PH-39828-NID

Cont from

Reel T-212-A

345

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 382

den 28. Mai 1940.

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
nachrichtlich:
Art.Schulboot " Fuchs "

B.S.O.
Eingang: 1.6.40
B.-Nr. Gkdos. 2067 Anl. 3

A 1/5
A 3 b
A 1 a

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Artillerieschulbootes " Fuchs " für die Zeit vom 1.5.40 bis 15.5.40 dreifach gefertigt vorgelegt.

Keine Stellungnahme, da keine besonderen Vorkommnisse.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos 2067 A1

10. 6. 40

Geheime Kommandosache!

I. Schreibe an: Gruppe Ost. Kiel

Anbei wird das Kriegstagebuch des Artillerieschulbootes „Fuchs" vom 1. – 15. 5. 40 zweifach vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 3.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein

Gefertigt: 11/6
Gelesen: 14/6
Ab: zu II vol 14/6

1. Anlage zu B. S. O.
B. Nr. Gkdos. 4067 vom 7/6 1940

346

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

K r i e g s t a g e b u c h

des

Artillerieschulbootes " Fuchs "

Kommandant: Stbs.Ob.Strm. Bartels.

Begonnen: 1. 5. 1940.
Abgeschl.: 15.5. 1940.

Anlagen: Keine.

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
1.5.40.	Frederikshaven	Dreistündige Bereitschaft.
2145		Sofortige Bereitschaft.
		Bartels
2255 bis 2.5.40.		
0155	Frederikshaven	Kohlenergänzung.
0330		Dreistündige Bereitschaft.
		Bartels
3.5.40.	Frederikshaven	
0002 - 0015		Fliegeralarm.
0043 - 0103		Abwehrwaffen waren besetzt und zur Abwehr bereit. Zum Einsatz kam es nicht wegen zu
0225 - 0235		großer Entfernung der feindlichen Flugzeuge.
		Bartels
4.5.40.	Frederikshaven	Nichts besonderes.
		Bartels
5.5.40.	Frederikshaven	Nichts besonderes.
		Bartels
6.5.40.	Frederikshaven	Nichts besonderes.
		Bartels
7.5.40.	Frederikshaven	Nichts besonderes.
		Bartels
8.5.40.	Frederikshaven	Brennstoff- und Vorratsergänzung.
		Bartels

Datum und Uhrzeit
9.5.
1450
1530
2200
10.5.
0545
1030
1120
1125
1900
11.5.
12.5.
13.5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.5.40.		
1450	Frederikshaven	abgelegt. Fuchs geleitet mit Delphin 12 Fischlogger, die Munition geladen haben nach Oslo. Verschärfter Kriegswachzustand wegen erhöhtem U - Boots-, Minen- und Fliegeralarm.
1530	Kattgatt, SW - Winde, mäßige Brise, ruhige See.	
2200	Skagerrak, NW, leichte Brise, ruhige See, gute Sicht.	Bartels
10.5.40.	Skagerrak	
0545 - 1030	Eingang Oslo Fjord starker Nebel.	Nebelfahrt.
1120 - 1125	Oslo Fjord	Fliegeralarm.
1900	Oslo	Fuchs und Delphin mit 12 Loggern on Oslo festgemacht. Dreistündige Bereitschaft. Bartels
11.5.40.	Oslo	Nichts besonderes. Bartels
12.5.40.	Oslo	Nichts besonderes. Bartels
13.5.40.	Oslo	Nichts besonderes. Bartels

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.40.	Oslo	Nichts besonderes. Bartels
15.5.40.		
1550	Oslo N. z. W., mäßige Brise, gute Sicht.	mit Delphin und 5 Loggern im Geleit ausgelaufen nach Frederikshaven.
1800		Verschärfter Kriegswachzustand und U - Bootssicherung.
2330	Skagerrak, Nord, leichte Brise, gute Sicht, helle Mondnacht.	Bartels

Dienststelle
Feldpostnr.: M 03390
B.Nr. G 329

Frederikshavn, den 18. Mai 1940.

B.S.O.
Eingang: 31. MAI 1940
B.-Nr. G 3263 Anl. 6

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

B.S.O.
Eingang: 4. VI. 40
B.-Nr. Gkdos. 2120 Anl. 3

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Artillerieschulbootes "Delphin" in dreifacher Ausfertigung für die Zeit vom 12.4. - 17.5.40 überreicht.

3.6.40.

Stabsobersteuermann- u.Kommandant.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2120 Ri

Geheime Kommandosache!

6. 6. 40

Wfg.

I. Schreibe an: Gruppe Ost. Kiel. zweifach.
Anbei wird das Kriegstagebuch des Artillerie-Schulbootes „Delphin" vom 12.4. 17.5.40 zweifach vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 3.

III. Zur Sa. KTB Skdos allgemein.

gef.: 9.6.
gel.: 17/V
ab: 11/V

1. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. G 3263 vom 31.5.1940 349

1. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2120 vom 4.6.1940

K r i e g s t a g e b u c h

des

Artillerieschulbootes "Delphin".

