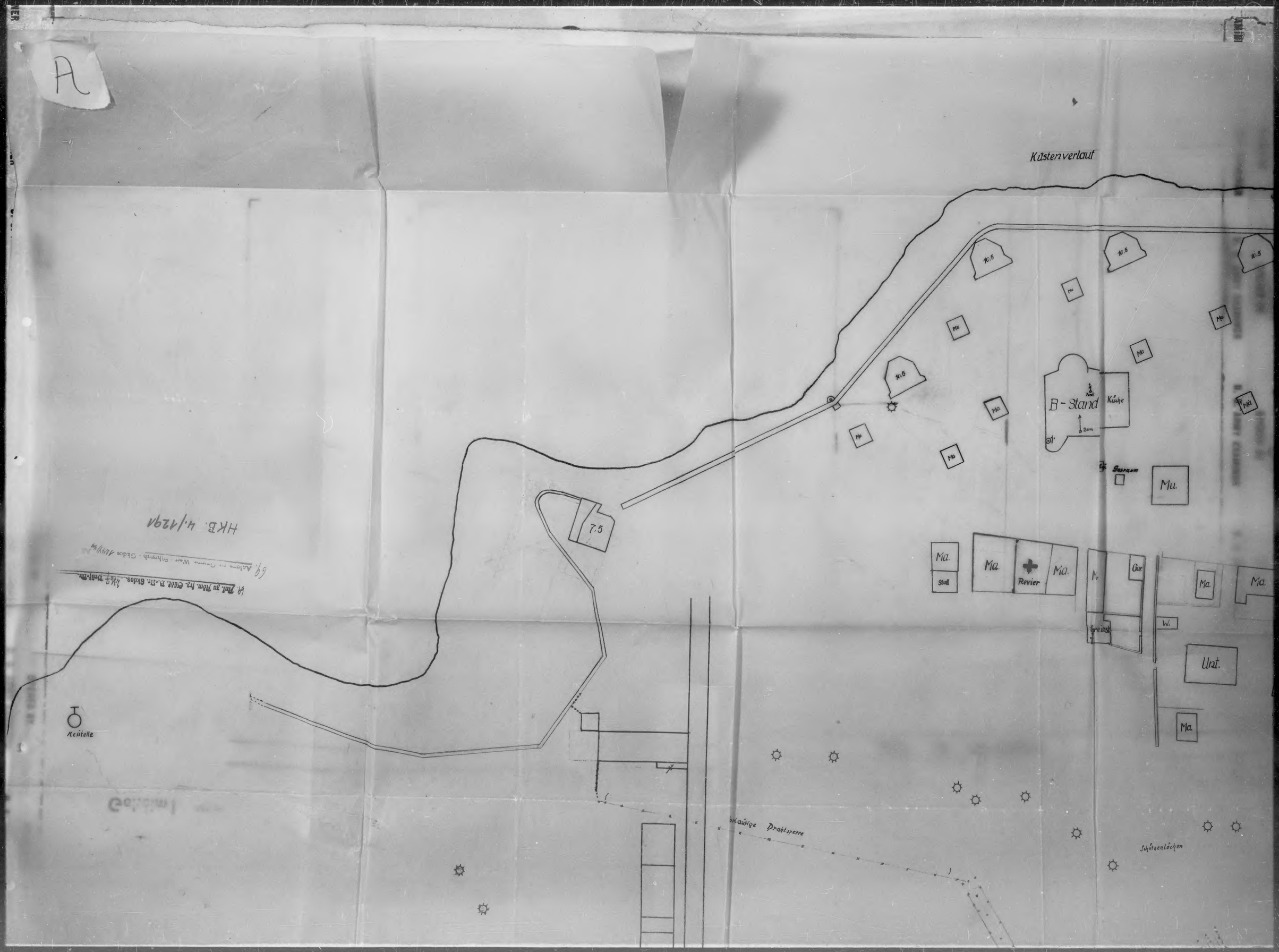
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER



OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER

KODAK SAFETY FILM

A



Küstenverlauf
10,5
10,5
10,5
10,5
Mu
Ma
Ma
Ma
Ma
Ma
Ma
Ma
B-Stand
Küche
Gasraum
Mu.
7,5
Ma.
Stall
Ma.
Revier
Ma.
Gar
Ma.
Ma.
W.
Unt.
Ma.
Kesselle
Drahtsperre
Schützenlöchen

HKB. 4./1291

OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER

I / Heer Küst. Art. Rgt. 1291
Anlage 5 zu Br. B. Nr. 1971/44 Gkdos.
Heer. Küst. Art. Abt. 1291
Eing. 18.5.44
Br. B. Nr. 2339/44 g
B
zu
Anlage zu HKAR 1291
Nr. 1094/44 geh.
Kommandant
Seeverteidigung frz. Riviera
Anlage 4 zu B.-Nr. Gkdos. Geheim 1807/44
Anl. z. Adm. fra. Verb.
B.-Nr. Gkdos. 2339/4
Anl. zu Flkm. frz. Gstk. B.-Nr. Gkdos. — Prüf-Nr. —

Küstenverlauf

B - Stand

Küche

Mu.

Ma.

Stall

Revier

Kp.

Gar.

W.

Unt.

7,5

Sprengraum

Schützenlöcher

Minen

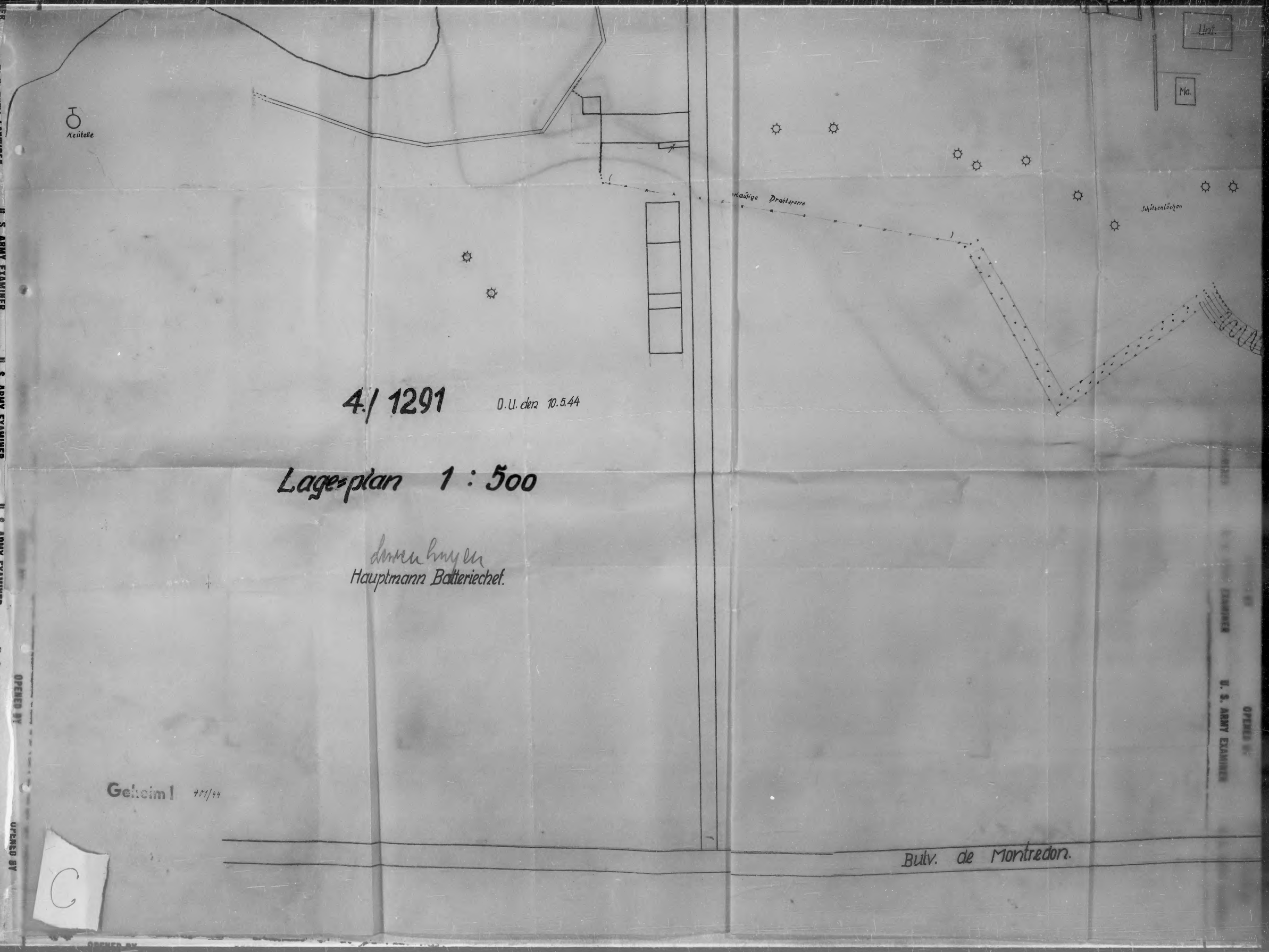
K

7,5 cm

2 cm

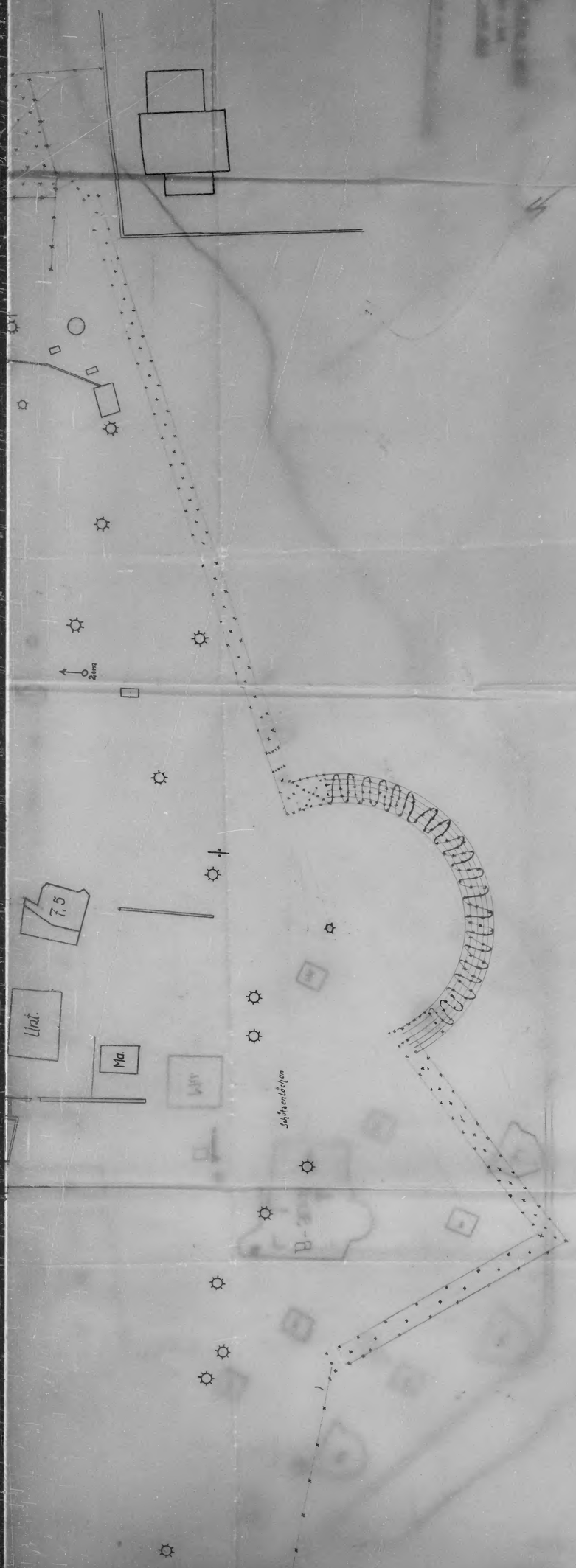
N

KODAK SAFETY FILM

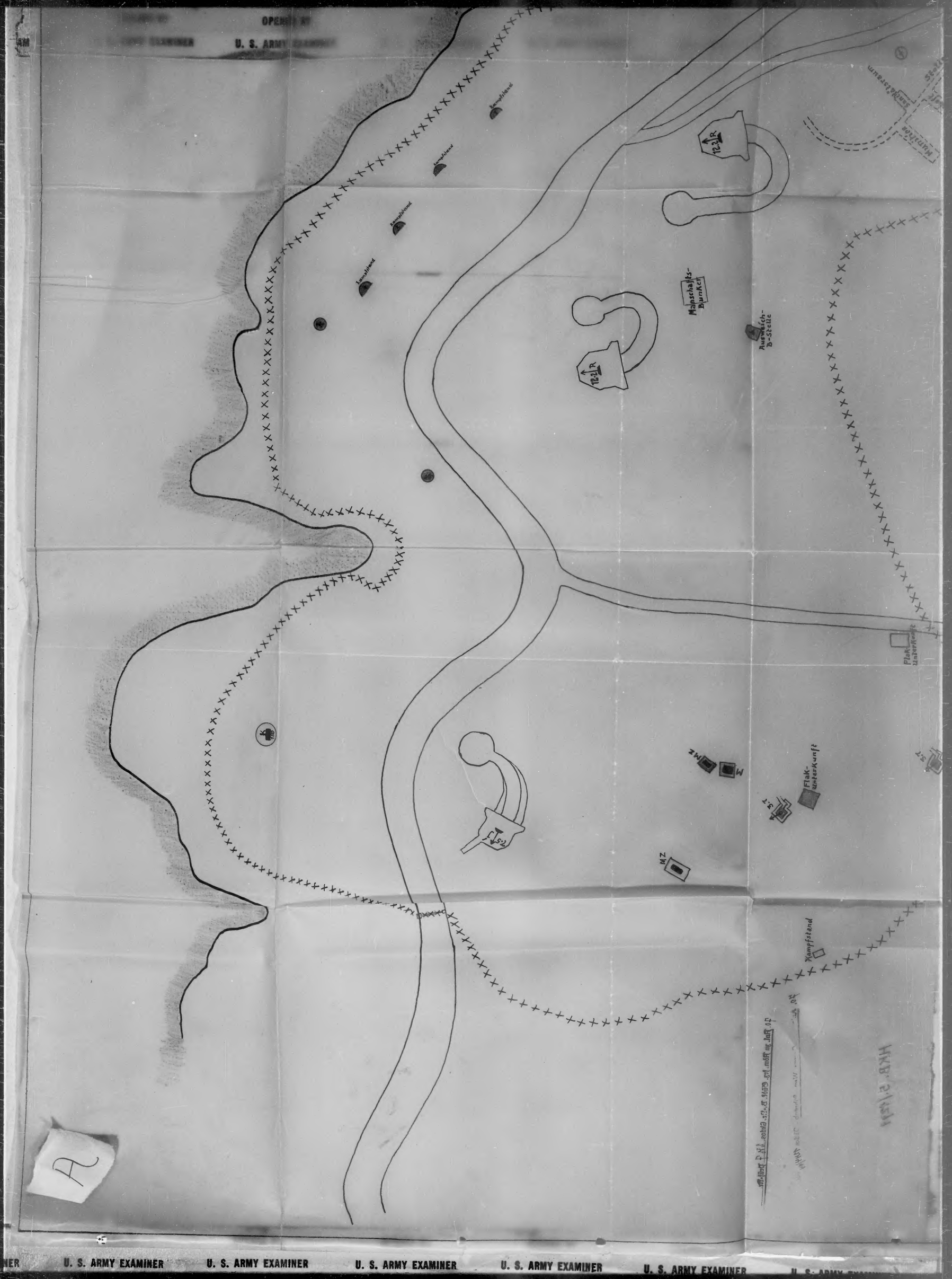


U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY

OPENED BY OPENED BY OPENED BY OPENED BY OPENED BY OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER U. S. ARMY EXAMINER



U. S. ARMY EXAMINER


Kampfstand
Kampfstand
Kampfstand
Kampfstand
Kampfstand
12,2 R
12,2 R
Maschinen-Gewehr-Stand
Maschinen-Gewehr-Stand
Maschinen-Gewehr-Stand

OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY
OPENED BY

Stellungsplan der 5./1291.

M. 1:500

Munition

Munition

Mannschafts-Bunker

Mannschafts-Bunker

Leitstand

12.2 R

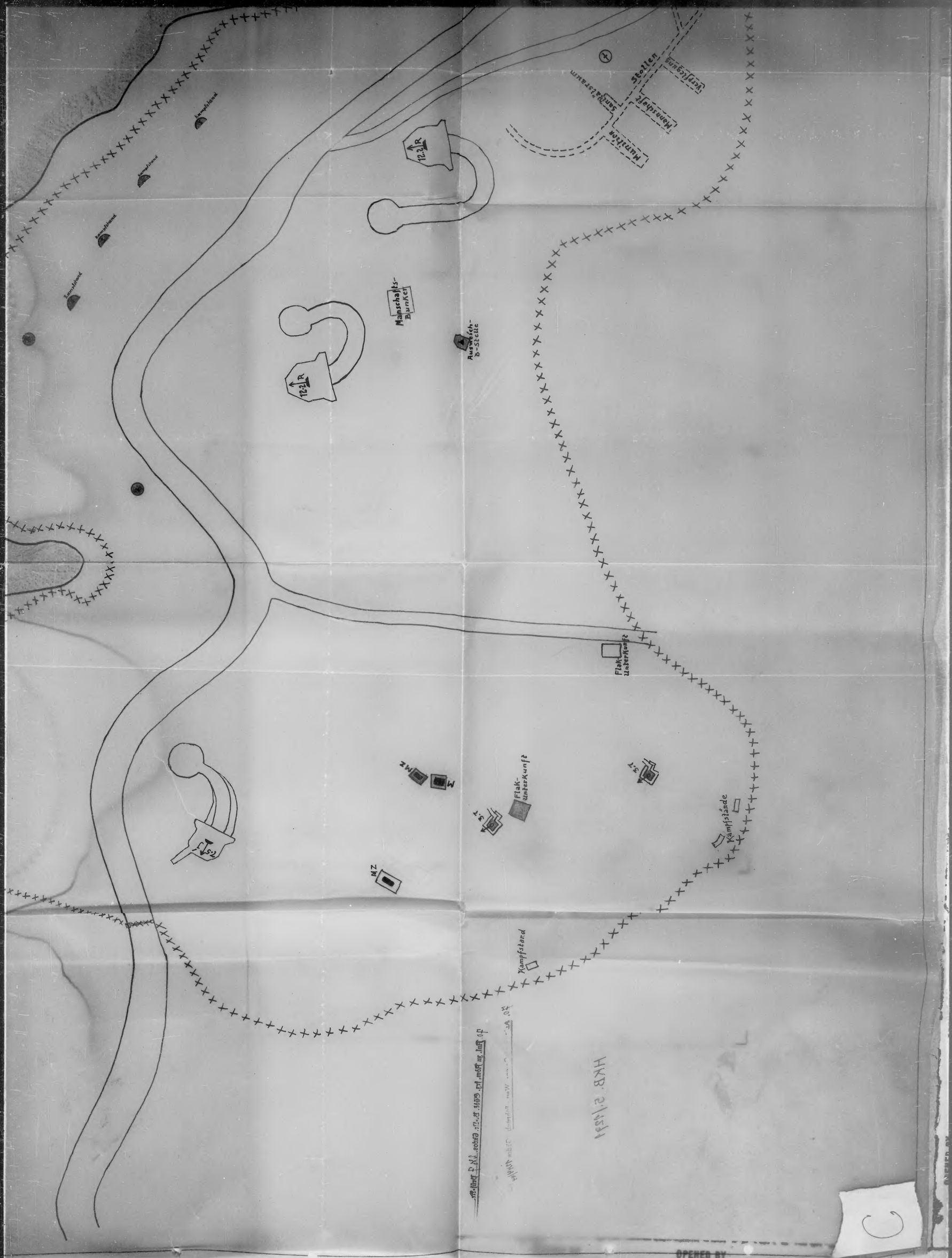
12.2 R

Munition

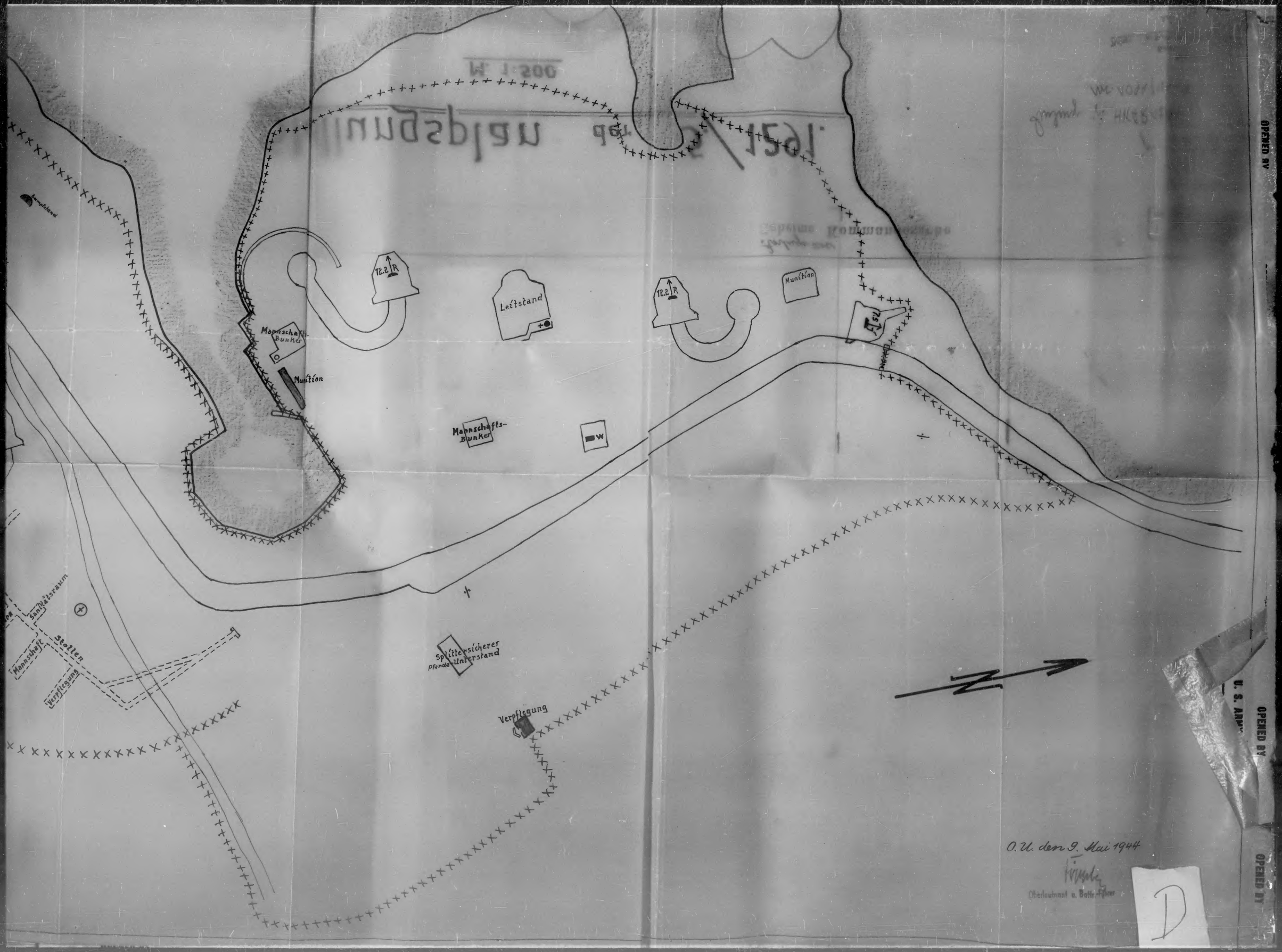
Gefechtsstand

Gefechtsstand

Gefechtsstand

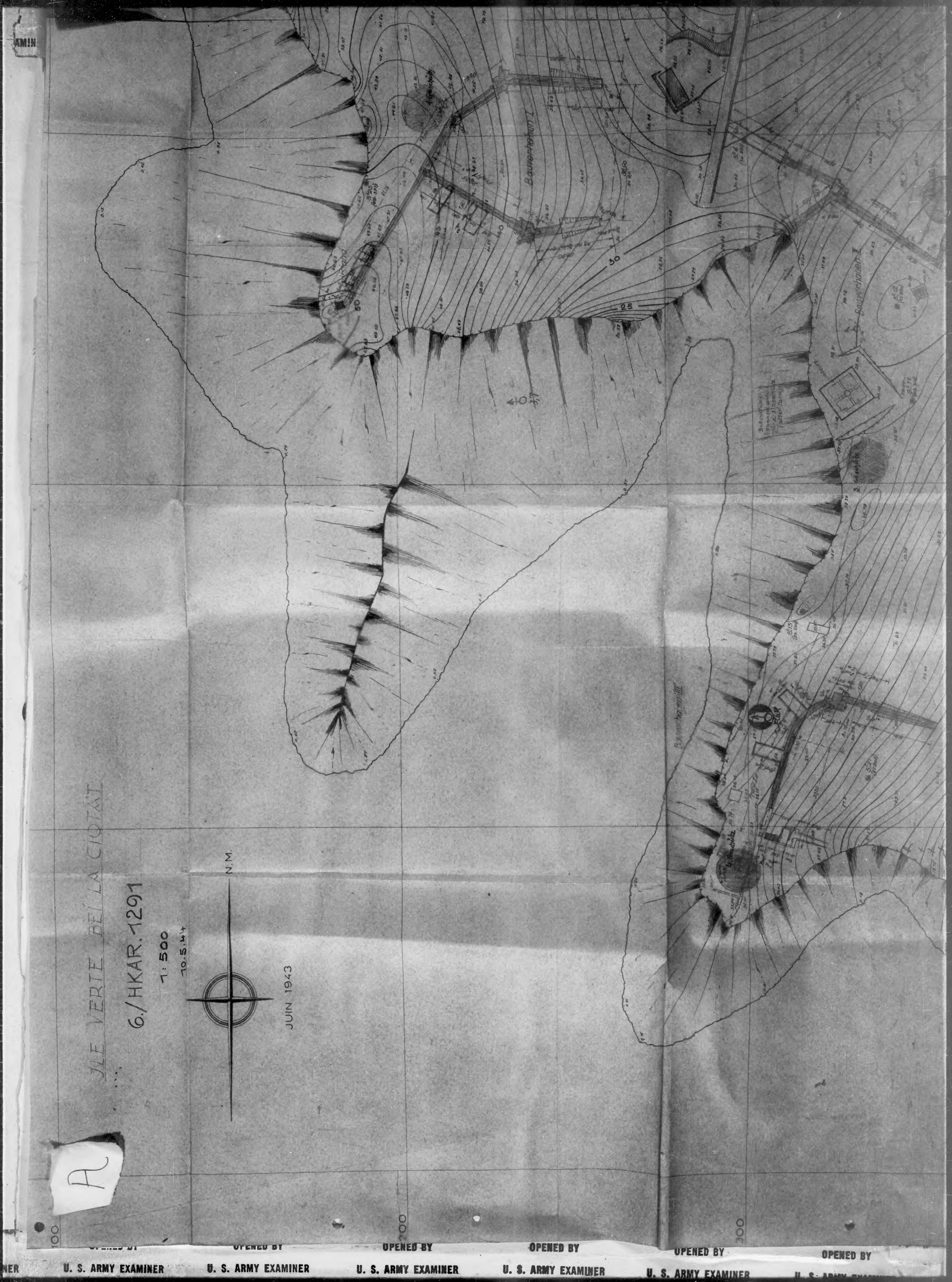


OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER U. S. ARMY EXAMINER U. S. ARMY EXAMINER U. S. ARMY EXAMINER U. S. ARMY EXAMINER



Kampfstand
12.2 R
Leitstand
12.2 R
Munition
Mannschafts-Bunker
Munition
Mannschafts-Bunker
W
Sanitätsraum
Stollen
Mannschaft
Verpflegung
Splittersicherer Pferde-Unterstand
Verpflegung
N
O.U. den 9. Mai 1944
Oberleutnant u. Battr.-Führer
D
OPENED BY
U. S. ARMY
OPENED BY
OPENED BY

AMIN



ILE VERTE BEI LA CIOTAT

6./HKAR.1291

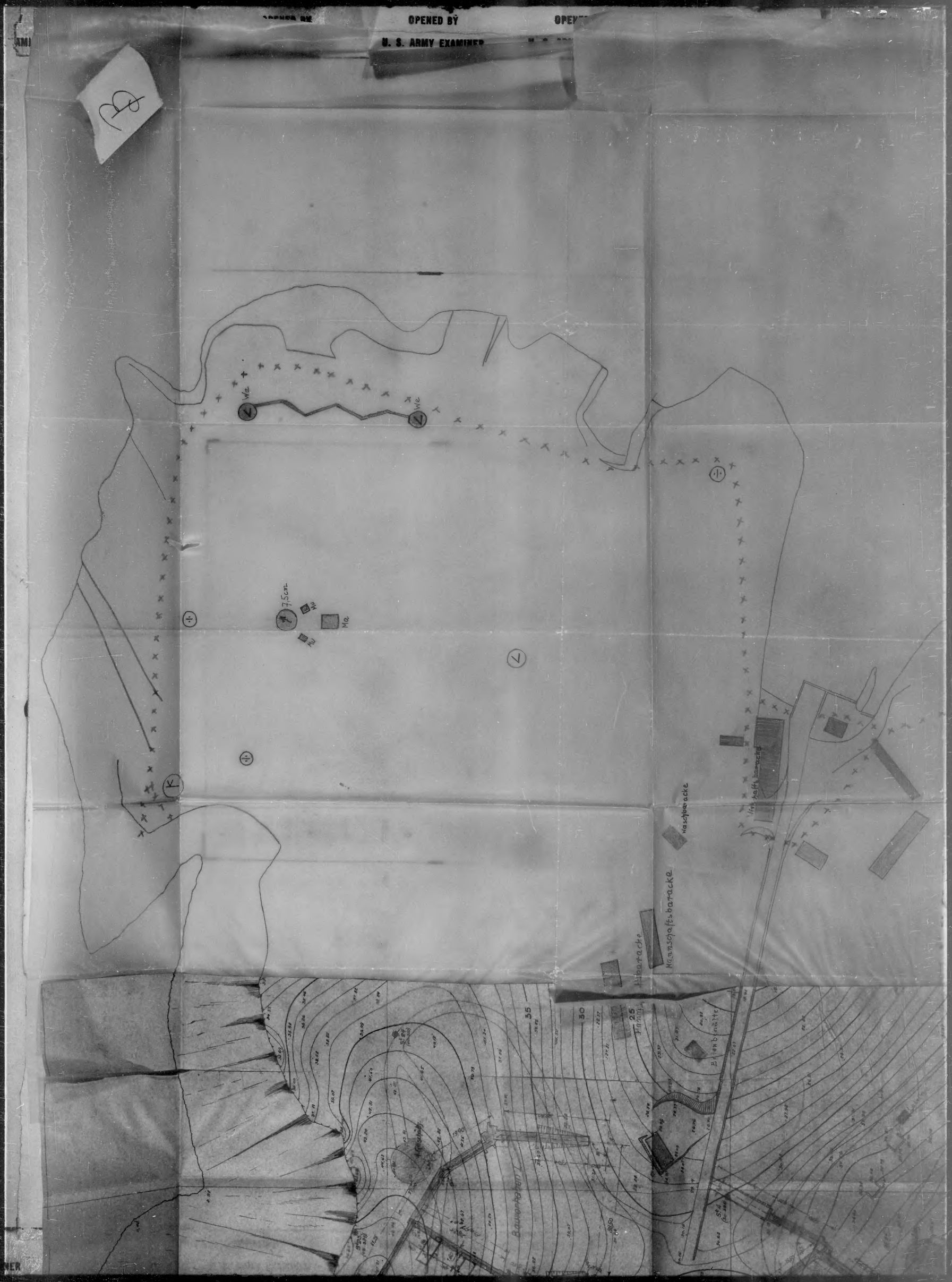
1:500

10.5.44

A

OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER


We
We
7,5cm
Ma
Mannschaftsbaracke
Waschbaracke
Bauplatz
Bauwasserbr.
Bauwasserbr.
Bauwasserbr.

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

U. S. ARMY EXAMINER

Batterie Tobruk
Marine-Art. Abt. 3/1260
alter Turm

Batterie Tobruk
Marine-Art. Abt. 3/1260
neuer Turm

Bauerhaben II

Gasthäuser

Gasthäuser

7,5 cm Ma

Russen-Geschütz

St 1 (29.320)
St 2 (41.580)
St 3 (29.320)
St 4 (30.888)
St 5 (29.779)
St 6 (29.779)
St 7 (41.580)
St 8 (29.779)
St 9 (41.306)
St 10 (27.748)
St 11 (27.748)
St 12 (41.580)
St 13 (29.320)
St 14 (30.888)
St 15 (27.208)
St 16 (27.708)
St 17 (41.306)
St 18 (27.748)
St 19 (27.748)
St 20 (27.824)
St 21 (27.208)

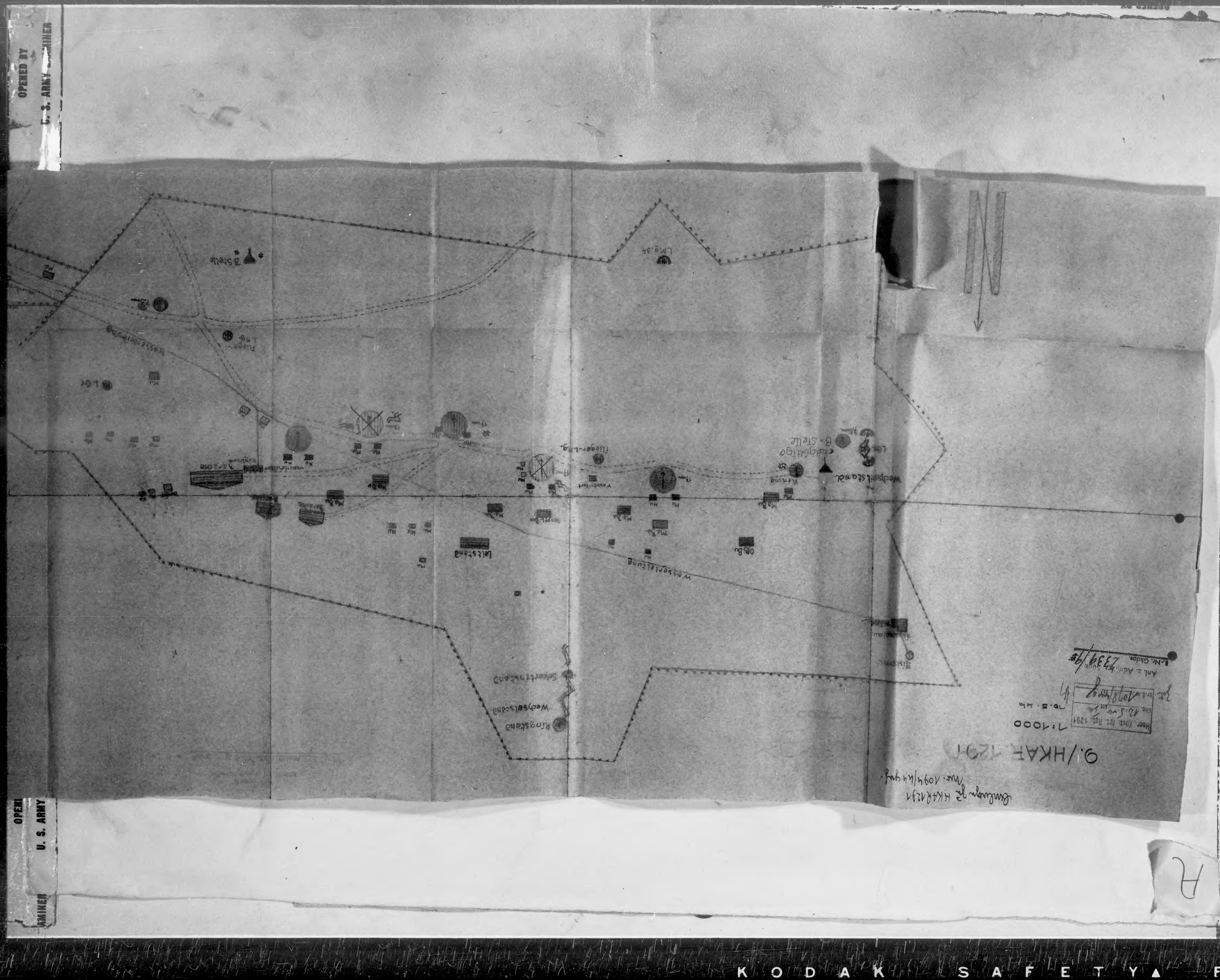
Geheim

Aufnahme vom Kriegsmarine

OPENED BY

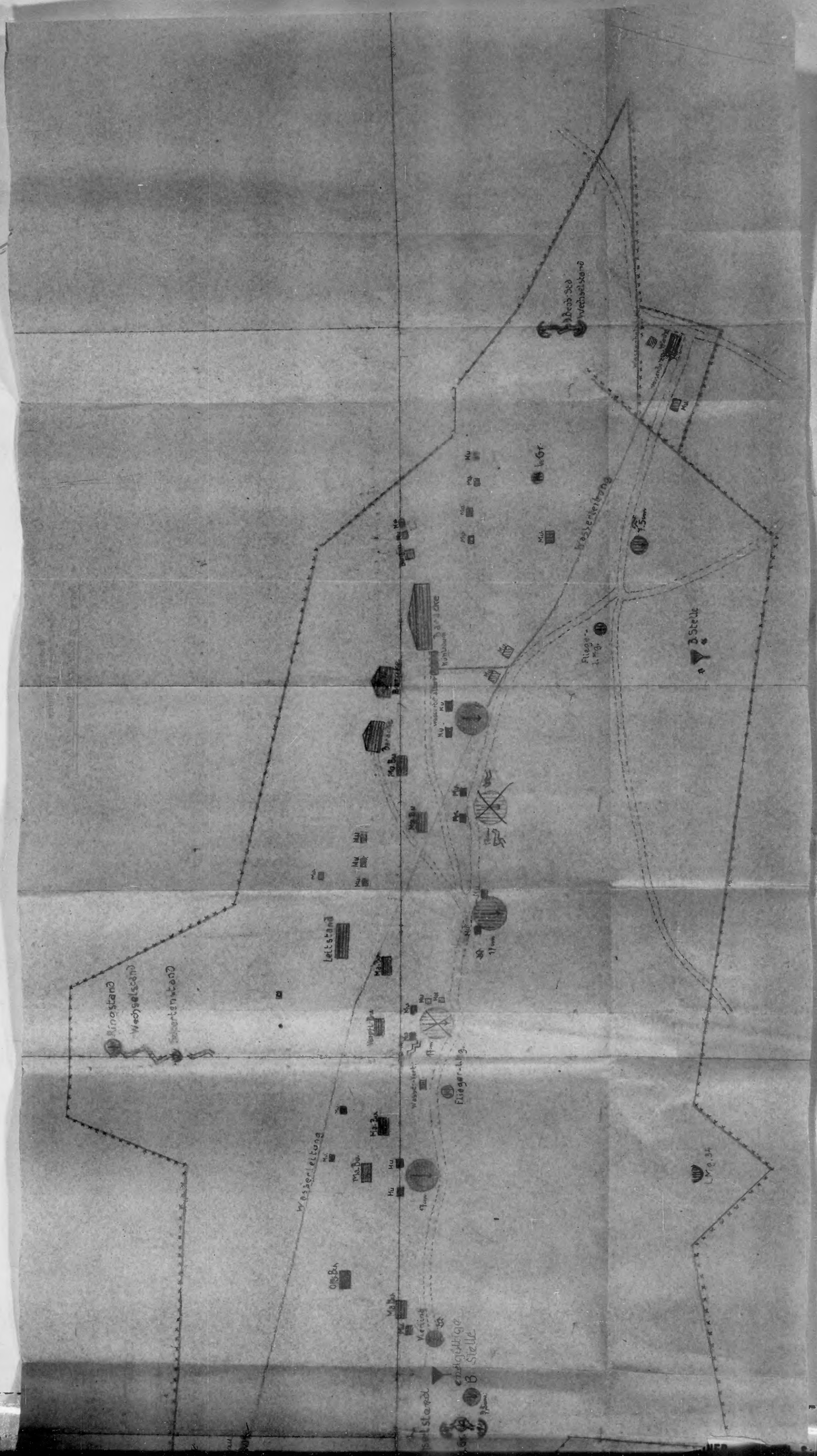

Waschbaracke
Wirtschaftsbaracke
Betonbehälter
Latrine
M. 1:5
Geheim
D

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER


N
Weichselstadt
Weichselfeld
Weichselfeld
Weichselfeld

OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER

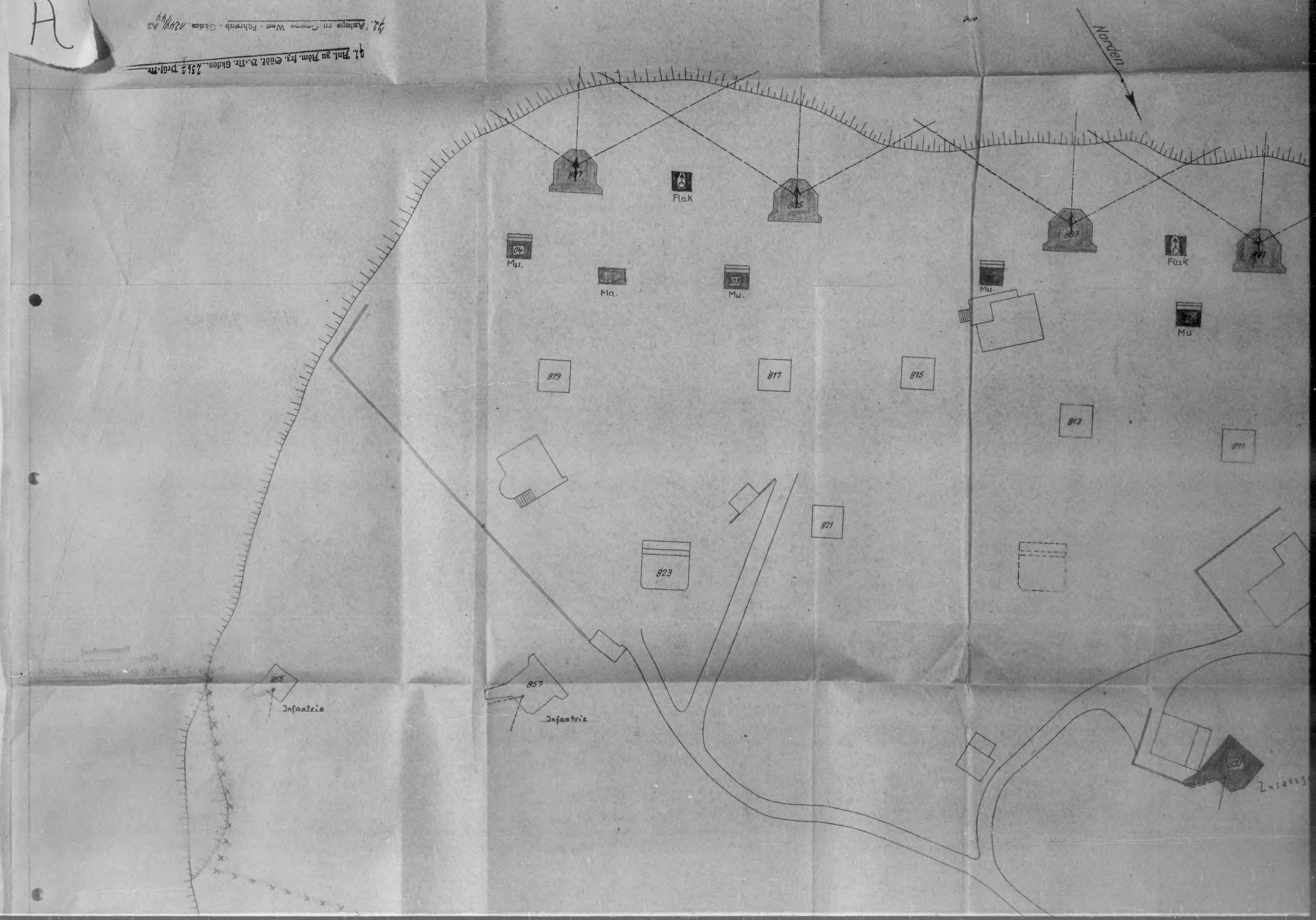
B

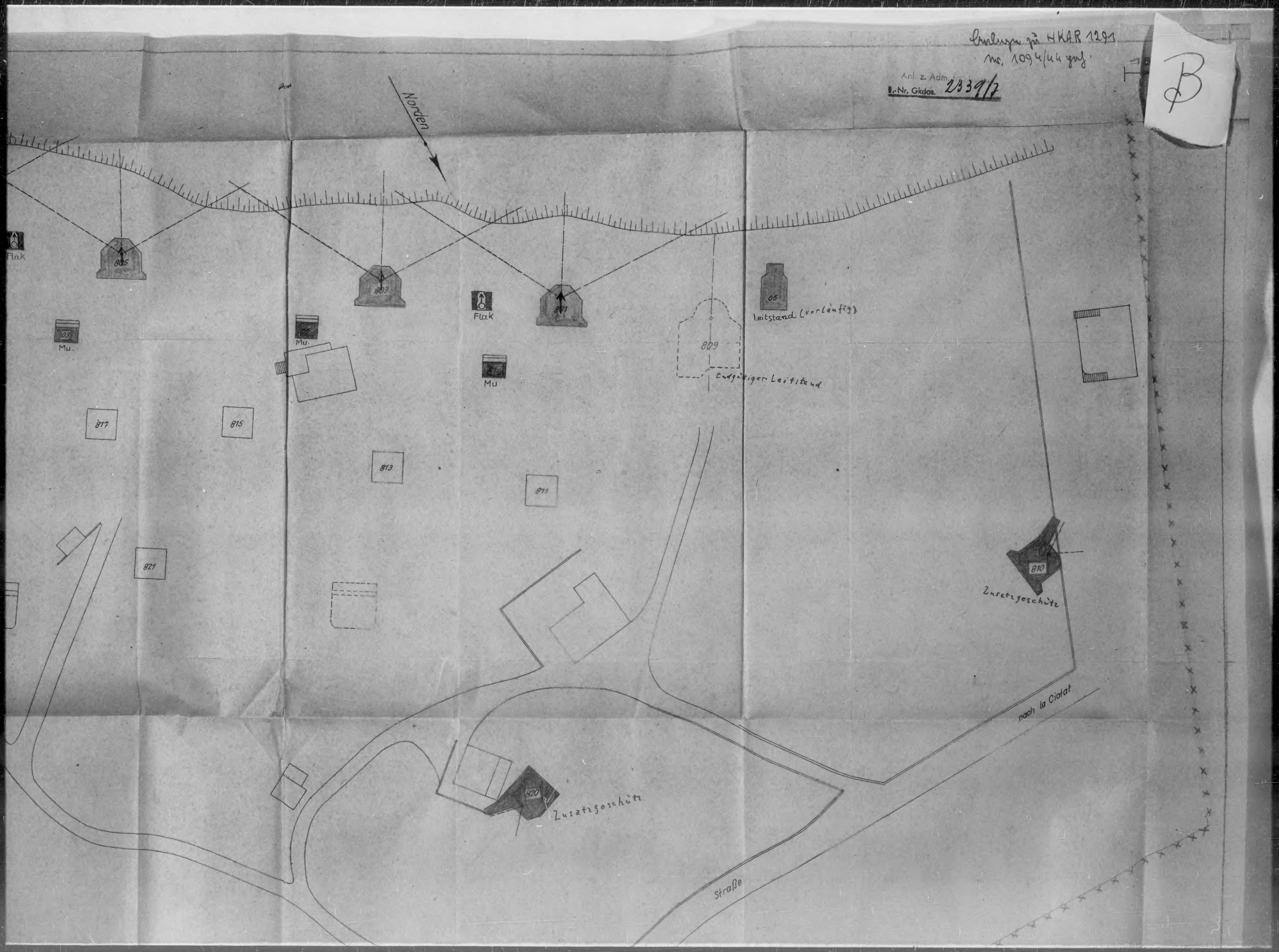


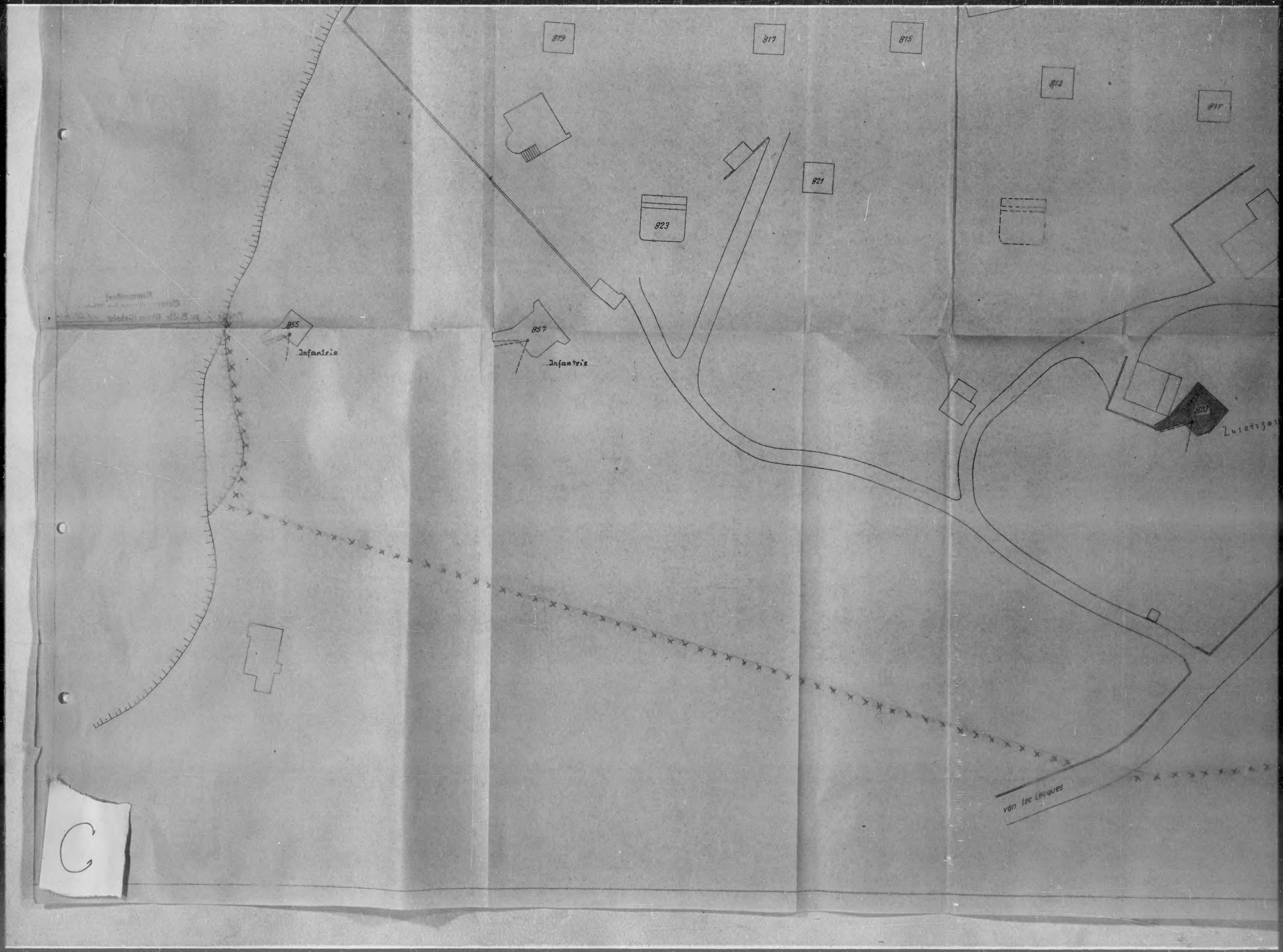
A

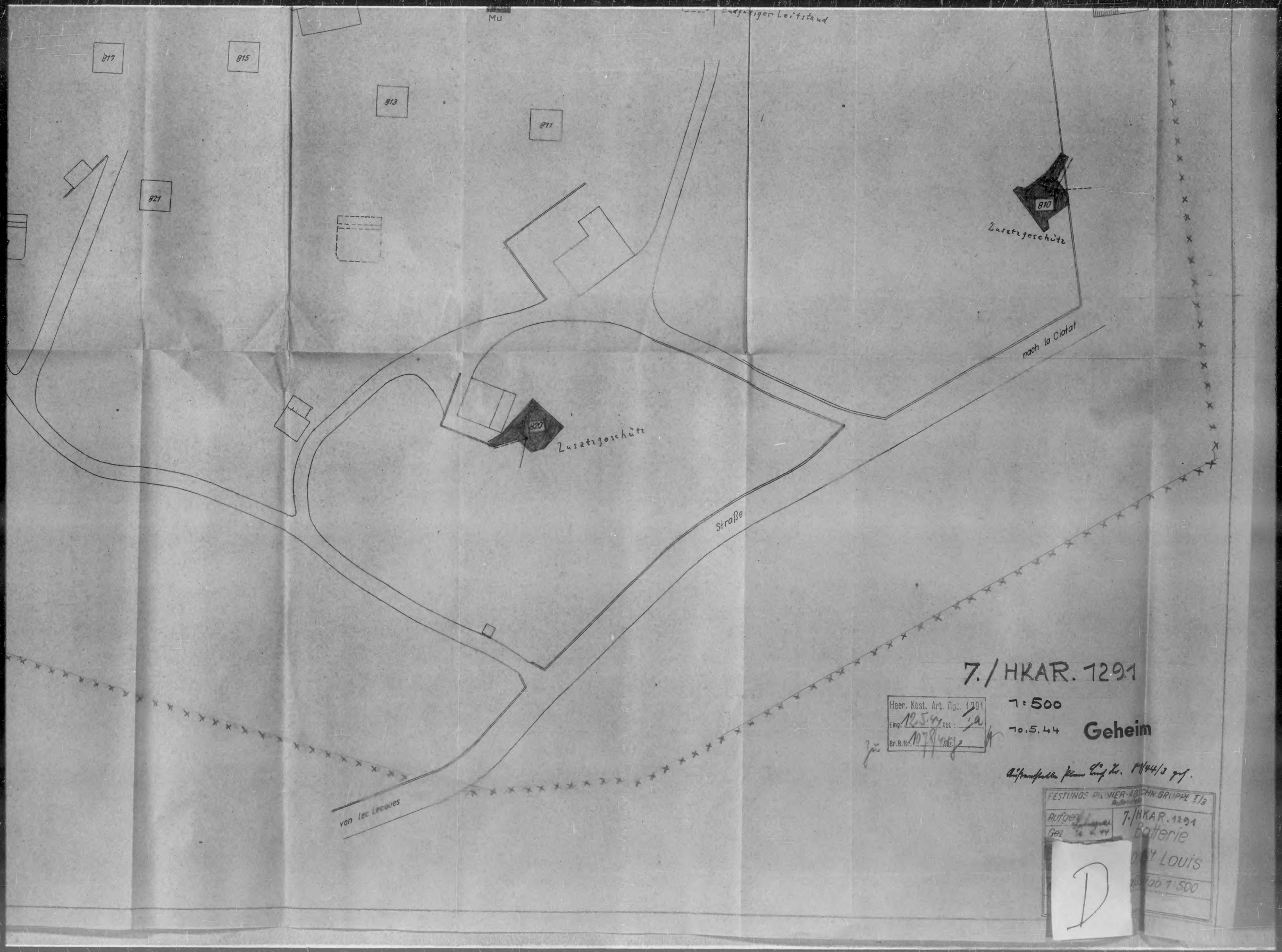
42. Anlage zu Gruppe West - Fährstab - Gkdos 1249/44

41. Anl. zu Röm. frz. Südf. B.-Str. Gkdos. 2564 Prüf-Str.




Anl. z. Adm.
I.-Nr. Gkdos. 2339/7
B
Norden
Flak
805
803
801
Flak
05
Leitstand (vorläufig)
03
Mu.
Mu.
Mu
809
Endgültiger Leitstand
817
815
813
811
821
810
Zusatzgeschütz
nach la Ciotat
820
Zusatzgeschütz
Straße


819
817
815
813
811
821
823
855
Infantrie
857
Infantrie
820
Zusatzges
van lec Lecques
C


Mu
Endgültiger Leitstand
817
815
813
811
821
810
Zusatzgeschütz
820
Zusatzgeschütz
nach la Ciotat
Straße
von lec Lecques
7./HKAR. 1291
1:500
10.5.44
Geheim
Heer. Küst. Art. Rgt. 1291
Eing. 12.5.44 Abt.: Ia
Br.B.Nr. 1078/44
FESTUNGS PIONIER-ABSCHN. GRUPPE I/3
Aufgen.
Gez.
7./HKAR. 1291
Batterie
St Louis
1:500
D

PG-46142-NID

Marine Gruppenkdo Süd

Kr 45348

Chefsache

K.T.B. Entwurf

vom 1.-11. bis ~~30.~~ 11. 12. 44. 1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46142 /N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON BUT ... CESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WO
OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

T Y ▲ FILM ●■

PG/ 46142

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. WAR DIARY DRAFTS. DAILY DRAFTS OF WAR DIARY FOR SOUTHERN GROUP. NAVAL MATTERS.

1 NOV. - 11 DEC. 1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46142/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTA
SHOULD BE MADE EITHER ON THE
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 1.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Aegaeis

Auf Milos legten am 31. vormittags die 15 cm Batterie wieder Störungsfeuer auf die Barith-Bucht. 0540 - 1750 Uhr erfolgte Schiffsartilleriebeschuß auf Batterie und Riegelstellung. Ein Zerstörer wurde 1200 Uhr zum Abdrehen gezwungen. 0630 und 1505 Uhr Bombenangriffe und Bordwaffenbeschuß auf Batterien ohne größere Schäden. Verluste: 4 Mann. In der Nacht vom 31/1. meldet der Inselkommandant: Keine besonderen Vorkommnisse.

Sichtmeldungen: 0140 Uhr SW Leros 2 feindl. S-Boote mit Kurs NW.
0630 " SW Leros 1 Frachter, 1 kleines Kriegsschiff mit Kurs NW.
0815 " 1 Frachter, 2 kleine Kriegsschiffe südl. Levitha, Kurs NW.
1300 " östl. Leros 1 U-Boot Kurs NW, 20 sm ab.

Über Rhodos wurde 0930 in größerer Höhe ein Aufklärer gesichtet.

Lazarettschiff "Gradisca" wurde in der Nacht vom 31/1. wiederum vergeblich durch MFS Kreta gerufen. Da das Schiff weder in Coos, Leros noch Rhodos eingelaufen ist, muß auf Grund der letzten Sichtmeldung angenommen werden, daß es von britischer Seite Befehl erhalten hat, nach Alexandrien zu gehen.

Adria

Die Luftaufklärung ergab außer 2 Seglern vormittags bei Mljet keine Sichtungen.

Hako Zara ist nach Zerstörung des Hafens mit Restpersonal, Waffen und Gerät am 30. mit KT 6 in Fiume eingetroffen.

Seeko Albanien meldet: Außenbucht von Kotor wurde in der Nacht vom 29/30. mit 45 Minen vermint. Minenleger "Pristan" wurde zerstört.

Fumo Ostra gesprent und geräumt.

Batterie Molunat (3/ 15 cm) wurde am 28. zerstört.

Zur Landlage wird gemeldet: Molunat - Erzegnovi,- Zelenika - Kumbo an der Nordseite der Kotorbucht wurden geräumt. Der Gegner stieß mit stärkeren Kräften in eigene Absetzbewegungen hinein. An der Straße Cetine - Kotor-Bucht laufende Bandenvorstöße. Spätere Feindansammlungen in Erzegnovi wurden durch Küstenartillerie mit beobachteter Wirkung beschossen.

S 30, S 58 gemäß Absicht von Pola nach Sibenik aus, S 58 wegen Maschinenstörung 0045 Uhr Pola wieder ein.

S 33, S 154 verlegten von Pola nach Abazzia zur Regelung von Stützpunktangelegenheiten.

3 Boote der 7. S-Flottille befanden sich nachts in See zur Geleitabschirmung zwischen Murter und Sibenik.

TA 20, UJ 202, 208 31. 2300 Uhr Fiume aus zur S-Boot-Jagd im Gebiet Ulbo und zur Beschießung der Inseln Ulbo und Selve. Haka Lossino meldet dazu, daß um 0745 drei feindliche S-Boote beim Sichten des Verbandes in der Nähe von Ulbo auf Gegenkurs gingen und abliefen.

D. "Maria Rutha" im Geleit von 2 J-Booten 1700 Uhr Fiume aus nach Arsa.

Lazarettschiff "Bonn" 0930 Sibenik ein. Das Schiff wurde im Seegebiet vor Sibenik wieder von zwei Partisanenbooten verfolgt, ohne daß es zu einem Angriff kam.

Kammer, den
1. November 1944.

I. Der auf Milos gelandete Feind besteht laut Meldung des Inselkommandanten aus Engländern und Partisanen. Angriffshandlungen dieser Landungstruppen z.Zt. nicht gemeldet. Dagegen erneuter Schiffsartilleriebeschuß auf Batterie- und Riegelstellung. 1 Zerstörer wurden zum Abdrehen gezwungen, feindbesetztes Gelände unter Störungsfeuer genommen. Außerdem erfolgten wiederum Bombenangriffe und Bordwaffenbeschuß auf Batterien. Nur geringe Schäden undPersonalausfälle.

II. Heeresgruppe F hat ihren Dank für die vorbildlichen Leistungen der Lazarettschiffe "Tübingen" und "Gradisca" übermitteln lassen, die zusammen ca. 3.500 Verwundete in Saloniki an Bord genommen haben. Beide Schiffe haben sich noch nicht wieder gemeldet. Es bleibt abzuwarten, wie der Feind mit ihnen verfährt.

III. Im Zuge der Absetzbewegungen an der Adria-Ostküste wurde der Hafen Zara zerstört und geräumt, außerdem die Stützpunkte Molunat, Erzegnovi, Zelenika und Kumbo an der Nordseite der Cattaro-Bucht. Batterie Molunat wurde zerstört, die Außenbucht von ~~Kotor~~ Cattaro mit Minen verseucht.

IV. 118 LMB für Donauverminung sind ab 3.11. in Budapest wurfklar. Ich setze Heeresgruppe Süd hiervon in Kenntnis mit der Bitte, ihre Wünsche bezüglich Zeit und

Ort

Ort der Verminung umgehend zu übermitteln. Zur Unterrichtung der Heeresgruppe über die bei der Verminung auftretenden Fragen gebe ich dem MVO folgende Hinweise:

1) Auslegung Minen bei Feindbeschuß nicht möglich (Detonationsgefahr), daher entspr. zu erwartender Entwicklung Feindlage bei Wurfbefehl zeitlich genügend vorhalten. Unterhalb Kaloksa z.Zt. nicht mehr möglich.

2) Wegen erforderlichen Sicherheitsabstandes (Mine von Mine 130 m) Grundminen vorwiegend gegen Schiffsverkehr in Längsrichtung Flusses geeignet. Gegen Querverkehr (Fähren) an Straßenmündungen kann also nur jeweils eine Mine eingesetzt werden.

3) Von dort zu entscheiden (Drahtantwort) :
   a) Ob und wann Nordsüdteil Donau zwischen Paks und Budapest gegen feindlichen Nachschubverkehr zu verminen für Fall, daß etwa beide Ufer in Feindeshand,
   b) welche mutmaßlichen Übergangsstellen für Verminung in Frage kommen.

4) Minen sprechen nur bei eisernen Fahrzeugen an und zwar je nach

noch 1.11.44.

Einstellung bei erstem bis achtem Überlauf.

5) Wirkung Grundminen auf flachem Wasser beträchtlich; sind geeignet, Feindnachschub in Längsrichtung Flusses erheblich zu stören(fehlende Räummittel bei Russen), bei Übersetzverkehr jedoch nur Beunruhigung Feindes und gewisse Verzögerung zu bewirken.

FI FIII FIS FIV FIp3

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 2.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Auf Milos am 1.11. von 0545 - 1655 Schiffsartilleriebeschuß auf Batterien und Adamasstellung.- 0615 - 1550 starke rollende Luftangriffe mit Bombenabwurf und Bordwaffenbeschuß auf Batterien und Stellungen. E-Meßgerät der 8.8 cm Batterie ausgefallen.- Geringe Verluste.- 1650 beschoß eigene 15 cm Batterie einen feindlichen 2 cm Zug in der Landenge . In der Nacht zum 2.11. Störungsfeuer der Schiffsartillerie auf Batterien und Riegelstellung ohne Schäden und Verluste.-

Seeko Nordgriechenland ist 1.11. mittags vollzählig in Urosevac eingetroffen.-

1 Transporter begleitet von 1 kl. Kriegsschiff wurde 0540 SW Leros gesichtet.

A d r i a

Luftaufklärung blieb am 1. vormittags ohne Sichtung.

Am 31. 2200 landeten ca. 100 Partisanen in Lussingrande, raubten die Post aus und zerstörten die Telefonleitung. Um 0100 sind die Partisanen wieder ausgelaufen.

Als Absicht wird die Verlegung des Seeko Norddalmatien nach Knin gemeldet. Ebenso soll das MSB 581 in den Raum Knin verlegen.

TA 20, UJ 202, 208 von Unternehmen Ulbo 1. 1115 Fiume ein. Das Unternehmen verlief ohne Feindsichtung. Hafenanlagen Ulbo und Selve wurden durch Artilleriebeschuß beschädigt. Auf Rückmarsch erfolgten nachts mehrfach erfolglose Bombenangriffe auf den Verband.

TA 40, 45 mit Minenschiff "Kiebitz" liefen heute nacht zur Durchführung der Minenaufgabe "Lama 3" von Triest nach Fiume aus.

Die Räumung von Sibenik ist angelaufen. S-Funkstelle hat 1. 1530 ausgeschaltet. Am 1. 1800 liefen 4 MFP, 14 Pila-Boote, 2 HS-Boote und mehrere Kümos von Sibenik nach Fiume aus. Zur Geleitsicherung waren 4 Boote der 3. S-Flottille bis in den Raum nördlich Rivani eingesetzt. S-Boote marschierten von dort nach Pola weiter, wo sie 0830 einliefen. Zur Weiterführung des Geleites waren am 1. 1600 TA 20, UJ 202, 208 und R 187 von Fiume ausgelaufen. Hiervon ist nur R 187 am 2. nachmittags mit 4 MFP in Fiume eingelaufen. Von TA 20 und den beiden UJ fehlen bisher Meldungen. Haka Rab meldet um 2020 ein Seegefecht zwischen Pag und Lussin. Da TA 20 und die beiden UJ zu dieser Zeit in der angegebenen Position gestanden haben, muß es sich um ein Gefecht zwischen diesen und unbekannten feindlichen Fahrzeugen gehandelt haben. Kriegsnotmeldungen wurden nicht abgegeben.

Lazarettschiff "Bonn" 0830 Sibenik aus nach Triest.

Kammer, den
2. November 1944.

I. Heerestruppen haben Saloniki am 31.10. planmäßig geräumt. Nachhuten haben Sperrstellungen nordwestlich Langades See bezogen. Marschgruppe Metsovon hat Raum südostwärts Bitolje erreicht.
Im Strumica-Abschnitt feindliche Umfassungsangriffe zerschlagen. Feind unter hohen Verlusten fluchtartig zurückgewichen.

II. Bezüglich der vermißten Lazarettschiffe läuft eine Anfrage der Skl. über die Schutzmacht Schweiz an die britische Regierung, ob Einbringung in einen Feindhafen erfolgt ist.

III. Auf Milos Lage unverändert.
Anfrage bei Heeresgruppe E ergibt, daß außer Piskopi und den bekannten Inseln keine weiteren Inselstützpunkte in der Ägäis bestehen.

IV. Landlage Balkan - Ostfront :
Absetzbewegung auf neue Sperrstellung 11 km südwestlich Kocane planmäßig.
Südostwärts Kraljevo verstärkt sich Feind laufend. Frontaler Angriff im Gange. Im Norden zunehmender Feinddruck und erhöhte Artillerietätigkeit. Nordwestlich Cacak schiebt sich Feind nach Süden vor und drückt auf eigene Gebirgssicherungen.
Feindverstärkungen am ostwärtigen Ufer der Drina im Abschnitt Zvornik - Losnica.

V.

V.

In Dalmatien wurde Primosten planmäßig geräumt. Räumung des Abschnitts nördlich Zara und Biograd ist in Vorbereitung.
Lt. Meldung des Admiral Adria vollziehen sich die Absetz- und Rückführungsbewegungen reibungslos und in gutem Einvernehmen mit dem Heer. Die Planungszeiten sind in den meisten Fällen unterschritten worden. Marschbewegungen erfolgten in der Form, daß Spitzen und Nachhuten jeweils vom Heer übernommen wurden.
Admiral Adria wird angewiesen, den jeweiligen Stand der Rückmarschbewegungen alle 3 Tage zu melden.

VI.

Zwischen Donau und Theiß dringen russische Verbände weiter nach Norden vor. Nach sicherer Quelle beabsichtigt der Feind, Budapest ~~im~~ handstreichartig zu besetzen. Eine allerdings unbestätigte Meldung von gestern abend besagt, daß der Ort Kiskun Lachaza (ca. 40 km südlich Budapest) vom Feind besetzt ist. Jedenfalls steht fest, daß ein Teil der russischen Bereitstellungen in diesem Raum noch nicht eingesetzt wurde.

Unter diesen Umständen ist die Möglichkeit eines schnellen Falles von Budapest nicht von der Hand zu weisen. Um sicher zu gehen, daß der Schiffraum unterhalb und in Budapest rechtzeitig in Sicherheit gebracht wird und Durchbruchsunternehmungen unter vollem Einsatz, wie bei

noch 2.11.44.

Theißmündung und Baja, auch im Interesse der eigenen Flußstreitkräfte nach Möglichkeit erspart werden, frage ich bei WTL Südost an, ob und wie weit Rückführung des Schiffraumes über Budapest hinaus bis etwa Raum Komaron beabsichtigt ist, damit bei etwaiger Zuspitzung der Lage unnötige Verluste vermieden werden.

+ C FI FIII FIS FIV FIop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 3.11.1944.

Geheime Kommandosache!

A e g a e i s

Auf Milos beschossen am Vormittag des 2. eigene Batterien Feindbewegungen südwestlich von Chora. Mittags wurden feindliche Bereitstellungen in einer Talmulde bei Jerakopetra beschossen. Während des ganzen Tages Schiffsartilleriebeschuß und Luftangriffe auf eigene Batterien und Stellungen; dabei mäßiger Schaden, geringe Verluste. Ostwärts der Riegelstellung eigene und feindliche Spähtrupptätigkeit. 1900 - 1930 stärkere feindliche Stoßtrupptätigkeit gegen Riegelstellung und 8,8 cm Batterie ohne Erfolg.

Der Inselkommandant Milos meldet an das Propagandaministerium, daß die Inselbesatzung RM 52.204,10 für das WHW gesammelt hat.

Die Seetransporthauptstelle Porto Lago hat auf Befehl des Festungskommandanten Leros die Organisation und Förderung der Fischerei sowie den Einkauf von Obst, Gemüse und sonstigen Gütern von anderen Inseln übernommen.

0540 wurde südlich Leros ein Zerstörer mit Kurs W gesichtet. 1030 befanden sich 5 Kriegsschiffe mittlerer Größe NNW von Rhodos in ca. 15 sm Abstand mit Kurs W.

FS Lucie lief mit Verpflegung und Betriebstoff von Leros nach Kalino für das F.I. Btl. 999.

Gem. fernmündlicher Mitteilung der Seekriegsleitung sind die Lazarettschiffe "Tübingen" und "Gradisca" von den Engländern eingebracht worden. Von "Freiburg" liegt noch keine Nachricht vor.

A d r i a

Luftaufklärung wurde wegen Wetterlage nicht geflogen.

Beim Säuberungsunternehmen auf Krk wurden bisher 70 Gefangene eingebracht. Das Unternehmen soll am 3. abends beendet sein.

TA 40, 45 und Minenschiff "Kiebitz" liefen 2. 1000 nach Durchführung des Minenunternehmens Fiume ein.

Das Geleit Sibenik - Fiume ist am 2. nachmittags vollzählig in Fiume eingelaufen.

R 187 meldet am 1. 2020 wurde Seegefecht etwa 6 sm nördlich Olip beobachtet. Starker Artillerie-Einsatz von UJ nach allen Seiten vermutlich gegen S- oder Gunboote. Gleichzeitig laufend 5 - 7 Leuchtbombenexplosionen und größeres brennendes Fahrzeug beobachtet. R 187 hat den Gefechtsplatz umfahren und meldet beim Ablaufen erneut Leuchtbomben und kurzes Flakfeuer. Admiral Adria nimmt kombinierte See- und Luftangriffe auf UJ 202, 208 sowie TA 20 an. Die für nachmittags am 1. angeforderte und zugesagte Luftaufklärung konnte wegen Wetterlage nicht geflogen werden. Zur Nachsuche nach den beiden UJ und dem TA-Boot laufen um 1600 von Pola 4 und von Fiume 2 S-Boote aus, die jedoch wegen der Wetterlage (Wind SSO 6-7, See 5) wieder umkehren mußten. Um 0300 am 3. wurden daher TA 40 und 45 von Fiume in das Gebiet des beobachteten Seegefechts zur Nachsuche entsandt. Die Fahrzeuge liefen in den Abendstunden in Fiume wieder ein. Über das Ergebnis liegen noch keine genauen Meldungen vor.

KODAK SAFETY FILM

Kammer, den
3. November 1944.

I. Feindlicher Schiffsartilleriebeschuß und Luftangriffe auf Milos halten an. Bisher nur mäßiger Schaden und geringe Verluste. Eigener Artilleriebeschuß auf feindliche Bereitstellungen und Bewegungen. Stärkere feindliche Stoßtrupptätigkeit gegen Riegelstellung wurde abgewehrt. Der Inselkommandant meldet ~~an das Propagandaministerium~~, daß die Inselbesatzung RM 52.204,10 für das WHW gesammelt hat.

Die bisherige Haltung der Inselbesatzung verdient volle Anerkennung. Ich bringe dies in einem FT dem Inselkommandanten gegenüber zum Ausdruck, wobei ich betone, daß die ständigen starken Angriffe und Kämpfe auf Milos den Wert aufzeigen, den der Feind der Insel beimißt und der den bisherigen Abwehrerfolg und weitere Standhaftigkeit umso wichtiger scheinen läßt.

II. Zwischen den von uns besetzten Inseln des Dodekanes soll in den nächsten Tagen interner Fahrzeugverkehr, soweit zum Ausgleich von Material u.a. erforderlich, aufgenommen werden. Die Seetransporthauptstelle Porto Lago hat auf Befehl des Festungskommandanten Leros die Organisation und Förderung der Fischerei sowie den Einkauf von Obst, Gemüse und sonstigen Gütern von anderen Inseln übernommen.

III. Fernmündliche Mitteilung der Skl. bestätigt die Vermutung, daß sich die Lazarettschiffe "Tübingen"und "Gradisca" in der Hand des Gegners befinden. Eine Note der britischen Regierung ist angekündigt.

Es

Es bleibt abzuwarten, was die Note enthält. Ein Verstoß unsererseits gegen die Lazarettschiffbestimmungen, der eine rechtliche Handhabe zur Beschlagnahme der Schiffe bieten könnte, dürfte kaum vorliegen, da hierüber wiederholt eindeutige Befehle von mir erteilt wurden, die an die Chefärzte der Lazarettschiffe weitergeleitet und auch der Heeresgruppe E zur Kenntnis gebracht wurden.

IV. OB Südost teilt mit, daß in der Nacht zum 2.11. die Nachhuten der Heeresgruppe E die griechisch-mazedonische Grenze überschritten haben, womit der erste Abschnitt der großen Absetzbewegung planmäßig abgeschlossen wurde.

Die von Griechenland Besitz ergreifenden Engländer begnügten sich, in dem von der eigenen Truppe vorgeschriebenen Tempo zu folgen.
OB Südost stellt weiter fest, daß der mißlungene Versuch der gesamten bulgarischen Wehrmacht, Mazedonien zurückzuerobern und damit der Heeresgruppe E den Rückzugsweg abzuschneiden, den russischen Vernichtungsgedanken zeigt. Auch bei weiterer bulgarischer Kräftezuführung und Inrechnungstellung örtlicher Krisen sei die Gefahr der Abschnürung als gebannt anzusehen, da ausreichende eigene Kräfte im raschen Zufließen von Süden her.
Weiter im Norden versucht der Russe, den wichtigen Straßenknoten-

punkt

punkt Kraljevo in Besitz zu nehmen. Gleichzeitig muß mit einer Überflügelung nördlich der Straße nach Uzice gerechnet werden. Jedoch hat sich die Lage auch in diesem Raum wesentlich gefestigt, sodaß nach Ansicht OB Südost Offenhalten der wichtigsten Nachschubstraßen wahrscheinlich gelingen wird.
Im Abschnitt des Panzer-AOK 2 ist es gelungen, zwischen Zwornik und der Donau eine zusammenhängende Abwehrlinie aufzustellen, die allerdings nur dünn besetzt ist.
OB Südost stellt abschließend fest, daß in einer späteren Fase der Operation mit einer russischen Offensive aus dem ungarischen Raum gegen die Dralinie unter Umständen in Richtung Agram gerechnet werden muß, wobei sich schon jetzt erkennen läßt, daß die eigene Abwehrkraft auch nach Eintreffen von Teilen der Heeresgruppe E sehr gering sein wird.
Es darf zudem nicht übersehen werden, daß fast das gesamte Gebiet südlich der Drau von starken Banden beherrscht wird, die den eigenen Bewegungen gewisse Grenzen setzen, ein Einsickern russischer Kräfte dagegen erheblich erleichtern. Bei den Banden wird die nachlassende anglo-amerikanische Luftversorgung zumindesten teilweise ausgeglichen durch die ungehinderte Ausbeutung weitester Teile des Landes, laufende Entwaffnung von Domobranen- und Muselmaneneinheiten sowie durch den moralischen Impuls, den die Nähe des russischen Bundesgenossen gibt.

Die Betrachtung des OB Südost zeigt, daß trotz augenblicklicher Festigung der Lage noch weiterhin ~~ernste~~ Probleme bei der Rückführung der Truppen auftreten können.

V. Die Vorgänge, die zu dem vermutlichen Totalverlust von TA 20, UJ 202 u. 208 geführt haben, sind noch nicht aufgeklärt. Seenotaktion zur Bergung Überlebender ist z.Zt. im Gange.

Daß ausschließlich S- und K-Boote auf gegnerischer Seite an dem Gefecht beteiligt waren, scheint bei der Überlegenheit und den Erfolgen, die gerade die beiden U-Jäger kürzlich gegen diese Fahrzeuge gezeigt haben, nicht wahrscheinlich. Ich halte Mitwirkung der feindlichen Luftwaffe, wie auch aus der Beobachtung von Fallschirmleuchtbomben hervorgeht, oder feindlicher Zerstörer für wahrscheinlich.
Bedauerlich ist, daß keines der eigenen Fahrzeuge eine Alarmmeldung abgegeben hat. Ich weise Admiral Adria nochmals auf die Bedeutung dieser ersten Feindmeldung hin, die auf allen Fahrzeugen jederzeit im Funkraum klar sein muß.
Im übrigen halte ich auch in diesem Falle wiederum für möglich, daß das Auslaufen an den Feind verraten wurde.
Nochmalige Überprüfung der Geheimhaltungsmaßnahmen betr. Auslauftermin und Absichten ~~ist bei~~ im Hinblick auf weiteren Unternehmungen ist daher erforderlich. Über die erteilten Befehle (Führung, Aufgabe, Nachrichtenverbindung, taktische Zusammenarbeit beider Rotten usw.) ist Admiral Adria zur Meldung aufgefordert.

VI. An der Adriafront verläuft die eigene Absetzbewegung im Bereich des 15. AK planmäßig. Beim 5. SS-AK gelang dem Feind, der mit Schwerpunkt im Narenta-Mündungsgebiet, aber auch sonst überall scharf nachdrängt, ein tiefer

Einbruch

noch 3.11.44.

Einbruch bis vor Mostar.
Bei den feindlichen Anlandungen bei Dubrovnik scheint es sich nach bisherigen Feststellungen nur um, allerdings umfangreiche, Materialtransporte gehandelt zu haben.
Starker Feinddruck im Raum Cetinje - Cattaro. Eigene Stützpunkte seit Tagen im Kampf mit angreifenden Banden.
In Nord-Dalmatien wurden Zara, Biograd und die Insel Uljan planmäßig geräumt.

VII.

Der russische Vorstoß auf Budapest hat weiter an Boden gewonnen. Spitzen 15 km südlich der Stadt.
Inspekteur MR Donau meldet, daß die Auflockerung des in Budapest befindlichen Schiffraumes bereits angelaufen ist.
Die Räumung der Strecke unterhalb Budapest wird heute beendet. Deutsche und ungarische Donauflottille sichern die Rückführung.
Der Inspekteur hat dem Sonderbevollmächtigten Donau jegliche Hilfe bei der Räumung angeboten. Er hält sowohl mit dem Sonderbevollmächtigten als auch mit der WTL Südost, der die Rückführung des Güterraums obliegt, ständig Verbindung.

Eingreifen der Gruppe ist daher z.Zt. nicht erforderlich.

FI FII FIV FIS F

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 4.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Kreuzer und Zerstörer beschossen am 3. 0650 - 0955 und 1320 - 1540 Batterien und Stellungen auf Milos. 0605 - 1035 erfolgten Bomben- und Tiefangriffe auf Plakis, Castro-und Adamas-Stellung sowie auf die Batterien. Die leichte Flak erzielte einen Abschuß. 1530 - 1600 feindliches Granatwerferfeuer auf die 8,8 cm Batterie. 1835 - 2106 wieder Störungsfeuer der Schiffsartillerie auf Batterien und Riegelstellung. Es werden geringe Schäden und keine Verluste gemeldet. Die eigene 15 cm Batterie beschoß abends feindliche Ansammlungen am Jernkopegra und die feindliche Granatwerferstellung.

0750 wurde 1 Zerstörer östlich Leros mit Kurs NW und um 1020 1 Zerstörer südlich Leros mit Kurs W gesichtet.

A d r i a

Wegen der Wetterlage erfolgte keine Luftaufklärung.

Nach Funkbeobachtung befanden sich 2 feindliche Zerstörer um 1040 in 4441 N 1423 O mit Kurs N.

TA 40 und 45 liefen am 3. abends in Fiume mit 17 Überlebenden und 2 Gefallenen von TA 20 ein. TA 40, 44 und 45 und R 187 1530 Fiume aus nach Pola. Der Verband wurde um 1600 von 9 Jabos angegriffen, wobei TA 44 Splitterschäden an der Bordwand und im Bunker erhielt. Eindocken ist erforderlich. Die Boote liefen um 1730 mit 21 Verletzten an Bord in Fiume wieder ein. Abschüsse wurden nicht erzielt.

S 33 und 154 0230 Fiume aus nach Pola.

3 Siebelfähren liefen von Fiume nach Krk zur Abholung der für das Säuberungsunternehmen eingesetzten Truppen aus und kehrten 2230 wieder zurück.

Kammer, den
4. November 1944.

I. Am 2.11. ist das britische Schlachtschiff "King George V." vom Atlantik kommend in das Mittelmeer eingelaufen.

Das Schlachtschiff "King George V." hat nach eigener Funkaufklärung im Oktober im westlichen Mittelmeer gestanden zur Unterstützung der Südfrankreich-Invasion. Sein Einsatz für weitere Unternehmungen an der Küste des Ligurischen Meeres erscheint möglich, ebenso jedoch auch ein Durchziehen nach dem Pazifik im Zusammenhang mit dem englischen Streben, auf dem fernöstlichen Kriegsschauplatz eine stärkere Aktivität zu entfalten als bisher.

II. Auf Kalchis wurde in der Nacht zum 1.11. von Rhodos aus Landung eines eigenen Kommandos zur Säuberung der Insel durchgeführt. ~~Unternehmen im Gange~~.

Zweck der Unternehmung ist vermutlich Sicherung der geplanten Kleinschiffahrt zwischen Leros und Rhodos.

In der Kernfestung Kreta wurde als Vergeltung für Bandenüberfälle ein Bandenort durch zusammengefaßtes Feuer von 6 Batterien zerstört.

III. Landlage Balkan - Ostfront:
Fortgesetzte Kampftätigkeit im Strumicatal, Lage fort unverändert. Im Abschnitt südlich Kumanovo gelang es starken Feindkräften trotz zähen Widerstandes eigener Sicherungstruppen bis zur Straße Kumanovo - Skoplje vorzustoßen. Zur Bereinigung Gegenmaßnahmen mit neuzugeführten Kräften angelaufen. Heftige Kämpfe nördlich Bujanovce und an den Paßstraßen nördlich Podujevo teilweise in erbittertem Nahkampf abgeschlagen. Hohe Feindverluste.

2 }

Nördlich

Nördlich Prijepolje in harten Kämpfen bei großen Geländeschwierigkeiten beiderseits Lim-Tal Freikämpfung der Straße fortgesetzt. Ostwärts Kraljevo beiderseitige Artillerietätigkeit. Im Kampfraum nordwestlich Cacak wechselvolle Kämpfe. Starke Bandenangriffe auf Zvornik abgewiesen.

IV.

Der Leiter des Marineauffangstabes bei Heeresgruppe E, Kpt.z.S. Benneke, ist am Sitz der Heeresgruppe in Mitrovica eingetroffen und hat die Geschäfte übernommen. Nach seiner Meldung befinden sich Mar.Sich.Btl. 603 12 km NNW Bujanovce, Mar.Sich. Btl. 612 u. 613 und 1 S-Flakbattr. in Ruam 15 km SW Kumanowo im Kampfgebiet. Mar.Sich.Batl. 614 u. 615 sind auf dem Marsch nach Pec.

Im Raum Kotor - Cetinje anhaltende Kämpfe gegen überlegene Feindkräfte. Seekommant Albanien meldet, daß 6 Marinemarschbataillone Durazzo - Kotor in Aufstellung, Beweglichmachung durch Mangel Kfz., Betriebsstoff, Bespannungen gefährdet. Eingreifen Admiral Adria ~~durch~~ kurz Seekommandanten erbeten.

V.

Ein Erkundungstrupp des Heeres meldet, daß in der Nähe von Skutari Oberst Mac Lean mit Stab auf einem M-Boot eingeschifft wurde und das Boot angeblich nach Bari laufen sollte.

Oberst

Oberst Mac Lean war der maßgebende Verbindungsoffizier der Anglo-Amerikaner bei Tito. Seine Zurückziehung aus dem Balkanraum würde eine weitere Schwächung der englischen Stellung gegenüber den Russen bedeuten.

VI. Der Totalverlust von TA 20, UJ 202 und 208 hat sich durch Aussagen Überlebender leider bestätigt. Wie vermutet, waren außer feindlichen MGB und MTB auch 2 Zerstörer - von der feindlichen Luftwaffe unterstützt - an dem etwa halbstündigem harten Kampf, der mit der Versenkung der eig. Fahrzeuge endete, beteiligt.

Der Verlust wiegt umso schwerer, als nur ganz wenige Besatzungsangehörige gerettet werden konnten. Eine Beurteilung des Falles ist mir erst nach Vorliegen der angeforderten Unterlagen und Augenzeugenberichte möglich.

VII. Die Räumung von Sibenik, zu der auch das durch die in Verlust geratenen Seestreitkräfte zu sichernde Geleit (siehe oben) gehörte, geht unter starkem Feinddruck vor sich.
Ich habe den Antrag des Admiral Adria auf Auflösung der Seekommandanten Nord- und Süddalmatien genehmigt, wenn keine Aufgaben für sie mehr vorliegen.
Seekommandant Süddalmatien, Kpt.z.S. Friedrichs, ist als Leiter des Marineauffangstabes bei Panzer-AOK 2 vorgesehen. Er hat dort dieselben Aufgaben, wie Kpt. z.S. Benneke bei Heeresgruppe E.

VIII. Die Kämpfe um Budapest haben sich ~~bereits~~ bis an die südlichen Vororte herangezogen.

WTL

noch 4.11.44.

WTL Südost bestätigt die Meldung des Inspekteurs MR Donau über z.Zt. laufende Auflockerung der Schiffraumansammlungen Budapest und bittet, Fühlungnahme der örtlichen Marinedienststellen mit deutschem Transport-BV Budapest zu veranlassen. Rückfrage bei Inspekteur ergibt, daß die Zusammenarbeit des MVO Budapest mit dem dortigen Transportbevollmächtigten durch tägliche gemeinsame Sitzungen sichergestellt ist.

Bei dem Kampf um Budapest könnte die deutsche und ungarische Donauflottille zur Flankensicherung bzw. zu Erkundungsvorstößen mit eingesetzt werden. Ich weise Inspekteur MR Donau an, mit der Heeresgruppe Süd, von der entsprechende Einsatzwünsche auszugehen hätten, ständig Verbindung zu halten. MVO bei Heeresgruppe Süd ist aufgefordert, entsprechende Anforderungen an Inspekteur, nachrichtlich Gruppe zu geben.

FII FIV FIS FVI

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 5.11.1944.

~~GEHEIM~~

CHEFSACHE!

A e g a e i s

Die 15 cm Batterie bekämpfte am 4. um 1320 einen in die Pravatis-Bucht einlaufenden Zerstörer. Anschließend wurde Störungsfeuer auf Landungsboote in der Pravatis-Bucht gelegt.- Während des ganzen Tages beschossen Kreuzer und Zerstörer mit kurzen Unterbrechungen eigene Batterien und Stellungen. Mehrfache Luftangriffe mit Bombenangriffen und Bordwaffenbeschuß auf Batterien und Stellungen verliefen ohne größere Schäden. Eine 3,7 cm und eine 2 cm Flak sind ausgefallen. Es traten geringe Personalverluste ein.- Die Haltung der Truppe wird als sehr gut bezeichnet.-Die Nacht vom 4/5. verlief ohne besondere Vorkommnisse.

GD 98 lief mit M/S Helmut am 4. um 1600 Leros aus nach Rhodos. Das Geleit wurde von 2 Zerstörern angegriffen, wobei M/S Helmut in Brand geschossen wurde und verlorenging. GD 98 lief unbeschädigt in Piscopi ein.

1 Zerstörer beschoß 4. 2300 die Insel Piscopi.

Von Leros wurde wieder lebhafter Verkehr von feindlichen Kriegs- und Handelsschiffen beobachtet, und zwar:

0230 2 S-Boote dicht östl. Leros mit Kurs N.
0600 2 Zerstörer südwestl. Leros mit Kurs SO.
1 Frachter, 1 Zerstörer westl. Leros Kurs SO.
0900 1 Zerstörer südl. Leros Kurs NW,
1 Handelsschiff mit Kurs W.
1300 2 Kriegsschiffe mittlerer Größe südl. Leros mit Kurs NW.
1500 1 Zerstörer und 1 Frachter südwestl. Leros mit Kurs W.

A d r i a

Die Luftaufklärung am 4. vormittags ergab ostwärts Rimini 3 kleine Kriegsfahrzeuge und 1 Bewacher mit Kurs Süd.

Der Hafen von Sibenik wurde vermint und gesprengt. Die restlichen Fahrzeuge versenkt.

Von UJ 202 und 208 ist je ein Schiffbrüchiger auf der Insel Lussin gelandet.

R 14, R 16 4. 1700 mit einem Betriebstoff-Schleppzug Pola aus, 2300 Triest ein.

D. "Volosca" im Geleit von I 51 und 67 2330 Fiume ein von Arsa.

Kammer, den
5. November 1944.

I. Während nennenswerte Kämpfe auf Milos nicht stattfanden, nahmen die Beschießungen von See her sowie die Luftangriffe ihren Fortgang. Die 15 cm - Batterie bekämpfte 1 feindlichen Zerstörer und Landungsboote in der Pravatis-Bucht. Die Haltung der Truppe wird vom Inselkommandanten weiterhin als sehr gut bezeichnet. Über die Muntionslage ist derInselkommandant zur Meldung aufgefordert.

II. Der beabsichtigte interne Verkehr Leros - Rhodos wurde gestern mit 1 Motorsegler unter Geleit durch 1 Küstenschutzboot begonnen. Unterwegs wurde jedoch das Geleit durch 2 feindliche Zerstörer angegriffen, die den Motorsegler in Brand schossen, während das Sicherungsfahrzeug nach Piskopi entkommen konnte.
Am heutigen Tage wurde von Leros lebhafter Verkehr feindlicher Kriegs- und Handelsschiffe beobachtet.

III. Balkan - Ostfront :
Zunehmend gespannte Lage in Mazedonien. Durch feindlichen Umfassungsangriff gegen eigene Kräftegruppe Kumanovo, wobei Gegner tiefen Einbruch erzielen konnte, sowie bulgarischen Einbruch mit 30 Panzern in das Podujevo-Tal und in den Raum Pristina sind örtliche Krisen eingetreten. Zur Bereinigung der Lage Gegenangriffe mit zugeführten Kräften angelaufen.

Bei

Bei Kraljevo nachlassende Kampftätigkeit. Nordwestlich Cacak eigener Gegenangriff gegen zähen Feindwiderstand erfolgreich angelaufen..
Angriff durch Banden auf Zvornik abgeschlagen. An Donau und Save nur geringe örtliche Kampftätigkeit.

IV. Der Leiter des Auffangstabes bei Heeresgruppe E berichtet über Schwierigkeiten, die ihm die Hergabe der befohlenen Meldung über Stärken, Aufgliederung und Standorte des in Rückführung befindlichen Marinepersonals z.Zt. unmöglich machen.

V. In Dalmatien endgültige HKL südlich Mostar bezogen. Starke Gefechtsvorposten vor HKL zurückgelassen.
In Nacht zum 3.11. Sibenik nach Verminung des Hafens und Zerstörung der Anlagen geräumt. Besatzung im Durchbruch Richtung Knin bei gleichzeitigem Vorgehen eigener Kampfgruppe nach Südwesten aus Drnis.
Anhaltend starker Feinddruck Raum Kotor - Cetinje - Risan, sowie bei Tirana.

VI. Admiral Adria glaubt aus mehreren Umständen auf nahes Bevorstehen eines großen alliierten Landungsunternehmens in der Nordadria schließen zu können und gibt diese Ansicht durch KR-Fernschreiben an alle Führungsstellen von Heer, Marine und Luftwaffe des Südbereichs.

Als

Als wesentlichste Argumente führt Admiral Adria

a) B-Dienstmeldungen über starken, dringenden und z.T. operativ-taktischen Funkverkehr feindlicher Einheiten vermutlich im Raum südliche Adria - Malta an,

b) Aufbringung und Zurückhaltung mehrerer eigener Lazarettschiffe in Ägäis und Adria mit dem mutmaßlichen Zweck, Verschleierung von Feindbewegungen.

Ich kann den aus diesen, sowie den anderen Beobachtungen von Admiral Adria gezogenen Folgerungen nicht zustimmen. Ich weise Admiral Adria daher an, die Empfänger des genannten FS in einem Sinne zu unterrichten, der vorbeugt, daß die Marine als Verbreiter von ungenügend begründeten Alarmnachrichten erscheint. Richtig ist jedoch die Forderung nach häufigerer LB-Erkundung der süditalienischen Häfen zur Überwachung der operativen Absichten des Gegners.

VII. Skl. übermittelt folgende Unterrichtung aus dem Führerhauptquartier:

Führer hat auf Anfrage Chef WFST entschieden, daß Pola zum festen Platz zu erklären und auch bei Rücknahme Front als Stützpunkt wie Atlantikfestungen bis zum letzten zu halten ist.

Dieser Führerentscheid geht über den Antrag des OB Südwest und meine Stellungnahme, die ein Halten von Pola nur bis zur Erschöpfung der Seekampfmittel forderte, hinaus. Damit schon bei der Festlegung der Bereichsgrenzen des festen Platzes Pola den Erfordernissen der Marine Rechnung getragen wird, richte ich an OB Südwest folgendes FS :

"Für

"Für Festlegung HKL Pola hiesigen Erachtens von Bedeutung, daß bei Feindeinwirkung Seeversorgung voraussichtlich nur über rückwärtiges Küstengebiet an istrischer Ostküste möglich, das daher zweckmäßig in Festungsbereich einzubeziehen wäre. Ferner gebeten, HKL im Norden möglichst so zu wählen, daß Hafen und Stützpunkt Pola außer Wirkungsbereich Landartillerie bleiben."

Admiral Adria wird angewiesen, die sich aus der neuen Aufgabenstellung für Pola marineseitig ergebenden Maßnahmen und Vorderungen vorzulegen.

VIII. Auf der Donau ist meines Erachtens auch der Einsatz von Flußtreibminen zu erwägen. Da dies jedoch zum Aufgabenbereich des Heeres gehört, habe ich eine entsprechende Anregung an MVO Heeresgruppe Süd gerichtet. Dieser meldet nunmehr, daß 400 Treibminen sich in Zuführung befinden, die nach Eintreffen den zuständigen Armeen zugeteilt und durch Pioniere eingesetzt werden sollen.

C FI FIII FIV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 6.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Von Milos wird am 5.11. nur geringe Kampftätigkeit gemeldet. 0810 - 0915 Uhr beschoß Schiffsartillerie die Riegelstellung und Batterien. Zur selben Zeit erfolgten einige Bombenangriffe auf einzelne Abschnitte der eigenen Stellungen. Während des weiteren Tages fanden keine Kampfhandlungen statt. Ebenso verlief die Nacht zum 6. ohne besondere Vorkommnisse.

Nördlich Rhodos 1500 3 Kriegsschiffe mittlerer Größe mit Kurs W gesichtet.

In der Nacht vom 6/7. soll der erste Postflug von Agram nach Kreta durchgeführt werden.

A d r i a

Die Luftaufklärung ortete drei Schiffsziele in der Nordadria im Raum Ravenna - Ancona. Die grobe Auswertung des Nachtluftbildes von Ancona ergab: 1 Tanker von 8000 BRT, 2 Frachter von 14000 BRT, 24 Hilfslandungsboote. Wegen Wolkendecke konnte das Bild nur teilweise ausgewertet werden.

Bei dem Jabo-Angriff auf TA 40, 45 und 44 bei Fiume am 3. nachmittags wurde 1 Abschuß bestimmt, zwei weitere wahrscheinlich erzielt.

Auf Hafen und Marinetankstelle Susak erfolgten am 4. morgens zwei Angriffe von je 4 Jabos mit Bomben und Bordwaffen. Dabei ist ein Tankleichter, 1 kleines Motorschiff gesunken, D. "Maria Ruta" und MTS "Toni" wurden beschädigt. Drei Hafenkräne total zerstört.

Auf Hafen und Werftanlagen von Fiume erfolgte am 5. mittags ein Angriff von viermot. Bombern in drei Wellen. Dabei TA 21 durch Aufreissen der Bordwand gekentert und gesunken. G 104 und Bergungsschlepper "Aprione" ebenfalls gesunken. Minenschiff "Kiebitz" erhielt Bombenvolltreffer, geriet in Brand und ist dann gesunken. Außerdem sind 2 I-Boote gesunken, die vermutlich ebenfalls als Totalverlust anzusehen sind. Personalausfälle: 7 Tote, dazu Vermißte und Verwundete.
3 MFP am 5. 1400 Uhr auf einem Tarnplatz bei Fiume von Jabos angegriffen. Dabei erhiel MFP 484 drei Volltreffer; Totalverlust. MFP 354 und 554 haben auf je einem Jabo einen Treffer erzielt, den Absturz jedoch nicht beobachtet.

Der Geleitverkehr war gering. R 187 mit KT 6 lief 0200 Uhr in Pola von Arsa ein.

KODAK S A F E T Y F I L M

1 Skl I M teilt auf Anfrage fernmündlich mit: Note britischer Regierung bezüglich Lazarettschiff "Tübingen" liegt jetzt vor. Darin wird mitgeteilt, daß "Tübingen" in einen englischen Hafen eingebracht sei, da die britische Regierung glaubt sichere Unterlagen dafür zu haben, daß sich an Bord nicht nur solche Personen befinden, deren Beförderung mit Lazarettschiffen gestattet ist. Die britische Regierung behält sich daher vor, die an Bord befindlichen Personen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und diejenigen, die nicht verwundet oder krank sind, von Bord zu nehmen. Nach erfolgter Untersuchung wird das Schiff wieder freigelassen werden.

Die Note bezüglich "Gradisca" soll ähnlichen Wortlaut haben.

Über "Freiburg" und "Bonn" liegen noch keine Nachrichten vor.

Kammer, den
6. November 1944.

I.

Nach Unterrichtung durch Auswärtiges Amt~~es~~ liegen keine weiteren Anzeichen für russischen Beschluß, in Meerengenfrage militärisch auf Türkei zu drücken, vor. Sowjetregierung hat jedoch angeblich von England über die ausschließliche Kontrolle Meerengen verlangt und Gegenvorschlag der Internationalisierung unwillig aufgenommen. Angelegenheit soll in Moskau besprochen worden sein.
Nach einer ~~offensichtlich~~ agitatorisch zu wertenden englischen Mitteilung an türkischen Presseattaché bestehen britische Pläne, im Einvernehmen mit türkischer und griechischer Regierung Dardanellen-öffnung für Russen dadurch illusorisch zu machen, daß alle strategisch wichtigen Ägäis-Inseln und Küstenpunkte befestigt werden und damit "auf Weisung britischen Generalstabes" Durchfahrt jederzeit gesperrt werden kann.

II.

Von Milos wird am 5.11. nur geringe Kampftätigkeit gemeldet.
Insel Kalchis durch eigenen Kommandotrupp ohne besondere Ereignisse vorübergehend besetzt.
Der vom Reststab Admiral Ägäis gesteuerte ~~Kameradschaftsfunk~~ Funk für die abgeschnittenen Inselbesatzungen der Ägäis hat die Sendungen aufgenommen. In der Nacht zum 7. soll der erste Postflug von Agram nach Kreta durchgeführt werden.

III.

III. Skl. teilt mit, daß die angekündigte Note der britischen Regierung bezüglich Lazarettschiff "Tübingen" jètzt vorliegt. Darin wird mitgeteilt, daß "Tübingen" in einen englischen Hafen eingebracht sei, da die britische Regierung glaubt, sichere Unterlagen dafür zu haben, daß sich an Bord nicht nur solche Personen befinden, deren Beförderung mit Lazarettschiffen gestattet ist. Die britische Regierung behält sich daher vor, die an Bord befindlichen Personen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und diejenigen, die nicht verwundet oder krank sind, von Bord zu nehmen. Nach erfolgter Untersuchung wird das Schiff wieder freigelassen werden.
Die Note bezüglich "Gradisca" soll ähnlichen Wortlaut haben.
Über"Freiburg" und "Bonn" liegen noch keine Nachrichten vor.

Daß der Gegner anscheinend beabsichtigt, die Verwundeten an Bord zu lassen und zusammen mit den Schiffen wieder freizugeben, ist großzügiger als zu erwarten war.

IV. Balkan - Ostfront :
21 Km nördlich Stip (Mazedonien) laufende feindliche Angriffe; eigene Absetzbewegung beiderseits Krupiste befohlen. Nördlich Kumanovo eingebrochener Feind zum Stehen gebracht, Lage gefestigt.

Im Raum südlich Podujevo gelang es, bei eigenem Gegenangriff stärkere feindliche Kräfte zu zerschlagen. Alte HKL wieder gewonnen. Nordostwärts Podujevo dagegen erzwang der Feind mit weit überlegenen Kräften tiefen Einbruch, wobei Podujevo verloren ging. Nach Norden eindrehend stößt Feind in Rücken eigener Stellung. Lage bei Cacak weiter gefestigt. Zwischen Save und Donau feindliche Angriffe in Bataillonsstärke abgewiesen.

V. In Dalmatien ist die Besatzung von Sibenik gegen starken Feind mit schweren Waffen nach 36stündigem hartem Kampf und unter dauernden Fliegerangriffen bei empfindlichen eigenen Verlusten an Menschen und Material nach Drnis durchgebrochen. Feind dringt weiter vor. Neue Abwehrfront 7 km Süd und Südost Knin bezogen. Bei den harten Abwehrkämpfen im Raum Knin sind auch die Marinesicherungsbataillone 581-583 eingesetzt. Im Raum Cetinje dauern überlegene Angriffe auf eigene Stützpunkte an, eigener Entsatzangriff ohne Erfolg.

VI. Admiral Adria übermittelt ~~die hier bereits bekannte~~ eine Meldung des Seekommandanten Albanien, daß infolge Fahrzeugmangels im Bereich des 21. Gebirgs-AK geschlossene Rückführung Marine, selbst Spezialisten, in Frage stellt, was zur Gelegenheitsmitnahme kleinster führerloser Splittergruppen mit allen entsprechenden Folgeerscheinungen führen muß. Admiral Adria hält Einschaltung der Gruppe bei Heeresgruppe F und E für erforderlich und meldet dazu:

"Von

"Von hier aus keine unmittelbare Unterstützung möglich. Auch führungsmäßige Maßnahmen können z.Zt. von hier aus nicht getroffen werden. Hier nicht bekannt, ob XXI. Gebirgs-AK jetzt Panzer-AOK oder noch Heeresgruppe E unterstellt."
Ich richte daher an die MVO's der Heeresgruppen folgendes FS:

Marinetruppen, insbesondere Spezialisten, für andere Bereiche dringend benötigt und schleunigst dorthin zu leiten. Auch Durchkämpfen durch Bandengebiet auch im Interesse Heeres nur möglich mit marsch- und einsatzfähiger Truppe, wofür auch bei Fußmarsch Beweglichkeit mitzuführender Waffen, Munition und Verpflegung Vorbedingung. Daher muß erneut Forderung gestellt werden gemäß ergangener Befehle OKM, OKW und OKH

a) aus marineeigenem, von Heer beschlagnahmten Transportraum oder bei Fehlen aus Heeres- oder Landesbeständen notwendigeste Beförderungsmittel (Wagen, Karren, Tragtiere) Marine zur Verfügung zu stellen,

b) an sich am Lande unbewegliche und diesbezüglich unerfahrene Marinetruppen durch Heer einzuweisen, zu beraten und zu unterstützen.

Unverständlich ist mir jedoch, daß, nachdem Seekommandant Albanien bereits wochenlang in Bewegung, jetzt

grundsätzliche Fragen des Abtransportes aufgerollt werden. Ich mache Admiral Adria klar, daß er die Verantwortung für die Organisation der Rückführung trägt und gebe dazu folgende Hinweise:

1.) Von dort daher alle Mittel ~~zu~~ erschöpfen, um in Zusammenarbeit mit Heeresstellen Marsch- und Einsatzfähigkeit Marinetruppen zu erreichen.

2.) Seekommandant Albanien steht dafür ein, daß mitgeführtes Gepäck aufs schärfste reduziert wird. Nur notwendige Ausrüstung an Waffen, Munition und Verpflegung unter Berücksichtigung befehlsgemäß angelegter Marschläger, sowie Ausschöpfung aller Möglichkeiten, Beschaffung aus dem Lande von Tragtieren und Beförderungsmitteln und Improvisation von Handkarren usw. durch Truppe. Durch Beweglichmachung notwendigsten Trosses ist Marsch - und Einsatzfähigkeit Truppe durchzusetzen, Aufsplitterung Truppe zu vermeiden und gemäß höheren Befehlen geschlossene Marineeinheiten Heeresteilen zu unterstellen. Admiral Adria erläßt für übrige Seekommandanten entsprechende Befehle, falls noch nicht geschehen.

VII. Deutsches Marinekommando Italien stellt in einer Lagebetrachtung für Abschnitt vom 1. bis 15.10. fest:

"Falls das Halten der italienischen Front noch für längere Zeit gelingt, ist in Rechnung zu stellen, daß die Adriakriegführung sich zwangsläufig auf das Küstenvorfeld beschränken wird, welches landseitig den Bereich des OB Südwest umfaßt. Für diesen Fall halte ich Vereinigung des Bereiches Admiral Adria mit dem des Deutschen Marinekommando Italien für die der Gesamtlage entsprechende Lösung."

noch 6.11.44.

VIII.

Nach Eingang der bei Admiral Adria angeforderten Angaben bestätigt es sich, daß die durch Feindeinwirkung verloren gegangenen UJ 202, 208 und TA 20 nicht gemeinsam marschiert sind. Da 2 von Süden heraufkommende Teilgeleite aufzunehmen waren, sollten die Sicherungsfahrzeuge von Fiume aus in 2 Rotten nacheinander auslaufen:
1. Rotte: UJ 202 und 208,
2. Rotte: TA 20 und R 187.
Wegen nicht rechtzeitigen Klarwerdens von TA 20 (Ölschwierigkeiten) war dannR 187 allein vorausmarschiert und sollte später von dem schnelleren TA 20 eingeholt werden, was jedoch zu dem Zeitpunkt des Gefechtes noch nicht geschehen war.

Es muß angenommen werden, daß zunächst die U-Jäger auf eine feindliche Bereitstellung gestoßen sind, da es ihnen anscheinend nicht gelungen ist, eine Alarmmeldung abzugeben, noch, wie es grundsätzlich befohlen war, sich den überlegenen Feindstreitkräften zu entziehen. Dem mit 1 Stunde Abstand nachfolgenden R-Boot gelang es, das Gefechtsfeld ungesehen zu umfahren und auf dem befohlenen Punkt die beiden Geleithälften, die entgegen der Absicht gemeinsam dort eintrafen, aufzunehmen und nach ihrem Bestimmungshafen Fiume zu führen. Unverständlich bleibt es vorläufig, warum R 187 das beobachtete Gefecht nicht durch Funk gemeldet hat, obgleich ihm bekannt sein mußte, daß von den U-Jägern keinerlei FT-Meldung abgegeben worden war. In diesem Falle wäre es möglich und richtig gewesen, das Geleit nach Sibenik zurückmarschieren zu lassen. Da jedoch keinerlei Warnung erfolgte,

ist

ist das als letztes marschierende TA 20 mit dem Flottillenchef an Bord ebenfalls unvorbereitet auf den überlegenen Gegner gestoßen und versenkt worden. Meines Erachtens wäre auch gemeinsamer Marsch des Gesamtverbandes unter taktischer Führung durch den Flottillenchef richtiger gewesen, als beide Rotten ohne taktischen Zusammenhang operieren zu lassen. Eine abschließende Stellungnahme kann jedoch erst nach Vorliegen der Geretteten-aussagen, Einsicht in die Operationsbefehle und Vorlage des Berichts R 187 vorgenommen werden.

IX. Der Bericht über das Gefecht eines MFP-Geleites am 12.10. mit feindlichen MKB und MTB zeugt von einer erfreulichen Beherrschung der Lage und Verantwortungsfreudigkeit auf unserer Seite ~~unsererseits~~. Ich spreche dem Chef der 10. L-Flottille für den Ansatz, im besonderen dem Geleitführer, Oblt. z.S. Horst, und den Besatzungen seiner Boote für die einsatzfreudige, geschickte Führung und Erfolge meine besondere Anerkennung aus.

X. Wie von mir angeregt, erbittet Heeresgruppe Süd den Einsatz der Donauflottille zur Unterstützung des Heeres im Kampfraum Budapest und Dunafoeldvar.

Eingreifen der Gruppe ist im Augenblick nicht erforderlich, da die Anforderung an den für die Steuerung der Donauflottille verantwortlichen Inspekteur MR Donau gerichtet ist, dessen Maßnahmen abzuwarten sind.

FI FIDI FIV FIop

geschr.: vA.

v (warum d. 2. Flott. nicht [illegible])

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 7.11.1944.

C H E F S A C H E !

A e g a e i s

Auf Milos fand am 6. nur eigene Spähtrupptätigkeit im Vorfeld statt.- Ein Verband bestehend aus einem Flugzeugträger, einem Kreuzer, zwei Zerstörern, einem Kanonenboot, zwei Landungsbooten wurde in östlicher Richtung ablaufend gesichtet.- Am 7. morgens wird gemeldet, daß die Provatasbucht, die Landenge Gerakopetra, das Höhengelände von Polonia und die Baribucht feindfrei sind. Die eigenen Einheiten dringen weiter vor, ohne bisher auf den Feind gestoßen zu sein.

A d r i a

Luftaufklärung ergab nach Augensicht in Ankona 7 größere Einheiten, davon vermutlich 1 Kreuzer, mehrere kleinere Einheiten. An der ostadriatischen Küste wurden in Stadt und Hafen Zara und Sibenik kein Verkehr und keine Bewegungen erkannt. Im Hafen von Split lagen 3 Frachter (2 - 3000 BRT) und 4 kleine Küstenfahrzeuge. Westlich des Hafens lagen 2 weitere Frachter (2 - 3000 BRT). In der Stadt Split wurde Belegung und Bewegung festgestellt.

Am 6. vormittags erfolgte wiederum Luftangriff auf Fiume ohne größere Schäden zu verursachen.

Im Zuge der Räumung der ostadriatischen Küste sind bisher nach Norden zurückgeführt:

3076 Personen
2766 to Wehrmachtgut
37 Geschütze
23 Kfz.
56 Pferde

Dazu waren in mehrfachen Fahrten KT 6, 5 MFP und 12 Fila-Boote eingesetzt.

An Schiffsraum ging beim Räumungseinsatz verloren:

1 TA-Boot
2 U-Jäger
1 S-Boot
4 MFP
2 MAL
11 I-Boote
4 HS-Boote
32 Kümos
26 Leichter
4 Schlepper
2 MTS

Bei dem Transportschiffsraum handelt es sich zur Hauptsache um Fahrzeuge, die nicht fahrbereit waren und daher in den geräumten Häfen versenkt werden mußten.

Der Feind verlor im selben Zeitraum in Gefechten mit unseren Geleiten:

10 S-Boote (versenkt)
1 S-Boot wahrscheinlich versenkt
1 S-Boot in Brand geschossen
2 S-Boote schwer beschädigt

S 151, 157 verlegten von Pola nach Venedig zur Motorenüberholung.

TA 40, 44, 45 liefen 0330 Uhr von Fiume nach Pola aus.

Bezüglich der Lazarettschiffe "Tübingen" und "Gradisca" liegt eine neue Note der britischen Regierung beim OKM vor; darin wird mitgeteilt, daß die Untersuchung der beiden Schiffe durchgeführt wurde, Alle Verwundeten und Kranken einschließlich der Schwerverwundeten sind von Bord genommen und werden als Gefangene betrachtet.- Schiffe werden freigegeben. Dabei entsteht auf "Tübingen" die Schwierigkeit, daß An Bord befindliche 36 arabische Heizer angeblich nicht weiterfahren wollen. Engländer haben sich bereit erklärt, deutsche Seeleute an Bord zu geben unter der Bedingung, daß die deutsche Regierung eine entsprechende Anzahl britischer Seeleute über die Schweiz ausliefert.
Ebenso erklärt sich die britische Regierung bereit, die Verwundeten und Kranken auszutauschen. Angelegenheit wird beim OKM weiterbearbeitet.

Kammer, den
7. November 1944.

I. Auf Milos fand am 6. nur eigene Spähtrupptätigkeit im Vorfeld statt.
Ein Verband, bestehend aus 1 Flugzeugträger, 1 Kreuzer, 2 Zerstörern, 1 Kanonenboot, 2 Landungsbooten wurde in östlicher Richtung ablaufend gesichtet.
Am 7. morgens wird gemeldet, daß die Provata-Bucht, die Landenge Gerakopetra, das Höhengelände von Polonia und die Baryt-Bucht feindfrei sind. Eigene Einheiten dringen weiter vor, ohne bisher auf Feind gestoßen zu sein.

Wenn sich der Abzug des Gegners bestätigen sollte, ist dies als schöner Erfolg der tapferen Inselbesatzung zu werten.

II. In einer weiteren Note betr. Lazarettschiffe "Tübingen" und "Gradisca" teilt die britische Regierung nunmehr mit, daß nach erfolgter Durchsuchung alle Verwundeten und Kranken von Bord genommen werden und als (BSS 516) Gefangene anzusehen sind. Die Schiffe selbst werden freigegeben. Die britische Regierung erklärt sich jedoch bereit, die Verwundeten und Kranken gegen britische auszutauschen.

Die im gestrigen KTB festgestellte Großzügigkeit des Gegners, die aus der früheren Note hervorzugehen schien, ist bereits wieder verschwunden. Der Austausch der Verwundeten bedeutet für ihn ein "gutes Geschäft".

III. Balkan - Ostfront:
Feindliche Angriffe Kumanovo zurückgeschlagen. Im Abschnitt Pristina eigene Stellungen weiter gefestigt. Bei Podujevo

sind

noch 7.11.44.

Vorbereitungen zum Gegenangriff im Gange. Im Abschnitt Kraljevo Angriffsvorbereitungen des Gegners. Zwischen Save und Donau eigene Absetzbewegungen in bessere, vorbereitete Stellungen etwa 4 km rückwärts. Sonst Lage unverändert.

IV.

Admiral Adria übermittelt ergänzende Meldung des Seekommandanten Albanien bezüglich der bei dem Abtransport aufgetretenen Schwierigkeiten:

"Hilfe von dort hiesigen Erachtens nur noch möglich durch Erfüllung Forderung auf einheitliche Steuerung und Vertretung Marinebelange bei Befehlsführung Heeresgruppe.
Rückführung Marine kann weiterhin nur durch Eingliederung in Absetzbewegung Heer erfolgen. Dabei selbstverständlich Fußmarsch; aber Kolonnenraum für wichtigste Ausrüstung, Munition, Küche, Marschgepäck erforderlich. Schwierigkeit liegt in Entziehung marineeigenen KW-Raumes und allgemeinem Fahrzeugmangel, wobei mit weiteren Verlusten zu rechnen ist. Geschlossene Rückführung ist und wird weiterhin mit allen Mitteln und mit voller Unterstützung Korps versucht. Erfolg hängt ausschließlich von Fahrzeugfrage und Verständnis Heer ab."

Hier

Hierzu ist im Augenblick nichts zu veranlassen, da bereits auf Grund der gestrigen Meldung an MVO Heeresgruppe F und E herangetreten wurde. Admiral Adria ist aufgefordert, vonSee-kommandant Albanien präzise Angaben über etwaige Übergriffe des Heeres bzw. Benachteiligung der Marine zur evtl. Einschaltung des Ob.d.M. anzufordern. Im übrigen besteht hier z.Zt. kein klares Bild über die Fahrzeuglage beiSeekommandant Albanien, da ja außer der an den Wehrmacht befehlshaber abgegebenen 1. M.K.W.A. noch die Kraftfahrkompanie des Seekommandanten und die Kraftfahrzüge der Hafenkommandanten vorhanden sein müssen, deren Abtretung an das Heer nicht beabsichtigt war. Klärung dieser Frage ist veranlaßt.

V. In seiner ersten auch an Skl. gerichteten Meldung über das Gefecht mit überlegenen Feindstreitkräften in der Nacht vom 1. zum 2.11. hat es Admiral Adria leider an der zu fordernden Sachlichkeit der Darstellung fehlen lassen. Diese Meldung ist ursächlich gewesen für die Verleihung des Ritterkreuzes an den Flottillenchef und die beteiligten Kommandanten. Ich sehe mich daher veranlaßt, diese Art der Berichterstattung in einem persönlichen FS an den Kommandierenden Admiral Adria, nachrichtlich Skl., zu rügen.

VI. Admiral Adria hat den General der Deutschen Luftwaffe in Italien um Verstärkung des unzureichenden Flakschutzes von Fiume gebeten, wo durch Luftangriff am 5.11. schwere Schäden entstanden sind, ferner um Flakgestellung für die Bauxithäfen Parenzo, Rovigno und Val di Torre an der Westküste Istriens.

Die Bedeutung von Fiume ist durch Räumung Dalmatiens gestiegen. Fiume ist außerdem Ausgangshafen für die Seeversorgung von Pola, das gemäß Führerentscheidung bei Rücknahme der Front wie Atlantikfestungen zu halten ist. Ich bitte daher Skl., den

Antrag

Antrag Fiume bei OKL zu befürworten und für die Bauxithäfen ggf. Einschaltung des Rüstungsministeriums bzw. RWM zu erwirken, da von der Gestellung des Flakschutzes die Wiederaufnahme der Bauxitfahrt abhängig ist. Für den Fall, daß OKL den Flakschutz von Fiume ablehnt, beantrage ich bei Skl. Zuteilung einer Marineflakabteilung.

VII. Auf Grund der von der U-Bootsführung Ägäis zum KTB U 596 August 1944 gemachten Äußerung über angebliches Bestehen eines Seekabels Pola - Bari, dessen Landungspunkt in Pola nicht bekannt sei und über welches Spionagemeldungen in kürzester Zeit an den Gegner gelangen sollen, habe ich Admiral Adria mit der Untersuchung der Angelegenheit beauftragt. Alle Nachforschungen blieben jedoch ohne Ergebnis; es haben sich keinerlei Anhaltspunkte für das Bestehen eines solchen Kabels ergeben.

Die Richtigkeit der Behauptung über Vorhandensein des Kabels muß daher angezweifelt werden.

VIII. Laut Mitteilung Skl. beabsichtigt OKL den Einsatz von Luftminen in der Adria. D_Geräte hierzu freigegeben unter der Bedingung vorheriger Absprache mit den zuständigen Marineführungsstellen, um Behinderung eigener Seeoperationen und Abwurf über Feindgebiet auszuschließen.

noch 7.11.44.

Für die Verminung kommen in erster Linie die süditalienischen Häfen und Schiffahrtswege inBetracht. Außerdem Lissa und die von uns geräumten Häfen der adriatischen Ostküste. Freizuhalten wären die für S-Bootsoperationen von Pola aus zu erreichenden Einsatzgebiete, vor allem Ancona. Ich weise Admiral Adria an, weitere Überlegungen in dieser Hinsicht anzustellen, diese zu melden und sodann mit Marinekommando Italien und General der Luftwaffe in Italien Fühlung aufzunehmen.

Bemerkenswert bleibt immerhin, daß nunmehr Kampfflugzeuge für Minenaufgaben zur Verfügung stehen, obgleich noch kürzlich die dringend beantragte Zuführung auch nur weniger Kampfflugzeuge nach der Ägäis zur Bekämpfung dort aufgetretener feindlicher Seestreitkräfte und ebenfalls die beantragte Verminung des Donauunterlaufs aus Mangel an Kräften von OKL abgelehnt worden war.

IX. Durch Nachrichtenversager ist die Anforderung der Heeresgruppe Süd betr. Einsatz der Donauflottille bisher nicht an den Inspekteur MR Donau gelangt, wie fernschriftliche Rückfrage ergab. Ich übermittle sie daher erneut mit der Weisung, das Veranlaßte umgehend zu melden.

Außerdem rege ich an, die z.Zt. in Budapest für Minenaufgaben klarliegenden 2 MFP im Einvernehmen mit Heeresgruppe Süd zum Kampfeinsatz mit heranzuziehen. Bei Vonbordgabe der Minen ist der Zeitbedarf des späteren Wiedereinsatzes als Minenleger zu melden.

+ C FI FIII FIV FIS FVOP

geschr.: vA.

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 8.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Aegaeis

Auf Milos erreichten eigene Kräfte die Polonia- und die Bari-Bucht. Die Ost- und Südküste werden feindfrei gemeldet. Durchkämmung der Insel wird fortgesetzt.

Südlich Kreta wurde 1 Zerstörer mit Kurs O gesichtet.

Adria

S 627, 628 verlegten von Triest nach Grado; TA 40 und 45 von Pola nach Triest.

Kammer, den
8. November 1944.

I. Auf Milos erreichten eigene Kräfte die Polonia- und die Bari-Bucht. Die Ost- und Südküste werden feindfrei gemeldet. Durchkämmung der Insel wird fortgesetzt.
Ich habe für den Inselkommandanten, Korv. Kpt. Kuhn, in Anbetracht des hervorragenden Abwehrerfolges das Deutsche Kreuz in Gold beantragt.

II. Nach eigener Funkaufklärung 6. abends britische Kreuzer "Caledon", "Sirius", "Argonaut" nach Funkbetrieb in See, anscheinend Unternehmung im südgriechischen Raum. Im Raum der Ägäis neuerdings anhaltend starker Bewacher-Funkverkehr.
Nach Beobachtungen von Rhodos ist die Insel Simi vom Feind als Seestützpunkt eingerichtet.

III. Balkan - Ostfront:
Bei Absetzen aus Strumica-Abschnitt starker Feinddruck. Nordostwärts Stip Feindvorstöße erfolglos. Eigener Angriff SSO Kumanovo schreitet gegen sich hartnäckig verteidigenden Gegner langsam fort. Feindliche Brückenköpfe über Pcinja noch nicht bereinigt. Im Zuge Frontverkürzung eigene Linie bei Kumanovo zurückgenommen. Im Raum Bujanovce starke Feindangriffe unter hohen Feindverlusten abgewiesen. Raum Pudojevo erneute Feindangriffe, die zu örtlichen Einbrüchen in die im Aufbau befindliche neue HKL führten. Bereinigung im Gange.
Raum Kraljevo, Cacac, Zvornik kb.V.
Zwischen Save und Donau Feindverstärkung.

IV.

IV. Dalmatien - Albanien:
Im Raum Knin heftige Kämpfe. Örtliche Einbrüche in HKL bereinigt.
3 Marinesicherungsbataillone an den Kämpfen beteiligt.
Im Hafen Split durch eigene Luftaufklärung 3 Frachter von je 2 - 3.000 BRT festgestellt.

Säuberung Hauptnachschubstraße nach Bihac angelaufen. Lebhafte Bandentätigkeit in Mittel - und Nord-Albanien sowie im Raum von Podgorica-Cetinje.

V. Für Kampfeinsatz der Donauflottille im Raum Budapest hat Inspekteur MR Donau befohlen:

1.) Chef Donauflottille setzt sich sofort mit Bevollmächtigtem General in Ungarn wegen Einsatz Soroksa in Verbindung und verlegt schnellstens ins Einsatzgebiet.

2.) MVO Budapest anfordert sofort bei ung. Stromstreitkräften starke Kampfgruppe für Vorstoß Brückenkopf Dunafoeldvar und unterrichtet Heeresstellen am Westufer und im Brückenkopf.

Die von mir vorgeschlagene Entladung der Minen-MFP und Heranziehung zum Kampfeinsatz wird durchgeführt.

Die getrennte Aufgabenstellung für deutsche und ungarische Donauflottille scheint zweckmäßig. Voraussetzung

ist

noch 8.11.44.

ist jedoch in beiden Fällen einwandfreie Nachrichtenverbindung zum Heer. Ich befehle daher Inspekteur MR Donau und MVO Budapest, fortlaufende Unterrichtung deutscher und ungarischer Donauflottille über Landlage und Verbindung mit Heeresführungsstellen während des Laufens der Aktion sicherzustellen.

+ FII C FI FIII FIV FIS FIP

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 9.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Die am 8.11. beendete Durchkämmung der Insel Milos ergab, dass die Insel feindfrei ist. Nach Aussagen griechischer Vertrauensm änner betrug die Stärke des gelandeten Feindes in der Polonia-Bucht ca. 150 Mann, Baryth-Bucht ca. 400 Mann, Provatas-Bucht ca. 25 0 Mann.- Um 1215 wurde ein Aufkl ärer über der Insel beobachtet.

A d r i a

Die Luftaufklärung ortete am 7. abends ein Schiff 12 sm ostw ärts Ancona. Um 2000 Uhr wurde 1 Lazarettschiff 22 sm NO Ortona mit Kurs S gesichtet.

S 627, 628 liefen nach Motorenüberholung in Grado in Triest ein.

S 157 verlegte von Venedig nach Triest.

R 187 mit KT 6 7. 2300 Uhr Triest ein Von Pola.

Kleinschiffsverkehr von Fiume nach Krk, Cherso und Senj lief planmässig.

Kammer, den
9. November 1944.

I. Die am 8.11. beendete Durchkämmung der Insel Milos ergab, daß die Insel feindfrei ist. Nach Aussagen griechischer Vertrauensmänner betrug die Stärke des gelandeten Feindes in der Polonia-Bucht ca. 150 Mann, Baryth-Bucht ca. 400 Mann, Provatas-Bucht ca. 250 Mann.

Insel Piskopi wird seit 5.11. vormittags durch 7 feindliche Kriegsfahrzeuge, darunter 2 Zerstörer, blockiert. Auf der Insel befindet sich eine eigene Kampfgruppe.

II. Reststab Admiral Ägäis meldet abschließende Zahlen über die Transportleistungen der Kriegsmarine im Zuge der Inselräumung und Festlandüberführung vom 23.8. bis 23.10.44 sowie über die dabei entstandenen Verluste (siehe Anlage).

III. Der Leiter des Marineauffangstabes bei Heeresgruppe E gibt folgende Übersicht über Standorte und Einsatz des Marinepersonals im Bereich der Heeresgruppe:

Marine-Sicherungsbataillon

601 Major Köhler, Bahnsicherung südwärts Skolpje

602 Hptm. Burkhardt, Bahnsicherung südlich Negotin

beide 22. Gebirgs-AK,

603 2. Kompanie Einsatz bei Urosewac erst mit Bahn nach Raska, 60 Mann auf Marsch von Storinica bei 22. Gebirgs-AK

604 kompanieweise Sicherungsaufgaben Bereich 91. AK

605 Kdv.Kpt. Densch, Bahnsicherung südlich Skolpje 22. Gebirgs-AK

KODAK SAFETY FILM

noch 9.11.44.

606 Major Privat, Bahnsicherung Raum Raska 91. AK

607 Major Horst, (21. U-Jagdflottille), Kriseneinsatz Podujevo 91. AK

608 Oberst v. Kaltenborn-Stachau, Sicherung Raum Raska 91. AK

609 Korv.Kpt. Völsch, Gruppe Müller, Raum Zazac, Kampfeinsatz

610 Korv.Kpt. Schröder

611 Freg.Kpt.Dominik (9. T-Flottille),

Beide Marsch Urosewac nach Westen Richtung Pec, 22. Gebirgs_AK

612 Korv.Kpt. Voigt

613 Kptlt. Wilschrei,

Beide Fronteinsatz Kumanovo - Ujanovce, 22. Gebirgs-AK

614 Kptlt. Kömm

615 2. Kpg. Leiter Raumaufsichtsstab.

Beide Sicherung Raum Pec, 22. Gebirgs-AK

Marineflakabteilung 720, Korv.Kpt. Feldkamp Flakschutz Raum Urosewac

MAA 609 Korv.Kpt. Jahnke, Einsatzraum Strumica 22. Gebirgs-AK

31. Marine-Bordflakabteilung, Korv.Kpt Raven, Flakschutz Raum Raska 91. AK

Festungspionierbtl. 330, 4. Kompanie Fronteinsatz südwestlich Kumanovo

Im Bereich des Seekommandanten Albanien sind 6 Marine~~schützen~~sicherungsbataillone gebildet. Nähere Angaben fehlen vorläufig.

IV. Admiral Adria meldet Absichten des Chefs der 1. S-Bootsdivision für S-Bootseinsatz während der kommenden Neumondperiode. Danach ist zunächst Torpedoeinsatz auf feindlichen Geleitwegen nördlich und südlich

Ancona

Ancona vorgesehen, in der zweiten Welle dann auch Mineneinsatz, wofür Admiral Adria Freigabe der DM-Zündgeräte beantragt. Ich leite den Antrag befürwortend an Skl. weiter.

Letztes LB Ancona, Pesaro, Fano und Senegallia zeigt keine bsonders starke Belegung. Mit Versenkungserfolgen ist daher nicht unbedingt zu rechnen, zumal der Gegner in den für ihn gefährlichen dunklen Nächten seinen Schiffsverkehr weiter einschränken wird. Zu vermissen ist die eigene Stellungnahme des Admiral Adria zu den Absichten des S-Bootsdivisionschef? Ich fordere diese an.

V. Inspekteur MR Donau meldet:
"Saroksar-Arm durch Donauflottille nicht befahrbar. Heer verzichtet deshalb auf Einsatz bei Saroksar. Donauflottille zur Donausicherung Budapest bis Ercsi eingesetzt. MFP 1033 und 1041 werden wieder zum Mineneinsatz klargemacht. Ungarische Boote werden von der 2. ungarischen Armee im Brückenkopf Dunafoeldvar eingesetzt."

Bei Apatin russischer Brückenkopf auf westlichem Donauufer gebildet. Eigene Gegenmaßnahmen sind angelaufen.

+ C FI FIII FIV FIS FIGP

geschr.: vA.

Transportleistung der Kriegsmarine in der Ägäis

im Zuge der Inselräumung und Festlandüberführung vom 23.8. bis 23.10.

	37.138	Mann
darunter	5.978	Kranke und Verwundete durch Lazarettschiffe
	374	Geschütze
	11	Panzer
	2.104	Pferde
	760	Kfz.
	1.174	sonstige Fahrzeuge
	29.981	t Gerät

Davon in Verlust geraten:

380	Mann
60	Geschütze
8	Panzer
156	Kfz.
34	sonstige Fahrzeuge
12.296	t Gerät

Mithin Personalverluste bei Truppentransporten nur 1 % dank hervorragender Haltung Sicherungsfahrzeuge und Führung. Materialtransporte rund 30 % Verluste.

Bei diesen Aktionen mit wehender Flagge verloren;

Durch Flugzeugangriffe, U-Boot, Kreuzer, Zerstörer oder Mine:

1	Zerstörer
4	T-Boote
1	Minenschiff ("Drache")
1	R-Boot
1	LS-Boot
3	U-Jäger
4	KFK
10	Fähren
13	Vp-Boote

Gefallen:

641 Offiziere, UO und Mannschaften

Vom

Vom Transportraum von 52 Schiffen mit 27,230 BRT insgesamt 29 Schiffe mit 19.434 BRT versenkt. Darunter gesamte Mittel- und Großtonnage. Rest von 23 Schiffen mit 7.794 BRT (durchschnittlich rund 350 BRT) als Blockschiffe im Hafen selbst versenkt.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 10.11.1944.

C H E F S A C H E !

A e g a e i s

Es liegen Feindsichtungen vor:

1. 0630 7 sm nordostwärts Coos.
2. 0815 1 feindl. U-Boot nördlich Coos Kurs SO.
3. 0930 1 Zerstörer nordostwärts Coos Kurs SO.

Aus den verschiedenen Sichtmeldungen über feindliche Seestreitkräfte im Seegebiet des Dodekanes geht hervor, dass der Feind dieses Seegebiet ständig unter Kontrolle hält, um einen evtl. Verkehr zwischen den Inseln zu unterbinden.

Milos meldet, dass in der Provatis-Bucht ein durch Artillerietreffer beschädigtes Landungsboot und verschiedene Bootstrümmer vorgefunden wurden, was auf Vernichtung weiterer Boote schliessen lässt. Ausserdem wurden bei sämtlichen vom Gegner eingerichteten Feldstellungen gute Trefferlagen der eigenen Artillerie festgestellt.

Von dem vor einigen Tagen durch feindliche Seestreitkräfte versenkten M/S Helmut sind 11 Schiffbrüchige mit GD 98 in Rhodos eingetroffen.

Skl. teilt mit, dass das Griechenland-Komitée beabsichtigt, mit einem Motorsegler Verpflegung für die griechische Bevölkerung nach Chania zu überführen, vorausgesetzt, dass für Schiff und Besatzung freie Rückfahrt gesichert wird. Gruppe wurde zur Stellungnahme aufgefordert. Die Anfrage wurde an den Festungskommandanten Kreta zur Stellungnahme weiter übermittelt.

A d r i a

Die Auskämmung der Insel Krk wurde am 3.11. beendet. Als Ergebnis werden folgende Feindverluste gemeldet: 3 Tote, 1 Gefangener, 2 Überläufer, 75 Festgenommene. Eigene Verluste: keine.

Admiral Adria hat ab 9.11. direkte Fernschreibleitung zu OB Südwest geschaltet.

Minenschiff "Laurana" ist am 8. 2140 von einem Minenunternehmen im Hafen Triest in Triest wieder eingelaufen. Einzelheiten über die Minenunternehmung fehlen.

Ansonsten war die Schiffahrt in der Nordadria durch Schlechtwetter /Bora bis Stärke 7/ stark behindert. Sämtliche ausgelaufenen Fahrzeuge sind in den Ausgangshafen wieder eingelaufen. Ein Geleit von 4 Motorseglern auf dem Marsch Triest - Venedig ist durch die starke Bora zersprengt worden, wobei 1 Motorsegler verlorenging und die übrigen Fahrzeuge in Triest wieder einliefen. Lediglich der Versorgungsverkehr Fiume - Chersò und die Überführung von S 621 von Grado nach Triest sind planmässig verlaufen.

Kammer, den
10. November 1944.

I.

Aus den verschiedenen Sichtmeldungen über feindliche Seestreitkräfte im ~~Seegebiet des~~ Dodekanes geht hervor, daß der Feind dieses Seegebiet ständig unter Kontrolle hält, um einen evtl. Verkehr zwischen den Inseln zu unterbinden. Von dem vor einigen Tagen durch feindliche Seestreitkräfte versenkten Motorsegler "Helmut" sind 11 Schiffbrüchige, die sich auf Flößen nach Piskopi retten konnten, mit GD 98 in Rhodos eingetroffen.

Wie aus einem Bericht des Hafenkommandanten Rhodos hervorgeht, hat GD 98 sich selbst tapfer geschlagen und 7 beobachtete Treffer mit 7,6 cm auf einem feindlichen Zerstörer erzielt, bevor es sich dem überlegenen Gegner entzog.

Der Inselkommandant Milos meldet, daß in der Provatis-Bucht ein durch Artillerietreffer beschädigtes Landungsboot und verschiedene Bootstrümmer vorgefunden wurden, was auf Vernichtung weiterer Boote schließen läßt. Außerdem wurden bei sämtlichen vom Gegner eingerichteten Feldstellungen gute Trefferlagen der eigenen Artillerie festgestellt.

II.

Im Inselbetreuungsfunk (Familiennachrichten der Soldaten an die Heimat) sind die ersten 200 Nachrichten von Leros eingegangen und werden durch Feldpostkarte an die Angehörigen übermittelt. Das Heer

nimmt

nimmt inzwischen diesen Betreuungs-
funk für Kreta (auf einer Heeresfunk-
linie) und Rhodos (auf der Heeres-
funkfernschreiblinie Berlin - Rhodos)
gleichfalls auf.
In Übereinkunft OKH/OKM ist für die
Angehörigen die Möglichkeit gegeben,
über den Deutschen Rundfunk Wien in
besonders dringenden Fällen den
Soldaten auf den Inseln Nachrichten
zukommen zu lassen. Inselbesatzung
Leros ist hierüber durch Gruppe Süd
unterrichtet.
Nach Mitteilung Skl. hat das Heer
Maßnahmen zu einem erweiterten
dienstlichen Funkpressedienst
militärisch-politischer Art, wie ihn
Marinegruppe Süd durch Reststab
Admiral Ägäis schon durchführt,
bisher nicht getroffen. Dieser
Dienst gibt über Wehrmachtbericht
und Funkpresse des DNB hinaus den
Inselbesatzungen auf ihre Aufgabe
und Verhältnisse zugeschnittene
Nachrichten aus unserem Kampf an
allen Fronten, den Anstrengungen
der Heimat im totalen Kriegseinsatz
und dem Krieg im ~~Pazifik~~.
Zur besseren Einflußnahme auf diesen
"Inseldienst" habe ich angeordnet,
daß der Sachbearbeiter des Admiral
Ägäis, Oblt.z.S. Reichelt, an den
Sitz der Gruppe Süd nach Kammer/
Attersee übersiedelt.

III. Oberkommando Heeresgruppe E, Chef des Generalstabes, hat als Führungsmaßnahme befohlen, daß zur Vermeidung unnötiger Personalverluste ein größerer Teil der im engsten Einvernehmen mit Heeresgruppe E aufgestellten Marinesicherungsbataillone mit sofortiger Wirkung aufgelöst und in Feldersatzbataillone überführt werden soll. Dort ist möglichst kurzfristige Ausbildung beabsichtigt, um das Marinepersonal landkampffähig zu machen, wenn dies auch in den Befehlen nicht klar zum Ausdruck kommt. Durch ein ~~anschließend eintreffendes~~ späteres FT wird bekannt, daß diese Maßnahme getroffen wurde, ohne mit dem MVO oder Chef des Auffangstabes Fühlung genommen zu haben, ~~bzw~~ auch. Gruppe Süd ist vorher ~~so~~ nicht unterrichtet worden.

Über die näheren Umstände, die Veranlassung zu diesem Schritt gegeben haben, ist hier nichts bekannt. Die damit verbundene organisatorische Änderung steht jedoch im Widerspruch zu den Weisungen der Skl. Ich erhebe daher bei Heeresgruppe E Einspruch und setze gleichzeitig Skl. fernmündlich und fernschriftlich in Kenntnis.

IV. Durch OKM Kurierstaffel sind bisher insgesamt 227 Mann Marinespezialisten überflogen worden, davon 3 Flüge mit 42 Mann ab Skoplje, 12 Flüge mit 185 Mann ab Pristina. Abflug restlicher 48 Mann ab Pristina in der Nacht zum 10.11. mit 3 Flugzeugen geplant. Damit ist die Überfliegung abgeschlossen.

V.

In einer Weisung für die Kampfführung des 97. AK im istrisch-kroatischen Raum befiehlt OB Südwest sofortige Erkundung und Ausbau der alten italienischen Grenzbefestigungen gegen Jugoslawien. Außerdem ist nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Kräfte kampfkräftige Aufklärung bis zur istrisch-kroatischen Grenze mit Schwerpunkt an den über Fiume, Adelsberg und Laibach nach Osten führenden Hauptstraßen vorzutreiben. Mit den im Raum südostwärts Susak eingesetzten Kräften der 2. Panzerarmee ist enge Verbindung zu halten. Weiterhin ist im Anschluß an die Rundumverteidigungsstellung von Triest eine Riegelstellung zu erkunden und auszubauen, die Triest mit den italienisch-jugoslawischen Grenzbefestigungen verbindet.

Bei dieser Maßnahme mit Front nach Osten dürfte es sich um eine vorsorgliche Sicherung für den Fall unerwartet schnellen Vorrückens der Russen in den kroatischen Raum handeln.

Bezüglich Pola ordnet OB Südwest in Ausführung des Führerbefehls an, daß dieses unbeschadet der Führung der HKL im istrischen Boden als Seefestung zu verteidigen und auch gegen starke Angriffe von See oder Land zu halten ist. Über eine erhöhte Bevorratung von Pola ergeht besonderer Befehl.

VI.

VI. Für die auf Anregung des Heeres von Admiral Adria vorgeschlagenen Minensperren zwischen Po-Mündung und Südspitze Istrien hat dieser eine neue Einzelplanung vorgelegt, die im Gegensatz zu der zunächst eingereichten eine bessere Mischung der verschiedenen Minentypen und eine mehr gewinkelte Form der Sperren vorsieht.

Wenn auch durch diese Änderungen eine Räumung der Sperren durch den Gegner etwas erschwert wird, so bedeuten sie - da unverteidigt - doch niemals ein wesentliches Hindernis, ganz abgesehen davon, daß auch nach Auslegen der Sperren noch genügend Lücken für die Durchfahrt freibleiben würden. Andererseits ist mit Erklärung Polas zur Seefestung der Aufbau eines Sperrsystems vordringlich geworden, das Front und Flanken des Festungsbereichs sowie den Nachschubweg nach Fiume gegen Angriffe feindlicher Seestreitkräfte sichert. Hierfür müssen zunächst alle vorhandenen Minen eingesetzt werden. Ich weise daher Admiral Adria an, unter Zurückstellung der vorgelegten Freiwassersperre eine Sperrplanung für Pola einschließlich Flankensperre südlich Promontore baldmöglichst vorzulegen, wobei alle Sperrstücke grundsätzlich innerhalb der Reichweite der Küstenartillerie zu liegen haben.

VII. Wegen des von der Luftwaffe beabsichtigten LM-Einsatzes in der Adria hat Admiral Adria nach vorhergehendem FS-Wechsel Entsendung eines Generalstabsoffiziers des Kommandierenden Generals der Luftwaffe in Italien zur Besprechung der beiderseitigen Planungen angefordert.

VIII. Bezüglich Umorganisation Gruppe Süd - Marinekommando Italien befiehlt Skl.:

1) Auf Grund Lageentwicklung ist beabsichtigt, Admiral Adria nach Durchführung geplanter Absetzbewegung von der albanischen

albanischen und dalmatinischen Küste aufzulösen.

2) Mit gleichem Zeitpunkt soll Seekommandant Istrien mit dem Restbereich des Seekommandanten Norddalmatien zum Deutschen Marinekommando Italien treten.

3) Nach Auflösung Admiral Adria und Übernahme vergrößerten Bereichs Seekommandant Istrien durch Deutsches Marinekommando Italien wird Gruppe Süd ebenfalls aufgelöst. Durchführung jedoch erst, wenn Rückführungsbewegung des Admiral Ägäis in die Auffangorganisation Raum Wien - Agram im wesentlichen durchgeführt.
Bis dahin steuert Gruppe Süd ebenfalls Rückführungsbewegung aus dem Bereich Admiral Adria.
Nach Auflösung Gruppe Süd ist vorgesehen, ggf. unter bisherigem OQu. ein Abwicklungskommando bestehen zu lassen, um noch Restaufgaben zu erledigen.

4) Bezeichnung "Deutsches Marinekommando Italien" soll auch nach Übernahme Restbereiches Gruppe Süd bestehen bleiben.

5) Über Unterstellungen Inspekteur MR Donau bei Heeresgruppe F und Marineverbindungsstab Kroatien nach Auflösung Gruppe Süd wird gesondert entschieden.

6) Gruppe Süd vorschlägt Zeitpunkt

der

der Maßnahmen zu 1) bis 3).

Die Festlegung der Termine ist im Augenblick noch nicht möglich, da Tempo und Marschwege der Rückführung von der ständig wechselnden Feindlage abhängen und von hier nicht zu übersehen sind. Es wird jedoch richtig sein, Admiral Adria erst dann aufzulösen, wenn nicht nur die Absetzbewegungen von der Küste, sondern auch die eigentliche Rückführung soweit abgeschlossen sind, daß laufende Einflußnahme auf dieKommandostellen des Heeres nicht mehr erforderlich scheint. Der Auffangstab allein besitzt hierfür nicht die nötige Durchschlagskraft.

+ FI 3 C FII 11 FI 12 FIII 10 FIV 21 FV 12

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 11.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Milos meldet Spähtruppaufklärung an Küste zwischen Polonia-Bucht und Landenge ohne Vorkommnisse.

Leros sichtet 1130 50 km südl. Leros einen Zerstörer mit Kurs NW, 1230 anscheinend denselben Zerstörer mit Kurs SO aus Gesichtskreis verschwindend.

Zur Bevorratung der Insel Pisco pi sind zwei Pila-Boote und ein Pistu-Boot um 1750 am 10.11. von Coos nach Pis copi ausgelaufen.

A d r i a

Mehrfache Luftangriffe auf Raum Lignano auf eigene Fahrzeuge ohne Schäden.

Auf der Fahrt Pola-Rovigno ist AP 06 südl. Rovigno aufgelaufen. Bergungsversuche bisher ergebnislos.

Der Schiffsverkehr ist nach Besserung der Wetterlage wieder angelaufen. Minenschiff "Fasana" hat von Triest nach Pola verlegt, TA 40 und 45 ebenfalls von Triest nach Pola; TA 44 von Fiume nach Pola. Die Schnellboote 627, 628 und 157 haben von Triest, S 623, 626, 629 von Grado nach Pola planmässig verlegt. 6 Sturmboote sind von Pola nach Lussin ausgelaufen und dort planmässig eingelaufen. 6 Boote der 3. S-Flottille sind am 10. 2000 von Pola für Auslegung von Ortungstäuschungsobjekten von Pola ausgelaufen und am 11. 0350 planmässig Pola wieder eingelaufen. Bericht hierüber folgt.

Nachschubfahrten: 1 MFP, D. "Volosca" mit G 102 am 10. 1730 Fiume ausgelaufen, D. "Volosca" hat Arsa abgehängt, die anderen Fahrzeuge 0235 des 11. Pola eingelaufen.- 2 MFP und 1 Motorsegler von Venedig nach Triest.- KT 6 soll am 11.11. nach Beendigung der Beladung von Triest nach Venedig auslaufen.

Sonst keine besonderen Vorkommnisse.

Kammer, den
11. November 1944.

I. Nach Beobachtungen des feindlichen Funkverkehrs operieren weiterhin die britischen Kreuzer "Argonout", "Caledon", "Sirius" sowie neuerdings Hilfskreuzer "Prince Henry", Kreuzer "Ajax" und 1 Zerstörer vermutlich in griechischen Gewässern.

II. Skl. teilt fernmündlich mit, daß OKH über den Betreuungsdienst (Austausch von Familiennachrichten) ~~von den~~ zwischen Inseln ~~zur~~ und Heimat) hinaus einen erweiterten militärisch-politischen Pressedienst, wie ihn Gruppe Süd durch Admiral Ägäis Reststab z.Zt. durchführt, nicht einzurichten beabsichtigt. OKH ist damit einverstanden, daß die Marine diesen für alle Wehrmachtteile auf den Inseln gedachten Nachrichtendienst durchführt, bittet aber , gelegentlich auch solche Nachrichten zu bringen, welche die in der Ägäis befindlichen Heeres- bzw. Luftwaffenteile ansprechen, so wie es hinsichtlich der auf den Inseln befindlichen Marineteile schon geschieht. Reststab Admiral Ägäis ist angewiesen, entsprechend zu verfahren und dazu mit Heeresgruppe F und Luftwaffenkommando Südost Fühlung zu halten.

Ob der von MVO Heeresgruppe F angekündigte erste Postflug Agram - Kreta inzwischen durchgeführt wurde, ist bisher nicht gemeldet worden. Ich weise den MVO an, über diese Angelegenheit laufend zu berichten.

III.

III.

Balkan - Ostfront:
Eigene Nachhuten im Raum von Veles wiesen Bandenangriffe ab. Eigenes Unternehmen bei Stip erfolgreich. Absetzbewegungen aus Raum Kumanovo unter starkem Feinddruck planmäßig. Verengter Brückenkopf Skoplje wird bezogen. Bei Bujanovce eigene Stellung in verbesserte Bergstellung zurückgenommen. Im Abschnitt Podujevo verstärkt sich der Feind; Vorstöße abgewiesen. NO Cacak eigene Stellungsverbesserungen. Vor eigenem Vorstoß Banden an Straße Zvornik - Tuzla nach Westen ausgewichen. Weitere feindliche Verstärkung des Brückenkopfes Apatin.

IV.

Adriatische Ostküste:
Bis an den NO- und Ostrand von Knin vorgedrungene Feindkräfte im Gegenstoß geworfen, hohe Feindverluste. Die Kämpfe im Raum Knin verlieren durch weitere ~~Feind~~Verstärkung des gut geführten Gegners mit Artillerie und schweren Waffen, sowie bei guter Zusammenarbeit der feindlichen Infanterie mit Panzern und Artillerie den Charakter des Bandenkrieges. Hauptnachschubstraße bedingt freigekämpft, unter starkem Geleitschutz zeitweilig passierbar. Lebhaftes Vorfühlen feindlicher Kräfte auf HKL Mostar. In Albanien Absetzbewegungen südlich Durazzo und Elbasan angelaufen. Straße Podgorica -

noch 11.11.44.

Cetinje freigekämpft. Verbindung mit eigener Besatzung Cetinje aufgenommen.

V.

Bezüglich Umorganisation Gruppe Süd - Deutsches Marinekommando Italien wird Skl. unterrichtet, daß Gruppe den Stand der Rückführung des Ägäispersonals laufend melden und nähere Zeitangaben machen wird, sowie klarere Übersicht hinsichtlich Durchführung und Erreichen des Raumes Wien - Agram besteht. Auch läßt sich im Augenblich noch nicht übersehen, wann die Absetzbewegungen an der adriatischen Küste beendet sein werden, da die nordalbanische Küste noch von uns besetzt ist. Admiral Adria hat Anweisung, den Stand der Absetzbewegungen in Dalmatien und Albanien laufend zu melden und auch welche heeresseitigen Absichten nach dieser Richtung bekannt sind.

+ FI3 FI3 FI3 FIII FIV FIV FI3

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 12.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

Es liegen verschiedene Sichtmeldungen von feindlichen Überwasserstreitkräften vor, und zwar:

0710 nordwestl. Leros 4 S-Boote Kurs N,
0900 1 Handelsschiff nordostwärts Leros Kurs N,
1000 1 Zerstörer südl. Leros Kurs NW,
1430 2 kleine Kriegsschiffe westl. Leros Kurs S,
1515 1 Zerstörer, 1 mittleres Kriegsschiff südl. Leros Kurs NW, ferner
0745 1 Zerstörer südl. Coos Kurs W,
1430 1 kleineres Kriegsschiff südl. Coos Kurs W.

Der Zweck dieser feindlichen Schirfsbewegungen ist nicht recht ersichtlich. Es hat den Anschein eine r Blockade der Dodekanes-Inseln. Jedenfalls wird eine ständige Kontro lle des dortigen Seegebietes durch die feindlichen Fahrzeuge durchgeführt.

Aus der Aegaeis sonst kei-ne Meldu-ngen.

A d r i a

Die Luftaurklärung hat keine Sichtu-ngen gebracht.

Am 10.11. sind auf der Fahrt von Grado nach Triest durch Schlechtwetter 2 Motorsegler gesunken; Vorpostenboot IV 58 wird vermisst.

Nach Legung der Ortungstäuschungskörper südl. Pola sind S.30 und 36 wegen Motorenschaden Pola wieder eingelaufen, die anderen Boote haben eine Kontrollfahrt im Inselgebiet ohne Vorkommnisse durchgeführt.

TA 40, 45 mit MS "Fasana" am 11. 1800 Pola ausgelaufen, Minenunternehmung Emma I planmässig durchgeführt. Alle Fah-rzeuge am 12. 0430 Pola eingelaufen.

S 157 und 154 wegen Eindockung, S 157 von Pola nach Triest verlegt. S 621 verlegt wegen Motorenreparatur von Triest nach Monfalcone.

Kleinschiffsverkehr mit 2 Siebelfähren Jablanac - Fiume, mit 2 I-Booten Fiume - Cherso und zurück, mit 2 Tankpenichen Fiume - Pola sowie 2 Schlepper mit Leichter und 1 Frachtpeniche von Parenzo nach Triest mit Bauxit.

Lazarettschiff Tübingen meldet erstmali den Standort am 12.11. 0400 in 35° 53' N 21° 38' O mit Kurs 309°. Die Patienten sind ausgeschifft worden. Auf Vorschlag Seeko Albanien wird der Hafen Bar angelaufen. Zu diesem Zwecke muss Tübingen eine Kursanweisung bekommen für das Passieren des italienischen Minengebietes. Diese Kursanweisung kann nur offen an Tübingen gefu-nkt werden, so dass eine Teilenttarnung erforderlich ist. Adm. Adria beabsichtigt von Bar ein Lotsenfahr zeug der Tübingen entgegenzusenden und fragt diesbezüglich bei Seeko Albanien an. Falls dies nicht möglich ist, wird geprüft, ob Tübingen einen Punkt an der Küste unterhalb des Minengebietes ansteuern kann, von wo sie knapp an der Küste nach Bar weiterfahren soll. Nur im äussersten Fall und falls keine andere Lösung möglich ist, soll Tübingen offen Kursanweisungen erhalten.

Die in Budapest liegenden Ungarn-Schiffe "Tissa" und "Kassa" haben am 4.11. Budapest verlassen, D. "Szeget" ist am 10.11. von Budapest stromaufwärts gelaufen. Die drei Schiffe sollen donauaufwärts innerhalb das Reichsgebiet gebracht werden.

Kammer, den
12. November 1944.

I.

Zu der von Heeresgruppe E durch Führungsmaßnahme befohlenen Auflösung der Marinesicherungsbataillone und Eingliederung ihres Personals in Feldersatzbataillone des Heeres meldet der Leiter des Auffangstabes bei Heeresgruppe E, Kpt.z.S. Benneke, folgendes:

1) ~~Von MVO gemeldeter Befehl Heeresgruppe E liegt hier nicht vor. Gemäß fernmündlicher Unterrichtung durch MVO begründet~~ begründet Heeresgruppe E befohlene Maßnahme damit, daß zusammengefaßte Marineformationen bei erstem Einsatz infolge mangelnder schwerer Waffen und wegen fehlender Ausbildungen unverhältnismäßig hohe Verluste erlitten. Heer glaubt, Leistungen bei Herabminderung der Verluste durch etwa gruppenweise Eingliederung in Heeresformationen steigern zu können. Befehl ist ausgelöst anscheinend auf Drängen der Korpsgenerale, die Auffüllung ihrer Verbände zu Durchführung gestellter Aufgaben benötigen. Vorschläge deshalb unter Auflösung Bataillone zugweise Einreihung in Heereskompanien unter Marine-Zugoffizieren, dies jedoch als Mindestforderung.

2) Annehme, daß Marineverluste tatsächlich durch Einreihung in gut ausgerüstete und taktisch geschulte Einheiten herabzumindern sind. Durch diese Maßnahme wäre gleichzeitig Marschfähigkeit

Marineeinheiten

Marineeinheiten zu verbessern, da Heeresteile mit Gespannen und Wagen ausgerüstet, während diese bei Marinebataillonen wegen anders beabsichtigten Einsatzes fehlen und dadurch nunmehr besondere Belastungen auftreten. Herausfallende Kompaniechefs und Bataillonskommandeure sind, soweit nicht in Stäben verwendbar, mit zumindest 1 Offizier bei jeder Division, möglichst sogar Regiment, als Marine-Erfassungs- und -Betreuungsoffiziere einzusetzen. Erbitte Einverständnis und Ermächtigung an MVO, auf dieser Basis OB Heeresgruppe E Vortrag zu halten.

Diese Stellungnahme entspricht auch meiner Auffassung. Wenngleich ersichtlich, daß das Heer diese Gelegenheit zur Auffüllung von Fehlbeständen bei der fechtenden Truppe auszunutzen beabsichtigt, muß doch andererseits zugegeben werden, daß Steigerung der Marschfähigkeit sowie Verminderung der Verluste bei den Kriegsmarineformationen einen erheblichen Vorteil darstellt. Ich setze Skl. in Kenntnis und bitte gleichzeitig um Hergabe der dortigen Auffassung, um über MVO Heeresgruppe E das weitere veranlassen zu können.

II.

Im Zuge der Absetzbewegung in Mazedonien wurde Veles planmäßig geräumt. und eine Riegelstellung in Katlanovo von eigener Nachhut bezogen.
Balkan Ostfront sonst keine besonderen Vorkommnisse.

III.

III. Im Hinblick auf die demnächst wieder anlaufenden Absetzbewegungen in Albanien gebe ich MVO Heeresgruppe E folgende Weisung:

Absichten Heeres über Absetzbewegungen im Bereich Seekommandant Albanien im einzelnen nicht bekannt. Um in der Lage zu sein, vorbereitende Maßnahmen rechtzeitig zu treffen meldet MVO nach Fühlungnahme mit Chef des Generalstabes Absichten und stellt zugleich sicher, daß heeresgruppenseitig entsprechende Befehle an unterstellte Einheiten gegeben werden, damit Marine unter Zurverfügungstellung erforderlichen LKW-Raumes nicht nur in Absetzbewegung eingegliedert, sondern auch anschließend zur Durchführung der eigentlichen Rückführung instand gesetzt wird.

IV. Inspekteur MR Donau meldet:

2. ungarisches AK verzichtet vorerst auf Mitwirkung Donauflottille bei Verteidigung Csepel-Insel. Donauflottille daher bis auf geringe Sicherungen oberhalb Donaubrücken zurückgezogen.

Um sicher zu gehen, daß diese Maßnahme nicht etwa den Absichten der für den ungarischen Raum gesamtverantwortlichen Heeresgruppe Süd zuwiderläuft, frage ich beim MVO deswegen an. MVO hat gleichzeitig zu melden, ob das 2. ungarische AK für Zusammenarbeit mit der Donauflottille zuständig ist. Es muß sichergestellt sein, daß die Donauflottille von der zuständigen örtlichen Heereskommandostelle entsprechend den Absichten der Heeresgruppe,

genaue

noch 12.11.44.

genaue Einsatz- und Feueranweisungen erhält und über die Lage laufend unterrichtet wird.

+ C FII FIII FIV FV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 13.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A e g a e i s

0830 wird ostwärts Leros ein Handelsschiff mit Kurs NW und um 1300 1 Zerstörer südl. Cos mit unbekanntem Kurs gesichtet. Es handelt sich anscheinend um die gleichen Fahrzeuge, die bereits am Vortage gesichtet wurden, und die, wie angenommen wurde, eine Blockade der Dodekanes-Inseln unterhalten.

MAL 12 mit M/S Dante Aligheri und Leonore am 13. 00.00 von Porto Lago nach Cos ausgelaufen. MAL 12 und Dante Aligheri weitermarsch nach Rhodos vorgesehen.

A d r i a

Die Luftaufklärung meldet eine Ortung am 11.12. 2150 von drei Schiffen westl. Lissa.- Im Hafen Sibenik keine Belegung festgestellt.- In Split 1 Schiff von 5000 - 6000 BRT, vor dem Hafen 4 Frachter mit je 2000 BRT.

Die Minenunternehmung Emma 2 findet nicht, wie vorgesehen, in der nächsten Nacht statt. Daher sind am 12. 1530 TA 40, 44, 45 von Pola nach Triest aufgelaufen, da TA 44 in Triest noch fertiggestellt werden muss. Die Boote sind am 12. 2000 in Triest eingelaufen.

Sonst Kleinschiffsverkehr, und zwar:
2 MFP und 1 Vorpostenboot von Triest nach Venedig.
2 HS-Boote von Fiume nach Arsa zur Abholung von D. Volosca.
2 SF von Fiume nach Karlobag.
1 Motorsegler und 1 I-Boot von Pola nach Rovigno.
2 Penichen von Fiume nach Pola.
4 I-Boote von Rovigno nach Triest.
1 KS-Boot am 13. 0330 von Bar nach Budua ausgelaufen. Einlaufmeldung steht noch aus.

Lazarettschiff Tübingen gibt den Standort am 13. 0000 mit 39° 29' N 19° 05' O, Kurs 352°, Fahrt 10 sm. Tübingen wird um 1800 in Bar einlaufen und hat von Adm. Adria die Kursanweisungen offen erhalten, da keine andere Möglichkeit gegeben war und ausserdem die dort liegenden italienischen Minensperren ohnedies kompromittiert sind.

Kammer, den
13. November 1944.

I. Der zunächst fehlgeschlagene Versuch, den Motorseglerverkehr zwischen Leros, Koos und Rhodos aufzunehmen, wird wiederholt. MAL 12 mit 2 Motorseglern 13.11. 0000 Uhr von Portolago nach Koos ausgelaufen.

~~Der Erfolg~~ des Unternehmens ~~ist zweifelhaft~~, ~~da~~ das Dodekanesgebiet immer noch - wie die ständigen Zerstörersichtmeldungen beweisen - von feindlichen Seestreitkräften überwacht wird.

II. MVO Heeresgruppe F meldet, daß der erste Postflug nach Kreta planmäßig durchgeführt wurde. In Zukunft ist wöchentlicher Verkehr geplant. Für Milos ist eine Sonderaktion in Vorbereitung. Steuerung des gesamten Post- und Nachrichtendienstes einschließlich Aufteilung der Ladung für Flugzeug erfolgt durch NSFO der Heeresgruppe F in Agram.

III. Auf meinen Einspruch gegen die von Heeresgruppe E verfügte Auflösung der Marinesicherungsbataillone gibt Heeresgruppe E folgende Erklärung für die von ihr befohlene Maßnahme:

Die bei den Abwehrkämpfen an der Balkan-Ostfront entstandenen erheblichen eigenen Verluste haben den Einsatz der Marinesicherungseinheiten unvermeidlich gemacht. Hierbei sind die Kommandobehörden und Kampfgruppen auf Grund ihrer Erfahrungen mit im Erdkampf ungeschulten Verbänden bereits aus eigenem Entschluß - da Verbindungen oft lange unterbrochen - dazu übergegangen, ihnen zugeführte Marine-

sicherungsbataillone

sicherungsbataillone aufzuteilen, um hierdurch Heereseinheiten mit stark zusammengeschmolzenen Gefechtsstärken wieder einsatzfähig zu machen und dadurch der Lage Herr zu werden. Auf Grund dieser Gegebenheiten sah sich Heeresgruppe E veranlaßt, durch rasches Eingreifen und generelle Regelung eine durch diese Auflösung eintretende weitgehende Zersplitterung des Marinepersonals zu unterbinden. Zweck der Maßnahme ist nicht, der Kriegsmarine das dem Heer zur Verfügung gestellte Personal für weitere Seekriegführung zu entziehen, sondern es im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten für ihre Aufgabe zu erhalten. Durch Zusammenfassung der Marinesicherungsbataillone in Feldersatzbataillonen des Heeres ist vorerst einer weiteren Zersplitterung des Personals vorgebeugt. Erfassung und weitere Personalbewirtschaftung der Marineangehörigen wird durch Einsatz von Marine-Sachbearbeitern sichergestellt.

Unter Weitergabe dieser Antwort der Heeresgruppe an Skl. nehme ich dazu wie folgt Stellung:

Nach bisherigen Erfahrungen bei Zusammenarbeit mit Heeresgruppe E ist an deren loyaler Einstellung KM gegenüber nicht zu zweifeln. Es wird dabei aber nicht verkannt, daß Bestrebungen Korpsgenerale eindeutig darauf hinzielen, durch zufällig zur Verfügung stehendes Marinepersonal Ersatz für schwere Ausfälle fechtender Truppe zu erhalten.

Bestreben

Bestreben Heeresgruppe, von zwei Übeln das für die Marine kleinere zu wählen durch Überführung der Marinesicherungsbataillone in Heeresersatzbataillone, wodurch zumindest gewisse Kontrolle ermöglicht und bisherige Aufsplitterung vermieden, wird anerkannt. Im Endziel gehen aber auch hierdurch zweifellos die aus den Feldersatzbataillonen an fechtende Truppe abgehenden Marine-soldaten zum großen Teil Marine verloren. Trotz dortiger klarer Stellungnahme, die auch von hier im Interesse und zur Erhaltung Ägäis-Marinepersonals immer betont wurde, wird kaum Möglichkeit gesehen, den durch Führungsmaßnahme Heeresgruppe E geschaffenen Zustand zu ändern. Dennoch wird es im Sinne der mit OKW und Heeresgruppe E getroffenen Vereinbarungen, der Befehle des Ob.d.M. und von OKM für richtig gehalten, die einmal beschrittene Linie weiter beizubehalten und Heer gegenüber nach wie vor Standpunkt zu vertreten, daß Einsatz Marine nur in geschlossenen Einheiten, mindestens Kompaniestärke, erfolgen darf. Kompanien könnten unter Beifügung entspr. Rahmenpersonals und schwerer Infanteriewaffen ohne weiteres Feldersatzbataillonen angegliedert werden. Ob sich diese Forderung praktisch durchführen läßt mit Rücksicht auf heereseigentümliches System, regimentweise bei jeder Division zugeteiltem Feldersatzbataillon Ersatzforderungen für eingetretene Ausfälle anzufordern, ist von hier nicht zu übersehen, muß aber für zweifelhaft gehalten werden.

IV. Balkan - Ostfront:

Gegen Brückenkopf Skoplje fühlt Feind nur mit Spähtrupps vor. Absetzbewegungen wegen Schlechtwetterlage und aufgeweichter Straßen behindert. Feindvorstöße gegen Berghangstellung bei Bujanovce blutig abgewiesen. Im Raum Podujevo zunehmendes Artillerie- und Granatwerferfeuer. Feindliche Vorstöße abgewiesen. Zwischen Save und Donau feindlicher Angriff abgewiesen. Bei Batiná warf

KODAK SAFETY FILM

eigener Gegenangriff den Feind zurück. Bereinigung des westlichen Donauufers wird angestrebt.

V. Die Absetzbewegungen in Albanien sind wieder angelaufen. Nachhuten von Süden kommend Elbasan erreicht. Cap Rodoni (40 km NW Tirana) nach Sperrmaßnahmen im Zuge Absetzbewegung geräumt. 21. Gebirgs-AK versammelt sich unter Aufgabe des südlichen Korpsbereichs (Tirana - Durazzo) im Raum Cetinje - Podgorica und stößt von hier aus voraussichtlich am 13.11. antretend über Trebinje in allgemeiner Richtung Mostar nach Norden durch. Eingliederung KM befohlen und sichergestellt.

Aus dalmatinischem Raum günstiger Ablauf der Rückführungsbewegung durch Herstellung der Verbindung Kampfgruppe Müller mit Gruppe Scheuerlen bei Uzice. Kleinbahnbetrieb Kraljevo - Uzice mit 5 Lok aufgenommen. Rückmarschstraßen müssen erst freigekämpft werden.

1 16/11 C FII 16 FIII 19 FIV 24 FVop 16

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 14.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
14. November 1944.

I. Von den vom Feind aufgebrachten Lazarettschiffen ist lediglich "Tübingen" bisher wieder freigegeben worden, allerdings nach Vonbordnahme der Verwundeten. Über "Freiburg" und "Bonn" liegen noch keine Nachrichten vor, lediglich eine V-Meldung, wonach "Freiburg" im Hafen Brindisi gesehen worden sein soll. Bezüglich "Gradisca" meldet der Chefarzt "Tübingen", daß sie nach Vonbordnahme von 980 Verwundeten und des zukommandierten Sanitätspersonals unter Zerstörergeleit von Alexandrien nach Algier in Marsch gesetzt wurde, wo sie ca. am 20.11. eintreffen wird. Der Chefarzt befürchtet Wegnahme des Schiffes.

Worauf sich diese Befürchtung des Chefarztes begründet, ist nicht bekannt. "Gradisca" ist zwar ein ehemals italienisches Schiffe, ist jedoch vom Gegner bereits früher einmal durchsucht und wieder freigegeben worden. Von Gruppe ist nichts zu veranlassen da es sich um eine diplomatische Angelegenheit handelt, die über das Auswärtige Amt zu regeln ist. Skl. ist über die Vorgänge unterrichtet und wird das Weitere veranlassen.

II. Nach Mitteilung Skl. hat der Führer den durch OB Südost an OKW gemeldeten Maßnahmen der Heeresgruppe E (Auflösung Marinesicherungsbataillone und deren Überführung in Feldersatzbataillone) zugestimmt.
OKW befiehlt hierzu:
"Das hiernach in Verbände des Heeres vorübergehend eingegliederte Marinepersonal und Gerät ist nach Rückführung der Heeresgruppe E und dem Aufbau einer gefestigten Abwehrfront im Einvernehmen mit Marine

gruppe

gruppe Süd der Auffangorganisation der KM im Raum Agram - Wien zurückzuführen."

Die Angelegenheit ist damit eindeutig geklärt. Jedoch wird die Erfassung und Verfolgung des eingegliederten KM-Personals nicht einfach sein.

III. Für das Adria-Personal (ohne Albanien) befiehlt OKW:
"Die im Bereich Panzer-AOK 2 im Rahmen zurückgeführter und in derzeitiger HKL eingesetzter Küstenbatterien benötigten Marinesoldaten verbleiben im jetzigen Einsatz. Darüber hinaus im Bereich des Panzer-AOK 2 vorhandenes Marinepersonal (Marinesicherungsbataillone, schwimmendes Personal, infolge Zerstörung von Küstenbatterien freigewordenen Küstenartillerie) ist im Rahmen gesicherter Nachschubgeleite ab sofort beginnend zurückzuführen und der Auffangorganisation der KM zur Verfügung zu stellen."

Bei den in der HKL eingesetzten Marinebatterien handelt es sich nur um ganz geringe Teile, da das Gros der Batterien nicht beweglich gemacht werden konnte. Aus dem dalmatinischen Raum wird also fast das gesamte Marinepersonal in Kürze zurückgeführt werden.

IV. In Albanien wurde Elbasan planmäßig geräumt. Eigene Kampfgruppe zur Öffnung Straße Elbasan - Tirana und Aufnahme dortiger Stützpunkte angesetzt. Räumung Durazzo eingeleitet. Dortige Marinebatterien

sowie das Fu.MO wurden gesprengt. In und um Tirana lebhafte Bandentätigkeit. Straße ostwärts Cetinje erneut gesperrt.

V. Bei Weiterführung der angelaufenen Bewegungen in Albanien wird das Absetzen von der Küste auch in diesem Seekommandantenbereich in Kürze durchgeführt sein. Ich setze Skl. in Kenntnis.

Zu der von OKM befohlenen Neuorganisation mit anschließender Auflösung Admiral Adria gebe ich diesem grundsätzliche Weisungen hinsichtlich der Vorbereitungen und Durchführung.

VI. Luftflotte 4 meldet 8.11. Massenabwurf von Material und Waffen im Großraum Serajewo für Draža Mihailowitsch.

Damit ist erstmalig wieder anglo-amerikanische Großversorgung für DM , dessen Oberkommando sich in diesem Raum befindet, bekannt geworden.

VII. Inspekteur MR Donau meldet:
"Für Räumung Csepelinsel sind Fährmittel bereitgestellt. Dieser Überschiffung wird dann durch Donauflottille Feuerschutz gegeben. Besprechung hierüber hat mit Donauflottille, MVO Heeresgruppe Süd und 2. ungarischem AK stattgefunden. Inspekteur MR Donau und Donauflottille stehen in ständiger Verbindung mit MVO Heeresgruppe Süd und über Deutschen Verbindungsstab sowie eigenem MVO Budapest und eigenem MVO (Oblt. Lammert) bei 2. ungarischer Armee am rechten Donauufer.

noch 14.11.44.

Die Zusammenarbeit mit dem Heer ist demnach sichergestellt. Einsatzbefehle für die Donauflottille bei dieser reinen Landkriegsaufgabe können und müssen ausschließlich vom Heer ausgehen.

Die ungarischen Stromstreitkräfte, soweit KB, sind zur Zeit südlich Adony im Brückenkopf Dunafoeldvar in ihrer eigenen Brigade durch ihren eigenen Brigadechef, General Trunkwalter, eingesetzt.

+ C FI FIII FIV FV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 15.11.1944.

C H E F S A C H E !

Kammer, den
15. November 1944.

I. Vor Milos ist erneut ein feindlicher Schiffsverband aufgetreten (1 Kreuzer, 1 Flugzeugträger, 3 Zerstörer) und hat die eigenen Batteriestellungen unter Feuer genommen, ohne Ausfälle zu verursachen. Bei Kap Psali (SW-Ecke der Insel) schiffte der Feind Truppen aus, die die dortige Fu.MO-Stellung angriffen. Alle Angriffe bisher abgeschlagen.

II. Marineauffangstab bei Heeresgruppe E meldet, daß die Zahl der Einzelrückführungen Ägäispersonal per Bahn seit 1.9. 640 UO und Mannschaften beträgt. Auffangstab ist in Stärke von 4 Offizieren, 6 UO und 17 Mann z.Zt. auf dem Marsch nach Serajewo, *dem neuen Sitz der Heeresgr. E.*

III. Leiter Reststab Admiral Ägäis, Freg.Kpt. Reiche, teilt fernmündlich mit, daß die Aufgaben des Reststabes bis auf das in Pilsen sitzende Personalbüro ihrem Ende entgegengehen. Um eine einheitliche Form der Abwicklung zu finden, wird er zu einer Besprechung hierher befohlen.

IV. Von Admiral Adria geht die angeforderte Sperrplanung Pola ein, die 7 doppelreihige Sperrstücke in 5 - 8 sm Abstand von der Küste unter Verwendung verschiedener Minentypen und zahlreichen Sperrschutzes vorsieht. Ich stimme der Planung zu mit der Maßgabe, daß spätere Schließung der noch vorhandenen Sperrlücken vorbehalten bleibt.

V.

noch 15.11.44.

V. Ostwärts Budapest ist der Russe zum Angriff angetreten, offenbar mit dem Ziel, Durchstoß bis zum Donauknie bei Vac$. Der Abtransport des bisher noch in Budapest verbliebenen Schiffraumes bis auf geringe Reste ist im Gange.

Heeresgruppe Süd bittet nunmehr um sofortige Verminung der Donau zwischen Baja und Budapest in enger Verbindung mit 3. ungarischer Armee. Ich gebe entspr. Befehl an Inspekteur MR Donau.

Die Durchführung wird auf Schwierigkeiten stoßen, da fast das gesamte Ostufer südlich Budapest inzwischen vom Feind besetzt ist. Ich hatte deshalb bereits vor 2 Wochen, als die Frontlinie noch in der Höhe von Paks stand, Heeresgruppe Süd gebeten, Wünsche für Mineneinsatz möglichst frühzeitig herzugeben, mit Rücksicht darauf, daß Einsatz von Minenlegern vor feindbesetztem Ufer wegen Detonationsgefahr nicht möglich. Gleichzeitig hatte ich Erläuterungen hinsichtlich Einsatzmöglichkeiten und Erfolgsaussichten der Minen gegeben. Um bei der jetzigen Lage dem Wunsch des Heeres dennoch weitmöglichst zu entsprechen, weise ich Inspekteur MR Donau an, ggf. Minentransport über Land und Auslegen mit kleinen Booten vom rechten Ufer aus zu versuchen.

VI. Eine Anfrage der Heeresgruppe Süd, welche Marinedienststelle für Zerstörung der Donauhäfen und Schiffe verantwortlich ist, wird von mir folgendermaßen beantwortet:

1) Für Zerstörung Flußhäfen und Flußschiffe keine Marinedienststelle verantwortlich

verantwortlich. Könnte von Marine auch nicht durchgeführt werden, da weder Marinefestungspioniere im Donauraum verfügbar noch Marinekommandos in Donauhäfen befindlich. Zerstörung Donauhäfen daher nur durch Heerespioniere möglich, ggf. unter beratender Mitwirkung WTL Südost bzw. DDSG. Verantwortlich für Spengungen ist die das Ufer besetzthaltende Truppe.

2) Zerstörung etwa zurückgebliebenen Schiffraumes bei Gefahr Feindzugriffs ebenfalls nur durch örtliche Heeresstellen möglich, da Marinefahrzeuge vor feindbesetztem Ufer in der Regel nicht mehr auftreten können. Verantwortlich für Donauschiffraum ist WTL Südost Wien. Nach hiesiger Kenntnis Schiffraum oberhalb Baja restlos zurückgeführt, unterhalb Baja (Raum Mohacs) nach Mitteilung MVO Heeresgruppe F durch dortige Truppe versenkt.

+ C FIA FIII FIV FV

geschr.: vA.

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 16.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
16. November 1944.

I. Der vor Milos aufgetretene feindliche Flottenverband ist seit 14. abends nicht mehr gesichtet worden. Lediglich 1 Zerstörer hat gestern nachmittag die Fu.MO-Stellung von Milos nochmals ohne Wirkung beschossen und ist anschließend ebenfalls abgelaufen. Heute morgen wird der Westteil der Insel wieder feindfrei gemeldet.

Es hat sich wieder einmal gezeigt, daß die Engländer in der Ägäis ~~jedes~~ Risiko ~~bzw.~~ Blutopfer ~~scheuen~~ und nur dort zugreifen, wo ernstlicher Widerstand nicht geleistet werden kann.

II. Lebhafter feindlicher Schiffsverkehr (Kriegs- und Handelsschiffe) westlich der Inseln des Dodekanes von NW nach SO. Einige Schiffe auch im Seegebiet Koos - Piskopi - Simi. Hafen Simi nach Beobachtungen von Rhodos aus vom Feind offenbar als Verpflegungs- und Betriebsstoffbasis auch für größere Einheiten benutzt.

Der beobachtete Feindverkehr läuft anscheinend nach der Nordägäis (v. zurück) und dürfte mit der Besetzung der von uns aufgegebenen Stützpunkte und Inseln zusammenhängen.

III. Im Zuge der Überführung von Marinesicherungsbataillonen im Bereich der Heeresgruppe E in Verbände des Heeres wurden Marinesicherungsbataillon 610, 611, 615 in SS-Division Skanderbegk, Marinesicherungsbataillon 613 in Grenadierregiment 47 aufgenommen.

IV.

noch 16.11.44.

IV.

Balkan - Ostfront:
Skoplje wurde ohne Feindbehinderung geräumt. Eigene Nachhuten bezogen Sperrstellung Kazanik. Bei Kraljevo lebhaftere Infanterie-Gefechtstätigkeit. Erfolgreicher Vorstoß bei Zvornik brachte hohe Feindverluste und Beute an Waffen. Feindvorstöße aus Brückenkopf Apatin abgewiesen, im Brückenkopf Batina weitere Feindverstärkrung. Lebhafter feindlicher Übersetzverkehr. Eigener Gegenangriff bisher nicht weiter durchgeschlagen.

V.

In Albanien wurde Durazzo nach Zerstörung aller Anlagen und Verminung des Hafens planmäßig geräumt. Batterien von Süden bis Kap Rodoni sind zerstört. Masse der Spezialisten auf Marsch nach Vorra, Feldersatzbataillon 297 zugeteilt. Eine mot. 2 cm Flakkompanie aus Personal MAA 623 aufgestellt. 450 Nichtspezialisten an 297. I.D. Kampfgruppe abgegeben. Marschbewegung Nordgruppe Marine (Raum Bar - Tivat) noch nicht eingesetzt.

Nachhuten der 297. I.D. im Raum Tirana durch starke Banden gebunden, in der Stadt heftige Kämpfe. Cetinje zur Kräftezusammenfassung geräumt, Kämpfe mit heftig nachdrängendem Feind. Freikämpfen Straße Danilovgrad - Niksic gewinnt gegen starken Feindwiderstand nur langsam Boden.

Die

Die Rückführung aus Albanien ist bei dieser Feindlage - noch dazu in der ungünstigen Jahreszeit - eine sehr schwierige Aufgabe.

VI. Nach sicherer Quelle meldete eine rote Division aus Zara, daß dort eingetroffene englische Offiziere Hafen, Flugplätze usw. besichtigen wollten, was ihnen wegen Fehlens der Genehmigung seitens der roten Behörden von der Division verweigert wurde. 14.11. sollen in Zara große Teile englischer Einheiten eingetroffen sein. Heeresgruppe F wertet diese Meldungen als Anzeichen zunehmender Meinungsverschiedenheit zwischen Tito und den Engländern.

VII. Die Durchführungsmöglichkeiten der vom Heer gewünschten Donauverminung südlich Budapest werden heute in einer beim MVO Heeresgruppe Süd stattfindenden Besprechung, an der auch Vertreter des Inspekteurs MR Donau, der Donauflottille und der 3. ungarischen Armee teilnehmen werden, geklärt.

+ C FI FIII FIV FIC

geschr.: vA.

Entwurf
zum Kriegstagebuch vom 17.11.44.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
17. November 1944.

I. Bei den auf Milos aufgefundenen von der letzten Beschießung stammenden Sprengstücken handelt es sich laut Meldung des Inselkommandanten um 30,5 cm-Granaten. Der Inselkommandant schließt daraus auf eine größere Schiffsklasse als der seinerzeit gemeldete schwere Kreuzer.

Hiesigen Erachtens muß bei der Kaliberfeststellung der Sprengstücke ein Irrtum unterlaufen sein, da kein britisches Kriegsschiff dieses oder ein ähnliches Kaliber trägt und Schlachtschiffe anderer Nationalitäten nicht in Frage kommen. Das einzige in letzter Zeit im Mittelmeer gemeldete britische Schlachtschiff "King George V." dürfte außerdem inzwischen nach dem Fernen Osten abgezogen worden sein.

II. Von Leros aus wurden in letzter Zeit verschiedentlich Kommandounternehmen gegen nahegelegene Inseln durchgeführt. Hierbei wurden die Inseln Lisso und Levitha als feindfrei festgestellt, Patmos als britischer Stützpunkt bestätigt.

Von Leros und Rhodos wurden auch am heutigen Tage zahlreiche feindliche Kriegsfahrzeuge gesichtet, von denen nur ein Teil als normale Bewachung des Dodekanes angesprochen werden kann.

III. An der Ostfront der Heeresgruppe E nur geringe Gefechtstätigkeit. Im Bereich des Panzer-AOK 2 verstärkte sich der Feind bei Batina weiterhin. Eigene Verstärkung ebenfalls im Anrollen. Beteiligung des K.d.K. an der Bekämpfung russischen

noch 17.11.44.

Übersetzverkehrs über die Donau ist bereits eingeleitet.

IV. In Norddalmatien hält MSB 581 die Südwestfront Knin und ist hierbei der 264. I.D. unterstellt. Im Kampfraum Knin wurde Angriff von 2 Feindbataillonen mit starkem Artilleriеeinsatz abgewiesen. MSB 583 befindet sich in Verlegung nach Ostrosovac zur Sicherung der Bahnstrecke Bihac - Novi. Seekommandant mit engstem Führungsstab befindet sich zusammen mit dem Korpsstab noch in Knin, später Raum Bihac.

OKW hat bekanntlich sofortiges Anlaufen der Rückführung der Marinetruppen des Adriabereichs befohlen, wozu mit der Herauslösung des MSB 583 aus der HKL nunmehr anscheinend der Anfang gemacht ist.

V. Lazarettschiff "Tübingen", das gestern nachmittag mit 900 Verwundeten an Bord von Bar nach Triest auslief, wurde unterwegs erneut von feindlichen Seestreitkräften in einen Feindhafen - vermutlich Brindisi - eingebracht, wo die Verwundeten ausgeschifft wurden. Das Schiff selbst wurde wieder freigegeben.

Es bestätigt sich, daß der Gegner den Transport deutscher Verwundeter durch die von ihm kontrollierten Gewässer im Gegensatz zu seiner früheren Haltung jetzt nicht mehr zuläßt. Ich hatte schon vor Tagen Heeresgruppe E darauf hingewiesen, daß mit dieser Möglichkeit gerechnet werden muß. Es blieb jedoch keine andere Wahl, da die Rückführung der Verwundeten von Albanien auf dem Landwege praktisch

ausgeschlossen

noch 17.11.44.

ausgeschlossen ist.

VI. Admiral Adria meldet Absicht, bei der nächsten ruhigen Wetterlage Kommandounternehmen mit Faltbooten gegen Anlagen und Brücken auf der norddalmatinischen Insel Silba sowie gegen Leuchttürme des dortigen Seegebiets durch MEK 71 durchzuführen.

Ein praktischer Wert ist diesem Unternehmen nicht zuzumessen, da die in Frage kommenden Anlagen unbedeutend sind.

VII. Inspekteur MR Donau meldet folgendes Ergebnis der Besprechung mit dem Heer über eigenen Mineneinsatz südlich Budapest:

Der Wunsch Heeresgruppe Süd auf Verminung der Übersetzstellen von Südende Csepelinsel bis Baja muß entfallen wegen Uferbesetzung und Sprengung der Brücke bei Dünafoeldvar. Verminung durch Zillen nicht mehr möglich wegen Transport- und Umladeschwierigkeiten. Versuch der Verminung mit ungarischen Treibminen wird gemacht. Wegen LMB-Verminung der Donau westlich Csepelinsel erfolgt noch Befehl durch Heeresgruppe Süd.

FI FIII FIV FV

gewchr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 18.11.1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
18. November 1944.

I.

Restkommando Seekommandant Kreta meldet, daß auf Befehl des Kommandanten des festen Platzes Kreta die Lagemeldungen von Milos ab sofort nur noch unmittelbar an ihn als der vorgesetzten Dienststelle des Inselkommandanten Milos zu übermitteln ist, und daß daher Übermittlung an Gruppe Süd und Skl. entfällt.

Wenn auch eine eigene Seekriegführung in der Ägäis praktisch nicht mehr möglich ist, so ist dennoch zu verlangen, daß die Marine über alle Ereignisse in der Ägäis , an denen die dort verbliebenen Marinekräfte beteiligt sind, sowie über Auftreten und Tätigkeit feindlicher Seestreitkräfte in diesem Raum laufend unterrichtet wird. Ich richte daher an Heeresgruppe E folgendes FS:

Marinegruppe Süd benötigt zu Auswertungszwecken und zur Unterrichtung Skl. laufende Meldungen über Auftreten feindlicher Kriegsschiffe in Ägäis, Tätigkeit dort verbliebener Marineküstenbatterien und sonstigen Marinedienststellen. Gruppe Süd beabsichtigt daher, Restkommando Seekommandant Kreta und Dodekanes anzuweisen, entsprechende Meldungen täglich bzw. je nach Anfall über Welle Grau 18 herzugeben. Miloslage bisher ebenfalls auf Grau 18 ausgestrahlt und daher hier mitgehört worden. Dies jedoch durch neuen Befehl Kommandant Fester Platz Kreta unterbunden, wonach Miloslage jetzt nur auf Heereswelle abgesetzt wird. Ohne in Zuständigkeits- bzw. Unterstellungsverhältnisse Ägäis irgendwie eingreifen zu wollen, hält Marinegruppe Süd auch weiterhin schnellste Übermittlung sämtlicher Meldungen über

Kriegsschiffsichtungen

noch 18.11.44.

Kriegsschiffsichtungen von Milos und Einsatz dortiger Marinebatterien für dringend geboten. Oberkommando Heeresgruppe E daher gebeten, über Kommandant Fester Platz Kreta zu veranlassen, daß Milosmeldung wieder wie bisher auch direkt auf Welle Grau 18 ausgestrahlt oder von MFS Kreta zusammen mit Meldungen Restkommando Seekommandant Kreta an Gruppe Süd weitergegeben wird. Umgehende Rückäußerung erbeten.

II. Während im südlichen Teil der Balkan-Ostfront nur geringe Gefechtstätigkeit herrschte, griff der Feind aus dem Brückenkopf Batina heraus mit starken Kräften und Unterstützung von 10 Panzern die eigene HKL an und erzielte einen 400 m breiten Einbruch, dessen Bereinigung läuft; bisher 5 Panzer abgeschossen. Eigene Verluste in diesem Abschnitt in den letzten Tagen erheblich gering.

III. Wie aus den Berichten des Marineverbindungsstabes Kroatien hervorgeht, erhofft die kroatische Öffentlichkeit vom Zuzug deutscher Balkantruppen eine Erleichterung der Bandenlage. Die Tito-Erklärung über Weiterführung des Kampfes gegen die Ustascha und Bildung eines jugoslawischen Staates mit Schwerpunkt Serbien verringert die innenpolitische Spannung und stärkt das Anlehnungsbedürfnis an Deutschland. Vermehrte militärische Kräftenstrengung ist jedoch nicht erkennbar. Der Kampf-

wert

KODAK SAFETY

wert der kroatischen Einheiten mit wenigen Ausnahmen gering. Die weitere Entwicklung ist abhängig von der Lage an der Donau- und Syrmienfront.

IV. Die Versenkung des Lazarettschiffs "Tübingen" heute 0745 Uhr im Seegebiet von Pola durch alliierte Flugzeuge stellt eine flagrante Verletzung des Völkerrechts dar, wie sie in dieser eindeutigen und unwiderlegbaren Form bisher selten war. Sie beweist die völlige Skrupellosigkeit des Gegners, dem bei den vorliegenden Verhältnissen ein Irrtum über den Lazarettschiffcharakter der "Tübingen" keinesfalls zugebilligt werden kann.

V. Nach einer zusammenfassenden Meldung des Inspekteurs MR Donau sind von April bis Oktober auf der Donau 390 Minen durch Räumfahrzeuge, 165 Minen durch MS-Flugzeuge geräumt worden. 42 Minen wurden entschärft und geborgen. Bei den Räumerfolgen handelt es sich durchweg um FZ-Minen, die durch magnetische Räummittel zur Detonation gebracht wurden; lediglich in 1 Falle wird akustische Räumung (GBT) angenommen. Das erfolgreichste Räummittel neben den MS-Flugzeugen war der 24 m Hohlstab mit 109 Räumerfolgen, danach das FRG mit 115 Räumerfolgen. Der einzige bisher verfügbare Sperrbrecher erzielte in der kurzen Zeit seines Einsatzes 12 Räumerfolge.

Diese Zahlen bestätigen das gute und erfolgreiche Arbeiten der völlig neu geschaffenen Räumorganisation auf der Donau.

+ C F F III F IV F V

geschr.: VA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 19.11.1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
19. November 1944.

I. Im Dodekanes ist die Zahl der Feindsichtungen stark zurückgegangen. Seit 2 Tagen ist nur noch die übliche Bewachertätigkeit festzustellen.
Durchbruch eines voll beladenen Motorseglers im Geleit eines Pioniersturmbootes von Leros nach Rhodos ist gelungen. Ein anderes Motorseglergeleit konnte wegen Festkommen des Sicherungsfahrzeuges MAL 12 bei Koos noch nicht weitergeführt werden. Bergung des MAL ist eingeleitet.

Es zeigt sich, daß bei Ausnutzung geeigneter Zeiten und Wetterlagen interner Inselverkehr trotz feindlicher Bewachung möglich ist.

Die Lebensmittellage der Zivilbevölkerung des Dodekanes scheint kritisch zu sein, da der Erzbischof von Rhodos den Papst um Intervention beim Internationalen Roten Kreuz gebeten hat zur "Errettung der Bevölkerung des Dodekanes vor dem Hungertode".
Ein eigener Stoßtrupp von Simi erlitt bei der Rückehr mit seinem Boot Schiffbruch, konnte sich aber mit Funkgerät auf die kleine Felseninsel Marmara 7 sm südwestlich Simi retten. Abholung ist für die nächste Nacht beabsichtigt.

Die Aktivität der eigenen Truppe in der Kontrolle der umliegenden Inseln trotz Fehlens eiger Seekampfmittel ist beachtlich

II.

noch 19.11.44.

II. Balkan - Ostfront:
Eigenen Absetzbewegungen folgt Feind nur zögernd, eigene Nachhuten erreichten Urosevac. Bei Podujevo und auf Höhen des Kapaonik-Gebirges starke feindliche Angriffe, an Straße nach Pristina griff Feind mit Panzern und mot. Kräften beiderseits der Straße an und erzielte örtliche Einbrüche. Bereinigung läuft. Südostwärts Kraljevo Feindangriff in Bataillonsstärke im Nahkampf abgewiesen. 44. Reichsgrenadierdivision "Hoch- und Deutschmeister" Befehl über Abschnitt bei Batina übernommen. Feindliche Einbrüche unter hohen Feindverlusten bereinigt. Auch die eigenen Verluste sind erheblich.

III. In Albanien wurden Tirana und Prizren planmäßig geräumt. Eigener Angriff Richtung Niksic geht langsam weiter voran. Bei Podgorica und 15 km NW Kotor ständig zunehmender Feinddruck.
OB Südost hat befohlen, daß die in den Regimentsverband Skanderbeg übernommenen Marinesicherungsbataillone nach Rückführung der Heeresgruppe E in den kroatischen Raum und Aufbau einer festen Abwehrfront der Auffangorganisation der KM im Raum Agram - Wien zuzuführen sind. Zeitpunkt wird durch OB Südost festgesetzt.

.II

FI FII FIII FIV FV

geschr.: vA

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 20.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
20. November 1944.

I. Im Dodekanesbereich mäßige feindliche Bewachertätigkeit. Abholung des schiffbrüchigen Spähtrupps von der Felseninsel Marmara wegen zu hohen Seegangs nicht geglückt; wird erneut versucht.

II. OKW/WFSt hat bezüglich Verpflegungslage Milos folgendes FS an OB Südost gerichtet: "Kommandant Milos meldet, daß auf Insel vorhandene Verpflegungsbestände bis 10.1.45 ausreichen. Meldung erbeten, ob Zuführung von Verpflegung oder Räumung der Insel nach Kreta beabsichtigt und möglich ist."

Hierzu fragt OB Südost an:

1) Kann Kriegsmarine von Chania Verpflegung usw. nach Milos bringen und welche Mengen?

2) Überfliegen nicht möglich. Von Entscheidung Kriegsmarine weitere Entscheidung betr. Milos hier abhängig.

Einen Verkehr zwischen Kreta und Milos halte ich bei Ausnutzung günstiger Wetter- und Mondverhältnisse durchaus für möglich, solange nicht der Feind die Absicht erkennt und eine wirksame Blockade durchführt. Ich hatte daher bereits kurz nach dem ersten Feindangriff auf Milos bei Heeresgruppe E den Nachschub von Waffen und Munition, ggf. auch von Personal, von Kreta nach Milos angeregt. Diese hatte daraufhin entschieden, daß eine solche Verstärkung vorläufig nicht beabsichtigt sei. Auch die Anfrage beim Inselkommandanten Milos nach der Verpflegungsreichweite ist von Gruppe Süd ausgegangen, wobei sich ~~denn~~ herausstellte, daß der von Heeresgruppe E im Oktober genannte Bevorratungsstand Milos (5 - 6 Monate) nicht zutraf.

Ob

III

noch 20.11.44.

Ob es gelingen wird, durch Zuführung von Kreta aus eine ausreichende Bevorratung von Milos zu erreichen, ist mit Sicherheit nicht vorauszusehen und kommt auf den Versuch an, der jedoch meines Erachtens auf jeden Fall unternommen werden muß. Wenn auch nur noch eine einzige Neumondperiode vor Aufbrauch der auf Milos z.Zt. vorhandenen Verpflegungsvorräte zur Verfügung steht, so können doch ggf. in dieser Jahreszeit gelegentlich auftretende Seenebel zur Durchführung des Unternehmens ausgenutzt werden.

Bevor ich zu der Anfrage des OB Südost Stellung nehme, ist jedoch Einholung näherer Angaben über die für das Unternehmen heranzuziehenden Fahrzeuge erforderlich. Ich fordere daher Restkommando Seekommandant Kreta auf, umgehend zu melden:

1) Welche der dortigen Fahrzeuge für diesen Einsatz KB (auch kleinste HS-Boote mit heranziehen).

2) Ladefähigkeit (je Fahrzeug) für Mehl und hochwertige Lebensmittel bei besonderer Herrichtung der Fahrzeuge für gedachten Zweck und Zurücklassung aller für diesen Einsatz entbehrlichen Gewichte.

3) Geschwindigkeit der Fahrzeuge.

Mit der Anfrage verbinde ich folgende Weisung:

1) Herrichtung der Fahrzeuge (mit Ausnahme Beladung) sofort beginnen, hierbei zur Erschwerung feindlicher Fum-Ortung möglichst auch Verkleinerung der Silhouetten und Entfernung aller Stagen und Drähte.

2) Verantwortlich für Gesamtvorbereitungen und Sicherstellung äußerster Geheimhaltung dienstältester Marineoffizier Kreta. Dieser meldet umgehend Namen des von ihm mit Durchführung Vorbereitungen und später Führung des Unternehmens betrauten Seeoffiziers.

III.

noch 20.11.44.

III.

Marineauffangstab bei Heeresgruppe E ist auf dem Marsch nach Serajewo am 18.11. in Pozega eingetroffen; Weitermarsch war am 19.11. vorgesehen. Über den Einsatz der Marinesicherungsbataillone meldet der Leiter des Auffangstabes:

Marinesicherungsbataillon

601 Bahnsicherung südwärts Skoplje
602 Bahnsicherung südlich Negotin } 22.GebAK
603 mit 2 Kompanien Einsatz Urosevac erst mit der Bahn nach Raska transportiert
604 Marsch von Storiniza
605 Bahnsicherung südlich Skoplje
606 Raum Raska
607 Einsatz bei Pedujewo } 91. AK
608 Sicherung Raum Raska
609 Kampfeinsatz Gruppe Müller Raum Cacak
610-611 Marsch Urosevac Richtung Pec 22. Gebirgs-AK
612-613 Einsatz Raum Kumanovo/Ujanovac 22. Gebirgs-AK
614-615 Sicherung Raum Pec bei 22. Gebirgs-AK

Marineflakabteilung 720 Flakschutz Urosevac
609 Einsatz Raum Strumitza - 22.Geb.AK

31. Marinebordflakabteilung Flakschutz Raska bei 91. AK

4. Festungspionierbataillon 330 Einsatz südwestlich Kumanovo.

Bezüglich der befohlenen Auflösung der Marinesicherungsbataillone und ihre Überführung in Feldersatzbataillone liegen noch keine Meldungen vor.

IV.

IV.

Die von OKW befohlene Herauslösung des Marinepersonals aus der dalmatinischen Front des Panzer-AOK 2 scheint ebenso wie bei der Heeresgruppe E auf große Schwierigkeiten zu stoßen. Dies ergibt sich aus folgender Weisung des OB Südost an Panzer-AOK 2 :

"Um trotz angespannter Kräftelage der durch OKW unterstrichenen Forderung Kriegsmarine wenigstens teilweise nachzukommen, ist aus Marinesicherungsbataillonen unverzüglich alles Bordnachrichten- und Flakpersonal der Kriegsmarine herauszuziehen und der Auffangorganisation der KM im Raum Agram - Wien zuzuführen."

V.

LB Bari vom 18.11. zeigt nach Grobauswertung gegenüber letztem LB von Ende September stärkere Frachtraumbelegung:

3 Tanker
17 Frachter mit insges.134.000 BRT
(7 Frachter und Tanker 40.000 BRT)

Landungsfahrzeugraum hat sich wesentlich nicht geändert. Die Gesamtbelegung gibt keine Anhaltspunkte für etwaige größere Gegnerplanung mit Bari als Ausgangspunkt.

FI FIII FIV FV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 21.11. 1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
21. November 1944.

I. Der Kommandant des Festen Platzes Kreta hat meinem Wunsch auf laufende Lageübermittlung entsprochen und wird seine an Heeresgruppe E gerichtete militärische Tagesmeldung (betr. Kreta und Milos) auch über Welle Grau 18 an Gruppe Süd geben. Die Tagesmeldung des Kommandanten Ostägäis wird bereits auf Grau 18 ausgestrahlt. Ferner gibt Hafenkommandant Portolago (Leros) täglich eine Meldung über eigene Fahrzeugbewegungen und Feindsichtungen im Dodekanes und Restkommando Seekommandant Kreta ebensolche bezüglich Kreta und Milos.

Damit ist ausreichende laufende Unterrichtung über Ägäislage sichergestellt. Skl. hat Grau 18 ebenfalls geschaltet und nimmt die Nachrichten mit ab.

II. Im Dodekanes erhöhter feindlicher Kriegsschiffverkehr, darunter auch einige Transporter im Raum Skarpanto - Piskopi.
Abholung des schiffbrüchigen Spähtrupps von Marmara ist wegen Mot.Defektes nicht geglückt. Versuch wird wiederholt.
Über Kreta geringe feindliche Aufklärungstätigkeit.
Abflug eigenen Postflugzeuges mit 1 Person und 600 kg Feldpost.

III. Kommandeur des Restkommandos Seekommandant Kreta meldet, daß Unternehmen zur Proviantergänzung von Milos bereits in Vorbereitung und daß befohlene Einzelmeldungen in Kürze folgen. Er bittet jedoch, die Verantwortung für die Vorbereitung des Unternehmens ihm

zu

noch 21.11.44.

zu übertragen anstelle - wie von mir befohlen - dem Kommandeur MAA 520 als dienstältestem Marineoffizier auf Kreta.

Da nach der noch von Admiral Ägäis getroffenen Regelung offenbar Restkommando Seekommandant bisher ausschließlich die seemännischen Belange gesteuert hat ohne Mitwirkung des ältesten Marineoffiziers, beabsichtige ich, es zunächst hierbei zu belassen. Ich gebe daher dem Wunsch des Kommandeurs des Restkommandos Seekommandant statt.

IV. Balkan-Ostfront:
Absetzbewegungen im Südabschnitt verlaufen planmäßig, Feind folgt rasch nach. Südlich Podujevo Bereitstellung feindlicher Panzer (32) durch eigene Artillerie wirkungsvoll bekämpft.
Bei Pristina mehrere bataillonsstarke Feindangriffe abgeschlagen, ostwärts Kraljevo Feindvorstoß abgewehrt. Durch zerstörte Drinabrücke bei Visegrad größerer Stau in Marschbewegung auf Straße Kraljevo - Uzice. Wiederaufnahme starker feindlicher Angriffe zur Erweiterung des Brückenkopfes Batina; in wechselvollen Kämpfen erlitt Feind hohe Verluste, konnte aber gegen stark geschwächte eigene Truppe dann Boden gewinnen. Unter Einsatz letzter Reserven neue HKL südwestlich Batina aufgebaut.

V. Im albanisch-montenegrinischen Raum Nachhuten 297. Division am 19.11. Raum südlich Alessio; starker Feinddruck.

Feinddruck. Eigener Angriff Richtung Niksic kommt gegen starken, gut geführten Feind nicht voran. Freikämpfen Straße Risan - Grahovo ebenfalls ohne Erfolg, daher beschleunigtes Heranziehen aller Kräfte unter Aufgabe Raum Kotor nach Danilovgrad zum Durchstoß mit allen Mitteln auf Niksic. Rückführung der Truppen aus Raum Kotor nur auf Umweg über Bar - Skutari - Podgorica möglich, da Straße über Cetinje nicht mehr benutzbar. Für Batterien Lustica und Arza Zerstörungsbefehl durch Kampfkommandant erteilt. Personal muß sich zur Hauptstraße durchkämpfen; 50 Mann Verstärkung wurden zugeführt. Haupttruppe Marinegruppe Krüger (von Durazzo) hat Raum Skutari erreicht.

VI. Im dalmatinischen Raum nordwestlich Mostar verschiedene Feindvorstöße abgewiesen. Straße Sarajevo - Kiseljak durch eigene Sturmgeschütze freigekämpft. Lage bei Knin unverändert. Seekommandant Norddalmatien Gefechtsstand Bihac eingetroffen. Säuberung Südteil Insel Pag gegen von Kanonenbooten unterstützte Banden im Gange.

VII. Laut Lagebeurteilung des Deutschen Luftattaché Agram steht die kroatische Regierung mit den ihr ergebenen Teilen des kroatischen Volkes eindeutig auf deutscher Seite. Hierbei jedoch zu berücksichtigen, daß größter Teil Landes von Partisanen beherrscht. Poglavnik-Regierung hat sich auf rückwärtige Verlegung eingestellt. Vorbehaltloser Anschluß an Deutschland

ist jedoch weniger durch Erkenntnis der Notwendigkeit, die Heimat zu verteidigen, bestimmt, als durch Wunsch eigener Rettung. Besondere Anstrengungen im totalen Kriegseinsatz nicht zu erkennen. Vertrauen auf Poglavnik und Führer im wesentlichen somit passiv, im übrigen Hoffnung auf neue deutsche Waffen und durch sie eintretenden Umschwung.

VIII.

Zur Versenkung des Lazarettschiffes "Tübingen" übersendet Admiral Adria Bericht B-Gruppe 1. S-Bootsdivision. Danach 0650 Uhr Feindfunkspruch, mit dem Flugzeug das Lazarettschiff an einem Punkt meldet, der ungefähr Standort "Tübingen" zu jenem Zeitpunkt entspricht. Nach Bestätigung Meldung durch eine Stelle Ancona fragt Flugzeug 0723 Uhr an, ob es angreifen soll und erhält 0732 Uhr Befehl hierzu von Ancona. 0810 Uhr meldet Flugzeug Beendigung der Operation an Ancona.

Wenn auch eigene Deutungen a) des gemeldeten Fahrzeuges als Lazarettschiff, b) des Standortes nicht völlig sicher, besteht doch hohe Wahrscheinlichkeit, daß es sich um "Tübingen" handelt, da Anfrage, ob angegriffen werden soll, bei einem deutschen Kriegs- oder Handelsschiff nicht anzunehmen und im fraglichen Seegebiet zur betr. Zeit andere Fahrzeuge als "Tübingen" von Feindluftwaffe auch nicht angegriffen worden sind. Damit wäre Behauptung Gegners gegenüber Schutzmacht, daß Versenkung "Tübingen" Eigenmächtigkeit Flugzeugführers, als bewußte Irreführung gekennzeichnet.

noch 21.11.44.

IX.

Im Süd- und Südostraum ist abgesehen von der zur 1. S-Bootsdivision gehörenden und unmittelbar für sie arbeitenden B-Gruppe nur noch die MPHS Karersee vorhanden, deren Erkenntnisse aus dem im eigenen Machtbereich verbliebenen Seeraum für die taktische Auswertung ausreichen. Daneben liefert sie für die Feindlagebeurteilung im ostwärtigen Mittelmeer ergänzende operative Erkenntnisse.

+ C i.V. FI FIII FIV FVp

geschr.: vA.

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 22.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
22. November 1944.

I.

Im Dodekanes weiter anhaltender lebhafter Verkehr feindlicher Kriegsschiffe in der Hauptrichtung von NW nach SO durch Skarpantostraße ablaufend. Dabei 2 Kreuzer, mehrere Zerstörer und 1 Tanker. Ebenso lebhafter Verkehr in der Simi-Bucht.

2 Pionierlandeboote auf dem Marsch von Rhodos nach Piskopi durch feindliche Zerstörer nach einstündigem Kampf versenkt. Eigenes Motorseglergeleit von Koos unter türkischer Küste laufend planmäßig Rhodos eingetroffen. Wie aus Meldung Kommandant Ostägäis an Heeresgruppe E hervorgeht, wird Stadtbevölkerung Rhodi vorläufig aus Wehrmachtbeständen mit Brot versorgt.

Über Kernfestung Kreta lebhafte feindliche Luftaufklärung. Griechischer Militärbefehlshaber Kreta hat bei Ministerpräsident Papandreu Befreiung Kretas von deutscher Besatzung erbeten. Letzterer versprach Prüfung der Frage mit Alliierten.

15 cm Batterie Milos durch neun zweimotorige Bomber erfolglos angegriffen.

II.

Die Antwort des Restkommando Seekommandant Kreta bezüglich der für die Milosfahrt geeigneten Fahrzeuge steht noch aus.

Bevor ich zu der Anfrage der Heeresgruppe F Stellung nehme, lege ich Wert darauf, zu erfahren. welche anderen Möglichkeiten als die angefragte von der Heeresgruppe bezüglich Milos gesehen werden, da ja weitere Entscheidungen von der Stellungnahme der Kriegsmarine abhängig gemacht werden. Auch zu der von OKW angeschnittenen Frage der evtl. Räumung von Milos hat Heeresgruppe F

nicht

noch 22.11.44.

nicht Stellung genommen. Ich frage dieserhalb beim MVO an.

III. **Zur Gewinnung einer klareren Übersicht über den Stand der Rückmarschbewegung und die Eingliederung in die Einheiten des Heeres (Feldersatzbataillone, Division Skanderbeg, Grenadierregiment 47 usw.) wird MVO Heeresgruppe E um eine entsprechende Übersicht gebeten, vor allem auch über einzelne nicht in Marinesicherungsbataillone eingegliedert gewesene Splittergruppen. Über OKM soll außerdem festgestellt werden, welche Laufbahnen z.Zt. als besonders wichtig angesehen werden, damit ihr Herausziehen aus den eingesetzten Einheiten der KM von Admiral Ägäis und Adria zum mindesten versucht wird.**

IV. **Bei Batina gelang dem Feind weitere Ausdehnung seines Brückenkopfes am westlichen Donauufer, da die eigene Truppe infolge Munitionsmangels in ihrer Abwehrkraft geschwächt ist. Eigener Gegenangriff zunächst bei empfindlichen eigenen Verlusten liegengeblieben. Erneuter Gegenangriff mit letzter Armeereserve konnte Feind in schwungvollem Angriff zurückwerfen; bei erneutem Feindangriff ging gewonnenes Gelände jedoch wieder verloren. Pontonbrücke zwischen Beodam und Batina über Donau vom Feind fertiggestellt. Wegen Munitionsmangels Brücke durch eigene Artillerie nur schwach unter Feuer genommen.**

noch 22.11.44.

Da es nicht gelungen ist, den feindlichen Brückenkopf Batina rechtzeitig zu bereinigen, kann für die Truppenrückführung aus dem mazedonisch-albanischen Raum eine bedrohliche Lage entstehen, wenn der Feind aus dem Brückenkopf heraus weiter nach W bzw. SW vorstößt.

V. Aus dem Bericht des Lazarettschiffs "Tübingen" geht hervor, daß der Gegner über alle früheren Reisen des Schiffes genau im Bilde war. Über den Verbleib der "Bonn", die in Bari festgestellt wurde, ist nunmehr endlich Klarheit geschaffen.

Unverständlich ist jedoch, daß der Gegner sowohl dieses Schiff als auch "Gradisca" und "Freiburg" ohne Hergabe einer Begründung wochenlang zurückhält. Leider fehlt es uns an Möglichkeiten zu entsprechenden Gegenmaßnahmen. Daß der Gegner das Lazarettschiffabkommen bewußt mißachtet, beweist auch die Beschießung der "Tübingen" als sie in Bar vor Anker lag (Zeugenaussagen bestätigen, daß kein anderes Ziel gemeint sein konnte) und durch die Tatsache, daß zwischen der Umkreisung der "Tübingen" durch feindliche Flugzeuge vor Pola und dem endlich erfolgten Angriff, der zur Versenkung führte, ein Zeitraum von 50 Min. lag.

Dem an der Rettung der Schiffbrüchigen beteiligten Booten der 2. Sturmbootsflottille sowie dem Flugsicherungsboot 582 habe ich meinen Dank ausgesprochen.

Ich bin auch im Gegensatz zu Admiral Adria der Ansicht, daß die S-Boote, die ebenfalls zur Bergung der Schiffbrüchigen aus Pola ausgelaufen waren, trotz ihrer selbständigen Handlungsweise Anerkennung verdienen, da in diesem Falle, wo zahlreiche Menschenleben auf dem Spiel standen, die Frage der Selbstgefährdung durch

evtl.

noch 22.11.44.

evtl. feindliche Luftangriffe zurücktreten mußte. Ich weise Admiral Adria an, den Beteiligten von meiner Auffassung Kenntnis zu geben.

+ C i.V. FI FIII FIV FIop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 23.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
23. November 1944.

I. Im Seeraum Rhodos - Piskopi - Simi weiterhin lebhafter Verkehr feindlicher Kriegsschiffe, darunter 1 Kreuzer, mehrere Zerstörer und 1 Lazarettschiff, von denen der größte Teil abends nach Simi zu einlief. Der bei Koos auf Strand gelaufene MAL 12 durch GD-Boot freigeschleppt und in den Hafen eingelaufen. 3 Schiffbrüchige von den in der vorletzten Nacht versenkten 2 Pionierlandebooten konnten gerettet werden. Weitere durch feindliche Zerstörer aufgenommen.
Erneute Durchkämmung der Insel Kalchi ist angelaufen.

Über Kreta geringe feindliche Luftaufklärung, Flugblattabwürfe.

Ehemalige Fu.MO-Stellung Südwestecke Milos erneut durch 1 Zerstörer beschossen.

II. Balkan - Ostfront:
Absetzbewegungen Raum Mitrovica planmäßig. Lage an der Donau weiter verschärft. Nach Zuführung einer frischen Division in feindlichen Brückenkopf Batina trat der Feind am 22.11. nachmittags zum Angriff an, konnte eigene schwache abgekämpfte Stellungsbesatzung in 2 km Breite überrennen und bis zu Artilleriestellungen einbrechen. Heftige Kämpfe mit letzten schwachen Reserven im Gange. Stärke eigenen Bataillone nur noch etwa 130 Mann, Division Brandenburg auf 2 Bataillone zusammengelegt Ein aus der syrmischen Front herausgezogenes schwaches Bataillon der 117.

Jägerdivision

117. Jägerdivision in Zuführung. Zum Gegenangriff allerdings nicht ausreichend. Weitere Maßnahmen zur Kräftegewinnung aus Bereich Korpsgruppe Kübler vorgesehen.

III.

Albanien - Montenegro:
Durch 297. Division Sperrstellung S und SO Skutari bezogen. Nach Aufnahme aller Stützpunktbesatzungen an Straße Skutari - Kukes Marschgruppe Drin Fluß überschritten. Marschbewegung von Risan entlang Küstenstraße angelaufen. Marine in Marschbewegung eingegliedert. Stadt und Bucht Kotor geräumt, Hafen Bar planmäßig vermint. Brückenkopfstellung 11 km NO Podgorica wird aufgebaut. OB Heeresgruppe E bei 21. Gebirgs-AK - Podgorica. Führungsstab Seekommandant Albanien befindet sich gleichfalls in Podgorica.

IV.

Skl. übermittelt eine OKW-Entscheidung, wonach mit sofortiger Wirkung Kpt.z.S. Waue, bisher Chef des Stabes Admiral Ägäis, zum Kommandanten von Pola ernannt und als solcher der Heeresgruppe C unterstellt wird. OB Südwest kommandiert 1 bis 2 eingearbeitete Heeresoffiziere als Bearbeiter für Fragen der Landverteidigung.

noch 23.11.44.

V. OB Südwest hält Verminung des Quarnerolokanals als vorsorgliche Maßnahme für erforderlich, da die Lageentwicklung z.Zt. stärkere Bedrohung der Ostadria Richtung Fiume als Nordadria Richtung Venedig - Triest zeigt.

Ich bin nicht der Ansicht, daß einer Verminung des Quarnerolokanals wesentliche Bedeutung zukommt, da

1) die Einfahrten von Fiume bereits gesperrt sind,
2) eigener, zu schützender Schiffsverkehr in diesem Seegebiet nicht mehr läuft, und
3) ein Einsickern feindlicher Kräfte auf den Inseln des Golf von Fiume auch durch Verminung nicht verhindert werden kann und
4) vor allem die befohlenen Sperren an der Vorder- und Rückfront von Pola vordringlich sind.

Ich fordere Admiral Adria auf, seine Stellungnahme herzugeben.

VI. Südlich Budapest sind russische Kräfte erneut auf die Csepelinsel vorgedrungen, wo z.Zt. harte Kämpfe stattfinden.

Es ist auffällig, daß trotz mehrfachen Anfrage Angebots noch kein Kampfauftrag für die Donauflottille von Heeresgruppe Süd erteilt wurde. Die Kampfgruppe der Donauflottille liegt weiterhin oberhalb Budapest in Bereitschaft, während ein Teil der ungarischen Donauflottille sich weiter südlich im Raum Adony befindet in Verbindung mit den dort stehenden ungarischen Landtruppen. Meines Erachtens wären die Donauflottillenfahrzeuge mit ihrer Artillerie durchaus geeignet, die Kämpfe der eigenen Truppe wirksam zu unterstützen. Ich frage daher bei Heeresgruppe Süd nochmals an, ob dort auch jetzt keine Einsatzmöglichkeiten für die Donauflottille gesehen werden.

+ C i.V. FI F III F IV FIop

geschr.:

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 24.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
24. November 1944.

I. 23.11. mittags französisches Schlachtschiff "Lorraine" vom Atlantik ins Mittelmeer eingelaufen.

II. Im Dodekanes Tätigkeit feindlicher Kriegsschiffe auf das normale Maß zurückgegangen. Bombenangriff auf Koos verursachte nur geringe Schäden. Eigener Bergungsverband für MAL 12 nach Durchführung seiner Aufgabe nach Portolago zurückgekehrt.

III. Im Zusammenhang mit der Frage, ob Versorgung der Inselbesatzung Milos über See von Kreta aus marineseitig für möglich gehalten wird, bittet Heeresgruppe F nunmehr auch um Stellungnahme zu der von OKW aufgeworfenen Frage der evtl. personellen Räumung von Milos. Die Fragen werden von mir nach Eingang der bei Restkommando Seekommandant Kreta angeforderten Unterlagen folgendermaßen beantwortet (nachrichtlich Skl.):

1) Überführung Milosbesatzung nach Kreta bei Heranziehung zusätzlichen Schiffraumes von Leros - Rhodos zwar theoretisch möglich, Durchführung jedoch selbst bei Erfüllung dieser Voraussetzung äußerst risikoreich und daher abzuraten.

2) Dagegen verspricht Versuch Zuführung Lebensmittel usw. von Kreta bei Ausnutzung geeigneter Wetter- und Mondverhältnisse Aussicht auf Erfolg, sofern strengste Geheimhaltung gewahrt

wird.

wird. Geeignetstes Fahrzeug GK 05, das bei entspr. Herrichtung 15 bis 17 tons Ladung faßt, d.i. etwa 1 Monatsbedarf für Milos. Gleich großes Fahrzeug GK 01 trotz geringerer Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit bei günstiger Wetterlage ebenfalls einsetzbar. Restliche Kretafahrzeuge wenig geeignet und nur im äußersten Notfall für Aufgabe heranzuziehen. Rückmarsch kann für Teilräumung Milos ausgenutzt werden.

3) Ausdrücklicher Hinweis, daß etwaiges Erkennen eigener Absicht bzw. bereits gelungenen Durchbruchs durch Gegener sofortige Blockierung Seeweges nach sich zieht. Spätere Wiederholung Unternehmens dann fraglich.

Bezüglich Vorbereitung und Durchführung des Unternehmens gebe ich dem Kommandanten des Festen Platzes Kreta folgende Hinweise zur weiteren Veranlassung bei Restkommando Seekommandant :

1) Durchführung mit nur 1 Fahrzeug (GK 05) hiesigen Erachtens unzweckmäßig, da gelungener Erstdurchbruch vom Gegner wahrscheinlich erkannt wird, sodaß Wiederholung zunächst oder überhaupt unmöglich. Halten daher gleichzeitigen bzw. in nächster Nacht folgenden Einsatz auch von GK 01 für erforderlich,

dessen

dessen Seetüchtigkeit und Geschwindigkeit bei geeigneter Wetterlage ebenfalls ausreichend. Empfehlen sofortige Herrichtung auch dieses Fahrzeuges.

2) Wegen Bedeutung Unternehmens Gruppe hinweist auf Wichtigkeit laufender eingehender Wetterbeobachtung Seegebiet Kreta - Milos sowie auf Sabotageabwehr an eigenen Fahrzeugen.

IV. In Serajewo ist Einrichtung eines Marineauffanglagers für selbständige Marineeinheiten und Versprengte von Heeresgruppe E befohlen. Weiterleitung nach taktischer Lage. Das in die SS-Division Skanderbeg eingegliederte Marinepersonal wird voraussichtlich freiwerden, sobald die Division im Raum südlich Vukovar eintrifft. Weiterleitung nach Tüffer vorgesehen.

OKM M/Wehr gibt auf Anfrage folgende Laufbahnen als Mangellaufbahnen an:

1) Laufbahn XIV Spezialisten
2) Laufbahn XV Kraftfahrer
3) Alle Spezialisten der Bordlaufbahn, insbesondere Horcher, ferner Waffenspezialisten, VII Sperr und VII A

Letzte 22 Bordspezialisten aus Bereich Seekommandant Norddalmatien sollen in nächsten Tagen in Marsch gesetzt werden. Danach noch im Einsatzraum Marineschützenbataillone 581, 583, Festungspioniergruppe, Marschkompanie und Stab Seekommandant, insgesamt 35 Offiziere, 1.164 UO und Mannschaften mit 36 - 2 cm.

Herauslösung

Herauslösung auch dieses Marinepersonals, die an sich von OKW befohlen wurde, läßt sich bei der augenblicklichen Lage noch nicht durchführen.

Über den Stand der Rückführung aus Süddalmatien liegt z.Zt. keine zusammenfassende Meldung vor. 1 Transport mit ca. 150 Mann auf dem Marsch von Brod nach Tüffer.

V. Balkan - Ostfront:
Feind durchstieß am 22.11. nachmittags mit einzelnen Panzern eigene Sperrstellung bei Mitrovica und drang in die Stadt ein; im Gegenstoß wurde Lage wieder bereinigt. Marschbewegung unter Räumung der Stadt und Eingliederung der Sicherungen auf Kapaonik-Höhen planmäßig weiter durchgeführt. Verkehr über Behelfsbrücke bei Visegrad jetzt wieder flüssig. Aus Brückenkopf Batina erneute Feindangriffe mit Unterstützung von etwa 40 Panzern, davon 2 abgeschossen, schwere wechselvolle Kämpfe halten an.

VI. Albanien - Montenegro:
Bandenvorstöße gegen eigenen Sperrriegel bei Skutari, Podgorica und Danilovgrad abgewiesen. Feinddruck hält an. Nach Überprüfung Lage an Ort und Stelle hat OB Heeresgruppe E Einstellung des Angriffes auf Niksic befohlen; dafür soll Öffnung der Straße Podgorica - Andrijevica -

noch 24.11.44.