Kommandant: Stbs. Ob. Strm. M o h r .

Anlagen: -.-
Seitenzahl: 4

Begonnen: 12.4.4o
Abgeschloßen: 17.5.4o.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.4.40	S w i n e m ü n d e	
2110 Uhr	N 2-	Liegeplatz "W 8" abgelegt.
2143 "	einzelne Wolken	Kohlenübernahme
2230 "	-/-	
2325 "	8/10 12-15 sm. ja 1022 +0,6	Liegeplatz "W 8" festgemacht. Maier
13.4.40		
0830 Uhr	N 2 -	Liegeplatz "W 8" abgelegt
0842 "	Schneetreiben, bedeckt 10	Ausrüstungsstelle, Geschützübernahme 3,7 cm und munitionsübernahme.
11[illegible] "	3-5 sm. nein	1 stündige Bereitschaft.
1200 "	1015 + 1,2	6 stündige Bereitschaft.
1455 "		Liegeplatz "W 8" abgelegt, ausgelaufen gem. Befehl.
1500 "		Minensperre auslaufend Swinemünde passiert.
1505 "	O s t s e e	2 Vorpostenboote, südl. Saßnitz mit Kurs Swinemünde passiert.
1825 "		Bezeichnungssignalaustausch mit M.S.S.- Saßnitz.
1920 "		Bezeichnungssignalaustausch mit M.S.S.-Arcona.
2105 "		Maier
14.4.40		
0204 Uhr	NW 2 - böig	Gjedser-Sperre in westl. Richtung passiert.
0224 "	Regen, Schneetreiben	Bezeichnungssignalaustausch mit M.S.S.- Westermakelsdorf
0650 "	bedeckt 10	Dt. Torpedoboot u. Aufklärungsflugzeug an B.B. Abstand: 5 sm. Höhe Flugzg.: 2000 - 2500+ m.
1125 "	1000 - 1200 m. nein	Linienschiff "Schlesien" an B.B. mit Kurs Swinemünde passiert.
1230 "	1015 + 2,0	Kriegswache auf Station.
2000 "	Großer - Belt.	Auf Position, Quadrat: 7237 Mitte, Meldung von "Fuchs" über Abschuß von treibender Mine im Quadrat: 7230.
2105 "	Positions - Bereich!	Maier
15.4.40		
1445 Uhr	S 3 vormittags, Regen nachmittag; klar	Dt. Aufklärungsflugzg. von N kommend, in Richtung Seeland abgeflogen. "He 59".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.4.		
1710 Uhr	3 vormittag, 10 nachmittag, 2 2 - 3 sm. ja	Schwed., 2 mot.Landflugzg."Do 17", aus 110° kommend, eigener Kurs: 290°, Flugzg. nach St.B.abgedreht, 170° außer Sicht. Höhe:300 m. F l i e g e r a l a r m !
1830 "		
1835 "	990 +2,0	Dt.Aufklärungsflugzg. u. schwed.Jagdflugzg. bei Högimäs-Ryd gesichtet. E.S.-Austausch. F l i e g e r a l a r m !
16.4.40	S a m s ö - B e l t.	
0600 Uhr	SW 7- böig 5 zeitweise bedeckt	Dt.Aufkl.-Flugzg.,Wasserflgzeg.Eindecker, aus 240° "Delphin" an B.B. passiert. 170° außer Sicht, Höhe: 300-350 m.Eigener-Kurs:265°. F l i e g e r a l a r m !
0750 "	klare Sicht, 8-10 sm. ja 990 +2,0	2 Treibminen im Quadrat: 7241, links oben,gesichtet,eigener Kurs: 250°.Eine Mine durch Abschuß vernichtet, die andere durch Seegang außer Sicht bekommen.
0845 "	später Hagelschauer.	5 "He 111" aus 170°, 1000 m hinter "Delphin" eigener Kurs gekreuzt. Eigener Kurs: 255°. In 360° außer Sicht. E.S.-Austausch. F l i e g e r a l a r m !
0900 "		3 "Ju 52" aus 170° "Delph." überflogen, 360° außer Sicht. E.S.-Austausch, Höhe: 300 m. F l i e g e r a l a r m !
0910 "		3 "Ju 52" aus 170°, bei Abgabe E.S. abgedreht u. E.S. beantwortet. 350° außer Sicht. F l i e g e r a l a r m !
0935 "	A a r h u s - Bucht.	1 "He 115" aus 150°, E.S.-Austausch, 300° außer Sicht. Höhe: 400 m. F l i e g e r a l a r m !
1230 "	Aarhus-Stadt	Aarhus(Dänemark) eingelaufen zur Kohlenergänzung.
1410 "	SW 5-7, böig bedeckt 10 -.-	1 "W 34" kreisend über Aarhus. Höhe: 600 m.
1545	nein	3 "Ju 52" aus 150°,Stadt Aarhus überflogen, 180° außer Sicht. Höhe: 800 m.
1600 "	994 + 7,9	3 "Ju 52"aus 200° über Aarhus,280°außer Sicht. Höhe: 300 m.
1615 "		3 "Ju 52" aus 240°, Aarhus überflogen, 320° außer Sicht. Höhe: 300 m.
1620 "		3 "He 111" aus 170°, Aarhus überflogen, 340° außer Sicht. Höhe: 300 m.
1700 "		1 "He 111" aus 140°, Aarhus überflogen, 350° außer Sicht. Höhe: 500 m.
1710 "		7 "Ju 52" aus 340°, seewärts Aarhus, außer
1740 "		Sicht 180°, Höhe: 600-700 m.