Berane - Pljevlja erzwungen werden. Marine bei Absetzbewegungen aus Kotor 63 Gefallene, Verwundete und Vermißte. Personal aus Kotor und Bar z.Zt. auf dem Marsch Bar - Skutari. Personal aus Valona-Durazzo mit 297. I.D. Raum Podgorica.

VII.

Die von Admiral Adria vorgelegte Stellungnahme zur Frage der Verminung des Quarnerolokanals deckt sich annähernd mit der meinigen (vgl. KTB vom 23.11.). Ich weise Admiral Adria an, falls bei Marinekommando Italien keine Einwendungen, OB Südwest von dort aus entsprechend zu unterrichten.

+ C i.V. FI FIII FIV FVop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 25.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
25. November 1944.

I. Zwischen Koos, Kalino und Leros geringer eigener Kleinschiffverkehr. Im Seegebiet nördlich Rhodos 2 feindliche Bewachungszerstörer. Insel Kalchi durch eigene Truppe erneut durchgekämmt. Kreta und Milos keine besonderen Vorkommnisse.

II. Feindauswertung LB Tarent zeigt:
2 italienische Schlachtschiffe
3 schwere Kreuzer
3 leichte Kreuzer
16 Zerstörer und
verschiedene Spezialfahrzeuge, außerdem 326.000 BRT Frachtraum.

Zugang gegenüber letztem LB vom 11.9.: 3 Kreuzer, 10 Zerstörer, 125.000 BRT Frachtraum, geringe Vermehrung der Landungsmittel.

Verstärkte Belegung läßt zwar Landungsunternehmen möglich erscheinen, jedoch liegen Anzeichen für Planung größeren Ausmaßes nicht vor.

III. Der Verlust von UJ 202, 208 und TA 20, die in der Nacht vom 1. zum 2.11. im norddalmatinischen Inselgebiet durch feindliche Seestreitkräfte versenkt wurden, gab Veranlassung zu einer näheren Untersuchung der Vorgänge bezüglich gemachter Fehler und daraus zu ziehender Lehren. Das Ergebnis gebe ich an Admiral Adria, nachrichtlich Skl., Marinekommando Italien und 11. Sicherungsdivision mit der Weisung, die daraus gewonnenen Erfahrungen

zum

zum Gegenstand eingehender Belehrung der Sicherungsverbände zu machen. (Vgl. Anlage).

IV. Bezüglich Einsatz von Kleinkampfmitteln gegen russischen Übersetsverkehr bei Apatin - Batina meldet K-Stab Süd, daß der 3. Zug MEK 71 nach Rücksprache mit H.Gr. F Befehl erhalten hat, mit Hilfe von Treibminen Zerstörung der Brücke Apatin zu versuchen. Mineneinsatzort voraussichtlich Mohacs. Die Treibminen stammen aus Beständen der ungarischen Wehrmacht und wurden durch Vermittlung des Inspekteurs MR Donau den Heeresgruppen S und F zur Verfügung gestellt. Andere Mittel auf Grund Landlage z.Zt. dort nicht einsetzbar.

V. Heeresgruppe Süd bittet nunmehr meiner wiederholten Anregung entsprechend um artilleristischen Einsatz der Donauflottille beim Kampf um die Csepelinsel. Hierfür wird eine Kampfgruppe, bestehend aus 1 deutschen Monitor, 2 AT's, 1 MAL, 1 MFP, 1 Sperrbrecher sowie 2 FR-Booten, zusammengestellt, die nach näherer Weisung der örtlichen Heeresstellen ab morgen früh zum Einsatz kommen soll.

Feindlicher

KODAK SAFETY

noch 25.11.44.

Feindlicher Übersetzverkehr über den schmalen ostwärtigen Donauarm und lebhafte Fahrzeugbewegungen auf der Csepelinsel in nördlicher Richtung lassen die Absicht des Durchbruchs nach Budapest erkennen.

+ f 27 C 1.V FI FIPI FIV FIVP 27

geschr.: vA.

23. 11. 44

Vfg.

I. Schreibe an:

1) Adm. Adria
2) nachrichtl. OKM 1 Skl.
3) " Deutsches Marinekdo. Italien
4) " 11. Sicherungsdivision

25 Der Verlust von UJ 202, 208 und TA 20, die in der Nacht vom 1. zum 2.11. im norddalmatinischen Inselgebiet durch feindl. Seestreitkräfte versenkt wurden, gab Veranlassung zu einer näheren Untersuchung der Vorgänge bezügl. gemachter Fehler und daraus zu ziehender Lehren. Ein absolut klares Bild war jedoch leider nicht zu gewinnen, da die an dem Unternehmen beteiligten Offiziere gefallen oder in Gefangenschaft geraten sind.

Fest steht lediglich folgendes:
Die U-Jägerrotte unter Führung des ältesten Kommandanten und TA 20 mit dem Chef der 2. Geleitflottille an Bord stießen unabhängig voneinander mit 1 3/4 Stunde Abstand ungewarnt auf im Seeraum zwischen Trstenik und Olib bereitgestellte überlegene feindliche Seestreitkräfte (2 britische Zerstörer und S-Boote) und wurden von diesen nach tapferer Gegenwehr (Feind gibt selbst Beschädigung eines Fahrzeuges zu) auf nächste Entfernung mit Artillerie niedergekämpft, ohne daß es ihnen gelungen ist, eine Kriegsnotmeldung abzugeben. Dem mit 10 sm Abstand den U-Jägern folgenden R 187 gelang es, das Gefechtsfeld ungesehen zu umfahren - ebenfalls ohne Abgabe einer Funkmeldung - und das von Süden kommende Geleit zusammen mit 4 eigenen S-Booten ca. 5 Std. nach dem Untergang des letzten eigenen Fahrzeuges (TA 20) über das Gefechtsfeld zu führen und den Hafen Fiume zu erreichen.

Auffällig war zunächst das getrennte Marschieren der eigenen Fahrzeuge. Es lag in der Absicht des Adm. Adria, zur Aufnahme zweier von Sibenik mit 1 Std. Abstand erwarteter Teilgeleite 2 Sicherungsgruppen entgegenzuschicken (1. Gruppe: UJ 202, 208, 2. Gruppe: TA 20, 21 und R 187), die zwar gleichzeitig aus Fiume auslaufen, aber bei verschiedener Marschfahrt (15 bzw. 12 sm) nacheinander am Aufnahmeort nördlich Uljan eintreffen sollten.

Durch

Durch Ölübernahmeschwierigkeiten verzögerte sich jedoch Auslaufen TA 20 um 3 Std., während TA 21 überhaupt nicht klar wurde. R 187 wurde allein vorausgeschickt, um von dem schnelleren TA 20 noch vor Eintreffen am Aufnahmeort eingeholt zu werden. Auf den Verlauf des Gefechts hätte es sich zweifellos günstig ausgewirkt, wenn alle 5 eigenen Fahrzeuge gemeinsam marschiert und geführt worden wären (Herabminderung des Überraschungsmomentes, Zersplitterung der feindl. Artl, ~~evtl. Möglichkeit Torpedoeinsatzes für hintere Boote~~). Aufteilung in 2 Sicherungsgruppen beim Hinmarsch daher unzweckmäßig gewesen, umso mehr, als hierdurch zusätzlich Begegnungsmöglichkeiten eigener Fahrzeuge geschaffen wurden, die bei Nacht immer vermieden werden müssen. Einstündige Eintreffdifferenz beider Teilgeleite war kein Grund für getrenntes Marschieren der Sicherung. Wäre im Übrigen auch unterblieben, wenn ausreichende Abstimmung mit Seeko Norddalmatien stattgefunden hätte, da tatsächlich beide Teilgeleite gemeinsam bis zum Aufnahmeort marschiert sind, wie dies auch der Absicht des Seeko entsprach. Ausfall TA 21, verspätetes Auslaufen TA 20 und dadurch notwendig gewordenes Vorlaufen R 187 verschlechterte eigene Lage. Ob dies durch vorausschauende Maßnahmen (früheres Ansetzen Ölübernahme) vermeidbar gewesen wäre, ist möglich, aber nach Verlust TA 20 und 21 nicht mehr zu klären.

Die Ursachen für unvorbereitetes Auftreffen eigener Fahrzeuge auf vorbereiteten Feind sind noch nicht eindeutig geklärt. Ortung eigener Fahrzeuge durch Feindflugzeuge und Übermittlung Standorte, Kurs und Fahrt an Feindzerstörer ist unwahrscheinlich. Eher möglich erscheint, daß die Zerstörer unter geschicktem Gebrauch ihres eigenen Fu.MO die Sicherungsstreitkräfte - von diesen selbst unbeobachtet - orteten, um dann schlagartig das Feuer zu eröffnen. Ebenso möglich ist auch, daß die Auslaufzeiten Fiume dem Gegner durch Agenten mittels Geheimsender übermittelt wurden, sodaß die Zerstörer rechtzeitig Lauerstellung an dem bekannten Schiffahrtsweg beziehen konnten.

Letztere

Letztere Annahme gewinnt dadurch an Wahrscheinlichkeit, daß die feindlichen Seestreitkräfte nach Versenkung der Sicherungsfahrzeuge offenbar ihre Aufgabe als erledigt betrachteten.

Der Grund für Nichtabgabe einer Kriegsnotmeldung durch UJ 202, 208 und TA 20 scheint bei zweien der Fahrzeuge (UJ 202 und TA 20) an sofortigem Ausfall der FT zu liegen. Bei UJ 208 ist dies jedoch nicht wahrscheinlich, sodaß hier ein Nachrichtenversager angenommen werden muß. Die Auslaufuhrzeiten von R 187 und TA 20 hätten an die ausgelaufenen U-Jäger übermittelt werden müssen, um ihnen Gelegenheit zu geben, deren Standorte mitzukoppeln zwecks Feststellung, ob in optischer oder Uk-Reichweite.

Das Nichtfunken von R 187, obgleich von diesem Gefechtstätigkeit voraus beobachtet und eine Funkmeldung der U-Jäger nicht aufgefangen wurde, begründet der Kommendant damit, daß er sich sonst (damit selbst) aufs schwerste gefährdet hätte. Es muß jedoch angenommen werden, daß bei der geringen Entfernung zum Ort des Kampfgeschehens die feindliche Peilorganisation auf dem italienischen Festland kaum auf die Vermutung gekommen wäre, daß es sich hier (bei R 187) um ein abseits stehendes Fahrzeug handele. Somit wäre Übermittlung des Standortes von R 187 an die feindlichen Seestreitkräfte auch bei Abgabe eines Funkspruches aller Wahrscheinlichkeit nach unterblieben. Andererseits wäre durch einen solchen Funkspruch das hinterhermarschierende TA 20 gewarnt worden und Adm. Adria hätte Gelegenheit gehabt, sich einzuschalten (z.B. zwecks Rückfrage bei UJ 202 und 208, Befehl an TA 20, Befehl an eigenes Geleit).

Das Führen des Geleites über den Ort des Kampfgeschehens hinweg nur wenige Stunden nach der Versenkung der 3 Sicherungsfahrzeuge bedeutete ein sehr großes Risiko, da das Ablaufen der feindlichen Seestreitkräfte von R 187 nicht beobachtet worden war.

3 Es wird ersucht, die Vorgänge in der Nacht vom 1. zum 2.11. und die daraus gewonnenen Erfahrungen zum Gegenstand eingehender Belehrung der Sicherungsverbände zu machen.

II. 1 Abschr.f.KTB
III. W.v. FIop
geschr.: vA.

\+ G 1.V. FI FIop

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 26.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
26. November 1944.

I. **Feindblockade von Piskopi wird verschärft; Nordbucht von 2 Zerstörern beschossen. Vor Nisiro feindliche Ausladungen beobachtet. Annahme, daß Nisiro als Stützpunkt ausgebaut wird.**

Hierdurch würde eigener Verkehr zwischen Leros und Rhodos unmöglich gemacht, da nicht anzunehmen ist, daß der Gegner die türkischen Hoheitsgewässer respektiert.

Den Sturmpionieren von Rhodos gelang gestern die Kaperung eines britischen Zweimasters (200 BRT) und eines bewaffneten Schleppers, die sich bei Vorbeifahrt in Schußweite von Rhodos begeben hatten. Sie wurden durch Artilleriefeuer zum Beidrehen gezwungen und durch sofortiges Auslaufen der Sturmboote eingebracht. Die Besatzung, die versucht hatte, in einem Ruderboot zu entkommen, wurde eingeholt und gefangen genommen.

20.11. **Postflugzeug mit 300 kg Feldpost von Kreta auf Rhodos angekommen.**
Kreta, Milos keine besonderen Vorkommnisse.

II. **Am 29.11. geht die Übersicht, Bearbeitung sowie die Auswertung von Aufklärungsmeldungen und Erkenntnissen jeder Art betr. ostwärtiges Mittelmeer einschließlich entspr. Berichterstattung von Gruppe Süd an Marinekommando Italien über. Da die Ägäis wegen ihrer Berührungsmöglichkeiten und Wechselwirkungen mit der Adria-Kriegführung hierin einbezogen ist, ist laufende Unterrichtung des Marinekommando Italien über die Vorgänge in der Ägäis erforderlich. Sammelstelle für alle Meldungen der von uns besetzten ägäischen Inseln ist Heeresgruppe E. Ich weise daher MVO Heeresgruppe E an, fortlaufende Unterrichtung des Marinekommando Italien sicherzustellen.**

III.

KODAK SAFETY FILM

noch 26.11.44.

III.

Balkan - Ostfront:

Absetzbewegungen planmäßig. Feind folgt nur zögernd. Raska geräumt. Sperrriegel bei Lusce. Raum Kraljevo auflebende Gefechtstätigkeit. Eigener Angriff gegen starke Bandenkräfte N Pozega; Feind führt hier Verstärkungen heran. Auf Straße Kraljevo-Visegrad-Serajewo Verkehr durch Glatteis erschwert, besonders nachts, Marschbewegung bleibt jedoch flüssig. Nördlich der Drau werden eigene Verstärkungen zugeführt unter Herauslösung aus weniger gefährdeten Frontteilen. Im Brückenkopf Batina halten die schweren Kämpfe weiterhin an. Unter Einsatz stärkerer Panzerkräfte konnte Feind weiteres Gelände gewinnen; eigene Gegenangriffe schlugen infolge feindlicher Flankenstöße nicht durch. Aus dem Brückenkopf erreichten feindliche Panzerkräfte den Raum 5 km südlich Mohacs.

Albanien - Montenegro:

Andauer der Gefechtstätigkeit Raum Danilovgrad und Podgorica. Eigener Angriff erreichte Ort und Brückenstelle an neu befohlener Marschstraße bei Biece; dort wiederholte Feindangriffe abgewiesen.

Kroatien:

Vor HKL Mostar rege feindliche Stoßtrupptätigkeit, Feindansammlungen durch eigene Artillerie bekämpft. Hauptnachschubstraße bei Busovaca

nach

nach hartem Kampf wieder geöffnet.
Durch nachhaltige Zerstörung Bosnabrücke (durch Feindluft) empfindliche Auswirkung auf Versorgung Heeresgruppe E . Im Kampfraum Knin nur geringe Gefechtstätigkeit. Lebhafte Spähtrupptätigkeit bei beiden Marinesicherungsbataillonen.
Auf InselPag angelandete Feindkräfte vor eigenem Angriff auf das Festland zurückgezogen.

IV.

Die Feindlage auf der Csepelinsel hat sich verschärft. Feindstärke z.Zt. 3 Divisionen. Toekoel wurde von den Ungarn kampflos geräumt. Szigetszentmiklos ging verloren. Es wird versucht, durch Zuführung neuer deutscher Truppen den nördlichen Zipfel der Insel zu halten.
Die Kampfgruppe der deutschen Donauflottille ist wegen Nebel und Nichtgestellung der artilleristischen Beobachter noch nicht zum Einsatz gelangt. Sie befindet sich in Bereitstellung unterhalb Budapest.
1 ungarisches Kanonenboot ging durch Artillerievolltreffer verloren, ein Kleineres wurde beschädigt.

Bei der großen Gefahr, die ein russischer Stoß über die Csepelinsel nach Norden und Westen bedeuten würde, kommt es darauf an, alle Möglichkeiten restlos und schnell auszuschöpfen. Was geschehen kann, muß - ohne erst über den Instanzenweg zu laufen - sofort und ggf. improvisatorisch geschehen. Gerade die Heeresgruppe Süd ist in ihren Maßnahmen soweit sie sich auf die Donau beziehen, erwiesenermaßen schwerfällig. Ich rege daher über MVO Heeresgruppe Süd an, daß der Einsatz der Einheiten der deutschen und ungarischen Donauflottille und sämtlicher greifbaren deutschen und ungarischen Sperrmittel aller Art im Raum Budapest durch Chef Donauflottille

noch 26.11.44.

und die örtlich verantwortlichen deutschen und ungarischen Heeresführungsstellen und ungarischen Marinedienststellen direkt geplant und möglichst durchgreifend, zweckentsprechend und zeitgerecht durchgeführt ~~werden~~ wird im Rahmen der Allgemeinweisungen der Heeresgruppe Süd oder unter ihrer evtl. nachträglichen Beteiligung.

+ 24/1 C i.V. FI FIII FIV 11 FV 28

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 27.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
27. November 1944.

I.

4 Zerstörer im Seegebiet Rhodos - Koos. 2 von diesen drangen heftig feuernd in Levadia-Bucht (Piskopi) ein, wurden jedoch durch Feuer eigener Landartillerie zum Abdrehen gezwungen. Über Rhodos und Kreta lebhafte Luftaufklärung; Flugblattabwurf. 1 Spitfire über Kreta abgeschossen. Mehrere Italiener auf Kreta fahnenflüchtig. Italienische Soldaten auf Rhodos haben RM 150.000 für kriegsbeschädigte italienische Familien gesammelt und dem Duce zur Verfügung gestellt. Eigener Kleinschiffverkehr zwischen Leros und Koos.

II.

Bei einem Ferngespräch mit OKM wird dieses unterrichtet, daß nach neueren Überlegungen seitens der Gruppe die Schaffung eines Admirals bei Heeresgruppe F nicht mehr für unbedingt erforderlich gehalten wird, weil die Betreuung der ägäischen Inseln durch Schaffung der Festungen Kreta (mit Milos), Leros (mit Koos) und Kalino) und Rhodos eine reine Wehrmachtangelegenheit geworden ist und andererseits die Rückführung in einigen Wochen voraussichtlich in ein Stadium gekommen sein wird, das eine derartige Besetzung ebenfalls nicht mehr rechtfertigt. Hinzu kommt, daß nach Auskunft Heeresgruppe F von dieser auch kein besonderer Wert auf eine derartige Kommandierung gelegt wird. Nach Auffassung OKM wird trotzdem die Schaffung dieser Stelle als Außenstelle der 1 Skl. für notwendig erachtet. Es besteht die Absicht, diesem Flaggoffizier

den

den Inspekteur MR Donau und im Zusammenhang damit auch den MVO bei der Heeresgruppe Süd zu unterstellen.

III.

Balkan-Ostfront:
Ibartalstraße feindbesetzt, eigene Verbände müssen sich Anschluß an eigene Truppe Raum Kraljevo erkämpfen. Ostwärts Kraljevo keine Kampfhandlungen, dagegen Raum Pozega heftige Kämpfe mit starken Banden. An Syrmien- und Donaufront Artillerietätigkeit und Tiefflliegerangriffe. Im Brückenkopf Batina weiterhin starke Feindangriffe, wechselvolle Kämpfe, Mohacs ging verloren, Feind konnte nach N und W Einbruchsraum ausweiten. Neue Sicherungslinie im Aufbau.

Albanien - Montenegro:
Vor Sperrstellung Skutari starker Feinddruck, eigene Brückenkopfstellung bei Bioce erweitert und verstärkt. Feindeinbrüche bei Danilovgrad bereinigt. Marine aus Kotor - Bar im Raum Skutari. Marine aus Valona - Durazzo Weitermarsch nach Tuzi angetreten.

Kroatien:
Feindangriffe Raum Knin abgewiesen. Dabei Marinesicherungsbataillon 581 in schweren Kämpfen; hat von 4 angreifenden Panzern 2 abgeschossen und 1 erbeutet. Raum Gracac heftige Kämpfe gegen sich anhaltend verstärkenden Feind, eigene Stellungen

konnten

konnten nicht gehalten werden.

IV. Im Hinblick auf die unmittelbar bevorstehende Auflösung des Bereichs Admiral Adria spreche ich den Soldaten dieses Bereichs für ihre hervorragende soldatische und seemännische Haltung und ihre stets bewiesene Einsatzfreudigkeit Dank und Anerkennung aus.

V. Die Kampfgruppe der Donauflottille ist bei dem stark diesigen Wetter noch nicht zu dem beabsichtigten Artillerieeinsatz gekommen, da die Fahrzeuge (AT, MFP, MAL) noch keine Übung im indirekten Schießen besitzen und auch die angeforderten Artilleriebeobachtungsoffiziere vom Heer noch nicht gestellt wurden. Andere Aufgaben als artilleristisches Fernfeuer wurden der Donauflottille vom Heer bisher nicht zugewiesen. Z.Zt. finden zwischen Chef Donauflottille, MVO Budapest und Vertretern deutscher und ungarischer Wehrmachtteile Besprechungen im Sinne der von mir angeregten Intensivierung des Einsatzes der Flußkampffahrzeuge und Sperrwaffen statt.

VI. OKL befiehlt auf Vorschlag Luftflotte 4 Gestellung einer Sonderstaffel des KG 4 unter Auswahl im LM-Einsatz besonders erfahrener Besatzungen zur Donauverminung, da angenommen werden muß, daß der Wasserweg der Donau durch den Feind für Versorgung und Truppentransport weitgehend ausgenutzt wird. Luftflotte 4 soll in Zusammenarbeit mit General der Kampfflieger und der Kriegsmarine (Inspekteur MR

(Inspekteur MR Donau) Minen- und Zünderwahl treffen und entspr. den Wasser- und Stromverhältnissen und der Feindlage die Gebiete bestimmen, in denen größtmöglicher LM-Erfolg gewährleistet ist. Inspekteur MR Donau ist angewiesen, sofort Verbindung mit Luftflotte 4 aufzunehmen und Absichten zu melden.

Es ist bedauerlich, daß dieser Weg nicht schon früher beschritten wurde. Meine sofort nach dem Umfall Rumäniens erfolgte Anregung zur Verminung des aufgegebenen Donauteils durch eigene Flugzeuge war seinerzeit von der Luftwaffe aus Mangel an Fliegerkräften und Betriebstoff abgelehnt worden.

+ C i.V. FI FII FIV FIVop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 28.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
28. November 1944.

I. Durch Wiederindienststellung von GD 91 besitzt die KSFLo Dodekanes nunmehr 4 KFK. Bombenangriff auf Hafen Rhodos durch 8 Feindflugzeuge verursachte nur geringe Personalverluste und unwesentliche Schäden. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.

II. Meine Stellungnahme bezüglich Versorgung Milos von Kreta aus wurde durch OB Südost an Heeresgruppe E weitergegeben mit der Frage

1) Wie Verpflegungslage Milos nach dortigen Unterlagen,
2) ob und wann die von Kriegsmarine vorgeschlagene Maßnahme durchgeführt werden kann.

Festungskommandant Kreta teilt seinen Entschluß mit, bei Durchführung des Unternehmens zunächst GK 05 allein einzusetzen, da bei Einsatz beider Boote im Falle des Mißlingens keine Möglichkeit weiteren Durchbruchversuchs mehr besteht. GK 01 wird für evtl. zweite Unternehmung vorbereitet.

Ich hatte gemeinsamen Einsatz beider Boote (auf verschiedenen Routen) oder kurz aufeinanderfolgenden Einsatz vorgeschlagen im Hinblick auf die möglicherweise unmittelbar nach der Erstdurchführung einsetzende Feindblockade. Ein allgemein gültiges Rezept für sicheres Gelingen läßt sich jedoch nicht geben. Entscheidung muß letzten Endes bei dem für die Gesamtdurchführung verantwortlichen Festungskommandanten liegen.

III.

III.

Die Aufgaben des Marineauffangstabes Adria wurden von MVO Heeresgruppe F, Kpt.z.S. v. Both, übernommen. Der stark zurückgegangene Umfang seiner sonstigen Tätigkeit erlaubte diese Maßnahme. Der ursprünglich für diesen Posten vorgesehene Seekommandant Norddalmatien bleibt weiterhin bei den im Einsatz befindlichen Marinesicherungsbataillonen 581 und 583, um an Ort und Stelle die Belange der Marine wahrzunehmen. Die Verantwortlichkeit des Admiral Adria für die Rückführung seines Personals erlischt am 29.11. mit Abgabe des Restbereichs Adria an Marinekommando Italien. Von diesem Zeitpunkt ab werden Rückführungen ausschließlich durch Gruppe Süd gesteuert.

Leiter Marineauffangstab Ägäis, Kpt.z.S. Benneke, ist nunmehr in Serajevo am Sitz der Heeresgruppe E eingetroffen. Im albanischen Raum befindet sich Marinegruppe Valona-Durazzo bei Tuzi im Einsatz (In, FEB 297). Marine Kotor - Bar ist folgendermaßen gegliedert:

Marschbtl. Schulz	400	Mann
" Mühle	400	"
Großkolonne Depüschi	250	" in 181. I.D.; sämtlich im Raum Podgorica.

Vom Heer bei der Räumung von Tivat (Kotor-Bucht) erfolgte Beschlagnahme von 10 LKW, wodurch Vernichtung von 40 t wertvollem Marineabschubgutmm erforderlich wurde,

kann

noch 28.11.44.

kann nach Lage nicht beanstandet werden, da Beförderung der lebenswichtigsten Güter (Munition und Verpflegung) allem anderen voranstehen muß.

IV. MVO Budapest meldet, daß meine Forderung auf engere Zusammenarbeit der deutschen und ungarischen Marine mit dem deutschen und ungarischen Heer wegen Einsatz Sperrmittel und Einsatz Kampfboote besprochen wurde und durchgeführt werden soll. Die Kampfgruppe der Donauflottille befindet sich z.Zt. bei Vorbereitungen zum indirekten Schießen südlich Budapest. Bisher wurden im Kampfraum der Csepelinsel alle russischen Angriffe abgewiesen.

+ C i.V. FI FIII FIV FIop

geschr.: vA.

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 29.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
29. November 1944.

I.

In Betrachtung über Verkehr Gibraltarstraße, Stand 1.11., kommt 3 Skl. zu folgenden Feststellungen:

1) bei planmäßigen Geleiten Zugang ins Mittelmeer im Oktober gleich Abgang.

2) Außerplanmäßige Bewegungen, die erstmalig September festgestellt, haben Oktober angehalten. Dabei Zuführung von 600.000 BRT, Rückfluß von 400.000 BRT. Bestimmung der zusätzlichen Zuführung vermutlich südfranzösischer Raum und damit Nachschub auch für amerikanische Armeen an der deutschen Westfront. Weiterer Teil der Sondergeleite vermutlich über Suezkanal nach Indischem Ozean.
Schließlich wird für möglich gehalten, daß bereits Kriegsmaterialllieferungen nach Rußland durch Dardanellen begonnen haben.

II.

In der Skarpantostraße lebhafter Kriegs- und Handelsschiffverkehr (auch Tanker) in Nord-Südrichtung von Rhodos aus beobachtet, u.a. 28.11. 0330 Uhr Feindgeleit von 8 Schiffen mit Kurs Süd.
MAL 12 mit Sicherungsfahrzeug von Koos nach Leros zurückgelaufen.

28.11. 1100 Uhr landeten 3 feindliche S-Boote Truppen auf Nordteil Piskopi unter Feuerschutz von 3 Zerstörern. 1500 Uhr Hauptangriff durch 3 Zerstörer und Landungsboote gegen die Livadia-Bucht

(Piskopi)

(Piskopi). Sämtliche Angriffe durch eigene Besatzuug abgeschlagen. Übergabeaufforderung abgelehnt. 1730 Uhr gab Feindverband Kampf auf und zog sich in Richtung Simi zurück. Stimmung eigener Truppe ausgezeichnet. Geringfügige Verluste.
Kreta und Milos keine besonderen Vorkommnisse.

III. Heeresgruppe E übermittelt Wunsch Kommandant Ostägäis (Rhodos) nach Überfliegung italienischer Einmannsturmboote mit Sprengladung nach Rhodos.

Offenbar ist Bekämpfung vorbeilaufenden feindlichen Kriegs- und Handelsschiffverkehrs und feindlicher Zerstörer beabsichtigt, gegen die sonst keinerlei Offensivmittel vorhanden. Ich leite die Anfrage mit der Bitte um Prüfung der Überführungsmöglichkeit von Sprengbooten bzw. anderen geeigneten KK-Mitteln an Skl./S weiter.

IV. Balkan - Ostfront:
Nachhuten von Süden kommend Raum Kraljevo erreicht. Schwere Kämpfe mit sich anhaltend verstärkendem Feind im Raum Batina und Apatin. Nördlich Esseg eigene Brückenkopfstellung bezogen. Feind konnte seinen Raumgewinn bis Fünfkirchen ausdehnen, führt weitere schnelle Verbände aus Kampfraum Budapest zu. Entspr. Umgruppierung eigener Kräfte bei Heeresgruppe Süd eingeleitet.

Albanien - Montenegro:
Feinddruck auf eigene Sperrstellung Skutari

Skutari hält an. Eigene Angriffe NNO Bioce zur weiteren Öffnung der Straße angelaufen. Marine, in Heeresverbände eingegliedert, mit im Einsatz.

Kroatien:

Vor HKL Mostar Lage unverändert. Im Kampfraum Knin setzte Feind seine starken Angriffe fort, trommelfeuerartiges Artillerie und Granatwerferfeuer auf eigene Stellungen. Unter hohen blutigen Verlusten abgewiesen, eigene Verluste empfindlich . MSB. 581 hat sich gut geschlagen. Bei Marine fehlen Granatwerfer und SMG. Straßen durch starken Schneefall teilweise gesperrt.

V. Heute 1200 Uhr ist Führung 11. Sicherungsdivision, 1. S-Bootsdivision, Seetransportchef Adria sowie Seekommandant Istrien mit erweitertem Bereich (bis Senj) von Admiral Adria an Deutsches Marinekommando Italien übergegangen.

Operative
~~Offensiv~~aufgaben Gruppe Süd mit Ausnahme Flußkriegführung auf der Donau damit beendet.

VI.

VII. Feindangriffe auf Csepelinsel (südlich Budapest) nicht fortgesetzt. Einweisung der Donauflottille zum indirekten Schießen mußte vorläufig unterbrochen werden, da im Rahmen von Truppenverschiebungen beteiligte Heeresoffiziere versetzt wurden. Desgleichen wurde das für Zusammenarbeit mit der Donauflottille zuständige 72. AK abgezogen. Neue Verbindung mit III. Panzerkorps aufgenommen.

Auf

noch 29.11.44.

Auf Mitwirkung der Donauflottille wird durch die örtlichen Heeresstellen offenbar kein besonders großer Wert gelegt. Demgegenüber weise ich über Inspekteur MR Donau und MVO Heeresgruppe Süd immer wieder darauf hin, daß die KM mit ihren im Raum vorhandenen Mitteln ihre Beteiligung am Kampfeinsatz wünscht und zur Übernahme jeder für sie denkbaren Aufgabe bereit ist.

\+ C i.V. FI FII FIV FAPP

3/12 11/12

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 30.11.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
30. November 1944.

I. Überwachung Seegebiet Rhodos - Koos durch mehrere feindliche Zerstörer und S-Boote. Bombenangriff von 3 Feindflugzeugen auf Hafen und Flugplatz Rhodos ohne Schäden und Verluste. Fahnenflucht italienischer Verbände auf Kreta hält an. Milos keine besonderen Vorkommnisse.

II. Landlage Balkan keine wesentlichen Veränderungen gegenüber Vortag. Im Raum der Csepelinsel z.Zt. keine wesentlichen Kampfhandlungen, jedoch sind im Südteil Ansammlungen feindlicher mot. Kräfte festgestellt worden.

III. MVO Heeresgruppe Süd bestätigt fernschriftlich, daß Zusammenarbeit deutscher und ungarischer Flußstreitkräfte auf der Donau mit deutschen und ungarischen Heeresstellen im möglichen Umfang sichergestellt ist. Vorbereitungen zum indirekten Schießen der Donauflottille gegen Feindziele und Bereitstellungsräume auf der Csepelinsel nach Gestellung neuer Artillerie-VO's wieder angelaufen. Jedoch meldet Chef Donauflottille, daß ein Vorstoß bis in Höhe der Front zum direkten Schuß nach seiner Ansicht, die von den Heeresstellen geteilt wird, wegen zu geringer Erfolgsaussichten und zu großer eigener Gefährdung nicht vertretbar erscheint.

Bis auf "Bechelaren" und MAL 28 handelt es sich um gänzlich ungepanzerte Fahrzeuge. Auch ist die Geschwindigkeit der AT, MFP

und

noch 30.11.44.

und MAL so gering, vor allem bei dem Rückmarsch stromaufwärts, daß die Fahrzeuge sich nicht schnell genug der Feindeinwirkung entziehen können. Inspekteur MR Donau wird die Möglichkeiten für Einsatz der Donauflottille durch persönlichen Augenschein und anschließende Besprechung mit Chef Donauflottille und Heeresstellen klären.

Der von mir angeregte Einsatz von Treibminen ist laut Mitteilung MVO Heeresgruppe Süd nunmehr im Gange.

\+ C i.V. FI FIII FIV FVDP

geschr.: vA.

KODAK S

Entwurf
zum Kriegstagebuch vom 1.12.1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
1. Dezember 1944.

I.

Kommandant Ostägäis meldet an Heeresgruppe E :

„Am 30.11. unter dauernder Blockade um Piskopi starke Feindaufklärung und Küstenbeschuß durch Zerstörer und S-Boote."

Eigener Kleinschiffverkehr Leros - Calino weiter planmäßig. Marinebatterien von Kretá (Suda-Bucht) haben ein feindliches T-Boot beim Versuch, den außerhalb der Kernfestung liegenden Hafen Rethymnon anzulaufen durch Artilleriebeschuß zum Abdrehen gezwungen.

II.

Skl./S teilt mit:
Durch Transport- und Brennstofflage kann Luftwaffe keine Einmannsturmboote oder andere K-Mittel nach Rhodos überfliegen. Damit erübrigt sich weitere Prüfung über Einsatz von K-Mitteln in diesem Gebiet durch AdK. Alle Anfragen ähnlicher Art, auch aus anderen Operationsgebieten, mußten aus gleichen Gründen negativ beantwortet werden.

III.

Im Bereich Heeresgruppe E wurden Kraljevo, Novi Pazar und Skutari planmäßig geräumt. Aus Prije-Polje eigene Kampfgruppe zur Öffnung der Straße nach Brodarevo - Bjelo Polje angetreten. Freikämpfen der neuen Rückmarschstraße Podgorica - ~~Skutari~~ Bjelo Polje geht nur langsam gegen sich zäh verteidigenden Feind voran. Feindliche Nachtangriffe gegen Podgorica abgewiesen. Brückenbau bei Bioce verläuft planmäßig. Marinebataillon Mühle zur Verstärkung Westflanke

Hauptbrücke

noch 1.12.44.

Hauptbrücke Bioce eingesetzt.

IV. Leiter Marineauffangstab bei Heeresgruppe E meldet:
~~Nach Einrichtung Dienststelle~~ 30.11. Dienstgeschäfte in Serajevo aufgenommen. Nach Lageunterrichtung folgen schnellstens Meldungen und Aufbauvorschläge. Auflösung Marinesicherungsbataillone noch nicht durchgeführt. Auch im Heeressektor Nachrichtenverbindungen äußerst unvollkommen. Besserung in Kürze zu erwarten. Nach Bepprechungen zu erwarten, daß Heeresgruppe Masse der Einzelreisenden und Versprengten freigibt. Herauslösung Splittergruppen der Seeverbände und Spezialisten wird beantragt. Danach wird Aufstellung Marineauffangkommando Bosn. Brod aufgestellt.

V. In Kroatien auflebende Gefechtstätigkeit Raum Mostar. Im Kampfraum Knin weitere Feindangriffe abgewiesen. Durch eigenen Gegenangriff alte HKL wieder hergestellt. 4. Kompanie MSB 581 (Knin) auf Grund erlittener Verluste aufgelöst. Gesundheitszustand verschlechtert sich laufend infolge mangelhafter Kleidung.

Bekleidungsnachschub für in Abwehrfront des Heeres eingegliederte Marineverbände ist Heeresangelegenheit. Marine hierzu nicht in der Lage. MVO Heeresgruppe F als Leiter Marineauffangstab für Adriapersonal wird dringend um Abhilfe gebeten. Bezüglich Schuhzeug, das nach Mitteilung Auffangstab Benneke bei gesamtem m in Rückführung

befindlichem

befindlichem Personal stark verbraucht ist, habe ich von mir aus sofortige Überfliegung eines größeren Postens nach Agram angeordnet. Weiterbeförderung nach Serajevo wird voraussichtlich durch Sanitätsflugzeuge erfolgen können.

Bei MSB 583 (Ostrosovac) beiderseitige Spähtrupptätigkeit.

VI. Im Donaukampfgebiet Lage weiter verschärft. Feind konnte südlich und nordwestlich Fünfkirchen weiter vordringen und verstärkt sich laufend. Auf der Csepelinsel anhaltender Feinddruck nach N. Verstärkung der Feindkräfte auf dem Südteil der Insel deutet auf die Absicht des Feindes hin, Übergang über den Hauptarm der Donau und damit Voraussetzung für westliche Umfassung von Budapest zu erzwingen.

Indirekter Schießversuch durch 1 AT der Donauflottille auf feindlichen Bereitstellungsraum auf Csepel mußte wegen ungünstiger Beobachtungsverhältnisse (leichter Nebel) abgebrochen werden.

+ KH/12 C i.V. FI FII FIV FV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 2.12.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
2. Dezember 1944.

I. Bei eigenen Ägäisstützpunkten keine besonderen Vorkommnisse.

II. Leiter Marineauffangstab bei Heeresgruppe E befürchtet, daß bei der Kampflage in Südungarn die Herauslösung des Marinepersonals aus Kampftruppen erneut verzögert wird, weil Einsatz nördlich der vorgesehenen Endstellung /, vor Neu-Visegrad - Mostar /, notwendig wird. Er hält erneuten Hinweis auf die Dringlichkeit der Freigabe des Marinepersonals und der Marinekraftfahrzeuge von höherer Stelle für dringend notwendig und weist gleichzeitig darauf hin, daß die Luftwaffe ihre entspr. Forderungen bereits durchgesetzt hat.

Ich hatte bereits am 30.11. Heeresgruppe F und E und Panzer-AOK 2, nachrichtlich Skl., dringend gebeten, die Angehörigen der KM, insbesondere Spezialisten, sobald als möglich so zurückzuführen, daß sie für Einsatz KM wieder zur Verfügung stehen. Ich hatte hierbei folgendes ausgeführt:

"Dem Vernehmen nach wird die Luftwaffe geschlossen herausgeführt, während trotz eindeutigen Führerbefehls unter Hinweis auf die Kriegslage Kriegsmarinepersonal aus Bereich Panzer-AOK 2 festgehalten wird und im Einsatz verbleibt. Wiederholte Vorstellungen Admiral Adria bei Panzer-AOK 2 über Zurückbehaltung der Marinesoldaten blieben unbeantwortet. Auf die für Landkampf hinsichtlich Ausbildung und Ausrüstung wenig geeigneten Marineeinheiten wird nochmals hingewiesen. Es wurde angenommen, daß durch Eingliederung in FEB's bzw. durch Einsatz in erster Kampflinie heeresseitig auch für Ausrüstung mit schweren Infanteriewaffen (Granatwerfer und SMG) Sorge getragen würde. Dies ist jedoch nach hier vorliegenden Meldungen nicht der Fall, wodurch unnötige Verluste

bei

bei der KM erstehen. Hinzu kommt, daß nach Meldung Seekommadant Norddalmatien Urlaub- und Lehrgangsbeschickung durch Heer wieder eingesetzt hat, Aufbau neuer HKL beendet ist durch Absetzen von Küste in kräftesparende neue Stellung. Daher hiesigen Erachtens Auftrag Marine gleichfalls erfüllt."

Ich hatte in diesem Zusammenhang auf den dringendsten Spezialistenbedarf in Istrien und der Heimat hingewiesen und auf die OKW-Bestimmung vom 18.10., wonach an Kraftfahrzeugen aus dem KM-Bereich nur erfaßt werden dürfen:

a) MKWA'en, soweit nicht für Sonderaufgaben KM eingesetzt (ist mit 1.MKWA geschehen),

b) von bodenständigen MKA'en diejenigen LKW, die im Versorgungseinsatz täglich nicht voll ausgelastet.

Wenn es auch nicht meiner Anschauung entspricht, nach dem Vorbild der Luftwaffe mit schärfsten Mitteln ohne Rücksicht auf die Gesamtlage Erfüllung der eigenen Forderungen zu erzwingen, so gibt mir die oben angegebene führte Befürchtung des Leiters des Auffangstabes über Einsatz hierfür vollkommen ungeeigneten - weil nicht entspr. ausgebildeten, bewaffneten und ausgerüsteten - Marinepersonals an der südungarischen Kampffront und ihren damit zu erwartenden baldigen Verbrauch dennoch Veranlassung, Einschaltung des OKM dem Heer gegenüber zur Unterstützung unserer Forderungen zu erbitten.

III. Absetzbewegungen westlich Kraljevo planmäßig. Eigene Nachhuten bezogen neue Sperrstellung ostwärts Cacak. Desgleichen am NO-Ausläufer des Skutari-See. Eigene Angriffe von Norden und Süden zur Öffnung der Straße Podgorica - Prijepolje schreiten voran. Bei Mostar erfolgreicher eigener Vorstoß.

~~Bei~~ Im

KODAK SAFETY

noch 2.12.44.

Im Raum Knin lassen Bereitstellungen des Gegners neuen Angriff erwarten. Nachschubstraße nach Bihac bei Palanka durch Gegner gesperrt. Meldung des Seekommandanten Norddalmatien, daß keine Rücktransporte von Marinepersonal durch Korps zugelassen, unterstreicht erneut Berechtigung eigener Forderung (vgl. Ziffer II).

IV. Westlich der Donau konnte der Feind seinen Einbruchraum nach allen Seiten erheblich ausweiten und ist noch im Vordringen. Nördlich Paks neuer russischer Brückenkopf am westlichen Donauufer gebildet.

Durch das unerwartet rasche Vordringen der Russen westlich der Donau ist einerseits die Möglichkeit der Abschnürung von Budapest gegeben, andererseits besteht bei einem Einschwenken des Gegners nach Südwesten die große Gefahr des Abgeschnittenwerdens für die aus dem Balkanraum rückzuführenden Verbände.

V. Auf der Donau ist seit geraumer Zeit keine feindliche Verminung mehr erfolgt. Es hat den Anschein, als ob der Gegner, wohl im Hinblick auf die militärischen Erfolge der Russen, in diesem Abschnitt auf weiteren Mineneinsatz verzichtet.

+ C i.V. FI FIII FIV

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 3.12.1944.

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
3. Dezember 1944.

I.

Nach eingehender Rücksprache mit Chef des Generalstabes und I A Heeresgruppe F teilt MVO mit, daß Heeresgruppe durchaus guten Willens ist, KM-Personal im Sinne derzeit getroffener Abmachungen und auf Grund Führerbefehls herauszulösen. Demgegenüber sind es jedoch örtliche Schwierigkeiten, die, wie im Raum Knin, einer Rückführung entgegenstehen oder veränderte Kriegslage im ungarischen Raum südlich Budapest, wodurch im Gegensatz zu anfänglichen Absichten veränderter Aufbau Verteidigungslinie und erhöhte Zuführung von Truppen notwendig wurde. Trotzdem besteht Hoffnung auf Freigabe zum mindesten Marinespezialisten als Erfolg ständigen Drängens durch Gruppe und ihr unterstellte MVO's und Auffangstäbe.

Laut Meldung Seekommandant Norddalmatien ist in Knin die Lage ernst infolge Munitionsmangels und Nachlassens der Kampfkraft der eigenen Truppe bei überlegenem feindlichen Artillerie- und Granatwerfereinsatz. Marine hier nach wie vor festgehalten; auch der beabsichtigte Einsatz der MKK zum Abtransport von Marinegut Bihac - Agram entfällt wegen von Korps befohlenem erneutem Einsatz in Richtung Knin. Ich bringe diese Tatsachen der Heeresgruppe F zur Kenntnis und bitte unter Bezugnahme auf den Führerbefehl um entsprechende Maßnahmen bei dem zuständigen Korpskommando. Gleichzeitig unterrichte ich Skl. über diesen Schritt und die obigen Mitteilungen des MVO.

Sollte

Sollte trotzdem eine Freigabe des KM-Personals im Gegensatz zur Abgabe der Luftwaffe nicht stattfinden, so werden hiesige Mittel dem Heer gegenüber als erschöpft angesehen.

II.

Westlich der Donau erreichte der aus Raum Fünfkirchen angreifende Feind Kaposvar und erzielte Vereinigung mit den nördlich Paks übergesetzten Feindkräften. Auf der Csepelinsel feindliche Übersetzvorbereitungen.

Die Donauflottille hat trotz mäßiger Sicht mit dem indirekten Beschuß auf Feindziele im Raum der Csepelinsel begonnen, offenbar mit Erfolg, da der Gegner seinerseits Schlachtflieger und Artillerie gegen die eigenen Fahrzeuge einsetzte.

III.

Luftflotte 4 teilt mit, daß die anhaltende Schlechtwetterlage ihre Absichten zur Bekämpfung der für den Feind entscheidend wichtigen Donauübergänge zwischen Draumündung und Budapest und Verminung der Donau bei Belgrad zur Störung wichtigen feindlichen Schiffsverkehrs nicht zur Durchführung kommen läßt. Die jahreszeitige Wetterlage wird der Planmäßigkeit der Durchführung - abgesehen von der durch Kräfte- und Flugbetriebsstofflage bedingten Beschränkung - auch in der nächsten Zeit weiter hinderlich im Wege stehen. Die Luftflotte schlägt vor,

durch

noch 3.12.44.

durch Einsatz von Sonderkampfmitteln der KM und der Waffen-SS die Zerstörung der Donauübergänge zwischen Draumündung und Budapest durchzuführen, da diese Kampfmittel wetterunabhängiger sind bzw. durch die jetzt herrschende Wetterlage sogar begünstigt werden. Luftflotte 4 regt ferner an, um einen späteren Einsatz von Luftwaffenkräften aus Betriebsstoffersparnisgründen zu vermeiden, für die Verminung des Donauabschnitts zwischen Budapest und Raab vorsorgliche Maßnahmen zu treffen und diese rechtzeitig bei ungünstiger Entwicklung der Lage auszulösen.

Ich setze Luftflotte 4 in Kenntnis, daß die Vorbereitungen zur Verminung der Donau oberhalb Budapest durch Inspekteur MR Donau getroffen sind und daß Heeresgruppe Süd für rechtzeitige Auslösung dieser Maßnahme zuständig und verantwortlich ist. Hinsichtlich Einsatz von Sonderkampfmitteln der KM veranlasse ich Stellungnahme des K.d.K. Diese besagt, daß Teilkräfte MEK 71 bei Heeresgruppe Süd zum Einsatz gegen Donaubrücken eingetroffen und daß örtliche Erkundung durch Kommandoführer angelaufen ist. Zur Klärung Einsatzmöglichkeiten und Festlegung Einsatzplanung soll Chef K-Stab Süd , K.Kpt.Haun, unmittelbar Fühlung mit Heeresgruppe Süd aufnehmen.

+ C A.V. ~~Ex~~ FIII FIV FIV FIV

geschr.: vA.

E n t w u r f
zum Kriegstagebuch vom 4.12.1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
4. Dezember 1944.

I. Von Rhodos aus wurde lebhafter Verkehr feindlicher Kriegs- und Handelsschiffe unter der türkischen Küste beobachtet. Kreta, Milos keine besonderen Vorkommnisse.

II. Eigene Marschbewegungen von Novi Pazar nach Norden durch zunehmende Straßenverschlechterung erheblich erschwert. Auf Sperrstellung bei Cacak stärkerer Feinddruck. An Drinafront geringe Gefechtstätigkeit. Verstärktes Artilleriefeuer und Schlachtfliegereinsatz gegen eigene Stellungen läßt größeres Angriffsunternehmen des Feindes zwischen Save und Donau erwarten. Über die Aufteilung der MSB auf FEB's und andere Heereseinheiten und ihre augenblicklichen Standorte sowie über den Verbleib der Splittergruppen besteht z.Zt. keine Klarheit, da seit 16.11. keine Einzelangaben eingegangen sind. Chef Marineauffangstab bei Heeresgruppe E wurde nochmals gebeten, trotz hier bekannter schwieriger Nachrichtenverbindungen baldigst eine möglichst klare Übersicht herzugeben.

III. In Montenegro kämpft die 297. I.D. vom Aufnahmeraum nördlich des Skutarisee die Straße über Bioce gegen starken Feindwiderstand für Durchbruch frei. Spitze hat Kisjelica, 20 km NO Podgorica, erreicht. Feindliche Abwehrkraft infolge hoher Verluste hier nachgelassen. Jedoch wächst Feinddruck auf Sperrlinie Skutarisee.

Eben

noch 4.12.44.

Eben fertiggestellte Brücke Bioce durch laufende Fliegerangriffe beschädigt; Seilbrücke zerstört. Marine bei Bioce mit im Einsatz. 1. MKWA zur Versorgung im Raum Podgorica - Golubovce eingesetzt. Luftwaffe hat 212 Verwundete abgeflogen. Straße Podgorica - Danilovgrad wird noch gesichert und unter hinhaltendem Widerstand aufgegeben.

IV.

Im Raum Mostar dauert örtliche Kampftätigkeit an. Lage bei Knin verschärft. Hier konnte der Feind mit Panzern Einbrüche im Südwestabschnitt (Stellung MSB 581) erzielen. Eigener Gegenangriff vor massiertem Feindfeuer liegengeblieben. Heer beabsichtigt angesichts zum Trommelfeuer gesteigerten feindlichen Artillerie- und Granatwerfereinsatzes und eigenen Munitionsmangels Räumung Knin und Aufbau neuer HKL hart nördlich der Stadt. Abtransport zahlreicher eigener Verwundeter nicht möglich. Straße nach Palanka noch nicht freigekämpft. Sinkende Kampfmoral der Kroaten.

Die Lage in diesem Abschnitt ist auch nach Ansicht der Heeresgruppe F als ernst anzusehen. Ein Herauslösen der Marinetruppen ist hier z.Zt. praktisch ausgeschlossen. Ich veranlasse bei MVO Heeresgruppe F Unterrichtung der Skl. über den neusten Stand der dortigen Ereignisse, damit bei Skl. ein klares Bild der tatsächlichen Gegebenheiten vorliegt im Hinblick auf etwaiges Sicheinschalten des Ob.d.M.

beim

beim Heer wegen Freigabe KM-Personals.

V.

Bei der Kampfgruppe Fitzthum, früher Skanderbeg, stehen unter etwa 3.000 Mann KM-Personal fast vollzählige Bootsbesatzungen der 12. R-, 9. T-Flottille und KS-Flottillen. Da volles Rahmenpersonal mit Offizieren und Gruppenführern der früheren Gruppe vorhanden ist, stellt der Kommandeur der Kampfgruppe die einsatzmäßig vollständig leerlaufenden Marineoffiziere, Chefs, Kommandanten usw. frei zur Abgabe an Marine. Ich übermittle diese Meldung des Auffangstabes an Skl.

In Übereinstimmung mit Chef Marineauffangstab halte ich den Abzug bewährter und mit den eigenen Leuten eng verbundener Vorgesetzter für unerwünscht, da schädlich für die Truppenstimmung. MVO versucht durch Vortrag bei Chef Heeresgruppe E, baldmöglichste Freigabe dringend benötigter und wertvoller Bootsbesatzungen zu erreichen. Im Falle Ablehnung werde ich Abzug eines Teils Offiziere beantragen, während der Rest zur truppendienstlichen Betreuung und Leitung des späteren Abtransportes zu verbleiben hat.

VI.

Westlich der Donau anhaltender Feinddruck Raum Kaposvar bis 20 km westlich Paks. Dunafoeldvar verloren. Gegner versucht, gegen Enge Stuhl-Weißenburg vorzustoßen. Nach fernmündlicher Mitteilung MVO Heeresgruppe F ist der Feind an einer Stelle bereits bis zum Plattensee vorgedrungen, ohne daß sich dabei die von Heeresgruppe Süd hiergegen eingesetzte Panzerdivision nachhaltig hat auswirken können.

Heeresgruppe

noch 4.12.44.

Heeresgruppe Südhat darum gebeten, daß die KM Zerstörung bzw. Entfernung aller Fahrzeuge am Ostufer des Plattensee durchführt, damit der Feind keinesfalls übersetzen kann. Es wird versucht, durch Personal des Inspekteur MR Donau dem Wunsch des Heeres zu entsprechen.

C d.V. F III FIV FI 1.V. FIop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 5.12.1944:

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
5. Dezember 1944.

I. Rhodos Hafen gestern abend von See durch mehrere feindliche Einheiten mit mittlerem Kaliber beschossen; Fahrzeuge nach Westen abgelaufen. Eigenes Kleinschiffgeleit Leros - Calino planmäßig. Feindliche Luftaufklärung über Kreta und Milos.

II. Heeresgruppe E hat nunmehr den Festungskommandanten Kreta mit der Durchführung der Milosversorgung im Sinne meiner Stellungnahme an Heeresgruppe F beauftragt und wird KM über diese Angelegenheit weiter auf dem Laufenden halten.

Ich halte jedoch für unwahrscheinlich, daß mit den geringen eigenen Mitteln (1 bis 2 Hafenschutzboote) bei der völligen Beherrschung der Ägäis durch den Feind eine laufende Versorgung von Kreta aus durchführbar sein wird. Diese kann meines Erachtens nur mittels Transport-U-Booten sichergestellt werden. Für etwa in dieser Hinsicht anzustellende Überlegungen gebe ich die Verpflegungsreichweiten von Milos und den anderen von uns besetzten Ägäisinseln sowie die jeweils benötigten Nachschubmengen an Skl.

III. Der persönliche Vortrag Chef Marineauffangstab bei Chef Generalstab Heeresgruppe E wegen Rückführung des KM-Personals des Ägäisbereichs hatte folgendes Ergebnis:

Chef Genst. gab in Beantwortung der gestellten Forderung als Unterrichtung, daß Bewegungen der Heeresgruppe E nach augenblicklicher Feindlage nicht zur Bildung einer festen Front, wie vorgesehen, geführt haben. Die Gesamtlage habe sich weiterhin laufend verschärft, sodaß die Bildung

der

der erstrebten festen Front, aus der die Herauslösung der eingegliederten KM-Soldaten erfolgen könne, vorläufig noch nicht zu erwarten sei. Die befohlene und bereits angelaufene Herauslösung von Einzelmarschierern und Splittergruppen ab Sarajevo wird weitergeführt, es sei jedoch erforderlich, die in Kampfgruppen eingegliederten Marineangehörigen in weiterem Sicherungseinsatz kämpfend marschieren zu lassen. Darüber hinaus waren positive Zusagen nicht zu erreichen. Heeresgruppe E fußt auf vorliegender Führerentscheidung, wonach Zeitpunkt für Zuführung eingegliederter KM-Soldaten an Marineauffangorganisation im Raum Agram - Wien nach Aufbau einer festen Abwehrfront durch Oberbefehlshaber Südost befohlen wird.

Danach ist ein Herauslösen größerer Zahlen von Marinepersonal angesichts sich immer mehr verschärfender Lage auf absehbare Zeit nicht zu erwarten, ebenso wie mit Ausfall Marineangehöriger durch Kampfhandlungen in größerem Maße gerechnet werden muß. Bei dieser Lage ist es meines Erachtens unzweckmäßig und wenig erfolgversprechend, weiterhin auf ein sofortiges Herauslösen KM-Personals zu drücken. Ich setze Skl. in Kenntnis.

Die beabsichtigte Dienstreise OQu. Gruppe Süd zur Heeresgruppe F zwecks Besprechung der Rückführungsfragen muß auf Wunsch der Heeresgruppe verschoben werden, da diese angesichts der augenblicklichen Lage

und Abwartens einer Entscheidung des OKW auf einen hier unbekannten Antrag noch nicht in der Lage ist, zu den ihr an sich bekannten Fragen des Gruppenkommandos Süd eindeutig Stellung zu nehmen.

IV.

Absetzbewegung auf neue HKL ostwärts Pozega planmäßig durchgeführt. Zwischen Save und Drau erwarteter Feindangriff mit überlegenen Kräften 4.12. angelaufen. Konnte in eigenen Artilleriestellungen zunächst aufgefangen werden. Schwere Kämpfe im Gange Durch Lage nördlich der Drau kann ernste Gefahr für Slavonien entstehen.

In Montenegro geht Freikämpfung Straße Podgorica - Bjelo Polje langsam weiter. Boljesesva genommen. Luftangriff auf Brückenstelle Bioce, Straße und Truppenlager verursachten erhebliche Ausfälle. Feindangriffe gegen Sperrstellung nördlich Skutarisee.

Im Raum Knin befohlener Durchbruch aller Kräfte nach Norden und Aufbau neuer HKL im Gange. Über Verbleib MSB 581 noch keine Meldung. Von Luftwaffe im Raum Zara - Sibenik größere Schiffsansammlungen und Ausladungen beobachtet, was auf weitere Verstärkung Dalmatienfront hindeutet.

V.

Westlich der Donau drängt Gegner weiter nach Norden in Richtung Stuhlweißenburg. Erzielte Durchbruch zum Plattensee bei Siofok. Auf Csepelinsel 5 feindliche Divisionen festgestellt, Übersetzvorbereitungen erkannt.

Kampfgruppe

noch 5.12.44.

Kampfgruppe der Donauflottille bei nebligem Wetter keinen Artillerieeinsatz, da Schießversuch nach Schallmeßverfahren erfolglos.

Für von Heeresgruppe Süd gewünschtes Abschleppen bzw. Zerstören Bootsraum am Ostufer des Plattensees bereits Vorkommandos KM-Personal von Inspekteur MR Donau auf dem Marsch. Heeresgruppe Süd teilt mit, daß Verminung des Plattensees durch ungarische Strombrigade in Verbindung mit Heerespionieren mit ungarischen Minen vorgesehen. Inspekteur MR Donau wird hierbei nur beratend mitwirken.

+ C i.V. FIII FIV FI i.V. FIop

geschr.: vA.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 6. 12. 1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
6.Dezember 1944

I. Mehrere Bandenangriffe gegen Sperriegel nordöstlich Skutarisee durch 21. AK abgewiesen.

Der infolge der äusserst gefährlichen Lage bei Knin befohlene Durchbruch eigener Kräfte aus Raum Knin-Padjene nach Norden ist unter Verlust der Masse des schweren Geräts gelungen; eine neue HKL am Velepit-Gebirge ist im Aufbau. Über das Schicksal des bei Knin beteiligten Mar.Sich.B. 581 und der Mar.Festungspioniertruppe liegen noch keine Meldungen vor. Bereinigung der den Bandenkräften gelungenen Einbrüche in Sperrstellung Pozega ist im Gange, ebenso die Säuberungsaktion beiderseits der Strasse Pozega-Sarajevo.

An der Ostfront konnte der Feind durch starke Angriffe seine Einbrüche vertiefen, wodurch weiteres Eindringen nach Syrmien gelang und dadurch eine Bedrohung des besonders wichtigen Auffangpunktes Brod sich immer mehr abzeichnet.

II. Nach Meldung von Milos sind der Kampfkommandant, Korv.Kpt. (MA) Kuhn, der einzige Sanitätsoffizier, Mar. Stabsarzt Dr. Loeber, ein Sanitätsgast und ein Fahrer seit 5.12. etwa 16 Uhr in Nähe Bary-Bucht vermisst. Erste Annahme, dass es sich um ein englisches Kommandounternehmen handelt, wird durch Suchaktion am 6.12. bestätigt, wobei neben den Leichen aller Beteiligten auch ein engl. Gefallener aufgefunden wird. Der Tod der Deutschen ist entweder durch Verbrennen im PKW oder durch MG- und MPi-Beschuss erfolgt. Liegengebliebene Munition und Handgranaten

deuten

deuten darauf hin, dass der Kommandotrupp sofort nach dem Überfall die Insel verlassen hat. Nach einem zurückgelassenen Handschreiben eines engl. Oberstleutnants soll Aktion durch allierte Soldaten ohne Unterstützung griech. Zivilisten ausgeführt worden sein. Wie schon früher kann es sich hier nur um eine Entlastung der griech. Inselbesatzung handeln.

Obgleich es nicht Angelegenheit der Marine ist, sondern der H Gr.E, für einen Ersatz des Inselarztes zu sorgen, wird ein Sanitätsoffizier bei MOK Ost beantragt, der mit Laz.Schiff "Gradisca" überführt werden soll, dessen Einsatz in der Ägäis zur Abholung von Verwundeten und Kranken beabsichtigt ist. Diese Gelegenheit soll gleichzeitig dazu ausgenutzt werden, Verpflegung auf die Insel Milos zu schaffen. - Mit der Führung von Milos wurde Hauptmann Knauer, Komp.Chef 4./1011, vom Kommandanten des Festen Platzes Kreta beauftragt.

III. Durch die wiedernolten Fernschreiben des Gruppenkommandos und das Nachstossen durch OKM hat sich OB Südost veranlasst gesehen, eine Weisung an H Gr.E wegen Freigabe der in zurückmarschierenden Heeresverbänden eingegliederten Mar.Einheiten und Mar.Kraftfahrzeuge zu erteilen. Die Wünsche der Marine hinsichtl.Dringlichkeitsfolge werden hierbei voll berücksichtigt und durch den Zusatz "sofort" bei der ersten Dringlichkeit unterstrichen, dass vor allem seebefahrenes Personal, Mar.Festungspioniere,Bord-,Nachrichten- u. Flakpersonal sowie besonders aufgeführte Angehörige von Speziallaufbahnen baldmöglichst freigegeben werden. In dieser Weisung wird erneut der gute Wille der H Gr.F und das Höchstmass dessen erkannt, was bei der augenblicklichen Lage marineseitig erwartet werden konnte. Es bleibt nun abzuwarten, inwieweit in der Praxis durch H Gr.E und die ihr

unterstellten Armeekorps Mar.Personal in der angeordneten Form zur Verfügung gestellt wird.

IV. Eine erneute Anfrage bei H Gr.F wegen der Entsendung meines Oberquartiermeisters zu Besprechungen in Agram ergibt, dass die H Gruppe zunächst weiterhin darum bittet, von diesem Besuch Abstand zu nehmen, da sie noch immer nicht in der Lage ist, zu den Wünschen der Kriegsmarine hinsichtl. Herauslösens ihrer Einheiten eindeutig Stellung zu nehmen. Auf Grund der mir bekannt gewordenen Weisung stehe auch ich auf dem Standpunkt, dass sich im Augenblick eine Reise nicht lohnt, sondern erst dann, wenn praktisch die Auswirkungen in negativem Sinne zu übersehen sind.

V. Admiral Adria wurde befehlsgemäss am 5.12. aufgelöst. Der Leiter der Abwicklungsstelle meldet, dass alle Referate bis auf die, die weiter bestehen bleiben bis zur endgültigen Auflösung, ihre Abwicklung beendet haben. Offiziere wurden weisungsgemäss beurlaubt, die Dienstgeschäfte durch die Abwicklungsstelle übernommen.

VI. Obgleich die Auflösung des Mar.Gruppenkommandos Süd erst für den 12.12. vorgesehen ist, habe ich mein Einverständnis erteilt, über die Offiziere des Führungsstabes ab 5.12. durch MOK Ost bezw. MPA zu verfügen. Abkommandierungen für F I, F I Op und F III sind bereits erfolgt, sodass die Offiziere ab heute bezw. morgen ihren Einsatzurlaub antreten.

18 + F IV C i.V. 8/12.

DAK SAFETY FILM

Entwurf

zum Kriegstagebuch vom 7. 12. 1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Kammer, den
7.Dez. 1944.

I. Der Feinddruck auf den eigenen Sperriegel NO Skutari-See nimmt zu. Die Rückführungsbewegung nach Nordosten trifft auf starke Strassensperren und eine zerstörte Brücke und geht dadurch nur langsam vorwärts.

Auch bei Pozega erhöht sich der Feinddruck auf die Sperrstellung. Die Räumung des dortigen Brückenkopfes ist für den 8.12. geplant.

Im Kampfraum Knin versucht der Feind mit starken Kräften, die eigenen ausgebrochenen Kräfte von Nord und Ost her zu umfassen, wodurch sich die Lage erheblich verschärft.

Wenn auch über den Durchbruch des Mar.Sich.Btlns 581 noch keine Übersicht besteht, so lässt sich aus den bisherigen Meldungen bereits sagen, dass mit einem Verlust des weitaus grössten Teils der Truppe zu rechnen ist. Ebenso ist die Mar.Festungspioniergruppe zerschlagen und ihr Führer vermisst.

Gegen weiter vordringenden Feind halten an der Ostfront zwischen Sawe und Donau die schweren Abwehrkämpfe an.

II. Trotz bestehender Nachrichtenschwierigkeiten gelingt es, von den beiden Auffangstäben allmählich eine Übersicht über den Verbleib der einzelnen Marineeinheiten, ihre Eingliederung in Heeresformationen und den augenblicklichen Standort zu erhalten.

Von den aus dem Bereich Admiral Ägäis gebildeten 15 Mar.Sich.Btlnen sind bis auf eins (Mar.Sich. Btl. 612), das nicht aufgelöst wurde, alle in Heereseinheiten eingegliedert.

III.

noch 7.12.44

III. Inspekteur Min.Räumdienst Donau wird mit Auflösungstermin Gr.Süd (12.12.) truppendienstlich B.d.Sich. unterstellt. Die einsatzmässige Unterstellung erfolgt zunächst unter OKM Skl. und ist später unter gegebenenfalls aufzustellendem Admiral bei H.Gr.F vorgesehen.

F IV 91

C i.V.

geschr.Cuntz

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 8.12.1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

Kammer, den
8. Dez. 1944.

I. Im Seegebiet Leros-Rhodos wird die übliche Zerstörerüberwachung festgestellt. Am 7.12. mittags beschiesst ein Zerstörer Piskopi und kommt anschliessend 18.10 Uhr mit Südwestkurs ausser Sicht.

Ein eigenes Hafenschutzboot von Leros nach Calinos, 1 Küstenfrachter von Hafen Leros nach Portolago.

II. Räumungsaktion deutschen und ungarischen Schiffsraumes von Budapest stromauf bis Weizen im vollen Gange. Der letzte deutsche Schleppzug hat 13.00 Uhr Ujpest (unmittelbar nördlich Budapest) bergfahrend passiert.

Räumungsaktion der ungarischen Schiffe wird mittags auf Befehl des stellvertretenden Honvedministers abgebrochen, da Lage angeblich nicht bedrohlich sei. Nach Weiterleitung der entsprechenden Meldung vom Minenräuminspekteur an H Gr.Süd und General des Transportwesens wird die Unterbrechung um 16.45 Uhr aufgehoben und von ung. Seite die Räumung des gesamten ung. Schiffsraumes einschl. Fahrgastschiffe wieder befohlen. Sie soll am 8.12. früh zu Ende sein.

Ob hier ein Missverständnis bei den Ungarn oder ein Sabotageversuch einer untergeordneten ung. Dienststelle vorliegt, ist nicht klar. Jedenfalls ist, offenbar gerade noch rechtzeitig, die Räumung des gesamten im deutschen Machtbereich befindlichen Schiffsraumes in Budapest voll im Gange. Da nach eingegangenen Heeresmeldungen der Russe jedoch ab 7. abends schon westlich des Donauknies am Nordufer bei Kismaros stehen soll, ist noch nicht zu übersehen, ob alle Schleppzüge unbehelligt durchgekommen sind.

Einzelne Einheiten der Doflo im Artl.Einsatz auf feindbesetzte Orte am Ufer.

MVO H Gr.Süd teilt Gruppe und Insp. MRD mit, dass die zur Verminung des Plattensees vorgesehenen ungarischen Minen nicht ausreichen und Heeresgruppe

daher

daher um Zuführung weiterer, für diesen Zweck geeigneter Minen bittet.

Insp. MRD Donau wird, da sich im Südostraum keine Minen mehr befinden und sie bei Abruf von den Arsenalen in Norddeutschland etwa 14 Tage bis 3 Wochen rollen würden, sich mit H Gr.Süd in Verbindung setzen, um festzustellen, ob der Abruf unter diesen Umständen noch lohnt. Bejahendenfalls ruft Insp. MRD unmittelbar die Minen ab.

III. Durch feindliche Luftwaffe Hauptbrücke bei Bioce erneut leicht beschädigt, 2 to-Brücke schwer beschädigt. Wiederherstellungsdauer etwa drei Tage.

Eigener Angriff nach Norden gegen ausweichenden Feind im guten Fortschreiten.

Feinddruck NO Skutarisee und Danilovgrad hält an. Einbruchsstelle bei Pozega bereinigt.

An Ostfront greift Feind nach Zuführung weiterer Truppen umfassend an und hat Bahnlinie Brcko-Vinkovci erreicht.

Bei kroat. Verbänden starke Zerfallserscheinungen, Kampfwert nur noch gering. Im Raum Banja Luka starke Bandenkräfte in Versammlung.

IV. Die als Marineeinheiten selbständig gebliebenen Abteilungen (MAA 609, 31. Bordflak Abt. und M Fla A 720) sind in den Räumen Ozice und Visegrad eingesetzt.

V. Vom MVO H Gr.E wird gemeldet, dass zur Sicherung der Rückmarschstrasse im Raum um Brod infolge bedrohlicher Lageentwicklung im Donaugebiet

der

der Einsatz dort verfügbarer Einheiten erforderlich ist. Durch OKW WFSt. wurde Einsatz von 3 000 LW-Soldaten bereits befohlen.

Danach muss damit gerechnet werden, dass auch bereits für Abschub in das Heimatgebiet freigegebene KM-Einheiten für derartige Sicherungsaufgaben herangezogen werden.

VI. Mar.Sich.Btl. 581 soll nach Meldung des Seekommandanten Norddalmatien aufgelöst und als 4. Komp. dem Mar.Sich.Btln 583 eingegliedert werden, nachdem von 12 Offz. und 360 Mann vor dem Durchbruch nur noch 3 Offz., 80 Mann und 45 Leichtverwundete sich gesammelt haben. Von der Mar.Festungspioniergruppe, bestehend aus 2 Offz. und 135 Mann, sind bisher nach dem Durchbruch lediglich 1 Offz., 11 Mann und 3 Verwundete erfasst worden. Die Einheit wurde vom Korps freigegeben, zusammen mit Bordspezialisten und der Marschkomp. des Seekommandanten, für den Abtransport nach der Heimat.

+ FW F IV 9/ C d.V. 9./12.

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 9. 12. 1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

Kammer, den
9. Dez. 1944.

I.

Donaulage: Nachdem die Räumung der Donau oberhalb Budapest von Schiffsraum jeglicher Art über Weizen hinaus in den Raum Esztergom-Komarom durchgeführt worden ist, ordnet heute die an sich für die Verteilung des Schiffsraumes auf der Donau zuständige WTL Südost nachträglich die Räumung der Donau von Transportraum auf der Strecke Weizen bis ausschliesslich Esztergom an.

In den Häfen Weizen, Visegrad, Nogradveröce sind insgesamt vier Frachtkähne teils mit Kohle, teils mit Gütern beladen, liegengeblieben. Kampffahrzeuge der Donauflottille zusammen mit ung. Kanonenbooten mussten ihren Versuch, von Westen kommend stromab zwecks Abholung dieses Schiffsraumes vorzudringen, wegen direkten Artl.- und Pak-Beschusses von den Ufern aus aufgeben.

Insgesamt sind bisher durch die Donauflottille 14 Zugschiffe mit insgesamt 106 Frachtkähnen von Budapest über Esztergom hinaus geleitet worden. Zur Streckenkontrolle und zum Nachschub von Proviant und Versorgungsgütern an die auf Fahrt befindlichen Schleppzüge wurden beschlagnahmte, zum Teil mit Besatzungen des Minenräuminsp. besetzte Dampfboote eingesetzt, die ehemals im Stadtraum Budapest den Fährverkehr durchführten.

Bezüglich der Verminung der Donau hat die Luftflotte 4 anlässlich eines Ferngespräches mitgeteilt, dass die Absicht der Verminung von lohnenden Abschnitten der mittl. Donau für die nächste Vollmondperiode mit etwa 3-5 Einsätzen nach wie vor besteht. Der Minenräuminsp. plant Verminung oberhalb Weizen mit 150 ELM/J, sobald das Heer sein Einverständnis gegeben hat.

Ich

noch 9.12.44

Ich bin der Ansicht, dass wahrscheinlich in etwa 14 Tagen (nächste Vollmondperiode) bei der dann voraussichtlich eingetretenen Lage eine Verminung der oberen Donau im Raum Komarom-Weizen, wie Minenräuminsp. beabsichtigt, wichtiger sein wird, als die dann erst mögliche Durchführung der älteren Pläne der Verminung der mittleren Donau.

II. Plattensee: In der Nacht vom 8. zum 9.12. hat ein Vorstoss russ. Sturmboote gegen Balatonneveste stattgefunden. Die dagegen eingesetzte Aufklärung hat anschliessend nichts mehr gefunden.

Ich habe bei Luftflotte 4 angeregt, durch Schlachtflieger bezw. Jabos russ. Sturmboote und Übersetzfahrzeuge am feindbesetzten Ufer Plattensees auszuschalten. Luftflotte sagt Prüfung zu, lässt dabei aber durchblicken, dass sie voraussichtlich nur Kräfte zum Einsatz an solchen Stellen hätte, wo akute Gefahr vorliege (also ein Übersetzverkehr schon läuft), was zur Zeit am Plattensee noch nicht der Fall ist.

Insp. Minenräumdienst meldet, dass auf dem Plattensee Vorbereitungen für Ankertauminen getroffen seien. Demnach haben sich zum Legen dieser Minentype geeignete Fahrzeuge dort gefunden.

Es bleibt nun abzuwarten, ob, wie befürchtet, eine das Auslegen der Minen unmöglich machende Lageentwicklung vor dem Zeitpunkt eintreten wird, zu dem die Minen am Einsatzort sein können.

Unmittelbare Funkverbindung zwischen Insp.MRD und Einsatzgruppe Plattensee besteht seit zwei Tagen.

III. Im Bereich des 15. Geb.A.K. hat sich die Lage an der neu gebildeten Abwehrfront Oracac-Budimir nach erfolgreichen Gegenstössen gefestigt. Ein zur Verstärkung von Agram in Zuführung befindliches Btln. wird heute in Bihac erwartet.

Trotz

noch 9.12.44

Trotz Einsatzes neuer Kräfte im Raum südl. Vukovar gelang es dem Gegner nicht, trotz örtlichen Geländegewinns, den Zusammenhang der Front zu stören.

Die für den Rücktransport ausserordentlich wichtige Eisenbahnstrecke Serajevo-Brod ist wieder voll in Betrieb genommen und erweist sich als recht leistungsfähig.

IV. Seekommandant Norddalmatien weist nochmals auf die dringende Notwendigkeit eines schnelleren Herausziehens der durch die Kämpfe gegen überlegen ausgerüsteten Gegner erheblich angeschlagenen Mar.Sich. Btlne 581 und 583 hin, deren Verluste 47 % betragen.

Die ebenfalls von dem Seekommandanten geforderte Zuführung eines deutschen Btlns findet bereits statt, und ich rechne bestimmt damit, dass auf Grund der von H Gr.F gegebenen Weisung nunmehr die Herauslösung dieser Marineeinheiten stattfinden wird.

Eine kleinere Zahl von Soldaten mit Offz. und Beamten ist vom Seekommandanten Norddalmatien bereits nach Cilli in Marsch gesetzt, die MKK Süddalmatien nach Novi verladen.

V. Auf Grund einer Meldung des Auffangstabes bei H Gr.E wende ich mich an OB Südost und die H Gr.E mit der Bitte zu verhindern, dass der an die KM zurückzugebende Kfz-Raum in nicht fahrfähigem Zustande erfolgt. Eine erste Besichtigung in Frage kommender Fahrzeuge bei Auffangstelle Sarajevo hat ergeben, dass bei sich herabminderndem Interesse des Heeres für den Fall einer Abgabe Fahrzeuge weitgehend ausgeschlachtet werden. Durch Beteiligung des Oberkommandos erbitte ich auch Unterstützung in diesem Sinne von dort.

+ F 12 F IV 11 O.Qu. 11/12

E n t w u r f

zum Kriegstagebuch vom 10. 12. 1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

Kammer, den
10. Dez. 1944.

I. Der beabsichtigte Verpflegungsnachschub von Kreta nach Milos mit einem Küstenschutzboot ist geglückt. Das Küstenschutzboot GK 05 ist mit 23 Tonnen Verpflegung von Kreta nach Milos eingelaufen, ohne vom Feind erfasst zu werden. Damit ist die Verpflegungsreichweite für Milos um 40 Tage verlängert. Kommandant Fester Platz Kreta beabsichtigt Wiederholung Unternehmens.

Damit verliert Frage der Überführung nach Milos auf dem grossen Laz.Schiff "Gradisca" an Bedeutung. Seekriegsleitung bestätigt hiesige Auffassung, dass Lebensmittel zur Abgabe an Landstellen von Lazarettschiffen nicht mitgeführt werden dürfen, dass es dagegen unbedenklich sei, ärztlicherseits angeordnete Stärkungsmittel und besondere Krankenkost für Lazarettinsassen mitzunehmen. Trotzdem ist die Frage eingehend überprüft worden, ob nicht bei grösster Geheimhaltung und unter entsprechender Tarnung doch der Versuch gemacht werden sollte, auch anderen Proviant der Insel zuzuführen. Angesicht der an Bord befindlichen Araber und der Gefahr des Bekanntwerdens durch Inselbewohner wird nach Glücken der Überführung über See, mit deren Wiederholung gerechnet werden kann, von dem Transport auf "Gradisca" Abstand genommen, um nicht durch Bekanntwerden eines derartigen Vorgangs sämtliche übrigen Lazarettschiffe zu gefährden.

Über den Inseln geringe Lufttätigkeit, im Dodekanes die übliche Zerstörerüberwachung. Auf Milos wurde ein eigenes Spähtruppunternehmen in dem Süd- und Ostteil der Insel durchgeführt.

Eine auf Kreta verbliebene und in Stand gesetzte Ju 52 ist nach Rhodos überflogen und dem Kommandanten Ostägäis zur Verfügung gestellt.

Dies bedeutet eine willkommene Verbesserung der Verbindungsmöglichkeiten zwischen Rhodos und Coos im Hinblick auf die wegen der starken Seeüberwachung schwierige Seeverbindung mit Klein-

fahr-

fahrzeugen.

II. Torpedoinspektion und Skl/S antworten auf die gestellte Frage nach den Einsatzmöglichkeiten der auf Leros lagernden Torpedos in der Art der Einmannwaffen ablehnend; als Einmanntorpedos sind nur Etos verwendbar. Vorgeschlagen wird ein Einsatz ohne Änderung der Torpedos von behelfsmässigen Ablaufbahnen an Land oder Torpedoschlitten bezw. ein Abschuss aus dem Längsseithang im Wasser an Booten oder Prähmen. Skl/S wird Baupläne für Torpedoschlitten überfliegen lassen.

III. Im Bereich Seeko Norddalmatien befindet sich MSB 581 in Zuführung nach Ostrowac zum MSB 583, das nach wie vor Spähtrupptätigkeit in diesem Raum durchgeführt. Die MKK Norddalmatien ist für den Abtransport von Bihac nach Bosnisch Novi freigegeben.

Bei anhaltendem Regen und schwierigen Geländeverhältnissen und ständigen Gefechten mit starken Bandenkräften schreitet die Rückwärtsbewegung in Montenegro nur langsam vorwärts.

An der Ostfront weiterhin wechselvolle Kämpfe mit starken Feindkräften. Der Gegenangriff gegen den feindlichen Brückenkopf südlich Vukovar hat zu einem vollen Erfolg geführt, wodurch der Gegner auf das östliche Donauufer zurückgeworfen wurde.

IV. Donau: Räumung der Donau oberhalb Waizen von Schiffsraum geht weiter. Bechelaren mit TR 7 und 2 ung. Kanonenbooten versucht erneut in geringer Anzahl liegengebliebene Schlepps im Raum des Donauknies zu bergen, konnten jedoch auch diese Aktion wegen zu starken Beschusses von den Ufern nicht durchführen. Im übrigen

sind

sind die Fahrzeuge der Donauflottille wie auch 6 Boote der Wasserschutzpolizei-Fl. zum Schlepp- und Geleitdienst zwischen Esztergom und Komarom eingesetzt.

Insp.MRD Donau gibt eine zusammenfassende Übersicht über den Stand der Verminungsabsichten der Donau. Er bestätigt darin seine Absicht, auf Grund der neuen Lage die Donau oberhalb Wukizen zu verminen, wenn die Front weiter zurückgenommen werden muss. Hierfür sind 250 LMB/I wurfbereit und 100 deutsche Kugeltreibminen in Zuführung, deren Einsatz gegen durch den Gegner evtl. neu erbaute Ponton-Brücken geplant ist.

Da die Flussverminung im Kampfgebiet des Heeres nur im Einverständnis bezw. auf Anordnung des Heeres erfolgen kann, muss der Durchführungsbefehl durch die H.Gr.Süd gegeben werden, die sich bisher jedoch, ebenso wie früher bei der Aufgabe der mittl.Donau, nicht zur Verminung mit Grundminen entschliessen kann.

Über den Erfolg des am 1.12. erfolgten Treibmineneinsatzes von Pacs aus gegen die Pontonbrücke bei Apatin ist bisher nichts bekannt.

Des weiteren geht der Insp. MRD Donau in der Zusammenfassung auf die Absichten der Luftwaffe hinsichtl. der Verminung der mittl. teilweise unteren Donau ein, über die ich schon in meinem gestrigen K-B berichtet habe.

V. Plattensee: Die von der Skl gestellten Fragen über die Verhältnisse am Plattensee werden von der Einsatzgruppe Plattensee ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~ über den MVO H Gr.Süd wie folgt an Skl und Gr. Süd beantwortet:

1) Durchschnittliche Tiefe Plattensee 3-4 m. Südlich Tihany-Halbinsel 6-8 m Rinne, wo z.Zt. Minensperre gelegt wird.
2) Stützpunkte Balatonfüred und Cevfüloep

noch 10.12.44

am Nordwestufer. Zu beiden E-Bahnverbindung über Raab-Vesprem.

3) Von Ungarn werden insgesamt 350 Minen gestellt.

Über Aufklärungseinsätze bezw. Kampfhandlungen liegen keine neuen Meldungen vor. Die Lage ist dieselbe wie gestern:
Vorhanden sind 9 Pi-Sturmboote des Heeres, die mit Angehörigen der Mar.Einsatzgruppe Plattensee besetzt sind und Aufklärungs- und Sicherungsdienst auf dem See durchführen, während die Ungarn einen Vorpostendienst ausüben. Nachrichtenverbindung der Sturmboote mit dem Land ist, soweit hier bekannt, durch Funkverbindung mit Heerestornistergeräten sichergestellt. Die Mar. Einsatzgruppe selbst hat unmittelbare Mar.Funkverbindung mit dem Insp. MRD Donau.

Die Ungarn legen südlich der Tihany-Halbinsel in einer 6-8 m tiefen Rinne zur Zeit mit ihrem Minenmaterial eine Sperre. Die benötigten weiteren Minen sind vom Insp. MRD Donau unabhängig von der Frage der Beschaffung von zum Werfen geeigneten Fahrzeugen abgerufen und im Rollen. Sie sollen planmässig in 8 Tagen am Einsatzort sein.

Fernmündl. voraus wird Gruppe unterrichtet, dass Ob.d.M. weitgehendste Unterstützung der Heeresoperationen durch Kriegsmarine auf dem Plattensee befohlen hat. Ein Fernschreiben bestätigt dies in dem Sinne, dass sofort und tatkräftig in enger Fühlung mit zuständigen Heeresstellen alle Möglichkeiten zu überprüfen sind.

Bei diesem Gespräch wird von meinem O.Qu. betont, dass nach bisherigen Erfahrungen H Gr.Süd sich zu den ihr von Seiten der Marine wiederholt gebotenen Hilfen nie hat entschliessen können. Die seit Aufgabe von Vukovar wiederholt vorgeschlagene Verminung, wofür seit Wochen zwei mit Minen beladene MFP bereitstehen, wurde stets mit der Begründung abgelehnt, es wäre noch nicht so weit, anscheinend weil man mit dem Wiedergewinnen des aufgegebenen Geländes

rechnete

rechnete. Ebensowenig wurde vom angebotenen Einsatz der Donauflottille für Beschuss von Landzielen Gebrauch gemacht.

Ein anschliessend mit dem Insp. MRD geführtes Ferngespräch ergibt, dass von ihm bereits sämtliche möglichen Massnahmen geprüft werden, er jedoch die Haupthilfe in sofortiger Entsendung weiterer Inf.Sturmboote sieht, von denen neun bereits auf dem Plattensee eingesetzt sind. Im übrigen ist die Beantwortung des Fernschreibens der Seekriegsleitung bereits in Bearbeitung, in der sämtliche personellen und materiellen Forderungen gestellt werden.

O.Qu. 12/12

12/12

E n t w u r f

Kriegstagebuch vom 11. 12. 1944

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

Kammer, den
11.Dez. 1944

I. Ausser den üblichen Sichtungen werden aus der Ägäis keine besonderen Vorkommnisse gemeldet.

Das Deutsche Marinekommando Italien teilt mit, dass gegen den Einsatz des grossen Lazarettschiffs Gradisca zum Abholen von Verwundeten und Kranken von den ägäischen Inseln keine Bedenken bestehen. Nach Beendigung von Reparaturen und der Kohlenübernahme in Triest kann in etwa 10 Tagen mit dem Einsatz des Schiffes gerechnet werden.

II. Wegen Sperrung und Sicherung des Plattensees werden vom Inspekteur Minenräumdienst Donau die geforderten Angaben über Tiefen- und Bodenbeschaffung des Plattensees sowie die derzeitige Lage hinsichtlich mit H Gr.Süd getroffener Vorbereitungen gemeldet sowie Forderungen von Personal, Material, Kraftfahrzeugen, Waffen- und Signalmittel gestellt.

III. Anhaltender Regen und erhebliche Geländeschwierigkeiten sowie durch Hochwasser zerstörte Brücken haben die Rückmarschbewegung in Montenegro vorübergehend zum Stehen gebracht.

Durch Hochwasser wurden gleichfalls die gerade neu fertiggestellten Brücken auf der Hauptnachschubstrasse nach Sarajevo bei Zenica ausser Betrieb gesetzt.

Nach bisher vorliegenden Meldungen sind die eigenen Verluste im Raum Knin ausserordentlich hoch. Von einer Gesamtverlustzahl von 4 488 Mann sind allein 700 Verwundete in Feindeshand gefallen und 2 730 tot oder vermisst.

An der Ostfront wurden Übersetzversuche des Feindes nordwestlich Esseg über die Drau vereitelt. Durch das Zerschlagen des feindlichen Brückenkopfes Vukovar

entstanden

noch 11.12.44

entstanden hohe Feindverlu Grosse Beute an leichten und schweren W wurde eingebracht.

IV. Das Kriegstagebuch wird mit heutigen Tage abgeschlossen, da Mar.Gruppmmando Süd gem. Befehl OKM mit dem 12.12.44 gelöst wird. Mit dem gleichen Tage ist I.MRD einsatzmässig der Seekriegsleitung, truppenstlich B.d.Sich., unterstellt worden.

Ich habe veranlasst, dass dieuen Dienstvorgesetzten des Inspekteurs Mräumdienst Donau von ihm eingehend über seine ganisation und Tätigkeit schriftlich unterrtet werden.

Den von MPA beabsichtigen Wel in der Besetzung des MVO bei der H.Gr d begrüsse ich, da ich in dem dafür vorgesehen Kpt.z.S. Weygold eine weitaus bessere ähr für die Wahrung und das Durchsetzen d Marinebelange gegenüber dem Heer sehe, als i seinem Vorgänger.

Die Abwicklung des Gruppenstabs erfolgt durch einen Reststab unter Leitung s bisherigen Oberquartiermeisters, durch d zunächst auch die Rückführung der Marineeinheiten aus Ägäis- und Adriabereich gesteuert wir, bis diese durch den zu schaffenden Admiral beim Gr.F übernommen wird.

O.Qu. 12/12

+ 12



PG—46143—NID



KODAK

Marine Gruppen kdo Süd

Fa 45326

A 14.

Schiffbauangelegenheiten

Allgemein

Année

du

jusqu'au

CLASSEUR - DOSSIER "REX"
FIRST QUALITY

MARQUE DÉPOSÉE

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46143 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE LIT[illegible] ON THE WORK RECORD OR ON [illegible] SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

PG/ 46143

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. SHIP BUILDING TRANSZACTIONS.

YARD CAPACITIES, TYPES ETC. IN ADRIATIC PORTS.

MAR - JUNE 1944

KODAK SAFETY FILM

PG/ 46143

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. SHIP BUILDING TRANSZACTIONS.

YARD CAPACITIES, TYPES ETC. IN ADRIATIC PORTS.

MAR - JUNE 1944

Bch. Bauprogramm
Adria u. Aegais.

vol. 2/9. L 16

Fdt. B. Nr. 1325 offen

A 17

Abschrift.

In der Ägäis von der Mihig angekaufte Motorsegler.

Lfd. Nr.	Schiffsname	Bauart	Tragfähigkeit	Bauwerft	Ablieferung	Bemerkungen
			to			
1.	--	griech.	160	Kalamata	fertig seit November 1943	zum Abschleppen nach Piräus
2.	"Nachtigall"	"	400	Skiathos	ca. 20.7.44	
3.	--	"	45	Zervas Perama	vorauss.Ende Juli	Motor fehlt
4.	"Spatz"	"	60	- " -	ca. 25.7.44	
5.	"Zaunkönig"	"	55	- " -	ca. 20.7.44	
6.	--	"	80	Stamatekos Perama	ca. Ende Juli	
7.	"Grasmücke"	"	70	- " -	ca. 15.Juli	
8.	--	"	55	Ins.Spetses	vorauss.Ende Juli	wenn Motor geliefert
9.	--	"	45	Perama Psaros	Ende Juli	" " "
10.	--	"	60	Oropos Kalandris		Motor fehlt
11.	--	"	120	Chalkis Janakoronis Pefki		Motor fehlt
12.	--	"	220	Perama Psaros	Mitte August	falls Motor geliefert
13.	--	"	400	- " -		Motor fehlt
14.	--	"	400	Skiathos		Motor fehlt

Athen, den 1.Juli 1944.

Der Bevollmächtigte
des Reichskommissars für die Seeschiffahrt
in Griechenland.

gez.F. Müller

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46143/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

A b s c h r i f t.

Neubauten M i h i g - Type

Lfd. Nr.	Bau-Nr.	Schiffs-name	Bauart	Trag-fähig-keit to	Auf-trag-geber	Werft	Kiel-le-gung	Sta-pel-lauf	Ablieferung
1	3	--	Mihig	260	Mihig	Skaramanga	20.5.	30.8.	unbestimmt
2	4	--	Mihig	260	"	"	20.5.	29.9.	"
3	1	--	"	260	"	Zervas	8.5.	18.7.	Mitte August
4	2	--	"	260	"	"	8.5.	28.7.	Ende August
5	10	--	"	260	"	Psaros	8.5.	18.7.	Mitte August
6.	11	--	"	260	"	"	8.5.	28.7.	Ende August
7	5	--	"	260	"	Lavrion	17.6.	30.7.	25.8.44
8	6	--	"	260	"	"	17.6.	20.8.	15.9.44
9	7	--	"	260	"	"	17.6.	unbe-st.	unbestimmt
10	8	--	"	260	"	"	17.6.	"	"
11	9	--	"	260	"	"	17.6.	"	"

Neubauten auf der Mittelmehr-Wefft Ambelaki

1	1	Viktoria	Pahl-schiff	300	Mihig	Mittelmeer-Werft Ambelaki	16.6. 43	9.11. 43	30.8.44
2	3	W.A.3	"	300	"	"	31.7. 43	31.3. 44	Ende Juli
3	4	W.A.4	"	300	"	"	31.7. 43	31.3. 44	Ende Juli
4	5	W.A.5	H.G. Schiff	400	MM. Werft. Berlin	"	3.5. 44	geplant Ende Juli	Wenn Holzlie-ferunger rechtzei tig ein-trefeen Ende September
5	6	W.A.6	"	400	"	"	3.5. 44		

Athen, den 1.Juli 1944

Der Bevollmächtigte
des Reichskommissars für die Seeschiffahrt
in Griechenland
gez.F.Müller

A b s c h r i f t.

Neubauten Stahlbeton - Schiffbau in der Ägäis.

Lfd. Nr.	Bau Nr.	Schiffs-name	Bau-art	Trag-fähig-keit to	Auf-tragge-ber	Werft	Kiel-legung	Stapel-lauf	Ablieferung
1	12	General Förtsch	Beton	420	Gen.d. Pioniere	Stahlbe-ton-schiffb.	1.5.43	31.12.43	3.7.44
2	10	General Jacob II	"	420	" "	"	24.4.43	16.12.43	30.7.44
3	13	Achilles	"	685	R.K.S.	"	4.6.43	11. 3.44	30.7.44
4	14	AGamem-non	"	685	R.K.S.	"	5.7.43	15. 4.44.	15.8.44
5	15	Ajax	"	685	R.K.S.	"	22.6.43	29. 4.44	30.7.44
6	16	Aug.Lam-bert	"	440	Gen.d. Pioniere	"	20.11.43	11. 5.44	30.7.44
7	23	Festungs-pionier I	" See-leich-ter	320	R.K.S.	"	15.11.43	20. 5.44	30.7.44
8	24	" II	"	320	R.K.S.	"	1.12.43	30. 5.44	30.7.44
9	25	" III	"	320	R.K.S.	"	6.12.43	3. 6.44	15.8.wenn Mot.rechtz. eintrifft
10	26	" IV	"	320	R.K.s.	"	3. 1.44	16.6.44	15 .8.wenn Mot.recht-zeitig ein-trifft.

Ausser diesen Schiffen ist noch die Kiellegung von 1 mit 685 t, 2 á 730 t und 4 Seeleichtern von je 350 t erfolgt. Die Fertigstellung hängt von der Material-Zulieferung ab.

Athen,den 1.Juli 1944

Der Bevollmächtigte
des Reichskommissars für die Seeschiffahrt
in Griechenland.
gez.F.Müller

Der Bevollmächtigte Südost des
Reichskommissars f.d. Seeschiffahrt
B.Nr. 4939/44

19. Juni 1944

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 20.6.44
B. Nr. Seetr. 1192 Anl.

An Mar.Gr.Süd, Seetr

betr. Neubauten

a. Äräis . Das erste HG Schiff (Namenaufgabe fehlt noch) ca. 400 Lato hat am 15/6 seine Probefahrt ausgeführt. Nach Restarbeiten ist mit Indienststellung Ende Juni zu rechnen.

b. Adria . Der Mot.Segl Sirena, ca. 320 Lato, hat am 15/6 die Probefahrt erledigt. Indienststellung gegen Ende Juni

i.V. Gislason

Pi 2 015
Neubau

DER BEVOLLMÄCHTIGTE
SÜDOST
des Reichskommissars für
die Seeschiffahrt

B Nr. 5252/44

7. Juli 1944

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 9.7.44
B. Nr. Seetr. 1325 Anl. -

An Mar.Gr.Süd, Seetr

Holzschiffneubauten Adria.

BV Ostadria meldet die am 3.7. ausgeführte gut verlaufene Probefahrt des MS. "San Giovanni Battista", 380 Lato Nach Bodenreinigung vorauss. etwa 10/7 einsatzbereit.

i.V.

Der Bevollmächtigte Südost
des Reichskommissars
f.d. Seeschiffahrt

BNr. 2470/44

Geheim

Sofia, den 8.6.44

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 10.6.44
a. Nr. Seetr. 4887 g.Kdos.

An die
Marinegruppe Süd, Seetra,
Sofia

Betr.: Bauprogramm für die Adria
Bezug: BNr. OQu 4788/44 Seetr vom 3.6.44

Zu o.a. Schreiben wird bemerkt:

BauNr. 9 "Giuseppe"	Bei der ursprünglichen Meldung lag eine Verwechslung vor. Neubau "Guiseppe" mit 450 Lato wird erst im Juli fertiggestellt. Dagegen ist Neubau "San Guiseppe II" mit 240 Lato am 25.5. in Fahrt gebracht.
" 13 "Nora"	Für dieses Schiff hat sich eine Verschiebung des Termins auf den 1.11. ergeben. Über die Ursache ist Rückfrage gehalten.
" 14 und 15	werden im Laufe Monat Juni fertiggestellt. Beide Schiffe sind von der KM für Sonderaufgaben erfasst und damit dem Nachschubverkehr entzogen worden. Auf diesen Umstand ist die Marinegruppe rechtzeitig hingewiesen worden.
" 4, 5, 8, und 12	werden nach letzter Meldung im Laufe Juni fertiggestellt.
" 22	liegt keine neue Meldung vor. Es ist rückgefragt worden.
" 25	befindet sich bereits im Einsatz.

Zu der Verzögerung der Fertigstellungstermine wird grundlegend bemerkt, dass der Hauptgrund der Terminverschiebungen bei den Material- und Transportschwierigkeiten und an dem langsamem Arbeiten der Werften liegt. Hinsichtlich der Fertigstellungsarbeiten ist der Hauptausschuss Schiffbau zuständig und der RKS ist auf die ihm vom jeweiligen Länderbeauftragten zugehenden Meldungen angewiesen. Der für Italien zuständige Länderbeauftragte ist seitens des BvSüdost erneut auf die Dringlichkeit

der Fertigstellung im Nachschub-Schiffbau in der Adria hingewiesen worden. Gleichzeitig ist eine regelmässige Berichterstattung zum ersten jeden Monats für die im Verlaufe des jeweiligen Monats anfallenden Neubauten erbeten worden. Diese Angaben werden der Gruppe Süd jeweils nach Erhalt zugeleitet werden.

I.V. Liebmann

Marine Gruppenkommando Süd
B.Nr. O.Qu. G 4788/44 Seetr.

St.Qu., den 3. Mai 1944

V f 6

-7.6.44

1) Schreibe an
Reichskommissar für die Seeschiffahrt
B.V. Südost
Sofia

nachr. Oberkommando der Kriegsmarine
Skl.Adm. Qu 6
Bismark

Betr: Bauprogramm für die Adria
Vorg: B.V.Südost B.Nr. 4133 v.24.4.1944

Mit o.a.Vorgang wurde ein Neubauprogramm für die Adria überreicht. Danach sollten folgende Holzschiffe im April und Mai 1944 fertiggestellt werden:

Bau Nr,	Name	Lato.	Termin
9	Giuseppe	45o	3o.4.
13	Nora	5oo	15.4.
14	Sardinia	15o	3o.4.
15	Papalina	15o	3o.4.
4	Sirena	32o	31.5.
5	Tritone	32o	31.5.
8	Afra	43o	31.5.
12	Kivea	5oo	31.5.
22	Eug.Camali	45o	31.5.
25	Mirella	7o	15.5.

Insgesamt also 11 Schiffe mit 342o Lato. Nach hier vorliegenden Unterlagen ist jedoch nur der Msgl.Mirella mit 7o Lato fertiggestellt. Der Mar,Gr.Süd ist bekannt,dass bezgl.der Nennung verbindlicher Termine Schwierigkeiten bestehen.Eine vorrausschauende Planung zur Durchführung der Seetransporte ist aber unmöglich,wenn die in dem Programm zur Tonnageergänzung gemachten Angaben nur in derartig geringem Umfang zutreffend sind.

Es muss deshalb erneut die Forderung gestellt werden,wenigstens die kurzfristigen Termine so festzulegen,dass mit ihrer Erfüllung gerechnet werden kann. Ausserdem wird gebeten Terminänderungen laufend bekannt zu geben.

Zusatz für OKM: Eine Durchschrift des mit o.a.Vorg.eingegangenen Programms wird in der Anlage vorgelegt.

Für das Marine Gruppenkommando Süd
Der Chef des Stabes

Konteradmiral

2.wvl m.Antw. 30/6

O.Qu. Seetr. Seetr.V Seetr.S

Bari programma Adria Hälg. Ausgl.

Fertigstellg April

9	Bitonto	340	30/4.	–	30/6.
13.	Nora	500	15/5.	–	
14.	Sardinia	150	30/4	–	} Tifi.
15.	Papalina	180	30/4.	–	
21.	1 Stor. Gattola	380	15/5	–	3/7. Probefahrt.
		6/1630			

16 ai.

4.	Sirena	320	31/5.	–	17/6. Probefahrt.
5.	Tritone	320	31/5.	–	20/6
8.	Afra	430	31/5	–	13/6.
12.	Kinca	500	31/5.	–	
22	Big. Canali	450	31/5.	–	
25.	Mirella	70	15/5. ✓		/5.
		6/2090			

v. Juni

3.	Aquila	230	15/6		
6.	Maria	580	15/6		
7.	Amalia	580	15/6		
16	Arringa	150	30/6.		
20.	Bros	300	30/6		
26.	Anna Z.	450	30/6.		
		6/2290			

Juli.

Simone	450		1/7.

KODAK

Aug.

10.	Alkove	220	31/8.
11.	Folgare	720	31/8.
24.	Cannula	100	31/8.
		3/ 1520	

September

17.	Snow	1.50	30/9.
19.	Lunfardo	150	30/9.
18.	Lgombo	150	30/9.
		3/ 450	

Oktober

23.	Zunca Z	200	31/10.
		1/ 200	

Der Bevollmächtigte
für die deutsche Seeschiffahrt
im Mittelmeer

BvSüdost

BNr. 4133/44

Sofia, den 24.4.44

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 26. 4. 44
B. Nr. Seetr. 700 Anl.

An die
Marinegruppe Süd - Seetr -
S o f i a

Für die in der Adria in Bau befindlichen Schiffe liegtjetzt das neueste Material von BvOstadria vor. Es wird in der Anlage überreicht. Die angegebenen Termine werden unter Vorbehalt weitergegeben. Die Ausführung des Programms untersteht dem Hauptausschuss Schiffbau Länderbeauftragter Italien.
Es werden über die jeweiligen Fertigstellungsaussichten monatl. Meldungen angefordert, die der Marinegruppe Süd jeweils zur Kenntnis gegeben werden.

Berichtigend ist zur Aufstellung zu bemerken, dass von den unter Nr. 21 bis 28 angeführten 8 Schleppern nur 4 in der Adria fertiggebaut werden, während die restlichen 4 auf Anordnung des Hauptausschusses Schiffbau nach Deutschland zur dortigen Fertigstellung überführt werden.

Desgleichen wird eine neue Liste über den Stand der Penichenaktion überreicht, die gegenüber der kürzlich übergebenen einige Abweichungen enthält, da in der gegenwärtigen einige Frachtpenichen aufgeführt werden, die bisher von BvSüdost als Tankpenichen aufgeführt waren. Um Aufklärung ist gebeten worden.

Die Bezeichnung B bzw. P O bedeutet:

B = Überführung im zerlegten Zustande mit Bahn
P O = Überführung von Genua mit Kulemeyertransport zum Po, von dort Po.abwärts nach Venedig.

I.V.

2 Anlagen

Abschrift

Penichen - Überführung aus Wets- Italien
in die Adria.

Stand: 2. April 1944.

Name	Beginn der Zerlegung	Ort	Ende	abgerollt	Ank.	Zus.Bau Werft	Ende d. Montage	einsatz-bereit:
A. TANKPENICHEN.				Po Bahn				
I. Insekten.								
Hummel				29.12.	B. 13.1.	Breda	2.2.	i/Einsatz
Mücke				29.12.	B. 13.1.	Breda	2.2.	6.4.
Moskito				29.12.	B. 13.1.	Breda	2.2.	6.4.
Wespe				29.12.	B. 13.1.	Breda	2.2.	i/Einsatz
Biene				13. 1.	B. 24.1.	Breda	16.2.	6.4.
Fliege				13. 1.	B. 24.1.	Breda	16.2.	i/Einsatz
Grille				13. 1.	B. 24.1.	Breda	16.2.	i/Einsatz
II. Kleine Mädchenklasse.								
Helga	3.1.	Genua	28.1.	1.2.	B. 15.2.	Breda	3o.4.	
Dörte	3.1.	"	4.2.	9.2.	" [illegible]	"	3o.4.	
Renate	1o.1.	"	15.2.	3.3.	" -	"	1.5.	
Nora	4.2.	"	1o.3.	16.3.	Po -	Triest		
II. Tankpenichen.								
Meise	1o.3.	Savona	1.4.	-	B. -	Venedig		
Lumme	17.1.	"	16.2.	2.3.	" -	Breda	Ende Mai	
Kormoran	"	"	16.2.	2.3.	" -	"	Ende Mai	
Hertha	3o.1.	Genua	8.2.	25.2.	Po -	C.Lev.Treviso	1o.5.	
Charlotte	18.12.	"	28.12.	9.2.	" -	C.Nav.Venedig	15.5.	
Friedemila	"	"	28.12.	13.2.	" -	C.Nav.Venedig	15.5.	
Isabella	2o.12.	"	28.12.	1o.2.	" -	C.Toff.Venedig	3o.4.	
Paula	14.1.	"	25. 1.	19.2.	" -	Finanzw.Ven.	3o.4.	
Agathe	21.3.	"	(28.3.)		"			
Kitty	2.2.	"	1o.2.	26.2.	" -	C.Toff.Ven.	15.5.	
Gudula	26.1.	"	28.2.	23.3.	B. -	Triest	15.5.	

Name	Beginn der Zerlegung	Ort	Ende	abgerollt	B Ank. B.	Zus.Bau Werft	Ende d. Montage	einsatz-bereit:
Frieda	1o.1.	Genua	25.1.	14.2.	Po	-	C.Nav.Venedig	3o.4.
Ruth	3o.1.	"	19.2.	21.2.	"	-	C.Lavar.Ven.	15.5.
Ursula	26.1.	"	28.2.	-	B	-	Breda	
Selma	25.1.	"	28.2.	25.3.	B	-	"	
Erika	2.2.	"	1o.2.	18.2.	Po	-	C.Lar.Trevis	15.5.
Juno								
Sperber		Marseille			B		Breda	
TK 518		"		19.2.	B		Finanzw.Ven.	15.5.
TK 519		"		25.2.	B		C.Nav.Venedig	15.5.
Edith	2o.3.	Genua	3o.3.		Po		Venedig	
Irene	25.3.	"	4.4.		Po		"	
Klara	25.3.	"	4.4.		Po		"	
Meta	25.3.	"	4.4.		Po		"	

Name	Beginn d.Zerlegung	Ort	Ende	abgerollt	Po B	Ank	Zus.Bau Werft	Ende d. eins. Mont.	bereit
B. Frachtpenichen									
Helga	4.2.	Genua	28.2.	24.3.		B.26.3.	Giol.Triest		
St.Jean	20.2.	"	28.2.	5.3.		Po.	Triest		
Adoma	noch nicht in Genua								
Aneva	15.3.	Genua	22.3.	23.3.		Po.	Triest		
Westk.I.	10.3.	"	18.3.	20.3.		Po.	Triest		
Jeanne	noch nicht in Genua								
La Deche	12.3.	Genua	19.3.	23.3.		Po.	Triest		
Renova	noch nicht in Genua (ersetzt durch Atlanta)								
Gober	noch nicht in Genua								
Virius	15.3.	Genua	21.3.	26.3.		Po			
Edan III		Marseille		9.2.		B		Giol Triest	
Anette		Marseille				B.	22.3.	Breda	
Theresa		Marseille				B.	22.3.	Breda	
Thesya		Marseille				B.	22.3.	Breda	
Jayce		Marseille				B.	22.3.	Berda	
Dal		Marseille		29.2.		B.	24.3.	C.Tall. Venedig	
Frajane		Marseille		15.3.		B.		Triest	
Astree		Marseille		19.3.		B.		Triest	
Viking		Marseille		23.3.		B.		Triest	
A.J.M.		Marseille		23.3.		B.		Venedig	

Verzeichnis der weiterzubauenden Handelsschiffe

(Oberwerftstab Admiral Adria Triest)

A. Im Bereich des HKS Bv-Ostadria:

Lfd.Nr.	Name	Art	Tragf.t.	Werft	Termin
1. (14)	M.I.A.	Fracht-M/S.	450 BRT	Officio Pio Cecco Pozzuoli del Friuli	3o.5.
2. (16)	Aurora	Fracht-MS. Umbau	1oo "	"	3o.4.
3. (46)	Minerva	"	4oo "	"	
4. (22)	Zaule	Tank-MS.Hamb.1.	7oo "	C.R.D.A. San Rocco	
5. (23)	1346	Fracht-MS.	75o "	"	
6. (24)	1347	Fracht-MS.	75o "	"	
7. (25)	1348	Fracht-MS.	75o "	"	
8. (27)	1351	Fracht-MS	75o "	"	
9. (28)	135o	Fracht-MS	75o "	"	
1o. (26)	1349	Fracht-MS	75o "	"	
11. (29)	Angela	Fracht-MS	34o "	Cant.Martinuzzi Muggia, Triest	15.4.
12. (3o)	Lucia B	Fracht-MS	45o "	"	
13. (31)	Mirella B	Fracht-MS	49o "	"	
14. (32)	Romital	Fluss-Schl.	54o PS	Cant.Navale Pelszegi, Triest	
15. (33)	Nello	Tank-MS	75o BRT	"	
16. (38)	Pepina	Tank-MS	23o "	"	
17. (36)	Barbara B	Tank-MS	23o "	"	
18.(35)	Elsa B	Tank-MS	23o "	"	
19. (37)	Adriana	Tank-MS	23o "	"	
2o. (34)	ohne Namen	Tank-MS	75o "	"	
21. (47)	" "	Schlepper Bau-Nr.1453	35o PS	C R D A, Monfalcone	
22.(48)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1454		"	

Lfd.Nr.	Name	Art	Tragf.T.	Werft	Termin
23 (49)	ohne Namen	Schlepper Bau-Nr. 1455	350 PS	C.R.D.A. Monfalcone	
24 (50)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1456		- " -	
25 (51)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1457		- " -	
26 (52)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1458		- " -	
27 (53)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1459		- " -	
28 (54)	" "	Schlepper Bau-Nr. 1460		- " -	
29	M.F.Palamida		100 To	MS Cosulich Lussinpiccolo	Mai 1944

Oberwefftstab Mar. Kommando Italien

B. Im Bereich des RKS Bv-Italien(Westadria)

30. (2)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr. 83	400 BRT	Breda Venedig	
31. (3)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr. 84	490 "	Breda Venedig	
32. (4)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr. 89	590 "	Breda Venedig	
33. (5)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr. 90	990 "	Breda Venedig	
34. (12)	Mantova I	Tank-MS	450 Tgf.	Offic.Mecc.Trevisane Treviso	
35. (13)	Mantova II	Tank-MS	450 Tgf.	do.	

Hölzerne Motorschiffe

A. Aufsicht RKS Bv-Ostadria

Bisher fertiggestellt:

Lfd.Nr.	Auftr.	Name	Werft	Ladefgk.	Fertigst. Termin
1.		Bianca Stella		18o Lato/ im Einsatz	
2.		Elka		24o Lato/hat 3.4.Probef. gemacht, muss nachkalfatert werden.	
		Im Bau:	**Im Raum Triest**		
3.	9	Aguila	Matassi, Muggia	23o t.	15.6.
4.	16	Sirena	San Giusto, Pirana	32o t.	31.5.
5.	17	Tritone	Triest: do	32o t.	31.5.
6.	22	Maria	Giuliano, Triest	58o t.	15.6.
7.	23	Amelia	Giuliano, Triest	58o t.	15.6.
8.	26	Afra	Giuliano, Triest	43o t.	31.5. 1/3/6.
9.	27	Giuseppe	Giuliano, Triest	45o t.	3o.4.
1o.	42	Alcione	San Giusto, Pirano	72o t.	31.8.
11.	43	Folgore	do.	72o t.	31.8.
12.	44	Kives	Depanghar, Capo d' Istria	5oo t.	31.5.
13.	45	Nora	do.	5oo t.	15.4.
14.	46	Sardinia	Istria, Capo d' Istria	15o t.	3o.4.
15.	47	Papalina	do.	15o t.	3o.4.
16.	48	Acciuga	do.	15o t.	3o.6.
17.	49	Suro	do.	15o t.	3o.9.
18.	5o	Sgombro	do.	15o t.	3o.9.
19.	51	Lenzardo	do.	15o t.	3o.9.
2o.		Eros	nach nicht best.	3oo t.	3o.6.
		Im Raum Fiume			
21.	34	S.Giovanni Battista	Pietro Tarabocchia, Lussinpiccolo	38o t.	15.4.

Lfd. Nr.	Auftr. Nr.	Name	Werft	Ladefgk.	Fertigst. Termin
22.	35	Eugenio Camali	Pietro Tarabocchia Lussinpiccolo	45o t.	31.5.
23.	37	Bruna Z	Piccini, Lussinpiccob	2oo t.	31.1o.
24.	38	Carmela	do.	1oot.	31.8.
25.	39	Mirella	do.	7o t.	15.5.
26.	4o	Anna Z	do.	45o t.	3o.6.
27.		San Giusseppe II	vom Naupaus-	24o t.	
28.		Virginia	schuss	15a t.	
29.		Attinia	Schiffbau	45o.t.	
3o.		Remo	noch nicht	4oo t.	
31.		Majka Maria	in Auftrag	32o t.	
32.		Anrora	gegeben.	2oo t.	
33.		Giuseppe Cappedona		48 t.	
34.		San Martino		38o t.	

B. Aufsicht RKS Bv-Italien

Im Bau in der Adria

35.	1	Lorendano	Cant. Nav. Trevisan Venedig	19o t.	31.6.
36.	2	Bau Nr.1	Menetto Motorvele d' Italien Elettrina Venedig	55o t.	3o.5.
37.	3	Bau Nr.7	do.	4oo t.	31.5.
38.	4	Lina	Giuliano Triest	44o t.	31.5.
39.	5	Nives	do.	44o t.	31.6.
4o.	6	Bau Nr.67	Schiavon Benedetto San Pietro in Voltra Venedig	45o t.	31.5.
41.	7	Bau Nr.7o	do.	35o t.	3o.6.
42.	8	Fabio	Giuliano, Triest	44o t.	3o.6.
43.	1o	Antonio	"Adriatico" (ex Menetto) Chioggia	24o t.	31.5.
44.	11	Emilia T.	do.	24o t.	15.5.

Ltdl Nr.	Auftr. Nr.	Name	Werft	Ladefgk.	Fertigst. Termin
45.	12	Com.Mario Schiavutta	"Adriatico" (exMenetto) Chioggia	32o t.	15.6.
46.	13	Lucio Polo	Voltolina, Chioggia	5oo t.	15.7.
47.	14	R.S. 4	Cusco, Venedig	5oo t.	15.8.
48.	15	Nello	Victoria, Chioggia	25o t.	31.5.
49.	18	Franco	Clodia, Chioggia	15o t.	15.6.
5o.	19	Clodia	do.	9o t.	15.7.
51.	2o	Mario Rosselli	Fauste Ravagnan Chioggia	25o t.	3o.6.
52.	21	Vulcano	do.	25o t.	3o.6.
53.	24	Rosa Cappadonna	Marchetti Luigi Chioggia	45o t.	
54.	25	Tirerema Diritto	Marchetti Luigi Chioggia	3oo t.	3o.6.
55.	28	Lia I	Celli Venedig	45o t.	15.4.
56.	29	Sandro	De Pelli Pallestrina	2oo t.	
57.	3o	Gemma	Victoria, Chioggia di Piave	25o t.	
58.	31	Nr. 1	Tonini San Bona di Piave	3oo t.	3o.6.
59.	32	Nr. 1	Brigiutti, Chioggia	5oo t.	31.1o
6o.	33	Angela Maria	Victoria, Chioggia	3oo t.	3o.9.
61.	41	Gabi	Emillio Trevisan Ciudecca/Venedig	2oo t.	3o.6.
62.	55	Georgia	Pimpi Tramontin Venedig	39o t.	3o.1o.
63.	57	Schl. Mater	S.A.I.N.O.N. Chioggia	32o t.	Juni 1944
64.	63	Schl. Pater	S.A.I.N.O.N. Chioggia	32o t.	Mai 1944
65.		Lina R	Fausto Ravagnan, Chioggia	28o lato	Oktober 44
66.		Anna R	" "	28o lato	Jan.1945
67.		MS Roberto	Bertotto, Chioggia	551 "	Jan.1945
68.		MS Adria	"Rondolino" Cattolica	5oo "	Juli 1944
69.		Tina	Barbagelata, Camogli Ditta Gabrielli	15o "	Ende Mai 44
7o.		Nita	" "	15o "	Sept.44

Verzeichnis der als Füllarbeiter vorgesehene
Handelsschiffe

(Oberwerftstab Marikdo Italien)

A. Im Bereich des RKS.Bv-Italien (Westadria)

Lfd.Nr.	Name	Art	Tragf.t.	Werft	Termin
1. (6)	ohne Name	Fracht-MS. Bau-Nr. 8o	1.6oo BRT	Breda,Venedig	
2. (7)	ohne Namen	Tank-MS. Bau-Nr. 85	1.6oo "	Breda,Venedig	
3. (8)	ohne Namen	Tank-MS. Bau-Nr. 93	1.6oo "	Breda,Venedig	
4. (9)	ohne Namen	Dampfer Bau-Nr.1o8	1.65o "	Breda,Venedig	
5. (1o)	ohne Namen	Dampfer Bau-Nr. 1o9	1.65o "	Breda,Venedig	
6. (44)	ohne Namen	Fracht-MS. Bau.Nr. 86	1.6oo "	Breda,Venedig	
7. (45)	ohne Namen	Fracht-MS. Bau-Nr. 88	1.6oo "	Breda,Venedig	

Admiral-Adria

B. Im Bereich des RKS Bv-Ostadria

8. (11)	ohne Namen	Tank-MS	3ooo-3ooo "	C.R.D.A.Monfalcone	

Verzeichnis der gestoppten Handelsschiffbauten im Bereich des RKS Bv-Ostadria

Lfd.Nr.	Name	Art	Tragf.t.		Werft	Termin
1. (17)	ohne Name	Tank-MS Bau-Nr.1329	6350		C.R.D.A.Monfalcone	
2. (17)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr.1384	6350	"	C.R.D.A.Monfalcone	
3. (19)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr.1385	6350	"	C.R.D.A.Monfalcone	
4. (20)	ohne Namen	Pass-MS Bau-Nr.1246	9270	"	C.R.D.A.Monfalcone	
5. (21)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr.1253	8200	"	C.R.D.A.San Marco,Triest	
6. (42)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr.240	4000	Tgf	del Quarnaro Fiume	
7. (43)	ohne Namen	Tank-MS Bau-Nr.241	4000	Tgf	del Quarnaro Fiume	
8. (39)	Vittorio Lecchi	F.u.P.MS Bau-Nr.223	4200	"	del Quarnaro Fiume	
9. (40)	ohne Namen	Fracht-MS Bau-Nr.238	4000	"	del Quarnaro Fiume	
10.(41)	ohne Namen	Fracht-MS Bau-Nr.239	4000	"	del Quarnaro Fiume	

Der Bevollmächtigte
für die deutsche Seeschiffahrt
im Mittelmeer
BNr: 3594/44

Sofia, den 23.3.44

Marinegruppenkommando Süd
Eingang: 25.3.44
B. Nr. Seetr 548 Anl. —

An die
Marinegruppe Süd, Seetr.,
S o f i a.

Betr. Reparaturaktion.

Nach Rücksprache mit Gruppe Süd und Admiral Ägäis ist von BvSüdost eine Reparaturaktion auch für 1944 vorgesehen.

Für die Durchführung dieser Reparaturaktion sind zurzeit genügend Motore in Griechenland vorhanden.

Angekommen in Griechenland sind für Reparatur- und Neubauaktion 32 Motore, anrollend in Zügen sind weitere 14 Motore.

Es war vorgesehen, dass laufend monatlich 25 Motore eingebaut werden sollen.

Nunmehr teilt mir BvG fernschriftlich mit FS 1966 vom 20/3 mit, dass weitere MS nicht freigestellt werden können, da MS für dringenden Kreta-Nachschub eingesetzt werden müssen und nicht für Reparaturaktion abgezogen werden können, gem. Entscheidung SeetrÄgäis

Dadurch ist es zurzeit nur möglich 10 Motore in griechischen MS auszuwechseln.

PG-46144-NID

A F E T Y ▲ F I L M ●■

Marine Gruppenkdo Süd

Ia 45325

„CARREE"- Schnellhefter

Carl Reese, Kiel — Gegr. 1867 — Fernruf 10 400

Fach: No.

Ort:

Strasse:

Firma:

Jahrgang:

Nachdruck verboten.

Lfd. No. d. ges. Mappen:

F 11

Militärische Transportangelegenheiten

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46144 AND
NO MARK OF ANY [illegible] SHOULD BE MADE
ON IT, BUT [illegible] ON THE WO[illegible]
SHOULD BE M[illegible] ON THE WO[illegible]
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Sorte ES.

Behördeneigentum

PG/ 46144

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. MILITARY TRANSPORT TRANSACTIONS.

USE OF TRANSPORTS, REPAIRS, NEW CONSTRUTION ETC. IN ADRIATIC.

NOV. 1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPER
AND ITS REGISTERED NUMBER
P G/46144/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNO
SHOULD BE MADE EITHER ON THE
OR ON A SEPARATE SHEET O
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

20.11.1944

Tätigkeitsbericht der Verwaltung Seetr.Chef Ägäis vom 1. September bis 10. Oktober 1944.

Nach dem Abfall von Rumänien und Bulgarien wurde vom Adm.Ägäis Griechenland zum militärischen Operationsgebiet erklärt; daraus ergab sich zwangsläufig die Auflösung des RKS Bv.Griechenland und Übergang seiner Aufgaben auf den Adm.Ägäis. Die dem RKS unterstellten Organisationen, Mittelmeer-Reederei (MMR), Mittelmeer-Industrie- und Handelsgesellschaft (Mihig), wurden demzufolge dem Adm.Ägäis Seetr.Chef unterstellt. Anfang September wurde V davon unterrichtet, dass das OKM die Unterstellung genehmigt hatte. Bei der Besprechung mit den Geschäftsführern der MMR über Einzelheiten des Unterstellungsverhältnisses wurde V nicht beteiligt. Bei dieser Besprechung hatte sich jedoch herausgestellt, dass grundsätzlich zunächst einmal die Frage zu klären sei, ob die Organisation als solche bestehen bleibe und lediglich nach Weisungen des Seetr.Chefs zu arbeiten habe oder die Organisation als solche aufgelöst und lediglich der Personalbestand, soweit benötigt, vom Seetr.Chef zu übernehmen sei. Dabei standen sowohl beim Adm.Ägäis als auch beim Seetr.Chef im wesentlichen nur Bedenken gegen die Übernahme des Geschäftsführers Sieh. Aus sachlichen Gründen glaubte man jedoch auf ihn nicht verzichten zu können. Von V wurde darauf aufmerksam gemacht, dass Sieh auf keinen Fall übernommen werden könnte und gegenüber dem Seetr.Chef persönlich die Verantwortung übernommen, dass nach Übergabe der Geschäfte Sieh entbehrlich sei und erforderliche Geldmittel von V ebenfalls beschafft werden könnten. Da dieses vom Seetr.Chef bezweifelt wurde, hat V den Vorschlag gemacht, den Intendanten beim RKS, der die gesamten Finanzierungsprobleme in Griechenland kannte, Oberregierungsrat Dr. Krause-Harder, zu übernehmen. Dr. Krause-Harder hatte sich grundsätzlich dazu bereiterklärt. Das wurde jedoch vom Seetr. Chef abgelehnt. Nachdem in letzter Minute vom OKM die Ernennung

des von der MMR zu übernehmenden Personals zu Sonderführern abgelehnt wurde, wurde auf Vorschlag des Seetr.Chefs von Adm.Ägäis entschieden, die Mihig ist sofort aufzulösen, die MMR wird zum 15. September aufgelöst und hat mit diesem Stichtag sämtliche Lager, den Schiffsbestand und Kassenbestand an den Seetr.Chef zu übergeben. Übernommen wurde sämtliches Personal, das für die Übernahme vorgesehen war, mit Ausnahme des Geschäftsführers Sieh, der Nach Übergabe, spätestens nach Ablauf von 14 Tagen, der MMR Hamburg zur Verfügung gestellt werden sollte. V hat dann mit den Geschäftsführern Sieh und Rehder die Übergabe und Übernahme durchgeführt. Mit übergeben wurde ferner das von der MMR übernommene Lager der Mihig sowie deren Goldbestände. Noch vor Ablauf der 14 Tage konnte dem Seetr.Chef gemeldet werden, dass der Geschäftsführer Sieh von V nicht mehr benötigt würde. An den täglichen Lagen hat der Geschäftsführer Sieh daraufhin nicht mehr teilgenommen. Seine Anwesenheit war lediglich noch dadurch bedingt, dass er auf eine Abreisemöglichkeit mit der Eisenbahn bzw. einem Flugzeug warten musste. Der Geschäftsführer Rehder war vom Seetr. Chef übernommen worden und hatte zunächst ein selbständiges Referat R bekommen. Da sich bei Bearbeitung der MMR-Angelegenheiten zeigte, dass es sich im wesentlichen um Verwaltungsaufgaben handelte, wurde er in den letzten Wochen V unterstellt.

Durch Anschluss bzw. die Eingliederung der MMR und die von militärischer Seite geforderte Zusammenziehung sämtlicher Dienststellen reichten die Diensträume des Seetr.Chefs nicht aus. Als gemeinsames Quartier wurde das Hotel Splendid beschlagnahmt, in dem auch die Diestzimmer untergebracht waren. Dadurch ergab sich gleichzeitig die Verselbständigung hinsichtlich der Verpflegung. Es wurde das Küchenpersonal der MMR mit übernommen und eine eigene Verpflegung eingerichtet. Vom Intendanten des Adm.Ägäis wurde mit Rücksicht auf diese weitere Mehrbelastung der Ob.Zahlmeister Jansky dem Seetr. Chef V zur Verfügung gestellt. Jansky wurde von V mit der

Bearbeitung der Unterkunfts- und Verpflegungsangelegenheiten beauftragt, die seine Arbeitskraft voll in Anspruch nahmen. An Kassenpersonal wurde von der MMR der beurlaubte Assistent Neuser, der Angestellte Borgwardt, zwei weibliche Angestellte sowie anfangs noch das griechischer Personal übernommen. Einige Tage ist später der Ob.Stb.Int. Bausch zum Seetr.Chef kommandiert gewesen, - die Übernahmeverhandlung konnte unter seiner Mitwirkung durchgeführt werden - ist aber bereits Ende September in die Heimat in Marsch gesetzt worden, da gem. Befehl Adm, Ägäis zu der Zeit schon alles nicht unbedingt notwendige Personal in Marsch gesetzt werden musste.

Finanziefung

Bei der Übernahme der Aufgaben der Mihig und MMR handelte es sich im wesentlichen darum sicherzustellen, dass die bisher diesen Organisationen zur Verfügung gestellten Geldmittel weiterhin in ausreichendem Masse hergegeben wurden. Die Mihig finanzierte die Schiffsneubauten aus Mitteln des Vierjahresplanes. Als diese Finanzierung auf Schwierigkeiten stiess, war es den Geschäftsführern dieser Organisation gelungen, von dem Sonderbevollmächtigten Südost Goldbeträge im Vorschusswege zu erhalten. Diese Beträge wurden von dem Beauftragten Oberregierungsrat Hahn aus dem zivilen Sektor genommen. Nach anfänglicher Eigenfinanzierung des RKS und der MMR wurde später die Finanzierung der MMR dem Wehrmachtintendanten unterstellt. Die Reparaturen und der Betrieb der MMR wurden aus Besatzungskosten der Wehrmacht bestritten. Die gesamte Finanzierung erfolgte in Landeswährung und lediglich, wenn die Notenpresse die erforderlichen Drachmenbeträge nicht zur Verfügung stellen konnte, wurde der Bedarf in Goldpfunden gedeckt. Soweit die Finanzierung durch Drachmen erfolgte, war aber andererseits die Mihig gezwungen, für Drachmen Gold aufzukaufen, da die Verträge über die Neubauten mit den Werften wegen der Herrschenden Inflation zu Goldfestpreisen abgeschlossen waren und daher in Gold bezahlt werden mussten. Es gelang zunächst in gemeinsamen Verhandlungen, die Übernahme der MMR durch die Wehrmacht KM gegenüber dem Sd.Bv. zu verschleiern, so dass von dieser Seite zunächst noch Geldmittel zur Verfügung ge-

stellt wurden. Eine direkte zusätzliche Finanzierung der KM wurde von dem Sd.Bv. abgelehnt, da es sich um keinen privaten Betrieb mehr handelte und infolge dessen bei der griechischen Regierung nicht durchzusetzen sein würde, dass aus dem zivilen Sektor für die Wehrmacht Gelder entnommen werden könnten. Durch diese Überbrückung gelang es, die V übergebenen Goldbestände in gewissem Umfange zu vermehren, so dass selbst bei Ausfall der Finanzierung durch den Sd.Bv. bei gleichbleibenden Verpflichtungen der Geldbedarf für kurze Zeit hätte gedeckt werden können. Durch die von Adm.Ägäis angeordnete Stillegung der Neubauten und Reparaturen über den 1. Oktober hinaus konnten die Ausgaben wesentlich verringert werden, so dass diese vorhandene Goldreserve nicht angegriffen zu werden brauchte. Wesentliche Beträge mussten allerdings nach Saloniki abgegeben werden, da dort die Durchführung der Reparaturarbeiten wegen Geldmangels gefährdet waren. Die Geldentwertung machte gerade in den letzten Wochen rapide Fortschritte, so dass weitgehend zur Aufrechterhaltung der Reparaturleistungen der Werften mit Verpflegungszulagen und Prämien gearbeitet werden musste. Z.B. reichte der am Ende auszuzahlende Wochenlohn eines Werftarbeiters gerade aus, um einige Eier zu kaufen. Die Initiative bei der Erhöhung der Löhne und Heuern, die vom Wehrmachtintendanten festgesetzt wurden, ging in der letzten Zeit auf die Verwaltung des Seetr.Chefs über, da der Wehrmachtintendant selbst bereits seinen Sitz nach Saloniki verlegt hatte und der Leiter der Aussenstelle, Ob.Stb.Int. Heintze von den Kommunisten entführt war und der Reststab sein Augenmerk lediglich auf die Finanzierung richten konnte. Wie bei jeder Inflation konnte jedoch nicht verhindert werden, dass die jeweiligen Erhöhungen hinter den tatsächlichen Lebenshaltungskosten zurückblieben. Mit dem von der MMR übernommenen Heuerbüro wurde ein neuer Tarif festgesetzt; um der schon einsetzenden Massenflucht der Seeleute zu begegnen, Dollar-Prämien festgelegt, die je nach Reiseziel und -Dauer gestuft wurden.- Zu Anfang der Übernahme der Geschäfte von der MMR wurde täglich vom Deutschen Bankkommissar der offizielle Pfundkurs mitgeteilt, unter dessen Zugrundelegung die Rechnungen bezahlt wurden. Die Drachmen-Entwertung nahm jedoch in

den letzten Wochen und Tagen ein derartiges Ausmass an, dass ein offizieller Kurs nicht mehr festgesetzt wurde. Vom Sd.Bv. wurden auch keine Versuche mehr unternommen, durch Verkauf von Goldpfunden an der Börse der Bank von Griechenland der Entwertung zu steuern. Es wurde von V erreicht, dass bei der täglichen Finanzierung jeweils anteilig in Goldpfunden gezahlt wurde, um bei einem endgültigen Ausfall der Notenpresse den dringendsten Verpflichtungen nachkommen zu können. In einer gemeinsamen Schlussbesprechung beim Wehrmachtintendanten unter Hinzuziehung des Intendanten der Heeresgruppe E am 7. Oktober wurde mitgeteilt, dass mit dem folgenden Tage keine Zahlungen an die Wehrmachtteile mehr geleistet würden. Auf die dringenden Gegenvorstellungen der KM (Oberwerftstab und Seetr.) wurde nach Rücksprache mit dem Sd.Bv. die gesamte bei der Bank von Griechenland befindliche Reserve in Höhe von 390 Billionen Drachmen zur Verfügung gestellt. Davon erhielt die Seetr.St. fast die Hälfte. Für den Transport wurde ein LKW benötigt. Am letzten Tag vor der Inmarschsetzung der Seetr.Hst.Piräus, der sich die Verwaltung Seetr.Chef Ägäis angeschlossen hatte, waren von diesem Betrag noch 4 Billionen in der Kasse, die gemäss Anweisung von der Kassenangestellten, Frl. Schusterschitz, am folgenden Tage dem noch anwesenden Hafenkommandanten ausgehändigt wurden.

Prämien

Von den vom OKM zur Verfügung gestellten Devisen für Prämienzahlung war bis Ende August nur ein verschwindend geringer Teil zur Auszahlung gelangt. Die Gründe hierfür waren der anfänglich vom RKS geleistete Widerstand, der auf Grund seiner Zuständigkeit für die Betreuung der Seeleute die Zuteilung für sich in Anspruch nehmen wollte. Nach Klärung dieser Frage verzögerten sich die auch nur vereinzelt einlaufenden Anträge auf Prämienzahlung durch Rückfragen an die Bordkommandos bzw. die Bordflak und MAR über die Richtigkeit der Angaben und Würdigkeit der Seeleute. Häufig wurden die inzwischen der Seetr.Hst. Piräus dann zur Verfügung gestellten Devisen von den Seeleuten nicht abgeholt, da sie auf einer Reise oder inzwischen nicht mehr aufzufinden waren. Vermehrt konnte aus-

gezahlt werden, als die Verwaltung nach Verlegung der Dienststelle des Seetr.Chefs von Athen nach Ekali, zur Seetr.Hst. Piräus zog und dort unmittelbar nach Gegenzeichnung durch die Seetr.Hst. oder die Neuerstelle die Auszahlung vornehmen konnte.

Auf Grund der Geldentwertung und der sich daraus ergebenden Unmöglichkeit, einen gerechten Lohn zu zahlen, wurden die Devisen auch angesetzt bei dringenden Arbeiten, ohne deren Durchführung der Ablauf der Seetr.Aufgaben gefährdet gewesen wäre. So wurde für die terminmässige Fertigstellung eines Neubaues dem Baubeaufsichtiger eine Prämie von 100 Dollar zur Verausgabung an die Werftarbeiter zur Verfügung gestellt, die auch den Erfolg gehabt hat, dass der Neubau noch in den letzten Tagen in Fahrt gesetzt werden konnte. Auf Verstellungen der Offiziere der Seetr.Hst. wurden diesen zur Befriedigung der Ansprüche der Kranführer gegen Quittung Dollarbeträge ausgehändigt, die verantwortlich von ihnen auszugeben waren. Es handelte sich z.B. nach dem Vortrag des Oblt. Jahnke darum, die Kranarbeiter durch Zahlung von täglich 7,50 Dollar im Hafen bei der Arbeit zu halten, da sie zu anderen Bedingungen, d.h. dem ursprünglichen Lohn, nicht mehr arbeiten wollten. Ferner darum, dass auslaufenden Kaiki's von dem mit der Abfertigung beauftragten Seetransportoffizier erst im Moment des Auslaufens eine Dollar-Prämie gezahlt wurde. Auf Anforderung wurde ferner der Seetr.St. Saloniki ein grösserer Dollar-Betrag für Prämienauszahlungen zur Verfügung gestellt.

Verwertung der Lager

Bei Übernahme der Lager der Mihig und MMR war bereits, da die Räumung der Ägäis in einem derartig kurzem Zeitraum durchgeführt werden musste, vorauszusehen, dass eine Rückführung bzw. Verwertung für den vorgesehenen Verbrauch nicht stattfinden konnte. Aus diesem Grunde hatte die Mihig bereits angefangen, Lagerbestände zu verkaufen. Da eine grundsätzliche Anweisung von der H.Gr. E bestand, dass die Verwertung der Lagerbestände nur durch den Wehrmachtintendanten erfolgen dürfe, hat sich die Verwaltung des Seetr.Chefs an den Inten-

danten des Adm. Ägäis gewandt, um Anweisung, wie weiter zu verfahren sei. Es wurde mitgeteilt, dass zwischen der KM und der H.Gr. E eine Vereinbarung getroffen sei, dass die Marine ihre Lager selbst verwerte. Daraufhin ist im weiteren Verlauf versucht worden, soweit möglich, Material zu veräussern gegen Bezahlung in Gold. Die Preise, die erzielt werden konnten, waren denkbar gering, da einmal das plötzliche Überangebot die Preise drückte, zum anderen die Kaufinteressenten mit Recht befürchten mussten, dass bei Rückkehr der griechischen Regierung die von ihnen von der Wehrmacht gekauften Bestände zur Kriegsbeute erklärt und beschlagnahmt würden. Ausserdem hatte sich die Praxis herausgebildet, dass bei diesen Verkäufen an griechische Käufer die Organisation der kommunistischen Partei bei Kenntnis davon einen gewissen Prozentsatz für sich in Anspruch nahm. In den letzten Tagen war der ausgeübte Terror durch die Kommunisten so gross, dass Einzelunternehmer als Käufer nicht mehr in Frage kamen. Nach längeren Verhandlungen mit der Elektrizitätsgesellschaft Athen konnte mit dieser ein Abkommen dahingehend getroffen werden, dass ein Lager mit effektiven Beständen dem E-Werk überlassen wurde gegen Bezahlung aus Guthaben dieser Gesellschaft in Deutschland. Das Lager wurde dem E-Werk schlüsselfertig am 10.10.44 übergeben. Eine Bestandsaufnahme soll vereinbarungsgemäss nach Hamburg zur MMR geschickt und dort nach Vergleich mit der vorhandenen Lagerliste in deutschen Preisen verrechnet werden. Die devisenrechtliche Frage erscheint nach den vorhandenen Unterlagen geklärt, da es sich bei dem Guthaben des E-Werkes in Deutschland um Devisenbeträge aus dem Ausland handelt, die bestimmt waren zum Einkauf von Waren in Deutschland. Ferner sind dem E-Werk unter Anrechnung auf eine ausstehende Forderung aus Lieferungen an den Wehrmachtintendanten Lebensmittel übergeben worden. Eine Vernichtung der Lebensmittel kam nach einer ausdrücklichen Anweisung nicht in Frage. Die noch vorhandenen Restbestände wurden dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Ein bei der Werft Vasiliades gebildetes Materiallager von Schiffbaueisen wurde an die Werft veräussert gegen Zahlung von 500 Naps und Rückgabe eines Schuldanerkenntnisses der Oberwerftstabes in Höhe von etwa 2000 Goldpfund.

Das Docklager musste bei Aufgabe des Hafens Piräus mit gesprengt werden. Die Seetr.Hst. hat versucht, halbfertige Neubauten gegen Lieferung von LKW an einen griechischen Vertrauensmann zu veräussern. Die zur Übergabe erforderlichen Schiffspapiere konnten jedoch nicht mehr beschafft werden, da der Ausrüster dieser Neubauten, der im Besitz der Schiffspapiere war, am 10.10.44 nicht mehr auffindbar war.

Die von der Verwaltung des Seetr.Chefs übernommenen Aufgaben der MMR konnten bis zum letzten Tage durchgeführt werden. Die vorhandenen Schwierigkeiten konnten ohne Beeinträchtigung der Seetr.Aufgaben beseitigt werden.

Bayer
M. ad Nathusius

20.11.1944

Tätigkeitsbericht der Verwaltung Seetr.Chef Ägäis
vom 1. September bis 10. Oktober 1944.

Nach dem Abfall von Rumänien und Bulgarien wurde vom Adm.Ägäis Griechenland zum militärischen Operationsgebiet erklärt; daraus ergab sich zwangsläufig die Auflösung des RKS Bv.Griechenland und Übergang seiner Aufgaben auf den Adm.Ägäis. Die dem RKS unterstellten Organisationen, Mittelmeer-Reederei (MMR), Mittelmeer-Industrie- und Handelsgesellschaft (Mihig), wurden demzufolge dem Adm.Ägäis Seetr.Chef unterstellt. Anfang September wurde V davon unterrichtet, dass das OKM die Unterstellung genehmigt hatte. Bei der Besprechung mit den Geschäftsführern der MMR über Einzelheiten des Unterstellungsverhältnisses wurde V nicht beteiligt. Bei dieser Besprechung hatte sich jedoch herausgestellt, dass grundsätzlich zunächst einmal die Frage zu klären sei, ob die Organisation als solche bestehen bleibe und lediglich nach Weisungen des Seetr.Chefs zu arbeiten habe oder die Organisation als solche aufgelöst und lediglich der Personalbestand, soweit benötigt, vom Seetr.Chef zu übernehmen sei. Dabei standen sowohl beim Adm.Ägäis als auch beim Seetr.Chef im wesentlichen nur Bedenken gegen die Übernahme des Geschäftsführers Sieh. Aus sachlichen Gründen glaubte man jedoch auf ihn nicht verzichten zu können. Von V wurde darauf aufmerksam gemacht, dass Sieh auf keinen Fall übernommen werden könnte und gegenüber dem Seetr.Chef persönlich die Verantwortung übernommen, dass nach Übergabe der Geschäfte Sieh entbehrlich sei und erforderliche Geldmittel von V ebenfalls beschafft werden könnten. Da dieses vom Seetr.Chef bezweifelt wurde, hat V den Vorschlag gemacht, den Intendanten beim RKS, der die gesamten Finanzierungsprobleme in Griechenland kannte, Oberregierungsrat Dr. Krause-Harder, zu übernehmen. Dr. Krause-Harder hatte sich grundsätzlich dazu bereiterklärt. Das wurde jedoch vom Seetr. Chef abgelehnt. Nachdem in letzter Minute vom OKM die Ernennung

des von der MMR zu übernehmenden Personals zu Sonderführern abgelehnt wurde, wurde auf Vorschlag des Seetr.Chefs von Adm.Ägäis entschieden, die Mihig ist sofort aufzulösen, die MMR wird zum 15. September aufgelöst und hat mit diesem Stichtag sämtliche Lager, den Schiffsbestand und Kassenbestand an den Seetr.Chef zu übergeben. Übernommen wurde sämtliches Personal, das für die Übernahme vorgesehen war, mit Ausnahme des Geschäftsführers Sieh, der nach Übergabe, spätestens nach Ablauf von 14 Tagen, der MMR Hamburg zur Verfügung gestellt werden sollte. V hat dann mit den Geschäftsführern Sieh und Rehder die Übergabe und Übernahme durchgeführt. Mit übergeben wurde ferner das von der MMR übernommene Lager der Mihig sowie deren Goldbestände. Noch vor Ablauf der 14 Tage konnte dem Seetr.Chef gemeldet werden, dass der Geschäftsführer Sieh von V nicht mehr benötigt würde. An den täglichen Lagen hat der Geschäftsführer Sieh daraufhin nicht mehr teilgenommen. Seine Anwesenheit war lediglich noch dadurch bedingt, dass er auf eine Abreisemöglichkeit mit der Eisenbahn bzw. einem Flugzeug warten musste. Der Geschäftsführer Rehder war vom Seetr. Chef übernommen worden und hatte zunächst ein selbständiges Referat R bekommen. Da sich bei Bearbeitung der MMR-Angelegenheiten zeigte, dass es sich im wesentlichen um Verwaltungsaufgaben handelte, wurde er in den letzten Wochen V unterstellt.

Durch Anschluss bzw. die Eingliederung der MMR und die von militärischer Seite geforderte Zusammenziehung sämtlicher Dienststellen reichten die Diensträume des Seetr.Chefs nicht aus. Als gemeinsames Quartier wurde das Hotel Splendid beschlagnahmt, in dem auch die Diestzimmer untergebracht waren. Dadurch ergab sich gleichzeitig die Verselbständigung hinsichtlich der Verpflegung. Es wurde das Küchenpersonal der MMR mit übernommen und eine eigene Verpflegung eingerichtet. Vom Intendanten des Adm.Ägäis wurde mit Rücksicht auf diese weitere Mehrbelastung der Ob.Zahlmeister Jansky dem Seetr. Chef V zur Verfügung gestellt. Jansky wurde von V mit der

Bearbeitung der Unterkunfts- und Verpflegungsangelegenheiten beauftragt, die seine Arbeitskraft voll in Anspruch nahmen. An Kassenpersonal wurde von der MMR der beurlaubte Assistent Neuser, der Angestellte Borgwardt, zwei weibliche Angestellte sowie anfangs noch das griechischer Personal übernommen. Einige Tage ist später der Ob.Stb.Int. Bausch zum Seetr.Chef kommandiert gewesen, - die Übernahmeverhandlung konnte unter seiner Mitwirkung durchgeführt werden - ist aber bereits Ende September in die Heimat in Marsch gesetzt worden, da gem. Befehl Adm. Ägäis zu der Zeit schon alles nicht unbedingt notwendige Personal in Marsch gesetzt werden musste.

Finanzierung

Bei der Übernahme der Aufgaben der Mihig und MMR handelte es sich im wesentlichen darum sicherzustellen, dass die bisher diesen Organisationen zur Verfügung gestellten Geldmittel weiterhin in ausreichendem Masse hergegeben wurden. Die Mihig finanzierte die Schiffsneubauten aus Mitteln des Vierjahresplanes. Als diese Finanzierung auf Schwierigkeiten stiess, war es den Geschäftsführern dieser Organisation gelungen, von dem Sonderbevollmächtigten Südost Goldbeträge im Vorschusswege zu erhalten. Diese Beträge wurden von dem Beauftragten Oberregierungsrat Hahn aus dem zivilen Sektor genommen. Nach anfänglicher Eigenfinanzierung des RKS und der MMR wurde später die Finanzierung der MMR dem Wehrmachtintendanten unterstellt. Die Reparaturen und der Betrieb der MMR wurden aus Besatzungskosten der Wehrmacht bestritten. Die gesamte Finanzierung erfolgte in Landeswährung und lediglich, wenn die Notenpresse die erforderlichen Drachmenbeträge nicht zur Verfügung stellen konnte, wurde der Bedarf in Goldpfunden gedeckt. Soweit die Finanzierung durch Drachmen erfolgte, war aber andererseits die Mihig gezwungen, für Drachmen Gold aufzukaufen, da die Verträge über die Neubauten mit den Werften wegen der Herrschenden Inflation zu Goldfestpreisen abgeschlossen waren und daher in Gold bezahlt werden mussten. Es gelang zunächst in gemeinsamen Verhandlungen, die Übernahme der MMR durch die Wehrmacht KM gegenüber dem Sd.Bv. zu verschleiern, so dass von dieser Seite zunächst noch Geldmittel zur Verfügung ge-

stellt wurden. Eine direkte zusätzliche Finanzierung der KM wurde von dem Sd.Bv. abgelehnt, da es sich um keinen privaten Betrieb mehr handelte und infolge dessen bei der griechischen Regierung nicht durchzusetzen sein würde, dass aus dem zivilen Sektor für die Wehrmacht Gelder entnommen werden könnten. Durch diese Überbrückung gelang es, die V übergebenen Goldbestände in gewissem Umfange zu vermehren, so dass selbst bei Ausfall der Finanzierung durch den Sd.Bv. bei gleichbleibenden Verpflichtungen der Geldbedarf für kurze Zeit hätte gedeckt werden können. Durch die von Adm.Ägäis angeordnete Stillegung der Neubauten und Reparaturen über den 1. Oktober hinaus konnten die Ausgaben wesentlich verringert werden, so dass diese vorhandene Goldreserve nicht angegriffen zu werden brauchte. Wesentliche Beträge mussten allerdings nach Saloniki abgegeben werden, da dort die Durchführung der Reparaturarbeiten wegen Geldmangels gefährdet waren. Die Geldentwertung machte gerade in den letzten Wochen rapide Fortschritte, so dass weitgehend zur Aufrechterhaltung der Reparaturleistungen der Werften mit Verpflegungszulagen und Prämien gearbeitet werden musste. Z.B. reichte der am Ende auszuzahlende Wochenlohn eines Werftarbeiters gerade aus, um einige Eier zu kaufen. Die Initiative bei der Erhöhung der Löhne und Heuern, die vom Wehrmachtintendanten festgesetzt wurden, ging in der letzten Zeit auf die Verwaltung des Seetr.Chefs über, da der Wehrmachtintendant selbst bereits seinen Sitz nach Saloniki verlegt hatte und der Leiter der Aussenstelle, Ob.Stb.Int. Heintze, von den Kommunisten entführt war und der Reststab sein Augenmerk lediglich auf die Finanzierung richten konnte. Wie bei jeder Inflation konnte jedoch nicht verhindert werden, dass die jeweiligen Erhöhungen hinter den tatsächlichen Lebenshaltungskosten zurückblieben. Mit dem von der MMR übernommenen Heuerbüro wurde ein neuer Tarif festgesetzt; um der schon einsetzenden Massenflucht der Seeleute zu begegnen, Dollar-Prämien festgelegt, die je nach Reiseziel und -Dauer gestuft wurden.- Zu Anfang der Übernahme der Geschäfte von der MMR wurde täglich vom Deutschen Bankkommissar der offizielle Pfundkurs mitgeteilt, unter dessen Zugrundelegung die Rechnungen bezahlt wurden. Die Drachmen-Entwertung nahm jedoch in

den letzten Wochen und Tagen ein derartiges Ausmass an, dass ein offizieller Kurs nicht mehr festgesetzt wurde. Vom Sd.Bv. wurden auch keine Versuche mehr unternommen, durch Verkauf von Goldpfunden an der Börse der Bank von Griechenland der Entwertung zu steuern. Es wurde von V erreicht, dass bei der täglichen Finanzierung jeweils anteilig in Goldpfunden gezahlt wurde, um bei einem endgültigen Ausfall der Notenpresse den dringendsten Verpflichtungen nachkommen zu können. In einer gemeinsamen Schlussbesprechung beim Wehrmachtintendanten unter Hinzuziehung des Intendanten der Heeresgruppe E am 7. Oktober wurde mitgeteilt, dass mit dem folgenden Tage keine Zahlungen an die Wehrmachtteile mehr geleistet würden. Auf die dringenden Gegenvorstellungen der KM (Oberwerftstab und Seetr.) wurde nach Rücksprache mit dem Sd.Bv. die gesamte bei der Bank von Griechenland befindliche Reserve in Höhe von 390 Billionen Drachmen zur Verfügung gestellt. Davon erhielt die Seetr.St. fast die Hälfte. Für den Transport wurde ein LKW benötigt. Am letzten Tag vor der Inmarschsetzung der Seetr.Hst.Piräus, der sich die Verwaltung Seetr.Chef Ägäis angeschlossen hatte, waren von diesem Betrag noch 4 Billionen in der Kasse, die gemäss Anweisung von der Kassenangestellten, Frl. Schusterschitz, am folgenden Tage dem noch anwesenden Hafenkommandanten ausgehändigt wurden.

Prämien

Von den vom OKM zur Verfügung gestellten Devisen für Prämienzählung war bis Ende August nur ein verschwindend geringer Teil zur Auszählung gelangt. Die Gründe hierfür waren der anfänglich vom RKS geleistete Widerstand, der auf Grund seiner Zuständigkeit für die Betreuung der Seeleute die Zuteilung für sich in Anspruch nehmen wollte. Nach Klärung dieser Frage verzögerten sich die auch nur vereinzelt einlaufenden Anträge auf Prämienzahlung durch Rückfragen an die Bordkommandos bzw. die Bordflak und MMR über die Richtigkeit der Angaben und Würdigkeit der Seeleute. Häufig wurden die inzwischen der Seetr.Hst. Piräus dann zur Verfügung gestellten Devisen von den Seeleuten nicht abgeholt, da sie auf einer Reise oder inzwischen nicht mehr aufzufinden waren. Vermehrt konnte aus-

gezahlt werden, als die Verwaltung nach Verlegung der Dienststelle des Seetr.Chefs von Athen nach Ekali, zur Seetr.Hst. Piräus zog und dort unmittelbar nach Gegenzeichnung durch die Seetr.Hst. oder die Heuerstelle die Auszahlung vornehmen konnte.

Auf Grund der Geldentwertung und der sich daraus ergebenden Unmöglichkeit, einen gerechten Lohn zu zahlen, wurden die Devisen auch angesetzt bei dringenden Arbeiten, ohne deren Durchführung der Ablauf der Seetr.Aufgaben, gefährdet gewesen wäre. So wurde für die terminmässige Fertigstellung eines Neubaues dem Baubeaufsichtiger eine Prämie von 100 Dollar zur Verausgabung an die Werftarbeiter zur Verfügung gestellt, die auch den Erfolg gehabt hat, dass der Neubau noch in den letzten Tagen in Fahrt gesetzt werden konnte. Auf Vorstellungen der Offiziere der Seetr.Hst. wurden diesen zur Befriedigung der Ansprüche der Kranführer gegen Quittung Dollarbeträge ausgehändigt, die verantwortlich von ihnen auszugeben waren. Es handelte sich z.B. nach dem Vortrag des Oblt. Jahnke darum, die Kranarbeiter durch Zahlung von täglich 7,50 Dollar im Hafen bei der Arbeit zu halten, da sie zu anderen Bedingungen, d.h. dem Drachmen-Lohn, nicht mehr arbeiten wollten. Ferner darum, dass auslaufenden Kaiki's von dem mit der Abfertigung beauftragten Seetransportoffizier erst im Moment des Auslaufens eine Dollar-Prämie gezahlt wurde. Auf Anforderung wurde ferner der Seetr.St. Saloniki ein grösserer Dollar-Betrag für Prämienzahlungen zur Verfügung gestellt.

Verwertung der Lager

Bei Übernahme der Lager der Mihig und MMR war bereits, da die Räumung der Ägäis in einem derartig kurzem Zeitraum durchgeführt werden musste, vorauszusehen, dass eine Rückführung bzw. Verwertung für den vorgesehenen Verbrauch nicht stattfinden konnte. Aus diesem Grunde hatte die Mihig bereits angefangen, Lagerbestände zu verkaufen. Da eine grundsätzliche Anweisung von der H.Gr. E bestand, dass die Verwertung der Lagerbestände nur durch den Wehrmachtintendanten erfolgen dürfe, hat sich die Verwaltung des Seetr.Chefs an den Inten-

danten des Adm. Ägäis gewandt, um Anweisung, wie weiter zu verfahren sei. Es wurde mitgeteilt, dass zwischen der KM und der H.Gr. E eine Vereinbarung getroffen sei, dass die Marine ihre Lager selbst verwerte. Daraufhin ist im weiteren Verlauf versucht worden, soweit möglich, Material zu veräussern gegen Bezahlung in Gold. Die Preise, die erzielt werden konnten, waren denkbar gering, da einmal das plötzliche Überangebot die Preise drückte, zum anderen die Kaufinteressenten mit Recht befürchten mussten, dass bei Rückkehr der griechischen Regierung die von ihnen von der Wehrmacht gekauften Bestände zur Kriegsbeute erklärt und beschlagnahmt würden. Ausserdem hatte sich die Praxis herausgebildet, dass bei diesen Verkäufen an griechische Käufer die Organisation der kommunistischen Partei bei Kenntnis davon einen gewissen Prozentsatz für sich in Anspruch nahm. In den letzten Tagen war der ausgeübte Terror durch die Kommunisten so gross, dass Einzelunternehmer als Käufer nicht mehr in Frage kamen. Nach längeren Verhandlungen mit der Elektrizitätsgesellschaft Athen konnte mit dieser ein Abkommen dahingehend getroffen werden, dass ein Lager mit effektiven Beständen dem E-Werk überlassen wurde gegen Bezahlung aus Guthaben dieser Gesellschaft in Deutschland. Das Lager wurde dem E-Werk schlüsselfertig am 10.10.44 übergeben. Eine Bestandsaufnahme soll vereinbarungsgemäss nach Hamburg zur MMR geschickt und dort nach Vergleich mit der vorhandenen Lagerliste in deutschen Preisen verrechnet werden. Die devisenrechtliche Frage erscheint nach den vorhandenen Unterlagen geklärt, da es sich bei dem Guthaben des E-Werkes in Deutschland um Devisenbeträge aus dem Ausland handelt, die bestimmt waren zum Einkauf von Waren in Deutschland. Ferner sind dem E-Werk unter Anrechnung auf eine ausstehende Forderung aus Lieferungen an den Wehrmachtintendanten Lebensmittel übergeben worden. Eine Vernichtung der Lebensmittel kam nach einer ausdrücklichen Anweisung nicht in Frage. Die noch vorhandenen Restbestände wurden dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Ein bei der Werft Vasiliades gebildetes Materiallager von Schiffbaueisen wurde an die Werft veräussert gegen Zahlung von 500 Naps und Rückgabe eines Schuldanerkenntnisses der Oberwerftstabes in Höhe von etwa 2000 Goldpfund.

Das Docklager musste bei Aufgabe des Hafens Piräus mit gesprengt werden. Die Seetr.Hst. hat versucht, halbfertige Neubauten gegen Lieferung von LKW an einen griechischen Vertrauensmann zu veräussern. Die zur Übergabe erforderlichen Schiffspapiere konnten jedoch nicht mehr beschafft werden, da der Ausrüster dieser Neubauten, der im Besitz der Schiffspapiere war, am 10.10.44 nicht mehr auffindbar war.

Die von der Verwaltung des Seetr.Chefs übernommenen Aufgaben der MMR konnten bis zum letzten Tage durchgeführt werden. Die vorhandenen Schwierigkeiten konnten ohne Beeinträchtigung der Seetr.Aufgaben beseitigt werden.

...ausschuss Schiffbau
beim Reichsminister für
Rüstung und Kriegsproduktion
Länderbeauftragter Griechenland

Athen, den 10. Juni 1944
Amerikis-Str. 21 A

Fernsp.-Nr. 35-9-51 bis 35-9-54
35-5-84
H.-V.-App.

Br. B. Nr: Teo 144 Vorgang wurde bei Sabe
Betreff: Rechenschaftsbericht Stahlbeton-Schiffbau
Br.B.Nr.164/44 - geh.v.30.5.44
Schr.HAS.164/44 v.30.5.44
Bezug: 1
Anlagen: Auszug aus Berliner Börsenzeitung
Ausgabe Nr.146 v.31.5.44 = 3 Blatt.

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 14. 7. 44
B. Nr. Seetr. 1367 Anl. 1

An
Marinegruppe Süd,
Sofia.

Im Nachgange wird als weitere Anlage zum Rechenschaftsbericht obiger Auszug mit der Bitte um Kenntnisnahme überreicht.

Götsche
Oberstleutnant

...ron - Schiffbau
...orhaben Götsche
beim
General der Pioniere
(Oberkommando Heeresgruppe E)

Athen, den 10. Juni 1944.
Amerikis-Str. 21 A

Fernspr.-Nr. 35-9-51 bis 35-9-54
35-5-84
H.-V.-App.

Br. B. Nr.:

Betreff : Bauvorhaben Götsche. Kontroll-Nr. 21/1941.
Anlage zum Rechenschaftsbericht

Bezug : Stahlbeton-Schiffbau Bauvorhaben Götsche.

Anlagen: Br.B.Br. 164/44 - geh. v. 30. Mai 1944.

Die Berliner Börsenzeitung - Ausgabe Nr. 146 vom 31. Mai 1944 - schreibt im Wirtschaftsblatt folgendes:

Wer hat das mit Goetsche-Bau zu tun? Q.

'Der Konkurrenzfaktor Schiffbaukosten

Von unserem Schiffahrtskorrespondenten

In den Wettbewerbsüberlegungen der englischen und amerikanischen Schiffahrt spielen die Schiffbaukosten eine wichtige Rolle. Die britischen Reeder müssen sich mit der beträchtlichen Preissteigerung für neue Schiffe auseinandersetzen, die amerikanischen mit dem stark überhöhten Kostenniveau ihrer Werften. Der Jahresbericht der Vereinigung Liverpooler Schiffsbesitzer hat jetzt die Kostensteigerung auf 150 % seit Kriegsbeginn beziffert. 1942 sei der Chartervertrag mit der Regierung noch von einem Steigerungssatz von 50 % ausgegangen, der sich dann auf 75 % erhöht und neuerdings noch einmal verdoppelt habe. Die Vereinigung plädiert für einen drastischen Abbau der Preise, ohne allerdings Mittel und Wege dafür aufzuzeigen. Dagegen hat der Jahresbericht der Britischen Schiffahrtskammer behauptet, dass der General Council bei seinen Verhandlungen mit der Schiffbauindustrie wesentliche Fortschritte erzielt habe, und dass der Entwurf eines Planes für die Regelung der Schiffbauaufträge nach dem Kriege und für eine Stabilisierung der Preise vorbereitet und der Industrie zur Kenntnisnahme vorgelegt worden sei. Auch die Britische Schiffahrtskammer weist im übrigen auf die ernsten Sorgen hin, die durch die starke Steigerung der Schiffbaukosten entstanden sind, und dehnt das auch auf die Reparaturkosten aus. Hier sind es in erster Linie die Überstunden, Preiserhöhungen für Materialien und die sich häufenden Reparaturen an Frachtern aus Geleitzügen, die für die Kostensteigerung verantwortlich gemacht werden. Die Zahl der Reparaturen stehe in gar keinem Verhältnis zu den Friedenszeiten, und die bisherigen Verhandlungen mit den Werften hätten zu keinem Ergebnis geführt. Unterhaltungsarbeiten, die früher von den Schiffsbesatzungen ausgeführt wurden, müssten jetzt von den Reparaturwerften übernommen werden.

Blatt 2

Diese Preissteigerungen gaben der britischen Schiffahrt um so mehr zu denken als die Entschädigungsvereinbarungen mit der Regierung für den Ersatz verlorengegangener Schiffe die Kostenerhöhungen nur mangelhaft berücksichtigen, die deshalb der Eigenfinanzierung der Schiffahrtsgesellschaften zur Last fallen müssen. Die Schiffahrtsorganisationen sind bemüht, die Entschädigungsbedingungen zu verbessern und daneben Steuervorteile durchzudrücken, die den Reedereien steuerfreie Ansammlungen von Reserven ermöglichen. Hiermit wird das privatwirtschaftliche Finanzierungsthema der Schiffahrt angeschnitten, das für alle am Kriege beteiligten Länder von erheblicher Bedeutung ist.

Unterstellen wir die Angabe einer Preissteigerung für neue Schiffe um 150 % als richtig, so würde ein Normalfrachter 7000 Tragfähigkeitstonnen jetzt 32 ½ Pfund je Tonne tdw kosten, denn bei Kriegsausbruch lag der Erzeugungspreis bei etwa 13 Pfund. So beträchtlich diese Produktionsverteuerung ist, bleiben die Schiffsbaupreise in England dennoch unter dem amerikanischen Niveau. In den Vereinigten Staaten sind kürzlich Einzelheiten über das Schiffsbauprogramm für 1944/45 bekanntgegeben worden, wobei auch die Frage der Produktionspreise im Schiffbau berührt wurde. Entsprechend der wiederholt aufgezeigten Tendenz, die Qualität der amerikanischen Handelsflotte durch den Bau verbesserter Typen zu heben, sollen nach dem neuen Programm etwa 50 % des Bausolls aus den Victory-Schiffen bestehen und nur die andere Hälfte aus den Liberty-Schiffen. Die Durchschnittskosten dieser wegen ihrer schlechten Qualität und mangelnden Haltbarkeit bekanntgewordenen Schiffe stellen sich in der Massenfabrikation auf 180 Dollar je Tragfähigkeitstonne. Damit müssen für diese schlechten Schiffe noch 50 Dollar je Tonne mehr angelegt werden, als wir für den englischen Normalfrachter der Friedensproduktion als möglichen Jetztpreis errechnet haben, denn 32 ½ Pfund entsprechen 130 Dollar je Tragfähigkeitstonne. Andererseits ist der Durchschnittspreis der Notfrachter für amerikanische Verhältnisse recht niedrig. So wird in dem neuen Schiffbauprogramm beispielsweise angegeben, dass 40 Truppentransportschiffe gebaut werden sollen, bei denen sich die

Durchschnittskosten auf nicht weniger als 1223 Dollar je Tragfähigkeitstonne

stellen.

Wenn auch die Produktionskosten zum Teil durch die Kriegsumstände erhöht worden sind, unterliegt es doch keinem Zweifel, dass die amerikanischen Schiffbaupreise so hoch liegen, dass eine Wettbewerbsmöglichkeit mit der europäischen Schiffahrt auf privatwirtschaftlicher Grundlage nicht gegeben ist. Darüber sind sich die Amerikaner auch vollkommen klar und sie gehen bei ihren Überlegungen, welcher Übernahmepreis für die Liberty-Schiffe privatwirtschaftlich wettbewerbsfähig sei, von einer beträchtlichen Subventionierung aus. Die Rechnung stellt sich dann ungefähr so dar: Die Baukosten eines Notfrachters dieser Klasse belaufen sich auf rund 2 Millionen Dollar. Hiervon könnten etwa 0.8 Mill. Doll. in Abzug gebracht werden, die auf kriegsbedingten Sonderkosten beruhen, also vom Staat zu tragen wären. Damit wird der Preis bereits auf 1.2 Mill. Dollar für den übernehmenden Privatreeder ermässigt, der aber auf Grund der Subventionsbestimmungen der Merchant Marine Act noch einmal halbiert würde, so dass also für das Liberty-Schiff nur 0.6 Mill. Dollar oder

60 Dollar je Tragfähigkeitstonne

an die Regierung zu zahlen wären, womit die Wettbewerbsfähigkeit "wenigstens für den Anschaffungspreis" gewährleistet sei.

Blatt 3

Die soeben erwähnte Einschränkung hat ihren guten Grund. Mag das Schiff durch Übernahme von Zweidrittel der Entstehungskosten durch die Regierung für den amerikanischen Reeder auch verhältnismässig günstig zu Buch stehen, so muss es seine Wettbewerbseigenschaften erst im Betrieb beweisen, und hier sind wohl zahlreiche Bedenken durchaus am Platze. Bekannt ist, dass eine Reihe dieser Schiffe infolge von Konstruktionsfehlern schon auf den ersten Fahrten auseinandergebrochen sind. Der Leiter der War Shipping Administration, Admiral Land, hat jetzt zugegeben, dass diese Konstruktionsfehler nur zu 75 bis 80 % wieder gutgemacht werden könnten. Der Defekt soll auf sogenannte "geklemmte Spannungen", d.h. auf Fehler im Schweiss - verfahren zurückzuführen sein. Handelt es sich aber um Arbeitsfehler im Prduktionsprozess, so ist nicht ausgeschlossen, dass sich ähnliche Mängel auch bei den neuen, d.h. qualitativ verbesserten Typen ein - schleichen.'

Dienststelle L-40359 Bauvorhaben Götsche

Götsche

Oberstleutnant

PG – 46145 – NID



S A F E T Y ▲ F I L M ●■

Mar. Grupp. kdo Lind

Ja 45322.

G

Auswirkung der Abgabe

von Seetr. Aufgaben

an den R.K.S.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46145 /NID
NO MARK OR ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY CORRECTIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON ... SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

№ Гр. Фирма Отъ 194
Гр. Фирма Отъ 194
до до

PG/ 46145

NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. EFFECTS OF OUTPUT ON NAVAL TRANSPORT PROBLEMS OF THE GERMAN COMMISSIONER OF SHIP TRAFFIC. COST DAILY INTAKE. NAVAL TRANSPORT BASE AT CONSTANZA. HARBOR INSPECTIONS. CRANE CONSTRUTION, COAL ETC.

JUNE - NOV. 1943

St.Qu., den 8. Juni 1943

1.) Beitrag zur ~~KTB.~~ Akte „Auswirkung der Abgabe von Seetr. Aufgaben an den RKS.

Nach Abgabe der Schiffs-Dispositionen an den Reichskommissar für die Seeschiffahrt in der Ägäis ergibt sich in letzter Zeit, dass Fehldispositionen deshalb entstehen, weil von mehr als einer Stelle (OB. Südost, Reikosee. BVG. und Reikosee BVM) über gleiche Schiffe verschieden verfügt wird. Dadurch, dass für den Befehlsbereich des Marinegruppenkommandos Süd, der sich auf Ägäis und Schw.Meer erstreckt, keine übergeordnete Stelle des Reikosee. vorhanden ist, entstehen durch diese Fehldispositionen Unstimmigkeiten zwischen den leitenden Reikosee-Stellen. Diese und die damit in Zusammenhang stehenden Fehldispositionen der Schiffe müssen sich letzten Endes ungünstig auf das gesamte Nachschubprogramm und damit auf die kämpfende Truppe auswirken.

Hierzu werden folgende Einzelheiten gemeldet:

1.) Am 1.6.43 wurde Seetr. von RKS Bv.S. eine Liste über die für das Schwarze Meer gemäss Befehl Gauleiter Kaufmann in das Schw.Meer zu überführenden Schiffe ausgehändigt. Danach ist der D. "Joh.Maersk" 1899 BRT endgültig für das Schwarze Meer bestimmt, während der D. "Nantaise" erst auf Befehl von Gauleiter Kaufmann in das Schwarze Meer überführt werden soll.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/46145/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, OBSERVING THE REGISTERED NUMBER

2.) Am 7.6. erhielt der vom RKS als Hafeninspekteur für Varna und Burgas bestimmte SSv. Nikolaysen über Seetr. ein Fernschreiben von der MMR Rom, in dem diese Herrn Nikolaysen vorschlägt, den D. "Nantaise" für den Abtransport von Chromerz von Istanbul nach dem Schwarzen Meer einzusetzen, da "Joh. Maersk" in der Adria verbleiben solle.

3.) Am gleichen Tage ruft Oberstleutnant Hahn, OB. Südost (See-, Luft- und Landtransporte) Seetr. an und bittet, Gruppe zu veranlassen, dass D. "Nantaise" zumindest noch für eine Adria-Ägäis-Fahrt eingesetzt bleiben möge, da für die nächste Zeit mit dem Ausfall der spanischen Dampfer zu rechnen sei.

4.) Nach Mitteilung OB. Südost vom 7.6. sind für das Anlaufen des Nachschubverkehrs aus dem Schw.Meer für die Ägäis 3 Dampfer vorgesehen, und zwar "Nantaise", "Gerda Toft" und "Thisbe". Dadurch ist über den D. "Nantaise" von Reikosee gem. Ziff. 1) einmal, von MMR Rom (Ziff. 2) zum zweiten Mal, von Seelutra. (siehe Ziff. 3) zum dritten Mal und schliesslich vom OB. Südost als der dem Seelutra. übergeordneten Dienststelle verfügt bzw. auf den Dampfer Anspruch erhoben. Eine Klärung ist fernschriftlich beim OB. Südost unter nachrichtlicher Beteiligung der Reikosee-Stellen von Gruppe Süd erbeten.

Zu 3.) : ruft Seetr. Reikosee Bv.S. (Tegeler, Bukarest) an und gibt ihm von dem Fernschreiben der MMR an Nikolaysen Kenntnis. Seetr. weist darauf hin, dass Nikolaysen als Hafeninspekteur für Schiffsverteilung nicht zuständig sei und

bittet weiter um Klärung, wer nun eigentlich für die Verteilung des Schiffsraumes auf Adria, Ägäis bzw. Schwarzes Meer verantwortlich sei. Seetr. weist ferner darauf hin, dass bereits beim Marineattaché in Istanbul "Joh.Maersk" für die nächste Chromerzladung angemeldet sei, und dass sowohl "Joh.Mærsk" wie "Nantaise" gemäss Verteilerliste des Reikosee für das Schwarze Meer vorgesehen seien.

Seetr. wird von Reikosee Bv.S. geantwortet, dass er die Angelegenheit zusammen mit der Tanker-Ersatzgestellung sofort fernschriftlich klären werde. Auf die Bitte von Seetr., dieses Fernschreiben nachrichtlich an Marinegruppe Süd zu adressieren, antwortet Reikosee Bv.S., das sei leider nicht möglich, da Reichsstatthalter Kaufmann den Reikosee-Dienststellen ausdrücklich verboten habe, den Marinedienststellen gegenüber irgendwelche Kenntnis von Fernschreiben zu geben, aus denen ein Streit innerhalb der eigenen Dienststellen zu erkennen sei. "Dieser Streit sei aber nun in vollem Maße entbrannt."

Seetr. hat bei der Anwesenheit des Reikosee Bv.M. im November 1942 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine übergeordnete Reikosee-Dienststelle unbedingt notwendig sei, am Sitz der Marinegruppe Süd in Sofia, falls dereinst Reikosee den Seetr. Dienst sowohl im Schwarzen Meer wie in der Ägäis zu übernehmen habe. Reikosee ist anscheinend auf diesen Vorschlag nicht eingegangen. Der Streit, der jetzt zwischen den Dienststellen des RKS im Schwarzen Meer, in der Ägäis und im Mittelmeer eingetreten ist, hätte vermieden werden können, wenn als erste Maßnahme der Reikosee eine übergeordnete Dienststelle in Sofia eingerichtet hätte.

2.) Durchschrift für Seetr.

Beitrag zu den <u>Auswirkungen der Abgabe von Seetr.Aufgaben an den RKS.</u>

<u>Reisekosten und Tagegelder:</u> Die vom OKM festgesetzten und seit längerer Zeit vo n allen Seetr.Dienststellen angewandten Sätze der Reisekosten, Tage- und Übernachtungsgelder wurden vom RKS um ein Mehrfaches erhöht, so dass nunmehr zweierlei Sätze in den einzelnen Breichen gezahlt werden. OKM ist bereits hiervon in Kenntnis gesetzt worden (anlässlich von Besprechung bei Skl Qu A+VI).

Mar.Gr.Süd Seetr. den 9.Juni 1943

Vfg.

1) Reg.

Es ist ein Aktenstück anzulegen:

Auswirkung der Abgabe von Seetr.Aufgaben an den RKS.

und folgender Aktenvermerk zu diesen Akten zu nehmen.

Vermerk

Gemäß Erlaß OKM hat die MMR ab 1.3.1943 u.a. die Abfindung des Tankschiffes "Ossag" übernommen. Sinngemäß wurden die durch Sofia reisenden Besatzungsangehörigen dieses Schiffes an den hiesigen Vertreter der MMR, Herrn Buchner, zur Abfertigung verwiesen. Herr Buchner hat die Männer jedoch mit der Begründung, daß er ihnen keine Fahrscheine ausstellen könnte und keine Devisen zur Verfügung habe, der Marinegruppe Süd zur weiteren Abfertigung wieder zugeschickt.

2) Seetr.; I; St; V1 b. Kts f. Hergabe ähnlicher Vermerke zu diesen Akten, sobald sich im dort. Arbeitsgebiet gleiche Auswirkungen zeigen. Seetr.

Seetr.V

T 9/6

1 4/6 10

[illegible]rine-Gruppenkommando Süd **G e h e i m!** 6.12.43.

O Qu B.Nr. [redacted]/Seetr.V.geh.

Vfg.

1.) **Fernschreiben:** S/Seetr.Chef SM **Odessa.**
1/ Seetr.H.St. **Konstanza.**

Geheim! Auf ~~dort.~~ Fs. Seetr.Ch. 5397 V v. 4/12.
H.St. Konst. fernm. angewiesen, RKS zu verständigen. H.St. Konstanza erhält lediglich 50 Garnituren für Meerengendurchfahrt Flakbesatzungen.

Gr.Süd/11605 Geh.Seetr.V.

\+ \+

2.) Wv. Seetr.V[1]

Seetr.V[1]

6/12.

MSSO 1612936 6/VII 1840
an [illegible] 1800
durch [illegible]

Z.d.A.
"Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit R.K.S. [illegible] 314

~~Mss. 3.144~~

7/12.

160371

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
5/12 0300					
von Msbu durch Lia	Marinegruppenkommando Süd				
Verzögerungsvermerk	Eingeg.: 5.12.43				
	B. Nr. Seetr 2422				

Fernschreiben von +LT MSOS 12210 4/12 1900=

MIT AUE= GR SUED SEETR V=

GLTD GR SUED SEETR V= NACHR SEETRHST KONST=

AUF GR SUED SEETR V 2177 V 25/11 U ADM KMD HBG H 28379 V

V 30/11.-

BITTE VERANLASSEN DASZ NACH EINGANG D BEKLEIDUNGSSTUECKE

IN KONST EIN TEIL AN SEETR ODES AUSGELIEFERT WIRD. BEKL

INF SCHWERPUNKTBILDUNG HIER SEHR NOTWENDIG=

ASM SEETRCHEF 5397 V+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
10000 x 100 8d 2. 41 5441

Der Admiral
der Kriegsmarinedienststelle
Hamburg

B.-Nr. H ~~24 972/43~~ 28379/43 VA-3.

Fernsprecher: 440651
Postscheckkonto: Hamburg 66999
Reichsbankgirokonto Hamburg Nr. 2/141

Hamburg 13, den 22 November 1943.
Harvestehuderweg 4

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 3.12.43
B. Nr. Seetr 2400 Anl.

Schnellkurzbrief!

An

Marinegruppenkommando Süd - Seetr. -

nachrichtlich:

Oberkommando der Kriegsmarine Skl. Qu A VI
Seetransporthauptstelle Konstanza

Betrifft : Zivilbekleidung für Zivilbesatzungsmitglieder auf Hilfsbeischiffen.

Vorgang : Mar.Gruppenkmdo. Süd Seetransp. B.Nr. 2068/43 V v. 21.10.43
OKM Skl. Qu A VI v 7562/43 v. 18.9.43 und Adm.KMD.Hbg.
H 25 176/43 VA-3 v. 25. Okt. 43.

---

1) Die Ermittlungen bei den beteiligten Stellen haben ergeben, daws Handschuhe und Pullover bei der Vertretung der Schwarzmeer-Reederei in Konstanza bereits angeliefert worden sind;

2) 300 Uniformen für Offiziere und 300 Mäntel für Offiziere am 11.11. vom Marinebekleidungsamt Kiel nach Konstanza abgesandt worden sind.

3) Alle übrigen aufgeführten Bekleidungsstücke werden vom Marinebekleidungsamt Kiel aus dem Ausweichlager Litzmannstadt gemäss Anweisung der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt in Hamburg an die Firma Klöpper A.G. Hamburg übersandt.werden.

Adm.KMD.Hamburg B.Nr. H ~~24 972/43~~ 28379/43 VA-3.

Kriegsmarine · Der Admiral d. Kriegsmarinedienststelle Hamburg · 2

157133

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
30/11 1905	Marinegruppenkommando Süd				
von Mhhr durch	Eing. 1. Dezem. 1943				
-- QEM--	B. Nr. Seetr. 11332				
		2389			

Fernschreiben von +SSD MWHB 31139 30/11 1200=

MIT AUE= SSD NACHR GR SUED=

GLTD: SSD NACHR OKM SKL QU A SECHS= SSD NACHR MVSTAB RUM SV= SSD NACHR SEETR HPST KONST= SSD NACHR SEETR CHEF SM ODESSA= SSD NACHR GR SUED=

BETR FS O QU 2177/43 SEETR V 25/11 43.-

1) DURCHFUEHRUNG EINKLEIDUNG DER BESATZUNGEN AUCH IM DORT. RAUM AUFGABE DES REIKOSSEE, DER HIER ERNEUT MOEGLICHKEIT DER DURCHFUEHRUNG BESTAETIGT HAT.-

BITTE GRUNDSAETZLICH AN DIESE STELLE WENDEN, DA KMD UEBER BESTAENDE NICHT VERFUEGT.-

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
40 000×100 8d 11.41 1629/521

KODAK SAFETY FILM

2) NACH MELDUNG SCHIFFAHRT GMBH SIND PULLOVER, HANDS
DECKEN, HANDTUECHER EINGETR.-
3) 300 UNIF. FUER OFFZ, 100 MAENTEL FUER OFFZ AM 11/11 43
VON MBA KIEL NACH KONSTANZA ABGEGANGEN.-
4) 250 MANNSCHAFTSUNIF. GELANGEN DURCH VERMITTLUNG KMD
IN NAECHSTEN TAGEN ZUM WEITERTRANSPORT NACH KONSTANZA .
ABGANG WIRD GEMELDET=

ADM KMD HAMBURG H 28 379/43 V++

...rachef
5218 V

O.U., den 10. November 1943

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 21.4.43
B.Nr. Seetr 2310 Anl.

An

Seetransportstelle Odessa

Nachrichtlich:

Mar.Gruppe Süd Seetra.V Sofia

Betr.: Ausgabe von Winterbekleidung an Zivilbesatzungsmitglieder.
Vorg.: Dort.Fernschreiben B.Nr.1262 vom 5.11.43.

Gem.Ferngespräch Oberstabsintendant Tennstedt von Marinegruppe Süd und Mar.Verw.Jnsp. Otto vom ASM Seetrachef V am 10.11.43 kann an deutsche und ausländische Zivilbesatzungsmitglieder von Hilfsbeischiffen, um den z.Zt. besonders wichtigen Einsatz nicht zu gefährden, in dringenden Fällen Winterbekleidung in Form von gebrauchter feldgrauer Uniform nach Abtrennung der Hoheitsabzeichen, Spiegel usw., aber ohne Feldmütze, verabreicht werden. Die Ausgabe erfolgt leihweise und nur gegen Eintragung in das Gebührnisbuch des Empfängers.

Im Auftrage:
I.V. Otto

Fab 25.11
2177

Gruppenkommando Süd
Nr. 2177/Seetr.V.

25.11.43.

Vfg.

1.) Fernschreiben: S 1/ OKM Skl.Qu A VI Berlin.
mit AÜ 2/ Adm.KMD Hamburg MKOZ1
nachr.: 3/ Mar.Verb.Stb. Rum Bukarst SV
4/ Seetr.H.St. Konstanza.
5/ Seetr.Chef SM Odessa.

Auf Skl Qu A VI v 7562 v. 18/9. und KMD Hambg. H 25 176 VA 3 v. 25/10.

Bedarf Winterbekleidung f. Besatzungen nunmehr äusserst dringend, da Einsätze wegen unzureichender Bekl.-Ausrüstungen in Frage gestellt. Vorschlage Lufttransport bis Konstanza. Empfänger: Seetr.H.St. Konstanza.

Gr.Süd/SO Qu 2177/43 Seetr.V.

2.) Wv. bei Seetr.V[1]

Seetr.V[1]

25/11

Seetr.V

Bitte Kenntnis nach Rückkehr.

H 153786 25/11 1825
Meldet Sen 3 (3,4,5) D 200 (26/11)
durch Schwarz/Sen
2/ [illegible] 26/11 1205 [illegible]
1) Mlnz 26/11 0205
Rgell

Entgegen der ausdrücklichen Zusicherung der R.V.Gruppe Seeschiffahrt, dass alles erledigt sei, musste nunmehr festgestellt werden, dass von den angekündigten Bekleidungsstücken noch nichts vorhanden ist, und somit eine Auslieferung an den Seetransportchef vorläufig nicht erfolgen kann.

Der zwischen der R.V.Gruppe Seeschiffahrt und der Schiffahrts-G.m.b.H. hierin entstandene Schriftwechsel wird abschriftlich in der Anlage mit der Bitte um Kenntnisnahme beigefügt.

Das Oberkommando der Kriegsmarine wird gebeten, zur Sicherstellung der sofortigen Lieferung der Bekleidungsstücke beim Reiko See die erforderlichen Schritte einzuleiten. Auch dieser Fall beweist d.E., dass die im Bericht des Admirals der Kriegsmarinedienststelle Hamburg B.Nr. G 15579/43 VA-3 v. 21.10. geschilderten Zustände sofort einer Abhilfe bedürfen und die hierzu beantragten Massnahmen durchgeführt werden müssen.

Lohmann

1/ Skatr. b. Kbs 4/5 V1 bKbs u. R

Komplizierter gehts nicht mehr! „Vorteile" der Einschaltung des RKS.

Skatr. 4

TO 7/11.

2/ Hn. m. Bg oder 20/11

~~z.d.A.~~ 3/1

sobald diese Bekl. Angel. erledigt, diesen Vorzg. z.d.A. „Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit RKS nehmen

TO 20/11

Der Admiral
der Kriegsmarinedienststelle
Hamburg

B.-Nr. H 25176 /43 VA-3.

Fernsprecher: 44 06 51
Postscheckkonto: Hamburg 669 99
Reichsbankgirokonto Hamburg Nr. 2 / 141

Hamburg 13, den 25. Oktober 1943
Harvestehuderweg 4

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 4.11.43
G. Nr. Seetr. 2177 Anl.

An

Oberkommando der Kriegsmarine Skl. Qu A VI B E R L I N

nachrichtlich:

Marinegruppenkommando Süd - Seetr. - S O F I A.

Betrifft : Bekleidung der Seeleute.
Vorgang : OKM Skl. Qu A VI v 7562/43 v. 18.9.43 und
Adm.KMD .Hamburg G 15 579/43 VA-3 v. 21.10.43.

Mit o.a. Verfügung des Oberkommandos der Kriegsmarine wurde abschriftlich eine Anweisung des Reichskommissars für die See-schiffahrt - Seeschiffahrtsamt - v. 8.9.43 S 9 s 10956/43 an die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt in Hamburg des Inhalts übersandt, dass für die Seetransporthauptstelle Konstanza sofort im Benehmen mit der Zentrallagergemeinschaft Berlin aus dem Kontingent des Reichskommissars verschiedene Bekleidungsstücke zur Ausrüstung von Seeleuten zur Verfügung gestellt werden sollten.

Der hiesigen Dienststelle war gleichzeitig aufgegeben worden, für beschleunigte Übersendung der Bekleidungsstücke an die Seetransporthauptstelle Konstanza Sorge zu tragen.

Die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt - Hamburg - wurde daraufhin ersucht, umgehend nach hier mitzuteilen, wo die o.a. Bekleidungsstücke in Empfang ge ommen werden könnten, damit die Verpackung, Verladung und Absendung von hier aus erfolgen könne.

Die R.V.Gruppe hat mit Schreiben vom 4.10.43 - hier eingegangen am 7.10. - daraufhin, wie aus der Anlage ersichtlich, geantwortet. Bereits vorher war einem Vertreter der hiesigen Dienststelle von dem Sachbearbeiter der R.V.Gruppe Seeschiffahrt gelegentlich einer mündlichen Besprechung erklärt worden, dass selbst über die geforderten Bekleidungsstücke hinaus weitere Bekleidungsstücke an die Schiffahrts G.m.b.H. ausgeliefert seien.

In dem abschriftlich beigefügten Schreiben der R.V.Gruppe Seeschiffahrt wurde bemerkt, dass sie durch den Reichskommissar bereits am 8.9.43 über die Beschaffung unmittelbar unterrichtet sei, also einen Monat bevor das Oberkommando der Kriegsmarine die entsprechende Verfügung nach hier gab. Es musste daher angenommen werden, dass von der Zentrallagergemeinschaft die angeforderten Bekleidungsstücke auch tatsächlich - wie mündlich zugesagt - inzwischen eingetroffen waren, und somit die R.V.Gruppe Seeschiffahrt das Ihrige zur schnellsten Erledigung der Angelegenheit veranlasst hatte.

Die hiesige Dienststelle setzte sich daraufhin mit der Schiffahrts-G.m.b.H. in Verbindung, um nunmehr die Bekleidungsstücke zum Weitertransport in Empfang zu nehmen.

- 2 -.

Marine-Gruppenkommando Süd
O.Qu. 2068 /43 Seetr. V.
oder 1887

21. 10. 43

Vfg.

1.) Schreiben: An Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg.

nachr.: An Seetr. Hptst. Konstantza

Betr.: Zivilbekleidung für Zivilbesatzungsmitglieder von Hilfsbeischiffen.

Vorg.: O.K.M. Skl.Qu A VI v 7562/43 v. 18.9.43.

Mit o.a. Vorgang hat das OKM Abschrift eines Schreibens des Reichskommissars für die Seeschiffahrt S 9 s 10 956/43 v. 8.9.43 an den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg und an das Marine-Gruppenkommando Süd - Seetr. Sofia übersandt.

Mit diesem Schreiben ist die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt in Hamburg, Palmaille 45, gebeten worden, im Benehmen mit der Zentrallagergemeinschaft in Berlin N 65 und der Kriegsmarinedienststelle in Hamburg aus dem Kontingent des Reichskommissars für die Seeschiffahrt:

300 Zivilanzüge
300 Garnituren Winterunterzeug
200 Paar Handschuhe
100 Mützen und
100 Pullover

an die Seetransporthauptstelle Konstantza zu übersenden.

Da bis heute über den Verbleib der Sendung nichts festzustellen ist, wird um Mitteilung gebeten, wann und wie die Sendung auf den Weg gebracht wurde.

+ + +

2.) W.v. bei Seetr. V[1]

Seetr. V[1] Bo. 21./10.

W. v. 5. 11. 43
oder nach Eingang Bo.

gef. gel. ab. 25.10.43

Kommando der Kriegsmarine
Skl.Qu A VI v 7562/43

Berlin W 35, den 18. September 1943
Tirpitzufer 72/76
Fernsprecher : 21 8281, App. 4703

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 27. 9. 43
B. Nr. Seetr. 1887 Anl.

An

Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg
Nachrichtlich:
Marinegruppenkommando Süd - Seetr. - Sofia

Umstehende Abschrift zur Kenntnis mit dem Auftrage übersandt, für die beschleunigte Übersendung der Bekleidungsstücke an die Seetransporthauptstelle Konstantza Sorge zu tragen.

Im Auftrage
gez. Probst

Für die Richtigkeit:
Angestellte

Konst. und Abg.
nachfragen
wann abgesch.
und wohin.

Abschrift

Der Reichskommissar für die Seeschiffahrt
Seeschiffahrtsamt
S 9 s 10 956/43

Berlin W 8, den 8. September 1943

An das
Oberkommando der Kriegsmarine
B e r l i n W 35

Betr.: Zivilbekleidung für Zivilbesatzungsmitglieder von Hilfsbeischiffen.
Auf das Schreiben vom 21. August 1943 - Skl.Qu A VI v 6945/43 -

---

Ich habe die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt in Hamburg, Palmaille 45, heute gebeten, im Benehmen mit der Zentrallagergemeinschaft in Berlin N 65 und der Kriegsmarinedienststelle in Hamburg aus meinem Kontingent

300 Zivilanzüge
300 Garnituren Winterunterzeug
200 Paar Handschuhe
100 Mützen und
100 Pullover

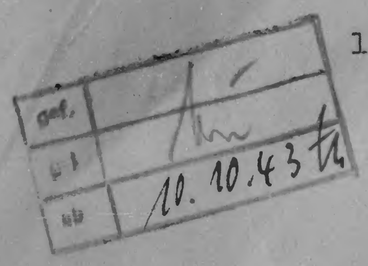
zur Verfügung zu stellen. Die weiter angeforderten Sachen (100 Wintermäntel und 100 m Anzugstoff) sind in meinem Produktionsprogramm für Berufskleidung der Seeleute bisher nicht vorgesehen. Ein entsprechendes Kontingent ist mir auch von der Reichsstelle für Kleidung und verwandte Gebiete deshalb nicht zur Verfügung gestellt worden. Ich habe die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt gebeten, auch hinsichtlich dieser Anforderung die Möglichkeit einer Lieferung zu prüfen und werde weiter bemüht sein, von der Reichsstelle Kleidung und verwandte Gebiete ein Kontingent für Wintermäntel und Anzugstoff zu erlangen.

Im Auftrag
gez. Langguth

Marine-Gruppenkommando Süd
O.Qu. 1887/43 Seetr. V

5. 10. 43

Vfg.



1.) ~~F~~ertige Abschrift anliegender Verfügung
von [bis] und setze darauf:
An Seetr. Chef SM Simferopol
An Seetr. Hptst. Konstantza
zur Kenntnisnahme übersandt.

~ ~
\+ +

2.) Wv. bei Seetr. V[1]

Seetr. V

Seetr. V[2]

ASM Seetransportchef
B.Nr.: G. 18823

Geheim!

O.U., den 18.11.43

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 26 Novemb. 1943
B. Nr. Seetr. 10900 Anl.

An

Marine Gruppe Süd Seetr., Sofia

nachr.: ASM . AS Simferopol

Betrifft: Rundfrage über die Zusammenarbeit mit den RKS - und Schiffahrt G.m.b.H. - Dienststellen.

Vorgang : Ohne.

In der Anlage wird Abschrift eines Schriftwechsels über die Zusammenarbeit mit den örtlichen Dienststellen des RKS und der Schiffahrt G.m.b.H. und der durch Abgabe eines bestimmten Aufgabengebietes entstandenen Vor- und Nachteile für die Seetr. Dienststellen zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Der angeforderte Bericht der Seetransportstelle Odessa wird nachgereicht, da die Dienststelle z.Zt. wegen Arbeitsüberlastung nicht in der Lage war, denselben auszuarbeiten. Im Grossen und Ganzen gesehen, treffen aber für Odessa dieselben Verhältnisse zu, wie sie auch in Braila der Fall sind. Besonders macht sich auch hier der Konkurrenzkampf zwischen DDSG und Schiffahrt G.m.b.H. äusserst unangenehm bemerkbar. Beide Firmen arbeiten vollkommen getrennt nebeneinander her,

2x-8-

wo Oberfeldintend Temostedt nach Rückkehr.

wo Chef nach Rückkehr.

Z.d.A. Zusammenarbeit mit R.K.S.

ASM Seetransportchef
B.Nr. G. 17206

den 11.1o.43

Abschrift

1.) Sende Fernschreiben an: **Geheim!**

A. o. AÜ. Seetr.Hpt.St. Konst.
" " Sewa.
Seetra Burgas
" Varna
" Braila
" Sulina
" Odessa
" Niko
" Otschakow

Geheim! Umgehend einen den Tatsachen entspr. Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS-u. Schiff. G.m.b.H. Dienstst. hergeben, aus dem hervorgeht, welche Vor-oder Nachteile durch Abgabe Aufgabengebiet an o.a. Stellen für Seetransport-aufgaben entstanden u. nach dort. Ansicht in Zukunft zu erwarten sind. Es sidn weitgehendst praktische Beispiele anzuführen.

AsM Seetrachef B.Nr. G. 17206

gez. Unterschriften

ASM Seetransportchef
B.Nr. G. 17206

den 11.1o.43

Abschrift

1.) Sende Fernschreiben an: **Geheim!**

A. o. AÜ. Seetr.Hpt.St. Konst.
" " Sewa.
Seetra Burgas
" Varna
" Braila
" Sulina
" Odessa
" Niko
" Otschakow

Geheim! Umgehend einen den Tatsachen entspr. Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS-u. Schiff. G.m.b.H. Dienstst. hergeben, aus dem hervorgeht, welche Vor-oder Nachteile durch Abgabe Aufgabengebiet an o.a. Stellen für Seetransport-aufgaben entstanden u. nach dort. Ansicht in Zukunft zu erwarten sind. Es sidn weitgehendst praktische Beispiele anzuführen.

AsM Seetrachef B.Nr. G. 17206

gez. Unterschriften

:etransporthauptstelle
Sewastopol
.Nr. G. 23e

den 17. Okt. 43

Abschrift

Geheim!

An
Admiral Schwarzes Meer - Seetrachef
Simferopol

Betr.: Bericht über Zusammenarbeit mit RKS- und Schiff. G.m.b.H.
Vorg.: Dort. B.Nr. G 17206/43 v. 11.10.43

Die Schiffahrt G.m.b.H. hat bisher noch keine der im Bereederungsauftrag festgelegten Aufgaben von der Seetr. Hpt. Stelle Sewastopol verantwortlich übernommen, da sie nicht über den hierfür notwendigen Personalbestand verfügt. Über eine Zusammenarbeit kann daher kein Bericht gegeben werden. Zwecks Information spricht der Leiter der Schiffahrt täglich bei der Hpt. Stelle vor.

Der für die Einarbeitung der Verwaltung abgestellte Azs. Peters arbeitet nach wie vor bei der Hpt. Stelle, da der Einzuarbeitende noch nicht eingetroffen ist.

gez. Boese

Transportnebenstelle
Otschakow
Nr. G. 1675/43

Geheim!

den 12.Okt.43

A b s c h r i f t

An
Admiral Schwarzes Meer, Seetrachef

S i m f e r o p o l

Betrifft: Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS-u. Schiff. G.m.b.H.-Dienststellen.
Vorgang: B.Nr. G 17206.

Die Aufgaben der hiesigen Dienststelle ist, die Fahrzeuge nach den banachbarten Häfen weiterzuleiten. Die Arbeit des Agenten der D.D.S.G. verlief parallel. Die Geleitgestellung wurde von uns besorgt. Die Besatzungen wurden durch ihn betreut, was während seiner Abwesenheit von der Seetra gemacht wurde. Die Verpflegung wurde durch die Seetra beschafft. Abgegeben wurde von unserem Aufgabenkreis eigentlich nichts. Die Anwesenheit des DDSG Vertreters wäre nicht nötig gewesen, da die Fahrzeuge jetzt nur kurze Zeit hier auf der Reede liegen und das Personal von den Zivilstellen in den nächsten Häfen betreut werden kann. Die Zusammenarbeit lief in letzter Zeit gut. H.E. und auch von Seiten des Vertreters ist eine Besetzung durch die Schiff. G.m.b.H. nicht unbedingt nötig, eigentlich zwecklos. Andererseits muss die Seetra wegen der Geleitgestellung und der Zusammenarbeit mit deutschen und rumänischen Militärdienststellen unbedingt bestehen bleiben.

gez. Unterschrift.

A b s c h r i f t.

Seetransportstelle Nikolajew.

B.Nr.: G 321 den 19.1o.43.

G e h e i m! Geheim!

An ASM. Seetransportchef, Simferopol.

Betr.: Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt G.m.b.H.-Dienststellen.

Vorg.: Dort. B.Nr. G 17206 v.11.1o.43.

In der Anlage wird Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt-G.m.b.H. Dienststellen vorgelegt.

i.V. gez.: Benedix.

Abschrift.

Bericht

über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt-G.m.b.H.-Dienststellen in Nikolajew.

A) Hafen-Inspekteur.

Die Bemühungen dieser Dienststelle hatten nicht den gleichen Erfolg wie sie eine milit. Dienststelle mit denselben Aufgaben gehabt hätte. Der Hafeninspekteur setzte sich zwar für die Verbesserung der Kaianlagen, für die Freihaltung der Liegeplätze und Kaiflächen im Interesse der ständigen Einsatzbereitschaft des Hafens und der erhöhten Umschlagsmöglichkeiten ein. Er konnte sich aber bei den vielen verschiedenen Interessenten und Dienststellen (mil. und zivilen) nicht durchsetzen. Die Beschleunigung der im Sommer begonnenen Kranbauten, die Beseitigung der Reibholzbolzen, das Abfahren der Kohlenstapel und insbesondere der in letzter Zeit brennenden Kohlen, Abstellung des Hafenarbeitermangels ist nur in schwacher Form, also unzulänglich, erfolgt.

Zu diesen Hauptfragen im hies. Hafen kann wie folgt Stellung genommen werden:

1. Beschleunigung des Kranbaues.

Die durch die OT. im Hafen aufzustellenden franz. Kräne sind bisher noch nicht betriebsklar, Ein besonderer Druck seitens des Hafeninspekteurs ist hies. Erachtens nicht erfolgt. Die für den Hafen angeforderten Förderbänder, bestimmt für Kohlenlöschen und Verladen in Waggons, haben sich nach Eintreffen als vollkommen unbrauchbar erwiesen, da die Motore dieser Förderbänder viel zu schwach sind. Von den 3 Förderbändern konnte nur eins mit stärkerem Motor versehen u.in Betrieb genommen werden.

2. Beseitigung der Bolzen an den Reibhölzern.

Seit Monaten wurde die Beseitigung der herausstehenden eisernen Bolzenan den Reibhölzern der Kaimauern im Südhafen gefordert. Diese eisernen Bolzen beschädigten die Bordwände der Transportschiffe. Unnötige Reparaturen und Zeitverlust hätten vermieden werden können.
Der Hafeninspekteur ist jedoch niemals energisch genug eingeschritten, um die verantwortlichen zivilen Hafenstellen zur Beseitigung dieser Schäden zu zwingen. Erst durch Eingreifen milit. Stellen, indem Oberstlt. Pachten vom Heimatstab Übersee, bei seinem Besuch in Nikolajew sich persönlich dafür einsetzte, wurden die erwähnten Eisenbolzen an den Reibhölzern durch Stab Major Schu abgebrannt.

3. Abfahren der brennenden Kohle.

Bei dem grossen Kohlenanlauf von See ist immer wieder die Frage des Abtransportes der Kohle aus dem Kohlenhafen als eine der dringlichsten Fragen zu lösen. Es wurde seitens hies. milit. Stellen laufend darauf hingewiesen, dass bei nicht rechtzeitigem Abfahren der Kohle später Blockierungen und Brände entstehen können. Diesse ist dann auch bald eingetreten. Als Ausweg wurden weitere wertvolle Löschplätze mit Kohlen verblockt, sodass bei grösserem Anlauf von Verpflegungs-, Munitions und Barackenschiffen keine Löschplätze vorhanden sind. Der entstandene Kohlenbrand und der damit verbundene Wertverlust ist gross. Massnahmen zum Abfahren und Umlagern derKohlen sind getroffen, jedoch in keiner Weise ausreichend.

4. Beseitigung des Arbeitermangels im Hafen.

Der zunehmende Arbeitermangel im Hafen wurde zu einer Gefährdung

dung des Umschlages. Trotz Einschaltung höchster Dienststellen des RKS wurde diese Frage nicht gelöst. Bei der Besprechung der Umschlagsfragen unter Vorsitz von Oberstlt. Pachten, Heimatstab Übersee am 27.9.43. wurde Major Stockhausen, Stab z.b.V. 1oo, befehlsberechtigt, auch den zivilen Umschlagsstellen gegenüber, eingesetzt. Ferner wurden auf die dringende Forderung der Seetransportstelle zusätzlich Arbeiter durch den Gebietskommissar zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassend wird aus der hies. prakt. Anschauung heraus die Meinung vertreten, dass sich die Stellung eines Hafeninspekteurs im Operationsgebiet erübrigt. Es ist nur eine Dienststelle mehr eingeschaltet, während sich jetzt schon nachstehende Dienststellen und Privatfirmen mit ihren Interessen am Umschlag beteiligen, nämlich:

Heimatstab Übersee
Seetransportstelle
Stab z.b.V. 1oo
Wehrwirtschaftskommando
RKS.
Schiffahrt G.m.b.H.
Hafen- und Lagerhaus Ges.
Schwarzmeer-Stauerei
Zentralhandelsges. Ost.
Deutsche Levante-Linie
Dnjepr-Flussschiffahrt
Reichsverkehrsministerium
- Abt. See- und Binnenschiffahrt -
Generalkommissariat
- Abt. Transport -
O.T. Einsatzgruppe VIII

Persönlich ist die Zusammenarbeit mit dem Hafeninspekteur stets reibungslos und kameradschaftlich verlaufen.

Unter dem Gesichtspunkt betrachtet, dass Nikolajew Operationsgebiet ist, wird eine zivile Persönlichkeit, wie sie der Hafeninspekteur ist, sich niemals durchsetzen können. Der Hafeninspekteur wird daher auch in Zukunft dem Seetransport und Nachschub keine nachhaltige Stütze sein.

B) Schiffahrt G.m.b.H. Nikolajew.

Die Personalbesetzung der Schiffahrt G.m.b.H. mit einem Leiter und einer Sekretärin ist besonders in fachlicher Hinsicht zu schwach und zeigt, dass genannte Gesellschaft ihre gem. Bereederungsauftrag übernommenen Aufgaben im hies. Raume entweder nicht richtig erkannt hat oder glaubt, die Arbeiten z.T. der Seetransportstelle überlassen zu können.

Allen anfallenden Arbeiten, vor allem bei plötzlich vermehrtem Hafenumschlag ist die Schiffahrt G.m.b.H. offensichtlich nicht gewachsen. Folgende prakt. Erfahrungen haben sich im Laufe der Zeit ergeben:

1.) Schiffahrtsreferat.

Anweisungen zum Laden und Löschen der Trahsportschiffe, Avisieren der einkommenden Ladung an die Empfänger erfolgt nach wie vor durch die Seetransportstelle. Eine tatsächliche Unterstützung bei dieser Arbeit wird durch die hies. Vertretung der Deutschen Levante-Linie geleistet, welche als Makler für die Schiffahrt G.m.b.H. arbeitet. Die wirksame Unterstützung und gute Zusammenarbeit mit der Marine hängt auch viel von der Persönlichkeit des DLL-Vertreters, Herrn Krogh, ab, welcher selbst

selbst schon seit Anfang 1942 hier tätig ist und die Hafen- und Umschlagsverhältnisse aus der Praxis heraus genau kennt.

Aus praktischen Beobachtungen heraus muss vorgeschlagen werden, dass der Schiffahrt G.m.b.H. von höherer militärischer Stelle aus schärfste Anweisung gegeben wird, in Kriegszeiten und in einem Operationsgebiet, wie es der süd-russische Raum jetzt ist, sich streng an die milit. Vorschriften über Geheimhaltung, Tarnung bei Gesprächen und Verschlussachenvorschriften zu halten. Es wird ferner die Beobachtung gemacht, dass die Schiffsleitungen und Besatzungen, namentlich die Verbündeten und Nichtdeutschen, widerstrebend und ungern den Anordnungen der Schiffahrt G.m.b.H. nachkommen. Die Schiffsleitungen wollen lieber ihre Befehle von einer militärischen Dienststelle empfangen.

2.) Verproviantierung der Schiffe.

Belieferung der Schiffe erfolgte zu Beginne der Tätigkeit der Schiffahrt G.m.b.H. auf dem Wege über den Gebietskommissar in Nikolajew. Der zivile Sektor war jedoch nicht in der Lage, diese Verproviantierungsaufgabe zu erfüllen. Die Verpflegung war unzureichend. Die Beschaffung war bei der oft kurzen Liegezeit der Schiffe zeitraubend, zumal die weitverzweigte Lage der zivilen Empfangsstellen die Arbeit noch verzögerte. Infolgedessen mussten die Mar.Verplegungsämter z.T. in Anpsruch genommen werden.
Als prakt. Beispiel kann die Verpflegung des Tankers "Ossag" im September 1943 angeführt werden. Trotzballer Bemühungen der Schiffahrt G.m.b.H. beim Generalkommissariat gelang es nicht, die erforderliche Verpflegung und die Kantinenwaren für die Besatzung sicherzustellen. Es kam soweit, dass sich die Bordflak in der Stadt für 5.- RM. eine Schachtel Zigaretten kaufen mußte, um etwas zum Rauchen zu haben. Die Besatzung wandte sich daraufhin beschwerdeführend an die Seetransportstelle. Darauf wurde von der Seetra die bisher übliche und ordnungsmässige Verpflegung und Versorgung der Besatzung durchgeführt.

3.) Ausrüstung der Schiffe.

Lt. Bereederungsvertrag soll die Ausrüstung für die Transport-schiffe direkt bei der Mast durch die Schiffahrt G.m.b.H. angefordert und an Bord gegeben werden. Bei Übernahme ihres Aufgabengebietes hat sich die Schiffahrt G.m.b.H. anscheinend nicht darüber Gedanken gemacht, was für ein grosses Arbeitsgebiet die Ausrüstung der Schiffe und die Arbeiten des Sachverwalters bei der Seetransportstelle bedeuten. Wegen fehlenden Fachpersonals ist die Schiffahrt G.m.b.H. nicht in der Lage, diese Arbeiten zu leisten, um die Neuausrüstungen, vor allem die Aufträge auf Ersatzausrüstungen und Reparaturen auf den Schiffen sicherzustellen. Es ergeben sich auch techn. Schwierigkeiten, da die Schiffahrt G.m.b.H. nicht mit den vorgeschriebenen Marine-Rechnungslegungen und Nachweisen arbeitet und die angeforderten Geräte und Verbrauchsstoffe nicht bestandsmässig nachweisen kann. Eine fachgemässe Kontrolle ist bei dem bedeutenden Umsatz an Werten erforderlich. Die Ausrüstung und Kontrolle wird nach wie vor von der Seetransportstelle gemacht. Es ist in Wirklichkeit nur Mehrarbeit und Belastung dadurch eingetreten, dass die Schiffahrt G.m.b.H. sich eingeschaltet hat.

Irgendwelche Vorteile sind durch die Einschaltung der Schiffahrt weder für die Gegenwart noch für die Zukunft entstanden. Personalersparnis ist nicht erfolgt, da eine Beschleunigung bei den Abfertigungsabreiten oder eine Verbesserung auf dem Gebiete der Aus-

rüstung

rüstung, Betreuung und Versorgung nicht zu erkennen ist.
je mehr der Arzt: Raum zum Operationsbett wird und die vor-
dringlichen Forderungen der Hygiene auf Beschaffung und
und schnellen Schaffung neuer zu erfüllen sind, desto wenig
hier - aus der Praxis gesehen - in Übereinstimmung
Personen und zivile Mitarbeiter Stellungen zivil-
Mitarbeiter des Sanitäts- und Gesundheitswesens bzw. Sanitätsoffiziere
Sanitätsoffizier d.H.d.L.u.L. nicht zu der Lage, diese Aufgaben
Verantwortungsbereiche nicht selbständig wahrnehmen können.
Sanitätsoffizier d.H.d.L.u.L. nicht auf den vorgesehenen Dienst-
stellen. Da ersetzen sie auch fachlich. Schwierigkeiten, die
zu lösen, um die Mehrarbeiten und Mehrbelastungen, die
Verantwortungsbereiche nicht selbständig wahrnehmen können.
Kenntnisse und Verantwortungsbereiche nicht selbständig wahrnehmen
Sanitätsoffizier d.H.d.L.u.L. nicht auf den vorgesehenen Dienst-
stellen. Da ersetzen sie auch fachlich. Schwierigkeiten, die
zu lösen, um die Mehrarbeiten und Mehrbelastungen, die

4.) Aufgaben der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.

Die Aufgaben der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L. sind in der Dienstvorschrift für Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L. festgelegt. Sie sind in der Hauptsache:

a) Beratung des Kommandeurs in allen Fragen des Sanitäts- und Veterinärwesens,

b) Überwachung der Durchführung der Maßnahmen des Sanitäts- und Veterinärwesens,

c) Ausbildung der Sanitätsdienstgrade und Sanitätsmannschaften,

d) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.R.d.L.u.L.,

e) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

f) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

g) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

h) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

i) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

k) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

l) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

m) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

n) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

o) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

p) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

q) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

r) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

s) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

t) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

u) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

v) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

w) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

x) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

y) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

z) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

5.) Verantwortungsbereich der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.

Der Verantwortungsbereich der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L. ist in der Dienstvorschrift für Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L. festgelegt. Sie sind in der Hauptsache:

a) Beratung des Kommandeurs in allen Fragen des Sanitäts- und Veterinärwesens,

b) Überwachung der Durchführung der Maßnahmen des Sanitäts- und Veterinärwesens,

c) Ausbildung der Sanitätsdienstgrade und Sanitätsmannschaften,

d) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.R.d.L.u.L.,

e) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

f) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

g) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

h) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

i) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

k) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

l) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

m) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

n) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

o) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

p) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

q) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

r) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

s) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

t) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

u) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

v) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

w) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

x) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

y) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

z) Ausbildung der Sanitätsoffiziere d.H.d.L.u.L.,

Abschrift.

Seetransportstelle Sulina
B.Nr.: G 1017 /43

Geheim!

Den 16.Okt. 43.

An

Admiral Schwarzes Meer Seetrachef, Simferopol.

Betr.: Zusammenarbeit mit Vertreter RKS. u.Schiffahrt G.m.b.H.
Vorg.: FS ASM. Seetrachef G 17206 v.11.10.

Zu o.a. Vorg. meldet die Dienststelle:

Mit FS B.Nr. G 3986 v.20.9. u. 3986/43 II.Ang. vom 1.10. der Seetr.Hpt.St. Konst. wurde RKS. gebeten, einen Vertreter für die Wahrnehmung seiner Aufgaben in Sulina zu ernennen. Bisher ist dies noch nicht erfolgt. Der der Schiffahrt G.m.b. H. in Braila vorübergehend zur Einweisung z.Vfg. gestellte Ob.Insp. Scholz der Seetra Braila hielt sich am 14.d.M. abends in Sulina auf, und teilte dem Dienststellenleiter mit, dass nunmehr der Vertreter der DDSG. in Sulina, Herr Spatchek, mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Schiffahrt G.m.b.H. in Sulina beauftragt werden soll. Wie Herr Scholz u.a. mitteilte, würde in allernächsten Tagen hierüberv eine schriftliche Niederlage erfolgen.

Zu der Frage, welche Vor- oder Nachteile durch die Abgabe des Aufgabengebietes und der Zusammenarbeit mit dem örtlichen RKS.-Vertreter entstanden oder evtl. zu erwarten sind, kann daher die Dienststelle noch keine Stellung nehmen.

Nach den bisherigen Erfahrungen sind die zur Erledigung kommenden Aufgaben der Seetr.Stelle Sulina etwa zu 75 % milit. und etwa zu 25% ziviler Art. Unter diese 25% dürften die meisten Punkte der Ausführungsbestimmungen zur Durchführung des Bereederungsauftrages der KM. an die Schiffahrt G.m.b.H., Abs. 2, fallen. Diese Aufgaben, wie Beschaffung von Arbeitern bei Bebunkerungen, Umladungen, Anheuerungen, oder soweit sie sonst anfielen, wurden prompt von dem bisherigen Vertreter der DDSG., der Agentur Spatchek, auch für in Marinecharter fahrende Schiffe auf Ersuchen der Dienststelle erledigt.

Bisher hat die Dienststelle ausserordentlich gut mit der Agentur Spatchek zusammengearbeitet. Herr Spatchek ist in Sulina geboren, spricht mehrere Sprachen fliessend und ist auch der deutschen Sprache kundig. Ausserdem ist er mit den örtlichen Verhältnissen gut vertraut. Da Herr Spatchek Reichsdeutscher ist, dürften die an ihn übertragenen Arbeiten in besten Händen sein und die weitere Zusammenarbeit im Interesse der Deutschen Kriegsmarine auch in Zukunft erfolgversprechend sein.

gez. : Habermann.

Abschrift.

Seetransportstelle Braila
B.Nr. G 2938 /43

O.U. den 19.1o.1943

Geheim!

An den
Admiral Schwarzes Meer- Seetransportchef-
Simferopol.

Betr.: Bericht über Zusammenarbeit mit R.K.S. und Schiffahrt G.m.b.H.
Vorg.: Dort.Fernschreiben G 172o6 v.11.1o.43

Zu o.a. Vorgang berichtet die Dienststelle wie folgt:
Mit Datum des 2.7.43 wurden die Dienststellen des R.K.S. und der Schiffahrt G.m.b.H. am hiesigen Platze eingesetzt und die mit Befehl Mar. Grp.Kdo.Süd 5422/43 v.1.6.43 festgestellten Tätigkeitsbereiche den o.a. Diestetellen übergeben. Danach wird von der Schiffahrt G.m.b.H. die Bereederung, Beladung, Mannschaftsbetreuung, Ausrüstung, Reparatur und Abfertigung der im Nachschubverkehr der deutschen Wehrmacht eingesetzten Seeschiffe durchgeführt, während vom Reichskommissar für die deutsche Seeschiffahrt als Vertreter und Hoheitsträger ein Hafeninspekteur eingesetzt wurde.

Nachdem diese Regelung seit drei Monaten läuft ist festzustellen:

1. Nachteile:

a/. Auf Grund rumänischer Gesetze kann die Schiffahrt G.m.b.H. als selbständiges Unternehmen im hiesigen Bereich nicht firmieren und muss daher bei sämtlichen Besprechungen und Verhandlungen mit rumänischen Behörden die Seetransportstelle eingeschaltet werden, bzw. muss die Schiffahrt sich als Abteilung der Seetransportstelle ausgeben. Aus diesen Gründen müssen auch Verträge mit anzunehmenden Mannschaften im Namen der Seetransportstelle vor dem hiesigen Hafenkapitanat geschlossen werden. Bei eintretenden Rechtsansprüchen halten sich daher die rum. Behörden und Seeleute auch stets an die Seetransportstelle, was eine Erschwerung in der Abwiklung bzw. eine Belastung der Seetransportstelle mit Aufgaben, die an sich durch die Schiffahrt wahrzunehmen sind, bedeutet.

Gleichfalls erfolgt der Schriftverkehr zwischen der Schiffahrt G.m.b.H. und der rumänischen bzw. bulgarischen Staatsreederei im Namen der Seetransportstelle. Die Seetransportstelle hat also Schriftstücke zu zeichnen, die den reinen Geschäftsverkehr Der Schiffahrt G.m.b.H. betreffen.

b/. Laut Befehl stehen die Dieststellen der KM in keinerlei Rechtsbeziehung mehr zur DDSG und sind somit alle der DDSG gehörenden Schiffe an den R.K.S. zurückzugeben. Dadurch müssten der D.D.S.G. gegenüber die Schadenprotokolle vom R.K.S. bestätigt werden. Nach Mitteilung der D.D.S.G. werden jedoch vom Rechnungshof nur die Protokolle über entstandene Kriegsschäden anerkannt, die von der Seetransportstelle gegengezeichnet sind. Die Seetransportstelle hat also bei sämtlichen D.S.S.G. Schiffen die Schäden erlitten haben, diese festzustellen und zu bestätigen, was nach Angabe der Schiffe an den R.K.S. eigentlich von dieser Dieststelle vorgenommen werden müsste.

c/. Der Seetransportstelle gehen keinerlei Ladungspapiere über eingehende Ladungen mehr zu, eine direkte Kontrolle ist daher von hier aus nicht mehr möglich, sondern ist die Dienststelle zur Abgabe der erforderlichen Meldungen ausschliesslich auf die Angaben der Schiffahrt G.m.b.H. angewiesen. Aus dem gleichen Grunde ist eine Überprüfung der nach wie vor von der Seetra anzuerkennenden und zu siegelden Zollpapiere für sämtliche Ladungen an Hand der

Orginalpapiere nicht möglich. Da auch in diesem Falle, wie bereits oben ausgeführt die Seetra bei sämtlichen Amtshandlungen für die Schiffahrt eintreten muss, ist dies zu betonender Nachteil, aus dem u.U. Weiterungen entstehen können.

d/. Betreffs Schiffsmeldedienst ist zu bemerken , dass früher bei Abfertigung der Schiffe durch die Seetra die betreffenden Meldungen über Ankunft und Abfahrt sowie sonnstige laufende Meldungen sofort hinausgegeben werden konnten. Bei der jetzigen Regelung erfolgen die betr. Meldungen zeitweise verspätet, da durch Einschaltung der Schiffahrt G.m.b.H. der Dienstweg insofern verlängert wurde, als sämtliche Unterlagen für die Schiffsbewegungen, die früher direkt von der Seetra bearbeitet wurden, jetzt von der Schiffahrt erst der Seetra zur Weiterleitung zugehen müssen.

e/. Zwischen der Schiffahrt und den rum. Schiffsleitungen sind in letzter Zeit Differenzen bezüglich der Überstunden aufgetreten, da die Schiffahrt die gemachten Überstunden nicht anerkennen und beson ders den Kapitänen nicht auszahlen wollte. Obwohl anzunehmen ist, dass in einigen Fällen die Überstunden übertrieben waren, so besteht doch die Gefahr, dass bei einer zu genauen Erörterung dieser Frage-besonders bei den rum. Schiffsbesatzungen- eine Misstimmung Platz greift, die im Interesse der der Arbeitsfreudigkeit besser zu vermeiden wäre. So konnte z.B. auf der letzten Reise in Nikolajew an Bord des D."Danubius wegen Arbeitermangel Nachtarbeit nur mit eigner Besatzung durchgeführt werden, wobei bessere Ergebnisse als bei der Tagesarbeit erzielt wurden. Die Abfertigung des Schiffes wurde dadurch beschleunigt.

Anlässlich einer früheren Besprechung wurden dem Kapitän des Schiffes von Herrn Oberstabsintendanten Claussen Überstundengelder als Ausgleich für das geringere Einkommen auf dem kleineren Schiff zugestanden.

Eine Regelung dieser Frage auf ausschliesslich kommerzieller Grundlage würde die Arbeitsfreudigkeit sicher herabmindern, was Verzögerungen veranlassen könnte. Gerade der Kapitän vom D."Danubius" ist als sehr rührig zu bezeichnen, der manche Beschleunigung des Schiffes bei Reparaturen auf Grund seiner guten Beziehungen zur Werftleitung in Galatz sowie auch sonst veranlassenkonnte. Eine grundsätzliche Regelung der Überstundenfrage für rum. Kapitäne darf nicht aufgeschoben werden.

f/. Bezüglich Abwicklung der Entladung und Beladung der Schiffe ist bisher keine Veränderung zu bemerken, da auch die Schiffahrt sich der gleichen Stauerei bedient, die bereits seit Einrichtung der Dienststelle für diese tätig war.

g/. Im Gegensatz zu der Handhabung in Konstantza lehnt die Niederlassung Braila der Schiffahrt G.m.b.H. die verwaltungsmässige Bearbeitung der der Seetransportstelle verbliebenen Schiffe ab. Für diese grosse Anzahl Kleinschiffe werden Heuerabrechnung, Heimatzahlungen, Zahlungen von Verpflegungsgeldern, Ausrüstung und Verproviantierung, Annahme von Mannschaften usw. ausschliesslich durch die Seetransportstelle erledigt. Durch die im russischen Raum ständig vorkommenden Umkommandierungen von Seeleuten besteht die Gefahr, dass von den Seetransportstellen Zahlungen geleistet werden, die eigentlich der Schiffahrt zukämen, von der Schiffahrt aber nicht geleistet werden können, da diese nur Niederlassungen in Nikolajew, Odessa und Sewastopol hat. Ferner entstehen Unkalrheiten und Schwierigkeiten dadurch, dass z.Zt. drei Heuerbüros nebeneinander arbeiten, nämlich das der D.D.S.G., das der Schiffahrt G.m.b.H. und das der Seetransportstelle. Es wurden z.B. mehrfach an Seeleute, die durch Vertrag für die K.M. angemustert und auf verwaltungsmässig der K.M. zugeteilten Schiffen eingesetzt waren, Heimatzahlungen fortlaufend weiter gezahlt, obwohl diese Seeleute nach ihrer Ankunft im russischen Raum vielfach auf der D.D.S.G. bzw. der Schiffahrt unterstehende Fahrzeuge

versetzt wurden. Diese Tatsache gelangte in vielen Fällen garnicht oder aber oft nur sehr verspätet der Seetransportstelle Braila zur Kenntnis. Eine weitere Schwierigkeit ergibt die Durchführung von Heimatzahlungen an ausländische Seeleute wie z.B. Ungarn, Kroaten, Serben, Slovaken usw. Würden solche Leute von der Schiffahrt G.m.b.H. angemustert werden, so würde diese im Namen der Seetransportstelle durch Fernschreiben oder dergleichen Anweisung an Wehrmachtsdienststellen geben, entsprechende Heimatzahlungen zu leisten. Diese Dienststellen würden die Beträge entgültig verbuchen, während die Schiffahrt G.m.b.H. die Einbehaltung solcher Beträge nicht nach den Grundsätzen des Reichshaushaltes durchführen könnte. Ferner erscheint es fraglich, ob die Schiffahrt G.m.b.H. laufend über Veränderungen einschlägiger Bestimmungen aller die Hilfsbeischiffe betreffender Frgaen unterrichtet wird, und ob die Durchführung dieser Bestimmungen durch die Schiffahrt B.m.b.H. gewährleistet wird.

h/. Zweifelsohne bedeutet die Einschaltung der Schiffahrt G.m.b.H. einen erheblichen Mehrverbrauch an Devisen. Dieser ist bedingt durch Mieten, Licht - und Heizungskosten sowie die Ausgaben für Personal.

i/. Von sämtlichen Schiffsleitungen wurde bisher betont, dass das seinerzeitige Unterstellungverhältnis unter die Kriegsmarine klarere Verhältnisse ergab, und dass auch die Zusammenarbeit in jeder Hinsicht reibungsloser verlief.