Datum und Uhrzeit
17.4.40
1458 Uhr
1510 "
1610 "
1700 "
1710 "
1845
1955 "
2110 "
18.4.40
0138 Uhr
0805 "
1012 "
1140
1655
1955
2000 "
2336 "
19.4.40
0229 Uhr
0232 "
0350 "
0922 "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.4.40	**Aarhus - Bucht.**	
1458 Uhr	NW 2 zeitweise bedeckt.	Aarhus ausgelaufen mit "Fuchs" gem.Befehl.
1510 "	1 1o	
1610 "	7 - 9 sm.	T.-Boot "Wolf", 2 Transportschiffe, unter Land Aarhus-Bucht passiert.
1700 "	1010 + 11,0	2 T.-Boote u.2 R.-Boote, auf dem Marsch als Geleitschutz für Minenleger.
1710 "		2 "He 111", kreisend über Geleitzug zur Aufklärung.
1845 "	**Aalborg-Bucht.**	1 "He 115", vor dem Geleitzug zur Aufklärung.
1955 "		"Saar" in 2sm Abstand, an B.B. passiert auf Gegenkurs.
2110 "		Geschützdonner in Richtung 190°, F.T.-Meldung: U.-Bootsalarm von "Saar". Sehrohre unter Feuer genommen
		1 "He 59", aus 255°, E.S.-Austausch, 30° außer Sicht. Höhe: 300 m.
18.4.40	**Frederikshavn.**	
0138 Uhr	SW 2 gute Sicht, einzelne Wolken	Frederiksh. eingelaufen, bei "Fuchs" längsseits festgemacht.
0805 "	2	2 "He 60" über See kreisend. Höhe: 200-300 m.
1012 "	-.-	1 viermot. Landflgzg, aus 160°, Frederikshavn überflogen. 0° außer Sicht. Höhe: 400-500 m.
1140	18-20 sm. ja	
1655	1014 + 3,2	1 "He 111", 2 "W 34", 1 "He 115" u. 1 "Do 18" (Flugboot) Frederikshavn und die See überflogen.
1955		Geleitzug, bestehend aus 4 Transportschiffen, 6 T.-Booten u. 4. R.-Booten, aus 180°, auf Frederikshavn-Reede lösten 4 R.-Boote ab. Die abgelösten R.-Boote liefen in Frederikshavn ein. Geleitzug hatte Kurs: Nord.
2000 "		"Delphin" zur Flugabwehr, im Außenhafen vor Anker.
2336 "	**Frederikshavn-Bucht.**	"Delphin" gem. Befehl F.d.V.-Ost, Frederikshavn verlassen, Richtung Skagerrak, mit Vorpostenboot 1305 und Schlepper "Föhn".
19.4.40	**S k a g e r r a k .**	
0229 Uhr	Wind NO 2-3, gegen Mittag auffrischend, Abends rechtsdrehend u. abflauend. Wolkig bis bedeckt, 1015 fallend. +2,3 mittl. Sicht	Skagen-Leuchtturm, B.B.-querab, 5sm.
0232 "		2 Transportschiffe, 2 T.-Boote, 2 R.-Boote an Stb. auf Gegenkurs, 5sm. ab, eigener Kurs: 28°, E.S.-Austausch.
0350 "		4 Vorpostenboote an B.B. auf Gegenkurs, 6sm Abstand. Auf E.S.-Anruf nicht geantwortet. Eigener Kurs: 42°.
0922 "		Dt.-Flugzeug "Ju 52", E.S.-nicht beantwortet. Eigener Kurs: 40°, Flugzeug in 90° außer Sicht. Höhe ca 700 m.
		F l i e g e r a l a r m .