2. Vorteile:

a/. Dadurch, dass von der Schiffahrt G.m.b.H. die Ausrüstung und sonstige Versorgung der Schiffe übernommen wurde, wurden im Bereich der Seetransportstelle eine Reihe Soldaten frei, die inzwischen abkommandiert worden sind.

b/. Eine Entlastung der Verwaltung ist nur in Bezug auf die Durchführung der Heuer-und Heimatzahlungen sowie Zahlung von Verpflegungs-und sonstigen Geldern für die zivilen Besatzungsmitglieder der von der Schiffahrt G.m.b.H. übernommenen Schiffe eingetreten.

gez. Grabo

A b s c h r i f t.

Seetransporthauptsstelle
-Konstantza-
B.Nr. G 5712/43

O.U.den 26.1o.43.

Geheim!

An
A.S.M. Seetransportchef Simferopol.
nachr. Mar. Gruppenkommando Süd-Seetr- Sofia

Betrifft: Schwierigkeiten mit den Dienststellen des Reichskommisars für die Seeschiffahrt.
Vorgang: Dort. F.S. G 17206 vom 11.1o.43.

1.) Vorteile: keine.
2.) Nachteile:

Bei der Betrachtung der Situation,die seit dem Eintreten des RKS in die Nachschubschiffahrt entstanden ist, muss der Bereederungsauftrag zugrunde gelegt werden, auf Grund dessen seiner Zeit die Trennung des Seenachschubes von der Kriegsmarine vorgenommen wurde. Die Kriegsmarine, die bei der Beschaffung von Seeschiffraum in den befreundeten Staaten nur bisher als Vertragspartner auftrat, wollte nach aussen hin auch weiter diese Rolle übernehmen, damit nicht etwa durch die Einrichtung der zivilen Reedereibetriebe des RKS bei den Rumänen, Bulgaren und Ungarn falsche Auffassungen entstehen, die sich dann evtl. auf den gesamten Verlauf des Nachschubes in irgend einer Weise ungünstig auswirken konnten. Selbstverständlich war die Organisation des RKS nicht so zu tarnen, wie beabsichtigt. Vor allen die ungarischen Kapitäne lehnten in persönlicher Aussprache oft die neue Unterstellung ab und erklärten,ihre Schiffe seien von der deutschen Kriegsmarine gechartert und die für sie zuständigen Dienstellen seien die Seetransportstellen. Die ihnen gegebene Erklärung im Sinne des Bereederungsauftrages hat sie nur teilweise befriedigt. Auf jeden Fall erklärten sie, ihre Reederei ihre Meinung über die neue Einrichtung kund zu tun. Ob sich die ungar. Reederei später noch dazu äussert,ist nicht bekannt; bis heute jedenfalls sind von dieser Seite aus keine Schwierigkeiten aufgetreten. Ähnlich verhält es sich mit den bulg.und rum. Kapitänen.

Alle grundsätzlichen Mannschaftsangelegenheiten müssen letzten Endes von der Seetransporthauptstelle geschlichtet werden,denn es ist bedauerliche Tatsache,dass die Mannschaftsmitglieder aus den Balkanstaaten nicht mit dem Herzen bei diesem Kampf sind,sie nehmen deshalb Befehle nur unwillig von den Zivilangestellten der Schiffahrt G.m.b.H. entgegen und es bedarf immer wieder des militärischen Druckes der Seetransporthauptstelle um sie zur Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Es entstehen somit bei längerer Dauer des Krieges dieselben Schwierigkeiten mit den Besatzungsmitgliedern aus den verbündeten Ländern,wie sie auf der Krim beobachtet wurden.

Bei den Rumänen ist der private Charakter der Schiffahrt G.m.b.H. durchaus erkannt. Seit Auftreten der Schiffahrt hat sich das Verhältnis der rum. Schiffahrtsbehörden zu uns auffällig geändert. Die Autorität der deutschen Kriegsmarine wird auf keinen mehr so respektiert,wie früher. Dazu beigetragen hat die Einstellung des Mitarbeiterstabes der Schiffahrt.Wiederholt ist von dort aus den Kapitänen der deutschen und ausländischen Schiffe geäussert worden:"Sie haben mit der Seetransporthauptstelle überhaupt nichts mehr zu tun, das machen wir jetzt alles." Es ist klar, dass diese

Äusserungen sofort nach oben weiterlaufen und eine entsprechende Haltung bei den rum. Behörden auslösen. Die weiteren Auswirkungen auf die gesamte Nachschubschiffahrt sind dann bald zu spüren. Bei Verhandlungen bezw. bei Forderungen,die im Interesse des Seenachschubes von der Kriegsmarine vertreten werden müssen, zeigen sich auf Seiten der rum. Behörden Widerstände, die früher nicht aufgetreten sind.Z.B. hat der Kapitän von TD. "Wilhelsburg" eine Geldstrafe vom hies. rum.Hafenkapitän auferlegt bekommen, weil das Schiff beim Lenzen seiner Tanks im Hafen Ölreste mitüber Bord pumpte. Selbstverständlich war dieses Verhalten von Seiten des Schiffes unstatthaft. Es war dem Schiff auch ausdrücklichst von der Seetra verboten worden. Da das Schiff jedoch ein deutsches war und unter deutscher Führung stand,hätte der Hafenkapitän die entspr. deutschen Dienststellen einschalten müssen,die von sich aus dann den Kapt. des Schiffes als zum Gefolge der KM gehörig, bestraft hätte. Der Hafenkapitän wäre dann von der deutschen Massnahme verständigt worden. Entgegen der allgemeinen Abmachung bestraft der Hafenkapitän den deutschen Kapitän direkt,ohne eine Dienstsstelle der KM eizuschalten. Alle Vorstellungen des MVO waren zwecklos,da von rum. Seite aus das Schiff als ziviles Handelsschiff angesehen wurde und die Zuständigkeit der KM demzufolge auch nicht beachtet wurde. Der Kpt. vom Motorschiff" Kassa" wurde ohne Benachrichtigung der Seetransporthauptstelle wegen einer Kollision, die er h.E. nicht einmal verschuldet hatte,vom rum. Hafenkapitän zu Lei 5.ooo.-Strafe verurteilt. Die Strafe wurde gezahlt, Proteste des Mar.Verb.St.Rum. wurden abgelehnt. Bei einer Munitionsschrottexplosion auf MS" Tisza" im hiesigen Hafen wurde der ung. Kapitän ohne Wissen der Seetransporthauptstelle vom rum.Hafenkapitän verhört und versuchtaus an sich harmlosen Angelegenheit eine Staatsaktion zu machen.

Ein Versäumnis des RKS war die zeitgerechte und gründliche Behandlung der Mannschaftsfrage. Vor etwa 3-4 Monaten wurde vom hies. rum. Hafenkapt. die Anmusterung rum. Seeleute abgelehnt. Eine mündliche Rücksprache ergab die Tatsache, dass die deutsche KM von den Rumänen gezwungen werden sollte, bessere Heuerverträge zu schaffen. Nachdem von deutscher Seite die Bereitwilligkeit zu entspr. Verhandlungen zugesagt war, wurde auch von den Rumänen ein Änderungsvorschlag der bestehenden Verträge eingereicht. Die örtliche Vertretung des RKS sowie die Schiffahrt G.m.b.H. und der RKS Bukarest wurden nun auf die Dringlichkeit einer gründlichen und notwendigen Lösung dieser Frage widerholt hingewiesen. Der damalige RKS-Vertreter von Konstantza Obltn. Wefels, der die Situation kannte, hat auf der Tagung der Hafeninspekteure und Schiffahrtsvertreter beim RKS in Bukarest ernstlich auf die Schwierigkeiten und die Folgen für die Nachschubschiffahrt hingewiesen. Es ist jedoch nichts geschehen und am 12.1o. wurde erneut dieAnmusterung rum. Seeleute verweigert. Auch hierfür war wieder im wesentlichen die Forderung nach einem verbesserten Heuervertrag der Anlass. In wieweit noch politische Momente ursächlich waren, lässt sich von hier aus nicht übersehen. Aufjeden Fall ist eine Einmischung deutscher zivilen Schiffahrtsstellen in diesen Fragen nachteilig.

Unklar ist das Verhältnis der DDSG innerhalb der Organisation des RKS. Es scheinen hier Machtkämpfe ausgetragen zu werden, die sich äusserst schädlich auf den Einsatz der Fahrzeuge auswirken. So war es z.B. in mheren Fällen nur durch ernste Hinweise der Seetra. möglich, die Schiffahrt zu bwegen, die Konstantza anlaufenden Fahrzeuge der DDSG zu betreuen. Im falle"MT I" ging es sogar soweit, dass die hiesige Schiffahrt das Schiff am 18.1o. für den 2o.1o. voraussichtlich auslaufklar meldete mit dem Hinweis, dass die eigentliche Auslaufbereitschaft von der Gestellung eines Kapitäns durch die DDSG abhinge. Die Schiffahrt hatte von Bukarest die Weisung,aus ihrem Personalbestand keinen Kapitän zu stellen, da dies im Falle2MT I" Sache der DDSG sei. Da das Schiff inzwischen noch nachträgliche Reparaturen zu erledigen hatte,hat diese unverständliche Einstellung keine Auswirkung gehabt. Darüber hinaus wird durch das Eingreifen der Seetra rechtzeitig dafür gesorgt, dass keine Störungen auftreten. Im allgemeinen nimmt die hiesige Schiffahrt

jederzeit Hinweise und Ratschläge der Seetra auf und bearbeitet ihr Aufgabengebiet im Sinne milit. Notwendigkeiten. Sie ist dabei weitgehendst auf die KM angewiesen, denn sämtliche Reparaturen, die gesamte Ausrüstung und Verproviantierung werden von der KM geleistet. Es ist dem RKS noch nicht gelungen, die notwendige Versorgungseinrichtung für seine Organisation zu schaffen. Es sind wohl planlos 2 Kräne aus dem französischen Raum nach Konstantza gebracht worden, um hier die Umschlagleistung zu erhöhen; um die Aufstellung hat sich jedoch niemand ernstlich bemüht. Jetzt sollen die Kräne an Bulgarien verkauft werden. Seit längerem ist der Seetra bekannt geworden, dass aus Ungarn 3 Neubauten zu erwarten sind. Wiederholte fernschriftliche Anfragen über die Fertigstellungstermine sind bis heute nur ungenügend oder überhaupt nicht beantwortet worden, obwohl zum Ausdruck geracht wurde, dass die Unterlagen geraucht werden für die Vorbereitung milit. Massnahmen wie z.B. Flakbewaffnung, Minenschutz usw. Es besteht der Eindruck, dass die Zentralstelle des RKS in Bukarest mit ungeeig neten Kräften besetzt ist, die wohl kaufmännisch geschult, aber in keiner Weise den Forderungen der Versorgungsschiffahrt Rechnung tragen können.

Es ist offensichtlich, dass die Organisation des RKS nicht ohne die tatkräftige und umfangreiche Mithilfe der Seetraorganisation auskommt. Diese Tatsache hat zur Folge, dass ein erhöhter Personalaufwand betrieben werden muss. Die Schiffahrt in Konstantza ist heute stärker besetzt, als die Seetrastelle war, als sie das gesamte Aufgabengebiet allein bearbeitete. Es handelt sich dabei fast ausschliesslich um Männer im wehrfähigen Alter, die nicht der Wehrmachtsverpflegung angeschlossen sind und daher mit Lei-Beträgen aus dem freien Handel versorgt werden und ein Wehrsold in Höhe eines Stabsoffiziers beziehen.

Durch das Weiterbestehen der Seetra, die auf jeden Fall die milit. Fragen zu bearbeiten hat und darüber hinaus laufend die Massnahmen der Schiffahrt des RKS-Vertreters verfolgen bezw. richtigweisend eingreifen muss, bestehen jetzt zwei Organisationen nebeneinander, die dieselben Aufgaben bearbeiten.

Es muss bei objektiver Beurteilung abschliessend gesagt werden, dass sich die Arbeit des Reichskommissars im hiesigen Raum im allgemeinen und in den verbündeten Ländern im besonderen nur nachteilig und hemmend ausgewirkt hat. Von Vorteilen ganz zu schweigen. Es besteht nach wie vor in zunehmenden Masse die Gefahr, dass die Verbündeten Mächte und Rumänien im besonderen, eines Tages mit Hinweis auf den privaten Charakter der Schiffahrt im Schwarzen Meer sämtliche Vergünstigungen aufheben, die die Marine bisher genossen hat. Wie sich auf die Dauer die rum. Kriegsmarine dazu stellt, dass sie mit ihren Kriegsschiffen privaten deutschen Handelsschiffsraum geleitet, soll dabei unberücksichtigt bleiben.

i.V.
W e f e l s

Geheim! den 19.1o.43

A b s c h r i f t

Bericht über die Dienstreise des Mar.Verw.Insp. Otto
nach Nikolajew vom 15.-18.1o.43.

Der in der Seetra-Stelle Nikolajew tätige Verw.Sekr. Klann ist mit Arbeit überlastet, da sich die Schiffahrt G.m.b.H. noch immer nicht so eingefügt hat, wie ursprünglich angenommen wurde. Viele Arbeiten auf dem Gebiete der Versorgung der Zivilbesatzungsmitglieder müssen nach wie vor von der Seetra-Verw. erledigt werden, sodass der Arbeitsanfall, der nach Einschaltung des RKS nur die Betreuung der Soldaten (Bordflak) usw. umfassen sollte, nicht viel geringer als früher ist. Es ist deshalb notwendig, dass zur Unterstützung des jetzt allein in der Verwaltung tätigen Sekr. Klann ein Verw. Assistent nach Nikolajew kommandiert werden möchte.

Was die Tätigkeit der Schiffahrt G.m.b.H. auf den anderen Aufgabengebieten des Seetransportes anbelangt, haben sich, soviel mir bekannt wurde, die Verhältnisse wie sie im Bericht des Marine Oberstabsintendanten Tennstadt vom 18.9.43 (Mar.Gr.Süd O Qu Seetra V 8918/43 v. 24.9.43) geschildert sind, kaum geändert.

gez. Otto
Mar. Verw. Insp.

ASM Seetransportchef
B.Nr. G. 17206

den 11.10.43

Abschrift

Geheim!

1.) Sende Fernschreiben an:

A. o. AU. Seetr.Hpt.St. Konst.
" " Sewa.
Seetra Burgas
" Varna
" Braila
" Sulina
" Odessa
" Niko
" Otschakow

Geheim! Umgehend einen den Tatsachen entspr. Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS-u. Schiff. G.m.b.H. Dienstst. hergeben, aus dem hervorgeht, welche Vor-oder Nachteile durch Abgabe Aufgabengebiet an o.a. Stellen für Seetransportaufgaben entstanden u. nach dort. Ansicht in Zukunft zu erwarten sind. Es sidn weitgehendst praktische Beispiele anzuführen.

AsM Seetrachef B.Nr. G. 17206

gez. Unterschriften

Seetransporthauptstelle
S e w a s t o p o l
B.Nr. G. 250

den 17. Okt. 43

A b s c h r i f t

Geheim!

An
Admiral Schwarzes Meer - Seetrachef
S i m f e r o p o l

Betr.: Bericht über Zusammenarbeit mit RKS- und Schiff. G.m.b.H.
Verg.: Dort. B.Nr. G 17206/43 v. 11.10.43

Die Schiffahrt G.m.b.H. hat bisher noch keine der im Bereederungsauftrag festgelegten Aufgaben von der Seetr. Hpt. Stelle Sewastopol verantwortlich übernommen, da sie nicht über den hierfür notwendigen Personalbestand verfügt. Über eine Zusammenarbeit kann daher kein Bericht gegeben werden. Zwecks Information spricht der Leiter der Schiffahrt täglich bei der Hpt. Stelle vor.

Der für die Einarbeitung der Verwaltung abgestellte Ass. Peters arbeitet nach wie vor bei der Hpt. Stelle, da der Einzuarbeitende noch nicht eingetroffen ist.

gez. Boese

Transportnebenstelle
Otschakow
r. G. 1675/43

Geheim!

den 12.Okt.43

Abschrift

An

Admiral Schwarzes Meer, Seetrachef

Simferopol

Betrifft: Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS-u. Schiff. G.m.b.H.-Dienststellen.
Vorgang: B.Nr. G 172o6.

Die Aufgaben der hiesigen Dienststelle ist, die Fahrzeuge nach den benachbarten Häfen weiterzuleiten. Die Arbeit des Agenten der D.D.S.G. verlief parallel. Die Geleitgestellung wurde von uns besorgt. Die Besatzungen wurden durch ihn betreut, was während seiner Abwesenheit von der Seetra gemacht wurde. Die Verpflegung wurde durch die Seetra beschafft. Abgegeben wurde von unserem Aufgabenkreis eigentlich nichts. Die Anwesenheit des DDSG Vertreters wäre nicht nötig gewesen, da die Fahrzeuge jetzt nur kurze Zeit hier auf der Reede liegen und das Personal von den Zivilstellen in den nächsten Häfen betreut werden kann. Die Zusammenarbeit lief in letzter Zeit gut. H.E. und auch von Seiten des Vertreters ist eine Besetzung durch die Schiff. G.m.b.H. nicht unbedingt nötig, eigentlich zwecklos. Andererseits muss die Seetra wegen der Geleitgestellung und der Zusammenarbeit mit deutschen und rumänischen Militärdienststellen unbedingt bestehen bleiben.

gez. Unterschrift.

A b s c h r i f t.

Seetransportstelle Nikolajew.

B.Nr.: G 321 den 19.1o.43.

Geheim!

G e h e i m - P e r s ö n l i c h.

An ASM. Seetransportchef, Simferopol.

Betr.: Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt G.m.b.H.-Dienststellen.

Vorg.: Dort. B.Nr. G 172o6 v.11.1o.43.

In der Anlage wird Bericht über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt-G.m.b.H. Dienststellen vorgelegt.

i.V. gez.: Benedix.

A b s c h r i f t.

B e r i c h t

Über die Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS- und Schiffahrt-G.m.b.H.-Dienststellen in Nikolajew.

A) **Hafen-Inspekteur.**

Die Bemühungen dieser Dienststelle hatten nicht den gleichen Erfolg wie sie eine milit. Dienststelle mit denselben Aufgaben gehabt hätte. Der Hafeninspekteur setzte sich zwar für die Verbesserung der Kaianlagen, für die Freihaltung der Liegeplätze und Kaiflächen im Interesse der ständigen Einsatzbereitschaft des Hafens und der erhöhten Umschlagsmöglichkeiten ein. Er konnte sich aber bei den vielen verschiedenen Interessenten und Dienststellen (mil. und zivilen) nicht durchsetzen. Die Beschleunigung der im Sommer begonnenen Kranbauten, die Beseitigung der Reibholzbolzen, das Abfahren der Kohlenstapel und insbesondere der in letzter Zeit brennenden Kohlen, Abstellung des Hafenarbeitermangels ist nur in schwacher Form, also unzulänglich, erfolgt.

Zu diesen Hauptfragen im hies. Hafen kann wie folgt Stellung genommen werden:

1. Beschleunigung des Kranbaues.

Die durch die OT. im Hafen aufzustellenden franz. Kräne sind bisher noch nicht betriebsklar. Ein besonderer Druck seitens des Hafeninspekteurs ist hies. Erachtens nicht erfolgt. Die für den Hafen angeforderten Förderbänder, bestimmt für Kohlenlöschen und Verladen in Waggons, haben sich nach Eintreffen als vollkommen unbrauchbar erwiesen, da die Motore dieser Förderbänder viel zu schwach sind. Von den 3 Förderbändern konnte nur eins mit stärkerem Motor versehen u. in Betrieb genommen werden.

2. Beseitigung der Bolzen an den Reibhölzern.

Seit Monaten wurde die Beseitigung der herausstehenden eisernen Bolzen an den Reibhölzern der Kaimauern im Südhafen gefordert. Diese eisernen Bolzen beschädigten die Bordwände der Transportschiffe. Unnötige Reparaturen und Zeitverlust hätten vermieden werden können.
Der Hafeninspektuer ist jedoch niemals energisch genug eingeschritten, um die verantwortlichen zivilen Hafenstellen zur Beseitigung dieser Schäden zu zwingen. Erst durch Eingreifen milit. Stellen, indem Oberstlt. Pachten vom Heimatstab Übersee, bei seinem Besuch in Nikolajew sich persönlich dafür einsetzte, wurden die erwähnten Eisenbolzen an den Reibhölzern durch Stab Major Schu abgebrannt.

3. Abfahren der brennenden Kohle.

Bei dem grossen Kohlenanlauf von See ist immer wieder die Frage des Abtransportes der Kohle aus dem Kohlenhafen als eine der dringlichsten Fragen zu lösen. Es wurde seitens hies. milit. Stellen laufend darauf hingewiesen, dass bei nicht rechtzeitigem Abfahren der Kohle später Blockierungen und Brände entstehen können. Diesse ist dann auch bald eingetreten. Als Ausweg wurden weitere wertvolle Löschplätze mit Kohlen verblockt, sodass bei grösserem Anlauf von Verpflegungs-, Munitions und Barackenschiffen keine Löschplätze vorhanden sind. Der entstandene Kohlenbrand und der damit verbundene Wertverlust ist gross. Massnahmen zum Abfahren und Umlagern der Kohlen sind getroffen, jedoch in keiner Weise ausreichend.

4. Beseitigung des Arbeitermangels im Hafen.

Der zunehmende Arbeitermangel im Hafen wurde zu einer Gefährdung

dung des Umschlages. Trotz Einschaltung höchster Dienststellen des RKS wurde diese Frage nicht gelöst. Bei der Besprechung der Umschlagsfragen unter Vorsitz von Oberstlt. Pachten, Heimatstab Übersee am 27.9.43. wurde Major Stockhausen, Stab z.b.V. 1oo, befehlsberechtigt, auch den zivilen Umschlagsstellen gegenüber, eingesetzt. Ferner wurden auf die dringende Forderung der Seetransportstelle zusätzlich Arbeiter durch den Gebietskommissar zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassend wird aus der hies. prakt. Anschauung heraus die Meinung vertreten, dass sich die Stellung eines Hafeninspekteurs im Operationsgebiet erübrigt. Es ist nur eine Dienststelle mehr eingeschaltet, während sich jetzt schon nachstehende Dienststellen und Privatfirmen mit ihren Interessen am Umschlag beteiligen, nämlich:

Heimatstab Übersee
Seetransportstelle
Stab z.b.V. 1oo
Wehrwirtschaftskommando
RKS.
Schiffahrt G.m.b.H.
Hafen- und Lagerhaus Ges.
Schwarzmeer-Stauerei
Zentralhandelsges. Ost.
Deutsche Levante-Linie
Dnjepr-Flussschiffahrt
Reichsverkehrsministerium
- Abt. See- und Binnenschiffahrt -
Generalkommissariat
- Abt. Transport -
O.T. Einsatzgruppe VIXI

Persönlich ist die Zusammenarbeit mit dem Hafeninspekteur stets reibungslos und kameradschaftlich verlaufen.

Unter dem Gesichtspunkt betrachtet, dass Nikolajew Operationsgebiet ist, wird eine zivile Persönlichkeit, wie sie der Hafeninspektuer ist, sich niemals durchsetzen können. Der Hafeninspekteur wird daher auch in Zukunft dem Seetransport und Nachschub keine nachhaltige Stütze sein.

B) <u>Schiffahrt G.m.b.H. Nikolajew.</u>

Die Personalbesetzung der Schiffahrt G.m.b.H. mit einem Leiter und einer Sekretärin ist besonders in fachlicher Hinsicht zu schwach und zeigt, dass genannte Gesellschaft ihre gem. Beroederungsauftrag übernommenen Aufgaben im hies. Raume entweder nicht richtig erkannt hat oder glaubt, die Arbeiten z.T. der Seetransportstelle überlassen zu können.

Allen anfallenden Arbeiten, vor allem bei plötzlich vermehrtem Hafenumschlag ist die Schiffahrt G.m.b.H. offensichtlich nicht gewachsen. Folgende prakt. Erfahrungen haben sich im Laufe der Zeit ergeben:

1.) <u>Schiffahrtsreferat.</u>

Anweisungen zum Laden und Löschen der Trahsportschiffe, Avisieren der einkommenden Ladung an die Empfänger erfolgt nach wie vo vor durch die Seetransportstelle. Eine tatsächliche Unterstützung bei dieser Arbeit wird durch die hies. Vertretung der Deutschen Levante-Linie geleistet, welche als Makler für die Schiffahrt G.m.b.H. arbeitet. Die wirksame Unterstützung und gute Zusammenarbeit mit der Marine hängt auch viel von der Persönlichkeit des DLL-Vertreters, Herrn Krogh, ab, welcher

<u>selbst</u>

selbst schon seit Anfang 1942 hier tätig ist und die Hafen- und Umschlagverhältnisse aus der Praxis heraus genau kennt.

Aus praktischen Beobachtungen heraus muss vorgeschlagen werden, dass der Schiffahrt G.m.b.H. von höherer milit. Stelle aus schärfste Anweisung gegeben wird, in Kriegszeiten und in einem Operationsgebiet, wie es der ost-russische Raum jetzt ist wird, sich streng an die milit. Vorschriften über Geheimhaltung, Tarnung bei Gesprächen und Verschlusssachenvorschriften zu halten. Es wird ferner die Beobachtung gemacht, dass die Schiffsleitungen und Besatzungen, namentlich die Verbündeten und Nichtdeutschen, widerstrebend und ungern den Anordnungen der Schiffahrt G.m.b.H. nachkommen. Die Schiffsleitungen wollen lieber ihre Befehle von einer militärischen Dienststelle empfangen.

2.) Verproviantierung der Schiffe.

Belieferung der Schiffe erfolgte zu Beginne der Tätigkeit der Schiffahrt G.m.b.H. auf dem Wege über den Gebietskommissar in Nikolajew. Der zivile Sektor war jedoch nicht in der Lage, diese Verproviantierungsaufgabe zu erfüllen. Die Verpflegung war unzureichend. Die Beschaffung war bei der oft kurzen Liegezeit der Schiffe zeitraubend, zumal die weitverzweigte Lage der zivilen Empfangsstellen die Arbeit noch verzögerte. Infolgedessen mussten die Mar.Verpflegungsämter z.T. in Anspruch genommen werden.
Als prakt. Beispiel kann die Verpflegung des Tankers "Ossag" im September 1943 angeführt werden. Trotzdaller Bemühungen der Schiffahrt G.m.b.H. beim Generalkommissariat gelang es nicht, die erforderliche Verpflegung und die Kantinenwaren für die Besatzung sicherzustellen. Es kam soweit, dass sich die Bordflak in der Stadt für 5.- RM. eine Schachtel Zigaretten kaufen mußte, um etwas zum Rauchen zu haben. Die Besatzung wandte sich daraufhin beschwerdeführend an die Seetransportstelle. Darauf wurde von der Seetra die bisher übliche und ordnungsmässige Verpflegung und Versorgung der Besatzung durchgeführt.

3.) Ausrüstung der Schiffe.

Lt. Bereederungsvertrag soll die Ausrüstung für die Transport--schiffe direkt bei der Mast durch die Schiffahrt G.m.b.H. angefordert und an Bord gegeben werden. Bei Übernahme ihres Aufgabengebietes hat sich die Schiffahrt G.m.b.H. anscheinend nicht darüber Gedanken gemacht, was für ein grosses Arbeitsgebiet die Ausrüstung der Schiffe und die Arbeiten des Sachverwalters bei der Seetransportstelle bedeuten. Wegen fehlendem Fachpersonals ist die Schiffahrt G.m.b.H. nicht in der Lage, diese Arbeiten zu leisten, um die Neuausrüstungen, vor allem die Aufträge auf Ersatzausrüstungen und Reparaturen auf den Schiffen sicherzustellen. Es ergeben sich auch techn. Schwierigkeiten, da die Schiffahrt G.m.b.H. nicht mit den vorgeschriebenen Marine-Rechnungslegungen und Nachweisen arbeitet und die angeforderten Geräte und Verbrauchsstoffe nicht bestandsmässig nachweisen kann. Eine fachgemässe Kontrolle ist bei dem bedeutenden Umsatz an Werten erforderlich. Die Ausrüstung und Kontrolle wird nach wie vor von der Seetransportstelle gemacht. Es ist in Wirklichkeit nur Mehrarbeit und Belastung dadurch eingetreten, dass die Schiffahrt G.m.b.H. sich eingeschaltet hat.

Irgendwelche Vorteile sind durch die Einschaltung der Schiffahrt weder für die Gegenwart noch für die Zukunft entstanden. Personalersparnis ist nicht erfolgt, da eine Beschleunigung bei den Abfertigungsarbeiten oder eine Verbesserung auf dem Gebiete der Ausrüstung

Abschrift.

Seetransportstelle Sulina
B.Nr.: G 1017 /43 **Geheim!** Den 16.Okt. 43.

An

Admiral Schwarzes Meer Seetrachef, Simferopol.

Betr.: Zusammenarbeit mit Vertreter RKS. u.Schiffahrt G.m.b.H.
Vorg.: FS ASM. Seetrachef G 17206 v.11.10.

Zu o.a. Vorg. meldet die Dienststelle:

Mit FS B.Nr. G 3986 v.20.9. u. 3986/43 II.Ang. vom 1.10. der Seetr.Hpt.St. Konst. wurde RKS. gebeten, einen Vertreter für die Wahrnehmung seiner Aufgaben in Sulina zu ernennen. Bisher ist dies noch nicht erfolgt. Der der Schiffahrt G.m.b. H. in Braila vorübergehend zur Einweisung z.Vfg. gestellte Ob.Insp. Scholz der Seetra Braila hielt sich am 14.d.M. abends in Sulina auf, und teilte dem Dienststellenleiter mit, dass nunmehr der Vertreter der DDSG. in Sulina, Herr Spatchek, mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Schiffahrt G.m.b.H. in Sulina beauftragt werden soll. Wie Herr Scholz u.a. mitteilte, würde in allernächsten Tagen hierüber eine schriftliche Niederlage erfolgen.

Zu der Frage, welche Vor- oder Nachteile durch die Abgabe des Aufgabengebietes und der Zusammenarbeit mit den örtlichen RKS.-Vertreter entstanden oder evtl. zu erwarten sind, kann daher die Dienststelle noch keine Stellung nehmen.

Nach den bisherigen Erfahrungen sind die zur Erledigung kommenden Aufgaben der Seetr.Stelle Sulina etwa zu 75 % milit. und etwa zu 25% ziviler Art. Unter diese 25% dürften die meisten Punkte der Ausführungsbestimmungen zur Durchführung des Bereederungsauftrages der KM. an die Schiffahrt G.m.b.H., Abs. 2, fallen. Diese Aufgaben, wie Beschaffung von Arbeitern bei Bebunkerungen, Umladungen, Anheuerungen, oder soweit sie sonst anfielen, wurden prompt von dem bisherigen Vertreter der DDSG., der Agentur Spatchek, auch für in Marinecharter fahrende Schiffe auf Ersuchen der Dienststelle erledigt.

Bisher hat die Dienststelle ausserordentlich gut mit der Agentur Spatchek zusammengearbeitet. Herr Spatchek ist in Sulina geboren, spricht mehrere Sprachen fliessend und ist auch der deutschen Sprache kundig. Ausserdem ist er mit den örtlichen Verhältnissen gut vertraut. Da Herr Spatchek Reichsdeutscher ist, dürften die an ihn übertragenen Arbeiten in besten Händen sein und die weitere Zusammenarbeit im Interesse der Deutschen Kriegsmarine auch in Zukunft erfolgversprechend sein.

gez. : Habermann.

Abschrift.

Seetransportstelle Braila
Tgb.Nr. G 2938 /43

Geheim!

O.U. den 19.10.1943

An den
Admiral Schwarzes Meer- Seetransportchef-
Simferopol.

Betr.: Bericht über Zusammenarbeit mit R.K.S. und Schiffahrt G.m.b.H.
Vorg.: Dort.Fernschreiben G 17206 v.11.10.43

Zu o.a. Vorgang berichtet die Dienststelle wie folgt:
Mit Datum des 2.7.43 wurden die Dienststellen des R.K.S. und der Schiffahrt G.m.b.H. am hiesigen Platze eingesetzt und die mit Befehl Mar. Grp.Kdo.Süd 5422/43 v.1.6.43 festgestellten Tätigkeitsbereiche den o.a. Dieststellen übergeben. Danach wird von der Schiffahrt G.m.b.H. die Bereederung, Beladung, Mannschaftsbetreuung, Ausrüstung, Reparatur und Abfertigung der im Nachschubverkehr der deutschen Wehrmacht eingesetzten Seeschiffe durchgeführt, während vom Reichskommissar für die deutsche Seeschiffahrt als Vertreter und Hoheitsträger ein Hafeninspekteur eingesetzt wurde.

Nachdem diese Regelung seit drei Monaten läuft ist festzustellen:

1. Nachteile:

a/. Auf Grund rumänischer Gesetze kann die Schiffahrt G.m.b.H. als selbständiges Unternehmen im hiesigen Bereich nicht firmieren und muss daher bei sämtlichen Besprechungen und Verhandlungen mit rumänischen Behörden die Seetransportstelle eingeschaltet werden, bzw. muss die Schiffahrt sich als Abteilung der Seetransportstelle ausgeben. Aus diesen Gründen müssen auch Verträge mit anzunehmenden Mannschaften im Namen der Seetransportstelle vor dem hiesigen Hafenkapitanat geschlossen werden. Bei eintretenden Rechtsansprüchen halten sich daher die rum. Behörden und Seeleute auch stets an die Seetransportstelle, was eine Erschwerung in der Abwicklung bzw. eine Belastung der Seetransportstelle mit Aufgaben, die an sich durch die Schiffahrt wahrzunehmen sind, bedeutet.

Gleichfalls erfolgt der Schriftverkehr zwischen der Schiffahrt G.m.b.H. und der rumänischen bzw. bulgarischen Staatsreederei im Namen der Seetransportstelle. Die Seetransportstelle hat also Schriftstücke zu zeichnen, die den reinen Geschäftsverkehr Der Schiffahrt G.m.b.H. betreffen.

b/. Laut Befehl stehen die Dienststellen der KM in keinerlei Rechtsbeziehung mehr zur DDSG und sind somit alle der DDSG gehörenden Schiffe an den R.K.S. zurückzugeben. Dadurch müssten der D.D.S.G. gegenüber die Schadenprotokolle vom R.K.S. bestätigt werden. Nach Mitteilung der D.D.S.G. werden jedoch vom Rechnungshof nur die Protokolle über entstandene Kriegsschäden anerkannt, die von der Seetransportstelle gegengezeichnet sind. Die Seetransportstelle hat also bei sämtlichen D.S.S.G. Schiffen die Schäden erlitten haben, diese festzustellen und zu bestätigen, was nach Angabe der Schiffe an den R.K.S. eigentlich von dieser Dienststelle vorgenommen werden müsste.

c/. Der Seetransportstelle gehen keinerlei Ladungspapiere über eingehende Ladungen mehr zu, eine direkte Kontrolle ist daher von hier aus nicht mehr möglich, sondern ist die Dienststelle zur Abgabe der erforderlichen Meldungen ausschliesslich auf die Angaben der Schiffahrt G.m.b.H. angewiesen. Aus dem gleichen Grunde ist eine Überprüfung der nach wie vor von der Seetra anzuerkennende und zu siegelden Zollpapiere für sämtliche Ladungen an Hand de:

-2-

Orginalpapiere nicht möglich. Da auch in diesem Falle, wie bereits oben ausgeführt die Seetra bei sämtlichen Amtshandlungen für die Schiffahrt eintreten muss, ist dies zu betonender Nachteil, aus dem u.U. Weiterungen entstehen können.

d/. Betreffs Schiffsmeldedienst ist zu bemerken, dass früher bei Abfertigung der Schiffe durch die Seetra die betreffenden Meldungen über Ankunft und Abfahrt sowie sonstige laufende Meldungen sofort hinausgegeben werden konnten. Bei der jetzigen Regelung erfolgen die betr. Meldungen zeitweise verspätet, da durch Einschaltung der Schiffahrt G.m.b.H. der Dienstweg insofern verlängert wurde, als sämtliche Unterlagen für die Schiffsbewegungen, die früher direkt von der Seetra bearbeitet wurden, jetzt von der Schiffahrt erst der Seetra zur Weiterleitung zugehen müssen.

e/. Zwischen der Schiffahrt und den rum. Schiffsleitungen sind in letzter Zeit Differenzen bezüglich der Überstunden aufgetreten, da die Schiffahrt die gemachten Überstunden nicht anerkennen und besonders den Kapitänen nicht auszahlen wollte. Obwohl anzunehmen ist, dass in einigen Fällen die Überstunden übertrieben wurden, so besteht doch die Gefahr, dass bei einer zu genauen Erörterung dieser Frage-besonders bei den rum. Schiffsbesatzungen- eine Mißstimmung Platz greift, die im Interesse der der Arbeitsfreudigkeit besser zu vermeiden wäre. So konnte z.B. auf der letzten Reise in Nikolajew an Bord des D."Danubius wegen Arbeitermangel Nachtarbeit nur mit eigner Besatzung durchgeführt werden, wobei bessere Ergebnisse als bei der Tagesarbeit erzielt wurden. Die Abfertigung des Schiffes wurde dadurch beschleunigt.

Anläßlich einer früheren Besprechung wurden dem Kapitän des Schiffes von Herrn Oberstabsintendanten Claussen Überstundengelder als Ausgleich für das geringere Einkommen auf dem kleineren Schiff zugestanden.

Eine Regelung dieser Frage auf ausschliesslich kommerzieller Grundlage würde die Arbeitsfreudigkeit sicher herabmindern, was Verzögerungen veranlassen könnte. Gerade der Kapitän vom D."Danubius" ist als sehr rührig zu bezeichnen, der manche Beschleunigung des Schiffes bei Reparaturen auf Grund seiner guten Beziehungen zur Werftleitung in Galatz sowie auch sonst veranlassen konnte. Eine grundsätzliche Regelung der Überstundenfrage für rum. Kapitäne darf nicht aufgeschoben werden.

f/. Bezüglich Abwicklung der Entladung und Beladung der Schiffe ist bisher keine Veränderung zu bemerken, da auch die Schiffahrt sich der gleiche Stauerei bedient, die bereits seit Einrichtung der Dienststelle für diese tätig war.

g/. Im Gegensatz zu der Handhabung in Konstantza lehnt die Niederlassung Braila der Schiffahrt G.m.b.H. die verwaltungsmässige Bearbeitung der der Seetransportstelle verbliebenen Schiffe ab. Für diese grosse Anzahl Kleinschiffe werden Heuerabrechnung, Heimatzahlungen, Zahlungen von Verpflegungsgeldern, Ausrüstung und Verproviantierung, Annahme von Mannschaften usw. ausschliesslich durch die Seetransportstelle erledigt. Durch die im russischen Raum ständig vorkommenden Umkommandierungen von Seeleuten besteht die Gefahr, dass von den Seetransportstellen Zahlungen geleistet werden, die eigentlich der Schiffahrt zukämen, von der Schiffahrt aber nicht geleistet werden können, da diese nur Niederlassungen in Nikolajew, Odessa und Sewastopol hat. Ferner entstehen Unklarheiten und Schwierigkeiten dadurch, dass z.Zt. drei Heuerbüros nebeneinander arbeiten, nämlich das der D.D.S.G., das der Schiffahrt G.m.b.H. und das der Seetransportstelle. Es wurden z.B. mehrfach an Seeleute, die durch Vertrag für die K.M. angemustert und auf verwaltungsmässig der K.M. zugeteilten Schiffen eingesetzt waren, Heimatzahlungen fortlaufend weiter gezahlt, obwohl diese Seeleute nach ihrer Ankunft im russischen Raum vielfach auf der D.D.S.G. bzw. der Schiffahrt unterstehende Fahrzeuge

versetzt wurden. Diese Tatsache gelangte in vielen Fällen garnicht oder aber oft nur sehr verspätet der Seetransportstelle Brsila zur Kenntnis. Eine weitere Schwierigkeit ergibt die Durchführung von Heimatszahlungen an ausländische Seeleute wie z.B. Ungarn, Kroaten, Serben, Slovaken usw. Würden solche Leute von der Schiffahrt G.m.b.H. angemustert werden, so würde diese im Namen der Seetransportstelle durch Fernschreiben oder dergleichen Anweisung an Wehrmachtsdienststellen geben, entsprechende Heimatszahlungen zu leisten. Diese Dienststellen würden die Beträge entgültig verbuchen, während die Schiffahrt G.m.b.H. die Einbehaltung solcher Beträge nicht nach den Grundsätzen des Reichshaushaltes durchführen könnte. Ferner erscheint es fraglich, ob die Schiffahrt G.m.b.H. laufend über Veränderungen einschlägiger Bestimmungen aller die Hilfsbeischiffe betreffender Fragen unterrichtet wird, und ob die Durchführung dieser Bestimmungen durch die Schiffahrt G.m.b.H. gewährleistet wird.

h/. Zweifelsohne bedeutet die Einschaltung der Schiffahrt G.m.b.H. einen erheblichen Mehrverbrauch an Devisen. Dieser ist bedingt durch Mieten, Licht - und Heizungskosten sowie die Ausgaben für Personal.

i/. Von sämtlichen Schiffsleitungen wurde bisher betont, dass das seinerzeitige Unterstellungverhältnis unter die Kriegsmarine klarere Verhältnisse ergab, und dass auch die Zusammenarbeit in jeder Hinsicht reibungsloser verlief.

2. Vorteile:

a/. Dadurch, dass von der Schiffsahrt G.m.b.H. die Ausrüstung und sonstige Versorgung der Schiffe übernommen wurde, wurden im Bereich der Seetransportstelle eine Reihe Soldaten frei, die inzwischen abkommandiert worden sind.

b/. Eine Entlastung der Verwaltung ist nur in Bezug auf die Durchführung der Heuer-und Heimatszahlungen sowie Zahlung von Verpflegungs-und sonstigen Geldern für die zivilen Besatzungsmitglieder der von der Schiffahrt G.m.b.H. übernommenen Schiffe eingetreten.

gez. Grabo

Abschrift.

Seetransportheuptstelle
-Konstanza-
B.Nr. G 5712/43

O.U.den 26.1o.43.

Geheim!

An

A.S.M. Seetransportchef Simferopol.

mehr. Mar. Gruppenkommando Süd-Seetr- Sofia

Betrifft: Schwierigkeiten mit den Dienststellen des Reichskommissars für die Seeschiffahrt.
Vorgang: Dort. F.S. G 17206 vom 11.1o.43.

1.) Vorteile: keine.
2.) Nachteile:

Bei der Betrachtung der Situation,die seit dem Eintreten des RKS in die Nachschubschiffahrt entstanden ist, muss der Bereederungsauftrag zugrunde gelegt werden, auf Grund dessen seiner Zeit die Trennung des Seenachschubes von der Kriegsmarine vorgenommen wurde. Die Kriegsmarine, die bei der Beschaffung von Seeschiffraum in den befreundeten Staaten nur bisher als Vertragspartner auftrat, wollte nach aussen hin auch weiter diese Rolle übernehmen, damit nicht etwa durch die Einrichtung der zivilen Reedereibetriebe des RKS bei den Rumänen, Bulgaren und Ungarn falsche Auffassungen entstehen, die sich dann evtl. auf den gesamten Verlauf des Nachschubes in irgend einer Weise ungünstig auswirken konnten. Selbstverständlich war die Organisation des RKS nicht so zu tarnen, wie beabsichtigt. Vor allen die ungarischen Kapitäne lehnten in persönlicher Aussprache oft die neue Unterstellung ab und erklärten,ihre Schiffe seien von der deutschen Kriegsmarine gechartert und die für sie zuständigen Dienstellen seien die Seetransportstellen. Die ihnen gegebene Erklärung im Sinne des Bereederungsauftrages hat sie nur teilweise befriedigt. Auf jeden Fall erklärten sie, ihre Reederei ihre Meinung über die neue Einrichtung kund zu tun. Ob sich die ungar. Reederei später noch dazu äussert,ist nicht bekannt; bis heute jedenfalls sind von dieser Seite aus keine Schwierigkeiten aufgetreten. Ähnlich verhält es sich mit den bulg.und rum. Kapitänen.

Alle grundsätzlichen Mannschaftsangelegenheiten müssen letzten Endes von der Seetransporthauptstelle geschlichtet werden,denn es ist bedauerliche Tatsache,dass die Mannschaftsmitglieder aus den Balkanstaaten nicht mit dem Herzen bei diesem Kampf sind,sie nehmen deshalb Befehle nur unwillig von den Zivilangestellten der Schiffahrt G.m.b.H. entgegen und es bedarf immer wieder des militärischen Druckes der Seetransportheuptstelle um sie zur Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Es entstehen somit bei längerer Dauer des Krieges dieselben Schwierigkeiten mit den Besatzungsmitgliedern aus den verbündeten Ländern,wie sie auf der Krim beobachtet wurden.

Bei den Rumänen ist der private Charakter der Schiffahrt G.m.b.H. durchaus erkannt. Seit Auftreten der Schiffahrt hat sich das Verhältnis der rum. Schiffahrtsbehörden zu uns auffällig geändert. Die Autorität der deutschen Kriegsmarine wird auf keinem mehr so respektiert,wie früher. Dazu beigetragen hat die Einstellung des Mitarbeiterstabes der Schiffahrt.Wiederholt ist von dort aus den Kapitänen der deutschen und ausländischen Schiffe geäussert worden:"Sie haben mit der Seetransporthauptstelle überhaupt nichts mehr zu tun, das machen wir jetzt alles." Es ist klar, dass diese

Äusserungen sofort nach oben weiterlaufen und eine entsprechende Haltung bei den rum. Behörden auslösen. Die weiteren Auswirkungen auf die gesamte Nachschubschiffahrt sind dann bald zu spüren. Bei Verhandlungen bezw. bei Forderungen,die im Interesse des Seenachschubes von der Kriegsmarine vertreten werden müssen, zeigen sich auf Seiten der rum. Behörden Widerstände, die früher nicht aufgetreten sind.Z.B. hat der Kapitän von TD. "Wilhelsburg" eine Geldstrafe vom hies. rum.Hafenkapitän auferlegt bekommen, weil das Schiff beim Leasen seiner Tanks im Hafen Ölreste mit über Bord pumpte. Selbstverständlich ist dieses Verhalten von Seiten des Schiffes unstatthaft. Es war dem Schiff auch ausdrücklichst von der Seetra verboten worden. Da das Schiff jedoch ein deutsches war und unter deutscher Führung stand,hätte der Hafenkapitän die entspr. deutschen Dienststellen einschalten müssen,die vom sich aus dann den Kapt. des Schiffes als zum Gefolge der KM gehörig, bestraft hätte. Der Hafenkapitän wäre dann von der deutschen Massnahme verständigt worden. Entgegen der allgemeinen Abmachung bestraft der Hafenkapitän den deutschen Kapitän direkt,ohne eine Dienststelle der KM einzuschalten. Alle Vorstellungen des MVO waren zwecklos,da vom rum. Seite aus das Schiff als ziviles Handelsschiff angesehen wurde und die Zuständigkeit der KM demzufolge auch nicht beachtet wurde. Der Kpt. vom Motorschiff" Kassa" wurde ohne Benachrichtigung der Seetransperthauptstelle wegen einer Kollision, die er h.E. nicht einmal verschuldet hatte,vom rum. Hafenkapitän zu Lei 5.ooo.-Strafe verurteilt. Die Strafe wurde gezahlt. Proteste des Mar.Verb.St.Rum. wurden abgelehnt. Bei einer Munitionsschrottexplosion auf MS" Tisma" im hiesigen Hafen wurde der ung. Kapitän ohne Wissen der Seetransperthauptstelle vom rum.Hafenkapitän verhört und versuchtaus an sich harmlosen Angelegenheit eine Staatsaktion zu machen.

Ein Versäumnis des RKS war die zeitgerechte und gründliche Behandlung der Mannschaftsfrage. Vor etwa 3-4 Monaten wurde von hies. rum. Hafenkapt. die Anmusterung rum. Seeleute abgelehnt. Eine mündliche Rücksprache ergab die Tatsache, dass die deutsche KM von den Rumänen gezwungen werden sollte, bessere Heuerverträge zu schaffen. Nachdem von deutscher Seite die Bereitwilligkeit zu entspr. Verhandlungen ausgesagt war, wurde auch von den Rumänen ein Änderungsvorschlag der bestehenden Verträge eingereicht. Die örtliche Vertretung des RKS sowie die Schiffahrt G.m.b.H. und der RKS Bukarest wurden nun auf die Dringlichkeit einer gründlichen und notwendigen Lösung dieser Frage widerholt hingewiesen. Der damalige RKS-Vertreter von Konstantza Obltn. Wefels, der die Situation kannte, hat auf der Tagung der Hafeninspekteure und Schiffahrtsvertreter beim RKS in Bukarest ernstlich auf die Schwierigkeiten und die Folgen für die Nachschubschiffahrt hingewiesen. Es ist jedoch nichts geschehen und am 12.1o. wurde erneut die Anmusterung rum. Seeleute verweigert. Auch hierfür war wieder im wesentlichen die Forderung nach einem verbesserten Heuervertrag der Anlass. In wieweit noch politische Momente ursächlich waren, lässt sich von hier aus nicht übersehen. Aufjeden Fall ist eine Einmischung deutschez zivilen Schiffahrtsstellen in diesen Fragen nachteilig.

Unklar ist das Verhältnis der DDSG innerhalb der Organisation des RKS. Es scheinen hier Machtkämpfe ausgetragen zu werden, die sich äusserst schädlich auf den Einsatz der Fahrzeuge auswirken. So war es z.B. in mheren Fällen nur durch ernste Hinweise der Seetra. möglich, die Schiffahrt zu bwegen, die Konstantza anlaufenden Fahrzeuge der DDSG zu betreuen. Im falle"MT I" ging es sogar soweit, dass die hiesige Schiffahrt das Schiff am 18.1o. für den 2o.1o. voraussichtlich auslaufklar meldete mit dem Hinweis, dass die eigentliche Auslaufbereitschaft von der Gestellung eines Kapitäns durch die DDSG abhinge. Die Schiffahrt hatte von Bukarest die Weisung,aus ihrem Personalbestand keinen Kapitän zu Stellen, da diss im Falle2MT I" Sache der DDSG sei. Da das Schiff inzwischen noch nachträgliche Reparaturen zu erledigen hatte,hat diese unverständliche Einstellung keine Auswirkung gehabt. Darüber hinaus wird durch das Eingreifen der Seetra rechtzeitig dafür gesorgt, dass keine Störungen auftreten. Im allgemeinen nimmt die hiesige Schiffahrt

jederzeit Hinweise und Ratschläge der Seetra auf und bearbeitet ihr Aufgabengebiet im Sinne milit. Notwendigkeiten. Sie ist dabei weitgehendst auf die KM angewiesen, denn sämtliche Reparaturen, die gesamte Ausrüstung und Verproviantierung werden von der KM geleistet. Es ist dem RKS noch nicht gelungen, die notwendige Versorgungseinrichtung für seine Organisation zu schaffen. Es sind wohl planlos 2 Kräne aus dem französischen Raum nach Konstantza gebracht worden, um hier die Umschlagleistung zu erhöhen; um die Aufstellung hat sich jedoch niemand ernstlich bemüht. Jetzt sollen die Kräne an Bulgarien verkauft werden. Seit längerem ist der Seetra bekannt geworden, dass aus Ungarn 3 Neubauten zu erwarten sind. Wiederholte fernschriftliche Anfragen über die Fertigstellungstermine sind bis heute nur ungenügend oder überhaupt nicht beantwortet worden, obwohl zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Unterlagen gebraucht werden für die Vorbereitung milit. Massnahmen wie z.B. Flakbewaffnung, Minenschutz usw. Es besteht der Eindruck, dass die Zentralstelle des RKS in Bukarest mit ungeeig neten Kräften besetzt ist, die wohl kaufmännisch geschult, aber in keiner Weise den Forderungen der Versorgungsschiffahrt Rechnung tragen können.

Es ist offensichtlich, dass die Organisation des RKS nicht ohne die tatkräftige und umfangreiche Mithilfe der Seetrorganisation auskommt. Diese Tatsache hat zur Folge, dass ein erhöhter Personalaufwand betrieben werden muss. Die Schiffahrt in Konstantza ist heute stärker besetzt, als die Seetrastelle war, als sie das gesamte Aufgabengebiet allein bearbeitete. Es handelt sich dabei fast ausschliesslich um Männer im wehrfähigen Alter, die nicht der Wehrmachtsverpflegung angeschlossen sind und daher mit Lei-Beträgen aus dem freien Handel versorgt werden und ein Wehrsold in Höhe eines Stabsoffiziers beziehen.

Durch das Weiterbestehen der Seetra, die auf jeden Fall die milit. Fragen zu bearbeiten hat und darüber hinaus laufend die Massnahmen der Schiffahrt des RKS-Vertreters verfolgen bezw. richtigweisend eingreifen muss, bestehen jetzt zwei Organisationen nebeneinander, die dieselben Aufgaben bearbeiten.

Es muss bei objektiver Beurteilung abschliessend gesagt werden, dass sich die Arbeit des Reichskommissars im hiesigen Raum im allgemeinen und in den verbündeten Ländern im besonderen nur nachteilig und hemmend ausgewirkt hat. Von Vorteilen ganz zu Schweigen. Es besteht nach wie vor in zunehmenden Masse die Gefahr, dass die Verbündeten Mächte und Rumänien im besonderen, eines Tages mit Hinweis auf den privaten Charakter der Schiffahrt im Schwarzen Meer sämtliche Vergünstigungen aufheben, die die Marine bisher genossen hat. Wie sich auf die Dauer die rum. Kriegsmarine dazu stellt, dass sie mit ihren Kriegsschiffen privaten deutschen Handelsschiffsraum geleitet, soll dabei unberücksichtigt bleiben.

i.V.
Wefels

Geheim! den 19.1o.43

Abschrift

Bericht über die Dienstreise des Mar.Verw.Insp. Otto
nach Nikolajew vom 15.-18.1o.43.

Der in der Seetra-Stelle Nikolajew tätige Verw.Sekr. Klann ist mit Arbeit überlastet, da sich die Schiffahrt G.m.b.H. noch immer nicht so eingefügt hat, wie ursprünglich angenommen wurde. Viele Arbeiten auf dem Gebiete der Versorgung der Zivilbesatzungsmitglieder müssen nach wie vor von der Seetra-Verw. erledigt werden, sodass der Arbeitsanfall, der nach Einschaltung des RKS nur die Betreuung der Soldaten (Bordflak) usw. umfassen sollte, nicht viel geringer als früher ist. Es ist deshalb notwendig, dass zur Unterstützung des jetzt allein in der Verwaltung tätigen Sekr. Klann ein Verw. Assistent nach Nikolajew kommandiert worden möchte.

Was die Tätigkeit der Schiffahrt G.m.b.H. auf den anderen Aufgabengebieten des Seetransportes anbelangt, haben sich, soviel mir bekannt wurde, die Verhältnisse wie sie im Bericht des Marine Oberstabsintendanten Tennstadt vom 18.9.43 (Mar.Gr.Süd O Qu Seetra V 8918/43 v. 24.9.43) geschildert sind, kaum geändert.

gez. Otto
Mar. Verw. Insp.

175077

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
24/12 1715					
von durch	Marinegruppenkommando Süd				
Verzögerungsvermerk	eingeg.: 25 Dezem. 1943				
	12459				

10686
10745
10747
10749
10844
10998
11661
12047
12459

Fernschreiben von +LT MSOS 14359 23/12 1630=

GRUPPE SUED SEETR=

--GEHEIM-- AUF DORT FS 10506 SEETRA V V 11/11 .-
SEETRH HPTST SEW: ZU 1) 1 OFFZ. 2 BEAMTE,
4 UFFZ. 14 MANN 1 MASCH INSP. 1 DIV KAPT (NOCH ALS
SEETR ST).-
ZU 2) 4 OFFZ 4 BEAMTE 4 UFFZ; 22 MANNSCH
1 MASCH INSP. 2 ZIV KPT (JEZT SEETR HPTST)
RKS 1 HAFENINSP. 3 SEESTAUER;
DER RKS IST IN SEWA WIE AUCH IN DEN ANDEREN

KRIMHAEFEN UEBERHAUPT NICHT IN ERSCHEINUNG GETRET

ASM SEETRCHEF G 19934 V+

V1

b. Kts. u. alle zu Gr. Süd Sectr. 10506 eingehenden Meldungen sammeln u. mir vor. 19. 11.

Sectr. 41

T A 15/11.

Sectr. Sewastopol

Gefehlen noch

H. St. Stegacis

Sectr. Chef Odessa

" Saloniki

" Iraklion

G.-Mfg. am 12/12 an Sectr. gegeben [illegible]

167443

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
14/12 1750					
von MSBU durch		14 Dezem. 1943			
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von +LT MSOS 13242 12/12 2220=

GR SUED SEETR V=

--GEHEIM-- AUF DORT FS 10506 SEETR V V 11/11.-

SEETR ODES: ZU 1) 2 OFFZ, 2 BEAMTE, 14 SOLD, 1 MAR HELF

ZU 2) SEETRA: 2 OFFZ, 2 BEAMTE, 14 SOLD, 2 MAR HELF.-

SCHIFFAHRT: 1 BEAMT, 1 SOLD, 10 REICHSD ANGEST (DAV

2 WEIBL) 5 STAUER.-

ZU 3) TEILWEISE BEREEDERUNG, VERPFLG D HILFSBEISCHIFFE

UEBER SEETRAST.-

ZU 4) TEILWEISE BEREEDERUNG, STAUEREI, AUSRUESTUNG DER

SCHIFFE.-

ZU 5) VORTEILE VORLAEUFIG WENIG, NACHTEILE INSOFERN,
FUER SAEMTLICHE ARBEITEN MARINE IMMER NOCH MIT EINGES
WIRD.-

SEETR OTSCH: ZU 1) U 2) 1 OFFZ, 1 UO, 3 MANNSCH.-
ZU 3)-5) HIER KEIN RKS IN ERSCH GETR=

ASM SEETRCHEF G 19461 V+

161952

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
7/12 0905					
von MSAT durch					
Verzögerungsvermerk					

Marinegruppenkommando Süd
eingeg.: 7 Dezem. 1943
Nr. Seetr

Fernschreiben von +LT MSPS 28344 6/12 1900=

GR SUED SEETR V=

--GEHEIM-- AUF GR SUED 10506 SEETR V V 11/11.-

ZU 1) PERSONALBESTAND SEETR VOR EINSETZEN RKS (1/5 43):

SEETR PIR 7 OFFZ, 7 BEAMTE, 93 SOLD 3 ANGEST.-

SEETR SALONIKI 2 OFFZ, 3 BEAMTE, 10 SOLD. 6 ANGEST

KAPITAENE IM AUSZENDIENST, 12 STAUER.-

SEETRST SUDA 2 OFFZ, 2 BEAMTE 44 SOLD. , 1 ANGEST.-

SEETRST IRAKL: 2 OFFZ, 1 BEAMTER, 4 SOLD.-

SEETRST CHANIA 1 SOLD.-

SEETR RETHYMNON 1 SOLDAT.-

SEETR VOLOS 1 BEAMTER.-

ZU 2) PERSONALBESTAND STICHTAG 10/11 43:

SEETR PIR 6 OFFZ, 5 BEAMTE , 69 SOLDATEN 3 ANGEST.

SEETR SALONIKI 2 OFFZ, 1 BEAMTER 10 SOLD, 1 ANGEST.-

SEETR SUDA 1 OFFZ, 1 BEAMTER, 41 SOLD.-

SEETR IRAKL: 1 OFFZ, 4 SOLD.-

SEETR CHANIA: 1 SOLDAT, 1 STAUER.-

SEETR RETHYMNON: 1 SOLDAT.-

SEETR AG NIKOLAOS: 1 SOLDAT.-

SEETR PATRAS: 2 OFFZ, 1 BEAMTER, 5 SOLDATEN.-

RKS SUDA: 1 MANN.-

RKS SALONIKI 1 MANN.-

MMR SALONIKI: 7 KAPITAENE, 3 ING, 12 ANGEST, 18 STAUER.-

MMR SUDA: 4 MANN , 8 STAUER.-

MMR IRAKL: 2 MANN, 7 STAUER.-

MMR CHANIA: 1 STAUER.-

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
20000×100 8d 11.41 1629/521

MMR RETHYMNON: 1 MANN.-
MMR AG NIKOLAOS: 1 STAUER.-
RKS BVG LIEDIG UND MMR REHDER HABEN ANGABEN FUER BEREICH PIR-
OHNE VORHERIGES BEFRAGEN UND ZUSTIMMUNG TRKS BVM ESSEN VERWEIGERT.
ZU 3) PIR: BEREEDERUNG DER GROSZ- UND KLEINSCHIFFAHRT
A(HEUERZAHLUNGEN MIT VON SEETRA UEBERNOMMENER HEUERSTELLE,
TEILWEISE AUSRUESTUNG, REPARATUREN), AUSGENOMMEN SCHLEPPERBETRIEB
, HAFENBAUGERAET UND TANKLEICHTER (CA 115 FAHRZEUGE MIT
1000 SEELEUTEN) BE UND ENTLADUNG, DISPOSITION SCHIFFSRAUM,
TEILWEISE BEBUNKERUNG, STAUEREIBETRIEB UNTER MITWIRKUNG SEETRHST.-
SALONIKI: BEREEDERUNG DER GROSZ UND KLEINSCHFFAHRT, DISPOSITION
UEBER SCHIFFSRAUM, BEBUNKERUNG, STAUEREI. SAEMTLICHE KRETA-HAEFEN
WIE SALONIKI.-
VOLOS: SAEMTLICHE AUFGABEN AN MMR ABGEGEBEN.-
ZU 4) PIR: BEI SEETR VERBLIEBEN : ABFINDUNGEN FUER SAEMTLICHE
GRIECH SCHIFFSEIGNER (CA 500 SCHIFFE) UND SCHLEPPERBETRIEB,
HAFENBAUGERAETE UND TANKLEICHTER (ZU ZIFF 3 PI)-.-
INANSPRUCHNAHME VON MARINE-EINRICHTUNGEN DURCH RKS, WIE MAR
VERPFL-LAGER IN VOLLEM UMFANG, MAR BEKL-LAGER,
MAR BETR-STOFF-LAGER, MAR AUSRUESTUNGSSTELLE, MAR STANDORTVERW.
TEILWEISE.-
SALONIKI: ABFINDUNGEN DER SCHIFFSEIGNER, INANSRUCHNAHME VON
MAR-EINRICHTUNGEN WIE PIR, ZUSAETZLICH REPARATUREN DURCH
SCHIFFBAUZWGST, KRANKENFUERSORGE.-
KRETA-HAEFEN: ABFINDUNG DER SCHIFFSEIGNER, INANSPRUCHNAHME
VON MAR EINRICHTUNGEN WIE PIR, ZUSAETZLICH REPARATUREN DURCH KMW.-
ZU 5) VORTEILE: PIR: NICHT DURCH BEREICHSBEFEHLSHABER EINGEENGTE
HANDLUNGSFREIHEIT BEZG. PERSONAL, HEUERN, LOEHNE, VERPFL,
REPARATUREN UND ALLGEMEINE GELDWIRTSCHAFT. PERSONELLE ENTLASTUNG
DER SEETRA BEI DURCHFUEHRUNG TONNAGE-EINSATZ UND BEREEDERUNG
DER SCHIFFE.-
NACHTEILE: KOMMERZIELLE EINSTELLUNG IM FRACHTVERKEHR, DADURCH
VERTEUERUNG DER WIRTSCHAFSGUETER. NACH AUSSAGEN GRIECH. VERLADER
LIEGEN FRACHTEN Z T UEBER SCHWARZ-MARKT-FRACHTEN.

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
von durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von .....

DEVISENVERBRAUCH DURCH INANSPRUCHNAHME VON SONDERFOND, DANEBEN ZAHLUNGEN AUS BESATZUNGSKOSTENMITTELN.

FINANZIELLE BESSERSTELLUNG DES LANDGEFOLGES DURCH ZAHLUNG VON TAGEGELDERN-NUR GRIECH WAEHRUNG-UND DURCH ZUSAETZLICHE VERPFL DURCH ANKAUF IM LANDE. DADURCH VERAERGERUNG UND HERABSETZUNG DER ARBEITSFREUDE BEI WEHRMACHTSANGEHOERIGEN. HOEHERE LOEHNE FUER GRIECH ANGEST. IM ALLGEMEINEN DEVISENMAESZIG TEURERES ARBEITEN ALS BEI SEETRA. VERANTWORTUNG DER SEETRHST FUER NACHSCHUBTONNAGE, ABER KEIN VERFUEGUNGSRECHT. SCHWERFAELLIGER ZIVILAPPARAT OHNE KENNTNIS MILITAERISCHER NOTWENDIGKEITEN UND OHNE UEBERSICHT UEBER SEELAGE, DAHER WIEDERHOLT VERZOEGERUNGEN BEI DURCHFUEHRUNG KRIEGSWICHTIGER AUFGABEN. IM EINZELNEN SIEHE MELDUNG ADM AEG, DIE DER GRUPPE VORLIEGT UND FUER DIE UNTERLAGEN VON HIER BEIGERBRACHT WURDEN.-

SALONIKI MELDET ZUSAETZLICH: VERLAENGERUNG DER LADE-UND LOESCHZEITEN NACH UEBERNAHME DURCH MMR, ANFORDERUNGEN DER MMR AN MAST. IM EINZELFALL UEBERSPANNT. IM ALLGEMEINEN REIBUNGSLOSSES ZUSAMMENARBEITEN.-

IN KRETA-HAEFEN WERDEN BEI GRIECH. ARBEITSPERSONAL DURCH VERGUENSTIGUNGEN (PROVIANT UND GELD) BESSERE LEISTUNGEN ERZIELT.-

FUER SEETRST PATRAS ZU ZIFF 1, 3-5 KEINE VERGLEICHSMOEGLICHKEITEN=

SEETRHST AEG 7332 G+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
20 000 X 100 8d 11.41 1639/621

150326 **Marinenachrichtendienst** Seetr V

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
20/11 1050	Marinegruppenkommando Süd					Seetr tu 20/11
von MSBU durch	Eingeg. 21 Nov 1943					
	S. Nr. Seetr 110998					
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von +A MSBU 113967 20/11 1050=

MIT AUE= GR SUED SEETR=

GLTD: GR SUED SEETR= NACHR ASM SEETR CHEF ODES=

--GEHEIM-- AUF DORT FS 10506 SEETR V V 11/11 43.-

ZU 4) VERHANDLUNGEN MIT AUSL. DIENSTST. IN BUK. FAST AUSSCHL. DURCH M. V. ST. GEFUEHRT.-

ZU 5) VERHANDLUNGEN MIT RUM. ZENTRALSTELLEN DURCH EINSETZEN RKS ERSCHWERT UND VERZOEGERT.-

DEVISENLAGE IN RUM. DURCH EINSETZEN SCHIFFAHRT GMBH UNGUENSTIG BEEINFLUSZT. SCHWIERIGKEITEN MIT LEI-BETRAEGEN FUER DDSG AUSSCHL. AUF VERSAGEN SCHIFFAHRT GMBH

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
10000 x 100 8d 2. 41 3141

ZURUECK ZUFUEHREN=

MAR VERB STAB RUM G 7923 SV+

149286 — Marinenachrichtendienst

Verzögerung durch: Leitungsstörung

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
19/11 0220	2) MSBG	19/11	0320		Meyer
MSBG von durch					
Ve --QED--					

Marinegruppenkommando Sud
Eingeg.: 19 Nov 1943
K. Nr. Seetr. 10844 gu

Fernschreiben von +S MSBG 3500 18/11 2130=
MIT AUS: 1) TM 2= S GRUPPE SUED=
2) S NACHR MAR VERB ST RUM BUK=
GLTD: S GRUPPE SUED= S NACHR MAR VERB ST RUM BUK=
S NACHR SEETR HPST KONST= Vorgang bei Tut V C 16/11.
--GEHEIM-- AUF GR SUED SEETR 10506 V 11/11.-
ZU 1.) 1 SDF OBLT M A GLEICHZ F SEETRA VARNA.-
1 INSP GLEICHZ STELLV DIENSTSTLTR.-
1, FELDW LFB VIERZEHN.-
1, UFFZ LFB VIERZEHN.-
8, SOLD LFB VIERZEHN.-
1, UFFZ LFB NEUN (VS).-
3, SOLD LFB EINS.-
2, SOLD LFB ZWEI.-
1, SOLD LFB ZEHN.-
ZU 2.) 1 SDF OBLT M A GLEICHZ F SEETRA VARNA ALS DIENSTSTLTR.-
1 INSP ALS STELLV DIENSTSTLTR.-
1 SOLD LFB ZEHN.-
1 SOLD LFB ZWEI F MOTORJOLLE.-
3 SOLD LFB VIERZEHN.-
SCHIFFAHRT: VERTRETEN DURCH SCHW MEER SCHIFF AG., DIE ZUGLEICH STAUEREI INNEHAT.-
ZU 3.) BELADUNG UND ENTLOESCHUNG, AN- UND ABMUSTERUNG, SCHIFFSPAPIERE.-
ZU 4.) TEILWEISE AUSRUESTUNG D SCHIFFE, PROVIANTANLIEFERUNG.-
ZU 5.) WEGEN KUERZE DER ZUSAMMENARBEIT MIT RKS-STELLEN EIN ABSCHL URTEIL UEBER VOR- UND NACHTEILE NICHT MOEGLICH=
SEETRA BURGAS 556/43 G+

Vorg.

Heftrand

5000 8b 2. 41 3441

148118 **Marinenachrichtendienst** Seetr. W.

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
17/11 1550					
von MS/BU durch	Marinegruppenkommando Süd Eingeg.: 18 Novemb. 1943				
Verzögerungsvermerk	R. Nr. Seetr.		Anl.		

Fernschreiben von +S MSSL 599 17/11 1205=

MIT AUE= S GRUPPE SUED SEETRA=

GLTD S GR SUED SEETRA= S NACHR MAR VERB ST=

S NACHR SEETR HPT ST KONST=

--GEHEIM- ZU GR SUED SEETR 10506 SEETR V 11/11.-

1) STICHTAG 10/11: 1 OFFZ, 7 SOLD, 1 ASST,

1 DIENSTVERPFL FUER NUMAK, 1 ANG (RUM KOECHIN).-

2) KEINE PERSVERAENDERUNG. PERS FUER SCHIFF GMBH

STELLTE DDSG VERTRETUNG.-

3) ABGABEN SEETRA-AUFGABEN AN SCHIFF GMBH NUR

VERWALTUNGSTECHNISCHER ART. SONST KEINE NENNENSWERTEN

Vorgang bei Pers. VI B. Nr. 10558

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
40000×100 8d 11.41 1629/521

VERAENDERUNGEN, DA SCHIFF GMBH ERST AB 15/10 ANGELAUFEN.-
4) SAEMTL ANDERE ARBEITEN BEI MAR VERBLIEBEN:-
5) ZUSAMMENARBEIT IN SULINA ZUFRIEDENSTELLEND=

SEETR SUL+

148114

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
17.11 1550	Marinegruppenkommando Nord Eingeg.: 17. NOVEMB. 1943				
von MSBU durch	K. Nr. Seetr. 10799 g. Kdos.				
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von..... +A MSNS 33022 17/11 1000=

M AUE= GR SUED SEETRST=

GLTD GR SUED SEETRST= NACHR ASM SEETRCHEF=

--GEHEIM- BETR ZUS ARBEIT RKS U SCHIFFAHRT MIT SEETRA.-

VORG ASM SEETRACHEF G 17206 V 11/10, HIES 321 GEH . V 19/10 (NUR AN SEETRACHEF) GR SUED SEETRA 10506 V V 11/11.-

ZU 1) 2 OFFZ, 2 BEAMTE, 1 PUO, 3 UO, 18 MANN.-

ZU 2) SEETRST: 2 OFFZ, 2 BEAMTE, 1 PUO, 2 UO, 16 MANN.
RKS HAFENINSPEKTEUR: 1 MANN.-
SCHIFFAHRT GMBH: 1 MANN 1 WEIBL ANGEST.-
STAUEREI: 5 MANN.-

ZU 3) KEINE SEETR AUFGABEN SELBSTSTAENDIG DURCHGEFUEHRT. HILFELEISTUNG DURCH MARINE WAR IN JEDEM FALL ERFORDERLICH.-

ZU 4) AUFGABEN SIND BEI MARINE GEBLIEBEN BIS AUF GESTELLUNG PERSONAL, WERFTVERHANDLUNGEN, DURCHFUEHRUNG REPARATUREN.- ✓

ZU 5) HAFENINSPEKTEUR, VERTR, DURCH KPT WILSTERMANN, WAR AUF GRUND SEINER FACHLICHEN KENNTNISSE TATKRAEFTIGE HILFE, WEIL WILSTERMANN AUSZER AUFBAU VON KRAENEN (7 SIND BEREITS FERTIG, 1 IM AUFBAU) AUCH AUFGABEN AUSZERHALB SEINES EIGENTLICHEN AUFGABENGEBIETES FOERDERTE, Z. B. NEUBAUTEN, REPARATUREN, Z ZT HAT W. SICH FREIWILLIG DER SEETRST Z VFG GESTELLT UND LEITET AUSZENDIENST, BEDEUTET DAMIT WERTVOLLE HILFE IM ZUGE DER AUFLOCKERUNG.-

SCHIFFAHRT KANN AUFGABEN INFOLGE UNGENUEGENDER BESETZUNG OHNE MITARBEIT SEETRST NICHT UEBERNEHMEN. VORTEILE SIND NICHT ZU VERZEICHNEN=

SEETR ST NIKO 1279/43 GEH+

Heftrand

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
5000 8b 2. 41 3441

Din A 4

147615

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
16/11 2045	2/ MSBU	—	2220	Jendernal		/Gz. Sechs. 17/11
von MSVA durch Gz	Marinegruppenkommando Süd Eingeg.: 17 Hoche 1943 R. Nr. Seetr. 10747					Sect VI O 12/11
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von +A MSVA 31083 16/11 1830 = Gz 19/11

MIT AUE = TM 2 1/ = GR SUED =

2/ NACHR MAR VERB STAB RUM ✓ =

GLTD GR SUED = NACHR MAR VERB STAB RUM =

NACHR SEETR HPT ST KON = Vorgang bei VF 16/11. 11558

--GEHEIM -- AUF GR SUED SEETR 10506 V 11/11 .-

ZU A .) 1 SDF OBLT MA GLEICHZ F SEETR BURGAS ,

1 INSP , 1 SOLD LFB ZEHN , 4 SOLD LFB VIERZEHN ,

2 MAR HELF , 2 BULG ANGEST (1 ALS DOLM) .-

ZU 2.) 1 SDF OBLT MA GLEICHZ F SEETR BURGAS ALS

DIENSTST LEITER , 1 OB FAEHNR Z S ALS

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
40000×100 8d 11. 41 1629/521

SCHIFFAHRTSREFERENT U STELLV DIENSTST LEITER , 1 INSP ,
1 MAR HELF , 1 SOLD LFB ZEHN , 1 SOLD F WACHBOOT LFB
EINS , 3 SOLD LFB VIERZEHN .-
SCHIFFAHRT : 1 ZIVILKAPT 1 ANGEST ALS DOLM AUCH F SEETR
STAUEREI : SCHW MEER SCHIFF AGENT MIT 1 ZIVILKAPT
ALS STAUER .-
ZU 3.) BELADUNG U ENTLOESCHUNG , AN - U ABMUSTERUNG ,
SCHIFFSPAPIERE , ABWICKLUNG M BULG REEDEREI ANFALLENDEN
AUFGABEN , SO WEIT OHNE HILFE SEETR MOEGLICH .-
ZU 4.) DURCHFUEHRG V REP DURCH VERMITTLG MIT KM
TEILW AUSRUESTUNG D SCHIFFE , PROVIANT ANLIEFERUNG
ZU 5.) WEGEN KUERZE DER ZUS ARBEIT MIT RKS - STELLEN
EIN ABSCHL URTEIL UEBER VOR - U NACHTEILE NICHT
MOEGL =
SEETR VARNA G 1008 +

147457

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
16/11 1850	Marine... Eingeg.: 17 Nov. 1943				
von MSBU durch Ci	& Nr. Seetr. 10/45 gen.				
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von +A MSKS 28469 16/11 1630=

M A UE: GR SUED SEETR=

GLTD GR SUED SEETR= NACHR ASM SEETR CHEF ODES=

--GEHEIM-- ROT-- AUF GR SUED 10506 SEETR V V.

11/11.

ZU 1) 3 OFFZ, 3 BEAMTE, 1 ASS, 40 UFFZ U MANNSCH. 3 MAENNL ANGEST, DT, 3 MAENNL ANGEST VOLKSDT, 3 WEIBL ANGEST DT, 4 WEIBL ANGEST VOLKSDT.

ZU 2) SEETR: 2 OFFZ, 5 BEAMTE, 1 ASS, 25 UFFZ U MANNSCH 5 MAR HELFERINNEN 3 MAENNL ANGEST, 5 WEIBL ANGEST.

ZUSATZ: 3 BEAMTE U 3 WEIBL ANGEST, NUR

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
40 000×100 8d 11.41 1629/521

VORUEBERGEHEND ZUR AUFARBEITUNG. 1 UFFZ U 5 MANN
ENTBEHRLICH U ZUR ABKDIERUNG GEMELDET.
- RKS: 1 SCHIFFAHRTS-GMBH: 12 MAENNL ANGEST. 7 WEIBL
ANGEST. 4 MAENNL. HILFSKRAEFTE SOWIE LAUFEND 3 SOLD DER
SEETR STAUEREI DURCH ZIVILE FA WIE FRUEHER.
ZU 3) ALLE AUFGABEN (REP. VERPROVIANTIERUNG, AUSRUESTUNG) NUR
MIT HILFELEISTUNG MAR. DURCHFUEHRBAR.
ZU 4) SIEHE ZU 3.
ZU 5) AUSSER ABGABE MILITI UND ZIVIL PERS KEINE VORTEILE.
NACHTEILE: A) LAUFENDE KONTROLLE ARBEIT DER SCHIFFAHRT-GMBH
DURCH SEETR HSTL.
B) LAUFENDE UNTERSTUETZUNG BEI RUM BEHOERDEN.
C) ERHEBLICHER DEVISENMEHRVERBRAUCH=
SEETR HST KONST G 7442+

146002

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
14/11 1150						Seetr. 15/11
von durch	Marinegruppenkommando Süd Eingeg.: 15 Nov. 1943					Seetr. 15/11
Verzögerungsvermerk	2. Nr. Seetr. 10680 gm.					

Fernschreiben von +S MSBR 17170 14/11 1240=

MIT AUE= GR SUED SEETR=

GLTD GR SUED SEETR= NACHR MVSTB RUM= NACHR SEETRHST

KONST=

Vorgang bei Sek V C 15/11.

--GEHEIM-- AUF GR SUED SEETR 10506 V 11/11 GEH U

SEETR ST KONST G 7272 V 13/11.-

ZU 1) 2 OFFZ 3 BEAMTE 26 SOLD 4 MAR HELF

2 ANGEST 2 HILFSKR.-

ZU 2) SEETR 1 OFFZ 1 SUPERC 2 BEAMTE 2 MAR HELF

3 ANGEST 13 SOLD.-

Vorg.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
40000×100 8d 11. 41 1629/521

RKS 1 HAFEN.INSP.-
SCHIFFAHRT 8 R DEUTSCHE 5 RUM ANGEST 2 HILFSKR.
BELADUNG DURCH PRIV. STAUEREIFIRMA WIE VORHER BEI SEETR.-
ZU 3) LADEARBEITEN MANNSCHAFTSABFERTIGUNG.-
ZU 4) REP AUSRUESTUNG \VERPROVIANTIERUNG.-
ZU 5) VORTEILE: FREISTELLUNG VON SOLDATEN NACHTEILE
VERLAENGERTER DIENST UND MELDEWEG. UNMOEGLICHKEIT FUER
SCHIFFAHRT AUF GRUND RUM GESETZE GEGENUEBER RUM BEHOERDEN
SELBER ZU FIRMIEREN DAHER UNTERZEICHNUNG U VERHANDLUNGEN
MIT DENSELBEN STETS DURCH SEETR ERFORDERLICH ERHOEHTER
LEIVERBRAUCH=
SEETR BRAILA G 3304+

144886

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
13/11 0252	Seetr.				
von MSAT durch Utolf					
Verzögerungsvermerk					

Marinegruppenkommando Süd, Eingeg.: 13 Novmb 1943, Nr. Seetr. 10558 ...

Fernschreiben von +A MSPS 26123 12/11 2045=

GRUPPE SUED SEETR V=

--GEHEIM-- AUF 10506 SEETR V VOM 11/11.-

FUER ANGEFORDERTE ANGABEN UMFANGREICHE ZUSAMMENSTELLUNGEN NOTWENDIG. Z ZT AEUSZERST ANGESPANNTE PERSONALLAGE MACHT SOFORTIGE ERLEDIGUNG UNMOEGLICH. UNTERLAGEN WERDEN ZUSAMMENGESTELLT. VORLAGE ZU SPAETEREM ZEITPUNKT=

SEETRHST AEG 7332 G+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven 40000×100 8d 11.41 1629/521

Gaheim!

Marine-Gruppenkommando Süd
B.Nr. 10506 /43 geh.Seetr.V.

O.U., 11.11.1943

Vfg.

1.) Fs. - A - mit A.Ü.
gelb

MSSO 143542 11/11 1300 =
1 Mar 1500
durch Sage/ [illegible]

an
1 Seetr.Hptst.Aegaeis - ✓ TH:4/ 2345 MSBU 1510 Klinkenberg
2 ASM Seetr.Chef - ✓
3 Seetr.Hptst. Konst. ✓
4 Seetr.Hptst. Nikolajew ✓
5 Mar.Verb.Stab Buk. ✓

Geheim: Sofort fernschriftl. für jeden Hafen melden:(Stichtag 10.11.)

1) Pers.-Bestand Seetr. (Off., Beamte, Sold., Angest.) vor Einsetzung RKS und MMR bzw. Schiffahrt ~~GmbH~~.

2) Jetzt f. Seetr. arbeitendes Personal, getrennt nach Dienststellen (Seetr., RKS, MMR bzw. Schiffahrt ~~GmbH~~, Stauereien usw.)

3) Welche Seetr.-Aufgaben führte RKS und seine Reedereien ohne Hilfeleistung Marine durch?

4) Welche Seetr.-Aufgaben (die RKS u. seine Reedereien übernehmen sollten, waren) ~~sind~~ bei Marine verblieben?

5) Vorteile und Nachteile durch Einsetzg. RKS und seiner Reedereien.

Gr.Süd 10506 /43 Seetr.V.
ebn 10558 geh
Seetr. V.
TQ 11/11.

Seetr.

2.) W.V.Seetr.V. 16 Kls

Wr. m. Eingängen
TQ 12/11 Wr. 101

An G.-Reg.
durchverbinden und
Wr. am 1.2.44.

Z. d. A. Zusammenarbeit mit R.K.S.

K 8/1.

K 24/1.

Bevollmächtigte
Reichs für Griechenland
III (Wirtschaftsstab)

Athen, den 13. November 1943
Leoforos Vassilisis Sofias 2
Telefon 71661-3

v.H/M.

Abschrift:

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 23 Январ. 1944
B. Nr. Seetr. 1070 geb. -/-

1/ Registrieren
2/ Seetr. b. Kts U 24
Seetr. V 1 Tr. 24/1
3/ zda Zusammenarbeit mit RKS
TA 22/I.

An den
Schiffahrtsachverständigen bei
Seetransporthauptstelle Ägäis

A t h e n

Betr.: Frachtdifferenzen und Verluste der Bauerntabakeinkaufscooperative, Athen Philellinon 23.

Ich überreiche in der Beilage das Originalschreiben Nr. 2548, das obige Cooperative am 27.v.Mts. an meine Dienststelle gerichtet hat. Ich bitte um Ihre gefl. Stellungnahme zu den erhobenen Beschwerden unter gleichzeitiger Rücksendung des Originalschreibens.

Ich bitte bei der Erledigung berücksichtigen zu wollen, dass 25% der von der Einkaufscooperative transportierten Tabake für die Herstellung der Wehrmachtszigarette bestimmt sind und dass eventuell erlittene Schäden und Verluste auch die Wehrmacht belasten.

1. Beilage

Im Auftrag

gez. Unterschrift

.BAKEIKAUFSKOOPERATIVE
DER TABAKINTUSTRIE

(D. 1491/1942)

Nr. 2548

Athen, den 27.Oktober 1943
Phillellinonstr., 23a

Abschrift:

An das III.Wirtschaftsstab
beim Bevollmächtigten des Reiches für Griechenland,

A t h e n.

Sehr geehrte Herren,

Veranlassung nehmend von den kürzlich in Piraus eingetroffenen M/S "Oria" und"Ioannis Kutufaris",die sich dem Befehl der deutschen Behörden gemäss und in unserer Unkentniss an die Freie Zone in Piräus gerichtet haben,wo sie die für unsere Rechnung transportierten Tabakladungen gelöscht haben,beehren wir uns Ihnen folgendes mitzuteilen:

Der erste M/S "ORIA" hat,wie unsere Dienststelle in Piräus berichtet,64 Tabakballen weniger gelöscht als die Übernommenen
von Gesamtwert in Höhe rund von.....Dr. 15.717.000,--
Plus die von uns bezahlte Fracht
auf ihr Gewicht.....Dr. 1.061.000,--
nämlich Verlust insgesamt Dr. 16.778.000,--

Der zweite M/S "Ioannis Kutufaris" hat gleichfalls 3 Tabakballen weniger gelöscht
von einem Wert in Höhe von.....Dr. 960.000,--
Plus die Fracht auf ihr Gewicht ca.100Kg...Drs. 60.000,--
nämlich wieder Gesamtvelust Dr. 1.020.000,--

Ausser den uns aus diesen Unterschüssen angerichteten Verlusten und für die wir durch unsere Schreiben an die MITTELMEER REEDEREI Anweisungen ersucht haben,nämlich wer die Schuld daran trägt und von wem wir Entschädigung hätten erfordern sollen,bringen wir Ihnen zur Kenntniss,dass im Gegensatz zu den von uns zeitweilig unterzeichneten,immer mit der Vorbewilligung des Beauftragten der deutschen Behörden bei der Y.E.A. (Überwachungsstelle der Küstenfahrzeuge),Frachtverträgen, und im Gegensatz zu ihren Allgemein-und Spezialbedingungen,die Dienststelle der MITTELMEER REEDEREI keine Rücksicht auf die

Seetransporthauptstelle
-Konstantza-
B.Nr. G 5712/43

Geheim!

O.U., den 26.1o.43.

Marinegruppenkommando Süd
Eingeg.: 2 Ноемв 1943
B. Nr. Seetr. 10135 geh.

An

A.S.M. Seetransportchef

Simferopol.

nachr.: Mar.Gruppenkommando Sued -Seetra- Sofia

Betrifft: Schwierigkeiten mit den Dienststellen des Reichskommissars für die Seeschiffahrt.
Vorgang: Dort. F.S. G 17206 vom 11.1o.43.

Vorgang nicht bei Lat.

1.) Vorteile: keine.
2.) Nachteile:

z.d. Akten Unzulänglichkeiten R.K.S.

Bei der Betrachtung der Situation, die seit dem Eintreten des RKS in die Nachschubschiffahrt entstanden ist, muss der Bereederungsauftrag zugrunde gelegt werden, auf Grund dessen seiner Zeit die Trennung des Seenachschubes von der Kriegsmarine vorgenommen wurde. Die Kriegsmarine, die bei der Beschaffung von Seeschiffsraum in den befreundeten Staaten nur bisher als Vertragspartner auftrat, wollte nach aussen hin auch weiter diese Rolle übernehmen, damit nicht etwa durch die Einrichtung der zivilen Reedereibetriebe des RKS bei den Rumänen, Bulgaren und Ungarn falsche Auffassungen entstehen, die sich dann evtl. auf den gesamten Verlauf des Nachschubes in irgend einer Weise ungünstig auswirken konnten. Selbstverständlich war die Organisation des RKS nicht so zu tarnen, wie beabsichtigt. Vor allen die ungarischen Kapitäne lehnten in persönlicher Aussprache oft die neue Unterstellung ab und erklärten, ihre Schiffe seien von der deutschen Kriegsmarine gechartet und die für sie zuständigen Dienststellen seien die Seetransportstellen. Die ihnen gegebene Erklärung im Sinne des Bereederungsauftrages hat sie nur teilweise befriedigt. Auf jeden Fall erklärten sie, ihre Reederei ihre Meinung über die neue Einrichtung kund zu tun. Ob sich die ungar. Reederei später noch dazu äussert, ist nicht bekannt; bis heute jedenfalls sind von dieser Seite aus keine Schwierigkeiten aufgetreten. Ähnlich verhält es sich mit den bulg. und rum. Kapitänen.

Alle grundsätzlichen Mannschaftsangelegenheiten müssen letzten Endes von der Seetransporthauptstelle geschlichtet werden, denn es ist bedauerliche Tatsache, dass die Mannschaftsmitglieder aus den Balkanstaaten nicht mit dem Herzen bei diesem Kampf sind, sie nehmen deshalb Befehle nur unwillig von den Zivilangestellten der Schiffahrt G.m.b.H. entgegen und es bedarf immer wieder des militärischen Druckes der Seetransporthauptstelle um sie zur Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Es entstehen somit bei längerer Dauer des Krieges dieselben Schwierigkeiten mit den Besatzungsmitgliedern aus den verbündeten Ländern, wie sie auf der Krim beobachtet wurden.

Bei den Rumänen ist der private Charakter der Schiffahrt G.m.b.H. durchaus erkannt. Seit Auftreten der Schiffahrt hat sich das Verhältnis der rum. Schiffahrtsbehörden zu uns auffällig geändert. Die Autorität der deutschen Kriegsmarine wird auf keinen Fall mehr so respektiert, wie früher. Dazu beigetragen hat die Einstellung des Mitarbeiterstabes der Schiffahrt. Wiederholt ist von dort

-2-

aus den Kapitänen der deutschen und ausländischen Schiffe geäussert worden: "Sie haben mit der Seetransporthauptstelle überhaupt nichts mehr zu tun, das machen wir jetzt alles." Es ist klar, dass diese Äusserungen sofort nach oben weiterlaufen und eine entsprechende Haltung bei den rum. Behörden auslösen. Die weiteren Auswirkungen auf die gesamte Nachschubschiffahrt sind dann bald zu spüren. Bei Verhandlungen bezw. bei Forderungen, die im Interesse des Seenachschubes von der Kriegsmarine vertreten werden müssen, zeigen sich auf Seiten der rum. Behörden Widerstände, die früher nicht aufgetreten sind. Z.B. hat der Kapitän von TD. "Wilhelmsburg" eine Geldstrafe vom hies. rum. Hafenkapitän auferlegt bekommen, weil das Schiff beim Lenzen seiner Tanks im Hafen Ölreste mit über Bord pumpte. Selbstverständlich war dieses Verhalten von Seiten des Schiffes unstatthaft. Es war dem Schiff auch ausdrücklichst von der Seetra verboten worden. Da das Schiff jedoch ein deutsches war und unter deutscher Führung stand, hätte der Hafenkapitän die entspr. deutschen Dienststellen einschalten müssen, die von sich aus dann den Kapt. des Schiffes als zum Gefolge der KM gehörig, bestraft hätte. Der Hafenkapitän wäre dann von der deutschen Massnahme verständigt worden. Entgegen der allgemeinen Abmachung bestraft der Hafenkapitän den deutschen Kapitän direkt, ohne eine Dienststelle der KM einzuschalten. Alle Vorstellungen des MVO waren zwecklos, da von rum. Seite aus das Schiff als ziviles Handelsschiff angesehen wurde und die Zuständigkeit der KM demzufolge auch nicht beachtet wurde. Der Kpt. vom Motorschiff "Kassa" wurde ohne Benachrichtigung der Seetransporthauptstelle wegen einer Kollision, die er h.E. nicht einmal verschuldet hatte, vom rum. Hafenkapitän zu Lei 5.000.- Strafe verurteilt. Die Strafe wurde gezahlt, Proteste des Mar.Verb. St. Rum. wurden abgelehnt. Bei einer Munitionsschrottexplosion auf MS "Tisza" im hiesigen Hafen wurde der ung. Kapitän ohne Wissen der Seetransporthauptstelle vom rum. Hafenkapitän verhört und versucht aus der an sich harmlosen Angelegenheit eine Staatsaktion zu machen.

Ein Versäumnis des RKS war die zeitgerechte und gründliche Behandlung der Mannschaftsfrage. Vor etwa 3-4 Monaten wurde vom hies. rum. Hafenkapt. die Anmusterung rum. Seeleute abgelehnt. Eine mündliche Rücksprache ergab die Tatsache, dass die deutsche KM von den Rumänen gezwungen werden sollte, bessere Heuerverträge zu schaffen. Nachdem von deutscher Seite die Bereitwilligkeit zu entspr. Verhandlungen zugesagt war, wurde auch von den Rumänen ein Änderungsvorschlag der bestehenden Verträge eingereicht. Die örtliche Vertretung des RKS sowie die Schiffahrt G.m.b.H. und der RKS Bukarest wurden nun auf die Dringlichkeit einer gründlichen und notwendigen Lösung dieser Frage wiederholt hingewiesen. Der damalige RKS-Vertreter von Konstantza Obltn. Wefels, der die Situation kannte, hat auf der Tagung der Hafeninspekteure und Schiffahrtsvertreter beim RKS in Bukarest ernstlich auf die Schwierigkeiten und die Folgen für die Nachschubschiffahrt hingewiesen. Es ist jedoch nichts geschehen und am 12.1o. wurde erneut die Anmusterung rum. Seeleute verweigert. Auch hierfür war wieder im wesentlichen die Forderung nach einem verbesserten Heuervertrag der Anlass. In wieweit noch politische Momente ursächlich waren, lässt sich von hier aus nicht übersehen. Auf jeden Fall ist eine Einmischung deutscher zivilen Schiffahrtsstellen in diesen Fragen nachteilig.

Unklar ist das Verhältnis der DDSG innerhalb der Organisation des RKS. Es scheinen hier Machtkämpfe ausgetragen zu werden, die sich äusserst schädlich auf den Einsatz der Fahrzeuge auswirken. So war es z.B. in mehreren Fällen nur durch ernste Hinweise der Seetra möglich, die Schiffahrt zu bewegen, die Konstantza anlaufenden Fahrzeuge der DDSG zu betreuen. Im Falle "MT I" ging es sogar so weit, dass die hiesige Schiffahrt das Schiff am 18.1o. für den 2o.1o. voraussichtlich auslaufklar meldete mit dem Hinweis, dass die eigentliche Auslaufbereitschaft von der Gestellung eines Kapitäns durch die

DDSG abhinge. Die Schiffahrt hatte von Bukarest die Weisung, aus ihrem Personalbestand keinen Kapitän zu stellen, da dies im Falle "MT I" Sache der DDSG sei. Da das Schiff inzwischen noch nachträgliche Reparaturen zu erledigen hatte, hat diese unverständliche Einstellung keine Auswirkung gehabt. Darüber hinaus wird durch das Eingreifen der Seetra rechtzeitig dafür gesorgt, dass keine Störungen auftreten. Im allgemeinen nimmt die hies. Schiffahrt jederzeit Hinweise und Ratschläge der Seetra auf und bearbeitet ihr Aufgabengebiet im Sinne milit. Notwendigkeiten. Sie ist dabei weitgehendst auf die KM angewiesen, denn sämtliche Reparaturen, die gesamte Ausrüstung und Verproviantierung werden von der KM geleistet. Es ist dem RKS noch nicht gelungen, die notwendige Versorgungseinrichtung für seine Organisation zu schaffen. Es sind wohl planlos 2 Kräne aus dem französischen Raum nach Konstantza gebracht worden, um hier die Umschlagleistung zu erhöhen; um die Aufstellung hat sich jedoch niemand ernstlich bemüht. Jetzt sollen die Kräne an Bulgarien verkauft werden. Seit längerem ist der Seetra bekannt geworden, dass aus Ungarn 3 Neubauten zu erwarten sind. Wiederholte fernschriftliche Anfragen über die Fertigstellungstermine sind bis heute nur ungenügend oder überhaupt nicht beantwortet worden, obwohl zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Unterlagen gebraucht werden für die Vorbereitung milit. Massnahmen wie z.B. Flakbewaffnung, Minenschutz usw. Es besteht der Eindruck, dass die Zentralstelle des RKS in Bukarest mit ungeeigneten Kräften besetzt ist, die wohl kaufmännisch geschult, aber in keiner Weise den Forderungen der Versorgungsschiffahrt Rechnung tragen können.

Es ist offensichtlich, dass die Organisation des RKS nicht ohne die tatkräftige und umfangreiche Mithilfe der Seetraorganisation auskommt. Diese Tatsache hat zur Folge, dass ein erhöhter Personalaufwand betrieben werden muss. Die Schiffahrt in Konstantza ist heute stärker besetzt, als die Seetrastelle war, als sie das gesamte Aufgabengebiet allein bearbeitete. Es handelt sich dabei fast ausschliesslich um Männer im wehrfähigen Alter, die nicht der Wehrmachtsverpflegung angeschlossen sind und daher mit Lei-Beträgen aus dem freien Handel versorgt werden und ein Wehrsold in Höhe eines Stabsoffiziers beziehen.

Durch das Weiterbestehen der Seetra, die auf jeden Fall die milit. Fragen zu bearbeiten hat und darüber hinaus laufend die Massnahmen der Schiffahrt des RKS-Vertreters verfolgen bezw. richtungsweisend eingreifen muss, bestehen jetzt zwei Organisationen nebeneinander, die dieselben Aufgaben bearbeiten.

Es muss bei objektiver Beurteilung abschliessend gesagt werden, dass sich die Arbeit des Reichskommissars im hiesigen Raum im allgemeinen und in den verbündeten Ländern im besonderen nur nachteilig und hemmend ausgewirkt hat. Von Vorteilen ganz zu schweigen. Es besteht nach wie vor in zunehmendem Masse die Gefahr, dass die verbündeten Mächte und Rumänien im besonderen, eines Tages mit Hinweis auf den privaten Charakter der Schiffahrt im Schwarzen Meer sämtliche Vergünstigungen aufheben, die die Marine bisher genossen hat. Wie sich auf die Dauer die rum. Kriegsmarine dazu stellt, dass sie mit ihren Kriegsschiffen privaten deutschen Handelsschiffsraum geleitet, soll dabei unberücksichtigt bleiben.

i. V.

Meyer

PG-46146-NID

Kr 46207.

Oberkommando der Kriegsmarine

Marine Gruppenkdo Süd

Anlagen zu Kr 46207:

a, Anlage 2: Übersicht (CY)
b, " 3: Verteilung der britischen + amerikanischen Luftstreitkräfte (Frontverbände)
c, Anlage 4: Einsatzkarte
d, " 5: Flakeinsatz im Bereich 19. Flakdivision
e, " 6: ~~otto~~
f, " 7: Einsatzkarte. Stand 28.6.1944
g, ~~" 8: Bodenorganisation, Stand 1.6.1944.~~

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P 3/46146
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY REMARKS THAT ARE NECESSARY SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Kr. Nr. | Firma • Sache | Kdo Nr. | Kdo Nr.

OKM | M Dv | Fabrik Stolzenberg, Berlin SW 4

PC/ 46146

NAVAL GROUP COMMAND SOUTH. CHARTS REGARDING ALLIED AIR FORCES.

(a). ALLIED AIR FIELDS IN ADRIATIC AREA.

(b). DISTRIBUTION OF AMERICAN AND BRITISH AIRCRAFT.

(c). OPERATIONAL CHARTS.

(d). FLAK ORGANIZATION.

(e). GROUND ORGANIZATION.

(f). OPERATIONAL CHARTS.

1 JUNE - 28 JUNE 1944

A

Geheim

Übersicht CY

Maßstab 1 : 200000

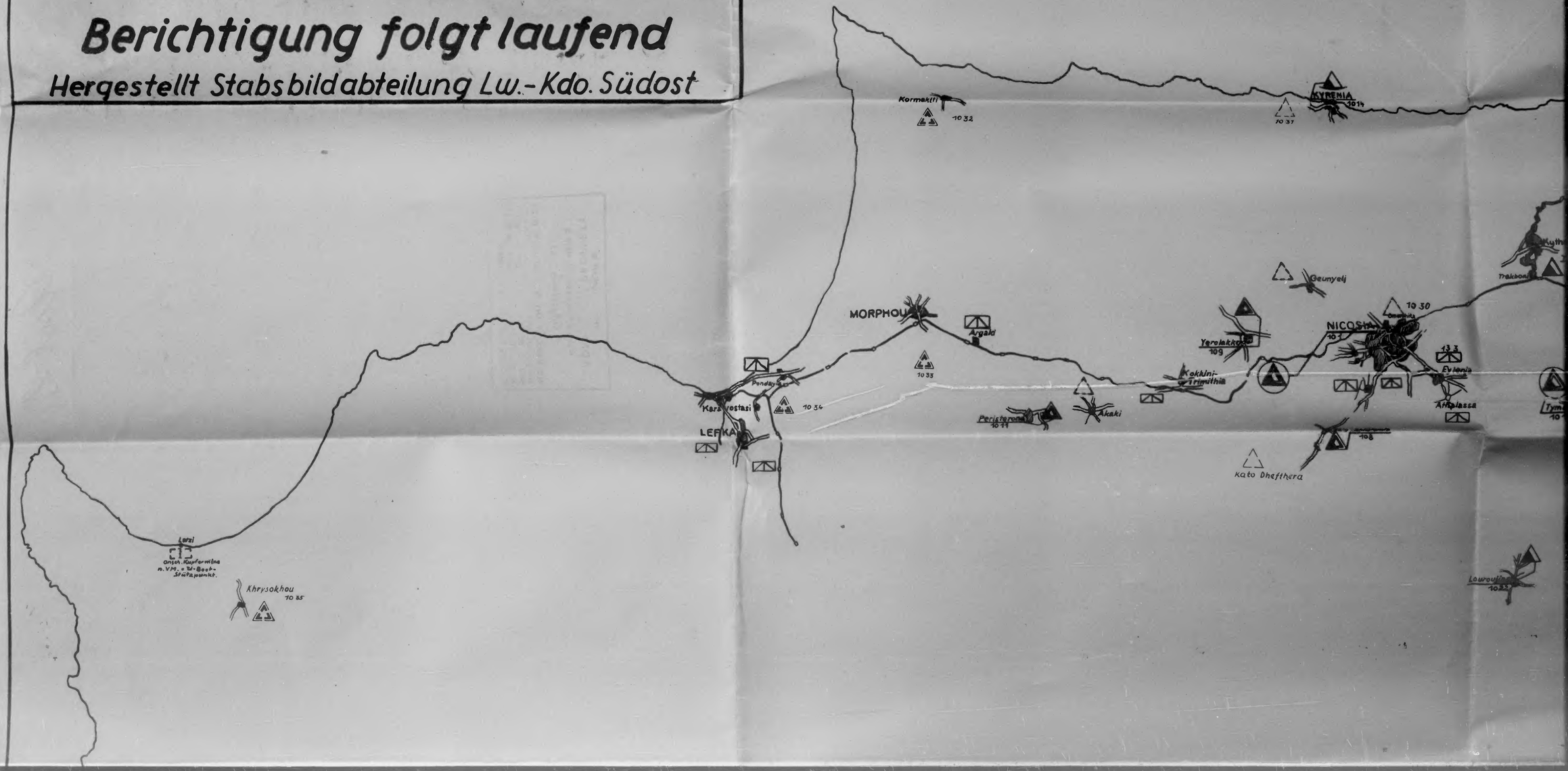
Zielgruppenkarte 10 (Flgpl.)

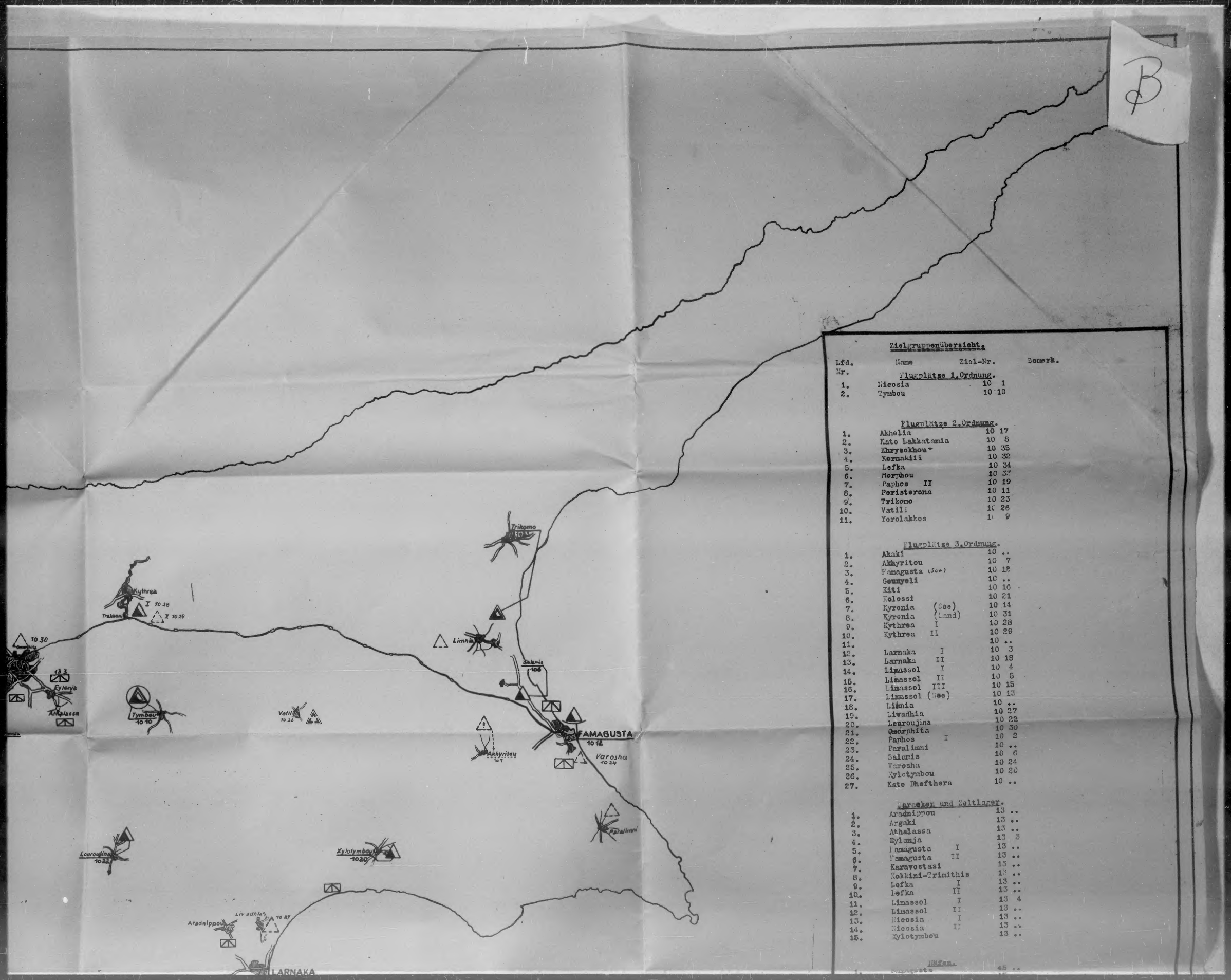
Kennbuchstaben „CY"

Stand: 15.7.44.

Berichtigung folgt laufend

Hergestellt Stabsbildabteilung Lw.-Kdo. Südost





Zielgruppenübersicht.

Lfd. Nr.	Name	Ziel-Nr.	Bemerk.
	Flugplätze 1.Ordnung.		
1.	Nicosia	10 1	
2.	Tymbou	10 10	
	Flugplätze 2.Ordnung.		
1.	Akhelia	10 17	
2.	Kato Lakkatamia	10 8	
3.	Khrysokhou	10 35	
4.	Kormakiti	10 32	
5.	Lefka	10 34	
6.	Morphou	10 33	
7.	Paphos II	10 19	
8.	Peristerona	10 11	
9.	Trikomo	10 23	
10.	Vatili	10 26	
11.	Yerolakkos	10 9	
	Flugplätze 3.Ordnung.		
1.	Akaki	10 ..	
2.	Akhyritou	10 7	
3.	Famagusta (See)	10 12	
4.	Geunyeli	10 ..	
5.	Kiti	10 16	
6.	Kolossi	10 21	
7.	Kyrenia (See)	10 14	
8.	Kyrenia (Land)	10 31	
9.	Kythrea I	10 28	
10.	Kythrea II	10 29	
11.		10 ..	
12.	Larnaka I	10 3	
13.	Larnaka II	10 18	
14.	Limassol I	10 4	
15.	Limassol II	10 5	
16.	Limassol III	10 15	
17.	Limassol (See)	10 13	
18.	Limnia	10 ..	
19.	Livadhia	10 27	
20.	Louroujina	10 22	
21.	Omorphita	10 30	
22.	Paphos I	10 2	
23.	Paralimni	10 ..	
24.	Salamis	10 6	
25.	Varosha	10 24	
26.	Xylotymbou	10 20	
27.	Kato Dhefthera	10 ..	
	Baracken und Zeltlager.		
1.	Aradnippou	13 ..	
2.	Argaki	13 ..	
3.	Athalassa	13 ..	
4.	Eylenja	13 3	
5.	Famagusta I	13 ..	
6.	Famagusta II	13 ..	
7.	Karavostasi	13 ..	
8.	Kokkini-Trimithis	13 ..	
9.	Lefka I	13 ..	
10.	Lefka II	13 ..	
11.	Limassol I	13 4	
12.	Limassol II	13 ..	
13.	Nicosia I	13 ..	
14.	Nicosia II	13 ..	
15.	Xylotymbou	13 ..	
	Häfen.		
1.	Famagusta	45 ..	



MORPHOU
Argaki
Pendayia
Karavostasi
LEFKA
Akaki
Kokkini-Trimithia
Yerolakko
Geunyeli
NICOSIA
Eylenja
Athalassa
Kato Dhefthera
Lorzi
Khrysokhou
Louroujina
KTIMA
PAPHOS
Akhelia
Kato Polemidhia
LIMASSOL
Kolossi
C

Zeichenerklärung:

1. Ordnung — Flugplatz fest ausgebaut über 1600 m
2. Ordnung — Flugplatz mit festen Startbahnen über 800 m
3. Ordnung — Feldflugplatz

Zusatzzeichen „See"
Baracken und Zeltlager

- mehrfach bestätigt
- durch Luftbild gedeckt
- durch VM-Meldung bekannt
- mehrfach bestätigt
- durch Luftbild gedeckt
- durch VM-Meldung bekannt
- mehrfach bestätigt
- durch Luftbild gedeckt
- durch VM-Meldung bekannt

durch Luftbild gedeckt

Flugplätze 3.Ordnung.

1.	Akaki	10	..
2.	Akhyritou	10	7
3.	Frangusta (See)	10	12
4.	Geuryeli	10	..
5.	Kiti	10	16
6.	Kolossi	10	21
7.	Kyrenia (See)	10	14
8.	Kyrenia (Land)	10	31
9.	Kythrea I	10	28
10.	Kythrea II	10	29
11.		10	..
12.	Larnaka I	10	3
13.	Larnaka II	10	18
14.	Limassol I	10	4
15.	Limassol II	10	5
16.	Limassol III	10	15
17.	Limassol (See)	10	13
18.	Limnia	10	..
19.	Livadhia	10	27
20.	Louroujina	10	22
21.	Omorphita	10	30
22.	Paphos I	10	2
23.	Paralimni	10	..
24.	Salamis	10	6
25.	Varosha	10	24
26.	Xylotymbou	10	20
27.	Kato Dhefthera	10	..

Lagerplätze und Zeltlager.

1.	Arnadhippou	13	..
2.	Argaki	13	..
3.	Athalassa	13	..
4.	Bylemja	13	3
5.	Frangusta I	13	..
6.	Frangusta II	13	..
7.	Karavostasi	13	..
8.	Kokkini-Trimithia	13	..
9.	Lefka I	13	..
10.	Lefka II	13	..
11.	Limassol I	13	4
12.	Limassol II	13	..
13.	Nicosia I	13	..
14.	Nicosia II	13	..
15.	Xylotymbou	13	..

Häfen.

1.	Frangusta	45	..
2.	Kyrenia	45	..
3.	Larnaka	45	..
4.	Limassol	45	..
5.	Paphos	45	..

Latzi

ansolatmend Tur=
formline.Mauh V.M.=
:eldung U-Boot -
Stutzpunkt.

KODAK SAFETY

A

Geheim! OKL/Fü.StabIc/Fr.Lw.West A, Nr. 20307/44 geh.

Verteilung der brit. und amerik. Luftstreitkra

200-300-50-200

200-250-60-100

150-100-150-250

2700-4750-600-2200/1800 in rückw. Diensten.

(einschließlich Ergänzungsverbände)

USA-Atl.-Flotte

100-400-0-0

einschl. Aufkl.-Flugzeuge.

300-600-200-300

600-850-250-450

USA Paz. Flotte

400-1300-0-0

einschl. Aufkl.-Flugzeuge

100-250-150

300-400-60-75

700-800-200-450

Schwache Kräfte

11

2.

1.

4.

3.

7.

6.

5.

13.

De Long Fr.

Kotelnyj I.

Nowaja Sibir I.

Neu-Sibirische Fr.

Ljachow Is

Wrangel I.

Kap Barrow

Aleuten Inseln

Hawaii-Inseln

Karolinen

Bismarck Archipel

Salomon Inseln

Neue Hebriden

Fidji Inseln

Gesellschafts Fr.

Tuamotu oder Niedrige Is

Cook Fr.

Tubuai od. Austral Is

Phönix Is

Union Grp.

Samoa Is

Tonga Fr.

Gilbert Is

Ellice Is

Marianen

Mindanao

West-Karolinen

Palau Fr.

Truk Fr.

Ponape

Kusaie

Marshall Is

Wake I.

Johnston I.

Palmyra I.

Fanning I.

Christmas I.

Baker I.

Howland I.

Malden I.

Starbuck I.

Penrhyn I.

Caroline I.

Manahiki

Flint I.

Marquesas

Vancouver

Queen Charlotte Is

Pr. of Wales I.

Kodiak

Unimak I.

Kamtschatka

Kurilen

Hokkaido (Jesso)

Honshu

Shikoku

Kiushiu

Formosa

Hongkong

Hainan

Luzon

Manila

Palawan

Timor

Darwin

Adelaide

Sydney

Perth

Lord Howe I.

Kermadec Is

Aleuten

Kamtschatka

Kurilen

Honshu

Shikoku

Kiushiu

Formosa

Hongkong

Hainan

Luzon

Mindanao

Palau Is

Timor

Darwin

Adelaide

Sydney

Perth

Lord Howe I.

Kermadec Is

Hawaii-Inseln

Karolinen

Bismarck Archipel

Salomon Inseln

Neue Hebriden

Fidji Inseln

Gesellschafts Fr.

Tuamotu oder Niedrige Is

Cook Fr.

Tubuai od. Austral Is

Phönix Is

Union Grp.

Samoa Is

Tonga Fr.

Gilbert Is

Ellice Is

Marianen

West-Karolinen

Palau Fr.

Truk Fr.

Ponape

Kusaie

Marshall Is

Wake I.

Johnston I.

Palmyra I.

Fanning I.

Christmas I.

Baker I.

Howland I.

Malden I.

Starbuck I.

Penrhyn I.

Caroline I.

Marquesas

Vancouver

Queen Charlotte Is

Pr. of Wales I.

Kodiak

Unimak I.

Aleuten Inseln

...und amerik. Luftstreitkräfte (Frontverbände)

Stand: 1. 6. 1944

(G.B. u. Mittelmeer Stand: 1. 7. 44)

Britische Flotte

1350 Frontflugzeuge an Bord
650 " " " Land

150 - 100 - 150 - 250

3600 - 6350 - 150 - 450
(einschließlich Ergänzungsverbände)
3250 - 4500 - 0 - 1000

Amerik. Kräfte im Pendelverkehr von G.B. und Mittelmeer.

...0 - 600 - 2200 / 1800 in rückw. Dienststellen.

...lich Ergänzungsverbände)

3.

1400 - 1250 - 100 - 300
1700 - 2350 - 50 - 550

12.

15.

650 - 500 - 10 - 175
75 - 75 - 0 - 300

B 29

20. z.b.V.

300 - 200 - 0 - 200

14.

USA-Atl.-Flotte

100 - 400 - 0 - 0
einschl. Aufkl.-Flugzeuge.

10.

600 - 900 - 50 - 150
400 - 350 - 0 - 400

300 - 600 - 200 - 300

6.

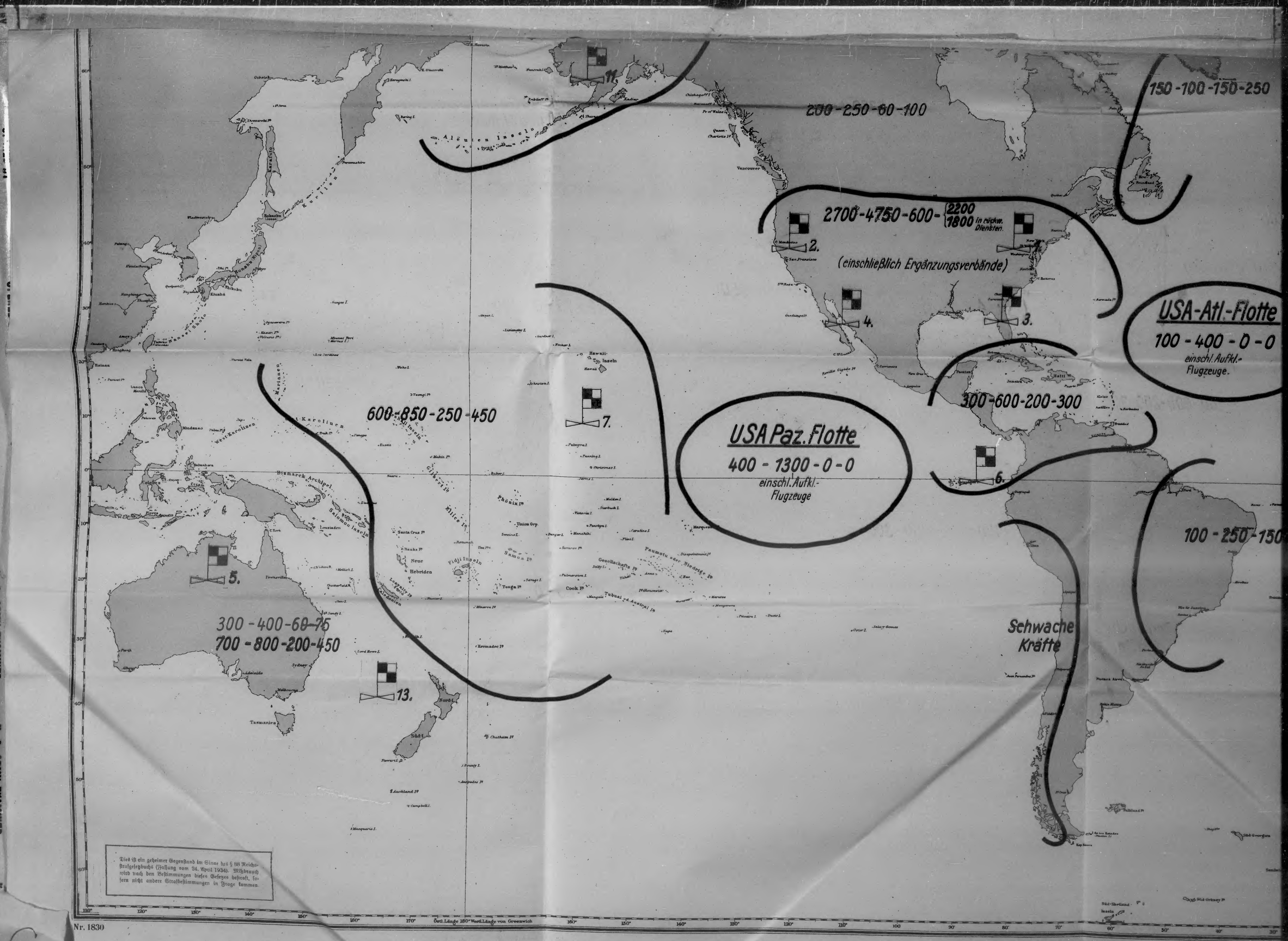
20 - 75 - 30 - 50
100 - 150 - 50 - 300

40 - 40 - 0 - 20

100 - 250 - 150 - 300

50 - 100 - 20 - 50
0 - 0 - 25 - 0

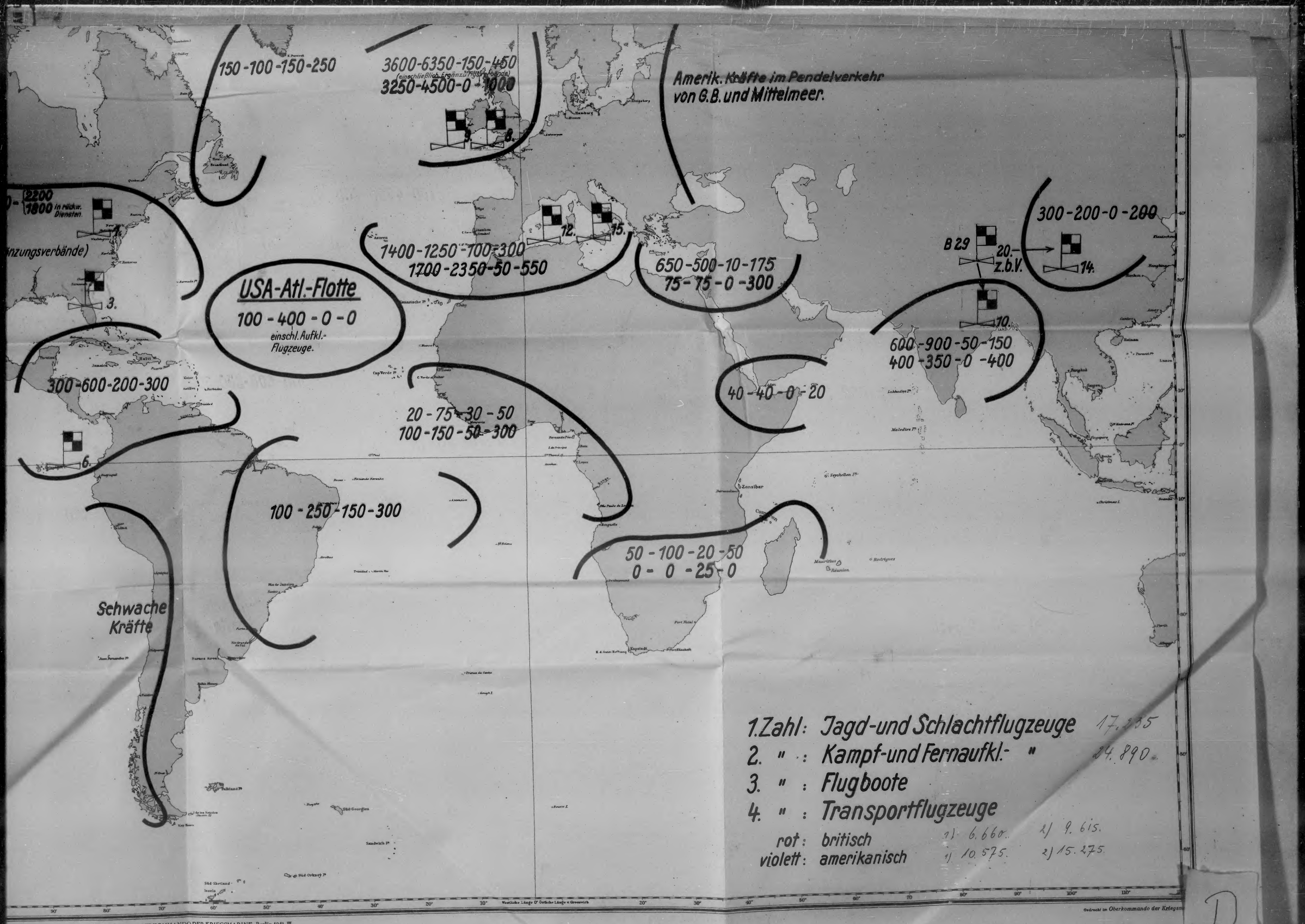
Schwache Kräfte

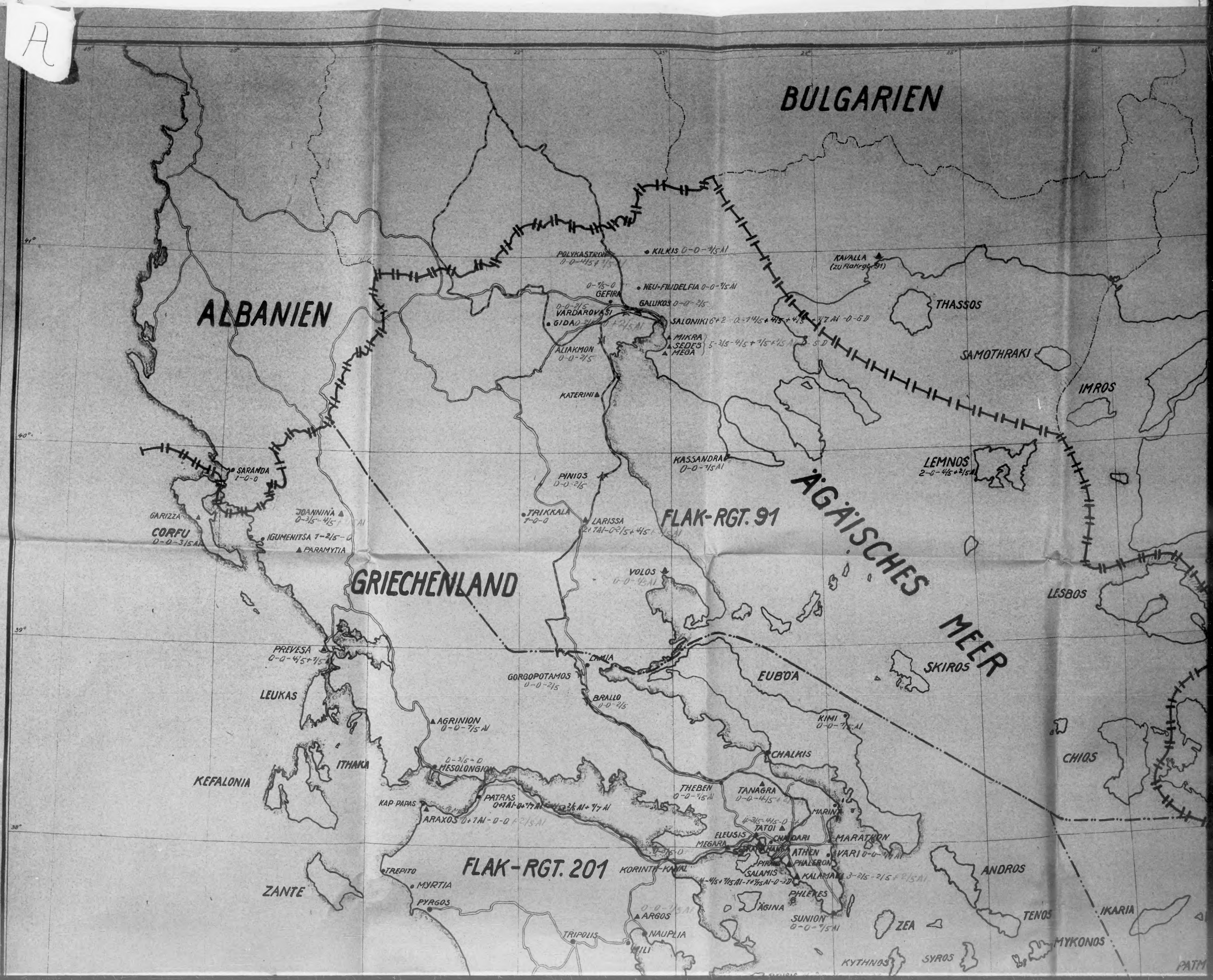


Nr. 1830

Herausgegeben vom OBERKOMMANDO DER KRIEGSMARINE, Berlin 1941, III.

KODAK SAFETY FILM
U. S. ARMY EXAMINER
U. S. ARMY EXAMINER
U. S. ARMY EXAMINER
OPENED BY


150-100-150-250
3600-6350-150-450
(einschließlich Ergänzungsverbände)
3250-4500-0-1000
Amerik. Kräfte im Pendelverkehr
von G.B. und Mittelmeer.
2200
1800 in rückw. Diensten.
(Ergänzungsverbände)
1400-1250-100-300
1700-2350-50-550
650-500-10-175
75-75-0-300
300-200-0-200
B 29
20.-
z.b.V.
USA-Atl.-Flotte
100-400-0-0
einschl. Aufkl.-Flugzeuge.
600-900-50-150
400-350-0-400
300-600-200-300
40-40-0-20
20-75-30-50
100-150-50-300
100-250-150-300
50-100-20-50
0-0-25-0
Schwache Kräfte
1. Zahl: Jagd-und Schlachtflugzeuge 17.235
2. " : Kampf-und Fernaufkl.- " 24.890
3. " : Flugboote
4. " : Transportflugzeuge
rot: britisch 1) 6.660. 2) 9.615.
violett: amerikanisch 1) 10.575. 2) 15.275.
Herausgegeben vom OBERKOMMANDO DER KRIEGSMARINE, Berlin 1941, III.
Gedruckt im Oberkommando der Kriegsm
D


A
BULGARIEN
ALBANIEN
GRIECHENLAND
FLAK-RGT. 91
FLAK-RGT. 201
ÄGÄISCHES MEER
KILKIS 0-0-7/5 Al
POLYKASTRON
NEU-FILIDELFIA 0-0-7/5 Al
GEFIRA
GALLIKOS 0-0-2/5
VARDAROVASI
GIDA
SALONIKI
MIKRA
SEDES
MEGA
ALIAKMON 0-0-2/5
KATERINI
KAVALLA (zu Flakrgt. 91)
THASSOS
SAMOTHRAKI
IMROS
LEMNOS 2-0-4/5+2/5 Al
KASSANDRA 0-0-7/5 Al
PINIOS 0-0-2/5
TRIKKALA 1-0-0
LARISSA
VOLOS
SARANDA 1-0-0
GARIZZA
CORFU 0-0-3/5 Al
JOANNINA
IGUMENITSA 1-2/5-0
PARAMYTIA
PREVESA 0-0-4/5+7/5
LEUKAS
AGRINION 0-0-7/5 Al
MESOLONGION
ITHAKA
KEFALONIA
KAP PAPAS
PATRAS
ARAXOS
TREPITO
MYRTIA
PYRGOS
ZANTE
TRIPOLIS
ARGOS
NAUPLIA
MILI
KORINTH-KANAL
LAMIA
GORGOPOTAMOS 0-0-2/5
BRALLO 0-0-2/5
EUBOA
KIMI 0-0-7/5 Al
CHALKIS
THEBEN 0-0-7/5 Al
TANAGRA
MARINA
TATOI
ELEUSIS
MEGARA
CHAIDARI
MARATHON
ATHEN
VARI
PHALERON
SALAMIS
KALAMAKI
PHLEKES
ÄGINA
SUNION 0-0-7/5 Al
ZEA
KYTHNOS
SYROS
SKIROS
LESBOS
CHIOS
ANDROS
TENOS
IKARIA
MYKONOS
PATM
41°
40°
39°
38°

BULGARIEN

GRIECHENLAND

ÄGÄISCHES MEER

TÜRKEI

FLAK-RGT. 91

FLAK-RGT. 201

POLYKASTRON 0-0-4/5

KILKIS 0-0-7/5 Al

NEU-FILIDELFIA 0-0-7/5 Al

GEFIRA 0-7/5-0

GALLIKOS 0-0-2/5

VARDAROVASI

GIDA 0-0-2/5

SALONIKI 6+2-0-14/5+4/5+4/5+7/7 Al-0-6D

MIKRA 5-3/5-4/5+7/5+4/5 Al-5D
SEDES
MEGA

ALIAKMON 0-0-2/5

KATERINI

PINIOS 0-0-2/5

TRIKKALA 7-0-0

LARISSA 2+TAI-0-2/5+4/5

KASSANDRA 0-0-7/5 Al

KAVALLA (zu Flakrgt. 91)

THASSOS

SAMOTHRAKI

IMROS

LEMNOS 2-0-4/5+2/5 Al

LESBOS

SKIROS

EUB'ÖA

CHIOS

SAMOS

ANDROS

TENOS

IKARIA

MYKONOS

PATMOS

LISSOS

ZEA

KYTHNOS

SYROS

VOLOS

LAMIA

GORGOPOTAMOS 0-0-2/5

BRALLO 0-0-2/5

AGRINION 0-0-7/5 Al

MESOLONGION 0-3/5-0

KIMI 0-0-7/5 Al

CHALKIS

THEBEN 0-0-7/5 Al

TANAGRA 0-0-4/5

MARINA

TATOI

ELEUSIS

MEGARA

CHAIDARI

ATHEN

PIRÄUS

PHALERON

MARATHON

VARI 0-0-7/7 Al

SALAMIS

KALAMAKI 3-2/5-2/5+2/5 Al

PHLEVES

ÄGINA

SUNION 0-0-7/5 Al

PATRAS 0+TAI-0+7/7 Al

KAP PAPAS

ARAXOS 0+TAI-0-0

TREPITO

MYRTIA

PYRGOS

TRIPOLIS

ARGOS

NAUPLIA

ILI

KORINTH-KANAL

B

KODAK SAFE



Flakeinsatz
im Bereich der
19. Flakdivision

M = 1:1000000

Anlage 2 zu Ia

Br. B. Nr. 550/44 g Kdos.

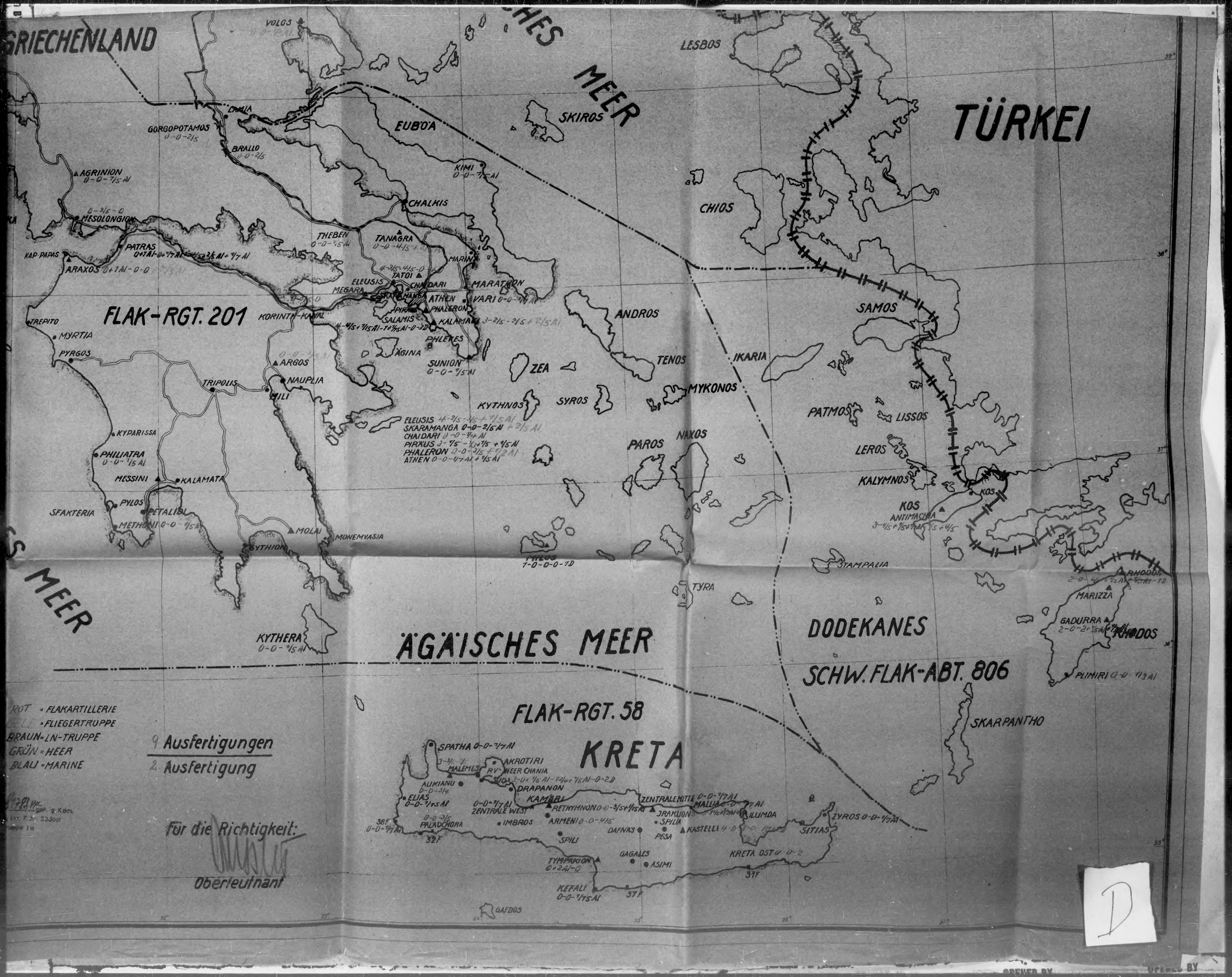
ROT = FLAKARTILLERIE
BLAU = FLIEGERTRUPPE
BRAUN = LN-TRUPPE
GRÜN = HEER
BLAU = MARINE

Anlage zu Br. B. Nr. 550/44 g. Kdos.
Gen. d. Flakartl. b. L. Kdo. Südost
Führungsgruppe Ia

9 Ausfertigungen
2. Ausfertigung

Für die Richtigkeit:
Oberleutnant

OPENED BY U. S. ARMY EXAMINER


GRIECHENLAND
TÜRKEI
MEER
LESBOS
SKIROS
EUBOA
VOLOS
LAMIA
GORGOPOTAMOS
BRALLO
AGRINION
MESOLONGION
KAP PAPAS
PATRAS
ARAXOS
THEBEN
TANAGRA
CHALKIS
KIMI
CHIOS
MARINA
TATOI
ELEUSIS
MEGARA
CHAIDARI
MARATHON
ATHEN
VARI
PHALERON
SALAMIS
KALAMAKI
PHLEYES
ÄGINA
SUNION
KORINTH-KANAL
FLAK-RGT. 201
TREPITO
MYRTIA
PYRGOS
ARGOS
NAUPLIA
MILI
TRIPOLIS
KYPARISSA
PHILIATRA
MESSINI
KALAMATA
PYLOS
PETALIDI
SFAKTERIA
METHONI
MOLAI
MONEMVASIA
GYTHION
KYTHERA
ANDROS
TENOS
ZEA
KYTHNOS
SYROS
MYKONOS
IKARIA
SAMOS
PATMOS
LISSOS
LEROS
KALYMNOS
KOS
ANTIMACHIA
PAROS
NAXOS
MILOS
TYRA
STAMPALIA
RHODOS
MARIZZA
GADURRA
PLIMIRI
DODEKANES
SCHW. FLAK-ABT. 806
SKARPANTHO
ÄGÄISCHES MEER
FLAK-RGT. 58
KRETA
SPATHA
AKROTIRI
MALEMES
RV-HEER CHANIA
ALIKIANU
ELIAS
DRAPANON
KAMARI
ZENTRALE WEST
RETHYMNON
ZENTRALE MITTE
MALLIA
ILLIMDA
IMBROS
ARMENI
PALAOCHORA
SPILI
DAFNAS
PESA
KASTELLI
SPILIA
JRAKLION
SITIAS
ZYROS
KRETA OST
GAGALES
ASIMI
TYMPAKION
KEFALI
GAFDOS
ROT = FLAKARTILLERIE
= FLIEGERTRUPPE
BRAUN = LN-TRUPPE
GRÜN = HEER
BLAU = MARINE
9 Ausfertigungen
2 Ausfertigung
Für die Richtigkeit:
Oberleutnant
D

EINSATZKARTE

STAND VOM 28.VI.44

Anlage 2
zu 20. Flak-Division (mot) Ia op 2
Br. B. Nr. 1190/44 g. Kdos.
vom 28. VI. 44
10 Ausfertigungen
2. Ausfertigung

Anlage 2 zu Br. B. Nr. 81615/44 g. Kdos.
Gen. d. Flakartl. b. Lw. Kdo. Abteil
Führungsgruppe Ia

A

15° 16° 17° 18° 19° 20° 21° 22° 23°

46° 45° 44° 43°

AGRAM 3-0-2 / 6-0-1-2
Sisak 0-0-1
Jasenovaco 0-0-1
0-0-1/5
0-0-1/5
Bro 0-0-1/5 / 3-0-1
Vinkovci
0-0-0+1/5 AL Vukovar
3-0-3/5+1/5 AL-0-1 Neusatz
0-0-0+1/5 AL Betschkerek
Rumeo 0-0-1/5
0-0-0+1/5 AL Nova Pazova
0-0-0+1/5 AL Franzfeld
0-0-1/5+2/5 AL
Semlin BELGRAD
14+1AL-0-3 3/5+4 1/5 AL
0-0-1
0-0-1
0-0-4/5
0-0-4/5
0-1-0
0-0-1 1/5 Moldova
0-0-4/5-1/5 Eisernes Tor
0-0-1 1/5
0-0-1/5 Turn-Severin
Miajlovo 0-0-1 1/5 Tor Donau
Banja Luka
Zara 0-0-0+1/5 AL
0-0-0+1/5 AL
0-0-4/5
0-0-0
Zemunik 0-0-0+1/5 AL
Sibenik 0-0-3/5+1/5 AL / 0-0-2/5
0-0-0+1/5 AL / 0-0-1+3/5 AL / 0-0-3/5
Trogir
Split
Omis
Jmotski 1-0-0
2-3/5-0
Mostar 7-3/4-1+2/5 AL
Makarska 0-0-2/5 / 0-0-1/5
Ljubuski
Capljina
Podaca
Ploca
Metkovic 1-2/5-1
Trpanj
Korcula 0-0-4/5
Otasevo
0-0-1/5
Gjuta Bali
Slano
Dubrovnik
0-0-0+1/5 AL / 0-1/5-3/5 / 0-0-3/5
Zelenika
Kumbor
Tivat 0-0-3/5 / 0-0-1/5
Podgorica 0-0-3/5
SARAJEVO 4-0-0+2/5 AL / 3-0-1
Travnik 0-0-3/5
Konjic 0-0-3/5
Kraljevo
Nis 0-4/5-0 / 3-0-0
Surdulica 4-0-0 / 4-0-4/5
Bor 4-0-0+4/5 HE / 0-0-3/5


LW-FLAK = ROT
HEERES-FLAK = GRÜN
MARINE-FLAK = BLAU
BULG. FLAK = SCHWARZ
KROAT. FLAK = VIOLETT
Maßstab 1:1000000
F. d. R.
Oblt.
Zemunik 0-0-0+1/5 AL
Sibenik 0-0-3/5+1/5 AL
0-0-2/5
0-0-0+1/5 AL
0-0-1+3/5 AL
0-0-3/5
Trogir
Split
Omis
Makarska
0-0-2/5
0-0-1/5
Ljubuski
Capljina
Podaca
Moca
Metkovic
1-2/5-1
Trpanj
Korcula
0-0-2/5
Stoni
0-0-1/5
Gjunta Dali
Dubrovnik
0-0-0+1/5 AL
0-1/5-3/5
0-0-3/5
Zelenika
Kumbor
Cetinje
0-0-3/5
0-0-1/5
Podgorica 0-0-3/5
Bar
0-0-0+1/5 AL
0-0-1/5
Skutari
0-0-1/5
0-0-1/5
Ulcinj
0-0-1/5
0-0-1/5
0-0-1/4
0-0-1/5
TIRANA 3-1/4-(1/4+1/5)+1/5 AL
0-1/4-0+2/5 AL
0-0-1/5
0-0-1/5
Durazzo
0-0-1/4
0-0-1/5
0-0-1/5
Rogozhine
Karbunara
Elbasan 0-1/4-1/4
Strugo 0-0-1/5
Bitolj
Debar 0-0-4/5
Prizren
Kadusa 0-0-3/5
Tetovo
0-0-2/5
SKOPLJE 4-0-0
4-0-4/5
Kraljevo
Nis 0-4/5-0
3-0-0
Surdulica 4-0-0
4-0-4/5
SARAJEVO 4-0-0+2/5 AL
3-0-1
Brodine
0-0-2/5
Konjic
0-0-3/5
Jmotski 1-0-0
Lise 2-3/5-0
Mostar 7-3/4-1+2/5 AL
Bo 4-0-0+4/5 HEL
0-0-2/5
Valona
0-0-2/5
Devoli 4-4/5-0+1/5 AL
0-0-2/5
0-0-0+1/5 AL
0-0-1/5
16°
17°
18°
19°
20°
21°
22°
41°
42°
43°
44°
40°


A
BULGARIEN
ALBANIEN
GRIECHENLAND
FLAK-RGT. 91
FLAK-RGT. 201
ÄGÄISCHES MEER
POLYKASTRON
KILKIS
GEFIRA
GALLIKOS
VARDAROVASI
GIDA
SALONIKI
MIKRA
SEDES
MEGA
ALIAKMON
KATERINI
KAVALLA
THASSOS
SAMOTHRAKI
IMROS
LEMNOS
KASSANDRA
PINIOS
TRIKKALA
LARISSA
VOLOS
SARANDA
GARIZZA
CORFU
JOANNINA
IGUMENITSA
PARAMYTIA
LESBOS
SKIROS
EUBÖA
LAMIA
GORGOPOTAMOS
BRALLO
PREVESA
LEUKAS
AGRINION
KIMI
CHALKIS
CHIOS
ITHAKA
MESOLONGION
KEFALONIA
PATRAS
ARAXOS
THEBEN
TANAGRA
TATOI
ELEUSIS
MEGARA
CHAIDARI
MARATHON
ATHEN
VARI
PHALERON
SALAMIS
KALAMAKI
PHLEKES
ÄGINA
SUNION
ANDROS
TENOS
IKARIA
ZEA
MYKONOS
SYROS
KYTHNOS
PATMOS
NAXOS
PAROS
TREPITO
ZANTE
PYRGOS
KORINTH-KANAL
ARGOS
NAUPLIA
TRIPOLIS
ELEUSIS
SKARAMANGA
CHAIDARI



BULGARIEN
GRIECHENLAND
TÜRKEI
ÄGÄISCHES MEER
FLAK-RGT. 91
FLAK-RGT. 201
POLYKASTRON
KILKIS
GEFIRA
GALLIKOS
VARDAROVASI
GIDA
SALONIKI
MIKRA
SEDES
MEGA
ALIAKMON
KATERINI
KASSANDRA
PINIOS
TRIKKALA
LARISSA
VOLOS
LAMIA
GORGOPOTAMOS
BRALLO
AGRINION
MESOLONGION
ITHAKA
PATRAS
ARAXOS
TREPITO
PYRGOS
TRIPOLIS
ARGOS
NAUPLIA
MILI
PHILIATRA
KORINTH-KANAL
MEGARA
ELEUSIS
TATOI
CHAIDARI
ATHEN
PHALERON
PIRAUS
SALAMIS
KALAMAKI
PHLEKES
ÄGINA
SUNION
THEBEN
TANAGRA
CHALKIS
EUBÖA
KIMI
KAVALLA
THASSOS
SAMOTHRAKI
IMROS
LEMNOS
LESBOS
SKIROS
CHIOS
ANDROS
TENOS
ZEA
SYROS
KYTHNOS
MYKONOS
IKARIA
SAMOS
PATMOS
LISSOS
PAROS
NAXOS
LEROS
ELEUSIS
SKARAMANGA
CHAIDARI
PIRÄUS
PHALERON
ATHEN

OPENED BY
U. S. ARMY EXAMINER

C

Flakeinsatz
im Bereich der
19. Flakdivision

M = 1:1000000

Stand: 28.6.1944

Anlage 2 zu Ia

Br.B.Nr. 420/44 g.Kdos.

Für die Richtigkeit:
Oberleutnant

Geheime Kommandosache

9 Ausfertigungen
A. Ausfertigung

ROT = FLAKARTILLERIE
GRÜN = FLIEGERTRUPPE
BRAUN = LN-TRUPPE
BLAU = MARINE

Gen. d. Flakart. b. Tr. K.Stb. Gedcht!
Fälschungsgruppe Ia

Anlage 1 zu Br.B.Nr. 420/44 g.Kdos. Ia

SAFETY FILM

U. S. ARMY EXAMINER

OPENED BY

1

Für die Richtigkeit:
Oberleutnant

Gefechtsstand Kommandofahrzeug

ROT = FLAKARTILLERIE
GRÜN = FLIEGERTRUPPE
BRAUN = LN-TRUPPE
GRÜN = HEER
BLAU = MARINE

9 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

AGÄISCHES MEER

FLAK-RGT. 58

KRETA

SCHW. FLAK-ABT. 806

DODEKANES

FLAK-RGT. 201

GRIECHENLAND

TÜRKEI

SKARPANTHO
RHODOS
GADURRA
MARIZZA
KOS
ANTIMACHIA
KALYMNOS
LEROS
LISSOS
PATMOS
NAXOS
PAROS
MYKONOS
SYROS
IKARIA
TEAOS
ZEA
SAMOS
CHIOS
SKIROS
LESBOS
ANDROS
TINOS
MILOS
STAMPALIA
KYTHERA
KYTHION
MOLAI
SPARTA
KROTIRI
RY-MEER CHANIA
MALEFIKI
ALIKIANU
ELIAS
ZENTRALE WEST
ZENTRALE MITTE
RETIMNON
DRAPANON
KAMARI
ARMENI
SPILI
PALEOCHORA
TYMPAKION
KEFALI
ASIMI
GAGALOS
DAFNAS
PESA
KASTELLI
SITIAS
ZYROS
KRETA OST
GAFDOS
SPHAKIA
PHAISTOS
MESSINI
KALAMATA
PYLOS
METHONI
PETALIDI
PHILIATRA
NAUPLIA
ARGOS
TRIPOLIS
PYRGOS
KORINTH-KANAL
TREPITO
ARAXOS
PATRAS
MESOLONGION
AGRINION
THERMA
ATHEN
PHALERON
SALAMIS
KALAMAKI
PIRAEUS
ELEUSIS
MEGARA
CHAIDARI
TATOI
VARI
MARATHON
TANAGRA
THEBEN
CHALKIS
EUBÖA
LAMIA
GORGOPOTAMOS
BRALLO
VOLOS
KIMI
SUNION
AGINA
PHLEKES
SKARAMANGA
ELEUSIS
KYTHNOS
FLIEGERTRUPPE
BRAUN-LN-TRUPPE
GRÜN = HEER
BLAU = MARINE



A
Geheime Kommandosache
EINSATZKARTE
STAND vom 26.7.44
Anlage 2
zu 20. Flak-Division (mot) Ia op 2
Br. B. Nr. 1376/44 g. Kdos.
vom 28.7.44
11 Ausfertigungen
6. Ausfertigung
Anlage 2 zu Br. B. Nr. 1378/44 geh. Kdos.
Gen. d. Flakartl. b. Lw. Kdos. Code
Führungsgruppe Ia
15°
16°
17°
18°
19°
20°
21°
22°
23°
46°
45°
44°
43°
AGRAM
6-0-1-2
3-0-2
Sisak
0-0-1
Jasenovac
0-0-1
Brod
4-0-0
3-0-1
0-0-1/5
Banja Luka
Vinkovci
Donau
0-0-0+1/5 AL
Vukovar
3-0-3/5+1/5 AL-0-1
Neusatz
0-0-0+1/5 AL
Groß-Belsckerek
0-0-1
0-0-1
Stara Pazova
0-0-0+1/5 AL
Nova Pazova
0-0-1
0-0-0+1/5 AL
Frankfeld
0-0-1/5+1/5 AL
Semlin
BELGRAD
11+1AL-0-2 1/5+4/5 AL
Ostrovo
0-1-0
Smederevo
0-0-4/5
0-0-1 1/5
Moldova
0-4/5-1/5
Eisernes Tor
0-0-1/5
Turn-Severin
0-0-1 2/5
Milanovac
Poreckar
0-0-1 2/5
Zara
Zemunik 0-0-0+1/5
Knin
0-1/5-0
Drnis
0-0-1/5
Sibenik
0-0-1 3/5
0-0-1/5
Trogir
Split
0-0-0+1/5 AL
0-0-2
0-0-3/5
Omis
Jmotski
1-0-1/5
Makarska
0-3/5-1/5
Ljubuski
Capljina 1-0-1/5
Podaca
Metkovic
0-0-3/5
Opuzen
0-0-1/5
Korcula
Gjunia Dali
0-2/5-2/5
Dubrovnik
0-0-0+1/5 AL
0-0-3/5
0-0-1
Zelenika
Kumbor
Cattaro
0-0-4/5
0-0-2
Podgorica 0-0-3/5
0-0-0+1/5 AL
Skutari
0-0-1/5
Ruma
Brčko
0-3/5-2/5
Čelic
0-0-1/5
Tuzla
1-0-1/5
Travnik
0-0-1/5
4-0-0+2/5 AL
3-0-1
SARAJEVO
Bradina
0-0-2/5
Konjic
0-0-3/5
Rogatica
0-0-1/5
Kraljevo
0-0-2/5
0-0-1/5
Bor
4-0-0+4/5 Hei
0-0-2/5
Donau
Nis
0-4/5-0
3-0-0
Surdulica
4-0-0
4-0-4/5
Urosevac
0-0-1
Prizren
0-0-3/5
Radusa

LW-FLAK = ROT
HEERES-FLAK = GRÜN
MARINE-FLAK = BLAU
BULG. FLAK = SCHWARZ
KROAT. FLAK = VIOLETT

Maßstab 1:1 000 000

B

E. d. R.
Hopf
Obit.

OPENED BY

PG-38789-NID

KTBs.

Bewachungsverband der
Ostseezugänge.

1.8.40 — 31.7.42.

PG/38789

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.
ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

2 Anlage zu B. S. O.

128/41 B.-Nr. Gkdos. 3613 vom 26.9.1940

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

Pk 6495

THIS DOCUMENT IS GERMAN GOVERNMENT PROPERTY AND ITS RECORD NUMBER IS PG/38789/IND. ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTES OR ANNOTATIONS SHOULD BE MADE LEGIBLY ON THE WORK RECORDING THE FACTS OF PAPER, QUOTING THE RECORD NUMBER

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes für Ostseesperrgebiet.

Chef: Fregattenkapitän Kaeding

Begonnen: 1. 8. 40.

Abgeschlossen: 31.8. 40.

Anlagen: Keine.

1. Gruppenführer Korvettenkapitän Schur
2. Gruppenführer Kptlt. d.R.a.D. Lindes

Fahrzeuge:

Führerschiff		"Reiher"	Lt.z.See	Kirschenlohr
Wachschiff	1	"Habicht"	Ob.Lt.z.S.	Holm
"	2	"Nürnberg"	" " "	Baensch
"	3	"Ostpreußen"	" " "	Stolz
"	4	"Präs.Mutzenbecher" (z.Zt.Führerbpot 19. Vp. Flottille)	Lt.z.S.	Seefisch
"	5	"Scheckendiek"	Säf.Lt.z.S.	Woelke
"	6	"Joh.Wessels"	" " "	Masch
"	7	"Heinr.Brons"	" " "	Lange
"	8	"Unitas 9"	" " "	Krumm
"	9	"Alexandra"	Strm.Mt.	Ullmann

Kutter:	Sag 33	Swi 9	Tra 5
	Die 56	Schlu 1	Tra 15
	Kar 19	Schlu 2	Kol 11
	Leba 32		Heimat

Truppendienstlich unterstellt:

10. Vp. Fl.,	Chef	Korv.Kpt.	Vaihinger
	ab 25.8.1940	dem F.d.V.O.	unterstellt.
17. Vp. Fl.	Chef	Kptlt.	Kurtz
	ab 25.8.1940	taktisch dem	F.d.V.O. zugeteilt.
19. Vp. Fl.	Chef	Korv.Kpt.	Remmers

Anlage 1 zu 1/Skl 1960/41 Gkdos.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

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

Der Bewachungsverband Ostseezugänge ist mit dem 1. August 1940 gebildet worden.

Führerschiff Reiher Nobiskrugwerft Rendsburg, K.M.W. Kiel zur Beendigung der Umbauarbeiten, M.E.S.-Erprobung, F.T.-Beschickung und Anschießen.

13. 8. in Warnemünde eingelaufen.

14. 8. nach Einschiffung eines Teiles des Stabes ausgelaufen nach Korsör. Besprechung mit Chef 19. Vp.Fl.

Ab 15.8. xxx über Aarhus zur Besprechung beim B.S.O. und Kopenhagen zu Position Grün 06 (Wachschiff 3 Ostpreußen); von dort nach Warnemünde zur Übernahme des restlichen Stabes und Unterstabes.

23.8. bis 31.8. in Korsör.

Die übrigen Fahrzeuge der Wachschiffgruppe beenden Militarisierung und Indienststellung. Der Wachdienst auf den einzelnen Positionen muß überwiegend ohne Waffen durchgeführt werden, da deren Einbau noch nicht vollständig durchzuführen war.

Wachschiff 1 vom 9. bis 31.8. auf Position Rot 05. bzw. Rot 15.

Wachschiff 2 ab 30.8. nach Fertigstellung M.E.S.-Einbau und Geschützunterbauten auf Werft Rostock und nach M.E.S.-Erprobung in Kiel auf Position Grün 06.

Wachschiff 3 vom 1. bis 30.8. auf Position Grün 06, ab xx 31.8. zum Einbau von M.E.S. und Geschützunterbauten sowie Tarnanstrich in Werft Rostock. Voraussichtliche Dauer bis Mitte September.

Wachschiff 4 wegen Ausfall Führerboot 19. Vp. Fl. derselben als Führerboot zur Verfügung gestellt.

Wachschiff 5 nach Ablösung Sperrbewachung Sund Nord in den Werften Nakskov und Kiel zum Einbau F.T. und Geschützunterbauten sowie Geschützübernahme und Entmagnetesierung. Einsatzbereit etwa ab 16.9.

Wachschiff 6 bis 7.8. auf Position Rot 04. Nach Fertigstellung Geschützunterbauten in Nakskov ab 23.8. wieder auf Position Rot 04. F.T.-Einbau erst möglich nach Ablösung durch Wachschiff 7.

Wachschiff 7 von Position Seelands-Rev ab 8. bis 22.8. zur Ablösung von Wachschiff 6 auf Position Rot 04

Anlage zu Gruppe Nord — 6 Anlage zu B.S.O.

Buch Nr. Chds. 128/41 — B.Nr. Gkdos. 3613 vom 26.9. 1945

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

Dk 6495a

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/38789/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

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

des

Bewachungsverbandes für Ostseezugänge.
Chef: Fregattenkapitän K a r s t e n s.
Verb.Ing. Kptlt. (Ing) d.R. A p i t z.

Begonnen: 1.8.40

Abgeschlossen: 31.8.40

Führerschiff Reiher.

Das Führerschiff Reiher erhielt während der Umbau-und Ausrüstungszeit einen 2 Zyl. E.Diesel zur Speisung der MES-Anlage. Planmäßige Kesselreinigung wurde durchgeführt. Der Umbau erstreckte sich auf folgende Arbeiten:

Für 4o Mann wurden 4 Unterkunftsräume mit Kojen, sowie ein eisenabgeschotteter Waschraum mit Brausen für warm und kalt, 13 Waschbecken mit fließendem Wasser und Abfluß, sowie ein abgeschotteter Klosettraum mit Wasserspülklosetts in Luke 1 ausgebaut, wohnlich hergerichtet, mit Lüftung, Licht und Radio versehen.

Der Einrichtungen der Fahrgastkammern wurden ergänzt, sodaß sie als Wohn-und Arbeitsräume für Stab und Schiffsbesatzung zweckentsprechend dienen können. Zum fernmündlichen Verkehr wurden Fernsprech und Bordsprechanlage sowie Fernschreibeanschluss eingebaut.

Die zusätzliche elektrische Ausrüstung, außer der M.E.S.-Anlage, umfasste Einbau einer Nachtsignalanlage, Ankermanöver-und Kielwasserlaterne, eines Signalscheinwerfers und eines Scheinwerfes G 35 auf Mastkonsole, sowie einer Schiffsalarmanlage.

Ferner wurden Schwimmwestenkästen und Floßhalterungen angebracht.

Für die Bewaffnung wurde auf der Vorschiffback der Geschützunterbau für ein 7,5 cm Beutegeschütz mit Halterungen der Bereitsschaftsmunition und eine flutbare Munitionskammer hergerichtet.

Das Geschütz wurde eingebaut.

Ferner die Unterbauten für 2 Stück 2 cm Flak hergestellt und zunächst achtern ein doppelläufiges MG 34 in Zwillingslafette und 2 Stück M.G. 34 auf Ständern auf den B.B. und den St.B. Bootsdeck aufgestellt. 6 Wasserbombenlagerungen wurden aufgestellt.

Die F.T. Einrichtung wurde durch einen Küsten-Kurzwellensender und Empfänger vervollständigt.

In Luke 3 wurden 3 kleine Räume für Lazarettzwecke eingebaut.

Anlage 2 zu 1/Skl 1960/41 Gkdos.

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

Die Laube wurde als Arbeitsraum für die Kommandoregistratur und der "auchsalon als Arbeitsraum für die Verwaltung hergerichtet. Die neugeschaffenen Räume wurden mit Heizung ausgestattet.

Das das Schiff 1938 gebaut ist, waren nennenswerte Arbeiten an der Maschinenanlage nicht erforderlich.

Die Wachschiffe 1-9.

Die Zeit in den Werften wurde ausgenutzt, um die notwendigsten Arbeiten an Kesseln, Haupt-und Hilfsmaschinen durchzuführen.

Die Wachschiffe 1, 2, 3, 4 8, haben M.E.S.-Anlage erhalten, während die Wachschiffe 5, 6, 7, 9 nur gegenmagnetisiert werden.

Die 11 Motorfischkutter

sind Gegenstand ständiger Sorge. Ihr Einsatz kommt jedes Mal in Bezug auf Maschine und Bootskörper einer außerordentlichen Belastungsprobe gleich.Dementsprechend ergeben sich die Ausfälle:

"Sagg 33" reparierte defekten Motor und Regler.Die Beseitigung der Schäden am Bootskörper (Reeling und Bord unter dem Schanzkleid) mußten noch zurückgestellt werden.

"Swie 9" mußte undichten Getriebedeckel und den Kompass erneuern.

"Leba32" setzte neue Packungen ein zur Verhütung des starken Ölverlustes. Öl-und Brennstoffpumpe wurde überholt und Motorfundament festgemacht. Kurbelwelle und Kurbelzapfenlager wurde geglättet.Daneben entstanden Schäden am Bootskörper, am Ruderhaus und an den Decksbeplankung.

"Die 56" reparierte einen Schaden am Steven.

"Kol 11" hat das völlig abgenutzte Getriebe zu erneuern.

Nach den bisherigen Erfahrungen des Jahres 1940 wird mit laufenden Ausfällen aus den angegebenen Gründen gerechnet werden müssen, solange nicht besser geeignete Boote für die den Kuttern gestellten Aufgaben zur Verfügung stehen.

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

Die 1o. Vorpostenflottille

erledigen den M.E.S.-Einbau und dessen Erprobung außer Vp.1002, das noch in der Vulkanwerft in Stettin liegt. Während der Ausrüstungszeit in der Werft wurden die erforderlich gewordenen Reparaturen an den Maschinenanlagen ausgeführt.

Die 17. Vorpostenflottille.

führte M.E.S.-Einbau und Erprobung sowie während der Werftzeit für Umbau und Ausrüstung Überholungsarbeiten an Maschinen und Kesseln aus.

Die 19. Vorpostenflottille

ist in den Maschinenanlagen durchweg so schwach und in so schlechtem Zustande, daß es fraglich ist, ob die Boote ihren Dienst bei Sturm und Eis gewachsen sein werden. Dies wird aufmerksam zu beobachten sein. Die Boote benutzten früher als Antrieb die Besegelung. Die Kessel lagen aufgebankt. Die Maschinen arbeiteten nur als Hilfsantriebsmaschinen mit langsamer Fahrt mit. Die jetzige Inanspruchnahme der Maschinen, 6 Dampfmaschinen und 6 Motore als Hauptmaschine bedeutet eine außerordentliche Belastungssteigerung, die hinsichtlich der Kessel und Motoren eine unerfreuliche Auswirkung erwarten lassen.

Die Boote erhielten keine M.E.S.-Anlage. Sie sollen gegenmagnetisiert werden. Das Flottillenführerschiff Ohlrogge hat Motorgrundreparatur durchzuführen.

gez. Apitz

Kapitänleutnant Ing. und Verb.Ing.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des BSO:
	Allgemeines: Es fehlen	die Eintragungen über Brennstoffergänzungen.
	Zu Führerschiff "Reiher"	: Das Kommando ist hingewiesen, alle Ein=
	tragungen, die sich nicht	auf den Abschnitt Maschine beziehen, fort=
	zulassen. Gleichfalls	sollen alle Angaben über Vorkommnisse, die
	keinen Einfluss auf die	Gefechtsbereitschaft der Maschinenanlage
	haben, unterbleiben.	
	Zu Wachschiff 1-9	: Nichts zu bemerken.
	Zu Fischkutter	: Die Fischkutter werden als Versetzboote
	auf dxn Wachstationen	verwandt. Es ist hier bekannt, dass die Aus=
	rüstung der Boote für	diesen Dienst mangelhaft ist, da jedoch andere
	Boote nicht verfügbar	gemacht werden können, müssen die Mängel vorläu=
	fig in Kauf genommen	werden.
	Zu 17.Vp.-Flottille	: Nichts zu bemerken.
	Zu 19. Vp-Flottille	: Die Flottille besteht aus 6 Dampffisch=
	loggern (7o-75 Ps) und	5 Motorfischloggern (6o-8o Ps). Es ist hier
	bekannt, dass die jetzt	geforderten Leistungen der Maschinenanlagen
	die des Friedensbetriebs	bedeutend übersteigen. Eine gründliche Über=
	holung der Anlagen soll	in der Werftliegezeit vom 7.bis 22.1o.4o bei
	dänischen Werften durchgeführt werden.	
	Der Bewa Ost ist angewiesen, zu prüfen, ob die Boote die Segel bei	
	der Ausübung des Bewachungsdienstes ausnutzen können.	
	Das Führerschiff Vp. 1901 (Motor-Fischereifahrzeug) Ohlrogge wird	
	z.Zt. bei D.K.Kiel instandgesetzt.	
	Zu 1o. Vp.-Flottille:	Diese Flottille ist aus Fischloggern mit Motor-
	antrieb-15o-PS-zusammen gestellt- Die Werftliegezeit ist vom 28.1o.	
	bis 15.11.4o bei dänischer Werft vorgesehen.	

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 4o65 .

den 9.1.1941.

Geheime Kommandosache.

An

das Marinegruppenkommando Nord,
Gkds.

Marinegruppenkommando Nord
13. JAN. 19
Wilhelmshaven.
B.-Nr. 128 Anl. 5

Anbei Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes für Ostsee-
- 4 - zugänge vom 1. - 31.8.194o mit Abschnitt Maschine zweifach.

Bemerkt wird:

1) Über den Einsatzwert der 19. Vorpostenflottille als Sperrbewachung siehe Stellungnahme des B.S.O. zum K.T.B. der 19.Vorpostenflottille vom 16.-31.8.194o. Aus diesem Grunde muß die 1o. Vorpostenflottille beim Bewa. Ost belassen werden.
   Die Boote der 19. Vorpostenflottille werden jetzt im Großen Belt zum Beobadhten Feindminenabwurfes, hauptsächlich auf den für die Handelsschiffahrt vorgesehenen Ankerplätzen, verwandt.
2) Sperrlücke Seelandsrev ist inzwischen mit einem Wachschiff besetzt.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Lütjens

Marinegruppenkommando Nord

B.-Nr. g.Kdos.128 AII. den 21. Januar 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

-5- vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

Schniewind

1.SK! 1980/g.Kdos. – 5 Ausf –
/41

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

Geheime Kommandosache 1091

SKl 1960 g.Kdos.

1) Tabl 30 I Qu 40.8.44

2) I Ag

3) 2 Skl Wk III

4) üken 1 Skl I Ae an kr

1 Skl i.a.

I Ae i.v.

K, A(AI) haben

...chützunterbauten.
...agnetesieren und
...eptember.
... Nord in den
...inbau.
...Warnemünde nach
...atzfähig. Nicht
...endigen Versetz-
...öglichkeiten für
kut
Sta

...I auf den Posi-
tio
Wet ... bei schwerem
rat ...h, da die Repa-
in ...r zu lange Zeit

de ...S.-Einbau aus
si ...penhagen, Hel-
li ... Ab 15.8. sämt-
...002 (Stettin).
...osition Sund Nord.
...hrt von Flensburg

nach dem Großen Belt bei Kjels-Nor - 54° 41,5' Nord, 10° 42,5' Ost - 6 bis 8 Meter hinter dem Heck Minendetonation auf 11 Meter Wassertiefe. Beide achteren Abteilungen leck geschlagen. Boot eingeschleppt nach Kiel, seit 11.8. in Stettin. Bericht gesondert.. .

Die 10. Vp. Flottille ist ab 25. August dem F.d.V.O. unterstellt.

. . . .

17. Vp. Flottille zum Einbau M.E.S. und Umbau auf den Werften Lübeck, Rendsburg und Flensburg. Am 25. August wurde die Flottille taktisch dem F.d.V.O. zugeteilt. Liegeplatz sämtlicher Boote Kiel.

19. Vp. Flottille geht mit zwölf Booten in ihren Liegehafen Korsör und wird von dort aus zur Sperrbewachung eingesetzt.

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

ab 24.8. Werft Nakskov zum Einbau der Geschützunterbauten. Einsatzbereit erst nach F.T.-Einbau, Entmagnetesieren und Geschützübernahme Kiel, nicht vor Mitte September.

Wachschiff 8 nach Ablösung Sundsperre Nord in den Werften Nakskov und Rostock zum M.E.S.-Einbau.

Wachschiff 9 am 27.8. Liegehafen von Warnemünde nach Korsör verlegt. Als Wachschiff nicht einsatzfähig. Nicht seefühig. Nur Handankerspill. Bietet notwendigen Versetzkuttern keinen Schutz. Keine Unterbringungsmöglichkeiten für Stammlotsen und Geleitoffiziere.

Die Kutter liegen als Versetzboote NN1 auf den Positionen der Wachschiffe. Wiederholte Havarien bei schwerem Wetter. ~~Daher~~ Trotzdem Ablösung zum Teil nicht möglich, da die Reparaturen der übrigen nicht fahrbereiten Kutter zu lange Zeit in Anspruch nehmen.

Die 10. Vp. Flottille wurde wegen M.E.S.-Einbau aus der Front gezogen und lag in den Werften: Kopenhagen, Helsingör, Flensburg, Rostock, Nakskov und Kiel. Ab 15.8. sämtliche Boote in Kiel, mit Ausnahme vom Boot 1002 (Stettin).

Vp. Boot 1011 vom 5. bis 11.8. auf Position Sund Nord.

Vp. Boot 1002 am 1.8. 1940 auf der Fahrt von Flensburg nach dem Großen Belt bei Kjels-Nor - 54° 41,5' Nord, 10° 42,5' Ost - 6 bis 8 Meter hinter dem Heck Minendetonation auf 11 Meter Wassertiefe. Beide achteren Abteilungen leck geschlagen. Boot eingeschleppt nach Kiel, seit 11.8. in Stettin. Bericht gesondert.

Die 10. Vp. Flottille ist ab 25. August dem F.d.V.O. unterstellt.

17. Vp. Flottille zum Einbau M.E.S. und Umbau auf den Werften Lübeck, Rendsburg und Flensburg. Am 25. August wurde die Flottille taktisch dem F.d.V.O. zugeteilt. Liegeplatz sämtlicher Boote Kiel.

19. Vp. Flottille geht mit zwölf Booten in ihren Liegehafen Korsör und wird von dort aus zur Sperrbewachung eingesetzt.

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

Sperre Seelands-Rev jeweils mit 4 Booten, zeitweise mit 3, X Sundsperre ab 12. 8. jeweils mit 2 Booten besetzt.

Vp. Boot 1907 und 1908 liegen vom 1. bis 4.8. bei Kjels-Nor.

Ein Teil der Boote gehen zum Entmagnetesieren nach Kiel. Entmagnetesierung durchgeführt bei Boot 1906 und 1907; am 31. 8. noch in Arbeit bei Boot 1908 und 1909.

Auf dem Marsche der Gruppe 1906 von Korsör nach Kiel verliert Vp. Boot 1909 bei schwerem Wetter Anschluß an die Gruppe. Ergebnislöse Suche durch Vp. Boot 1908 am 24.8. Da bei dem anhaltend schwerem Wetter auch von Vp. Boot 1908 keine Meldung einging, und damit Standort beider Boote ungewiß wurde, wurde Station Ost zu einer Suchaktion veranlaßt. Nachforschungen, auch durch Flugzeugeinsatz ,blieben ergebnislos. Am 25.8. liefen beide Boote in Kiel ein, kleinere Seeschäden.

Sperre Seelands-Rev vom 23. bis 24. August wegen schwerem Wettere unbesetzt. Vp. Boot 1902 und 1903 waren aus Sicht gekommen und durch die zur Verfügung stehenden Signalmittel nicht erreichbar. Die gesamte Flottille konnte bisher nur mit drei Vartalampen ausgerüstet werden. Send-Reichwäte F.T. ebenfalls zu gering. Ein zuverlässiger Funkbetrieb ist überdies auch bei ruhigem Wetter wegen kleinster Raumverhältnisse und Personalmangel (2 Mann F.T.-Personal auf jedem Boot) nicht gewährleistet.

Da die vermißten Boote 1902 und 1903 ungünstigen Seeraum hatten und das Schicksal der Boote ungewiß blieb, wurde ebenfalls Flugzeugsuche für erforderlich gehalten. Boote wurden unter Landschutz in der Sejrö- Bucht aufgefunden und nahmen bei Wetterbesserung am 25.8. ihre Position wieder auf.

Es ist beabsichtigt, Sperrlücke mit Wachschiffen zubesetzen, dies jedoch erst durchführbar nach erfolgten F.T., Waffen und M.E.S.-Einbau.

Reinhardt

PG-38790-NID

KODAK SAFETY FILM

PG/38700

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.
ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

Anlage zu Gruppe Nord
Tgb.-Nr. Gkds. 1021/41

5 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 499 10.2.41

ÖKr 73270

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/38790 AND
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

Kriegstagebuch.

des

Bewachungsverbandes für Ostseezugänge.

Verb. Chef : Kapitän z. See K a r s t e n s

Asto : Korv. Kapitän S c h u r

Sachbearbeiter Bewa Ost : Kptlt.d.R.z.V. L i n d e s

Begonnen: 1. 12. 40.
Abgeschlossen: 15. 12. 40.

Anlagen: Keine

Seiten: 4

Gliederung:

Führerschiff " Reiher "

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 9 mit 12 M. F. Kuttern
Flottillenchef: Kpt.z.S. K a r s t e n s

10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kptlt.d.R.K ö h l e r

19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korv. Kpt. R e m m e r s t

Anlage 5 zu 1/Skl 6179/41 Gkds.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940 1. 12.	Aarhus WSW 4 o m	Wachschifffflottille: Alle Wachschiffpositionen planmäßig besetzt. Sämtliche Wachschiffe haben Anweisung bis zum Eintreffen der Berichtigung zu den Kursanweisungen des Heftes " Minenfreie Wege in der Ostsee " alle pasierenden Schiffe auf Kursanweisungen zu überprüfen und gegebenenfalls mit den bisherigen Kursanweisungen des Bewa Ost auszurüsten. 10. Vp. Flottille: Eingesetzt für die Bewachung der Netzsperre Seelands-Rev und Sund Nord. 19. Vp. Flottille: Sammelt nach beendeter Werftliegezeit in Kiel und führt Entmagnetisierung durch. Rasmus
2. 12.	Aarhus WSW - WNW 6 - 7 o r	Nichts zu bemerken. Rasmus
3. 12.	In See NW - SW 6 - 4 c o grobe See	Führerschiff Reiher ausgelaufen zur Kontrollfahrt Seelands-Rev und Großer Belt. Ankert Nachts bei Schwarz 01. Rasmus
4. 12.	In See WSW 6 - 4 o c grobe See	Führerschiff Reiher Korsör eingelaufen. Rasmus
5. 12.	Korsör SSW - NW 5 - 9 r c	Nichts zu bemerken. Rasmus
6. 12.	In See S - WSW 10 - 4 o r grobe See	Führerschiff Reiher läuft aus zur Kontrollfahrt Großer Belt. 1730 Uhr einlaufen Aarhus. Der Versetzkutter des Wachschiffes 8 bei Seelands-Rev muß wegen Wetterlage die Position vorübergehend verlassen. Rasmus

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 499 K.

An Bord, den 1. März 1941.

Geheime Kommandosache.

Gkdos.

Marinegruppenkommando Nord
16. MRZ.
B.-Nr. 1021 Anl. 6

An
das Marinegruppenkommando Nord,
W i l h e l m s h a v e n .

Anbei Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostseezugänge vom 1. bis 15.12. und 16. bis 31.12.1940 zweifach:

Stellungnahme B.S.O. zu 15.12., 16.12. und 18.12.1940:

Zu diesen Vorfällen nimmt der Chef Bewa Ost im Kriegstagebuch der Wachschiffgruppe Bewa Ost, Berichtszeit 15. bis 31.12.1940, wie folgt, Stellung:

1. "Am 15.12. war der dänische Dampfer "Estland" in der Sperre Seelandsrev festgekommen, Wachschiff 1 leistete mit MFK "Leba 36" und dem herbeigerufenen Schlepper "Stein" des Netzsperrverbandes Hilfe. Der Dampfer kam am 17.12. mit eigener Kraft wieder frei, nachdem am 16.12. die Abbringversuche wegen Seegangs abgebrochen waren."

"Der norwegische Dampfer "Valör" hat trotz gegebener Kursanweisung seinen falschen Kurs über die Sperre Seelandsrev fortgesetzt und die vom Wachschiff 1 gegebenen Signale nicht beachtet. Derselbe Dampfer wurde am 18.12. durch Führerschiff "Reiher" außerhalb der Bojenreihe in der Nähe von Punkt Rot 21 angetroffen, beobachtete dort ebenfalls die gegebenen Warnsignale nicht und wurde nach Belehrung durch einen Offizier auf richtigen Kurs entlassen."

Das Schreiben Bewa Ost G. 3352 vom 5.1.41 an B.S.O. st U. K.M.D. Oslo, mit B.S.O. G. 134 vom 11.1.41 zur weiteren Veranlassung abgegeben. In einem Antwortschreiben G. 1020 A1 vom 28.1.41 teilt Adm. Norwegen mit, daß die abwehrmäßige Beobachtung des Dampfers "Valör" von dort in die Wege geleitet sei.

Von Seiten des B.S.O. sonst keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 19.März 1941.
B.Nr. Gkdos. 1021/41 A.II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

Berlin

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes i.V.

1.SKL 6149/41 g.Kdos.

Datum und	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit	Vorkommnisse

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 1021/41

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B. Nr. Gkdos 33/41

1 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 499 vom 10.2.1941

An Bord, den 27. Januar 1941

Geheime Kommandosache!

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
Postort.

---2--- Anliegend werden das Kriegstagebuch des Bewa.Ost für die Zeit vom 1. bis 15.12.40 und das K.T.B. für die Zeit vom 16. bis 31.12.40 vorgelegt.

Anlage 2. zu 1/ 6149/41 Gkdos.

	NNO 5 o	19. Vp. Flottille wird mit 6 Booten zur Flugzeugbeobachtung und Überwachung des Handelsschiffsweges im südlichen Teil des Großen Beltes eingesetzt.
13. 12.	Aarhus NNO 3 o	Nichts zu bemerken.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7. 12.	Aarhus westl. 1 c	Nichts zu bemerken. Rasmussen

383

A/S. Zu 1.Skl 6149/41 g.K.dos

Geheime Kommandosache!

1. A/A I 21/3.

2. K III 11.3/4.

3. über I/Skl. an Kr. abzugeben.

I/Skl i A
Iac i V.

	NNO 5 o	19. Vp. Flottille wird mit 6 Booten zur Flugzeugbeobachtung und Überwachung des Handelsschiffsweges im südlichen Teil des Großen Beltes eingesetzt. Rasmussen
13. 12.	Aarhus NNO 3 o	Nichts zu bemerken. Rasmussen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7. 12.	Aarhus westl. 1 c	Nichts zu bemerken. Rasmussen
8. 12.	Aarhus N 4 - 5 o	Der Versetzkutter des Wachschiffes 8 bei Seelands-Rev muß die Position wegen Wetterlage vorübergehend verlassen. Rasmussen
9. 12.	Aarhus W 2 - 3 c	Nichts zu bemerken. Rasmussen
10. 12.	Aarhus OSO 8 o r	Der Versetzkutter des Wachschiffes 8 bei Seelands-Rev muß wieder vorübergehend die Position verlassen. Rasmussen
11. 12.	Aarhus SSO 4 o	Nichts zu bemerken. Rasmussen
12. 12.	Aarhus NNO 5 o	19. Vp. Flottille wird mit 6 Booten zur Flugzeugbeobachtung und Überwachung des Handelsschiffsweges im südlichen Teil des Großen Beltes eingesetzt. Rasmussen
13. 12.	Aarhus NNO 3 o	Nichts zu bemerken. Rasmussen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14. 12.	Aarhus SW - SO 1 - 3 b	Nichts zu vermerken.
15.12.	Aarhus S 2 - 3 c	Dänischer Dampfer "Estland" kommt im Netz der Seelands-Rev Sperre fest. Schlepper Stein des Netzsperrverbandes läuft von Helsingör zur Hilfeleistung aus.

PG-38791-NID

KODAK SAFETY FILM

PG/38799

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.

ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

Anlage zu Gruppe Nord — 8 Anlage zu B. S. O.

Buch-Nr. Skds. 1021/41 B.-Nr. Gkdos. 499 vom 10. 2. 19 41

Ak 7327c

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

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/38791/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

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes für Ostseezugänge.

Verbandschef: Kapitän z. See K a r s t e n s

Begonnen: 16. 12. 40.
Abgeschlossen: 31. 12. 40.

Anlagen: Keine
Seiten: 3

Gliederung:

Führerschiff " Reiher "

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 9 mit 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Kpt. z. S. K a r s t e n s

10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kptlt.d.R. K ö h l e r

19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korv. Kpt. R e m m e r s

Anlage 7 6149/41

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. F. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
1940			
16. 12.	Aarhus S 5 - 6 c	1635 Uhr. Norwegischer Dampfer "Valör" fährt, trotzdem er vorher Kursanweisung erhalten, ohne Warnsignal zu beachten über die Sperre ohne hierbei festzukommen.	23.12.
17. 12.	In See W 2 o m	1200 Uhr Führerschiff Reiher Aarhus ausgelaufen zur Kontrolle der Wachschiffe und Beobachter auf Positionen im Südteil Großer Belt. Dänischer Dampfer Estland ist ohne Schlepperhilfe wieder frei gekommen. Wachschiff 2 auf Position Sund-Süd hat beim Manöverieren Schraube beschädigt infolge Berührung einer Tonne. Wird mit Schlepper eingeschleppt nach Kopenhagen. Bei B.S.O. wurde erneut Wiederanzünden der Tonn bei Grün 06 beantragt.	24. 12. bis 31. 12.
18. 12.	In See W - SSW 2 - 6 o m (f) leicht bewegte See	1350 Uhr norwegischer Dampfer "Valör" zwischen Position Rot 21 und 20 zum Stoppen gebracht, da auf falscher Tonnenseite und Signalverbindung nicht möglich war. Korv. Kpt. S c h u r geht an Bord von Dampfer Valör und erteilt Anweisung. Über diesen Vorfall Sondermeldung an B.S.O. mit B.Nr.G. 3352 vom 5. 1. 41 erstattet. 1803 Uhr bei Position Rot 05 geankert.	
19. 12.	In See SO 3 - 6 m (f) mäßig bewegte See	0910 Uhr Anker auf. 1530 Uhr Schiff hat in Warnemünde festgemacht.	
20. 12.	Warnemünde O 3 b	Nichts zu vermerken.	
21. 12.	In See SSO - N 2 - 3 c b ruhige See	0945 Uhr Warnemünde ausgelaufen. 1615 Uhr bei Grün 06 geankert.	
22. 12.	In See - Kopenhagen NO 1 - 2 o	0915 Uhr Anker auf. 1310 Uhr in Werft Burmeister und Wains in Kopenhagen festgemacht zur Werftliegezeit. F.T. wurde wegen Reparatur an Antenne ausgeschaltet.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.12.	Kopenhagen NO 3 o	F.T.Verkehr muß auf Position Kleiner Belt vorübergehend eingestellt werden, da E-Diesel auf Wachschiff 6 und 7 unklar.
24. 12. bis 31. 12.	Kopenhagen	Nichts besonderes zu vermerken. Am 25. 12. wird Vp. Boot 1901 bis auf weiteres an B. S. O. abgegeben. Vom 28. bis 31. 12. werden 6 Boote der 10. Vp. Flottille für Sonderunternehmen B. S. O. eingesetzt.

WORK RECORD

Title K.T.B. des PG/38791.
Bewachungsverbandes für Ostseezugänge.
Press-mark 16.-31.12.40.

Date	Job	By
7 Mar 46	filmed	[illegible]

PG-38792-NID

PG/38782

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.
ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

5. Anlage zu B.S.O.

B.-Nr. Gkdos. 577 vom 16.2.1941

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

Gk 6926

Anlage zu Gruppe Nord

Buch Nr. Gkdos. 105/41

Def. Nr. 2

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/38792/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.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes Ostseezugänge

Verbandsführer: Kapitän zur See K a r s t e n s

Begonnen: 1.1.1941
Abgeschlossen: 15.1.1941

Anlagen: keine Seiten: 7

Gliederung:

Führerschiff "Reiher"

Wachschiffflottille:
Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.-Kutter
Flottillenchef: Kapitän zur See K a r s t e n s

10. Vorpostenflottille:
Vp.Bt. 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kapitänleutnant d.R. K ö h l e r

19. Vorpostenflottille:
Vp.Bt. 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän R e m m e r s

Anlage 5 zu 5291/41 Gkdos.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
1941			
1.-2.1.	Kopenhagen	Nichts besonderes Rasmus	
3.1.	Kopenhagen O - NO 5-6 e	F.T.-Verkehr auf Position Kleiner Belt wieder hergestellt Rasmus	
4.1.	Kopenhagen O 5 e	Wegen starkem Eisgang mußte der Versetzdien an Sperre Sund-Nord eingestellt werden. Der Kutter lief vormittags in Helsingör ein	1130
		Am Abend mußte auch die Sperrbewachung die Sperre verlassen und lief in Helsingör ein. B.S.O. und Mar.Bef. Dänemark wurden unterrichtet.	1200
		Von Mar.Bef. Dänemark lief folgendes F'schr ben ein:	1700
		"Tonnen der Süd-Rinne zwischen Schwarz 05 und Grün 07 wegen Eisgang teilweise vertrieben. Teilweise eingezogen. Neuer Weg durch Sund nach Landpeilungen und Funkfeuer in Vorbereitung. Näheres folgt."	1800
5.1.	Kopenhagen O 3-5 e	Rasmus Wachschiff 9 ("Alexandra") an Sperrkommandant Kiel abgegeben Rasmus	1900
6.-8.1.	Kopenhagen	Nichts besonderes Rasmus	2100
9.1.	Kopenhagen nördl. 2	Gruppe befiehlt die Besetzung von 5 im Großen Belt für die Handelsschiffe einzurichtenden Ankerplätzen A bis E mit Beobachtern. Nach Besprechung mit B.S.O. wird die sofortige Besetzung der Ankerplätze A und B durch die 19. Vp.Fl. befohlen. Die Besetzung der Ankerplätze C - E wird der 10. Vp.Fl. als Aufgabe zugeteilt. Befehl dazu wird mit Bewa.Ost G. 132/41 erteilt.	11.1. 0400 0800
		Rasmus	

Zu bezi
Auslief

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
10. 1.	Kopenhagen W 2 f	Flottillenchef 19. Vorpostenflottille wird beauftragt, alle mit der Besetzung der Ankerplätze gemäß Bewa Ost G. 132/41 zusammenhängenden Aufgaben durchzuführen. Beginn der Bewachung ist für den 11.1.41 vorgesehen. Befehl für die 10. Vp.Fl. soll persönlich durch Chef der 19. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1901 überbracht werden.
1130		Durch Fernspruch erhält der Gruppenführer der 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1009 Befehl zum Auslaufen auf die Ankerplätze C bis E für 11.1.41 mit Hellwerden.
1200		Führerschiff "Reiher" meldet K.B.
1700		Wachschiff 1 ist beim Auslaufen aus Kopen-
1800		
1900		
2100		Lage der vertriebenen Tonnen an der Sperrlücke Seelandsreev gefordert.
		Wachschiff 3 wird durch F.T. 2120/82 zur Lagemeldung am 11.1. früh aufgefordert.
11.1.	Kopenhagen - Sund N Nw 2 e	Mit F.S. G. 49 I vom 11.1.41 meldet Chef 10. Vp.Fl., daß Aufgabe zur Besetzung der Ankerplätze nicht durchgeführt werden kann.
0400		
0800		Besprechung mit Al B.S.O. ergibt, daß die 10. Vp.Fl. zur Durchführung der Aufgabe B.S.O. Gkdos. 077 dringend benötigt wird, sodaß

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 38792 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF WORK PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

WORK RECORD
Title N.I.S. des PG/38792.
Bewachungsgebiet Ostasiatische.
Press-mark 1. – 15.1.41.
Job filmed
Date 7 Mar. 46
By

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
10. 1.	Kopenhagen W 2 f	Flottillenchef 19. Vorpostenflottille wird beauftragt, alle mit der Besetzung der Ankerplätze gemäß Bewa Ost G. 132/41 zusammenhängenden Aufgaben durchzuführen. Beginn der Bewachung ist für den 11.1.41 vorgesehen. Befehl für die 10. Vp.Fl. soll persönlich durch Chef der 19. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1901 überbracht werden.
		Durch Fernspruch erhält der Gruppenführer der 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1009 Befehl zum Auslaufen auf die Ankerplätze C bis E für 11.1.41 mit Hellwerden.
	1130	Führerschiff "Reiher" meldet K.B.
	1200	Wachschiff 1 ist beim Auslaufen aus Kopenhagen im dichten Nebel bei Sundby-Hage festgekommen, meldet gegen 1700 Uhr durch F.T., daß er mit eigener Kraft wieder frei ist und die Fahrt nach Sund-Süd zur Ablösung mit Wachschiff 2 wieder fortsetzt.
	1700	Durch F.T. 1801/74 wird Wachschiff 3 vor die Sperrlücke Seelandsreev verlegt, da die Sperrlückentonnen durch Eisgang vertrieben gemeldet wurden.
		Vp.Bt. 1005 mit Chef 1o.Vp.Fl. an Bord wird durch F.T. 1910/79 für den 11.1. vor Dunkelwerden nach Aarhus zur Besprechung der Aufgabe Bewa.Ost G. 132/41 befohlen.
		Durch Fernspruch mit B.S.O. wird die genaue Lage der vertriebenen Tonnen an der Sperrlücke Seelandsreev gefordert.
		Wachschiff 3 wird durch F.T. 2120/82 zur Lagemeldung am 11.1. früh aufgefordert.
11.1.	Kopenhagen - Sund N Nw 2 e	Mit F.S. G. 49 I vom 11.1.41 meldet Chef 10. Vp.Fl., daß Aufgabe zur Besetzung der Ankerplätze nicht durchgeführt werden kann.
0400		Besprechung mit Al B.S.O. ergibt, daß die
0800		10. Vp.Fl. zur Durchführung der Aufgabe B.S.O. Skdos. 077 dringend benötigt wird, sodaß

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G 38792 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORKING RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		sodaß Bewa.Ost G. 132/41 zurückgestellt
noch		werden muß. Weiter wird das Auslegen von
11.1.		2 Markbooten an der Sperrlücke Seelands-
0800		Reev durch die dort stehenden Boote der
		10. Vp.Fl. befohlen.
0950		erhält 10. Vp.Fl. fernschriftliche mit Bewa.
		Ost G. 138/41 Befehl, die Markboote so zu
		beordern, daß 500 m nördlich und südlich
		der Westkante der Sperrlücke Seelandsreev
		je ein Boot zu Anker gelegt wird, Die Ein-
		nahme der Position ist zu melden.
		Sperrlücke Hasenöre soll besetzt bleiben.
		Chef 19. Vp.Fl. wird durch Bewa.Ost G.139/41
		ebenfalls über das Verschieben der Aufgabe
		betreffs Ankerplätze unterrichtet. Neue
		Durchführung wird bekanntgegeben ,
		B.S.O. selbst wird durch Bewa.Ost G.140/41
		über das Veranlaßte unterrichtet.
		Durch F.T. 0945/93 und 1113/100 wird Wach-
		schiff 3 an Seelandsreev von der Maßnahme
		bezüglich Sperrlückenbesetzung unterrichtet.
1200		Gruppenführer der 10. Vp.Fl. auf L003 kommt
		zur Besprechung der Eislage an Sund-Nord an
		Bord und wird von der Anweisung des Mar.Bef.
		unterrichtet, daß die einkommenden Schiffe
		die Fahrt nach Kopenhagen durch die schwe-
		dischen Hoheitsgewässer vornehmen sollen,
		da alle Tonnen des Punktweges vertrieben sind.
1300		Führerschiff "Reiher" läuft aus zur M.E.S.-
		Erprobung nach Kiel und ankert bei Dunkel-
		werden auf Punkt Grün 06 in der Nähe des
		Wachschiffes 1 . Mit dem Kommando wird eine
		Besprechung durchgeführt.
1730		Der mit Fernschreiben um 0950 an 10. Vp.Fl.
		herausgegebene Befehl zum Besetzen der
		Sperrlücke am Seelandsreev wird erst mit
		F.T. 1501/10, 1543/16, 1558/13 und 1601/18
		an 10. Vp.Fl. rausgegeben, sodaß dadurch
		erst am 12.1. Markboote ausgelegt werden
		können.

Die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941 Noch 11.1. 1730		Die Eislage hat sich so verschlechtert, daß der Wachdienst an Sund-Nord kaum durchgeführt werden kann. Ein Ankern an dieser Stelle ist nicht möglich. Das Washboot der 10. Vp.Fl. läuft zu seiner Aufgabe jeweils morgens aus und abends nach Helsingör ein. Im Sund nach Süden befinden sich von Kopenhagen an bis Stevens-Klint meist zusammenhängende Eisfelder. Die ausliegenden Bojen liegen größtenteils nicht mehr aus. Die von Wachschiff 4 mit F.T. 1321/2 und 1338/6 herausgegebene Meldung über Eisverhältnisse und Tonnenlage stimmt mit den Beobachtungen überein. F.T. 2052/31 meldet von Chef 10. Vp.Fl., daß Positionen an der Sperrlücke am 12.1. durch Vp.Bt. 1007 und 1008 eingenommen werden, daß aber die befohlene Besetzung der Sperrlücke Hasenöre wegen Fehlens eines Bootes nicht durchgeführt werden kann.
2225		
12.1.	Sund-Süd - Rot 05 S 2	Während der Morgenstunden wird verschiedentlich Fliegerwarnmeldung für Kopenhagen und Kiel gegeben. Durch F.T. 0655/38 meldet Vp.Bt. 1912 vermutlichen Abwurf einer Flugzeugmine. Zischendes ~~dee~~ und aufklatschendes Geräusch in unmittelbarer Nähe des Ankerplatzes (Punkt 20). Durch B.S.O. wird daraufhin der Weg Rot 18 bis 22 b gesperrt. Führerschiff "Reiher" geht Anker auf nach Kiel, auf Punktweg. Während der Fahrt zeitweise sehr dichtes Schneetreiben und Nebel. Kein Eis. Wegen Wegsperrung wird kurze Zeit beim Wachschiff Warnemünde geankert. Gegen 1800 Uhr wird bei Rot 05 geankert. Vp.Bt. 1007 meldet durch F.T.1045/60: "Nordposition an Sperrlücke Seelandsreev besetzt." Vp.Bt. 1008 meldet durch F.T. 1048/62: "Süd-
0735		
0745		
1045		
1155		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941 noch 12.1. 1155		"Südposition an Sperrlücke Seelandsreev besetzt." Alle anderen Boote der 10. Vp.Fl. sind durch B.S.O. gesondert eingesetzt. Vermutlich im Zusammenhang mit der Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos 077, die hier nicht bekannt. Kaestner.
13.1.	Rot 05 - Kiel O 1 e	Keine wesentlichen Veränderungen.
0845		Das Gebiet des vermutlichen Minenabwurfes wird durch Sperrbrecher abgesucht.
0925		Führerschiff "Reiher" geht Anker auf und läuft zur M.E.S.-Erprobung nach Kiel ein, wo um 1300 Uhr an der Albatrosbrücke im Tirpitzhafen festgemacht wurde.
		Durch F.T. 0850/11 meldet Chef 10.Vp.Fl., daß wegen anderweitigen Einsatzes aller Boote die Position Hasenöre nicht besetzt ist. Hieraus wird geschlossen, daß alle Boote durch B.S.O. gesondert eingesetzt werden, sodaß auch weitere Befehle an die Boote nicht erteilt werden. Kaestner,
14.1.	Kiel Sw 2 s	Nichts besonderes zu bemerken.
		10. Vp.Fl. untersteht noch dem B.S.O. direkt zur Durchführung der Aufgabe gemäß B.S.O. Gekdos 077.
		Führerschiff "Reiher" verholt zum Einbau der Kompaßentmagnetisierung in die Werft. Liegeplatz Deutsche Werke Platz 2 . Kaestner.
15.1. 0130	Kiel Windstille f	Durch F.T. 0107/14 von B.S.O. an Chef 10.Vp.Fl. Markboote nach Weisung Flottenchef entlassen, wird die Sonderaufgabe als erledigt angesehen.
0340		Durch F.T. 0240/16 zusammen mit 0335/17 wird vom Flottillenchef der 10. Vp.Fl. die Neuverteilung der Boote vorgenommen. Durch F.T.
0510		0425/18 fragt Chef 10. Vp.Fl. an, ob Markboote an Seelandsreev-Sperrlücke liegenbleiben müsse

Geheime Kommandosache!

319

1.) A [illegible] 18/3 A/I E

Eing. [illegible] 22. MRZ. 1941

2.) SWa

3.) über 1/SKe an Ltr abgegeben.

1/SKe. 9

I oc. 40

16

Anl. 5 x 1 Nr. 529/41 g. Kdos.

...nisse

...Befehl an Chef 10.Vp.Fl.
...der Markierung an der
... bis die vertriebenen
...ausgelegt sind.
...., auf Grund dessen
...e, gemäß Bewa.Ost G.132
...ze C bis E befohlen

Generalkommando.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941 Noch 15.1. 1025		F.T. 0930 /24 erteilt Befehl an Chef 10.Vp.Fl. zur Aufrechterhaltung der Markierung an der Seelandsreev-Sperrlücke bis die vertriebenen Tonnen wieder richtig ausgelegt sind.
1300		Fernspruch mit Al B.S.O., auf Grund dessen das Anlaufen der Aufgabe, gemäß Bewa.Ost G.132, Besetzung der Ankerplätze C bis E befohlen wird.

Kaestner.

PG-3879 3-NID

KODAK SAFETY

PG/38793

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.

ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

2. Anlage zu B. S. O.
A.-Nr. Gkdos. 673 vom 24. 2. 41

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 1023/41

Ek 71643

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG 38793/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.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes für Ostseezugänge

Verb. Chef : Fregattenkapitän W e e s e

Begonnen: 16. 1. 41.
Abgeschlossen: 31. 1. 41.

Anlagen: Keine

Seiten: 12

Gliederung:

Führerschiff " Reiher "

Wachschifffl ottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Freg.Kpt. W e e s e

10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kptlt. d. R. K ö h l e r

19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korv. Kpt. R e m m e r s

1. Abt. Skl. 7944/41

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
16. 1.	Kiel, Deutsche Werke N O 1 - 2 s	Führerschiff Reiher : Zusatzeinbauten für MES Anlage. Wachschifffflottille: Auf Position Seelands-Rev, Gr.Belt Süd, Kl.Belt Süd, Sund-Süd. 10. Vp. Flottille: In Bewachung Seelands-Rev Sperre, Sund Nord Sperre. 19. Vp. Flottille: In Bewachung Großer Belt. Vp. Boot 1905 in Kiel, Grundüberholung der Masch.
0100		Chef 10. Vp. Fl. befiehlt durch F.T. Nr.2237/73 das Neubesetzen der Seelands-Rev Sperre und des Ankerplatzes D, nachdem die Handelsschiffahrt Anweisung hat, auch den Weg aus der Ostsee um Skagen herum in die Nordsee zu benutzen.
1030		Anruf vom B. S. O., die 10. Vp.Fl. wie folgt zu verteilen: 2 Boote als Markboote an Sperrlücke Seelands-Rev, 1 Boot als Wachboot vor der Sperre Seelands-Rev und als Beobachter der Sperrlücke Hasenöre, 1 Boot als Beobachter Ankerplatz D. Entgegen dem gestern Abend gegebenen Befehl wird C von Land aus beobachtet, Ankerplatz E vom Wachschiff Seelands-Rev Sperre und beide Plätze daher nicht besetzt.
1110		Gruppenführer der 10. Vp.Fl. auf Vp. Bt. 1003 meldet, daß die Position Sund-Nord wegen Eislage nicht mehr besetzt behalten werden kann, Marbef. Dänemark ist unterrichtet.
1200		Die Eislage hat sich so ergeben, daß bei dem vorhandenen Treibeis die Ankerplätze der Beobachter im Gr. Belt von den schwachen Booten der 19. Vp.Fl. gerade noch gehalten werden können.
1800		Vp. Boote 1902 und 1912 melden stärkeres Treibeis, Positionen können vorläufig noch gehalten werden.
1815		Vp. Bt. 1911 meldet durch F.T. 1435/17, daß das Boot durch schweres Treibeis nach Nordwesten vertrieben ist.
2100		Chef 19. Vp.Fl. befiehlt durch F.T. 2030/33 das Einlaufen sämtlicher Boote der Flottille nach Korsör. Dies erfolgt nach Rücksprache mit BSO.
2240		Vp. Bt. 1911 meldet durch F.T. 2030/37, daß es trotz äußerster Maschinenkraft bei 3 sm Nordstrom ständig nordwärts treibt. Es besteht die Gefahr des Strandens auf Sprogö Rev.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17. 1.	Kiel, Deutsche Werke	Führerschiff Reiher : Wie am Vortage
	Stille	Wachschifffl ttille:)
	f	10. Vp. Flottille :) Wie am Vortage
		19. Vp. Flottille :)
0400		Vp. Boot 1911 meldet durch F.T. 2355/43 seine Strandung auf Sprogö Rev.
		F.T. 0240/48 vom Chef 19. Vp. Fl. fordert sofortige Eisbrecherhilfe für Vp. Bt. 1911 an. Er selbst ist auf Vp. Bt. 1901 am 16. 1. 0230 aus Korsör ausgelaufen.
		Vp. Bt. 1910 meldet durch F.T. 0045/44, daß es auf Position Beobachter B im Packeis festsitzt und Eisbrecherhilfe nötig hat.
		Die KMW Kiel wird veranlaßt, den Werftschlepper Monsum zur Hilfeleistung für alle Boote der 19. Vp. Flottille im Gr. Belt zu entsenden. Gleichzeitig wird durch F.T. 0406/51 von Wachschiff 2 Standort angefordert, um dieses ebenfalls zur Hilfeleistung ansetzen zu können.
0700		Da Wachschiff 2 laut F.T.0605/59 bereits auf Punkt Rot 28 liegt, kommt es für Hilfeleistung nicht in Frage. Mit F.T. 0615/60 wird vom Chef 19. Vp. Fl. Eisbrecherhilfe als nicht mehr notwendig bezeichnet, sodaß das Auslaufen von
1200		
1330		
1530		werden können, habe Position verlassen.
1600		Das Auslaufen von Werftschlepper Monsum wird durch F.T. 1515/5 an alle Boote der 19. Vp.Fl. übermittelt.
1800		Chef 10. Vp. Fl. ruft mit F.T. 1707/13 sämtliche Boote vor Seelands-Rev zurück, Einlaufen nach Aarhus.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38793 /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.

WORK RECORD
Title K.T.B. 19. Vp. Fl. PG/38793
Pers-mark
Date
Job
Kiel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17. 1.	Kiel, Deutsche Werke	Führerschiff Reiher : Wie am Vortage
	Stille	Wachschifffflottille:)
	f	10. Vp. Flottille :) Wie am Vortage
		19. Vp. Flottille :)
0400		Vp. Boot 1911 meldet durch F.T. 2355/43 seine Strandung auf Sprogö Rev.
		F.T. 0240/48 vom Chef 19. Vp. Fl. fordert sofortige Eisbrecherhilfe für Vp. Bt. 1911 an. Er selbst ist auf Vp. Bt. 1901 am 16. 1. 0230 aus Korsör ausgelaufen.
		Vp. Bt. 1910 meldet durch F.T. 0045/44, daß es auf Position Beobachter B im Packeis festsitzt und Eisbrecherhilfe nötig hat.
		Die KMW Kiel wird veranlaßt, den Werftschlepper Monsum zur Hilfeleistung für alle Boote der 19. Vp. Flottille im Gr. Belt zu entsenden. Gleichzeitig wird durch F.T. 0406/51 von Wachschiff 2 Standort angefordert, um dieses ebenfalls zur Hilfeleistung ansetzen zu können.
0700		Da Wachschiff 2 laut F.T.0605/59 bereits auf Punkt Rot 28 liegt, kommt es für Hilfeleistung nicht in Frage. Mit F.T. 0615/60 wird vom Chef 19. Vp. Fl. Eisbrecherhilfe als nicht mehr notwendig bezeichnet, sodaß das Auslaufen von Monsum rückgängig gemacht wird.
1200		Vp. Bt. 1902 hat gemäß F.T. 1036/76 seinen Platz als Beobachter A verlassen und sitzt im Packeis fest. Eisbrecherhilfe wird erbeten.
		Wachschiff 3 verläßt laut F.T.1225/88 seine Position vor Seelands-Rev, um dem im Netz festgekommenen schwed. Dampfer Dalelven Hilfe zu leisten. Chef 19. Vp. Fl. erbittet durch F.T. 1245/92 erneut sofortige Hilfe für das auf Sprogö Revgestrandete Vp. Bt. 1911, da die zur Hilfe ausgelaufenen Schlepper ebenfalls festgekommen sind. KMW Kiel beordert den Werftschlepper Monsum zur Hilfeleistung. Monsum erhält Befehl, allen im Gr. Belt festsitzenden Booten zu helfen und das Vp.Bt. 1911 mit beiden Schleppern auf Sprogö Rev zu bergen.
		Durch F.T. 1458/100 meldet Gruppenführer 10. Vp. Fl. auf Vp. Bt. 1009, daß die Position Seelands-Rev wegen Treibeis unmöglich gehalten werden können, habe Position verlassen.
		Das Auslaufen von Werftschlepper Monsum wird durch F.T. 1515/5 an alle Boote der 19. Vp.Fl. übermittelt.
		Chef 10. Vp. Fl. ruft mit F.T. 1707/13 sämtliche Boote vor Seelands-Rev zurück, Einlaufen nach Aarhus.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38793 /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.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
18. 1.	Kiel, Deutsche Werke Stille f	Führerschiff Reiher : Werftarbeiten beendet. Wachschifffflottille : Wie am Vortage 10. Vp. Flottille: Bewachung aufgegeben, Boote auf Marsch nach Aarhus. 19. Vp. Flottille : Bewachung aufgegeben, Boote zum Teil im Eis fest.
0800		Nach den Meldungen der Wachschiffe ergibt sich zunehmende Eisverstärkung durch stärkere Eisfelder vor Seelands-Rev und auf Gr. Belt Süd. Im Südausgang Kl. Belt kann der Versetzdienst nicht mehr K aufrecht erhalten werden. Sund-Süd noch eisfrei.
1030		Chef 19. Vp. Fl. meldet durch F.T. 1015/59, daß Vp. Bt. 1911 und beide Schlepper vom Sprogö Rev durch Monsum geborgen sind. Monsum ist weiter zur Hilfeleistung von Vp. Bt. 1902 und 1910 im Gr. Belt beordert.
1400		Hilfeleistund für Dampfer Dalelven durch Wachschiff 3 laut F.T. 1100/66 nicht mehr möglich, da Dampfer inzwischen allein freigekommen ist und Fahrt fortgesetzt hat.
1530		Vp. Bt. 1910 meldet an Chef 19. Vp. Fl. durch F.T. 1240/43, daß Monsum zur Hilfeleistung bei den Booten 1902 und 1910 eingetroffen ist. Station Ost gibt durch F.T. 1326/81 Warnmeldung über Befahren des Gr. Beltes und Sundes wegen vorhandener Eisschwierigkeiten an alle Schiffe, größte Vorsicht ist geboten.
1830		Wachschiff 5 kann wegen Eispressung Position Gr. Belt Süd nicht mehr halten und wird durch F.T. 2029/10 nach Kiel zurückgenommen. Wachschiff 6 konnte, nachdem der Versetzkutter in freies Wasser gebracht worden war, wegen Eislage nicht auf seine Position Kl. Belt Süd zurückgehen und wird durch F.T. 1959/9 nach Kiel zurückgenommen.
2130		Chef 19. Vp. Fl. meldet fernschriftlich, daß alle Boote mit Schlepperhilfe in Korsör eingelaufen sind. Gruppenführer 10. Vp. Fl. auf Vp. Bt. 1009 meldet Einlaufen des Bootes in Aarhus.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
19. 1.	Kiel, Albatros Brücke N O 2 s	Führerschiff Reiher : MES Erprobung im Kanal und Brunsbüttel. 10. Vp. Flottille : 3 Boote in Bewachung Seelands - Rev 19. Vp. Flottille : Sämtliche Boote in Korsör eingelaufen. Vp. Bt. 1005 in Kiel.
0800		Die Eislage im Gr. Belt hat sich über Nacht sehr verschlechtert. Dick zusammengeschobenes Eis behindert allgemein die Schiffahrt.
1200		Vp. Bt. 1010 ist nach Verlassen seiner Position in der Ebeltoft Bucht im Eise festgekommen. (F.T. 1125/52). Vp. Bte. 1011 und 1012 verlassen ihre Position ebenfalls und leisten Vp. Bt. 1010 Hilfe. (F.T. 1251/58)
1430		Für Wachschiff 6, das laut F.T. 1333/62 auf Breitgrund Süd im Eis festgekommen ist und Schlepperhilfe benötigt, wird durch F.T. 1505/69 Schlepper zur Hilfeleistung bei KMW Kiel angefordert.
2230		Auf Anfrage erhält Station Ost durch F.T.2151/4 Standort und Lage von Wachschiff 6, für das Hilfeleistung unbedingt erforderlich. Wachschiff 6 hatte durch F.T. 2005/97 erneut Schlepperhilfe angefordert.
20. 1.	Brunsbüttelkoog N O 2 - 3 o	Führerschiff Reiher : MES Erprobungsfahrten in Brunsbüttelkoog. 10. Vp. Flottille: 3 Boote auf Marsch nach Aarhus im Eise fest. 19. Vp. Flottille: Wie am 19. 1. 41.
		Die Eislage hat sich weiter verschärft. An Seelands-Rev hat sich eine feste Eisdecke gebildet Im Sund steht das Eis bis Stevns Klint, Positior Sund Süd hat noch freies Wasser.
0930		Wachschiff 6 erhält Hilfe durch Schlepper Harzburg (F.T. 0905/16) von Station Ost. Vp. Bt. 1010 wird durch Sperrbrecher 13 Hilfe gebracht. (F.T. 0957/24 von B.S.O.)
1600		Durch F.T. 1352/51 an Wachschiff 1 werden von Marbef Dänemark neue Kursanweisungen für den Sund bekannt gegeben.
1800		Nach Rücksprache mit B.S.O. wird folgendes FS als Absicht an B.S.O. gegeben (Bewa Ost G. 252/41): 1.) Ablösung Wachschiff 3 durch Wachschiff 2 von Aarhus aus nicht möglich. Proviantergänzung für

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
1941.			
Noch 20. 1. 1800	Brunsbüttelkoog	für Wachschiff 3 von dort aus erbeten, ebenso Übermittlung fehlender E.S.	
		2.) Führerschiff Reiher ablöst Wachschiff 1 auf Position Grün 06 nach Kohlen- und Proviantergänzung voraussichtlich am 23. 1. 41. Wachschiff 1 wird unterrichtet. Wachschiff 1 dann einläuft Rostock.	
		3.) Alle anderen Positionen: Gr. Belt-Süd, Kl. Belt-Süd und Sund Nord bleiben unbesetzt wegen Eislage, da geeignete Schiffe zur Zeit nicht verfügbar.	
		Ihardt.	23. 1
21. 1.	K. M. Kanal, Weiche Rhade und Kiel.	Führerschiff Reiher : Auf Marsch nach Kiel zum Kohlen, anschl. Kompensieren und Proviantergänzung.	0800
	SSO 4	10. Vp. Flottille : 3 Boote noch im Eis fest.	1000
	o	19. Vp. Flottille : Wie am 19. 1. 41.	
0100		Marbef Dänemark gibt erneut Kursanweisungen für die Fahrt XXXX von Sund Süd nach Norden bekannt (F.T. 2346/84 und folgende.)	1700
0800		Eislage ist weiter verschlechtert. Vor Seelands-Rev sehr starke Treibeisfelder, die nicht mehr zu durchbrechen sind. Sund Süd noch eisfrei.	
2000		Wachschiff 3 hat Proviant von M 1703 erhalten (F.T. Meldung 1843/47) und bleibt in der Bewachung Seelands-Rev.	
		Ihardt.	2200
22. 1.	Kiel, Albatrosbrücke W 1 o	Führerschiff Reiher kompensiert und ergänzt Kohlen, Wasser und Proviant	
		10. Vp. Flottille: Alle Boote Aarhus eingelaufe	
		19. Vp. Flottille: Wie am 19. 1. 41.	
0800		Die Eislage hat sich an Seelands-Rev durch herschenden Oststurm gebessert, Eisfelder sind zertrümmert.	24.
1100		Durch F.T. 1012/67 an Chef 19. Vp. Fl. wird das Anlaufen der Aufgabe gemäß BSO Gkdos 240/41 befohlen, Aufgabe selbst ist nicht bekannt.	0800
1700		Auf Grund der eingelaufenen Meldungen hat sich die Eislage so gebessert, daß die Schiffahrt wieder aufgenommen werden kann.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Chef 10. und 19. Vp. Fl. erhalten durch Fernschreiben Befehl, mit dazu geeigneten Booten Eiserkundungen vorzunehmen, Eislage zu melden und die alten Positionen wenn möglich wieder zu besetzen, 10. Vp. Fl. Seelands-Rev und Sund Nord, 19. Vp. Fl. Beobachter und Ankerplätze Großer Belt.
23. 1.	Kiel - See - Warnemünde NO 1 6	Führerschiff Reiher läuft aus Kiel aus nach Warnemünde, um auf Position zu gehen.
		10. Vp. Flottille wie am 22. 1. 41.
		19. Vp. Flottille wie am 19. 1. 41.
0800		Die Eislage ist weiter gebessert. An Seelands-Rev lose Treibeisfelder.
1000		Da Wachschiff 3 nur noch für 36 Std. Proviant hat, (F.T. 0920/22) erhält Wachschiff 2 Befehl wenn Eiserkundungen durch Chef 10. Vp. Fl. das Auslaufen möglich erscheinen läßt, sofort Wachschiff 3 an Seelands-Rev abzulösen.
1700		Wachschiff 4 erhält durch F.T. 1637/66 und Wachschiff 7 durch F.T. 1645/67 Befehl zum Auslaufen und Ablösen auf der zugeteilten Position mit der Einschränkung, wenn Eislage dies erlaubt. Die durch F.T. 1218/43 an Marbef Dänemark gerichtete Anfrage von Wachschiff 1 wegen Verbleibs des unter Land geschickten MFK "Schlu 1 " wird durch F.T.1505/52 beantwortet. "Schlu 1 " ist in Warnemünde eingelaufen.
2200		Chef 10. Vp. Fl. meldet durch Funkspruch, daß wegen zu starker Gefährdung der Boote Eiserkundungen nicht durchgeführt werden können. (F.T. 1919/87).
24. 1.	Warnemünde - See - Punkt Grün 06. 0 3 - 4 6	Führerschiff Reiher : Geht zur Ablösung nach Grün 06.
		10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41.
		19. Vp. Flottille : Wie am 19. 1. 41.
0800		Die Eislage hat sich weiter gebessert. Das Seegebiet von Warnemünde bis zum Südeingang des Sundes war vollkommen frei von Eis. Seelands-Rev meldet nur ganz vereinzelte Eisfelder. Im Gr. Belt mäßige Eisfelder, allerdings auch Neueisbildung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
Noch 24. 1. 0800	Warnemünde - See - Punkt Grün 06 0 3 - 4 0	Position Seelands-Rev ist durch Wachschiff 2 eingenommen, Wachschiff 3 ist in Aarhus eingelaufen. Position Sund Nord soll am 26. 1. durch Wachschiff 8 besetzt werden, da auf Befehl Marbef Dänemark die Position Sund Nord besetzt bleiben soll und die schwachen Boote der 10. Vp. Fl. bei dem herrschenden Eisgang dieser Aufgabe nicht mehr gewachsen sind. Wachschiff 8 geht am 25. 1. von Swinwmünde nach Norden. Wachschiff 1 geht nach Ablösung durch Reiher zum Kohlen nach Rostock und anschließend zur M.E.S.-Erprobung nach Kiel. Alle Positionen sind danach durch geeignete der Eislage entsprechende Fahrzeuge besetzt. Vp. Boot 1901 ist zur Eiserkundung in den Großen Belt ausgelaufen.
25. 1.	Punkt Grün 06. NO 4 - 5 0	Führerschiff Reiher auf Position Grün 06. Wachschifflottille: Wachschiff 1 in Rostock. Wachschiff 2 Seelands-Rev Wachschiff 3 in Aarhus, sonst wie am 24. 1. 41. 10. Vp. Flottille: Wie am 22. 1. 41. 19. Vp. Flottille: Vp. Bt. 1901 Eiserkundung sonst wie am 19. 1. 41.
0800		Die Eislage ist unverändert wie am Vortage. Seelands-Rev hat wie Sund Süd freies Wasser, während die Drogden-Rinne durch Treibeis, teilweise sogar Packeis nur für stärkere Schiffe passiebar ist.
1200		Wachschiff 4 meldet durch F.T. 1135/76, daß Auslaufversuch wegen Packeis gescheitert ist. Wachschiff 3 ist OSO Sletterhage im Packeis festgekommen und erbittet Schlepperhilfe (F.T. 2105/53)
1800		Dampferverkehr auf Punkt Grün 06: 6 Dampfer nach Norden 3 Dampfer nach Süden.
2200		Wachschiff 8 ankert in Nähe von Reiher bei Punkt Grün 06. Es erhält Befehl, mit Hellwerden nach Norden weiter zugehen und Position XX Sund Nord zu besetzen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
26. 1.	Punkt Grün 06 0 2 c	Führerschiff Reiher : Wie am 25. 1. 41. Wachschifffflottille : Wachschiff 1 Marsch nach Kiel. Wachschiff 8 Marsch nach Sund Nord, sonst wie am 25. 1. 41. 10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41. 19. Vp. Flottille: Wie am 25. 1. 41.
0800		Die Eislage hat wiederum eine Verschärfung durch neuerlichen Kälteeinbruch erfahren. Bei Seelands-Rev und im Großen Belt bildet sich Neueis. Auf Sund Süd Schollenei sbildung, die sich durch nördlichen Strom vor Stevns Klint zusammenschieben.
1600		Laut F.T. 1553/31 vom B.S.O. sitzt Wachschiff 8 im Eis fest, Wachschiff 3 kann wegen Eis nicht aus Aarhus auslaufen. Neubesetzung von Sund Nord ist erforderlich. Durch F.T. 1635/33 wird Wachschiff 8 nach Sund-Süd zurück befohlen, um Reiher hier abzulösen, der nach Sund Nord gehen soll.
2000		Durch F.T. 1711/38 meldet Wachschiff 8, daß es Fahrt nach Norden fortsetzt und Sund Nord befehlsgemäß besetzt, da Rückfahrt durch Drogden-Rinne unmöglich. Dampferverkehr auf Punkt Grün 06 : 3 Dampfer nach Norden 11 Dampfer nach Süden.
27. 1.	Punkt Grün 06. 0 2 c	Führerschiff Reiher : Wie am 25. 1. 41. Wachschifffflottille : Wachschiff 1 Kiel, sonst wie am 26. 1. 41. 10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41. 19. Vp. Flottille : Wie am 25. 1. 41.
0800		Die Eisbildung hat weiter zugenommen. Sund Süd hat dichtes Scholleneis, nordwärts treibend. Dampferverkehr nach Norden in Drogden-Rinne schwierig. Seelands-Rev zusammenhängende Eisfelder, Eisdeckenbildung. Gr. Belt geschlossen Eisdecke 10 bis 12 cm, große Eisschwierigkeite
1200		Vp. Bt. 1901 meldet durch F.T. 1100/67 die Eislage im Großen Belt und das Abbrechen der Ausgabe wegen 3 maligen Festkommens im Eis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
7. 1.	Punkt Grün 06	Wachschiff 2 meldet durch F.T. 1946/85 größere
500	0 2	Eisschwierigkeiten, die mit schwacher Maschine
	c	nicht zu überwinden sind, ankern nicht mehr möglich.
800	. . .	B.S.O. befiehlt durch F.T. 1727/94 das Einlaufen von Wachschiff 2, was zur Rückfrage an B.S.O. wegen Besetzen der Position Seelands-Rev durch F.T. 1925/4 Veranlassung gibt.
2000		Wachschiff 6 hat Sund Nord besetzt und dort geankert, (F.T. 1851/1). Zum Besetzen von Seelands-Rev wird Reiher vorgesehen, der auf Sund Süd durch Wachschiff 5 abgelöst werden soll. Wachschiff 5 erhält durch F.T. 1915/3 Befehl zum Auslaufen mit Hellwerden am 28. 1. und Ablösen auf Sund Süd.
		Dampferverkehr auf Grün 06 : 13 Dampfer nach Norden 8 Dampfer nach Süden.
28. 1.	Punkt Grün 06	Führerschiff Reiher : Wie am 25. 1. 41.
	SO 5	Wachschiffflottille : Wachschiff 2 Marsch nach Aarhus Wachschiff 5 Marsch nach Sund Süd Wachschiff 6 Marsch nach Gr. Belt Süd Wachschiff 8 auf Position Sund Nord.
	c	10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41.
		19. Vp. Flottille : Korsör. Boot 1905 Kiel.
0800		Wachschiff 6 erhält durch F.T. 0015/17 Befehl zum Auslaufen und Besetzen von Punkt Not 15. Wachschiff 2 bittet durch F.T. 0600/21 um Eisbrecherhilfe, sitzt im Eis SO von Sletterhage.
1000		Die Eislage ist schlechter geworden, das Scholleneis hat sich durch Eisdecke zusammen geschoben. Sund Nord und Sund Süd noch einigermaßen eisfrei. Großer Belt feste Eisdecke.
1400		Wachschiff 3 erhält durch F.T. 1253/40 von BSO Befehl, wegen Eislage in Aarhus zu bleiben.
2000		Dampferverkehr auf Punkt Grün 06: 13 Dampfer nach Norden.
2200		Wachschiff 2 Aarhus eingelaufen.(F.T.2111/65) Wachschiff 5 bei Fehmarnbelt geankert. (F.T. 2107/69)

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos 75.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 1023/41

An Bord, den 1. März 1941.