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1000 Uhr		Fahren als U.-Bootssicherung für dt. D.-Hamm.
1123 "		Dt.Flugz. "M 110" E.S.-Austausch nach zweitem Anflug. Eigener Kurs: 200°, Flugzeug in 60° außer Sicht. Höhe 300-400 m.
1250 "		F l i e g e r a l a r m !
1307 "		Dt.Flugzeug Wasserflugz."Ju 52" E.S.-Austausch, eigener Kurs: 160°, Flugz. in 360° außer Sicht. Höhe ca. 600 m.
		F l i e g e r a l a r m !
		3 Dt.Flugz. " Ju 52" B.B. achteraus.Eigener Kurs 155°. Flugz. in 100° außer Sicht. Höhe: 200 - 250 m.
20.4.40	südl.Skagen.	
0300 Uhr	Gute Sicht. In den frühen Morgenstunden Nebel, später klar.	Bugschutzgerät ausgebracht.
0545 "		"D.Hamm" gesunken, in Quadrat 4467 linke, obere Kante 57° 40,3 min.Nord, 10° 43,4 min. Ost.
0545 "		Mast, Schornstein und Achterschiff ragen aus dem Wasser.Schlepper"Föhn" vor Anker in der Nähe. Wassertiefe: 24 m. Bugschutzgerät aufgenommen. Fahren als U.-Bootssicherung beendet, "Delphin" u.Vorpostenb. 1305 Marsch nach Frederikshavn angetreten.
0820 "		
1120 "	Frederikshavn.	Beim dt. D."Anna Rheder" zur Brennstoffergänzung festgemacht. Lt.Funkmeldung D."Hamm" gesunken. Mastspitzen und Schornstein ragen aus dem Wasser.
1420 "		
1720 "		Frederikshavn, Innenhafen festgemacht.
1400 "		
1900 "		Kreisen und Überfliegen von insgesamt 19 Flugzg. "Ju 52" 15 Stck.,"Me 110" 2, "He 1, "He 111" 1. Toppflagge gesetzt anl.Führers-Geburtstag.
21.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
22.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
23.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
24.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
26.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
27.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
28.4.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.
29.4.40	Frederikshavn-Skagerrak.	
1600 Uhr	NO 2, Seegang, 1, klar, Bar. 1030, +6,0, Sehr gute Sicht	Vom Pier abgelegt, Ausgelaufen mit Vpbt. 305 und 308 Siche ung Geleitzug von 5 Fischloggern Kurs Oslo.
1657 "		Bugschutzgerät aus.
1807 "		Lazarettschiff "Glückauf" an St.B. mit Kurs 180° , Abstd. 2sm., eigener Kurs 333°.
1810 "		St.B. sechs Rauchfahnen, anscheinend Geleitzug auf Gegenkurs, eigen. Kurs: 333°.
1945 "		Skagen-Feuerschiff an St.B. passiert. Abstand 150 m.
2100 "		Bugschutzgerät ein.
30.4.40	Skagerrak - Oslo.	
0633 Uhr	SO 4-5 später SW 2-3, Seegang 3-2, klar Bar. 1032, Sehr gute Sicht	Lille Färder Lchtm. an B.B. passiert. Abst. 1,5sm.
0645 "		Geleitzug, bestehend aus 3 Handelsschiffen und 8 Vpbt.. Oslofjord auslaufen passiert.
1340 "		In Oslo am Pier festgemacht.
1.5.40	Oslo.	
0115 Uhr		Fliegeralarm! 3 feindl. Aufklärer vom Westen über Oslo. Höhe ca 2000 m.
0235 "		Alarm beendet
1825 "		nach Hafendienstplan. -
2205 "	Vallö.	Vom Pier in Oslo abgelegt. Auslaufen gem. Befehl nach Vallö.
		In Vallö am Pier festgemacht, übernehmen Flakschutz der dortigen Ölraffinerie.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine Z. 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	
2.5.40	Vallö-Horten-Karlsjohannsvern.		1o5o
0100 Uhr		Fliegeralarm! Starkes Motorengeräusch aus Süden.	1210
0125 "		Alarm beendet.	
0405 "		Vom Pier in Vallö abgelegt, ausgelaufen gem. Befehl nach Horten.	1755
0720 "		Am Pier in Karlsjohannsvern festgemacht zur Brennstoffergänzung.	1802
1435 "		Vom Pier in Karsjohannsvern abgelegt.	2030
1622 "	Vallö!	Am Pier in Vallö festgemacht, Flakschutz. Mohr	2043
3.5.40	Vallö.		2130
0035 Uhr		Fliegeralarm! Starkes Motorengeräusch aus südlicher Richtung.	6.[illegible]
0123 "		Alarm beendet.	7.5.4[illegible]
0145 "		Fliegealarm!	
0150 "		Alarm beendet.	8.5.4[illegible]
0155 "		Fliegeralarm! Starkes Motorengeräusch aus nördlicher Richtung.	
0228 "		Alarm beendet.	9.5.4[illegible]
		Nach Hafendienstplan. Mohr	
4.5.40	Vallö-Karsjohannsvern.		1412 Uh
0103 Uhr		Fliegeralarm!	
0108 "		Alarm beendet.	153[illegible] "
0534 "		Vom Pier in Vallö abgelegt.	1751 "
0645 "		Bezeichnungssignalaustausch mit M.S.S.-Horten.	10.5.40
0716 "		Am Schwimmkran in Karlsjohannsvern festgemacht. Hilfeleistung beim Beladen der Fischloggern	0830 Uh
1715 "		Ausgelaufen gem. Befehl nach Vallö.	1017 "
1855 "		Am Pier in Vallö festgemacht. Mohr	1830 "
5.5.40	Vallö-Frederikshavn.		11.5.40
0445 Uhr	NNO 2-3, Seegang, 1-2, klar, später bewölkt 1028, +13,5, sehr gute Sicht.	Vom Pier in Vallö abgelegt. Fahren mit Vpbt. 304 und 305 als Sicherheitsgeleit für 5 Fischlogger nach Frederikshaven.	
0733 "		Färder Lchtm. an St.B.passiert. Abstd. 1000 m.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1o5o Uhr		1 Geleitzug, bestehend aus 3 Handelsschiffen und 6 U.-Jägern auf Gegenkurs passiert. Eigener Kurs: 2o8°.
121o "		1 Geleitzug, bestehend aus 2 Handelsschiffen und 1 F.-Boot mit mehreren R.-Booten auf Gegenkurs passiert. Eigener Kurs: 2o8°.
1755 "		Bugschutzgerät aus.
18o2 "		Skagen-Rev F.S. an B.B. passiert.Abstd. 1oo m.
2o3o "		Hirsholm Lchtm. an St.B. passiert.Abstd.1ooo m.
2o43 "		Bugschutzgerät ein.
213o "		Längsseits D."Dwarssee" in Frederikshavn festgemacht zur Brennstoffergänzung. Mohr
6.5.4o	Frederikshavn.	nach Hafendienstplan.
7.5.4o	Frederikshavn.	nach Hafendienstplan. Mohr
8.5.4o	Frederikshavn.	nach Hafendienstplan.
9.5.4o	Frederikshavn-Skagerrak - Oslo.	
1412 Uhr	SW 2-3, Seegang 3, wolkig bis bedeckt, Bar. 1o21, +7,5°	Frederikshavn abgelegt. Fahren als Sicherungsgeleit für 12 Fischlogger mit "Fuschs", Kurs Oslo.
153● "		Hirsholm Lchtm. an B.B. passiert. Abstd. 1,3 sm.
1751 "		Skagen F.S. an St.B. passiert. Abstd. 1oo m. Mohr
1o.5.4o	Skagerrak - Oslo.	
0830 Uhr	Wind umlfd. 1-3, in den Morgenstunden dichter Nebel, später heiter bis wolkig, Bar. 1o21, + 8°.	Quadrat 4424, rechte untere Ecke, großer Ölfleck
1o17 "		Torbjörns Lchtm. an St.B. passiert, Abstd. 3,5 sm.
183o "		In Oslo am Pier festgemacht. Mohr
11.5.4o	Oslo.	nach Hafendienstplan. Mohr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.5.40	Oslo.	nach Hafendienstplan.
13.5.40	Oslo.	nach Hafendienstplan.
14.5.40	Oslo.	nach Hafendienstplan.
15.5.40	Oslo - Skagerrak.	
1558 Uhr	N 1-2, Seegang 0-1 einzelne Wolken später bedeckt. Gute Sicht. 1022 + 15°	Oslo abgelegt, mit "Fuchs" als Sicherungsgeleit für 5 Fischlogger, Kurs Frederikshaven.
2340 "		Färder Lchtm. passiert. Abstd. 1,5 sm.
16.5.40	Skagerrak.	
0150 Uhr	NO 2-4, Seegang 2-3, leicht bewölkt, gute Sicht. 1022 NNo 5 + 14,0°	4 U.-Jäger in 160°. E.S.-Austausch.
1218		Skagen Feuerschiff an B.B. passiert. Abst. 150 m.
1450 "		Hirsholm Lchtm. an St.B. passiert. Abstd. 2,5 sm.
1605 "		In Frederikshavn am Dalben festgemacht.
17.5.40	Frederikshavn.	Nach Hafendienstplan.