Geheime Kommandosache.

An

das Marinegruppenkommando Nord,

Wilhelmshaven.

Anbei Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostseezugänge vom 16. bis 31.1.1941 zweifach.

Stellungnahme des B.S.O.:

Zum K.T.B. der 19. Vorpostenflottille vom 16.1. bis 31.1.1941 nimmt der Chef Bewa Ost wie folgt Stellung:

Durch die mit dem 16.1.1941 besonders stark einsetzende Kälte bildete sich im Großen Belt in sehr kurzer Zeit ein ständig nach Norden mit dem Strom ziehendes Treibeis, das sich bei dem weiter anhaltenden starken Frost außergewöhnlich schnell zu einer festen Eisdecke zusammenschob. Dieser Eisbewegung waren die sehr schwachen Boote der Flottille nicht gewachsen, sodaß bereits am 17.1.1941 Einlaufbefehl für alle bis dahin noch besetzten Positionen gegeben werden mußte.

Vorp.-Boot "1911" ist am 17.1. durch Treiben mit dem Eisfelde auf Sprogö-Rev festgekommen und konnte mit Hilfe der Schlepper "Stein" und "Fairplay XVIII", die bei dem Versuch des Abbringens am 17.1. abends ebenfalls festgekommen waren, und den weiter durch den Flottillenchef auf Vorp.-Boot "1901" zur Hilfe herbeigerufenen dän. Schleppern "Urd" ,"Bien" und "Svava" mit steigendem Wasser am 18.1. geborgen werden. Schäden sind bei der Strandung des Bootes und der Schlepper nicht entstanden. Das Boot ist im Schlepp von dem dän. Schlepper "Urd" und "Bien" am 18.1. nach Korsör eingeschleppt worden. Vorp.-Boot "1901" hat bei diesem Manöver unter Führung des Flottillenchefs energische und tatkräftige Hilfe geleistet.

Sonst sind von Seiten des B.S.O. keine Bemerkungen zu machen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Lütjens

1. Abt. Skl. 7944/1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
29. 1.	Punkt Grün 06. SO 3 b	Führerschiff Reiher : Wie am 25. 1. 41. Wachschifffflottille : Wachschiff 2 Aarhus eingelaufen Wachschiff 5 Marsch nach Grün 06 Wachschiff 6 Marsch nach Rot 15 10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41. 19. Vp. Flottille : Wie am 28. 1. 41.
0800		Die Eislage hat sich durch strenge Kälte weiter verschärft. Sund Süd noch eisfrei. Wachschiff 5 erbittet Eisbrecherhilfe (F.T. 0711/5)
1000		Wachschiff 6 Standort Rot 02a auf Marsch nach Rot 15. (F.T. 0913/80) Durch F.T. 0920/83 wird für Wachschiff 5 Standort Fehmarnbelt Feuerschiff bei KMW Kiel Eisbrecherhilfe angefordert und Einbringen je nach Eislage nach Kiel oder nach Warnemünde vorgeschlagen.
1500		Wachschiff 6 fordert dringend Eisbrecherhilfe an (F.T. 1501/6), die durch F.T. 1635/22 an KMW Kiel mit Standort Rot 05 weiter gegeben wird.
1900		Dampferverkehr auf Grün 06 : 1 Dampfer nach Norden.
2000		Die Eislage hat sich so verschärft, daß auch die Sund-Positonen nicht mehr besetzt gehalten werden können, nachdem Gr. unf Kl. Belt schon ohne Bewachung sind. Reiher selbst versucht nach Norden durch zukommen, um 3 dort festsitzende Dampfer aus dem Eis zu befreien.
30. 1.	Punkt Grün 06. SO 4 b	Durch F.T. 2358/50 ist BdO mit Vorschlag Bewa Ost alle Positionen wegen Eislage zu räumen, einverstanden. Marbef Dänemark wird gleichlautend unterrichtet.
0800		Führerschiff Reiher : Marsch nach Kopenhagen Wachschifffflottille : Wachschiff 5 und 6 im Eise fest. 10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41. 19. Vp. Flottille : Wie am 28. 1. 41.
0830		Wachschiff 8 erhält durch F.T. 0830/67 Befehl zum Einlaufen nach Kopenhg., wenn nicht möglich nach Helsingör, das laut F.T. 1401/91 wegen Packeis angelaufen wird.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941.		
30. 1.	Punkt Grün 06	Reiher sitzt südlich Stevns Klint im Eis fest
1500	SO 4	und erbittet Eisbrecherhilfe bei Marbef.Däne-
	b	mark durch F.T. 1405/92. Die gesichteten 3 Dampfer konnten befreit werden, 1 geht mit nach Norden und 2 in der alten Fahrrinne nach Süden.
2300		F.T. von Marbef. teilt mit, daß dän. Eisbrecher Isbjörn für Reiher unterwegs ist (F.T.2238/40)
2400		Ost gibt Sperrung der Sundrinne nach Süden bekannt (F.T.2141/43. Wachschiff 5 erhält Eisbrecherhilfe durch Werftschlepper Monsum (F.T. 1930/31 und Wachschiff 6 durch Schlepper Harzburg (F.T. 2133/44)
31. 1.	Punkt Grün 07.	Führerschiff Reiher : Bei Stevns Klint im Eis
	SO 7	Wachschifffflottille : Wachschiff 8 Helsingör,
	b	sonst wie am 30.1.41.
		10. Vp. Flottille : Wie am 22. 1. 41.
		19. Vp. Flottille : Wie am 28. 1. 41.
1000		Führerschiff Reiher erhält durch Eisbrecher Isbjörn Hilfe und kann Marsch fortsetzen. Durch zu schnelles Weiterfahren ohne Signal nach Festkommen kann Reiher nicht schnell genug in der gebrochenen Rinne nachkommen. Der herrschende SO hatte eine starke Eisdrift hervorgerufen, von der Reiher erfaßt wurde. Um 1320 saß Reiher wiederum fest. Durch F.T. 1345/14 wird Marbef. und BSO hiervon unterrichtet und um weitere Eisbrecherhilfe gebeten.
2200		Wachschiff 5 fordert wegen starker Eispressung erneut dringend Eisbrecherhilfe an.) F.T. 1857/32). B.S.O. wird durch F.T. 2000/40 um dringende Hilfe gebeten, die sobald als möglich zugesagt wird.

PG-38794-NID

PG/38794

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT.

ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

2. Anlage zu B. S. O.
B.Nr. Ghdos. 734 vom 28.2.41

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

Vorgelege zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Ghds. 1119/41

Geheime Kommandosache!

ekr 7192

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes für Ostseeausgänge.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG 38794/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT EXCEPT WHERE NECESSARY ANNOTATIONS ARE REQUIRED BY AN OFFICER DULY AUTHORISED IN THAT BEHALF OR ON BEHALF OF THE CONTROLLER OF H.M. STATIONERY OFFICE.

Verb. Chef : Fregattenkapitän

Begonnen: 1. 2. 41.
Abgeschlossen: 15. 2. 41.

Anlagen : Keine

Seiten: 4

Gliederung:

Führerschiff Reiher

Wachschiffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.K.
Flottillenchef : Freg. Kpt. W e e s e

10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef : Kptlt. d. R. K ö h l e r

19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901 bis 1913
Flottillenchwf : Korv. Kpt. R e m m e r s

1. Abt. Skl. 760

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
1941			
1. 2.	Punkt Grün 07 O - SO 4 - 5 o	Führerschiff Reiher : Im Eiss fest. Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Kiel, Werft Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Lübeck Wachschiff 5 im Eise fest bei Rot 05 Wachschiff 6 im Eise fest bei Fehmarn Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Helsingör 10. Vp. Flottille: Boote 1001, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011 und 1012 in Aarhus. Boote 1002 und 1003 in Helsingör. Boot 1004 in Kopenhagen. 19. Vp. Flottille: Boote 1901, 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912 und 1913 in Korsör. Boot 1905 in Kiel Werft.	
0800		Die Eislage hat sich weiter verschärft. Gr.Belt, Kl. Belt und Sund sind wegen fester Eisdecken nicht mehr passierbar. Die ganze Ostsee hat mit starken Eishindernissen zu rechnen.	1900
1600		Durch F.T. 1564/8 von BSO wird anheimgestellt, MFK Swi 9 nach Übernahme sämtlichen Materials und Inventars aufzugeben, wenn wegen des Mitschleppens im Eisbrechergeleit Störungen auftreten. Dies ist vermutlich auf eine Meldung des dän. Eisbrechers Isbjörn zurückzuführen, der die Lage auf Reiher bezgl. Swi 9 falsch ~~verstanden~~ beurteilt hat.	4. 2. bis 8. 2.
2. 2.	Punkt Grün 07 So - No 2 f m	Führerschiff Reiher : Wie am 1. 2. 41. Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.	9. 2.
0800		Die Eislage hat sich weiter verschärft. Durch den herrschenden So Wind sind weitere Eismassen nach Osten zusammengeschoben worden, die den im Eise eingeschlossenen Schiffen große Schwierigkeiten machen. Im Blickfeld des Reihers nach Norden wurden am 1. 2. 41 3 Dampfer durch Eisbrecher aus dem Eise befreit.	0800
1700		Eisbrecher Castor kommt in Sicht. Reiher kann	

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B. Nr. Gkdos 45/41

1. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Chdos. 734 vom 28.2.1941

An Bord, den 19. Februar 1941

Geheime Kommandosache!

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

P o s t o r t .

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge.
Ohne Vorgang.

- - -

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. bis 15.2.41 vorgelegt.

Es ist nichts zu bem

1. Abt. Skl. 763

1941

1900		BSO antwor daß Bergun brecher er nicht in F
4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen	Führerschi wie am 3. Keine beso
9. 2.	Kopenhagen	Führerschi Wachschiff 10. Vp. Fl 19. Vp. Fl
0800		Wachschiff infolge Ei gungen. Sch MFK Kol 11

WORK RECORD

Title K.T.B. des BG/38794.
Bewachungsverbandes Ostseezugänge.
Press-mark 1.–15.2.41. Ganze.

Date	Job	By
7 Mar 46	filmed	

Anlage zu Gruppe Nc
Buch-Nr. Gkds. 1119/41

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr.: Gkdos. 734 K.

An Bord, den 13. März 1941

Geheime Kommandosache.

An
das Marinegruppenkommando Nord,
Wilhelmshaven.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. - 15.2.1941 ohne Abschnitt
- 4 - Maschine zweifach übersandt.
Keine Bemerkungen.

Im Auftrage!

1.Abt. Skl. 783 1941

1900		BSO antwortet durch F.T. 1851/66 an Wachschiff 5 daß Bergung am 5. oder 6. 2. durch schweren Eisbrecher erfolgt. Abholen der Mannschaft kommt nicht in Frage.
4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher und unterstellten Verbände wie am 3. 2. 41. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.
0800		Wachschiff 6 meldet durch F.T. 0725/33 die infolge Eispressungen entstandenen Beschädigungen. Schiff ist noch dicht. Ebenso ist der MFK Kol 11 an Ruder und Schraube beschädigt.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr.: Gkdos. 734 K.

An Bord, den 13. März 1941

Marinegruppenkommando Nord
22. MRZ.
Geheime Kommandosache.
B.-Nr. 1119 Anl. 4+1

An
das Marinegruppenkommando Nord,
Wilhelmshaven.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. - 15.2.1941 ohne Abschnitt
- 4 - Maschine zweifach übersandt.
Keine Bemerkungen.

Im Auftrage!

1900		BSO antwortet durch F.T. 1851/66 an Wachschiff 9 daß Bergung am 5. oder 6. 2. durch schweren Eisbrecher erfolgt. Abholen der Mannschaft kommt nicht in Frage.
4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher und unterstellten Verbände wie am 3. 2. 41. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.
0800		Wachschiff 6 meldet durch F.T. 0725/33 die infolge Eispressungen entstandenen Beschädigungen. Schiff ist noch dicht. Ebenso ist der MFK Kol 11 an Ruder und Schraube beschädigt.

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 24.März 1941.
B.Nr. Gkdos. 1119/41 A.II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

Berlin

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.
Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1.Abt.
Skl.

...lt,
...als
...lt-
...auf-
...ng
...n,
...n

	4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen
	9. 2.	Kopenhagen
...rch ...as- ...ie den ...hwie- ...n am ...em ...ann	0800	

...antwortet durch F.T. 1891/33 an Wachschiff 5 daß Bergung am 5. oder 6. 2. durch schweren Eisbrecher erfolgt. Abholen der Mannschaft kommt nicht in Frage.

Führerschiff Reiher und unterstellten Verbände wie am 3. 2. 41.
Keine besonderen Vorkommnisse.

Führerschiff Reiher	: Kopenhagen
Wachschifffflottille	: wie am 1. 2. 41.
10. Vp. Flottille	: wie am 1. 2. 41.
19. Vp. Flottille	: wie am 1. 2. 41.

Wachschiff 6 meldet durch F.T. 0725/33 die infolge Eispressungen entstandenen Beschädigungen. Schiff ist noch dicht. Ebenso ist der MFK Kol 11 an Ruder und Schraube beschädigt.

Zu - 1.Abt. Skl.

763 1941

Geheim

Kr. Z. 1

1.) Tak,

2.) A (A I) 2/4 Kk 2/4

3.) über 1. Skl. an Kr abgehen

1 Skl. i. A.

Tac i. V. Lu 1/4 4

(1 hat)

4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher und unterstellten Verbände wie am 3. 2. 41. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.
0800		Wachschiff 6 meldet durch F.T. 0725/33 die infolge Eispressungen entstandenen Beschädigungen. Schiff ist noch dicht. Ebenso ist der MFK Kol 11 an Ruder und Schraube beschädigt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nach Unterrichtung Castor über die Sperrlücke bei Grün 07 in der von Castor gebrochenen Eisrinne nach Norden ablaufen. Nach 5 Stunden Fahrt sitzt Reiher wieder im Eis, aus dem er mit Hilfe der dän. Eisbrecher Isbjoern und Faederen befreit wird.
3. 2.	Kopenhagen NO 1 - 2 c	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.
0100		Führerschiff Reiher passiert die Mole von Kopenhagen und bleibt im Eis des Hafens bis gegen 0900 Uhr liegen.
1200		Reiher macht an Lange-Linie in Kopenhagen fest.
1500		Durch F.T. 1413/49 meldet Wachschiff 5, daß Bergung ausgeschlossen erscheint und Abholung der Besatzung durch Flugzeug vorgeschlagen wird.
1900		BSO antwortet durch F.T. 1851/66 an Wachschiff 5 daß Bergung am 5. oder 6. 2. durch schweren Eisbrecher erfolgt. Abholen der Mannschaft kommt nicht in Frage.
4. 2. bis 8. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher und unterstellten Verbände wie am 3. 2. 41. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : wie am 1. 2. 41. 10. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41. 19. Vp. Flottille : wie am 1. 2. 41.
0800		Wachschiff 6 meldet durch F.T. 0725/33 die infolge Eispressungen entstandenen Beschädigungen. Schiff ist noch dicht. Ebenso ist der MFK Kol 11 an Ruder und Schraube beschädigt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941 10. 2.	Kopenhagen.	unterstellte Einheiten wie am 1. 2. 41. Wachschiffe 5 und 6 melden durch Fernschreiben das Einlaufen im Kiel. Die Eisschäden an Wachschiff 5 sind erheblich, während Wachschiff 6 größere Eisschäden davongetragen hat.
11. 2. bis 14. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Kiel, Werft Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Lübeck Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 Kiel Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Helsingör 10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011 und 1012 Aarhus. Vp. Boote 1002 und 1003 in Helsingör. Vp. Boot 1004 in Kopenhagen. 19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901, 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910. 1911, 1912 und 1913 in Korsör. Vp. Boot 1905 in Werft Kiel. Keine besonderen Vorkommnisse.
15.2.	Kopenhagen.	Führerschiff Reiher geht zum Einbau der 2 cm Flak in Werft von Burmeister & Wains. Unterstellte Verbände wie am Vortage.

PG/38785

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

SAFETY FILM

5. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos 757 vom 4. 3. 41

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

Anlage zu Gruppe Nord
111/41

Pk 7118a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes für Ostseezugänge

THIS DOCUMENT IS PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38795/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

Verb. Chef : Fregattenkapitän Wesse

Begonnen: 16. 2. 1941.
Abgeschlossen: 28. 2. 1941.

Anlagen: keine Seiten: 2

Gliederung:

Führerschiff. " Reiher "

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.Kutter

Flottillenchef: Freg. Kpt. W e s s e

10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001 bis 1012

Flottillenchef: Kptlt. K ö h l e r

19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901 bis 1913

Flottillenchef: Korv. Kpt. R e m m e r s

1.Abt. Skl. 76[illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
16. 2.	Kopenhagen	Führerschiff Reiher : Kopenhagen Wachschifffflottille : Wachschiff 1 : Kiel Wachschiff 2 : Aarhus Wachschiff 3 : Aarhus Wachschiff 4 : Lübeck Wachschiff 5 : Kiel Wachschiff 6 : Kiel Wachschiff 7 : Flensburg Wachschiff 8 : Helsingör 10. Vp. Flottille: Vp. Boote 1001, 1005, 1006. 1007, 1008, 1009, 1010, 1011 und 1012 in Aarhus. Vp. Boote 1002 und 1003 in Helsingör Vp. Boot 1004 in Kopenhagen. 19. Vp. Flottille: Vp. Boote 1901, 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912 und 1913 in Korsör. Vp. Boot 1905 in Kiel. Keine besonderen Vorkommnisse.
bis		
20. 2.		
21. 2.	Kopenhagen	wie am 16. 2. 41. Führerschiff Reiher : Werftarbeiten beendet, Schiff verholt auf Liegeplatz Langelinie.
22. 2.		
bis	Kopenhagen	wie am 16. 2. 41.
28. 2.		

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B. Nr. Gkdos 62/41

1. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 757/41 geh. 4. 3. 41
An Bord, den 1. März 1941

Geheime Kommandosache!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 1117/41

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Postort.

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge.
Ohne Vorgang.

- - -

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 16. bis 28.2.41 vorgelegt.

1.Abt.
Skl. 762

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 757 K.

An Bord, den 12. März 1941

Geheime Kommando-Sache

An

das Marinegruppenkommando Nord,
Wilhelmshaven

Marinegruppenkommando Nord
22. MRZ.
B.-Nr. 1117 Anl. 4+1

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 16.2. - 28.2.1941 ohne Abschnitt Maschine zweifach übersandt.

- 4 -

Keine Bemerkungen.

Im Auftrage!

1. Abt. Skl. 782

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 24.März 1941.
B.Nr. Gkdos. 1117/41 A.II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

Berlin

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1/Bd 762g-5 Anl

Gehe i m

1. Abt.
Skl.

762 19

Kr.

an Kr abgeben

1. Skl. i A.
Taeir

L 4 1/4 4

PG-38796-NID

PG/38792

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

4 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1018 vom 21. 3. 1941

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 1420/41

41

Ek 76496

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38796/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Kriegstagebuch

des

Bewachungsverbandes der Ostseezugänge

Verb. Chef : Fregattenkapitän W e e s e

Begonnen: 1. 3. 41.
Abgeschlossen: 15. 3. 41.

Anlagen: keine Seiten: 4

Gliederung:

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Freg. Kpt. W e e s e

10. Vorpostenflottille: Vp. Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kptlt. K ö h l e r

9. Vorpostenflottille: Vp. Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korv. Kpt. R e m m e r s

1.Abt. Ski. 944

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941 1. 3.	Kopenhagen	Führerschiff "Reiher". M.F.K. Swi 9. Hafenliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Wachschifflottille:
	Kiel	Wachschiff 1 — }
	Aarhus	" " 2 Leba 36 }
	Aarhus	" " 3 Sag 33 } Hafen-
	Lübeck	" " 4 Kar 19 }
	Kiel	" " 5 Tra 15 } liegezeit.
	Kiel	" " 6 (a.KB.) Kol 11 }
	Flensburg	" " 7 Heimat } Keine besonderen
	Helsingör	" " 8 Tra 5 }
		Schlu 2 } Vorkommnisse.
		Leba 32 }
	Korsör	Die 56 }
	Warnemünde	Schlu 1 }
		10. Vorpostenflottille:
	Aarhus	Vpbt. 1001 }
		1005 }
		1006 (a.KB.) }
		1007 } Hafenliegezeit.
		1008 }
		1009 (a.KB.) } Keine besonderen
		1010 }
		1011 } Vorkommnisse.
		1012 (a,KB.) }
	Helsingör	1002 }
		1003 }
	Kopenhagen	1004 }
		19. Vorpostenflottille:
	Korsör	Vpbt. 1901 }
		1902 }
		1903 }
		1904 }
		1906 } Hafenliegezeit.
		1907 }
		1908 } Keine besonderen
		1909 }
		1910 } Vorkommnisse.
		1911 }
		1912 }
		1913 }
	Kiel	1905 }
		.....
2. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage. Keine besonderen Vorkommnisse.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 1420/41

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1018 K

An Bord, den 31. März 1941.

Geheime Kommandosache.

An
das Marinegruppenkommando Nord,
Postort.

– 4 – Anbei Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge vom 1.3. - 13.3. ohne Abschnitt Maschine zweifach.

Zu 14.3.: Das Vp.Boot 1901 wurde dem Netzsperrverband zugeteilt, um die Ausbojung der minenfreien Wege im Großen Belt durchzuführen. Sonst keine Bemerkungen.

Im Auftrage!

1.Abt. Skl. 944 1941

0700	Kiel	Wachschiff 5: Zur M.E.S.-Erprobung nach Brunsbüttel ausgelaufen.
2330	Kiel	eingelaufen.
7. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
		Wachschiff 8: in Kopenhagen zur Nordhafenwerft verholt, zwecks Erneuerung der Schraube.
		Wachschiff 1: K.B. gemeldet.
		Vpbt. 1001, 1005, 1009: a.K.B. bis 25. 3. 41.
8. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1600	Korsör	eingelaufen.

Befehlshaber
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B. Nr. Gkdos. 8214/41

Geheime Kommandosache!

3. Anlage zu B. S. O.
Nr. Gkdos. 1018 vom 21.3.1941

An Bord, den 16. März 1941.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 1420/41

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Postort.

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge.
Ohne Vorgang.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1.3. bis 15.3.41 vorgelegt.

1. Abt. Skl. 944 1941

0700	Kiel	Wachschiff 5: Zur M.E.S.-Erprobung nach Brunsbüttel ausgelaufen.
2330	Kiel	eingelaufen.
7. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
		Wachschiff 8: in Kopenhagen zur Nordhafenwerft verholt, zwecks Erneuerung der Schraube.
		Wachschiff 1: K.B. gemeldet.
		Vpbt. 1001, 1005, 1009: a.K.B. bis 25. 3. 41.
8. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 3.	Kopenahgen	Wie am Vortage.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1600	Korsör	eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
3. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage. Keine besonderen Vorkommnisse.
4. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Helsingör	Wachschiff 8: Zwecks Auffüllung der Bunker von Helsingör nach Kopenhagen ausgelaufen.
1030	Kopenhagen	Beim Einlaufen in Kopenhagen Schraube verloren. Schiff wurde mit Schlepperhilfe längsseit "Reiher" gebracht. Außer K.B. gemeldet bis 18. 3. 1941.
5. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
1300	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1600	Korsör	eingelaufen.
6. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0700	Kiel	Wachschiff 5: Zur M.E.S.-Erprobung nach Brunsbüttel ausgelaufen.
2330	Kiel	eingelaufen.
7. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
		Wachschiff 8: in Kopenhagen zur Nordhafenwerft verholt, zwecks Erneuerung der Schraube.
		Wachschiff 1: K.B. gemeldet.
		Vpbt. 1001, 1005, 1009: a.K.B. bis 25. 3. 41.
8. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage. Keine besonderen Vorkommnisse.
9. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1600	Korsör	eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
10. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Aarhus	Wachschiff 2 nach Seelands-Rev ausgelaufen
1345	Pos. schwarz 01	geankert.
0845	Aarhus	Wachschiff 3 nach Sund Nord ausgelaufen
1900	Sund-Nord	geankert.
11. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1630	Korsör	eingelaufen.
1600	Helsingör	M.F.K. Schlu 2 nach Sund Nord ausgelaufen.
12. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
	Kiel	M.F.K. Kol 11 zur Bootswerft Labö zur Beseitigung von Eisschäden.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung ausgelaufen.
1700	Korsör	eingelaufen.
13. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
0800	Korsör	Vpbt. 1901: Zur Eiserkundung Großer Belt ausgelaufen.
1630	Korsör	eingelaufen.
14. 3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
1330	Aarhus	Vpbt. 1007 u. 1008 nach Seelands-Rev Sperre ausgelaufen.
	Korsör	Vpbt. 1901: gem. B.S.O. G. 7511 v. 13. 3. 41 dem Netzsperrverband zur Verfügung gestellt.
15.3.	Kopenhagen	Wie am Vortage.
1400	Kopenhagen Helsingör	Vpbt. 1004 nach Helsingör ausgelaufen in Helsingör eingelaufen.

An Bord, den 16. März 1941.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

PG-38797-NID

PG/38797

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

5- Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1355 vom 12.4.1941

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

1748/41

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Th S0226b

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38797/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge.

Verbandschef: Fregattenkapitän

Begonnen: 16.3.41
Abgeschlossen: 31.3.41

Anlagen: keine **Seiten: 12**

Gliederung:

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.Kutter

Flottillenchef: Fregattenkapitän W e e s e

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012

Flottillenchef: Kapitänleutnant K ö h l e r

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913

Flottillenchef: Korvettenkapitän R e m m e r s

1.Abt. Skl. 1101/41g

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
16.3.41	Kopenhagen	Führerschiff "Reiher" Kopenhagen
0800	N 2, 0	Wachschiffflottille:
		Wachschiff 1 K i e l
		Wachschiff 2 Pos. Schwarz 01
		Wachschiff 3 Sundsperre Nord
		Wachschiff 4 L ü b e c k
		Wachschiff 5 K i e l
		Wachschiff 6 K i e l (AKB)
		Wachschiff 7 Flensburg
		Wachschiff 8 Kopenhagen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1001, 1005, 1006, 1009, 1012 Aarhus (AKB)
		1010, 1011 Aarhus (Ruhe)
		1007, 1008 Sperre Seelandsreev
		1002, 1003, 1004 Helsingör
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 Korsör (Ruhe)
		Vp.Bt. 1905 K i e l
		Vp.Bt. 1901 ist seit dem 13.3.41 dem Netzsperrverband unterstellt (B.S.O. G. 7511/41 vom 13.3.41)
		Wachschiff 5 erhält Befehl, am 17.3. 0800 Uhr Kiel auszulaufen und Position Rot 15 Otto zu besetzen (W.S.Flottille G. 291/41).
17.3.		
0800	Kopenhagen	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
	N 0 2, 0	Wachschiffflottille wie am Vortage
		10. Vorpostenflottille wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0100		Nach der durch Gruppe Nord erfolgten Freigabe der Schiffahrt durch den Großen Belt wird vom B.S.O. durch Fernschreiben G.8011 vom 16.3.41 das Auslegen von Markbooten auf folgenden Positionen befohlen: 1) 55° 54' Nord 10° 51,2' Ost 2) 55° 52,9 Nord 10° 50 ' Ost 3) 55° 11,5' Nord 11° 3,7' Ost 4) 55° 12,4' Nord 11° 6,6' Ost

Noch 17.3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 17.3.		
0215		10. und 19. Vorpostenflottille erhalten durch Fernschreiben Bewa.Ost G. 960/41 Befehl, je 2 Boote auf den ~~folgenden~~ Positionen auszulegen, die für Tag und Nacht besondere Kennzeichen haben. Einnahme der Position ist zu melden.
0730		Führerschiff "Reiher" aus Kopenhagen ausgelaufen
1200		Vorpostenboote 1910 und 1911 haben Positionen eingenommen
1730		Führerschiff "Reiher" auf Position Schwarz 01 Otto an Seelandsreev-Sperre geankert
1800		Vp.Boote 1006 und 1007 melden Einnahme der befohlenen Position als Markboote
18.3.		
		Durch Vp.Bt. 1011 wird ein Befehl des B.S.O. für Sperrbrecher 13 an Vp.Bt. 1008 bei Rot 30 Otto abgegeben zur Weiterleitung an Wachschiff 2
1400		Vp.Bt. 1011 läuft Aarhus wieder ein
1430		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen
19.3.41		
0800	Aarhus 19.-23.3.41 Umlaufende Winde 1-4	Führerschiff "Reiher" A a r h u s

Noch 19.3. Wachschiffflottille

WORK RECORD

Title: KMB Bewachungsverbandes Press-mark der Ostseezugänge 16.-31.3.41

Date: 17 Mar 46

Job: filmed

By

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1941		
16.3.41	Kopenhagen	Führerschiff "Reiher" Kopenhagen
0800	N 2, 0	Wachschiffflottille:
		Wachschiff 1 K i e l
		Wachschiff 2 Pos. Schwarz 01
		Wachschiff 3 Sundsperre Nord
		Wachschiff 4 L ü b e c k
		Wachschiff 5 K i e l
		Wachschiff 6 K i e l (AKB)
		Wachschiff 7 Flensburg
		Wachschiff 8 Kopenhagen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1001, 1005, 1006, 1009, 1012 Aarhus (AKB)
		1010, 1011 Aarhus (Ruhe)
		1007, 1008 [illegible]
17.3.		
0800	Kopenhagen	
	N 0 2, 0	
		10. Vorpostenflottille wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0100		Nach der durch Gruppe Nord erfolgten Freigabe der Schiffahrt durch den Großen Belt wird vom B.S.O. durch Fernschreiben G.8011 vom 16.3.41 das Auslegen von Markbooten auf folgenden Positionen befohlen:
		1) 55° 54' Nord 10° 51,2' Ost
		2) 55° 52,9 Nord 10° 50 ' Ost
		3) 55° 11,5' Nord 11° 3,7' Ost
		4) 55° 12,4' Nord 11° 6,6' Ost
		Noch 17.3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 17.3.		
0215		10. und 19. Vorpostenflottille erhalten durch Fernschreiben Bewa.Ost G. 960/41 Befehl, je 2 Boote auf den ~~folgenden~~ Positionen auszulegen, die für Tag und Nacht besondere Kennzeichen haben. Einnahme der Position ist zu melden.
0730		Führerschiff "Reiher" aus Kopenhagen ausgelaufen
1200		Vorpostenboote 1910 und 1911 haben Positionen eingenommen
1730		Führerschiff "Reiher" auf Position Schwarz 01 Otto an Seelandsreev-Sperre geankert
1800		Vp.Boote 1006 und 1007 melden Einnahme der befohlenen Position als Markboote
		[signature]
18.3.		
	Schwarz 01 Otto	Führerschiff "Reiher" Pos. Schwarz 01
		Wachschiffflottille wie am Vortage
	W 3-5, b,g,m.	10. Vorpostenflottille
	Bewegte See	Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1010, 1011, 1012 A a r h u s
		Vp.Boote 1006 und 1007 Markboote Gr. Belt
		Vp.Bt. 1008 Sperre Seelandsreev
		Vp.Boot 1002, 1003, 1004 Helsingör
		19. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1912 und 1913 K o r s ö r
		Vp.Bt. 1910 und 1911 Markboote Gr.Belt
		Vp.Bt. 1905 K i e l
		Wachschiff 4 Lübeck ausgelaufen nach Kiel
		Führerschiff "Reiher" Anker auf, einläuft Aarhus
		Durch Vp.Bt. 1011 wird ein Befehl des B.S.O. für Sperrbrecher 13 an Vp.Bt. 1008 bei Rot 30 Otto abgegeben zur Weiterleitung an Wachschiff 2
1400		Vp.Bt. 1011 läuft Aarhus wieder ein
1430		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen
		[signature]
19.3.41		
0800	Aarhus	Führerschiff "Reiher" A a r h u s
	19.-23.3.41	
	Umlaufende Winde 1-4	Noch 19.3. Wachschiffflottille

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 19.3.		
0800		Wachschifffflottille
		Wachschiff 1 K i e l
		Wachschiff 2 Schwarz 01 Otto
		Wachschiff 3 Sundsperre Nord
		Wachschiff 4 K i e l
		Wachschiff 5 K i e l
		Wachschiff 6 K i e l (AKB)
		Wachschiff 7 F l e n s b u r g
		Wachschiff 8 K o p e n h a g e n (AKB)
		10. Vorpostenflottille
		wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille
		wie am Vortage
0700		3 Boote der 10. Vorpostenflottille laufen zur Ablösung aus
		Vp.Bt. 1012 Sperrbewachung Seelandsreev
		Vp.Boote 1010, 1011 Markboote im Großen Belt
1120		Wachschiff 3 wird am Sund-Nord durch Vp.Bte 1002 und 1003 abgelöst, Wachschiff 3 einläuft Aarhus
20.3.41		
0800	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
	Umlaufende Winde 1-4	Wachschifffflottille
		Wachschiff 1 K i e l
		Wachschiff 2 Pos. Schwarz 01 Ott
		Wachschiff 3 Marsch nach Aarhus
		Wachschiff 4 K i e l
		Wachschiff 5 K i e l
		Wachschiff 6 K i e l (AKB)
		Wachschiff 7 Flensburg
		Wachschiff 8 Kopenhagen (AKB)
		10. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1001, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009 A a r h u s
		Vp.Boote 1002 und 1003 Sperre Sund-Nord
		Noch 20.3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 20.3.		
0800		Vp.Bt. 1004 Helsingör
		Vp.Bt. 1012 Sperre Seelandsreev
		Vp.Boote 1010 und 1011 Markboote Gr. Belt
		19. Vorpostenflottille
		wie am Vortage
1030		Wachschiff 3 Aarhus eingelaufen
		Durch Fernschreiben Bewa.Ost G. 976/41 erhält 19. Vp.Flottille Befehl, die Vp.Boote 1902, 1903, 1908 und 1909 nach erfolgtem M.E.S.-Einbau zur Erprobung nach Kiel zu schicken und Vp.Bt. 1905 von Kiel nach Korsör zu beordern
21.3.41		
0800	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
	Umlaufende Winde 1-4	Wachschifffflottille
		Wachschiff 1 K i e l
		Wachschiff 2 Pos. Schwarz 01 Otto
		Wachschiff 3 A a r h u s
		Wachschiff 4 K i e l
		Wachschiff 5 K i e l
		Wachschiff 6 K i e l (AKB)
		Wachschiff 7 F l e n s b u r g
		Wachschiff 8 K o p e n h a g e n (AKB)
		10. Vorpostenflottille
		wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille
		wie am Vortage
		Keine besonderen Vorkommnisse
22.3.41		
0800	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
	Umlaufende Winde 1-4	Wachschifffflottille wie am Vortage
		10. Vorpostenflottille
		Noch 22.3. Vp.Bt. 1001,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 22.3.		
0800		Vp.Bt. 1001, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009 Aarhus Vp.Bt. 1003, 1004 Sundsperre-Nord Vp.Bt. 1002 Helsingör Vp.Bt. 1012 Sperre Seelandsreev Vp.Bt. 1010, 1011 Markboote Gr. Belt 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
1200		Wachschiff 8 meldet K.B. mit dem 23.3.41 1200 Uh Mit B.S.O. B.Nr. Gkdos. 1032/41 vom 22.3. wird das Auslegen einer Reihe von Markbooten auf Punkten mit Stern-Namen für eine Sonderaufgabe befohlen. Boote haben bei Tag und bei Nacht bestimmte Kennzeichen zu führen. Der Zeitpunkt des Auslegens wird angeordnet. 10. und 19. Vorpostenflottille erhalten durch Bewa.Ost Gkdos. 91/41 die Punkte zugeteilt. Die Nummern der Boote sind nach erfolgtem Einsatzbefehl zu melden.
1700		Vp.Boote 1910 und 1911 haben wegen Wetterlage ihre Positionen im Großen Belt aufgegeben, 1910 einläuft Korsör, 1911 geht unter Landschutz.
23.3.41		
0800	Aarhus Umlaufende Winde 1-4	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1912, 1913 Korsör Vp.Boot 1911 unter Landschutz Vp.Boot 1905 Kiel
0930		19. Vorpostenflottille meldet das Auslaufen von 4 Booten zur AM.E.S.-Erprobung nach Kiel (Fernschreiben G. 345/41)
0945		Wachschiff 6 meldet durch Fernschreiben

noch 23.3. die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 23.3.		
0945		die Überführung von Kiel nach Nakskov für den 24.3.41
24.3.41		
0800	Aarhus W 2, m,b.	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Bte. 1906, 1907, 1910, 1911, 1912 Korsör 1902, 1903, 1908, 1909 Kiel (M.E.S.-Erprobung) 1904, 1913 Markboote im Großen Belt 1905 Kiel
1730		Wachschiff 6 meldet Einlaufen in Nakskov im Schlepp von Schlepper "Eversand" Wachschiff 2 nach Ablösung durch Wachschiff 3 in Aarhus eingelaufen
25.3.41		
0800	Aarhus W N W 7-8, m.	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 1 Kiel Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Pos. Schwarz 01 04 Wachschiff 4 ~~Lübeck~~ Kiel Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 Nakskow (AKB) Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage

noch 25.3. 1130

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 25.3.		
1100		Gruppe Nord hat die Fahrt durch die Sundsperre Süd freigegeben, nachdem wegen Fehlens aller Seezeichen auf Position Grün 06 und Grün 07 Otto je ein Wachschiff ausgelegt worden ist. Kursanweisungen werden nur auf Grün 06 an die Handelsschiffahrt ausgegeben. (Winterkurse gemäß Marbef. Gkdos. 504 A3/41). Wachschiffflottille erhält Befehl zum Besetzen der Positionen durch Wachschiffe 1 und 8.
2050		Durch F.T. 2005/21 wird allen Schiffen auf Position wegen der Wetterlage das rechtzeitige Aufsuchen von Landschutz befohlen.
26.3.41		
0800	A a r h u s 26.3. - 28.3.41 Umlaufende Winde 4-8	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 1 Pos. Grün 07 Otto Wachschiff 2 A a r h u s Wachschiff 3 Pos. Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 Pos. Rot 15 Otto Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 N a k s k o v (AKB) Wachschiff 7 Pso. Rot 40 Otto Wachschiff 8 Pos. Grün 06 Otto 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1011 Aarhus 1012 Ebeltoft Bucht 1002 Helsingör 1007 Sperre Seelandsreev 1006, 1008 Markboote Gr. Belt 1003, 1004 Sundsperre Nord 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1905, 1906, 1907, 1910, 1911, 1912 K o r s ö r 1902, 1903, 1908, 1909 K i e l 1903, 1904 Markboote Großer Belt.
		Noch 26.3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 26.3.		
~~1130~~ 1000		Gemäß F.S. B.S.O. Gkdos. 0745/41 gibt Gruppe Nord Sperrlücke Sund-Süd für Deutsche und neutrale Dampfer frei. Vp.Bt. 1004 und Wachschiff 8 werden durch F.T. 1005/74 hiervon unterrichtet.
1500		Durch F.S. B.S.O. Gkdos. 0754 wird das Anlaufen der Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 1032 und 1040 am 27.3. befohlen. (Auslegen der Markboote im Gr. Belt auf Punkten mit Stern-Namen). 10. und 19. Vp.Flottille legen am 27.3. befehlsgemäß die Vp-Boote 1906, 1007, 1008, 1010 und 1904, 1906, 1910, 1912 aus. B.S.O. erhält durch F.S. Gkdos. 104/41 Meldung hiervon.
1700		Wachschiff 3 erhält durch F.T. 1704/5 Befehl, Handelsschiffahrt bei Dunkelheit und unsichtigen Wetter zum Ankern auf Punktweg zu veranlassen, bis Ankerplätze im Gr. Belt durch Sperrbrecher freigesucht und durch B.S.O. zum Ankern freigegeben sind.
2400		Vp.Bt. 1007 meldet durch F.T. 2335/26 Ausfall des Hilfskessels, läuft mit Hellwerden nach Aarhus ein.
27.3.41		
0800	A a r h u s Umlaufende Winde 4-8	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1011, 1012 Aarhus Vp.Bt. 1003 Marsch nach Kopenhagen (Ölergänzung) Vp.Bt. 1002 und 1004 Sund-Nord Vp.Bt. 1006, 1007, 1008 Seelandsreev und Markboot Pos. Hatterreev 19. Vorpostenflottille wie am Vortag
1150		Das Freisuchen der Minensperre Sund-Süd zwischen Grün 06 und Grün 07 Otto wird der Sperrschulflottille übertragen, die mit dieser Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 0750 und laut F.T.-Meldung 1111/44 beginnt.
28.3.41		
0800	A a r h u s Umlaufende Winde 4-8	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortag 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1007, 1009, 1012 Aarhus
		Noch 28.3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Nach 28.3.41		
0800		Vp.Boote 1006, 1008, 1010, 1011 Position als Markboote im Großen Belt
		. . . . .
		Vp.Boote 1003, 1004 wie am Vortage
		Vp.Boot 1003 K o p e n h a g e n
		19. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1904, 1906, 1910, 1912 Position als Markboote im Großen Belt,
		Vp.Boote 1902, 1903, 1905, 1907, 1908, 1909, 1911 und 1913 K o r s ö r
		~~Vorpostenboote 1010, 1906 und 1912 haben durch F.T. 0028/4 Befehl zum Einlaufen mit Hellwerden erhalten und befinden sich auf dem Marsch.~~
0030		Durch F.T. 0028/4 an Vp.Boote 1010, 1906, 1912 wird für den 28.3. mit Hellwerden Befehl zum Einlaufen gegeben, die Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 1040/41 ist durchgeführt.
0950		Vp.Boot 1002 meldet durch F.T. 0905/17 erneut starken Eisgang an der Sundsperre Nord, der die Schiffahrt bisher nicht behindert.
1030		F.T. 0949/22 von Vp.Bt. 1008 an B.S.O. meldet das Festkommen des Dampfers Jansche Fritzen bei Hatter Barn und erbittet Schlepperhilfe.
2100		Chef 10. Vp.Flottille erteilt durch F.T. 2018/68 Befehl an Vp.Boote 1007 und 1011 zum Austausch der Positionen für den 29.3. früh bei Sletterhage.
29.3.41		
0800	A a r h u s N O 6, s,q,b. Bewegte See.	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
		Wachschiffflottille wie am Vortage
		10. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1010, 1012 A a r h u s
		Vp.Bt. 1002, 1003 Sundsperre-Nord
		Vp.Bt. 1004 Helsingör
		Vp.Boote 1006, 1008, 1011 Seelandsreev
		Vp.Boot 1007 Marsch nach Seelandsreev
		19. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 K i e l
		Vp.Boote 1905, 1906, 1907, 1911, 1912, 1913 K o r s ö r
		Vp.Boote 1904, 1910 Markboote im Gr.Belt
0930		Auf Anforderung Marbef. Dänemark erhält Wachschiff 1 durch F.T. 0930/86 Befehl, seinen Ankerplatz Grün 07 Otto so nach Süden zu verlegen, daß das Schiff noch im weißen Sektor von Mandehoved-Feuer liegt (Länge: 55°, 15,8' Nord Breite: 12°, 3,3' Ost).

noch 29.3.41

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B.-Nr. Gkdos. 1213/41

2. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1355 vom 12.4.1941

An Bord, den 2. April 1941

Geheime Kommandosache! Anlage zu Gruppe Nord Buch-Nr. Gkdos. 1248/41

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
P o s t o r t .

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewa.Ost.
Ohne Vorgang.

- - -

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 16. bis 31.3.41 vorgelegt.

1.Abt. Skl. 1107/41 g

eingezogen werden konnten.

Zu 22.3. 1200 Uhr

Zu 29.3. 1130 Uhr: Zur Durchführung eines Sondergeleits bei Nacht wurden an navigatorisch schwierigen Punkten Markboote ausgelegt, die zur Erleichterung der Befehlsgebung mit Sternnamen bezeichnet wurden.

Zu 25.3. 1100 Uhr: Die Einziehung des Wachschiffes auf Punkt grün Otto 07 wird befohlen, sobald die Betonnung in der Sperrlücke Sund durchgeführt ist.

Sonst keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

1.Abt. Skl. 1107/41 g

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
Noch 28.3.41		
0800		Vp. ...sition als ... Großen Belt Vp.B... am Vortage Vp.Bo... K o p e n h a g e n 19. Vorp... ottille Vp.Po... 1904, 1906, 1910, 1912 Position als Markboote im Großen Belt, Vp.Boote 1902, 1903, 1905, 1907, 1908, 1909, 1911 und 1913 K o r s ö r ~~Vorpostenboote 1010, 1006 und 1912 haben durch F.T 0028/4 Befehl zum Einlaufen mit Hellwerden erhalten und befinden sich auf dem Marsch.~~
0030		Durch F.T. 0028/4 an Vp.Boote 1010, 1906, 1912 wird für den 28.3. mit Hellwerden Befehl zum Einlaufen gegeben, die Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 1040/41 ist durchgeführt.
0950		Vp.Boot 1002 meldet durch F.T. 0905/17 erneut starken Eisgang an der Sundsperre Nord, der die Schiffahrt bisher nicht behindert.
1030		F.T. 0949/22 von Vp.Bt. 1008 an B.S.O. meldet das Festkommen des Dampfers Jansche Fritzen bei Hatter Barn und erbittet Schlepperhilfe.
2100		Chef 10. Vp.Flottille erteilt durch F.T. 2018/68 Befehl an Vp.Boote 1007 und 1011 zum Austausch der Positionen für den 29.3. früh bei Sletterhage.
29.3.41		
0800	A a r h u s N O 6, s,q,b. Bewegte See	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiff Flottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1010, 1012 A a r h u s Vp.Bt. 1002, 1003 Sundsperre-Nord Vp.Bt. 1004 Helsingör Vp.Boote 1006, 1008, 1011 Seelandsreev Vp.Boot 1007 Marsch nach Seelandsreev 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 K i e l Vp.Boote 1905, 1906, 1907, 1911, 1912, 1913 K o r s ö r Vp.Boote 1904, 1910 Markboote im Gr.Belt
0930		Auf Anforderung Marbef. Dänemark erhält Wachschiff 1 durch F.T. 0930/86 Befehl, seinen Ankerplatz Grün 07 Otto so nach Süden zu verlegen, daß das Schiff noch im weißen Sektor von Mandehoved-Feuer liegt (Länge: 55°, 15,8' Nord Breite: 12°, 34,3' O). noch 29.3.41

1248/41

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 1355 K. An Bord, den 19. April 1941

Geheime Kommandosache!

An
das Marinegruppenkommando Nord,
Wilhelmshaven.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostseezugänge für die Zeit vom 16. - 31.3.1941 ohne Abschnitt - 4 - Maschine mit Stellungnahme Bewa Ost zweifach übersandt.

Stellungnahme B.S.O.:

Zu 17.3. 0100 Uhr: Nach Freigabe des Großen Belten nach Beendigung der Eisperiode wurden an navigatorisch schwierigen Punkten Markboote zur Steuerung der Schiffahrt ausgelegt bis von Seiten der dänischen Marine die durch Eis vertriebenen nautischen Seezeichen wieder ausgelegt wurden. Die Auslegung wurde bis zum 7.4.1941 durchgeführt, so daß von diesem Zeitpunkt ab die Markboote wieder eingezogen werden konnten.

Zu 22.3. 1200 Uhr

Zu 29.3. 1130 Uhr: Zur Durchführung eines Sondergeleits bei Nacht wurden an navigatorisch schwierigen Punkten Markboote ausgelegt, die zur Erleichterung der Befehlsgebung mit Sternnamen bezeichnet wurden.

Zu 25.3. 1100 Uhr: Die Einziehung des Wachschiffes auf Punkt grün Otto 07 wird befohlen, sobald die Betonnung in der Sperrlücke Sund durchgeführt ist.

Sonst keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

1. Abt.
Skl. 1107/41

Uhrzeit	der Luft, Mondschein usw.	
Noch 28.3.41		
0800		Vp. [illegible] Position als [illegible] Großen Belt Vp.B[illegible] am Vortage Vp.Bo[illegible] K o p e n h a g e n 19. Vorp[illegible]ttille Vp.Po[illegible] 1904, 1906, 1910, 1912 Position als Markboote im Großen Belt, Vp.Boote 1902, 1903, 1905, 1907, 1908, 1909, 1911 und 1913 K o r s ö r ~~Vorpostenboote 1010, 1906 und 1912 haben durch F.T. 0028/4 Befehl zum Einlaufen mit Hellwerden erhalten und befinden sich auf dem Marsch.~~
0030		Durch F.T. 0028/4 an Vp.Boote 1010, 1906, 1912 wird für den 28.3. mit Hellwerden Befehl zum Einlaufen gegeben, die Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 1040/41 ist durchgeführt.
0950		Vp.Boot 1002 meldet durch F.T. 0905/17 erneut starken Eisgang an der Sundsperre Nord, der die Schiffahrt bisher nicht behindert.
1030		F.T. 0949/22 von Vp.Bt. 1008 an B.S.O. meldet das Festkommen des Dampfers Jansche Fritzen bei Hatter Barn und erbittet Schlepperhilfe.
2100		Chef 10. Vp.Flottille erteilt durch F.T. 2018/68 Befehl an Vp.Boote 1007 und 1011 zum Austausch der Positionen für den 29.3. früh bei Sletterhage.
29.3.41		
0800	A a r h u s N O 6, s,q,b. Bewegte See	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1010, 1012 A a r h u s Vp.Bt. 1002, 1003 Sundsperre-Nord Vp.Bt. 1004 Helsingör Vp.Boote 1006, 1008, 1011 Seelandsreev Vp.Boot 1007 Marsch nach Seelandsreev 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 K i e l Vp.Boote 1905, 1906, 1907, 1911, 1912, 1913 K o r s ö r Vp.Boote 1904, 1910 Markboote im Gr.Belt
0930		Auf Anforderung Marbef. Dänemark erhält Wachschiff 1 durch F.T. 0930/86 Befehl, seinen Ankerplatz Grün 07 Otto so nach Süden zu verlegen, daß das Schiff noch im weißen Sektor von Mandehoved-Feuer liegt (Länge: 55°, 15,8' Nord Breite: 12°, 34,30').

noch 29.3.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 29.3.41		
1130		Durch Kurzbrief B.S.O. Gkdos. 1140/41 wird das Auslegen der Markboote im Großen Belt auf Punkten mit Stern-Namen erneut befohlen.
1215		10. und 19. Vorpostenflottille erhalten durch Bewa.Ost Gkods. 114/41 Befehl, am 31.3. die Positionen durch die dafür vorgesehenen Vp.Boote bis 1800 Uhr einzunehmen.
1230		Mit F.T. 1203/94 meldet Wachschiff 1 die Einnahme der befohlenen Position.
1300		Führerschiff "Reiher" Aarhus ausgelaufen zum Marsch nach Seelandsreev.
1720		Auf Schwarz 01 Otto in Nähe von Wachschiff 3 geankert.
2000		Chef 19. Vp.Flottille meldet durch Fernschreiben G. 287/41 Fertigstellung des M.E.S.-Einbaues auf den Vorpostenbooten 1906, 1907, 1911, 1912 und Beginn der M.E.S.-Erprobung in Kiel nach erfolgter Änderung der Anlage.
30.3.41		
0800	Position Schwarz 01 N O 2, m,q,b. Leicht bewegte See	Führerschiff "Reiher" auf Marsch nach Kopenhagen Wachschifflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1008, 1010, 1011, 1012 A a r h u s Vp.Boote 1002, 1003 Pos. Sundsperre Nord Vp.Boot 1004 Kopenhagen (Ölergänzung) Vp.Boote 1006, 1007, 1008 Seelandsreev und Markboote 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 K i e l Vp.Boote ~~1904,~~ 1905, 1906, 1907, ~~1910,~~ 1911, 1912, 1913 K o r s ö r Vp. Boote 1904, 1910 Markboote Gr. Belt
0700		Führerschiff "Reiher" geht Anker auf zum Marsch nach Kopenhagen über Sund-Nord.
1530		An Langelinie in Kopenhagen festgemacht.
2030		Chef Sperrschulflottille meldet durch F.T. 1958/66 an B.S.O., daß Sperrlücke Sund-Süd

noch 30.3.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 30.3.41		
2030		in 1,5 sm Breite freigefegt ist.
2200		Wachschiff 8 erhält durch F.T. 2143/74 Befehl, auf Anforderung einen Lotsen an Sperrbrecher 13 abzugeben. Lotse wird von Wachschiff 1 gestellt
31.3.41		
0800	K o p e n h a g e n N O 1-2, m,b.	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1009, 1010, 1011, 1012 A a r h u s Vp.Boote 1002, 1003 Sundsperre-Nord Vp.Boot 1004 Helsingör Vp.Boote 1006, 1008 Markboote Gr.Belt Vp.Bt. 1007 Seelandsreev-Sperre
1700		19. Vorpostenflottille wie am Vortage Durch F.T. 1555/7 vom Gruppenführer der 10. Vp.Flottille an Chef 10. Vp.Fl. wird die Einnahme der Positionen gemäß Bewa.Ost Gkdos 114/41 gemeldete Nummernverteilung laut Fernschreiben 10. Vp.Fl. Gkdos 087/41. 19. Vp.Fl. meldet durch Fernschreiben G.3827/41 die Nummernverteilung der Boote auf die befohlenen Positionen gemäß Bewa.Ost Gkdos. 114/41.

PG-38798-NID

PG/38798

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

4 Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos. 1780 vom 8.5.1941

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 237/41

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

Kh 8342

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/38798/N.D
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 PIECE OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge

Verbandschef: Fregattenkapitän Weese

Begonnen: 1.4.41
Abgeschlossen: 15.4.41

Anlagen: keine Seiten: 14

Gliederung:

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 mit 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Fregattenkapitän Weese

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Kapitänleutnant Köhler

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän Remmers

Anlage 4 zu 1/Skl 12707/41 Gkdos.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41		
0800	Kopenhagen Umlaufende Winde 2-6, b	Führerschiff "Reiher" Kopenhagen Wachschifflottille Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 Position Rot 015 Otto Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1006, 1007, 1008 Aarhus Vp.Boote 1002, 1003 Sundsperre-Nord Vp.Boote 1004 Helsingör Vp.Boote 1009, 1010, 1011 Gr.Belt Markboote Vp.Bt. 1012 Seelandsreev 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Kiel Vp.Boote 1904, 1906, 1910, 1912 Gr.Belt Markboote Vp.Boote 1905, 1907, 1911, 1913 Korsör
0915		10. und 19. Vp.Flottille erhalten durch F.S. Bewa.Ost G. 1146/41 Befehl, Markboote auf Sternpunkten sofort einzuziehen, Markboote im Gr.Belt bei Hatter-Rev, Hatter-Barn und Vengeance-Grund bis 2.4. 1200 Uhr besetzt zu halten. Ab dieser Zeit wird ein Boot auf Punkt Vengeance-Grund Leuchttonne ausgelegt, alle anderen Markboote laufen ein. Bewachung an Seelandsreev-Sperre und Sundsperre-Nord ist durch 2 Boote durchzuführen.
1000		Auf Anfrage wird durch Bewa.Ost G. 1144/41 an Chef 19. Vp.Fl. der Rückruf der fertiggestellten Boote von Kiel nach Korsör befohlen. Nach deren Rückkehr gehen weitere 4 Boote zur MES-Erprobung nach Kiel.
1100		Führerschiff "Reiher" aus Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 8 auf Position Grün 06 Otto
1120		Vom B.S.O. werden die Wachschiffe 3 und 4 durch F.T. 1041/54 darüber unterrichtet, daß ab 2.4. nur auf der Position Vengeance'Grund-Leuchttonne ein Markboot ausliegt. Die Schiffahrt ist hierüb zu verständigen.

Noch 1.4. 1400

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 1.4.		
1400		Auf Position Grün 07 Otto neben Wachschiff 1 geankert und Befehle über Ablösung zum 4.4. und 7.4. übergeben. Wachschiff 8 löst Wachschiff 1 am 4.4. und Wachschiff 1 Führerschiff "Reiher" am 7.4.41 ab.
1420		B.S.O. befiehlt durch F.T. 1324/66 Einnahme der Beobachter-Plätze für Feindeinflüge im Großen Belt durch einsatzbereite Boote der 19. Vp.Fl. nach Dringlichkeit. Chef 19. Vp.Fl. erhält durch F.T.1515 / 78 Befehl, die Beobachterplätze A - D sofort zu besetzen.
1515		F.T.1525 /82 an Gruppenführer 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1003 befiehlt nochmals, alle passierenden Dampfer dringlichst auf das Einhalten der Winterkurse durch den Sund hinzuweisen.
1520		Weitermarsch durch Sundsperre-Süd nach Punkt Grün 06 Otto. Ablösung von Wachschiff 8.
1700		Wachschiff 5 meldet durch F.T. 1552/83 die Ablösung von Wachschiff 4 auf Position Rot 15 Wachschiff 4 läuft ein nach Kiel.
1745		Führerschiff "Reiher" ankert auf Position Grün 06 Otto, übernimmt von Wachschiff 8 Sperrbewachung und Lotsendienst. Wachschiff 8 läuft ein nach Kopenhagen.
2200		Dampferverkehr: 4 Schiffe, davon 3 neutrale.
2.4.41		
0800		

WORK RECORD

Title KTB Bewachungsverbandes Ostseegusänge

Press-mark

Date	Job	By
7 Mar 46	filmed	[illegible]

lösung von Wachschiff 1 auf Grün 07 Otto

Noch 2.4.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41		
0800	Kopenhagen Umlaufende Winde 2-6, b	Führerschiff "Reiher" Kopenhagen Wachschifffflottille Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 Position Rot 015 Otto Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1006, 1007, 1008 Aarhus Vp.Boote 1002, 1003 Sundsperre-Nord Vp.Boote 1004 Helsingör Vp.Boote 1009, 1010, 1011 Gr.Belt Markboote Vp.Bt. 1012 Seelandsreev 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Kiel Vp.Boote 1904, 1906, 1910, 1912 Gr.Belt Markboote Vp.Boote 1905, 1907, 1911, 1913 Korsör
0915		10. und 19. Vp.Flottille erhalten durch F.S. Bewa.Ost G. 1146/41 Befehl, Markboote auf Stern-
1000		
1100		
1120		

Noch 1.4. 1400

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 1.4.		
1400		Auf Position Grün 07 Otto neben Wachschiff 1 geankert und Befehle über Ablösung zum 4.4. und 7.4. übergeben. Wachschiff 8 löst Wachschiff 1 am 4.4. und Wachschiff 1 Führerschiff "Reiher" am 7.4.41 ab.
1420		B.S.O. befiehlt durch F.T. 1324/66 Einnahme der Beobachter-Plätze für Feindeinflüge im Großen Belt durch einsatzbereite Boote der 19. Vp.Fl. nach Dringlichkeit. Chef 19. Vp.Fl. erhält durch F.T.1515 / 78 Befehl, die Beobachterplätze A - D sofort zu besetzen.
1515		F.T.1525 /82 an Gruppenführer 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1003 befiehlt nochmals, alle passierenden Dampfer dringlichst auf das Einhalten der Winterkurse durch den Sund hinzuweisen.
1520		Weitermarsch durch Sundsperre-Süd nach Punkt Grün 06 Otto. Ablösung von Wachschiff 8.
1700		Wachschiff 5 meldet durch F.T. 1552/83 die Ablösung von Wachschiff 4 auf Position Rot 15 Wachschiff 4 läuft ein nach Kiel.
1745		Führerschiff "Reiher" ankert auf Position Grün 06 Otto, übernimmt von Wachschiff 8 Sperrbewachung und Lotsendienst. Wachschiff 8 läuft ein nach Kopenhagen.
2200		Dampferverkehr: 4 Schiffe, davon 3 neutrale.
2.4.41		
0800	Pos. Grün 06 Otto W 6, b, c	Führerschiff "Reiher" Pos. Grün 06 Otto Wachschifffflottille Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 Kiel Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1904, 1912 Korsör eingelaufen Wachschiff 8 am 1.4. 2200 Uhr Kopenhagen eingelaufen. Nach Proviantergänzung am 4.4. Ablösung von Wachschiff 1 auf Grün 07 Otto

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch.

Noch 2.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 2.4.		
0915		Vp.Boot 1913 zum Besetzen Position Vengeance Grund Leuchttonne ausgelaufen.
		Vp.Boote 1001, 1005, 1008 zur MES-Erprobung nach Kiel ausgelaufen.
1000		Vp.Bt. 1011 meldet durch F.T. 0910/23 das Auflaufen des deutschen Dampfers "Tagila" bei Hatter Rev an B.S.O. und bittet um Schlepperhilfe.
1300		Vp.Boote 1009 und 1011 melden durch F.T. 1200/39 das Verlassen der Positionen bei Hatter Rev und Hatter Barn und gehen zur Sperrlücke Seelandsreev
1855		F.T. 1800/63 an Chef 19. Vp.Fl.: "Meldung der Durchführung und Nummernverteilung der Boote auf Beobachterplätzen A - D im Gr. Belt sofort hergeben."
2200		Schiffsverkehr auf Grün 06: 21 Schiffe, davon 14 Neutrale
3.4.41		
0800	Position Grün 06 Otto 07 c, 0	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1008 Marsch nach Kiel Vp.Boote 1007, 1010 Aarhus Vp.Boote 1004, 1003 Sundsperre Nord Vp.Bt. 1002 Helsingör Vp.Boote 1009, 1011, 1012 Sperre Seelandsreev 19. Vorpostenflottille Vp.Boot 1901 Aarhus Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Kiel Vp.Boote 1904, 1905, 1910 Korsör Vp.Boote 1906, 1907, 1911, 1912 auf Beobachterplätzen A - D Korsör ausgelaufen Vp.Boot 1913 Vengeance Grund Leuchttonne
1000		F.T. 0917/87 von Wachschiff 7: "Wegen Wetterlage ist MFK "Heimat" unter Land geschickt. Position wird gehalten, Schiff kreuzt auf und ab".
1050		F.T. 0955/90 an B.S.O.: "Versetzdienst wegen Wetterlage nicht mehr möglich."
		Noch 3.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 3.4.		
1050		MFK "Swie.9" nach Klinthölm unter Land geschickt.
1425		Wachschiff 2 meldet durch F.T. 1408/1 Einnahme der Position Schwarz 01 Otto und Ablösung von Wachschiff 3, das mit MFK Leba. 36 nach Aarhus einläuft.
1830		F.T. 1812/11 von Wachschiff 5: "MFK "Tra.15" wegen Wetterlage unter Land geschickt."
2030		Vp.Boote 1001, 1005, 1008 Kiel eingelaufen.
2100		Wegen Fehlens der Meldung über die Besetzung der Position Vengeance Grund Leuchttonne (gemäß FS Bewa.Ost G. 1146/41 vom 1.4.41) wird durch FT 1815/22 beim Chef 19. Vp.Fl. rückgefragt.
		Vp.Bt. 1906 erhält durch F.T. 1810/23 Befehl, Einnahme der Beobachter-Plätze A - D sofort zu melden.
2200		Dampferverkehr: 24 Schiffe, davon 16 Neutrale
2330		Durch F.T. 2235/31 wird diese Meldung von Vp.Boot 1906 abgegeben.
2350		Wachschiff 2 erhält durch F.T. 2329/33 vom BSO Befehl, ein Vp.Bt. der 10. Vp.Fl. als Lotsen durch die Sperrlücke Seelandsreev für dän. Schlepper Harm abzustellen.
4.4.41		
0800	Position Grün 06 Otto OSO 5-3, v, m, f	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifflottille Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Kiel Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1005, 1008 Kiel (MES-Erprobung) Vp.Boote 1007, 1010 Aarhus Vp.Boote 1009, 1011, 1012 Seelandsreevsperre Vp.Boot 1002 Helsingör Vp.Boote 1003, 1004 Sundsperre Nord
		Noch 4.4.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 3.4.		
noch 0800		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0150		F.T. 0121/33 von Wachschiff 3. Einlaufmeldung in Aarhus am 3.4.41 um 1830 Uhr
0330		F.T. 0115/33: Chef 19. Vp.Fl. meldet, daß Vp.Bt. 1913 Position Vengeance Grund Leuchttonne durch F.T. 1130/33 vom 2.4.41 gemeldet hat. Dieser F.T. ist mit Werftschlüssel aufgesetzt.
0510		Gruppenführer 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1009 meldet durch F.T. 0437/38: Vp.Bt. 1012 bei Leuchttonne an Seelandsreevsperre zu Anker. Boje brennt nicht. Harm noch nicht passiert.
0700		Sperrbrecher 13 übernimmt Geleitzug von 5 Dampfern von Sperrbrecher C und dampft nach Norden, nachdem neue Kursanweisungen für Sund an alle Schiffe verteilt sind.
0730		Wachschiff 5 meldet seinen Versetzkutter Tra. 15 zurück auf Position (FT 0702/41)
1100		Wachschiff 8 meldet Übernahme der Position Grün 07 Otto, Ablösung von Wachschiff 1 und Marsch des MFK Schlu.1 von Grün 07 nach Grün 06 Otto mit Mannschaften für Führerschiff "Reiher". (F.T. 1015/53)
1300		Vp.Boot 1002 hat an Sundsperre Nord das Vp.Bt. 1003 abgelöst.
1320		M.F.K. Schlu.1 trifft auf Position Grün 06 Otto ein und bleibt bei "Reiher".
1630		MFK "Swie.9" wird wegen diesigen Wetters im Geleit eines dänischen Dampfers nach Grün 07 Otto in Marsch gesetzt, Wachschiff 8 hiervon durch F.T. 1645/77 unterrichtet.
1830		Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Korsör eingelaufen, MES-Erprobung beendet.
1900		Kutter "Swie.9" ist 1800 Uhr bei Wachschiff 8 eingetroffen (F.T. 1830/84)
2200		Dampferverkehr: 28 Schiffe, davon 12 Neutrale, 2 Kriegsschiffe

5.4.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.4.41		
0800	Position Grün 06 Otto Umlaufende Winde 2-1, b, m.	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 1 Kopenhagen Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Kiel Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Grün 07 Otto 10. Vorpostenflottille ~~wie am Vortage~~ Vp.Bt. 1002 Sundsperre Nord, Vp.Bt. 1003 Helsingör sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 aus Kiel zurück in Korsör
2100		F.T. 2003/57 von B.S.O.: "Nach Auslegen der Vengeance Grund Leuchttonne dort ausgelegtes Markboot einziehen. Wachschiff unterrichten."
		Da obiger Funkspruch Unklarheit über das tatsächliche Auslegen der Leuchttonne ließ, musste nachstehender Funkspruch an den Chef der 19. Vp.Fl. abgegeben werden.
2200		F.T. 2210/68 an Chef 19. Vp.Fl. und Wachschiffe 2 und 5: Markboot auf Position Vengeance Grund Leuchttonne einziehen, sobald Leuchttonne ausgelegt ist. Verlassen der Position melden. Danach Wachschiffe Schiffahrt unterrichten.
2200		Dampferverkehr: 45 Schiffe, davon 18 Neutrale, 2 Kriegsschiffe
6.4.41		
0800	Position Grün 06 Otto Umlaufende Winde 1-2, w	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0900		Vp.Bt. 1913 Korsör eingelaufen

noch 6.4.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 6.4.41		
1010		F.T. 0930/81 von 19. Vp.Fl. meldet, daß Leuchttonne Vengeance Grund ausgelegt ist. Das Markboot ist eingezogen.
1400		F.T. 1343/90 von Hafenkapitän Kopenhagen an Sperrbrecher 13 weist auf eine Kursänderung in den Kursanweisungen durch den Sund hin.
1645		Kommandant Sperrbrecher 13 kommt nach Ankern in Nähe Grün 06 Otto auf "Reiher" zur Besprechung über die Änderung der Kursanweisung durch Sund an Bord. Für Geleit am 7.4. sollen diese neuen Kursanweisungen durch Versetzkutter an die Dampfer verteilt werden.
2200		Dampferverkehr: 19 Schiffe, davon 12 Neutrale
7.4.41		
0800	Position Grün 06 Otto NNO 1-2 c, b	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage Wachschiff 1 0830 Kopenhagen ausgelaufen 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903, 1908 auf Marsch zur Ablösung Vp.Bt. 1909 auf Beobachter-Plätze A-D sonst keine Veränderungen
0700		Geleitzug von 4 Dampfern und 1 Sich.Schiff wird von Sperrbrecher 13 aufgenommen und nach Norden geleitet.
0730		Vp.Boote 1001, 1005, 1008 ausgelaufen nach Kiel Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 melden fernschriftlich das Auslaufen aus Korsör zur Ablösung auf A-D
1000		Vp.Bt. 1002 ausläuft Helsingör zur Kohlen- und Proviantergänzung nach Kopenhagen (dort eingetroffen 1315 Uhr)
		1300 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 7.4.		
1300		Wachschiff 1 trifft zur Ablösung von "Reiher" auf Position Grün 06 Otto ein und übernimmt 1345 Uhr die Position mit MFK "Schlu.1".
1352		Führerschiff "Reiher" geht Anker auf nach Rostock zur Kohlen- und Wasserergänzung
1915		"Reiher" einläuft Warnemünde
2015		"Reiher" in Rostock am Kohlenkai festgemacht.
2030		Durch Fernsprechen Vp.Boote 1906, 1907, 1911, 1912 Kiel, eingelaufen nach Ablösung auf A-D zur MES-Erprobung
2215		Auf F.T.-Anfrage 2104/5 von Wachschiff 7 über Ablösung und MES-Einbau wird durch F.T. 2240/8 befohlen wie folgt: Nach Ablösung zur Munitionsübernahme Kiel einlaufen. MES-Einbau vorläufig zurückstellen.
2200		Dampferverkehr auf Position Grün 06 Otto bis 1400 Uhr: 20 Schiffe, davon 8 Neutrale, 2 Kriegsschiffe
8.4.41		
0800	Rostock NO 3, b	Führerschiff "Reiher" Rostock Wachschifffflottille Wachschiff 1 auf Position Grün 06 Otto sonst keine Vergnderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001, 1005, 1008 Marsch nach Kiel (MES-Erprobung, Geschützeinbau) Vp.Boote 1003, 1004 Sundsperre Nord Vp.Boot 1002 Kopenhagen Vp.Boote 1006, 1007, 1010 Aarhus Vp.Boote 1009, 1011, 1012 Seelandsreevsp. 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Beobachter-plätze A - D Vp.Boote 1906, 1907, 1911, 1912 MES-Erprobung Kiel
		noch 8.4.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 8.4.41		
noch 0800		Vp.Boote 1904, 1905, 1910, 1913 Korsör
1000		Auf Grund von Beobachtungen auf Position Grün 06 Otto wird durch FS Bawa.Ost G. 1194/41 an B.S.O. gemeldet: Die in der augenblicklichen Jahreszeit herrschenden, schlechten Sichtverhältnisse machen die laufende Kontrolle des Schiffsortes für die am Südausgang des Sundes stationierten Wachschiffe besonders auf der Position Grün 06 Otto meist unmöglich. Vertreiben bei schlechtem Wetter und Strom lässt sich erst bei klarer Sicht feststellen. Bei der Wichtigkeit besonders der Position Grün 06 Otto als Ansteuerungspunkt für die gesamte Schiffahrt durch den Sund wird das baldige Auslegen der Leuchttonnen auf Grün 06 und Grün 07 Otto für dringend erforderlich gehalten.
		Durch FS. wird von Vp.Bt. 1002 das Auslaufen aus Kopenhagen um 0720 Uhr zur Ablösung nach Sundsperre Nord gemeldet.
		Vp.Boot 1010 meldet durch F.T. 0850/91 die Ablösung an der Seelandsreevsperre durch Vp.Bt. 1006, 1007 und 1010. Vp.Boote 1009, 1011, 1012 laufen ein nach Arhus.
1500		F.T. 1432/8 von Wachschiff 4 meldet die Übernahme der Position Rot 40 Otto. Wachschiff 7 geht nach Flensburg. Dies geschieht entgegen dem F.T.-Befehl 2240/8, der Kiel wegen Munitionsübernahme vorschreibt.
1720		Vp.Boot 1004 nach Ablösung durch Vp.Bt. 1002 an Sundsperre Nord 1700 Uhr Kopenhagen eingelaufen,
1900		Wachschiff 7 Flensburg eingelaufen.
2000		FS vom Chef der 10. Vp.Fl. meldet, daß Vp.Bte. 1001, 1005, 1008 zum Einbau der E.K.-Anlage und anschließend MES-Erprobung in Kiel sind.
		9.4.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41		
0800	Rostock	Führerschiff "Reiher" R o s t o c k
	Umlaufende Winde 4-1	Wachschiffflottille
		Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto
		Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto
		Wachschiff 3 Aarhus
		Wachschiff 4 Position Rot 40 Otto
		Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto
		Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.)
		Wachschiff 7 Flensburg
		Wachschiff 8 Position Grün 07 Otto
		10. Vorpostenflottille
		Vp.Boote 1001, 1005, 1008 Kiel MES-Erprobung sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0810		Führerschiff "Reiher" Rostock abgelegt zur Fahrt nach Kiel
0915		Warnemünde ausgelaufen
1402		Bei Punkt Rot 15 Otto wegen Sperrung des Wegs nach Kiel geankert
1630		Anker auf nach Rot 15 Otto zur Rücksprache mit Wachschiff 5 auf Position Gr.Belt Süd.
1705		Auf Punkt Rot 15 Otto geankert. Kommandant von Wachschiff 5 kommt zur Besprechung auf "Reiher" an Bord.
1900		"Reiher" geht Anker auf und zurück nach Rot 05 Otto
2000		"Reiher" ankert auf Ankerplatz bei Rot 05 Otto wegen Wegesperrung nach Kiel
10.4.41		
10.4.41	Position Rot 05 Otto	
	Umlaufende Winde l, b, c	
0100		Fliegeralarm, Motorengeräusch und Flakfeuer in sw.licher Richtung.
0350		Fliegeralarm. Flakfeuer in sw.licher Richtung.
0800		Führerschiff "Reiher" Position Rot 05 Otto
		Wachschiffflottille wie am Vortage
		10. Vorpostenflottille wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0835		Führerschiff "Reiher" geht Anker auf nach Kiel
1125		"Reiher" macht an Albatros-Brücke fest.
1700		Wachschiff 4 fragt bei BSO durch FT 1607/32 wegen Sperrung der Wege von Rot 40 Otto nach Kiel und Flensburg an. FT 1758/38 gibt die Freimeldung dieser Wege durch BSO.
		Noch 10.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 10.4.41		
1600		Chef 10. Vp.Fl. kommt zur Rücksprache an Bord "Reiher". Die Bewachung an Seelandsreev wird ab sofort mit 2 Booten durchgeführt. Die in Helsingör liegenden 3 Boote der 10. Vp.Fl. werden gegen 4 andere Boote 1009-1012 ausgetauscht, um die MES-Erprobung und den KDB-, sowie Flak-Einbau auf allen Booten vorbereiten zu können. Die Boote 1005 und 1008 werden schnellstens nach Aarhus entlassen. 1001 geht nach Übernahme des für den Geschütz-Einb notwendigen Materials so schnell als möglich nach Aarhus.
11.4.41 0800	K i e l NW 2 0	Führerschiff "Reiher" K i e l Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vp.Flottille wie am Vortage 19. Vp.Flottille wie am Vortage
1200		FT 1131/81 vom Chef 10. Vp.Fl. befiehlt für Vp.Bt. 1010 das Einlaufen nach Aarhus.
12.4.41 0800	K i e l SO 2, f	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
		F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft.
1900		Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.
13.4.41	K i e l W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen
14.4.41 0800	K i e l W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0700		Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus.
0830		meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben.
		Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 1780 K.

An Bord, den 27. Mai 1941

Marinegruppenkommando Nord
9. JUN. 1941
B.Nr. 2371 Anl. 4

Geheime Kommandosache

An
das Marinegruppenkommando Nord,
K i e l.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostsee für die Zeit vom 1. - 15.4.1941 mit
- 4 - Stellungnahme Chef Bewa Ost zweifach übersandt.
Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

		Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0915		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto
1145		Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen
1530		Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto.
2100		Wachschiff 5 Kiel eingelaufen
2145		Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 11.Juni
B.Nr. Gkdos. 2371/41 A.II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegleitung,

Berlin

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Jm Auftrage!

Anschr. u. Anl. 1-4 1.Skl 12707/41 Gkdos.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 178o K.

An Bord, den 27. Mai 1941

Geheime Kommandosache

An

das Marinegruppenkommando Nord,

Kiel.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostsee für die Zeit vom 1. - 15.4.1941 mit Stellungnahme Chef Bewa Ost zweifach übersandt.

Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Anlage 1 zu 1/Skl 12707/41 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angab Seega de	
Noch 10.4.41		
1600		
11.4.41 0800		
1200		
12.4.41 0800		10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft.
1900		Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.
13.4.41	Kiel W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen
14.4.41 0800	Kiel W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0700 0830		Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus. meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben.
		Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung

	Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
	19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0915	Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto
1145	Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen
1530	Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto.
2100	Wachschiff 5 Kiel eingelaufen
2145	Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41

Datum und Uhrzeit	Anga Seeg d	
Noch 10.4.41		
1600		
11.4.41 0800		
1200		
12.4.41 0800		
1900		
13.4.41	K i e l W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen
14.4.41 0800	K i e l W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0700		Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus.
0830		meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben. Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung

10. Vorpostenflottille wie am Vortage
19. Vorpostenflottille wie am Vortage
F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft. Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.

Geheime Kommandosache!

1.Skl 12707 g.Kdos.

1) I Nord
2) II a 16/6
3) über I/Skl. an Kr. abzugeben.

1. Skl. i. A.
Tac
16/6

A (AH) hat.

L1
Kr 15/6. 41.

		Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0915		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto
1145		Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen
1530		Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto.
2100		Wachschiff 5 Kiel eingelaufen
2145		Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B.-Nr. Gkdos 140/41

1 Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos. 1780 vom 8.5.1941

An Bord, den 19. April 1941

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 2371/41

Geheime Kommandosache!

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
-persönliche Anschrift o.V.i.A.- P o s t o r t .

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewa.Ost.
Ohne Vorgang.

- - -

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. bis 15.4.41 vorgelegt.

Anlage 2 zu 1270/41 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe Seeg b	
Noch 10.4.41		
1600		
11.4.41 0800		
1200		
12.4.41 0800	SO 2, f	Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft.
1900		Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.
13.4.41	K i e l W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen
14.4.41 0800	K i e l W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus.
0700 0830		meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben. Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung
		Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0915		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto
1145		Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen
1530		Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto.
2100		Wachschiff 5 Kiel eingelaufen
2145		Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41

Kommando
Bewachungsverband
Ostseezugänge
B.-Nr. Gkdos 140/41

2 Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos 1780 vom 8.5.1941

An Bord, den 19. April 1941

Geheime Kommandosache!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 2371/41

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
-persönliche Anschrift o.V.i.A.- **Postort.**

Betrifft: Kriegstagebuch des Bewa.Ost.
Ohne Vorgang.

- - -

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. bis 15.4.41 vorgelegt.

Anlage 3 zu 1/Skl 12707/41 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe Seegebiet	
Noch 10.4.41		
1600		
11.4.41 0800		
1200		
12.4.41 0800		
1900		
13.4.41	Kiel W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen
14.4.41 0800	Kiel W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0700		Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus.
0830		meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben.
		Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung

		Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0915		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto
1145		Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen
1530		Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto.
2100		Wachschiff 5 Kiel eingelaufen
2145		Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41

Uhrz.			Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 10.4.			Noch 14.4.41		
1600			noch 1345		Ablösung von Wachschiff 2 auf Position Seelandsreev. Wachschiff 2 Aarhus zur Ruhe eingelaufen.
		19. notw. Aarhus.	15.4.41		
11.4.41 0800	K i e l NW 2 0	Führerschiff "R... Wachschifffflotti... 10. Vp.Flottille 19. Vp.Flottille	0800	K i e l W 3, f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille
1200		FT 1131/81 vom Chef 10. .. befiehlt für Vp.Bt. 1010 das Einlaufen ach Aarhus.			Vp.Boote 1001 K i e l Vp.Boot 1002 Helsingör Vp.Bt. 1003 und 1004 Sundsperre-Nord Vp.Boote 1005, 1008 Marsch nach Aarhus Vp.Boote 1006, 1007 Seelandsreev-Sperre Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör
12.4.41 0800	K i e l SO 2, f	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage			19. Vorpostenflottille wie am Vortage
1900		F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft. Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.	0915		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto. Wachschiff 5 Kiel eingelaufen Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41
13.4.41	K i e l W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen	1145 1530 2100 2145		
14.4.41 0800	K i e l W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage			
0700 0830		Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus. meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.			
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben.			
		Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.			
1345		Wachschiff 2 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung			

Uhrz.				Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 10.4.				Noch 14.4.41		
1600				noch 1345		Ablösung von Wachschiff 2 auf Position Seelandsreev. Wachschiff 2 Aarhus zur Ruhe eingelaufen.
				15.4.41		
		lo notw Aarhus.		0800	K i e l W 3, f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001 K i e l Vp.Boot 1002 Helsingör Vp.Bt. 1003 und 1004 Sundsperre-Nord Vp.Boote 1005, 1008 Marsch nach Aarhus Vp.Boote 1006, 1007 Seelandsreev-Sperre Vp.Boote 1009, 1010, 1011, 1012 Marsch nach Helsingör 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
11.4.41 0800	K i e l NW 2 0	Führerschiff " Wachschifffflotti 10. Vp.Flottille 19. Vp.Flottille FT 1131/81 vom Chef 10. .. befiehlt für Vp.Bt. 1010 das Einlaufen ach Aarhus.	tage ortag Vortage			
1200						
12.4.41 0800	K i e l SO 2, f	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage F.T. 1328/57 unterrichtet Wachschiff 5, daß MFK "TRa.15" wegen unsichtigen Wetters vorläufig zurück gehalten wird und bei Klarwerden ausläuft.			
1900		Wachschiff 5 meldet durch FT 1802/82 das Eintreffen des MFK "TRa.15" auf Position.		0915		
13.4.41	K i e l W 1-3, o,v	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Keine Veränderungen		1145 1530 2100 2145		Wachschiff 7 0500 Uhr aus Flensburg ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Rot 15 Otto Vp.Boote 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen Wachschiff 7 meldet durch FT 1449/40 die Übernahme der Position Rot 15 Otto. Wachschiff 5 Kiel eingelaufen Chef 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1001 meldet Auslaufen nach Aarhus mit Hellwerden am 16.4.41
14.4.41 0800	K i e l W-SW 2-5 f, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Vp.Boote 1005 und 1008 laufen aus nach Aarhus.				
0700 0830		meldet Wachschiff 2 durch FT 0740/61 an BSO, daß die neu ausgelegte Sperrlückentonne Seelandsreev unregelmäßig brennt.				
1045		Gr.Führer 10. Vp.Fl. meldet durch FS, daß Vp.Bt. 1003 und 1004 um 0900 die Bewachung an Sundsperre Nord übernommen haben. Gr.Führer 10. Vp.Flottille auf Vp.Bt. 1009 meldet das Auslaufen der Boote 1009, 1010, 1011, 1012 nach Helsingör zum Austausch der Boote 1002, 1003, 1004 in der Bewachung Sundsperre-Nord.				
1345		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1235/80 die Ablösung				

PG-3879 9-NID

S A F E T Y ▲ F I L M ●■

PG/38789

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

5. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1949 vom 19.5.19 41

Gk 85012

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge

Verbandschef: Fregattenkapitän Wesse

Begonnen: 16.4.41

Abgeschlossen: 30.4.41

Anlagen: keine **Seiten: 80**

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/38799/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON SEPARATE SHEETS OF PAPER
C.O.I. CHANCERY

Gliederung

Führerschiff "Reiher"

Wachschiffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Fregattenkapitän Wesse

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Korvettenkapitän Kühler

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän Remmers

Anlage 3 zu 1/Skl 1378/41 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.41		
0800	K i e l SW 2-3, c,b	Führerschiff "Reiher" K i e l Wachschiffflottille Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 2 Aarhus

WORK RECORD

Title: KM Bewachungsverbandes Ostseezugänge
Press-mark: PG/387/79

Date	Job	By
7 Mar. 46	Lilmed	[illegible]

		1909 Beobachterplatz D 1910 K o r s ö r 1911 K i e l 1912 K i e l 1913 K o r s ö r
0035		Fliegeralarm in Kiel, der bis 0415 Uhr anhält. "Reiher" beteiligt sich an der Abwehr, 100 Schuß 2 cm Flak sind verschossen.
1130		"Reiher" aus Kiel ausgelaufen, Marsch nach Position Grün 07 Otto zur Ablösung von WS.8
2230		"Reiher" ankert wegen Dunkelheit auf Position Grün 06
0500		V.Bt. 1003 meldet das Auslaufen der Vp.Boote 1002, 1003 und 1004 nach Aarhus
0245		Vp.Bt. 1903 meldet durch FT 0112/80 den Minenabwurf in Nähe vom Beobachterplatz A
0805		Ost sperrt auf Grund der in der letzten Nacht erfolgten Einflüge durch FT 0642/95 ffg. die Wege 6, Rot und 3
0915		Vp.Boote 1005 und 1008 zur Ablösung an Seelandsreevsperre ausgelaufen.
1300		Vp.Boote 1005 und 1008 haben an Seelandsreev-Sperre abgelöst, Vp.Boote 1006 und 1007 laufen ein nach Aarhus (FT 1203/18) 1315

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 16.4.		
1315		B.S.O. gibt Weg Rot wieder frei (FT 1228/23)
1600		Vp.Boot 1010 löst 1012 an Sundsperre-Nord ab, 1012 einläuft Helsingör.
17.4.		
0800	Position Grün 06 SSW 1, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün 06 Wachschiffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1002, 1003, 1004 Aarhus 1001 Marsch nach Aarhus 1010 Sundsperre-Nord 1012 Helsingör sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0800		"Reiher" geht Anker auf nach Position Grün 07 Otto zur Ablösung von Wachschiff 8, das zur Proviant- und Ölergänzung nach Kopenhagen einläuft, um am 19.4. Wachschiff 1 auf Position Grün 06 Otto abzulösen.
1100		"Reiher" übernimmt Position Grün 07 Otto, Wachschiff 8 einläuft Kopenhagen (FT 1218/87) Vp.Bt. 1001 Aarhus eingelaufen
1330		Vp.Boote 1911 und 1912 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Beobachterplätzen C und D.
1415		Vp.Bt. 1906 meldet durch FT 1310/92 die Ablösung der Vp.Boote 1902 und 1903 auf den Beobachterplätzen A und B durch 1906 und 1907
1930		Vp.Boote 1902 und 1903 Korsör eingelaufen.
18.4.		
0800	Position Grün 07 Otto OSO 6, 5, b, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün 07 Otto Wachschiffflottille Wachschiff 8 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille Vp.Boot 1001 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903 K o r s ö r 1906 Beobachterplatz A 1907 Beobachterplatz B 1911 und 1912 Marsch auf Beobachterplätze C und D sonst keine Veränderungen
0140		Wachschiff 7 meldet durch FT 0101/33 Leuchtbombenabwurf in Positionsnähe Rot 15 Otto
0650		Wegen Feindeinflügen wird der Weg 6, Eckernförder-, Flensburger-Bucht und

Kleiner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.41		
0800	K i e l SW 2-3, c,b	Führerschiff "Reiher" K i e l Wachschifffflottille Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 2 Aarhus Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 Position Rot 40 Otto Wachschiff 5 K i e l Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Position Rot 15 Otto Wachschiff 8 Position Grün 07 Otto 10. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1001 K i e l 1002, 1003, 1004 Marsch nach Aarhus 1005, 1008 A a r h u s 1006, 1007 Seelandsreev-Sperre 1009, 1010 Helsingör 1011, 1012 Sund-Nord-Sperre 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1901 Netzsperrverband untersteht 1902 Beobachterplatz B 1903 Beobachterplatz A 1904 Korsör 1905 Korsör 1906 K i e l 1907 K i e l 1908 Beobachterplatz C 1909 Beobachterplatz D 1910 K o r s ö r 1911 K i e l 1912 K i e l 1913 K o r s ö r
0035		Fliegeralarm in Kiel, der bis 0415 Uhr anhält. "Reiher" beteiligt sich an der Abwehr, 100 Schuß 2 cm Flak sind verschossen.
1130		"Reiher" aus Kiel ausgelaufen, Marsch nach Position Grün 07 Otto zur Ablösung von WS.8
2230		"Reiher" ankert wegen Dunkelheit auf Position Grün 06
0500		V.Bt. 1003 meldet das Auslaufen der Vp.Boote 1002, 1003 und 1004 nach Aarhus
0245		Vp.Bt. 1903 meldet durch FT 0112/80 den Minenabwurf in Nähe vom Beobachterplatz A
0805		Ost sperrt auf Grund der in der letzten Nacht erfolgten Einflüge durch FT 0642/95 ffg. die Wege 6, Rot und 3
0915		Vp.Boote 1005 und 1008 zur Ablösung an Seelandsreevsperre ausgelaufen.
1300		Vp.Boote 1005 und 1008 haben an Seelandsreev-Sperre abgelöst, Vp.Boote 1006 und 1007 laufen ein nach Aarhus (FT 1203/18)
		1315

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 16.4.		
1315		B.S.O. gibt Weg Rot wieder frei (FT 1228/23)
1600		Vp.Boot 1010 löst 1012 an Sundsperre-Nord ab, 1012 einläuft Helsingör.
17.4.		
0800	Position Grün 06 SSW 1, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün 06 Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1002, 1003, 1004 Aarhus 1001 Marsch nach Aarhus 1010 Sundsperre-Nord 1012 Helsingör sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0800		"Reiher" geht Anker auf nach Position Grün 07 Otto zur Ablösung von Wachschiff 8, das zur Proviant- und Ölergänzung nach Kopenhagen einläuft, um am 19.4. Wachschiff 1 auf Position Grün 06 Otto abzulösen.
1100		"Reiher" übernimmt Position Grün 07 Otto, Wachschiff 8 einläuft Kopenhagen (FT 1218/87)
		Vp.Bt. 1001 Aarhus eingelaufen
1330		Vp.Boote 1911 und 1912 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Beobachterplätzen C und D.
1415		Vp.Bt. 1906 meldet durch FT 1310/92 die Ablösung der Vp.Boote 1902 und 1903 auf den Beobachterplätzen A und B durch 1906 und 1907
1930		Vp.Boote 1902 und 1903 Korsör eingelaufen.
18.4.		
0800	Position Grün 07 Otto OSO 6, 5, b, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün 07 Otto Wachschifffflottille Wachschiff 8 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille Vp.Boot 1001 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1902, 1903 K o r s ö r 1906 Beobachterplatz A 1907 Beobachterplatz B 1911 und 1912 Marsch auf Beobachterplätze C und D sonst keine Veränderungen
0140		Wachschiff 7 meldet durch FT 0101/33 Leuchtbombenabwurf in Positionsnähe Rot 15 Otto
0650		Wegen Feindeinflügen wird der Weg 6, Eckernförder-, Flensburger-Bucht und
		Kleiner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 18.4.		
0650		Kleiner Belt gesperrt. (FT 0515/40 von Ost).
0735		Vp.Boot 1911 besetzt Beobachterplatz C, 1912 Platz D. (FT-Meldung von Vp.Bt. 1912 - 0718/41)
1115		Vp.Bt. 1908 und Vp.Bt. 1909 einlaufen Korsör.
1300		Vp.Boot 1901 kommt nach Kontrolle der in der Sundsperre-SMS ausgelegten Bojen zurück und meldet durch FT 1335/69 an BSO, daß der Weg von Grün 06 Otto nach Grün 07 Otto ausgebojt ist.
2300		FT 2158/17 M.-Offizier von B.S.O. befiehlt die Unterrichtung aller unterstellten Einheiten über die vom O.K.M. befohlene Änderung der BS. FT 2244/18 von B.S.O. an Sperrbrecher 13: Der Weg von Grün 06 nach Grün 07 ist fertig ausgebo; mit schwarzen Netzbojen im Abstand von 2 sm und 2 gr. roten Netzbojen am Anfang und Ende.
19.4.	Position Grün 07 Otto O-ONO 6,5, r	FT 2345/20 an Chef 10. und 19. Vp.Fl. befiehlt sofortige Unterrichtung der Boote über Inhalt des Funkspruchs 2158/17 und Meldung der Durchführung. Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1911 und 1912, Beobachterplätze C und D, 1908 und 1909 K o r s ö r sonst keine Veränderungen
0035		B.S.O. hebt durch FT 2356/21 die Wegesperrung durch Kleinen-Belt auf.
1000		FT 1021/44 an Wachschiff 7 befiehlt das Abholen des Gkdos.-Schreibens bzgl. Erkennungs-Signale von Wachschiff 5 am 20.4.41.
1100		FT 0950/42 an Wachschiff 4 befiehlt, das gleiche Gkdos.-Fernschreiben vom MNO Flensburg abzuholen.
1245		Wachschiff 8 kommt zur Ablösung von Wachschiff 1 auf Grün 07 Otto vorbei und nimmt den Befehl bezgl. Erkennungs-Signal mit.
1350		FT 1215/53 meldet die Übernahme der Position Grün 06 Otto durch Wachschiff 8, Wachschiff 1 läuft ein nach Kopenhagen.
1640		Wachschiff 1 kommt in Rufnähe und nimmt Gkdos.. Fernschreiben bezgl. Erkennungs-Signale für Wachschiffe 2, 3, 5, 6 mit, sowie Ablösungsbefehl für 21.4.41.
1835		Wachschiff 1 in Kopenhagen eingelaufen.
		Vp.Bt. 1903 meldet bis 22.4. A.K.B.
		20.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.4.		
0800	Position Grün 07 Otto Umlaufende Winde 2-1 f, m	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 1 Kopenhagen Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1903 A.K.B. sonst wie am Vortage
21.4.		
0800	Position Grün 07 Otto N-NNO 2-5, 3, b, r	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0530		Wachschiff 1 Kopenhagen ausgelaufen
0930		Wachschiff 1 übernimmt Bewachung Position Grün 07 Otto, Führerschiff "Reiher" Anker auf nach Aarhus
		Vp.Boote 1003 und 1007 melden A.K.B.
1940		"Reiher" ankert auf Position Schwarz 01 Otto in Nähe von Wachschiff 3
0930		Vp.Boote 1904, 1905, 1910, 1913 0730 Uhr Korsör ausgelaufen zur MES-Erprobung nach Kiel.
22.4.41		
0800	Position Schwarz 01 Otto NNO 5, 4, o	Führerschiff "Reiher" Position Schwarz 01 Otto Wachschifffflottille Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1003 und 1007 A.K.B. sonst wie am Vortage 19. Vorpostenflottille Vp.Boote 1904, 1905, 1910 und 1913 Marsch nach K i e l .
0610		"Reiher" geht Anker auf nach Aarhus
0935		"Reiher" Aarhus eingelaufen
0825		Wachschiff 5 läuft aus zur Ablösung auf Rot 40 Otto von Wachschiff 4.
0835		Vp.Boote 1002 und 1004 auslaufen nach Ablösung an Seelandsrev-Sperre
		1115

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 22.4.		
1315		Vp.Bt. 1903 wird wieder K.B. gemeldet.
1530		Vp.Boote 1005, 1008 laufen nach Ablösung Aarhus ein.
1800		Wachschiff 4 nach Ablösung auf Rot 40 Otto Kiel eingelaufen.
23.4. 0800	A a r h u s NNO 4, 3, b	Führerschiff "Reiher" A a r h u s Wachschifffflottille Wachschiff 5 Position Rot 40 Otto Wachschiff 4 K i e l sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1002, 1004 Bewachung Seelandsreev 1005, 1008 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vp.Fl. 1904, 1905, 1910, 1913 K i e l zur MES-Erprobung sonst keine Veränderungen
1400		B.S.O. befiehlt durch Gkdos. 30/41 Chefsache für den 29.4. das Auslegen von Markbooten im Großen Belt auf mit Stern-Namen versehenen Punkten. Die Befehle hierzu werden an Chef 10. Vp.Fl. erteilt. 19. Vp.Fl. erhält Befehl, alle Beobachterplätze im Gr. Belt am 29.4. so zu räumen, daß sie mit Dunkelwerden in Körsör einlaufen.
1425		Vp.Bt. 1009 meldet durch FT 1400/95 Übernahme der Bewachung an Sundsperre Nord durch Vp.Bte 1009 und 1012, 1010 und 1011 gehen nach Helsingör.
25.4. 0800	A a r h u s Umlaufende Winde 3-1, c, b	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Kopenhagen Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1009, 1012 Bewachung Sundsperre Nord 1010, 1011 Helsingör zur Ruhe sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0700		Führerschiff "Reiher" Aarhus ausgelaufen
1740		Führerschiff "Reiher" Kopenhagen eingelaufen.

25.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4. 0800	K o p e n h a g e n NO 1, b	Führerschiff "Reiher" K o p e n h a g e n Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0200		Fliegeralarm in Kopenhagen, "Reiher" hat sich an der Abwehr nicht beteiligt.
0730		Wachschiff 2 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Position Schwarz 01 Otto
1230		Wachschiff 3 auf Schwarz 01 abgelöst, einläuft Aarhus.
1600		Das für den 20.4. vorgesehene, dringend notwendige Docken des Führerschiffes "Reiher" zur Beseitigung der Eisschäden mußte nach einer Rücksprache mit B.S.O. aufgehoben werden, da auf die Besetzung des Punktes Grün Otto 07 mit Rücksicht auf noch laufende Schiffsbewegungen nicht verzichtet werden konnte. "Reiher" mußte daher am 28.4. auf Position gehen, um die Ablösung rechtzeitig durchzuführen.
26.4. 0800	K o p e n h a g e n NO 4-2, c	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 A a r h u s sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage Sonst keine besonderen Vorkommnisse Durch Fl. Bef. Gkdos 1161/41 wird die Aufgabe vom 25.4.41. - 30.6.42. 30/41 - vorläufig aufgehoben.
27.4. 0800	K o p e n h a g e n 05-7, o	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0430		FT 0415/70 an Vp.Bt. 1009, Wachschiff 8: Dpfr. Batavier 3 soll bei Passieren angehalten und Meldung darüber an B.S.O. gegeben werden
1740		Vp.Bt. 1009 meldet durch FT 1655/17 das Ankern von Batavier 3 bei Schwarz 05 Otto
2130		Wachschiff 4 meldet durch FT 1956/44 die Übernahme der Position Rot Otto 15. Wachschiff 7 geht nach Flensburg.
28.4. 0800	K o p e n h a g e n NO-O 4-2, 2 r, o, m	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille Wachschiff 4 Position Rot Otto 15 Wachschiff 7 Flensburg eingelaufen sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage

1145

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.4. 1145		Führerschiff "Reiher" ausläuft Kopenhagen nach Sund-Süd.
1600		"Reiher" Bewachung auf Position Grün 07 Otto übernommen. Wachschiff 1 löst Wachschiff 8 auf Grün 06 Otto ab, Wachschiff 8 einläuft Kopenhagen.
1100		FT 1029/68 von BSO: Das auf Grün 07 Otto ausgelegte Wachschiff ist am 1.5. mit Hellwerder einzuziehen.
1435		FT 1417/77 von Vp.Bt. 1009 an Chef 10. Vp.Fl. meldet das Einlaufen von 1009 in Helsingör nach Ablösung durch 1011 an Sundsperre-Nord.
1900		Wachschiff 8 passiert Grün 07 Otto auf dem Marsch nach Kopenhagen.
1700		Durch FT 1555/87 meldet Vp.Bt. 1902 die Ablösung auf den Beobachterplätzen A-D wie folgt: Vp.Boote 1902 auf B, 1903 auf A, 1908 auf C, 1909 auf D
29.4. 0800	Position Grün Otto 07 O.-S.O. 1-2, 1-0, d, m, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün Otto 07 Wachschiffflottille Wachschiff 1 Position Grün Otto 06 Wachschiff 2 Position Schwarz Otto 01 Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Position Rot Otto 15 Wachschiff 5 Position Rot Otto 40 Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1001 Aarhus 1002, 1004 Bewachung Seelandsreev 1003, 1007 Aarhus 1005 Aarhus 1006, 1008 Aarhus (A.K.B.) 1009, 1010 Helsingör 1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1902, 1903, 1908, 1909 Beobachterplatz A - D Vp.Bt. 1904, 1905, 1910, 1913 Kiel, M.E.S.-Erprobung Vp.Bt. 1906, 1907, 1911, 1912 Korsör Vorpostenboote 1003 und 1007 werden K.B. gemeldet, dafür werden 1006 und 1008 A.K.B. wegen Geschütz- und Horchraumeinbau. (Meldung Chef 10. Vp.Fl. vom 28.4.41)
1100		Vp.Boote 1001 und 1003 haben die Boote 1002, 1004 an Seelandsreev abgelöst, letztere laufen 1330 Uhr ein nach Aarhus (FT 0943/28)
		1800

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 2521/41

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 1949 K.

An Bord, den 11. Juni 1941

Geheime Kommandosache

An
das Marinegruppenkommando Nord,
Kiel.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 16.4. - 30.4.41 ohne Abschnitt Maschine zweifach übersandt.

- 2 -

Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Anlage 1 zu 1/Skl 3108/41 Gkds.

		der Nähe von Grün Otto 07 zurück auf den mit schwarz-weissen Spieren gezeichneten Weg nach Skanör. Sonderbericht hierüber ging am B.S.O.
1400		Vp.Boote 1005 und 1007 laufen zur Ablösung an Sundsperre aus nach Helsingör.
1545		Vp.Bt. 1011 meldet durch FT 1515/95 die Ablösung in der Bewachung Sundsperre-Nord. Boot 1011 steht nördlich, 1010 südlich der Sperre.
1900		Deutscher Dampfer Klaus Fritzen meldete beim Vorbeifahren, daß 3 Seemeilen südlich auf dem Sperrkurs eine treibende Mine gesichtet sei. Eine Nachprüfung durch "Reiher" ergab, daß auf 5 sm nach Süden von Position Grün Otto 07 ~~ergab~~ in weitem Umkreis nichts angetroffen und gesehen wurde.
2110		"Reiher" ankert auf Position Grün Otto 07 Vom Versetzkutter wurde eine schwarze Heinsche ~~Fischer~~boje mit abgebrochener Spier geborgen, vermutlich ist diese als treibende Mine von dem deutschen Dampfer angesprochen worden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.4.		
1145		...gen nac...
1600		...tion Grün 07 Otto ...1 löst Wachschiff 8 ...ab, Wachschiff 8 einläuft
1100		FT ...68 von BSO: Das auf Grün 07 Otto ausgelegte Wachschiff ist am 1.5. mit Hellwerder einzuziehen.
1435		FT 1417/77 von Vp.Bt. 1009 an Chef 10. Vp.Fl. meldet das Einlaufen von 1009 in Helsingör nach Ablösung durch 1011 an Sundsperre-Nord.
1900		Wachschiff 8 passiert Grün 07 Otto auf dem Marsch nach Kopenhagen.
1700		Durch FT 1555/87 meldet Vp.Bt. 1902 die Ablösung auf den Beobachterplätzen A-D wie folgt: Vp.Boote 1902 auf B, 1903 auf A 1908 auf C, 1909 auf D
29.4. 0800	Position Grün Otto 07 O.-S.O. 1-2, 1-0, d, m, c	Führerschiff "Reiher" Position Grün Otto 07 Wachschifffflottille Wachschiff 1 Position Grün Otto 06 Wachschiff 2 Position Schwarz Otto 01 Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 Position Rot Otto 15 Wachschiff 5 Position Rot Otto 40 Wachschiff 6 Nakskov (A.K.B.) Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1001 Aarhus 1002, 1004 Bewachung Seelandsreev 1003, 1007 Aarhus 1005 Aarhus 1006, 1008 Aarhus (A.K.B.) 1009, 1010 Helsingör 1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1902, 1903, 1908, 1909 Beobachterplatz A - D Vp.Bt. 1904, 1905, 1910, 1913 Kiel, M.B.S.-Erprobung Vp.Bt. 1906, 1907, 1911, 1912 Korsör Vorpostenboote 1003 und 1007 werden K.B. gemeldet, dafür werden 1006 und 1008 A.K.B. wegen Geschütz- und Horchraumeinbau. (Meldung Chef 10. Vp.Fl. vom 28.4.41)
1100		Vp.Boote 1001 und 1003 haben die Boote 1002, 1004 an Seelandsreev abgelöst, letzterelaufen 1330 Uhr ein nach Aarhus (FT 0943/28)
		1800
noch 29.4.		
1800		M.F.K. "Schlu.l" von Kopenhagen kommend, auf Position Grün Otto 06 entlassen.
1900		Chef 19. Vp.Flottille meldet Vp.Bt. 1911 A.K.B. bis 6.5.41
30.4. 0800	Position Grün Otto 07 N 2-1, c, b, c, c	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001 und 1003 Bewachung Seelandsreevsperre 1002 und 1004 Aarhus sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1911 A.K.B. sonst wie am Vortage
1345		Zwei Fahrzeuge der schwedischen Kriegsmarine Nr. 343 und 424 mit 3 Bojengerät im Schlepp, von der schwedischen Küste kommend, drehen in der Nähe von Grün Otto 07 zurück auf den mit schwarz-weissen Spieren gezeichneten Weg nach Skanör. Sonderbericht hierüber ging an B.S.O.
1400		Vp.Boote 1005 und 1007 laufen zur Ablösung an Sundsperre aus nach Helsingör.
1545		Vp.Bt. 1011 meldet durch FT 1515/95 die Ablösung in der Bewachung Sundsperre-Nord. Boot 1011 steht nördlich, 1010 südlich der Sperre.
1900		Deutscher Dampfer Klaus Fritzen meldete beim Vorbeifahren, daß 3 Seemeilen südlich auf dem Sperrkurs eine treibende Mine gesichtet sei.
		Eine Nachprüfung durch "Reiher" ergab, daß auf 5 sm nach Süden von Position Grün Otto 07 ~~ergab~~ in weitem Umkreis nichts angetroffen und gesehen wurde.
2110		"Reiher" ankert auf Position Grün Otto 07
		Vom Versetzkutter wurde eine schwarze Heinsche ~~Fischer~~boje mit abgebrochener Spier geborgen, vermutlich ist diese als treibende Mine von dem deutschen Dampfer angesprochen worden.

PG-38800-NID

KODAK SAFETY

PG/38800

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK THROUGH FROM AREA GOTHENBURG - OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 1485/41 - 67 -

5 Anlage zu B.S.M.
B.-Nr. Gkdos. 2070 vom 25.5.41

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

Gk 84662

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P6/388 00/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.

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge.