354

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr. G.Kdos. 2182 A 1.

den 8. Juni 1940.

Vfg.

Geheime Kommandosache!

I. schreibe: An das

Marinegruppenkommando Ost

Kiel.

Gefertigt: [illegible] 8/6
Gelesen: [illegible] 8/6
Ab: [illegible] 10.6.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Befehlshabers der Sicherung der Ostsee für die Zeit vom 1. - 15. Mai 1940 in dreifacher Ausfertigung vorgelegt.

II. z.d.A. K.T.B., Allg.

C A 1

Führer der Sonderverbände Ost
B. Nr. Gkdos 267/40

An Bord, den 25. Mai 1940.

355

Geheime Kommandosache!

B.S.O
Eingang: 6.40
B.-Nr. Gkdos. 42e 10 Anl. 1

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Betrifft: Kriegstagebuch "M 6 "
Vorgang: F.d.S.-West Gkdos # 304 vom 20.5.40.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2. Minensuchflottille mit Anlage 3, 5, 6. für die Zeit vom 31. 3. bis 19.4.40 mit folgenden Bemerkungen zu dem Kriegstagebuch des Minensuchbootes "M 6" für die Zeit vom 12.4. bis 14.4. 1940 vorgelegt.

1.) 12.4.40.

2205 Der Auffassung über die Unzweckmäßigkeit des "AA" Anrufes der Signalstelle "Hanstholm" wird beigestimmt. Siehe hierzu K.T.B. F.d.S.-Ost.

2.) 2250 Bei Einbruch der Dunkelheit wurde 2225 Uhr den M-Booten der Befehl zum Anhängen in T gelb an den Wurfverband gegeben, um Raumpositionen mit den Minenschiffen zu vermeiden.

3.) Während des Anmarsches zum Anfangspunkt der zu werfenden Sperre fiel auf "Preußen" nach anfänglichen zeitweisen Versagern die U.-K. vollständig aus. Daher Befehl an Königin Luise:" An alle: Sämtliche Befehle gehen optisch an Königin Luise", die diese durch U.K. weitergibt."

Kurz vor Erreichen der Anfangsposition nach Koppelung wurden auf "Preußen" Wassertiefen von über 200 Meter sehr schnell abnehmend auf 7 Meter gelotet. So mußte zunächst angenommen werden, da die Wassertiefen mit denen der Karte keineswegs auch nur annähernd übereinstimmten, daß der gekoppelte Schiffsort nicht stimmte. Um nicht auf Felsen zu laufen, wurde bei der Lotung von 7 m gestoppt und hart nach Bb. abgedreht; daß dabei kein Fahrt- und Kurssignal rechtzeitig mehr abgegeben werden konnte, ist selbstverständlich, es wurde aber sofort nachgeholt. Bei den harten

356

Abdrehen nach Bb. ist auf "Preußen" nach Meldung des Kommandanten der "Königin Luise", der Fehler gemacht worden, daß rot geblinkt wurde. Dadurch kam es zu einer nicht beabsichtigten Wendung des Verbandes. Es handelte sich jetzt daraum, sobald wie möglich erstens den genauen Schiffsort zu bestimmen und zweitens den Verband wieder in die Formation „K gelb" zu bekommen. Zu 1) verweise ich auf das K.T.B. F.d.S.-Ost. Während des Bestimmens der verschiedenen kleinen Innenfeuer, deren Kennung aus dem Leuchtfeuerverzeichnis und der Seekarte nicht einwandfrei hervorging, wurden mehrfache Kursänderungen bei geringster Fahrt nötig, bei denen immer wieder gelotet wurde. Alle stärkeren Kursänderungen wurden optisch an den ganzen Verband gegeben. Im Übrigen aber wurden von optischen Signalmitteln mit Rücksicht auf die U.-Bootsgefahr sparsamster Gebrauch gemacht. Zu 2) ist zu sagen, daß die M.-Boote den mehrfach optisch und mit Stimme bezw. U.K. über K-L. gegebenen Befehl, sich an Königin Luise anzuhängen, aus mir unverständlichen Gründen nicht ausführten. Allgemein hatte ich den Eindruck des Durchdrehens bei den M.-Booten. Dies habe ich gelegentlich einer mündlichen Besprechung dem Flottillenchef auch mitgeteilt. Ein Urteil über die Art, wie der Verband auf U.-Alarm zu reagieren hat, kann ich dem Kommandanten von "M 6 " nicht zubilligen. Tatsächlich hat der Verband auf jeden Alarm reagiert.

Bezüglich der Lage der Sperre verweise ich auf die diesbezüglichen Meldungen.

Allgemein ist zu bemerken, daß nach meinem Empfinden in dem Kriegstagebuch von "M 6" das Maß der erlaubten Kritik überschritten ist.

Bruns.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 2210 Ri

Geheime Kommandosache!

20.6.40

1214

T. Boote an Gruppe Ost. Kiel

Bei mir sind die Einsatzgebiete der 2. Minensuchflottille vom 31.3. – 19.4.40 mit Einsatzgebiet des Minensuchboot „M 6" vom 12. – 14.4.40 vorgelegt.

Die Meldungen des FdS, des befehlshabers der Sicherung der Ostsee, sind in chronologischer Folge abschriftlich beigefügt.

II. Folge Abschrift Meldungen FdS vom 25.5.40

III. Füge bei z. g. 1. Anlage 1.

IV. Abzubinden Gkdos 2210 mit Gkdos 1512 Kl. chr.

V. Zum Kr. T. B. Gkdos allgemein

Ri

gel.: 29.6.40 Kk.

gel.: 29.6.40 Kk.

ab: 29.6.40 Kk.

Kommando
2. Unterseebootsausbildungsflottille
B.-Nr. 6350. Anl. 2

M e m e l, den 5. Juni 1940.

357

Geheim!

B.S.O.
Eingang: 11/6.40
B.-Nr. Gkdos. 2717 Anl. 4

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

~~Swinemünde.~~
Kiel

Anliegend werden Kriegstagebücher (mit Abschnitt Maschine) des Fangbootes "F 5" für die Zeit vom 1.5.40 bis 15.5.40 in 2facher Ausfertigung übersandt.

22.6.40 Auf Befehl!

Leutnant z. See
u. Adjutant.