Verbandschef: Fregattenkapitän W e e s e

Begonnen: 1. Mai 1941
Abgeschlossen: 15. Mai 1941

Anlagen: keine Seiten: 12

G l i e d e r u n g

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Fregattenkapitän W e e s e

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Korvettenkapitän K ö h l e r

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän R e m m e r s

Anlage 3 zu 1/Skl 13158/41 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 86. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.41	Position Grün 07 Otto	Führerschiff "Reiher" Position Grün 07 Otto
0800	Wind: O - NO 3-4 Wetter: klarer Himmel, einzelne Wolken Seegang: mässig bewegt 3	Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 A a r h u s Wachschiff 4 Position Rot15 Otto Wachschiff 5 Position Rot40 Otto Wachschiff 6 N a k s k o v Wachschiff 7 F l e n s b u r g Wachschiff 8 K o p e n h a g e n 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001, 1003 Seelandsrevsperre 1002, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008 Aarhus 1009, 1012 Helsingör 1010, 1011 Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902, 1903, 1908, 1909 Beobachterplätze A-D 1904, 1905, 1910, 1913 Kiel (MES-Erprobung) 1906, 1907, 1911, 1912 K o r s ö r 1901 B.S.O. direkt unterstellt.
0600		"Reiher" Anker auf nach Kopenhagen
0900		"Reiher" Kopenhagen eingelaufen
0830		Wachschiff 6 meldet das Auslaufen aus Nakskov, geht nach Kiel (FT 0740/#5)
1200		B.S.O. befiehlt nach Rücksprache, daß der Beobachterplatz C geräumt wird und dafür Ankerplatz A zu besetzen ist. Während des Freisuchens von Ankerplatz A ist dieser zeitweilig unbesetzt zu lassen.
1430		Chef 10. Vp.Fl. befiehlt durch FT 1345/61 das Einlaufen der Boote 1009, 1010 nach Aarhus, um das Umbauprogramm laufend durchführen zu können. Vp.Boote 1005, 1007 gehen nach Helsingör, Die Bewachung der Sundsperre-Nord übernehmen die Vp.Boote 1007, 1011, während 1005 und 1012 nach Helsingör einlaufen. Vp.Boote 1006 und 1008 werden AKB gemeldet.
1500		Wachschiff 6 Kiel eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.	K o p e n h a g e n	Führerschiff "Reiher" K o p e n h a g e n
0800	Wind: NO - O 5 Wetter: klarer Himmel Seegang: 3 - 4	Wachschifffflottille: Wachschiff 6 K i e l (MES-Erprobung) sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1007, 1011 Sundsperre-Nord 1005, 1012 Helsingör 1009, 1010 Marsch nach Aarhus sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
1230		Führerschiff "Reiher" auslauft Kopenhagen nach Aarhus und ankert in Nähe von Wachschiff 2 auf Position Schwarz 01 Otto
1000		Chef 19. Vp.Fl. erhält durch FS Bewa.Ost G. 1406/41 Befehl, Position Beobachterplatz C sofort nach Ankerplatz A zu verlegen. Ausführung melden.
1800		Vp.Bt. 1908 hat Ankerplatz A eingenommen.
1945		Vom B.S.O. wird durch FT 1906/21 das Doken von "Reiher" für den 6.5. in Kopenhagen befohlen.
3.5.	Position Schwarz 01 Otto	Führerschiff "Reiher" Position Schwarz 01 Otto
0800	Wind: ONO - NNW 5-2 Wetter: klare Sicht, bedeckt Seegang: 5 - 6 abflauend	Wachschifffflottille: 10. Vorpostenflottille: 19. Vorpostenflottille: } wie am Vortage
1115		Führerschiff "Reiher" Anker auf nach Aarhus
0600		Wachschiff 8 Kopenhagen ausgelaufen
0800		Wachschiff 7 Flensburg ausgelaufen, übernimmt Position Rot 40 Otto
1030		Wachschiff 8 übernimmt Position Grün 06 Otto
1420		Wachschiff 1 nach Ablösung Kopenhagen eingelaufen
1500		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen
1435		Gr.F. 10. Vp.Fl. auf Vp.Bt. 1005 meldet das Auslaufen zur Kontrollfahrt aus Helsingör. Die von B.S.O. durch Schreiben G.1706/41 geforderte genaue Lage des nördlich der Sundsperre Nord stehenden Bewachers auf dem Punkt Schwarz 05 Otto wird durchgeführt. Wachschiff 2 wird auf Grund desselben Schreibens genau auf Position Schwarz 01 Otto gelegt. Nach Einlaufen von "Reiher" in Aarhus wird das für 6.5. befohlene Docken von "Reiher durch FS der BA. Kopenhagen -G. 1321/II.Ang.- wieder

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 3.5.		
1435		wieder aufgehoben und auf unbestimmte Zeit verschoben.
1730		Wachschiff 5 nach Ablösung Kiel eingelaufen.
2140		Chef 19. Vp.Fl. löst auf den Beobachterplätzen A und B durch Vp.Boote 1906 und 1907 ab, abgelöste Boote 1902, 1903 laufen Korsör ein. (FS. 19. Vp.Fl. G. 584/41).
4.5.	Aarhus	Führerschiff "Reiher" Aarhus
0800	Wind: NO 3 - 2	Wachschiffflottille:
	Wetter: bedeckt, klare Sicht	Wachschiff 1 Kopenhagen Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto
	Seegang: 0 - 1	10. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902, 1903 Korsör 1906, 1907 Beobachterpl. A und B
		sonst keine Veränderungen
0950		Vp.Boote 1006, 1008 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung der Bewachung Sundsperre-Nord
1400		Vp.Boot 1005 kommt von Kontrollfahrt zurück nach Helsingör
1640		Boote der 10. Vp.Fl. lösen an Sundsperre-Nord wie folgt ab: Vp.Bt. 1007 - Position Schwarz 05 Otto 1012 Südl. Pos. an Sundsperre-Nord 1011 einläuft Helsingör (FT 1535/3 an Chef 10. Vp.Fl.)
2300		Vp.Boote 1006 und 1008 Helsingör eingelaufen
5.5.	Aarhus	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: Stille	Wachschiffflottille: wie am Vortage
	Wetter: leichter Dunst, klarer Himmel	10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1002, 1004, 1009, 1010 Aarhus 1001, 1003 Seelandsreev-Sperre 1007, 1012 Sundsperre-Nord 1005, 1006, 1008, 1011 Helsingör
	Seegang: -	19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		0400

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 5.5.		
0400		Vp.Boot 1002 läuft Aarhus zur Ablösung an Seelandsrevsperre.
0830		Wachschiff 6 meldet K.B.in Kiel.
0900		Vp.Boot 1001 einläuft Aarhus.
1230		Vp.Boot 1008 hat auf Position Schwarz 05 Otto die Bewachung Sundsperre-Nord übernommen.
2300		Vp.Boote 1011 und 1012 gehen nach Aarhus und laufen dort ein. (FT 1147/17)
6.5.	Aarhus	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Korsör
0800	Wind: SO umlaufend, 2	Wachschiffflottille: wie am Vortage
	Wetter: klare Sicht	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: 1 - 2	Vp.Boote 1001, 1011, 1012 Aarhus 1002 Seelandsrevsperre 1008 Sundsperre-Nord
0710		Führerschiff "Reiher" läuft aus Aarhus, Marsch nach Korsör
1415		"Reiher" läuft Korsör ein.
0530		Vpote 1911, 1912 Korsör ausgelaufen
0600		Vpbte 1904, 1905, 1910, 1913 Kiel ausgelaufen. Boote besetzen die Beobachterplätze A, B, D - F und Ankerplatz A. Abgelöste Boote laufen nach Korsör ein.
1830		
~~1930~~ 2045		
0735		Wachschiff 3 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Poistion Schwarz 01 Otto
0830		Wachschiff 6 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto
1300		Vp.Bt. 1009 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung an Seelandsreev-Sperre
1430		Wachschiff 2 geht nach Ablösung nach Kopenhagen zur MES-Erprobung.
1715		Vp.Bt. 1003 läuft nach Ablösung Aarhus ein.
1830		Wachschiff 7 läuft nach Ablösung Flensburg ein.
7.5.	Korsör	Führerschiff "Reiher" Korsör
0800	Wind: N - NO, 2 - 5	Wachschiffflottille:
	Wetter: Regen, Schneetreiben, Hagelschauer, nachm. aufklarend, klare Sicht	Wachschiff 2 Kopenhagen (MES-Erpr.) Wachschiff 3 Pos. Schwarz 01 Otto Wachschiff 6 Pos. Rot 40 Otto Wachschiff 7 Flensburg
	Seegang: 4 - 2	sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1009 Seelandsreevsperre 1003 Aarhus
		sonst keine Veränderungen
		19. Vp.Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 7.5.		
0800		19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1905, 1904, 1910 Ankerplatz A und 1911, 1912, 1913 Beobachterpl. A, B, D-E 1902, 1903, 1906, 1907, 1908, 1909 Korsör
1100		Führerschiff "Reiher" Korsör ausgelaufen zum Marsch nach Rot 15 Otto
1200		Wegen Wegsperrung bei Rot 21 geankert
1400		Nach Freigabe weitermarschiert
1700		Jn Nähe von Wachschiff 4 auf Ankerplatz bei Position Rot 15 Otto geankert. Auf der Fahrt nach Süden wurden alle Positionen der Beobachter- und Ankerplätze im Gr. Belt kontrolliert.
2015		Wachschiff 2 nach Durchführung der MES-Erprobung aus Kopenhagen nach Aarhus zur Ruhe ausgelaufen.
1525		Vp.Bt. 1005 zur Kontrollfahrt an Sundsperre-Nord ausgelaufen.
8.5.	Position Rot 15 Otto	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Kiel
0800	Wind: NO 5 - 6 Wetter: klare Sicht, zeitweise bedeckt, Schnee und Regenschauer Seegang: 4 - 2	Wachschifffflottille: Wachschiff 2 Marsch nach Aarhus sonst wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 Kontrollfahrt an Sundsperre Nord sonst wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
~~0700~~ 1036		Führerschiff "Reiher" Kiel eingelaufen
0800		Vp.Bt. 1904 mit 1913 im Schlepp auf dem Marsch nach Korsör, Beobachterplätze E und F unbesetzt. Schleppzug in Korsör eingelaufen.
1700		Vp.Boote 1903, 1909 laufen Korsör aus und besetzen Beobachterplätze E und F neu.
1345		Vp.Bt. 1005 kommt von Kontrollfahrt zurück und läuft Helsingör ein.
9.5.	K i e l	Führerschiff "Reiher" K i e l
0800	Wind: Stille Wetter: klare Sicht Seegang: -	Wachschifffflottille: Wachschiff 2 A a r h u s sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille: Vp.Bt.1005

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 9.5.		Vp.Bt. 1005 H e l s i n g ö r sonst keine Veränderungen
0800		19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1904, 1913 K o r s ö r 1903, 1909 Beobachterpl. E und F sonst keine Veränderungen
1100		Führerschiff "Reiher" aus Kiel ausgelaufen nach Flensburg
1900		Flensburg eingelaufen
1045		Vp.Bt. 1008 meldet, daß 1008 auf Position Schwarz 05 Otto, 1006 südlich Sundsperre-Nord steht und 1007 zur MES-Erprobung nach Kopenhagen geht.
1900		Vp.Bt. 1007 Kopenhagen eingelaufen
0730		Wachschiff 5 zur Ablösung auf Position Rot 1 Otto aus Kiel ausgelaufen
1720		Wachschiff 4 Kiel eingelaufen
1130		Vp.Bt. 1913 läuft zur Besetzung Beobachterplatz F aus Korsör aus und meldet die Übernahme durch FT 1905/82
2030		Vp.Bt. 1909 nach Ablösung auf Beobachter F Korsör eingelaufen.
1330		
1430		Vp.Bt. 1005 zur Kontrollfahrt an Sundsperre-Nord Helsingör ausgelaufen.
1900		B.S.O. befiehlt durch FS G. 15093 das Verleg des Beobachters vom Platz F nach Ankerplatz Chef 19. Vp.Fl. erhält Befehl zur Durchführu (Bewa.Ost G. 1496/41).
10.5.	F l e n s b u r g	Führerschiff "Reiher" F l e n s b u r g
0800	Wind: NO 1 Wetter: klare Sicht, teils bedeckt, nachts sehr heller Mondschein	Wachschifffflottille: Wachschiff4 K i e l Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 Kontrollfahrt an Sundsperr 1006, 1008 Sundsperre-Nord 1007 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1913 Beobachterpl. F 1909 K o r s ö r
1230		Vp.Bt. 1005 von Kontrollfahrt zurück in Helsingör eingelaufen.
		11.5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.5.	**Flensburg**	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: NO 0-1 Wetter: klare Sicht mittags bedeckt, dann wieder aufklarend. Heller Mondschein Seegang: 0	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 **Helsingör** sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
1115		Vp.Bt. 1005 aus Helsingör zur Sundsperre-Nord ausgelaufen
2015		von Kontrollfahrt Helsingör eingelaufen
1140		Vp.Bt. 1001 mit Chef 10. Vp.Fl. und 1004 Aarhus ausgelaufen zum Marsch nach Helsingör.
2150		Helsingör eingelaufen.
1235		FT 1151/54 vom Chef 19. Vp.Fl. an Vp.Bt.1913 befiehlt das sofortige Verlegen des Platzes von Beobachterpl. F nach Ankerplatz B
1440		Vp.Bt. 1913 meldet, Ankerplatz B eingenommen. (FT 1407/59)
12.5.	**Flensburg**	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: umlfd. 4 - 3 Wetter: bedeckt Seegang: 1 - 2	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1001, 1004 Helsingör sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille Vp.Bt. 1913 Ankerplatz B sonst keine Veränderungen
0900		"Reiher" aus ~~Helsingör~~ Flensburg ausgelaufen nach
1400		Rot 40 Otto. Auf Position Rot 40 Otto in Höhe von Wachschiff 6 geankert.
1830		Weitermarsch nach Aarhus angetreten
2100		Mit Dunkelwerden auf Punktweg in Höhe von Rot 37 Otto geankert.
0830		Vp.Bt. 1001 und 1004 zur MES-Erprobung aus Helsingör nach Kopenhagen ausgelaufen.
1045		Kopenhagen eingelaufen
1920		FT-Meldung von Vp.Bt. 1006, daß Position Schwarz 05 Otto übernommen wurde, während 1002 1008 auf Südseite der Sundsperre-Nord steht (1823/15)

13.5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.5.	Position Rot 37 Otto	Führerschiff "Reiher" zu Anker auf Rot 37 Otto
0800	Wind: WSW 2 - 3 nachm. 6-7 Wetter: bedeckt Seegang: 2, später 4 - 5	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001, 1004 Kopenhagen 1006 Position Schwarz 05 Otto 1008 Südseite Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0500		Wachschiff 1 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Grün 06 Otto
1515		Wachschiff 8 Kopenhagen eingelaufen
1130		Vp.Bte. 1003, 1010 Bewachung Seelandsreusperre übernommen.
1330		1002, 1009 Aarhus eingelaufen.
0830		"Reiher" Anker auf zum Marsch nach Aarhus durch Kl. Belt.
1700		"Reiher" Aarhus eingelaufen.
14.5.	**Aarhus**	Führerschiff "Reiher" **Aarhus**
0800	Wind: NW 3-2 Wetter: bedeckt, nachmittags klarer Himmel Seegang: 2 - 0	Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 8 **Kopenhagen** 10. Vorpostenflottille: Vp.Bte. 1003, 1010 Bewachung Seelandsreev 1002, 1009 **Aarhus**
1215		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage Vp.Bt. 1007 zur Sundsperre-Nord aus Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bt. 1006 Vp.Bt. 1006 zur M.E.S.-Erprobung Kopenhagen eingelaufen. Vp.Bt. 1001 und Vp.Bt. 1004 Kopenhagen ausgelaufen nach Aarhus

15.5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.5.		
0800	A a r h u s	Führerschiff "Reiher"
	Wind: W 2	wie am Vortage
	Wetter: klare Sicht, zeitweise bedeckt	Wachschifffflottille: wie am Vortage
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1001, 1004 Marsch nach Aarhus
		1006 K o p e n h a g e n
		1007 Sundsperre-Nord
	Seegang: -	sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		wie am Vortage
0900		Chef 19. Vorpostenflottille meldet Durchführung der Ablösung auf Bewacher Positionen im Großen Belt wie folgt:
		Vp.Bt. 1904 Beobachter A
		Vp.Bt. 1902 Beobachter B
		Vp.Bt. 1909 Ankerplatz A
		Vp.Bt. 1908 Beobachter D
		Vp.Bt. 1907 Beobachter E
		Vp.Bt. 1906 Ankerplatz B
1200		Vp.Bt. 1902 meldet Ablösung auf vorgesehenen Punkten durch FT 1051/55. Abgelöste Boote laufen Korsör zur Ruhe ein.
2020		Vp.Boote 1903, 1905, 1910, 1911, 1912 und 1913 nach Ablösung Korsör eingelaufen.
1000		Vp.Boote 1001 und 1004 um 0825 Aarhus zur Ruhe eingelaufen.
1545		Vp.Bt. 1006 zur Ablösung an Sundpsperre-Nord Kopenhagen ausgelaufen
2345		Vp.Bt. 1008 als abgelöstes Boot von Sundsperre-Nord in Kopenhagen zur M.E.S.-Erprobung eingelaufen.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 2485/41

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos. 2o7o K.

An Bord, den 31. Mai 1941

Geheime Kommandosache

An
das Marinegruppenkommando Nord,
K i e l.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1. - 15.5.1941
- 2 - ohne Abschnitt Maschine zweifach übersandt.
Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes

Anlage 7 zu 1/Skl 1315/41 Gkdos.

PG-38801-NID

DAK SAFETY FILM

PG/38[illegible]/

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK-THROUGH FROM AREA GOTHENBURG-OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

Anlage zu Gruppe Nord
Kdo. Ns. Gbts. 5 2819/41

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

Fh 8829 b

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge.

Verbandschef: Fregattenkapitän Weese

Begonnen: 16. Mai 1941

Abgeschlossen: 31. Mai 1941

Anlagen: Keine **Seiten:** 12

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/38801/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK BOUND OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THIS REGISTERED NUMBER

Gliederung

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Fregattenkapitän Weese

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Korvettenkapitän Köhler

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän Remmers

Anlage 8 zu 1/SK 1422/41 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.41		
0800	A a r h u s Wind: W 3 Wetter: klarer Himmel wenig bewölkt Seegang: -	Führerschiff "Reiher" A a r h u s Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 2 A a r h u s Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 K i e l Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto Wachschiff 6 Position Rot 40 Otto Wachschiff 7 Flensburg Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 A a r h u s 1002 A a r h u s 1003 Seelandsreev-Bewachung 1004 A a r h u s 1005 Helsingör (Kontrollfahrt) 1006 Sundsperre-Nord Bewachung Nordseite 1007 Sundsperre Nord Bewachung Südseite 1008 Kopenhagen 1009 A a r h u s 1010 Seelandsreev-Bewachung 1011 A a r h u s 1012 A a r h u s 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 zur Verfügung B.S.O. 1902 Beobachterplatz B 1903 Korsör 1904 Beobachterplatz A 1905 K o r s ö r 1906 Ankerplatz B 1907 Beobachterplatz E 1908 Beobachterplatz D 1909 ~~Beobachterplatz~~ Ankerplatz A 1910 K o r s ö r 1911 K o r s ö r 1912 K o r s ö r 1913 K o r s ö r
0600		Wachschiff 7 Flensburg ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Rot 40 Otto.
1600		Wachschiff 6 Flensburg eingelaufen nach Ablösung.
1030		Vp.Bt. 1005 zur Kontrollfahrt an Sundsperre-Nord von Helsingör ausgelaufen, Rückkehr 17.5. mittags.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
17.5.41		
0800	A a r h u s Wind: W 1 Wetter: klare Sicht, wenig bewölkt Seegang: -	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: Wachschiff 5 Flensburg Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt, 1005 Kontrollfahrt sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0720		Wachschiff 2 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Schwarz 01 Otto
1230		Wachschiff 3 nach Ablösung Marsch nach Kopenhagen zur MES-Erprobung angetreten
0930		Vp.Bt. 1008 Kopenhagen ausgelaufen nach Helsingör
1230		Helsingör eingelaufen
		Vp.Bt. 1005 Helsingör eingelaufen, von Kontrollfahrt zurück
1400		Durch Kurier vom B.S.O. wird das Anlaufen der Aufgabe im Großen Belt gemäß BSO Gkdos 36/41 Chefsache erneut befohlen
1400		Vp.Bt. 1004 Aarhus ausgelaufen zur Ablösu von 1010 an Seelandsreev-Sperre
1730		Vp.Bt. 1009 Aarhus ausgelaufen zur Übernahme der Bewachung an Sundsperre-Nord nach Helsingör.
1720		Vp.Bt. 1010 geht nach Ablösung durch 1004 zusammen mit 1009 nach Helsingör
2100		Wachschiff 3 Kopenhagen eingelaufen
18.5.41		
0800	A a r h u s Wind: S 2 - 4 Wetter: klare Sicht, wenig bewölkt. Seegang: -	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Ott Wachschiff 3 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1004 Bewachung Seelandsreev-Sy 1005 1008 Helsingör 1009 1010 Marsch nach Helsingör sonst keine Veränderungen

Zu beziehen vom Vorbrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 30 [illegible] Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 18.5.		19. Vorpostenflottille:
noch 0800		wie am Vortage
0300		Vp.Boote 1005, 1008 Helsingör ausgelaufen zur Sundsperre Nord
0600		1005, 1009 Helsingör eingelaufen
0615		1006, 1010 Bewachung Sundsperre-Nord übernommen (FT 0515/70, 0540/71)
		1007, 1008 als abgelöste Boote gehen nach Rot 27 Otto zur Übernahme der Bewachung an Seelandsreev-Sperre
1230		Bewachung Seelandsreev-Sperre übernommen.
		1003, 1004 laufen nach Ablösung ein nach Aarhus (FT 1115/86)
		Aarhus eingelaufen.
1300		Durch Fernschreiben Bewa.Ost Gkdos 200/41 wird an BSO die Verteilung der Boote der 10. Vp.Fl. auf Punkte mit Sternnamen im Großen Belt gemeldet.
1835		Vp.Bte. 1011, 1012 Aarhus ausgelaufen zur Sonderaufgabe im Gr. Belt.
19.5.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Position Grün 06
0800	Wind: O umlaufend - 5 - 7	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: trübe, einzelne Wolken	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: bewegte See	Vp.Bte. 1001, 1002 A a r h u s 1003, 1004 Marsch nach Aarhus 1005, 1009 Helsingör 1006, 1010 Sundsperre-Nord 1007, 1008 Seelandsreev-Sperre 1011, 1012 Marsch zur Sonderaufgabe
		19. Vorpostenflottille:
		wie am Vortage
0400		"Reiher" Aarhus ausgelaufen zur Kontrollfahrt nach Grün 06 Otto
2130		In Nähe von Wachschiff 1 geankert.
1030		Vp.Bt. 1902 meldet durch FT 0930/24, daß alle Boote der 19. Vp.Fl. auf Beobachterplätzen die Positionen verlassen und nach Korsör einlaufen
0500		Wachschiff 4 zur Ablösung von Wachschiff 5 auf Position Rot 15 Otto Kiel ausgelaufen
1530		Wachschiff 5 Marsch nach Kiel angetreten
2100		Kiel eingelaufen
		Wachschiff 3 nach MES-Erprobung Kopenhagen ausgelaufen,

auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5.		
1500		auf Marsch nach Aarhus angehalten und nach Kopenhagen zurückbeordert.
1700		Kopenhagen eingelaufen.
1510		Meldung vom Chef 10.Vp.Fl., daß Markboote auf Sternnamen im Großen Belt gemäß B.S.O. Gkdos 36/41 Chefsache ausliegen (FT 1446/51)
2330		Chef 19.Vp.Fl. meldet durch FT 2240/83, daß Aufgabe gemäß BSO Gkdos 36/41 Chefsache durchgeführt ist. 1730 Uhr sind alle Boote von den Beobachterplätzen in Korsör eingelaufen.
20.5.41.	S u n d Position Grün 06 Otto	Führerschiff "Reiher" Punkt Grün 06 Otto
	Wind: NO - ONO 7	Wachschifffflottille:
	Wetter: klare Sicht leichter Dunst, kaum bewölkt	Wachschiff 3 K o p e n h a g e n Wachschiff 4 Position Rot 15 Otto Wachschiff 5 K i e l sonst keine Veränderungen
	Seegang: auslaufende Dünung 6 - 2	10.Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1001, 1003, 1004, 1007, 1011, 1012 Positionen im Großen Belt auf Sternnamen 1005, 1009 Position Schwarz 06 Otto sonst keine Veränderungen.
		19.Vorpostenflottille:
		alle Boote außer 1901 K o r s ö r
0830		"Reiher" geht Anker auf nach Kopenhagen
1330		Kopenhagen eingelaufen
0945		"Reiher" nimmt eine innerhalb der Bojenreihe des Weges von Grün 06 nach Grün 07 Otto liegende Fischerboje auf und gibt alles Gerät an den vorbeikommenden dänischen Marinefischkutter " K.10" ab .
0945		Durch Fernschreiben vom B.S.O. wird das Besetzen der Beobachterpositionen im Gr. Belt durch Boote der 19.Vp. Fl. vor Dunkelwerden am 20.5. befohlen .
1300		Chef 19.Vp.Fl. meldet fernschriftlich die Verteilung der Boote im Großen Belt wie folgt: Vp.Bt. 1904 Beobachterplatz A 1902 Beobachterplatz B 1908 Ankerplatz A 1907 Beobachterplatz D 1906 Beobachterplatz E 1905 Ankerplatz B

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
och 20.5.		
och 1300		Die Boote sind 1200 Uhr aus Korsör ausgelaufen.
1900		Vp. Boot 1902 meldet durch FT 1851/24, daß Positionen durch alle Boote planmäßig besetzt sind.
0950		wird die Aufhebung der Sperre bei Schwarz 06 Otto an Vp. Bt. 1005 vom B.S.O. befohlen (FT 0932/94)
1150		Vp. Bt. 1009 meldet an Chef 10.Vp. Fl., daß Sperre aufgehoben ist.
1730		Vp. Bte.1005, 1009 laufen Helsingör ein.
21.5.41.	In See bei Position Schwarz 06 Otto	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Aarhus
0800	Wind : NW 1	Wachschifffflottille:
	Wetter: klare Sicht einzelne Wolken	Wachschiff 3 - Marsch nach Aarhus
	Seegang: leichte Dünung, glatte See	sonst keine Veränderungen
		10.Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1005, 1009 Helsingör
		Sonst keine Veränderungen
		19.Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1902 Beobachterplatz B
		1904 Beobachterplatz A
		1905 Ankerplatz B
		1906 Beobachterplatz E
		1907 Beobachterplatz D
		1908 Ankerplatz A
		sonst keine Veränderungen
0100		FT 2353/47 an Chef 10.Vp.Fl., daß Sonderaufgabe durchgeführt ist und Boote im Gr. Belt mit Hellwerden entlassen sind.
0205		Chef 10.Vp.Fl. meldet durch FT 0112/49 die Verteilung der Boote wie folgt:
1200		Vp.Boote 1011, 1012 gehen nach Helsingör
1900		1007, 1008 übernehmen Seelandsrev Sperrbewachung
		1001, 1003, 1004 einlaufen Aarhus
		Vp.Boote 1001, 1003, 1004 Aarhus eingelauf
		1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord übernommen, abgelöste Vp.Boote 1006 u 1010 laufen Helsingör ein.
2000		
0930		Vp.Bt. 1909 nach Herstellung der K.B. läuft Korsör zur Ablösung von Vp.B 1905 auf Ankerplatz B
1030		hat Bewachung Ankerplatz B übernommen.
2000		Vp.Bt.1909 mit Maschinenschaden Korsör wieder eingelaufen, Bewachung hat 1905 wieder übernommen (FT 2008/93)
0400		Führerschiff "Reiher" Kopenhagen ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 21.5.		
1753		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen.
22.5.41.	Aarhus	Führerschiff "Reiher" Aarhus
0800	Wind: SO, umlaufend bis SSW 1-2	Wachschifffflottille:
	Wetter: klare Sicht ohne Bewölkung abends bedeckt und Regen	Wachschiff 3 Aarhus
	Seegang: -	sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bte. 1001, 1002 1003, 1004 Aarhus
		1005, 1006 Marsch nach Aarhus
		1007, 1008 Bewachung Seelandsrev
		1009, 1010 Helsingör
		1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord
		19.Vorpostenflottille wie am Vortage
0700		Vp.Boote 1005, 1006 Helsingör ausgelaufen nach Aarhus
1940		Aarhus eingelaufen
1800		Vp.Bt. 1909 hat auf Ankerplatz B, Vp.Bt.1905
1930		abgelöst, letzteres einläuft Korsör .
23.5.41.	Aarhus	Führerschiff "Reiher" Aarhus
0800	Wind : SO 1 -2	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: bedeckt, zeitweise geringer Niederschlag, diesig, später aufklarend	10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1005, 1006 Aarhus
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1905 Korsör
		" 1909 Ankerplatz B
	Seegang: -	sonst keine Veränderungen
0400		Wachschiff 8 Kopenhagen zur Ablösung auf Position Grün 06 Otto ausgelaufen
0915		Bewachung übernommen, Wachschiff 1 geht nach Kopenhagen
1800		Wachschiff 1 Kopenhagen eingelaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.5.41.		
0800	A a r h u s Wind : SW 2 Wetter: klare Sicht, kaum bewölkt Seegang: -	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: Wachschiff 1 K o p e n h a g e n Wachschiff 6 Position Grün 06 Otte sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0400		Vp.Bte. 1002 , 1005 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung in der Bewachung Seelandsrev-Sperre
0830		Bewachung übernommen, abgelöste Vp. Boote
1230		1007, 1008 gehen nach Aarhus
1400		Aarhus eingelaufen Vp.Boote 1905, 1910 Korsör ausgelaufen zur Durchführung von Reihenlotungen und anschliessend zur Ablösung auf Position
25.5.41.	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind : SO 2 Wetter: bedeckt, Regen, nachmittags aufklarend Seegang: -	Wachschifffflottille : wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp. Boote 1002, 1005 Bewachung Seelandsrev 1007, 1008 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1905, 1910 Gr. Belt, Sonderauftrag, sonst keine Veränderungen
0400		Vp.Boote 1009, 1010 Helsingör ausgelaufen zur Ablösung an Sundsperre - Nord.
0640		1011, 1012 nach Ablösung Helsingör eingelaufen.
1100		Vp.Bt. 1910 meldet durch FT 1036/24, daß Sonderauftrag durchgeführt ist. Vp.Boote 1911, 1912 Korsör ausgelaufen zur Ablösung auf Beobachterplätzen im Großen Belt. 1905, 1910 schließen sich an Verteilung wie folgt: 1905 auf Beobachterplatz A 1910 auf Beobachterplatz B 1912 auf Beobachterplatz D 1911 auf Ankerplatz A
1200		1900 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.5.		
1900		Vp.Boote 1902, 1904, 1907, 1908 nach Ablösung Korsör eingelaufen.
26.5.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SO x O 1 Wetter: klare Sicht, wenig bewölkt, Seegang: -	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1009, 1010 Bewachung Sundsperre-Nord 1011, 1012 Helsingör sonst keine Vergnderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bte. 1902, 1904 1907, 1908 K o r s ö r 1905 Beobachterplatz A 1910 Beobachterplatz B 1912 Beobachterplatz D 1911 Ankerplatz A sonst keine Vergnderungen.
0330		Vp.Boote 1011, 1012 Helsingör ausgelaufen zur Sundsperre-Nord,
0900		1009, 1010 nach Ablösung zur MES-Erprobung Kopenhagen eingelaufen
0600		Wachschiff 6 zur Ablösung auf Punkt Rot 40 Otte aus Flensburg ausgelaufen
1600		Wachschiff 7 nach Ablösung Flensburg eingelaufen
0900		Vp.Boote 1908 führt Sonderauftrag des BSO mit Reihenlotungen auf Ankerplatz B durch
1115		wird durch Chef 19. Vp.Fl. abgerufen, 1908 ein-
1430		läuft Korsör, 1910 nimmt Beobachterplatz B wieder ein.
1330		Vp.Boote 1903, 1913 Korsör ausgelaufen, besetzen Beobachterplatz E und Ankerplatz B
1330		Vp.Boote 1001, 1003 1004, 1005 Aarhus ausgelaufen zur Durchführung der Aufgabe gemäß B.S.O. Gkdos. 2073
0500		1006 Aarhus ausgelaufen zur Übernahme Bewachung Seelandsreev-Sperre
0800		1005 nach Ablösung Aarhus eingelaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.41	Nordeingang Kleiner-Belt	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Flensbg.
0800	Wind: SO 2	Wachschiffflottille:
	Wetter: trübe, rgenerisch, später aufklarend	Wachschiff 6 Position Rot 40 Otto Wachschiff 7 Flensburg sonst keine Veränderungen
	Seegang: o-1	10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1001, 1003 1004, 1005 Marsch zum Skagerrak 1002, 1006 Bewachung Seelandsrev-Sperre 1007, 1008 Aarhus 1009, 1010 Kopenhagen 1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1903, 1913 Positionen Gr.-Belt 1908, 1906 Korsör sonst keine Veränderungen
0400		Führerschiff "Reiher" Aarhus angelaufen
2030		Flensburg eingelaufen
1430		Vp.Boote 1009, 1010 nach MES-Erprobung Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung an Sundsperre-Nord
1830		Vp.Boote 1010 übernimmt Bewachung nördlich der Sperre 1009 übernimmt Bewachung südlich der Sperre
2210		Vp.Boote 1011, 1012 nach Ablösung auf Marsch nach Kopenhagen, dort eingelaufen
2150		FT 2128/64 von BSO an Wachschiff 3: E.S.-Erprobung auf 28.4. 2000 Uhr verschoben.
		Wachschiff 3 zur E.S.-Erprobung aus Aarhus ausgelaufen
2245		FT 2150/65 von Wachschiff 3 an B.S.O.: Ankerplatz auf 56° 20,5' Nord und 11° 16' Ost eingenommen. Für weitere E.S.-Erprobung bereit.
28.5.41	F l e n s b u r g	Führerschiff "Reiher" F l e n s b u r g
	Wind: NW 1	Wachschiffflottille:
	Wetter: klarer Himmel, einzelne Wolken	Wachschiff 3 zu Anker im Großen Belt sonst keine Vergnderungen
	Seegang: -	10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1009, 1010 Bewachung Sundsperre Nord
		Vp.Boote 1011, 1012 Kopenhagen sonst keine Veränderungen

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 2829/41

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.: Gkdos 2418/41 K. An Bord, den 19. Juni 1941.

Geheime Kommandosache.

An
das Marinegruppenkommando Nord (zweifach), K i e l.

Anbei Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes der Ostsee vom 16. Mai bis 31. Mai 1941 ohne Abschnitt Maschine zweifach.

Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes

Anlage 1 zu 1/Skl 1477/41 Gkds.

1115		Kiel eingelaufen.
1100		Wachschiff 3 Sonderaufgabe des B.S.O. beendet. Auf Pos. Schwarz 01 Otto abgelöst.
1800		Wachschiff 2 läuft ein nach Aarhus (FT 1200/49)
0600		Aarhus eingelaufen. Vp.Boote 1007, 1008 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung in Bewachung Seelandsrev Sperre.
1045		Vp.Boote 1002, 1006 nach Ablösung Aarhus eingelaufen.
1200		Vp.Boote 1011, 1012 nach MES-Erprobung Kopenhagen ausgelaufen.
1800		Helsingör eingelaufen.
30.5.41.	K i e l	Führerschiff "Reiher" Kiel, A.K.B.
0800	Wind: NO. 1	Wachschiffflottille
	Wetter: klare Sicht, wenig bewölkt	Wachschiff 3 Pos. Schwarz 01 Otto Wachschiff 2 Aarhus sonst keine Veränderungen.
	Seegang: kaum bewegte See.	10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1007, 1008 Bewachung Seelandsrev Vp.Boote 1002, 1006 Aarhus Vp.Boote 1011, 1012 Helsingör sonst keine Veränderungen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.41 0800	Nordeingang Kleiner-Belt Wind: SO 2 Wetter: trübe, rgenerisc[illegible] später aufklarend Seegang: o-1	[illegible]ensbg. [illegible] Rot 40 Otto [illegible]sburg [illegible]änderungen [illegible]nflottille: [illegible]oote 1001, 1003 1004, 1005 Marsch zum Skagerrak 1002, 1006 Bewachung Seelandsreev-Sperre 1007, 1008 A a r h u s 1009, 1010 Kopenhagen 1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1903, 1913 Positionen Gr.-Belt 1908, 1906 K o r s ö r sonst keine Veränderungen
o400 2030		Führerschiff "Reiher" Aarhus augelaufen Flensburg eingelaufen
1430		Vp.Boote 1009, 1010 nach MES-Erprobung Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung an Sundsperre-Nord
1830		Vp.Boote 1010 übernimmt Bewachung nördlich der Sperre 1009 übernimmt Bewachung südlich der Sperre Vp.Boote 1011, 1012 nach Ablösung auf Marsch nach Kopenhagen, dort eingelaufen
2210		
2150		FT 2128/64 von BSO an Wachschiff 3: E.S.-Erprobung auf 28.4. 2000 Uhr verschoben. Wachschiff 3 zur E.S.-Erprobung aus Aarhus ausgelaufen
2245		FT 2150/65 von Wachschiff 3 an B.S.O.: Ankerplatz auf 56° 20,5' Nord und 11° 16' Ost eingenommen. Für weitere E.S.-Erprobung bereit. Anp.
28.5.41	F l e n s b u r g Wind: NW 1 Wetter: klarer Himmel, einzelne Wolken Seegang: -	Führerschiff "Reiher" F l e n s b u r g Wachschiffflottille: Wachschiff 3 zu Anker im Großen Belt sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1009, 1010 Bewachung Sundsperre Nord Vp.Boote 1011, 1012 Kopenhagen sonst keine Veränderungen
noch 28.5. noch 0800		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
1200		FT 1130/96 an Vpbt. 1911: Von 5. R.Flott. ausgelegte Bojen zwischen Albuen und Langeland dürfen von Fischern nicht entfernt oder verschleppt werden.
1230		Wachschiff 5 zur Ablösung auf Punkt Rot 15 Otto aus Kiel ausgelaufen.
2240		Wachschiff 4 nach Ablösung in Kiel eingelaufen. Anp.
29.5.41 0800	Flensburger Förde Wind: NO. z. O. 4 Wetter: Dunst, bedeckt mittags aufklarend. Seegang: 2 - 3	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Kiel Wachschiffflottille: Wachschiff 4 Kiel (A.K.B.) Wachschiff 5 Punkt Rot 15 Otto. 10. Vorpostenflottille wie am Vortage 19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0600 1115		Führerschiff "Reiher" Flensburg ausgelaufen Kiel eingelaufen.
1100		Wachschiff 3 Sonderaufgabe des B.S.O. beendet. Auf Pos. Schwarz 01 Otto abgelöst.
1800		Wachschiff 2 läuft ein nach Aarhus (FT 1200/49) Aarhus eingelaufen.
0600		Vp.Boote 1007, 1008 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung in Bewachung Seelandsrev Sperre.
1045		Vp.Boote 1002, 1006 nach Ablösung Aarhus eingelaufen.
1200		Vp.Boote 1011, 1012 nach MES-Erprobung Kopenhagen ausgelaufen.
1800		Helsingör eingelaufen. Anp.
30.5.41. 0800	K i e l Wind: NO. 1 Wetter: klare Sicht, wenig bewölkt Seegang: kaum bewegte See.	Führerschiff "Reiher" Kiel, A.K.B. Wachschiffflottille Wachschiff 3 Pos. Schwarz 01 Otto Wachschiff 2 Aarhus sonst keine Veränderungen. 10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1007, 1008 Bewachung Seelandsrev Vp.Boote 1002, 1006 Aarhus Vp.Boote 1011, 1012 Helsingör sonst keine Veränderungen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 30.5.41.		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
1500		Durch FS BSO. G. 17620/41 erhält 10. Vp. Flott. Befehl, 4 Boote zur Bewachung der Linie Skagen Paternoster abzuteilen und diese Gruppe nach Skagen zu verlegen. 2 Boote müssen mit KDB. ausgerüstet sein.
		Vp.Boote 1001, 1003, 1004, 1005 nach Durchführung der Aufgabe gemäß BSO. Gkdos 2073 Frederikshavn eingelaufen.
31.5.41.	K i e l	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage.
0800	Wind: WSW. 1	Wachschifffflottille wie am Vortage.
	Wetter: klare Sicht keine Wolken.	10. Vorpostenflottille Vp.Boote 1001, 1003 1004, 1005 Frederikshavn sonst keine Veränderungen
	Seegang: -	19. Vorpostenflottille wie am Vortage.
0715		Vp.Boote 1001, 1003, 1005 Frederikshavn ausgelaufen
0945		Skagen eingelaufen.
1300		Vp.Boote 1011, 1012 Helsingör ausgelaufen zur Ablösung an Sundsperre Nord.
1800		1009, 1010 nach Ablösung Helsingör eingelaufen.
0330		Vp.Boot 1004 Frederikshavn ausgelaufen.
1715		Aarhus eingelaufen.
1400		Wachschiff 7 Bewachung auf Pos. Rot 15 Otto übernommen. 0400 Uhr Flensburg ausgelaufen.
1900		Wachschiff 5 Kiel eingelaufen nach Ablösung.

PG-38802-NID

PG/38802

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK-THROUGH FROM AREA GOTHENBURG-OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

KO DAK S A F E T Y F I L M

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

Da 8/13

1/Pz 9/04.41
Gl. Bo/07.42

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 38802/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON HIS WORKING COPY OR ON SLIPS OF PAPER.

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge.

Verbandschef: Fregattenkapitän W e e s e

Begonnen: 1.6.41
Abgeschlossen: 15.6.41

Anlagen: keine Seiten: 12

Gliederung

Führerschiff "Reiher"
Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.Kutter
-Flottillenchef: Fregattenkapitän W e e s e

10. Vorpostenflottille: V.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Korvettenkapitän K ö h l e r

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän R e m m e r s

Anlage ..... zu 1.Skl. 14595 I.Kdos.

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.41 0800	K i e l Wind: SW 3 Wetter: ~~leicht be-~~ bedeckt ~~wegte See~~ Seegang: leicht bewegte See	Führerschiff "Reiher" K i e l (A.K.B.) Wachschifffflottille: Wachschiff 1 K o p e n h a g e n Wachschiff 2: A a r h u s Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 4 K i e l (A.K.B.) Wachschiff 5 K i e l Wachschiff 6 Position Rot 40 Otto Wachschiff 7 Position Rot 15 Otto Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 S k a g e n 1002 A a r h u s 1003 S k a g e n 1004 A a r h u s 1005 S k a g e n 1006 A a r h u s 1007 Saelandsreev-Sperre 1008 Seelandsreev-Sperre 1009 H e l s i n g ö r 1010 H e l s i n g ö r 1011 Sundsperre-Nord 1012 Sundsperre-Nord 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 B.S.O. unterstellt 1902, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909 K o r s ö r 1903 Beobachterplatz E 1905 Beobachterplatz A 1910 Beobachterplatz B 1912 Beobachterplatz D 1911 Ankerplatz A 1913 Ankerplatz B
0600		Vp.Boote 1003, 1005 Bewachung Skagen-Paternoste übernommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
2.6.41 0800	K i e l Wind: WSW 1 Wetter: bedeckt Seegang: -	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1003, 1005 Skagen-Paternoster, sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0400		Wachschiff 1 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Position Grün 06 Otto
1400		Wachschiff 8 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
3.6.41 0800	K i e l Wind: NO z. O 2-3 Wetter: klarer Himmel ohne Wolken Seegang: 1	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Position Grün 06 Otto Wachschiff 8 Kopenhagen 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0430		Vp.Boote 1009, 1010 Bewachung Sundsperre-Nord übernommen
1435		1011, 1012 Aarhus eingelaufen.
0800		Vp.Boote 1002, 1006 zur Ablösung an Seelands-reev-Sperre Aarhus ausgelaufen
1245		1007, 1008 nach Ablösung Aarhus eingelaufen
~~3.6.41~~ 1145 ~~0800~~ 1700		Vp.Bt. 1906 mit Sonderauftrag zum Abholen von Befehlen nach Nyborg und zurückgelaufen Korsör ausgelaufen nach Ankerplatz A
4.6.41 0800	K i e l Wind: WNW 1-2 Wetter: klarer Himmel, ohne Wolken, leichter Dunst Seegang: 1	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1002, 1006 Bewachung Seelands-reev-Sperre 1007, 1008 A a r h u s 1009, 1010 Bewachung Sundsperre Nord 1011, 1012 A a r h u s sonst keine Veränderungen

Zu beziehen vom Vorbücklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 4.6.		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1906 Ankerplatz A
		sonst keine Veränderungen
0300		Vp.Boote 1004, 1011 Aarhus ausgelaufen zur MES-Erprobung nach Kiel
2100		Kiel eingelaufen
0500		1008, 1012 Aarhus ausgelaufen nach Skagen
2200		Skagen eingelaufen
2255		FT-Meldung von Vp.Bt. 1003 an Chef 10. Vp.Fl. "Mit Vp.Bt. 1005 2100 Uhr Geleit nach Kristiansand-Süd fortgesetzt." Dieser Geleitbefehl ist hier nicht bekannt.
1000		Vp.Boot 1906 Korsör eingelaufen
		Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
5.6.41	K i e l	Wachschifffflottille: wie am Vortage
0800	Wind: NNO 1	10. Vorpostenflottille:
	Wetter: Frühnebel, aufklarend, leichter Dunst.	Vp.Boote 1003, 1005 Geleit nach Kristiansand-Süd
	Seegang: -	1004, 1011 K i e l
		1008, 1012 S k a g e n
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boot 1906 K o r s ö r
		sonst keine Veränderungen
0500		Wachschiff 5 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Rot 40 Otto
		Wachschiff 6 nach Ablösung Flensburg eingelaufen
1000		Wachschiff 4 meldet wieder K.B. und tritt mit dem 6.6.41 einsatzmäßig zum Sperrkommandanten Kiel
1035		19. Vorpostenflottille löst auf den Beobachterplätzen und Ankerplätzen wie folgt ab; abgelöste Boote einlaufen Korsör:
		Vp.Bt. 1908 A 1902 B
		1909 D 1904 E
		1906 Ankerplatz A
		1913 Ankerplatz B

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.6.		Vp.Bt. 1910 Marsch nach Kiel zur Ergänzung von Verbrauchsstoffen,
		Vp.Bt. 1907 A.K.B. in Körsör
		Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
6.6.41	K i e l	Wachschifffflottille:
0800	Wind: O 2 - 3	Wachschiff 5 : Position Rot 40 Otto
	Wetter: klarer Himmel einzelne Wolken.	Wachschiff 6 : Flensburg.
	Seegang: 1	Wachschiff 4 : untersteht Sperrkommandant Kiel.
		sonst keine Veränderungen.
		10. Vorpostenflottille: wie am Vortage.
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1902 Beobachterplatz B
		1904 Beobachterplatz E
		1908 Beobachterplatz A
		1909 Beobachterplatz D
		1906 Ankerplatz A,
		1913 Ankerplatz B
		1903, 1905, 1911, 1912 Korsör
		1910 K i e l
		1907 K o r s ö r (A.K.B.)
0400		Vp.Boote 1003, 1005 von Geleitaufgabe kommend Skagen eingelaufen.
		1003 Skagen ausgelaufen nach Aarhus
1100		Vp.Boote 1001, 1012 Skagen ausgelaufen zur Besetzung Vorpostenstreifens Skagen-Paternoster
		Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
7.6.41	K i e l	Wachschifffflottille: wie am Vortage
0800	Wind: SSW 2	10. Vorpostenflottille:
	Wetter: diesig, trübe	Vp.Boote 1001, 1012 Skagen-Paternoster
	Seegang: -	1005 Skagen
		1003 Marsch nach Aarhus
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel; Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.6.		
0630		Wachschiff 2 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Schwarz 01
1650		Wachschiff 3 nach Ablösung Aarhus eingelaufen
0725		Vp.Bt. 1003 Aarhus eingelaufen.
8.6.41	K i e l	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: O z	Wachschifffflottille:
	Wetter: bedeckt, dunkle Wolken	Wachschiff 2 Bewachung Seelandsreev
	Seegang: 2	Wachschiff 3 A a r h u s
		sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1003 A a r h u s
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
1300		Vp.Boote 1004, 1011 Kiel ausgelaufen nach Aarhus
9.6.41	K i e l	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SO 1-2	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: trübe, später aufklarend, ohne Wolken	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: -	Vp.Boote 1004, 1011 Marsch nach Aarhus
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0000		Führerschiff "Reiher" K.B.
1715		Führerschiff "Reiher" Kiel ausgelaufen nach Aarhus
0600		Vp.Boote 1001, 1012 von Skagen kommend Aarhus eingelaufen
1000		Durch BSO Gkdos. 87/41 Chefs erhält Chef 19. Vp.Fl. Sonderauftrag im Großen Belt und Sund
		Vp.Boote sind danach wie folgt verteilt:
		Vp.Boot 1908 Beobachterplatz A
		1906 Beobachterplatz B
		1909 Ankerplatz A
		1912 Beobachterplatz C

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.6.		
1100		Meldung von Vp.Bt. 1906 durch FT 0805/88, daß diese Plätze eingenommen sind.
1530		Vp.Boote 1005, 1008 nach Durchführung Geleit Frederikshavn eingelaufen.
2320		Vp.Boote 1004, 1011 auf Marsch nach Aarhus unter Fanoe geankert (FT 2245/77)
		Durch BSO Gkdos. 2227/41 A3 erhält Chef 10. Vp.Fl. Befehl zur Durchführung einer Sonderaufgabe im Großen Belt auf Punkten mit Sternnamen für den 11.6.41
		Verteilung der Boote wird durch Chef 10.Vp.Fl. Gkdos. 89/41 I vom 9.6.41 wie folgt befohlen:
		Sirius Vp.Bt. 1007
		Saturn 1002
		Orion 1001
		Uranus 1003
		Merkur 1006
		Punkt Rot 27 1012
10.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" A a r h u s
0800	Wind: SO 1-2	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: leicht bedeckt, nachm. aufklarend	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: noch leicht bewegte See:	Vp.Boote 1004, 1011 Marsch nach Aarhus
		1001, 1012 Aarhus
		1005, 1008 Frederikshavn
		sonst keine Veranderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1902, 1903, 1904 1911 zur Sonderaufgabe nach Sund detachiert
		1908 Beobachterplatz A
		1906 Beobachterplatz B
		1912 Beobachterplatz C
		1909 Ankerplatz A
		sonst keine Veränderungen
0715		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen
0000		Vp.Bt. 1003 zur Durchführung Sonderaufgabe im Großen Belt Aarhus ausgelaufen
0300		Wachschiff 6 Flensburg ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Rot 15 Otto
2300		Wachschiff 7 Flensburg eingelaufen

0430

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.6.		
0430		Vp.Boote 1005, 1008 Frederikshavn ausgelaufen nach Rot 27 Otto zur Durchführung Geleitaufgabe Hebewerk
0600		Wachschiff 7 meldet leichtere Havarie durch Zusammenstoß des zu Anker liegenden Schiffes mit geschlepptem Dock um 0415 Uhr (FT 0510/43)
0600		Vp.Bt. 1910 Kiel ausgelaufen nach Korsör
2015		Korsör eingelaufen
0000		Vp.Bt. 1006 Aarhus eingelaufen aus Bewachung Seelandsreev Bewachung wird durch Vp.Bt. 1002 allein durchgeführt
1330		Vp.Boote 1004, 1011 Aarhus eingelaufen
1650		Vp.Bt. 1003 meldet Sonderaufgabe durchgeführt
1500		Vp.Bt. 1001 mit Chef 10. Vp.Fl. zur Sonderaufgabe Aarhus ausgelaufen
1730		Vp.Boote 1006, 1012 zur Sonderaufgabe im Großen Belt Aarhus ausgelaufen
		1004, 1011 zur Ablösung an Sundsperre-Nord Aarhus ausgelaufen
2025		Chef 10. Vp.Fl. meldet durch FT 2012/89 an BSO, daß die Fahrwasserbojen im Großen Belt ausgelegt sind.
2345		Vp.Boote 1902, 1903, 1904,,1911 haben in Durchführung Sonderaufgabe gemäß BSO Gkdos. 87/41 Chefsache auf Ankerplatz N im Sund geankert
11.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: NW 1-5	Wachschifffflottille:
	Wetter: Regen, bedeckt	Wachschiff 6 auf Position Rot 15 Otto
	Seegang: 2	Wachschiff 7 F l e n s b u r g
		sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1001, 1003 1006, 1007, 1012 Sonderaufgabe im Großen Belt
		1005, 1008 Marsch nach Rot 27 Otto
		1004, 1011 Marsch nach Sundsperre-Nord
		sonst keine Vergnderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1902, 1903, 1904, 1911 Ankerplatz N. im Sund
		Vp.Bt. 1910 K o r s ö r
		sonst keine Veränderungen
		0300

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.6.41		
0300		Wachschiff 8 zur Ablösung auf Punkt Grün 06 Otto Kopenhagen ausgelaufen
1500		Wachschiff 1 Rostock eingelaufen
0730		Vp.Boote 1903, 1904 von Ankerplatz N nach Kopenhagen
0900		Kopenhagen eingelaufen
0830		Chef 19. Vp.Fl. ruft durch FT 0827/15 die Boote auf Beobachterplätzen nach Korsör zurück
		Ankerplatz A bleibt durch Vp.Bt. 1906 besetzt
2240		Vp.Boote 1908, 1909, 1912 Korsör eingelaufen
0830		Vp.Boote 1004, 1011 Sundsperre-Nord-Bewachung übernommen
0430 am 12.6.41		1009, 1010 Aarhus eingelaufen
0820		Vp.Boote 1005, 1008 haben Geleit Hebewerk bei Rot 27 Otto übernommen
1950		Chef 10. Vp.Fl. meldet durch FT 1941/65 an BSO: Fahrwasserbojen brennen, Markboote liegen aus.
12.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: NW 4	Wachschifffflottille:
	Wetter: einzelne Wolken, klarer Himmel	Wachschiff 1 R o s t o c k
	Seegang: 3, mäßig bewegt	Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto
		sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1004, 1011 Bewachung Sundsperre-Nord
		1009, 1010 A a r h u s
		1005, 1008 Geleit Hebewerk
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1903, 1904 K o p e n h a g e n
		1906, Ankerplatz A
		1909, 1908, 1912 K o r s ö r
		sonst keine Vergnderungen
0745		FT 0713/93 von Wachschiff 2 an BSO, daß Verband 0645 Punkt Rot 27 Otto passiert hat
0500		Vp.Boote 1903, 1904 zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni Kopenhagen ausgelaufen
1313		Vp.Boote 1902, 1911 mach Ablösung Kopenhagen eingelaufen.
		1230

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.6.		
1230		BSO befiehlt durch Gkdos. 2419/41 A3 Wiederbesetzen der Beobachterplätze A - C und Ankerplatz A
		Chef 19. Vp.Fl. verteilt die Boote wie folgt: Vp.Bt. 1912 Beobachterplatz A Vp.Bt. 1910 Beobachterplatz B Vp.Bt. 1913 Beobachterplatz C Vp.Bt. 1908 Ankerplatz A
2200		Vp.Bt. 1910 meldet durch FT 2202/45, Positionen sind eingenommen
1750		Durch FT 1727/28 erhält Chef 10. Vp.Fl. von BSO Befehl, Markboote auf Sternnamen im Großen Belt nach Korsör einlaufen zu lassen.
2300		Vp.Bte. 1001, 1007, 1002, 1003 Korsör eingelaufen
2100		Vp.Bte. 1006, 1012 Bewachung Seelandsreevsperre wieder übernommen
13.6.41	Aarhus	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW z W 2	Wachschiffflottille: wie am Vortage
	Wetter: klare Sicht, einzelne Wolken	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: -	Vp.Bte. 1001, 1002, 1003, 1007, ~~1006~~, ~~1012~~ Korsör
		Vp.Bte. 1006, 1012 Bewachung Seelandsreevsperre
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1903, 1904 Ankerplatz N
		1902, 1911 Kopenhagen
		1906, 1908, 1910, 1912, 1913 Beobachterplätze Großer Belt
0645		Vp.Bt. 1902 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
0950		1904 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1030		Vp.Bt. 1906 nach Ablösung auf Ankerplatz Anton Korsör eingelaufen
1330		Vp.Bt. 1005, 1008 mit Hebewerk wegen Wetterlage Frederikshavn eingelaufen
1330		BSO befiehlt Chef 10. Vp.Fl., daß Positionen mit Sternnamen im Großen Belt sofort wieder zu besetzen sind.
1430		Vp.Bt. 1006 erhält durch FT 1302/87 Befehl, Positionen gemäß 10. Vp.Fl. Gkdos. 89/41 zu besetzen

1600

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2771 K.

An Bord, den 29. Juni 1941

Geheime Kommandosache.

An

die Seekriegsleitung,

Berlin W 35.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1.6. - 15.6.1941 ohne Abschnitt Maschine übersandt.

- 1 -

Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes.

An Kr abgeben
1 Skl i.A.
Iac B 7

1.Skl 14595 Gkdos.

1 Anl.

14.6.41	Aarhus	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW z W 3	Wachschiffflottille wie am Vortage
	Wetter: bedeckt, Regen	1o. Vorpostenflottille:
	Seegang: 2	Vp.Boote 1001, 1002, 1003x Positionen mit Sternnamen im Großen Belt x und 1006, 1007, 1012 1005, 1008 Frederikshavn sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1902 Ankerplatz N 1904 Kopenhagen 1906 Korsör sonst keine Veränderungen
1045		Chef 10. Vp.Fl. erhält von BSO durch FT 1003/49 Befehl, Markboote einzuziehen, Bojenbeleuchtung aufnehmen, Aarhus einlaufen
1250		Chef 10. Vp.Fl. befiehlt durch FT 1127/58, daß Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1006 Aarhus einlaufen und 1007, 1012 Bewachung Seelandsreev-Sperre übernehmen soll
2335		Vp.Bt. 1007 erbittet durch FT 2259/87 für bei Hetterrev festgekommenen Fischdampfer Salzburg Schlepperhilfe, die vom BSO durch FT 0146/91 zugesagt wird.

2340

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.6.		
1230		BS [illegible] ederbe- set [illegible] nd Ankerplatz A [illegible] Chef [illegible] e Boote wie folgt: Vp. [illegible] chterplatz A Vp. [illegible] obachterplatz B Vp.B [illegible] Beobachterplatz C Vp.Bt. [illegible]908 Ankerplatz A
2200		Vp.Bt. 1910 meldet durch FT 2202/45, Positionen sind eingenommen
1750		Durch FT 1727/28 erhält Chef 10. Vp.Fl. von BSO Befehl, Markboote auf Sternnamen im Großen Belt nach Korsör einlaufen zu lassen.
2300		Vp.Bte. 1001, 1007, 1002, 1003 Korsör eingelaufen
2100		Vp.Bte. 1006, 1012 Bewachung Seelandsreevsperre wieder übernommen
13.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW z W 2	Wachschiffflottille: wie am Vortage
	Wetter: klare Sicht, einzelne Wolken	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: -	Vp.Bte. 1001, 1002, 1003, 1007, ~~1006~~, ~~1012~~ K o r s ö r
		Vp.Bte. 1006, 1012 Bewachung Seelandsreevsperre
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Boote 1903, 1904 Ankerplatz N
		1902, 1911 Kopenhagen
		1906, 1908, 1910, 1912, 1913 Beobachterplätze Großer Belt
0645		Vp.Bt. 1902 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
0950		1904 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1030		Vp.Bt. 1906 nach Ablösung auf Ankerplatz Anton Korsör eingelaufen
1330		Vp.Bt. 1005, 1008 mit Hebewerk wegen Wetterlage Frederikshavn eingelaufen
1330		BSO befiehlt Chef 10. Vp.Fl., daß Positionen mit Sternnamen im Großen Belt sofort wieder zu besetzen sind.
1430		Vp.Bt. 1006 erhält durch FT 1302/87 Befehl, Positionen gemäß 10. Vp.Fl. Gkdos. 39/41 zu besetzen
		1600

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 13.6.		
1600		Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1007 Korsör ausgelaufen auf Positionen im Großen Belt (Sternnamen)
1640		Vp.Bt. 1012 erhält von BSO Befehl, Punkt Rot 27 Otto vor Dunkelwerden zu besetzen (FT 1619/92)
1600		Wachschiff 2 meldet durch FT 1245/85, daß Dt. Dampfer "Herrenwyk" Grundberührung hatte. K.M.D. Hamburg wird gebeten, Reederei zu unterrichten.
1735		Vp.Bt. 1003 erhält von Chef 10. Vp.Fl. durch FT 1714/94 Befehl zum Auslegen von Sperrbeleuchtung neben den Sperrlückentonnen Seelandsreev und anschließend Markboot-Position einzunehmen.
1940		Vp.Bt. 1901 meldet an Chef 10. Vp.Fl. Aufgabe durchgeführt, Leuchtkörper brennen (FT 1915/6)
2050		Vp.Bt. 1003 meldet durch FT 2040/13, daß Sperrbeleuchtung brennt
14.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW z W 3	Wachschiffflottille wie am Vortage
	Wetter: bedeckt, Regen	1o. Vorpostenflottille:
	Seegang: 2	Vp.Boote 1001, 1002, 1003x Positionen mit Sternnamen im Großen Belt x und 1006, 1007, 1012
		1005, 1008 Frederikshavn
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1902 Ankerplatz N
		1904 K o p e n h a g e n
		1906 K o r s ö r
		sonst keine Veränderungen
1045		Chef 10. Vp.Fl. erhält von BSO durch FT 1003/49 Befehl, Markboote einzuziehen, Bojenbeleuchtung aufnehmen, Aarhus einlaufen
1250		Chef 10. Vp.Fl. befiehlt durch FT 1127/58, daß Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1006 Aarhus einlaufen und 1007, 1012 Bewachung Seelandsreev-Sperre übernehmen soll
2335		Vp.Bt. 1007 erbittet durch FT 2259/87 für bei Hetterrev festgekommenen Fischdampfer Salzburg Schlepperhilfe, die vom BSO durch FT 0146/91 zugesagt wird.
		2340

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.6.		
2340		Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1006 Aarhus eingelaufen
15.6.41	Aarhus	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW 1	Wachschifflottille: wie am Vortage
	Wetter: bedeckter Himmel, Regen	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: -	Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1006 Aarhus
		1007, 1012 Bewachung Seelandsreev-Sperre
		sonst keine Veränderungen
0600		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
1700		Wachschiff 7 zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto Flensburg ausgelaufen
		Wachschiff 5 nach Ablösung Kiel eingelaufen
		Aarhus
2310		

PG-38803-NID

PG/38803

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK-THROUGH FROM AREA GOTHENBURG-OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. / BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

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

Th 9333
14/25.09.41
4 - 30.09.41

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge.

Verbandschef: Fregattenkapitän Weese
ab 24.6.41: vertretungsweise als Chef Bewa.Ost Korvettenkapitän Remmers

Begonnen: 16.6.41

Beendet: 30.6.41

Anlagen: Keine Seiten: 14

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/38803/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORN OUTER COVER OR SLIP OF PAPER GUMMED TO THE COVER

Gliederung

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.Kutter
Flottillenchef: Fregattenkapitän Weese

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012
Flottillenchef: Korvettenkapitän Köhler

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913
Flottillenchef: Korvettenkapitän Remmers

Anlage 1 zu 1/Skl/7479/41 Kdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.41	**Aarhus**	**Führerschiff "Reiher" Aarhus**
0800	Wind W 2 Wetter: klarer Himmel, kaum bewölkt Seegang: 0 - 1	Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Rostock Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 Aarhus Wachschiff 4 z.Vfg. Sperrkommandant Ki Wachschiff 5 Kiel Wachschiff 6 Position Rot 15 Otto Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Grün 06 Otto 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001, 1002, 1003, 1006, 1009 und 1010 Aarhus Vp.Boote 1004 und 1011 Sundsperre Nord Vp.Boote 1005 und 1008 Frederikshavn Vp.Boote 1007 und 1012 Seelandsrev-Sperre 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902 und 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Boote 1904 und 1911 Kopenhagen Vp.Boote 1905, 1906, 1907 und 1909 Korsör Vp.Boot 1908 Ankerplatz Anton Vp.Boot 1910 Beobachterplatz Bruno Vp.Boot 1912 Beobachterplatz Anton Vp.Boot 1913 Beobachterplatz Cäsar
0400		Vp.Bt. 1904 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablös auf Ankerplatz Nanni
0950		Vp.Bt. 1902 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
0500		Vp.Bt. 1905 Korsör ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Anton
1920		Vp.Bt. 1908 Korsör eingelaufen nach Ablösung
		gez. Reess
17.6.41	**Aarhus**	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: W 1 - 2 Wetter: klarer Himmel Seegang: 0	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1902 Kopenhagen Vp.Bt. 1904 Ankerplatz Nanni Vp.Bt. 1905 Ankerplatz Nanni Vp.Bt. 1908 Korsör
0800		Vp.Boote 1005 und 1008 mit Hebewerk Frederik havn ausgelaufen, Geleit bis Kristiansand-Süd
0800		Wachschiff 3 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Position Schwarz 01 Otto

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
ch 17.6.41		
1730		Vp.Bt. 1904 nach Ablösung durch Vp.Bt. 1902 Kopenhagen eingelaufen
1000		Vp.Bt. 1904 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung.
1105		Vp.Bt. 1903 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1800		Vp.Boote 1002 und 1003 Aarhus ausgelaufen nach Kopenhagen zum E.K.-Anlagen-Einbau
1915		Vp.Bt. 1009 Aarhus ausgelaufen mit Sonderbefehl für Schlesien
2300		Vp.Bt. 1009 meldet durch FT 1820/52 das Eintreffen bei "Schlesien" gegen 2230 Uhr.
		B.S.O. erteilt durch Gkdos. 123/41 Chefsache Sonderbefehl an Wachschiffe zum Abstoppen der Handelsschiffahrt nach Häfen des Bottenund finnischen Meerbusens. Da die Wachschiffe nicht mit Schlüssel M Offz. ausgerüstet sind, wird dieser Sonderbefehl durch Führerschiff "Reiher" an die Wachschiffe auf Position verteilt.
		Gez. Weese
18.6.41	In See bei Punkt Schwarz	Führerschiff "Reiher" Marsch durch Sund und Belte
0800	03 Otto Wind: NW 1 Wetter: klarere Himmel später bedeckt Seegang: Leicht bewegt See 1 - 2	Wachschifffflottille: Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 2 Aarhus sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1002, 1003 Marsch nach Kopenhagen Vp.Boote 1005, 1008 Geleit nach Kristiansand-Süd Vp.Boot 1009 Sonderauftrag im Gr.-Belt sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1903 Kopenhagen Vp.Bt. 1904 Ankerplatz Nanni sonst keine Veränderunegn
0330		Führerschiff "Reiher" Aarhus ausgelaufen zur Durchgabe des Sonderbefehls gemäß B.S.O. Gkdos 123/41 Chefsache
0725		auf Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 2 unterrichtet
1300		auf Position Schwarz 05 Otto Vp.Bt. 1004, 1011 unterrichtet

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 18.6. 2105		auf Position Grün 06 Otto Wachschiff 8 unterrichtet.
0700		Vp.Bt. 1009 Aarhus nach Durchführung Aufgabe für "Schlesien" eingelaufen Vp.Bt. 1911 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
1130		Vp.Bt. 1903 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1100		FT 0942/88 von B.S.O. an Vp.Bt. 1008 erteilt neuen Geleitbefehl für 19.6.41 1800 Uhr ab Rd 27 Otto
0915		Vp.Boote 1002 und 1003 Kopenhagen eingelaufen
1845		Vp.Bt. 1007 erhält durch FT 1814/19 vom Chef 10.Vp.Fl. Befehl zum Einlaufen nach Aarhus
2225		Aarhus eingelaufen und
2245		Aarhus ausgelaufen in Gr. Belt zum Ankerplatz "Schlesien" zur Überführung des verstorbenen I. Offiz. Kommandanten von "Schlesien" nach Kiel
		gez. W e e s e
19.6.41 0800	In See bei Punkt Rot 15 Otto Wind: NW z W 1 Wetter: klare Sicht, leichter Dunst Seegang: 0	Führerschiff "Reiher" Marsch durch Sund und Belte Wachschifffl ottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1002, 1003 Kopenhagen Vp.Bt. 1007 Marsch nach Kiel Vp.Bt. 1009 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1903 - Kopenhagen, Vp.Bt. 1911 Ankerplatz Nanni sonst keine Veränderungen
0740		Führerschiff "Reiher" auf Position Rot 15 Ott Wachschiff 6 unterrichtet, auf Position Rot
1215		40 Otto Wachschiff 7 unterrichtet, anschließend Marsch durch Kl.Belt nach Aarhus
0500		Vp.Bt. 1906, 1908 und1909 Korsör ausgelaufen
2300		zur Ablösung auf Beob.Pl. A - C Vp.Bte. 1912 und1 913 nach Ablösung Korsör eingelaufen
1050		Vp.Bt. 1904 Kopenhagenausgelaufen mit Kurierpost für "Schleswig-Holstein" nach Ankerplatz Nanni
1730		Vp.Bt. 1904 Kopenhagen wieder eingelaufen
1230		Vp.Bte. 1009 und 1010 Aarhus ausgelaufen zur Durchführung des mit FT 0942/88 vom 18.6 durch B.S.O. befohlenen Geleites eines Baggersschleppzuges nach Kristiansand-Süd

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.6. 1315		Vp.Bt. 1001 Aarhus ausgelaufen nach Korsör.
2045		Korsör eingelaufen
1000		Vp.Bt. 1006 Aarhus ausgelaufen mit Kurierpost für "Schlesien"
1630		FT-Meldung von Vp.Bt. 1906: Ankerplätze wie folgt besetzt (FT 1420/42) Ankerplatz A durch 1905, Beobachterplatz A durch 1908, Beobachterplart C durch 1909
1900		FT 1825/85 an Vp.Bt. 1906 befiehlt das Besetzen des Beobachterplatzes B
2250		Vp.Bt. 1906 Beobachterplatz B besetzt (FT-Meldung 2240/6)
1800		VP.Bt. 1007 Kiel eingelaufen
1930		Chef 19. Vp.Fl. meldet an B.S.O. durch FT 1832/89, daß er sich auf Vp.Bt. 1910 eingeschifft hat und mit Kuriepost auf Marsch nach Ankerplatz A ist, um alle Boote einzuweisen.
		Gez. W e e s e
20.6.41 0800	A a r h u s Wind: NW 2 Wetter: klare Sicht, ohne Wolken Seegang: leicht bewegte See	Führerschiff "Reiher" A a r h u s Wachschifffl ottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 K o r s ö r Vp.Bt. 1006 Großer Belt Vp.Bt. 1007 K i e l Vp.Bte.1009 und 1010 Geleit nach Kristiansand-Süd sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1906 Beobachterplatz B Vp.Bt. 1908 Beobachterplatz A Vp.Bt. 1909 Beobachterplatz C Vp.Bt. 1910 Großer Belt Vp.Bte.1912 und 1913 K o r s ö r sonst keine Veränderungen
0400		Führerschiff "Reiher" nach Durchführung der Durchgabe des Sonderbefehls gem B.S.O. Gkdos 123/41 Chefsache Aarhus eingelaufen
0500		Wachschiff 5 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 15 Otto
0900		Wachschiff 6 nach Ablösung Marsch nach Vejle angetreten zur Ausführung von Reparaturen lt. Vfg B.A. Kopenhagen.
0700		Vp.Bt. 1903 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni 1911 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung

Zu beziehen vom Vorbrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 20.6.		
0300		Vp.Bte. 1005 und 1008 Aarhus eingelaufen nach Durchführung Geleitaufgabe
0345		Vp.Bt. 1006 Aarhus eingelaufen nach Abgabe Kurierpost an "Schlesien"
1100		FT 1006/30 von BSO an Wachschiff 8 und Vp.Bt. 1004 befiehlt Umleitung des nach Häfen westl. Moen-Darserot gehenden Schiffsverkehrs durch Großen Belt
1115		Vp.Bt. 1001 Korsör ausgelaufen
2040		Aarhus eingelaufen
1200		Vp.Bt.1904 Kopenhagen ausgelaufen mit Kurierpost für "Schleswig-Holstein"
1640		Kopenhagen eingelaufen
1300		FT 1228/37 von Vp.Bt. 1902, daß Vp.Bt. 1911 durch 1903 auf Ankerplatz Nanni abgelöst ist
1530		Vp.Bt. 1911 Kopenhagen eingelaufen
1715		Vp.Bt. 1910 mit Chef 19. Vp.Fl. Korsör eingelaufen
		gez. W e e s e
21.6.41	A a r h u g	
0800	Wind: W 1	Führerschiff"Reiher" wie am Vortage
	Wetter: klare Sicht leichter Dunst unbewölkt:	Wachschifflottille:
		Wachschiff 6 Marsch nach Vejle
		sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1001, 1005, 1006 und 1008 Aarhus
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1903 Ankerplatz Nanni
		~~191~~ 1910 K o r s ö r
		1911 Kopenhagen
		sonst keine Veränderungen
0050		Wachschiff 6 auf Marsch nach Vejle auf Position 55° 43' Nord und 10° 20' Ost geankert (FT 0055/86)
0600		Vejle eingelaufen
0300		Wachschiff 1 Rostock ausgelaufen zur Ablösung auf Position Grün 06 Otto
0600		wegen Sperrung des Weges durch Gjedser-Sperre auf Punkt Rot 13 Otto geankert (FT 0828/97)
1730		auf Position Grün 06 Otto Bewachung übernommen) (FT 1745/31)
2230		Wachschiff 8 nach Ablösung Kopenhagen eingelaufen, meldet A.K.B. bis 30.6.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 21.6.		
1800		B.S.O. gibt durch FT 1702/28/29 Befehl an Wachschiff 8 und Vp.Bt. 1004, daß jeglicher Schiffsverkehr in die Ostsee wegen Minengefahr gesperrt ist. Von Sund-Süd Dampfer nach Kopenhagen beordnen, auf Sund-Nord auf Ankerplatz Lucie zu Anker bringen. Umleitung Schiffsverkehrs durch Gr.Belt in die westl. Ostsee bleibt bestehen gemäß FT 1006/30 v. 20.6.41
1200		Vp.Bt. 1904 zur Abgabe von Kurierpost an "Schleswig-Holstein" Kopenhagen ausgelaufen
1720		Kopenhagen wieder eingelaufen
2025		B.S.O. befiehlt durch FT 1958/37 an Wachschiff 1 das Verlegen des Ankerplatzes nach Grün 07 Otto Befehl gemäß FT 1702/28 bleibt bestehen.
2310		Wachschiff 1 meldet Einnahme der Position Grün 07 Otto durch FT 2311/48
		gez. W e e s e
22.6.41	A a r h u s	
0800	Wind SO 1	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
	Wetter: klarer Himmel ohne Wolken	Wachschifflottille:
		Wachschiff 1 Position Grün 07 Otto
		Wachschiff 6 Vejle Hafen
		Wachschiff 8 Kopenhagen
		sonst keine Veränderungen
	Seegang: -	10. Vorpostenflottille:
		wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille:
		wie am Vortage
0010		Befehl von B.S.O. an Wachschiff 1 durch FT 2306/47, ab 0300 Uhr mit Zick-Zack-Kursen bei Grün 07 Otto auf und ab zu stehen. Aufgabe weiter durchführen.
0250		FT 0151/50 SSd an alle BSO-Streitkräfte: Alle russischen Handelsschiffe bei geringsten Verlassen der schwed. Hoheitsgewässer ab 0300 Uhr am 22.6. aufbringen
0300		FS von BSO unter G 20671: seit heute 0300 Uhr Kriegszustand mit Sowjet-Rußland
0400		FT 0351/51 an Wachschiff 1 von BSO: Mit U-Bootgefahr rechnen
1400		FT 1348/70 an Wachschiff 1 von BSO: Mit Durchbruchsversuchen russischer U-Boote ist zu rechnen. Von Süden sind eigene U-Boote nicht zu erwarten.
1550		Wachschiff 1 meldet durch FT 1512/73: abgelöst durch VP.Boote 1002, 1003, laufe zur Sundsperr Nord.
2230		Wachschiff 1 Sundsperre-Nord übernommen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.6.		
0300		Vp.Boote 1002 und 1003 Kopenhagen ausgelaufen Helsingör
0525		FT 0505/52 von BSO an Grf. 1003: Sofort Kopenhagen anlaufen und BSO anrufen
0830		Vp.Bt. 1002 und 1003 erhalten von BSO Befehl zur Ablösung von Wachschiff 1 auf Pos. Grün 07 Otto und laufen Kopenhagen um 0930 Uhr aus.
0540		Vp.Bt. 1004 und 1011 erhalten von BSO durch FT 0514/53 Befehl, bis zur Ablösung durch Wachschiff 1 auf Position zu bleiben.
1500		Vp.Boote 1002 und 1003 haben Position Grün 07 Otto von Wachschiff 1 übernommen
		Vp.Bt. 1003 erhält durch FT 1102/62 vom Chef 10.Vp.Fl. Sonderbefehl zum Geleit von Dmpfr. Wiborg von Grün 06 Otto durch Sundsperre-Süd, zur Weiterfahrt ist Dpfr. mit Kursanweisungen versehen. Dpfr. ist 20.30 Uhr bei Grün 07 Otto mit Kursanweisungen entlassen, FT-Meldung 2035/91 von Vp.Bt. 1003
1345		Vp.Bte 1002 und 1902 werden durch FT 1326/69 von BSO über mögliche Durchbruchsversuche russischer U-Boote unterrichtet. Eigene U-Boote von Süden nicht zu erwarten. Boote stehen auf Position Sund-Süd.
2350		Vp.Bt. 1004 und 1011 nach Ablösung durch Wachschiff 1 Helsingör eingelaufen.
1500		Vp.Bte 1001 und 1005 Aarhus ausgelaufen zur Durchführung. Aufgabe: U-Bootsjagd bei Drogden (gemäß B.S.O. Gkdos 2718 Al)
1230		Vp.Bt. 1912 Korsör ausgelaufen nach Position Rot 15 Otto und Rot 40 Otto zur Durchführung Sonderauftrages für Wachschiff 5 und 7
13000		Führerschiff "Reiher" Aarhus ausgelaufen nach Position Schwarz 01 und Schwarz 05 Otto zur Unterrichtung von Wachschiff 2 und Wachschiff 1
1630		Führerschiff "Reiher" Unterrichtung von Wachschiff 2 auf Position Schwarz 01 durchgeführt
2200		Unterrichtung von Wachschiff 1 auf Position Schwarz 05 Otto durchgeführt.
2245		Rückmarsch nach Aarhus angetreten
0045		Vp.Bte 1904 mit Kurierpost für "Schleswig-Holstein" Kopenhagen ausgelaufen und Kopenhagen eingelaufen
0455		Wachschiff 6 Vejle ausgelaufen nach Aarhus, da die
1230		Durchführung der Reparaturen in der Werft Vejle nicht möglich war. Wachschiff 6 konnte wegen zu hohen Tiefgangs die Werft nicht erreichen.
2035		Aarhus eingelaufen
1500		Vp.Bt. 1006 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung an Sedlandsrev-Sperre
2000		Vp.Bt. 1012 Aarhus eingelaufen nach Ablösung

gez. W e e s e

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" A a r h u s
0800	Wind: Umlaufende Winde 1	Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Position Schwarz 05 Otto Wachschiff 6 Anmarsch unter
	Wetter: diesig, später aufklarend, heiter	10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001, 1005 U-Bootsjagd bei Drogden
	Seegang: 0	Vp.Bt. 1002, 1003 Position Grün 07 Otto
		Vp.Bt. 1004, 1011 H e l s i n g ö r
		Vp.Bt. 1006 Bewachung Seelandsrev
		Vp.Bt. 1012, 1008 A a r h u s
		Vp.Bt. 1009, 1010 Frederikshavn
		Vp.Bt. 1007 K i e l
		19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1912 auf Marsch im Großen Belt und Kleinen Belt mit Sonderauftrag
0650		Führerschiff "Reiher" Aarhus eingelaufen
1300		Vp.Bt. 1004, 1011 Helsingör ausgelaufen nach Aarhus
2400		Aarhus eingelaufen
0550		Vp.Bt. 1007 Kiel ausgelaufen nach Aarhus
2115		Aarhus eingelaufen
0700		Vp.Bt. 1001 Kopenhagen eingelaufen, Vp.Bt. 1005 durchgeführt U-Bootsjagd bei Drogden
		gez: W e e s e
24.6.41	A a r h u s	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage
0800	Wind: SO 2	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: klarer Himmel	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: Leicht bewegte See	Vp.Bt. 1001 K o p e n h a g e n
		Vp.Boote 1004, 1011 A a r h u s
		Vp.Bt. 1007 A a r h u s
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
1800		Führerschiff "Reiher" Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto, Frederisia eingelaufen
2300		FT 2330/13 an Wachschiff 7: "Reiher" ablöst
2330		25.6. vormittags. Dieser Funkspruch wird auf FT-Anfrage von Wachschiff 7 abgesetzt (FT 2125/3)

Remmers

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.41	F r e d e r i c i a	Führerschiff "Reiher": Fredericia
0800	Wind: SO 1	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: heiter, sehr warm, keine Wolken	10. Vorpostenflottille: wie am Vortgae
	Seegang: glatte See	19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1912 , K o r s ö r
0430		Durch FT 0357/20 von BSO wird der Kleine Belt von Punkt Rot 41 Otto bis Rot 35 Otto gesperrt. Das Auslaufen von "Reiher" verzögert sich bis zur Freigabe
1530		Führerschiff "Reiher" Fredericia nach Freigabe Kleiner Belt ausgelaufen zur Ablösung auf Punkt Rot 40 Otto
2020		geankert auf Punkt Rot 40
2130		Otto, Bewachung auf Position übernommen (FT 2150/76)
2145		Wachschiff 7 Anker auf nach Flensburg
0400		Vp.Boote 1910, 1912, 1913 Korsör ausgelaufen zur Ablösung als Beobachter im Großen Belt Verteilung wie folgt: Vp.Bt. 1910 Beobachterplatz B, Vp.Bt. 1912 Beobachterplatz A, Vp.Bt. 1913 Ankerplatz A
1100		Ankerplätze nach Kopplung besetzt
1930		Vp.Boote 1905, 1906 und 1908 nach Ablösung Korsör eingelaufen
0500		Vp.Boote 1904, 1911 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
1140		Vp, Boote 1902, 1903 Kopenhagen eingelaufen
		-Kommmo:
26.6.41	Position Rot 40 Otto	Führerschiff "Reiher" Position Rot 40 Otto
0800	Wind: Umlaufende Winde 1	Wachschifffflottille:
	Wetter: leicht bedeckt, dunstig	Wachschiff 7 F l e n s b u r g sonst keine Veränderung
	Seegang: 0	10. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille
		Vp.Bt. 1904, 1911 Ankerplatz Nanni
		Vp.Bt. 1902, 1903 Kopenhagen
		Vp.Bt. 1912 Beobachterplatz A
		Vp.Bt. 1910 Beobachterplatz B
		Vp.Bt. 1913 Ankerplatz A
		Vp.Bte 1905, 1906, 1908 Korsör sonst keine Veränderungen
0030		Fliegeralarm in Kiel "Reiher" gibt 6 Fl-Meldungen über Flugzeuggeräusche, Fallschirm-Leuchtbomben-Abwürfe und Bombenwurf ab

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.6.		
0305		Fliegeralarm beendet
0700		Wachschiff 7 Flensburg eingelaufen
0515		Vp.Bt. 1008 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung in Bewachung Seelandsreev-Sperre
1105		Vp.Bt. 1006 Aarhus eingelaufen nach Ablösung durch Vp.Bt.1008
0900		Vp.Bt. 1012 Aarhus ausgelaufen mit Kurierpost für "Schlesien", Rückkehr gegen Abend
1215		B.S.O. befiehlt durch FT 1119/5 an Vp.Bt. 1003 daß zur Sicherung von 15 Erzdampfern sofort di Position Grün 06 Otto zu besetzen ist, damit Dampfer mit Kursanweisungen durch Sund und Gr. Belt ausgerüstet werden, Position Grün 07 Otto ist vor Dunkelwerden wieder zu besetzen
1935		Durch FT 1906/23 an Vp.Bt. 1003 von BSO wird der gleiche Befehl für weitere 3 Dampfer für den 27.6. mit Hellwerden befohlen
		Kommmo.
27.6.41	Position Rot 40 Otto	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage
0800	Wind: NW 4	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: klarer Himmel	10. Vorpostenflottille:
	Seegang: 3	Vp.Bt. 1006 A a r h u s
		Vp.Bt. 1008 Bewachung Seelandsreev-Sperre
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille wie am Vortage
0103		Fliegeralarm in Kiel
0149		Führerschiff "Reiher" meldet durch Fl-Meldung Geräusche und Abwurf einer Fallschirmleuchtbombe
0244		Fliegeralarm beendet
1750		Auf eine Anfrage des Vp.Bt. 1003 über Verkehr von 3 schwedischen Dampfern durch Sperrlücke Sund-Süd in die Ostsee entscheidet BSO durch FT 1724/66, daß jeglicher Dampferverkehr nach Süden in die Ostsee gesperrt ist, Dampfer nach Häfen der westlichen Ostsee bestimmt, sind mit Kursanweisungen durch Sund und Gr. Belt abzufertigen (FT 1006/30 vom 20.6.41)
1200		Vp.Bt. 1902, 1903 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
1730		Vp.Bt. 1904, 1911 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
		Wachschiff 2 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Psoition Schwarz 01 Otto

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.6. 2045		Wachschiff 3 Aarhus eingelaufen nach Ablösung
28.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 6 Wetter: Regen, bedeckt schlechte Sicht Seegang: 4, bewegte See	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage Wachschiffflottille: Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 A a r h u s sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902, 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Boote 1904, 1911 Kopenhagen sonst keine Veränderungen
0100		Fliegeralarm in Kiel
0122-0236		Führerschiff "Reiher" meldet durch 5 Fl-Meldungen Geräusche, Fallschirmabwürfe
0255		Fliegeralarm beendet
12 00		Vp.Boot 1001 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bt. 1005 nördlich Drogden
1500		Vp.Boot 1005 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1900		Vp.Boote 1011 und 1012 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 1 an Sundsperre Nord 1004, 1006 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bte. 1002, 1003 auf Position Grün 07 Otto
1750		FT 1638/23 von BSO an Vp.Bte. 1002 und 1003 gibt Fahrterlaubnis für 18 Dampfer durch Sundsperrlücke frei. Diese Freigabe wird durch FT 2310/51 von Vp.Bt. 1003 bestätigt.
1820		Vp.Bt. 1911 AKB in Kopenhagen wegen Maschinenschaden, Dauer bis 11.7.41
1805		Vp.Bt. 1905 Korsör ausgelaufen nach Kopenhagen als Ersatz für Vp.Bt. 1911
29.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW - NO 5 Wetter: trübe, bedeckt Seegang: 4	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 U-Bootsjagd bei Drogden Vp.Bt. 1004, 1006 Marsch nach Pos. Grün 07 Otto

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 3740 K.

An Bord, den 27. Juli 1941

Geheime Kommandosache

An
das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.,
B e r l i n W 35.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 16.6. - 30.6.1941 ohne Abschnitt Maschine übersandt.
Keine Bemerkungen.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes. i.V.

1.Skl 17247/4 g.Kdos. -1 Skl-

		Vp.Fl. durch Fl 1911/78, daß Vp.Boote 1002, 1003 um 1500 Uhr abgelöst sind.
1840		Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
30.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 2 Wetter: heiter, später bedeckt Seegang: 1	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: Wachschiff 1 K o p e n h a g e n sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen Vp.Bte. 1004, 1006 Position Grün 06 Otto sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0140		Fliegeralarm westliche Ostsee
0140-0246		Führerschiff "Reiher" medlet durch 3 Fl-Meldungen Flakfeuer, Flugzeug-Geräusche und Fallschirm-Leuchtbomben Abwürfe
0310		Fliegeralarm westliche Ostsee beendet
0930		Vp.Boote 1002, 1003 Kopenhagen ausgelaufen nach Aarhus
0045 am 1.7.41		Aarhus eingelaufen

Zu 1/Skl. 17247/41 g. Kdos

Geheime Kommandosache!

I. Ap.

Skl. Qu. (A I) L.

Beiliegendes Kriegstagebuch zur Auswertung. Auswertung bei Skl. erfolgt nicht. Gegebenenfalls wird um Beteiligung Skl. gebeten.

~~II. A Wa~~

III. über 1/Skl. an Kr

1/Skl.
i.A.
I ae

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Kurses, Seegang, Beleuchtung, der Luft, Mondschein	
noch 27.6. 2045		
28.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 6 Wetter: Regen, bedeckt, schlechte Sicht Seegang: 4, bewegte See	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 U-Bootsjagd bei Drogden Vp.Bt. 1004, 1006 Marsch nach Pos. Grün 07 Otto
0100		Fliegeralarm in Kiel
0122-0236		Führerschiff "Reiher" meldet durch 5 Fl-Meldungen Geräusche, Fallschirmabwürfe
0255		Fliegeralarm beendet
12 00		Vp.Boot 1001 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bt. 1005 nördlich Drogden
1500		Vp.Boot 1005 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1900		Vp.Boote 1011 und 1012 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 1 an Sundsperre Nord 1004, 1006 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bte. 1002, 1003 auf Position Grün 07 Otto
1750		FT 1638/23 von BSO an Vp.Bte. 1002 und 1003 gibt Fahrterlaubnis für 18 Dampfer durch Sundsperrlücke frei. Diese Freigabe wird durch FT 2310/51 von Vp.Bt. 1003 bestätigt.
1820		Vp.Bt. 1911 an TB in Kopenhagen wegen Maschinenschaden, Dauer bis 11.7.41
1805		Vp.Bt. 1905 Korsör ausgelaufen nach Kopenhagen als Ersatz für Vp.Bt. 1911
29.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW - NO 5 Wetter: trübe, bedeckt Seegang: 4	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 U-Bootsjagd bei Drogden Vp.Bt. 1004, 1006 Marsch nach Pos. Grün 07 Otto
1840		Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
30.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 2 Wetter: heiter, später bedeckt Seegang: 1	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: Wachschiff 1 K o p e n h a g e n sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen Vp.Bte. 1004, 1006 Position Grün 06 Otto sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0140		Fliegeralarm westliche Ostsee
0140-0246		Führerschiff "Reiher" meldet durch 3 Fl-Meldungen Flakfeuer, Flugzeug-Geräusche und Fallschirm-Leuchtbomben Abwürfe
0310		Fliegeralarm westliche Ostsee beendet
0930		Vp.Boote 1002, 1003 Kopenhagen ausgelaufen nach Aarhus
0045 am 1.7.41		Aarhus eingelaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, W... Seegang, Beleuchtung, der Luft, Mondschein ...	
noch 27.6. 2045		
28.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 6 Wetter: Regen, bedeckt schlechte Sicht Seegang: 4, bewegte See	Fü... ...ge Wach... ...rz 01 Otto Wac... Wach... sonst ...en 10. Vorp... ...e: wie am ... 19. Vorpost... ...ottille: Vp.Boote 1902, 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Boote 1904, 1911 Kopenhagen sonst keine Veränderungen
0100		Fliegeralarm in Kiel
0122-0236		Führerschiff "Reiher" meldet durch 5 Fl-Meldungen Geräusche, Fallschirmabwürfe
0255		Fliegeralarm beendet
12 00		Vp.Boot 1001 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bt. 1005 nördlich Drogden
1500		Vp.Boot 1005 Kopenhagen nach Ablösung eingelaufen
1900		Vp.Boote 1011 und 1012 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Wachschiff 1 an Sundsperre Nord 1004, 1006 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung von Vp.Bte. 1002, 1003 auf Position Grün 07 Otto
1750		FT 1638/23 von BSO an Vp.Bte. 1002 und 1003 gibt Fahrterlaubnis für 18 Dampfer durch Sundsperrlücke frei. Diese Freigabe wird durch FT 2310/51 von Vp.Bt. 1003 bestätigt.
1820		Vp.Bt. 1911 AKB in Kopenhagen wegen Maschinenschaden, Dauer bis 11.7.41
1805		Vp.Bt. 1905 Korsör ausgelaufen nach Kopenhagen als Ersatz für Vp.Bt. 1911 Remmers
29.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW - NO 5 Wetter: trübe, bedeckt Seegang: 4	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 U-Bootsjagd bei Drogden Vp.Bt. 1004, 1006 Marsch nach Pos. Grün 07 Otto

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
noch 29.6. noch 0800		Vp.Bt. 1005 Kopenhagen Vp.Bte. 1011, 1012 Marsch nach Sundsperre-Nord sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1905 Marsch nach Kopenhagen, sonst keine Veränderungen
0900		FT 0824/59 an Chef 10.Vp.Fl.: Vp.Bt. 1011, 1012 Bewachung Sundsperre-Nord übernommen, Wachschiff 1 geht nach Kopenhagen
1200		Wachschiff 1 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung durch Vp.Bt. 1011, 1012
0915		FT 0848/61 von BSO an Vp.Bte. 1002, 1003 erteilt Fahrterlaubnis für 19 Schwedendampfer durch Sperrlücke Sund-Süd in der Zeit vom 29.6. bis 3.7.41
1300		FT 1216/72 von BSO an Vp.Bt. 1004 befiehlt das sofortige Besetzen der Position Grün 06 Otto. Deutsche, schwedische, finnische, dänische und norwegische Dampfer von Süden nach Norden passieren lassen und sicherstellen, daß Dampfer mit Kursanweisungen versehen ~~sind.~~ werden.
1530		Meldung von den Vp.Bte. 1004, 1006 an Chef 10. Vp.Fl. durch FT 1511/78, daß Vp.Boote 1002, 1003 um 1500 Uhr abgelöst sind.
1840		Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung Remmers
30.6.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 2 Wetter: heiter, später bedeckt Seegang: 1	Führerschiff "Reiher": wie am Vortage Wachschiffflottille: Wachschiff 1 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bte. 1002, 1003 Kopenhagen Vp.Bte. 1004, 1006 Position Grün 06 Otto sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0140		Fliegeralarm westliche Ostsee
0140-0246		Führerschiff "Reiher" medlet durch 3 Fl-Meldungen Flakfeuer, Flugzeug-Geräusche und Fallschirm-Leuchtbomben Abwürfe
0310		Fliegeralarm westliche Ostsee beendet
0930		Vp.Boote 1002, 1003 Kopenhagen ausgelaufen nach Aarhus
0045	am 1.7.41	Aarhus eingelaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 30.6. 2030		Wachschiff 8 Kopenhagen ausgelaufen zur Ab.-lösung auf Position Rot 15 Otto

Demmers

PG-3880A-NID

Y▲ FILM●■

PG/38504

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARIES OF BALTIC APPROACHES. GUARDSHIP UNIT. ORDERS FOR PREVENTION OF BREAK-THROUGH FROM AREA GOTHENBURG-OSLO FJORD, OF NORWEGIAN. BLOCKADE BREAKERS.

1 AUG. 1940 - 31 JULY 1942

4

Ok 9332

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

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
F.O./38804/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.

Kriegstagebuch

Kommando Bewachungsverband Ostseezugänge

Verbandschef: Fregattenkapitän W e e s e

Mit dem 10.7.41 ist Korv.Kapt. Remmers, Chef der 19. Vp.Fl., als Chef Bewa.Ost für den erkrankten Freg.Kapt. Weese kommandiert.

Begonnen: 1.7.41

Abgeschlossen: 15.7.41

Anlagen: keine -Seiten: 12

G l i e d e r u n g

Führerschiff "Reiher"

Wachschifffflottille: Wachschiffe 1 bis 8 und 12 M.F.-Kutter

Flottillenchef:

10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1001 bis 1012, U.Z.-Boot Kiel

Flottillenchef: Korvettenkapitän K ö h l e r

19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1901 bis 1913

Flottillenchef: Korvettenkapitän R e m m e r s

Anlage - zu 1/Skl/7249/42 Gkdos.

Zu beziehen vom Vorbrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.41 0800	Position Rot 40 Otto Wind: NW 3-4 Wetter: bedeckt, diesig Seegang: mäßig bewegt, 3	Führerschiff "Reiher" Position Rot 40 Otto Wachschiffflottille: Wachschiff 1 Kopenhagen Wachschiff 2 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 3 A a r h u s Wachschiff 4 z.Vfg. Sperrkommandant Kiel Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto Wachschiff 6 A a r h u s Wachschiff 7 F l e n s b u r g Wachschiff 8 Marsch nach Gr. Belt - Süd 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 Drogden Vp.Bt. 1002 A a r h u s Vp.Bt. 1003 A a r h u s Vp.Bt. 1004 Position Grün 06 Otto Vp.Bt. 1005 Kopenhagen Vp.Bt. 1006 Position Grün 06 Otto Vp.Bt. 1007 A a r h u s Vp.Bt. 1008 BewachungSeelandsreevsperre Vp.Bt. 1009 Frederikshavn Vp.Bt. 1010 Frederikshavn Vp.Bt. 1011 Bewachung Sundsperre-Nord Vp.Bt. 1012 Bewachung Sundsperre-Nord U.Z.-Boot Kiel A a r h u s 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 19-01 Seelandsreevsperre Vp.Bt. 1902 Ankerplatz Nanni VplBt. 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Bt. 1904 Kopenhagen Vp.Bt. 1905 Kopenhagen Vp.Bt. 1906 K o r s ö r Vp.Bt. 1907 K o r s ö r (A.K.B.) Vp.Bt. 1908 K o r s ö r Vp.Bt. 1909 Beobachterplatz C Vp.Bt. 1910 Beobachterplatz B Vp.Bt. 1911 Kopenhagen (A.K.B.) Vp.Bt. 1912 Beobachterplatz A Vp.Bt. 1913 Ankerplatz A
0500		Wachschiff 7 Flensburg ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto
1030		Führerschiff "Reiher" Anker auf nach Kiel nach Übergabe Bewachung auf Rot 40 Otto an Wachschiff 7
1330		Kiel eingelaufen
1800		Wachschiff 8 Bewachung auf Position Rot 15 Otto übernommen, Wachschiff 5 einläuft am 2.7.41 nach Kiel (F.T. 1802/76)
0600		U.Z.-Boot Kiel Aarhus ausgelaufen zum Wegabsuchen
2240		Aarhus eingelaufen
1445		Vp.Bt. 1901 Aarhus eingelaufen

Lemmer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
2.7. 0800	K i e l Wind: SW 1-2 Wetter: bedeckt Seegang: -	Wachschiffflottille: Wachschiff 5 K i e l Wachschiff 7 Position Rot 40 Otto Wachschiff 8 Position Rot 15 Otto sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 A a r h u s sonst keine Veränderungen
1530		Führerschiff "Reiher" Kiel ausgelaufen nach Flensburg
2030		Flensburg eingelaufen
0500		Wachschiff 5 Anker auf nach Ablösung auf Position Rot 15 Otto, Marsch nach Kiel
0830		Kiel eingelaufen
0700		Vp.Bt. 1007 Aarhus ausgelaufen mit Proviant für "Schlesien" und anschließend zur Ablösung an Seelandsreevsperre
1200		Vp.Bt. 1008 Aarhus eingelaufen nach Ablösung
0500		Vp.Boote 1906 und 1908 Korsör ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Anton und Beobachterplatz Caesar
0115		Vp.Boote 1909 und 1913 Korsär eingelaufen nach Ablösung in Gr. Belt
3.7. 0800	F l e n s b u r g Wind: Stille Wetter: klarer Himmel, keine Wolken Seegang: -	Führerschiff "Reiher" F l e n s b u r g Wachschiffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1007 Bewachung Seelandsreevsperre Vp.Bt. 1008 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1906 Ankerplatz A, Vp.Bt. 1908 Beobachterplatz C Vp.Boote 1909, 1913 K o r s ö r sonst keine Veränderungen
0930		U.Z.-Boot Kiel A a r h u s ausgelaufen mit Post für "Schlesien"
1745		Aarhus wieder eingelaufen
1800		Vp.Bt. 1901 Aarhus ausgelaufen zur Sperrlücke Seelandsreev
2400		auf Position Schwarz 01 Otto geankert

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.7.		Vp.Boote 1009 und 1010 Frederikshavn nach Durchführung Geleitaufgabe eingelaufen
2400		Marsch nach Aarhus
4.7.	F l e n s b u r g	Führerschiff "Reiher" ~~F l e n s b u r g~~
0800	Wind: W 1 Wetter: diesig, regnerisch Seegang: -	Wachschifflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1009 und 1010 Frederikshavn sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 Position Schwarz 01 Otto sonst keine Veränderungen
0400		Führerschiff "Reiher" Flensburg ausgelaufen Aarhus eingelaufen
1800		Wachschiff 1 Kopenhagen Werft Burmeister & Wein, A.K.B. bis 21.7.41
0900		Vp.Boote 1009 und 1010 Frederikshavn ausgelaufen, Geleit von Kabelleger Neptun bis Punkt Rot 27 Otto
0400		Neptun bei Rot 27 Otto aus Geleit entlassen (F.T. 1549/36)
1540		Aarhus eingelaufen
2045		Vp.Bt. 1901 Aarhus eingelaufen
1115		Vp.Bt. 1005 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung U-Bootsjagd bei Drogden
1000		Vp.Bt. 1001 nach Ablösung Marsch nach Aarhus angetreten
1200		
5.7.	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" A a r h u s
0800	Wind: WNW 4 Wetter: klarer Himmel, einzelne Wolken Seegang: mäßig bewegte See	Wachschifffflottille: Wachschiff 1 Kopenhagen (A.K.B.) sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 Marsch nach Aarhus Vp.Boote 1009 und 1010 Aarhus Vp.Bt. 1005 Drogden sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.7.		
noch 0800		19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 Aarhus sonst keine Veränderungen
1730		B.S.O. gibt durch F.T. 1613/4 und 1646/5 an 10. Vp.Fl. und Wachschifffflottille die neue Geleitregelung für deutsche und neutrale Schiff durch den Sund bekannt. Dampfer gehen mit Kursanweisung in schwedische Hoheitsgewässer durch Falsterboe-Rinne mit Lotsen nach Trelleborg und in schwedischen Geleit weiter. Geleitabgang von Trelleborg ab 6.7. jeden zweiten Tag.
2200		Vp.Bt. 1004 meldet an Chef 10. Vp.Fl., daß ein deutscher Dampfer mit hoher Fahrt in Richtung Gjedser Position Grün 06 Otto in 6 sm Abstand passiert hat und nicht zu erreichen war (F.T. 2126/29)
2245		Vp.Bt. 1001 Aarhus eingelaufen
		Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
6.7.	A a r h u s	Wachschifffflottille: wie am Vortage
0800	Wind: NW z W 1 Wetter: bedeckt, später aufklarend Seegang: -	10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1001 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0500		Vp.Boote 1909 und 1913 Korsör ausgelaufen zur Ablösung auf Beobachtungsplatz A und B
1910		Vp.Boote 1910 und 1912 Korsör nach Ablösung eingelaufen
1340		F.T. 1243/53 von B.S.O. an Vp.Bt. 1006 gibt weitere 14 Dampfer zum Passieren der Sundsperrlücke frei.
7.7.	A a r h u s	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SW 2 Wetter: klarer Himmel, wenig bewölkt Seegang: 1	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: wie am Vortage 19. Vorpostenflottille: ~~wie am Vortage~~ Vp.Boote

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.7.		
noch 0800		Vp.Boote 1910 und 1912 Korsör Vp.Bt. 1909 Beobachterplatz B Vp.Bt. 1913 Beobachterplatz A sonst keine Veränderungen
0730		Wachschiff 3 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Position Schwarz 01 Otto
1835		Wachschiff 2 Aarhus eingelaufen nach Ablösung
1040		Vp.Boote 1904 und1905 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
1830		Vp.Boote 1902 und 1903 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
1000		Vp.Bt. 1901 Aarhus ausgelaufen zur Kontrolle des Bojenstrichs. Kommandant des Vp.Bootes 1008 ist an Bord zur Unterrichtung.
0700		U.Z.-Boot Kiel Aarhus ausgelaufen zum Wegabsuchen
1630		Aarhus eingelaufen
1000		Vp.Boote 1001 und 1002, 1003 und 1009 Aarhus ausgelaufen zu Übungen (U-Bootsjagd- und Horchübung)
1800		Vp.Boote 1002 und 1003 nach Beendigung der Übung Marsch nach Sund-Süd angetreten zur Ablösung
2050		Vp.Boote 1001 und 1009 Aarhus eingelaufen
		- Remmer
8.7.	In See bei Position Rot 26 a	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Kopenhagen Wachschifffflottille: Wachschiff 3 Position Schwarz 01 Otto Wachschiff 2 A a r h u s 10. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1002 und 1003 Marsch nach Position Grün 06 Otto sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 Bojenkontrolle im Gr. Belt Vp.Boote 1902 und 1903 Kopenhagen Vp.Bt. 1904 und Vp.Bt. 1905 Ankerplatz Nanni sonst keine Veränderungen
0800	Wind: SO 1 Wetter: diesig, später heiter Seegang: -	
0030		F.T. 2353/6 von B.S.O. an Vp.Bt. 1002: am 9.7. um 0900 Uhr eintreffen auf Grün 06 Geleitboote des Kübef.West zum Geleit deutscher Dampfer nach Trelleborg. Von Norden kommende und nach Trelleborg bestimmte ~~deutsche~~ Dampfer müssen Geleit abwarten. Ausländische Dampfer können nach Hinweis auf U-Bootsgefahr nach Trelleborg passieren.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 8.7.		
0500		Führerschiff "Reiher" ausgelaufen nach Kopenhagen
1700		Führerschiff "Reiher" Kopenhagen eingelaufen
1200		F.T. 1113/73 von B.S.O. an Vp.Bt. 1004 gibt weitere 5 Dampfer zur Durchfahrt durch Sundsperrlücke frei.
1100		Vp.Bt. 1002 Bewachung Position Grün 06 Otto übernommen
1700		Vp.Bt. 1004 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung durch Vp.Bt. 1002
1145		Vp.Bt. 1003 Kopenhagen eingelaufen zum Empfang von Befehlen für Position Grün 06 Otto
1845		Vp.Bt. 1011 Aarhus eingelaufen, Sundsperre-Nord wird nur durch ein Boot bewacht.
		Remmer
9.7.	K o p e n h a g e n	Führerschiff "Reiher" K o p e n h a g e n
0800	Wind: SW 1 Wetter: heiter, ohne Wolken, sehr warm Seegang: -	Wachschifffflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1002 Position Grün 06 Otto Vp.Bt. 1004 Marsch nach Aarhus Vp.Bt. 1011 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0100		Vp.Bt. 1004 Kopenhagen ausgelaufen nach Aarhus
1515		Aarhus eingelaufen
1230		Wachschiff 6 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto
2140		Fredericia eingelaufen, Weitermarsch am nächsten Morgen
0910		U.Z.-Boot Kiel mit Post für "Schlesien" Aarhus ausgelaufen
1815		Aarhus wieder eingelaufen
		Remmer
10.7.	K o p e n h a g e n	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: Stille Wetter: heiter, leichter Dunst, sehr warm Seegang: -	Wachschifffflottille: Wachschiff 6 Fredericia sonst keine Veränderungen 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1004 Aarhus eingelaufen sonst keine Veränderungen

19. Vp.Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.7.		
noch 0800		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
0500		Wachschiff 5 Kiel ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 15 Otto
1720		Wachschiff 8 Kiel eingelaufen nach Ablösung
0500		Vp.Bt. 1010 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung in Bewachung Seelandsreev-Sperre
0945		Vp.Bt. 1007 Aarhus eingelaufen nach Ablösung
1100		Vp.Bt. 1901 Aarhus ausgelaufen nach Korsör
1830		Korsör eingelaufen
0500		Vp.Bt. 1006 Aarhus ausgelaufen mit Kurrierpost und Proviant für "Schlesien"
1050		Aarhus wieder eingelaufen
1145		F.T. 1115/68 von Vp.Bt.1909 auf Beobachterplatz B: Spierentonne Rot 16 Otto vertrieben
1825		Wachschiff 3 meldet durch F.T. 1424/77, daß der M.F.K. "Kol.11" mit Maschinenschaden beim Wachschiff liegt. Wachschiff 2 erhält Befehl, durch M.F.K. "Sag.33" den Kutter am nächsten Tage nach Aarhus einzuschleppen.
0500		Wachschiff 6 Fredericia ausgelaufen zur Ablösung auf Position Rot 40 Otto
1745		Wachschiff 7 Flensburg eingelaufen nach Ablösung
		Führerschiff "Reiher" Marsch nach Rostock
11.7.	K o p e n h a g e n	Wachschiffflottille:
0800	Wind: NO 1	Wachschiff 5 Position Rot 15 Otto
	Wetter: diesig, zeitweise bedeckt	Wachschiff 6 Position Rot 40 Otto
	Seegang: -	Wachschiff 7 F l e n s b u r g
		Wachschiff 8 K i e l
		sonst keine Veränderungen
		10. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1007 A a r h u s
		Vp.Bt. 1010 Bewachung Seelandsreev-Sperre
		sonst keine Veränderungen
		19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		0600 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.7.		
0600		Führerschiff "Reiher" Kopenhagen ausgelaufen zum Kohlen nach Rostock
1630		Warnemünde eingelaufen
1740		Rostock festgemacht
0400		Vp.Boote 1910 und 1912 Korsör ausgelaufen zur Ablösung auf Beobachterplätzen im Gr. Belt
		Vp.Bt. 1910 auf Ankerplatz A
		Vp.Bt. 1912 auf Beobachterplatz C
1830		Vp.Boote 1906 und 1908 Korsör eingelaufen nach Ablösung
		Rennen-
12.7.	R o s t o c k	Führerschiff "Reiher" R o s t o c k
0800	Wind: OSO 2	Wachschiffflottille:
	Wetter: heiter, klarer Himmel, sehr warm	wie am Vortage
	Seegang: -	10. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		19. Vorpostenflottille:
		Vp.Bt. 1910 Ankerplatz Anton
		Vp.Bt. 1912 Beobachterplatz Cäsar
		Vp.Bte. 1906 und 1908 Korsör
		sonst keine Veränderungen
0400		Vp.Bt. 1011 Aarhus ausgelaufen zur Ablösung an Sundsperre-Nord
1930		Vp.Bt. 1012 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
0400		U.Z.-Boot Kiel Aarhus ausgelaufen zum Wegabsuchen
1700		Aarhus wieder eingelaufen
0930		Vp.Bt. 1009 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung bei Drogden
1215		Vp.Bt. 1005 durch 1009 bei Drogden abgelöst, Marsch nach Aarhus über Kopenhagen angetreten.
1730		Führerschiff "Reiher" Rostock ausgelaufen nach Warnemünde
1830		Warnemünde festgemacht
1730		Vp.Bt. 1901 Korsör A.K.B. gemeldet
0800 Uhr		Rennen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.7.	Position Wachschiff Warnemünde	
0800	Wind: O z. N 2 Wetter: klarer Himmel, keine Wolken, sehr warm Seegang:	Führerschiff "Reiher" Marsch nach Kiel Wachschifflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 Marsch nach Aarhus Vp.Bt. 1009 U-Bootsjagd bei Drogden Vp.Bt. 1011 Bewachung Sundsperre-Nord Vp.Bt. 1012 Kopenhagen sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1901 K o r s ö r (A.K.B.) sonst keine Veränderungen
0700		Führerschiff "Reiher" Warnemünde ausgelaufen nach Kiel
1530		Kiel eingelaufen
0745		Vp.Bt. 1005 Aarhus eingelaufen
0200		Vp.Bt. 1008 ausgelaufen ~~nach~~ von Aarhus nach Kopenhagen zur M.E.S.-Erprobung
1055		F.T. 1021/69 an Vp.Bt. 1008 von B.S.O.: sofort Wegebezeichnung Großer Belt überprüfen, nach vorliegender Meldung sind Rot-weiße Netzbojen zum Teil stark verschleppt.
1315		F.T. 1250/75 von VpBt. 1008 an B.S.O. meldet Standort gegen 2000 Uhr bei Position Rot 27 Otto und fragt nach Schlepper Stein, der gemäß F.T. 1745/87 von Chef 10. Vp.Fl. an Vp.Bt. 1008 um 1700 Uhr bei Position Rot 28 Otto steht.
1630		
14.7.	K i e l	Führerschiff "Reiher" K i e l
0800	Wind: NW 1 Wetter: bedeckter Himmel Seegang:	Wachschifflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 A a r h u s Vp.Bt. 1008 Wegebezeichnung Gr. Belt sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage
		0600 Uhr

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 3884 K.

An Bord, den 27. Juli 1941

Ob. d. M.
Eing. 30. JUL 1941

Geheime Kommandosache.

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.,

B e r l i n W 35.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Bewachungsverbandes Ostseezugänge für die Zeit vom 1.7. - 15.7.1941 ohne Abschnitt Maschine übersandt.

- 1 -

Stellungnahme B.S.O.:

Zu 5.7. um 22oo Uhr:

Der Kübef. West wurde um Mitteilung gebeten, welcher deutsche Dampfer am 6.7. früh die Gjedser-Sperre passiert hat.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes. i.V.

SKl 17249/g.Kdos. -1 Anl.-

...en
...-Nord

(A.K.B.)
...en
...nemünde ausgelaufen

...eingelaufen
...laufen ~~nach~~ von Aarhus nach
...M.E.S.-Erprobung
... an Vp.Bt. 1008 von B.S.O.:
...bezeichnung Großer Belt über-
...ach vorliegender Meldung sind
...e Netzbojen zum Teil stark ver-
...pt.
... 1250/75 von VpBt. 1008 an B.S.O. meldet
...andort gegen 2000 Uhr bei Position Rot 27
Otto und fragt nach Schlepper Stein, der
gemäß F.T. 1745/87 von Chef 10. Vp.Fl. an
Vp.Bt. 1008 um 1700 Uhr bei Position Rot 28
Otto steht.

Remmer

14.7.	...e l	Führerschiff "Reiher" K i e l
0800	Wind: NW 1 Wetter: bedeckter Himmel Seegang: .-.	Wachschifflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1005 A a r h u s Vp.Bt. 1008 Wegebezeichnung Gr. Belt sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: wie am Vortage 0600 Uhr

Zu 1/Skl. 1724/... 1227

Geheime Kommandosache!

I. An
Skl. Qu. (A I) R.

Beiliegendes Kriegstagebuch zur Auswertung. Auswertung bei Skl. erfolgt nicht. Gegebenenfalls wird um Beteiligung Skl. gebeten.

~~II. A Wa~~

III. über 1/Skl. an Kr

1/Skl.
i.A.
I ae

0800	Wind: SO - NO Wetter: wolkig, Seegang: leicht bewegte See 2	Wachschifflottille: wie am Vortage 10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1012 A a r h u s sonst keine Veränderungen 19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902 und 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Boote 1904 und 1905 Kopenhagen sonst keine Veränderungen
1330		Führerschiff "Reiher" Kiel ausgelaufen nach Flensburg
1900		Flensburg eingelaufen
0400		Vp.Bt. 1006 Aarhus ausgelaufen zur M.E.S.-Erprobung nach Kopenhagen
1840		Kopenhagen eingelaufen
0500		Vp.Bt. 1012 Aarhus eingelaufen
1300		Vp.Boote 1001, 1004, 1005 und 1007 Aarhus ausgelaufen zu Übungen in der Aarhus-Bucht
2000		Aarhus wieder eingelaufen.

Remmer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.7.		
0600		U.Z.-Boot Kiel Aarhus ausgelaufen mit Post für "Schlesien", Rückkehr gegen Mittag.
1320		Aarhus eingelaufen
1130		Vp.Boote 1902 und 1903 Kopenhagen ausgelaufen zur Ablösung auf Ankerplatz Nanni
1800		Vp.Boote 1904 und 1905 Kopenhagen eingelaufen nach Ablösung
0945		Vp.Boote 1001 und 1004, 1005 und 1007 Aarhus ausgelaufen zu Übungen in der Aarhus-Bucht.
1300		Boote Aarhus wieder eingelaufen.
1500		Vp.Bt. 1012 Kopenhagen ausgelaufen zum Marsch nach Aarhus.
0730		Führerschiff "Reiher" Kiel ausgelaufen zur M.E.S.-Erprobung in K.W.Kanal
1730		Kiel wieder eingelaufen.
		Remmer
15.7.	K i e l	Führerschiff "Reiher" wie am Vortage
0800	Wind: SO - NO	Wachschifffflottille: wie am Vortage
	Wetter: wolkig,	10. Vorpostenflottille: Vp.Bt. 1012 A a r h u s sonst keine Veränderungen
	Seegang: leicht bewegte See 2	19. Vorpostenflottille: Vp.Boote 1902 und 1903 Ankerplatz Nanni Vp.Boote 1904 und 1905 Kopenhagen sonst keine Veränderungen
1330		Führerschiff "Reiher" Kiel ausgelaufen nach Flensburg
1900		Flensburg eingelaufen
0400		Vp.Bt. 1006 Aarhus ausgelaufen zur M.E.S.-Erprobung nach Kopenhagen
1840		Kopenhagen eingelaufen
0500		Vp.Bt. 1012 Aarhus eingelaufen
1300		Vp.Boote 1001, 1004, 1005 und 1007 Aarhus ausgelaufen zu Übungen in der Aarhus-Bucht
2000		Aarhus wieder eingelaufen.
		Remmer

ENDING OF

REEL T-2168

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG/45892/NID PG/45893/NID PG/46626/NID PG/46142/NID THRU PG/46146/NID	PG/38789/NID THRU PG/38804/NID

ONI

DATE: 7 MAR. 1946

MACH. NO. 1562

PHOTOGRAPHED BY: Wilcox - Jones