I. Schreiben:
Gruppe Ost, Kiel

Anl. 2-4

gef. ... 26/VI ... 13/VI

Ab: Schreiben wird das Kriegstagebuch des Fangbootes F 5 vom 1.- 13.5.40 mit Abschnitt Maschine vom 1.- 15.5.40 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

II. Zoll. KTB Gkdos allgemein. Anl. 3 u. 4. M Heft 1

1. Anlage zu B. S. O.
B. Nr. Gkdos. 4217 vom 11/6. 40

358

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

Kriegstagebuch

des

Fangbootes: "F 5"

Komdt.: Kaptl. Zinke

Begonnen: 1. 5. 40
Abgeschl: 13. 5. 40

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
1.5.4o o4.oo h	NO.2-3, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +3 Grad.	1.5.4o bis 2.5.4o im Hafen von Frederiks-havn.
o8.oo h	OSO.2-3, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +9 Grad.	
12.oo h	OSO.2-3, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +12 Grad.	
16.oo h	OSO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +12 Grad.	
2o.oo h	SO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +1o Grad.	21.45 h sofortige Bereitschaft.
24.oo h	SSO.o, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +7,5 Grad.	oo,25 h Bereitschaft aufgehoben.
2.5.4o o4.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +4 Grad.	im Hafen von Frederikshavn.
o8.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o16, +8 Grad.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.oo h	NNO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o15, +11 Grad.	
16.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o15, +1o Grad.	16.o9 h im Hafen von Frederikshavn abgelegt. Läsö Rende, Lym Fjord, im Verband mit "Jaguar", "Falke"und "F8" gefahren. 16.16 h Kurs 124 Grad, 9 sm. 16.35 h Bugschutzgerät ausgebracht. 16.4o h Kurs 166 Grad, 21 sm. 17.38 h Feuerschiff "Läsö Rende" an Stb. mit o,1 sm. Abstand querab. Kurs 157 Grad, 19 sm. 18.o4 h " 213 " 19 " 18.o9 h Bugschutzgerät eingenommen. 19.o2 h Kurs 312 Grad, 15 sm. 19.25 h Lotse Theisen an Bord gekommen.
2o.oo h	NNO.1, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o14, +8 Grad,	2o.o4 h auf Reede neben "Jaguar" mit Backb. Seite festgemacht.Von "T11o" 75 Soldaten übernommen. 2o.52 h von "Jaguar" abgelegt. Kurs 132 Grad, 12$sm. im Verband mit "11o","T151", "T153", "T1o7", "Jaguar", "Falke", "F8" und "F5" U.-Bootssicherung für die Dampfer "Cordoba","Rickmers", "Campinas" und "Leuna" gefahren.
24.oo h	NNO.1, Seeg.:o-1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o14, +6,5 Grad.	21.23 h Lotse von Bord. 21.48 h Kurs 134 Grad, 14 sm. 22.1o h " 35o " 14 " 22.5o h " 344 " 14 sm. oo.25 h Feuerschiff "Läsö Rende" an Backb. Seite mit 0,8 sm Abstand querab. oo.3o h Kurs 34o Grad, 14 sm. o2.14 h mit Steuerb. Anker auf Reede vor Frederikshavn geankert. Wassertiefe: 7 m. Kette : 5o m.
3.5.40		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Hirsholm peilt in 2o Grad, Frederiksh. Unterfeuer peilt in 3o5 Grad.
		o2.2o h Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
o4.oo h	0.2, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht. 1o14, +7 Grad.	o4.4o h Anker gelichtet. Kriegswache auf Station.
		o5.oo h sammeln der Geleitzugsschiffe.
		o5.12 h Kurs 35 Grad, 9 sm.
		o5.42 h " 325 " 9 "
		o5.25 h Bugschutzgerät ausgebracht.
		o6.o7 h Kurs oo Grad, 9 sm.
		o6.14 h Richtung 45 Grad Flugzeugexplosion beobachtet.
		o7.46 h Feuerschiff "Skagens Rev" an Backb. Seite mit o,2 sm. Abstand querab.
o8.oo h	0.2, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o14, +8 Grad.	o7.47 h Kurs 31o Grad, 1o sm.
		o8.45 h Bugschutzgerät eingenommen.
		1o.45 h Kurs oo Grad, 1o sm.
12.oo h	0.2-3, Seeg.:2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o15, +1o Grad.	1o.48 h " 35 " 1o "
16.oo h	0.2, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o14, +12 Grad.	16.28 h Einlaufen in den Oslo Fjord. Le Färder querab.
2o.oo h	0.o-1, Seeg.:o-1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o15, +1o Grad.	21.16 h im Hafen von Oslo mit Backb. Seite neben "F8" festgemacht.
		21.2o h Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
		o1.3o h Fliegeralarm. Gefechtsstationen
		o1.45 h besetzt.
24.oo h	0.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o15, +8 Grad.	o6.o8 h von "F8" abgelegt.
		o6.43 h im Ölhafen neben Dampfer "Orion" mit Backb. Seite festgemacht.
4.5.4o o4.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o17, +6 Grad.	o8.48 h von Dampfer "Orion" nach Ölübernahme abgelegt.
		o9.o7 h im Hafen von Oslo festgemacht.
o8.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o18, +1o Grad.	12.1o h im Hafen von Oslo abgelegt. Böhus Bucht, Kattegat, Skagen, Frederikshavn, Im Verband mit "Jaguar", "Falke" und "F5" U.-Bootssicherung für "Albatros" gefahren. Kriegswache auf Station.
12.oo h	NNO.o-1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o19, +16 Grad.	12.2o h Auslaufen Oslo Fjord. Fahrt 22 sm.
		15.2o h Kurs 21o Grad, 2o sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.00 h	NNO!1, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o19, +15 Grad.	19.14 h Bugschutzgerät ausgebracht.
2o.oo h	NNO.1, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o17, +11 Grad.	2o.24 h Feuerschiff "Skagens Rev" an Backb. Seite mit o,4 sm. Abstand querab. 2o.25 h Kurs 21o Grad, 18 sm. 2o.44 h " 18o " 2o "
24.oo h	NNO.1, Seeg.:1, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o17, +9 Grad.	21.35 h Bugschutzgerät eingenommen. 21.4o h Kurs 3o4 Grad, 2o sm. 21.58 h im Hafen von Frederikshavn mit Backb. Seite neben "Falke" festgemacht. 22.oo h Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
5[illegible].4o o4.oo h	NO.1-2, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o17, +7 Grad.	o4.16 h im Hafen von Frederikshavn abgelegt. Kriegswache auf Station. Läsö Rende, Grosser Belt, Kiel. Im Verband von "Jaguar", "Falke" und "F5" U.-Bootssicherung für "Albatros" gefahren. o4.24 h Kurs 124 Grad, 9 sm. o5.o5 h " 166 " 2o sm. o5.51 h Feuerschiff "LäsöRende" an Backb. Seite mit o,2 sm. Abstand querab. o5.52 h Kurs 157 Grad, 15 sm. o6.55 h Feuerschiff "Östre Flak" an Backb. Seite mit 2,2 sm. Abstand querab. Kurs 164 Grad, 2o sm. o9.1o h " 18o " 2o " 1o.o4 h Feuerschiff "Schultz's Grund" an Backb. Seite mit 2 sm. Abstand querab. 1o.12 h Kurs 215 Grad, 2o sm. 11.2o h " 19o " 2o " 12.12 H " 15o " 2o " 13.o8 h Feuerschiff "Halskov Rev" an Backb. Seite mit o,5 sm, Abstand querab. Kurs 18o Grad, 2o sm. 13.18 h " 198 " 17 " 13.2o h " 163 " 2o " 13.45 h " 198 " 2o " 14.28 h " 21o " 2o " "Falke und "Jaguar" entlassen. 14.52 h Lotse Otto an Bord. 15.55 h Kurs 245 Grad, 22 sm. Lotse von Bord.
o[illegible].oo h	NO.2, Seeg.:1-2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o17, +9 Grad.	
12.oo h	NO.3, Seeg.:2-3, wenig bedeckt, sehr gute Sicht, 1o14, +11 Grad.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.oo h	NO.3, Seeg.:2-3, wenig bedeckt, gute Sicht, 1o14, +12 Grad.	16.54 h Feuerschiff Kiel an Steuerb. Seite mit o,2 sm. Abstand querab. 16.55 h Kurs 2o5 Grad, 17 sm. Einlaufen Kieler Förde.
	Bis zum 7.5.4o Kiel, Blücher Brücke.	18.o8 h in Kiel an der Blücher Brücke festgemacht.
7.5.4o o4.oo h	Wind.o, Seeg.:o-1, bedeckt, 1o11, +9 Grad.	o5.24 h Blücher Brücke, Kiel, abgelegt. Kriegswache auf Station. Kiel, Grösser Belt, Aarhus Bucht, Frederikshavn, Oslo. Mit "T1o8" U.-Bootssicherung für Dampfer "Altgamme" gefahren.
		o6.58 h Feuerschiff Kiel an Steuerb. Seite mit o,1 sm. Abstand querab. Kurs 61 Grad, 9 sm.
		o7.12 h "T1o8" wegen Maschinenschaden nach Kiel entlassen.
		o7.54 h Dampfer "Altgamme" an U.-Jäger "A" und "E" übergeben, Führung von "Meteor", mit B.S.O. an Bord, übernommen. Kurs 61 Grad, 14 sm.
o8.oo h	NNW.1, Seeg.:o-1, teils bedeckt, 1o11, +9,5 Grad.	o8.35 h " 19 " 13 " o8.47 h o9.36 h Sperre Grosser Belt passiert.
12.oo h	NNW.1, Seeg.:o, teils bedeckt, diesig, 1o12, +11,5 Grad.	1o31 h Kurs 7 Grad, 13 sm. 1o.55 h " oo " 13 " 11.24 h " 51 " 13 " 11.3o h " 344 " 13 " 12.o9 h " 329 " 13 " 13.49 h " 3 " 9 "
16.oo h	NNW.1, Seeg.:o, klarer Himmel; gute Sicht, 1o12, +12 Grad.	16.55 h " 295 " 133sm. 18.oo h von "Meteor" vor Aarhus entlassen, für Geleit "Altgamme" nach Oslo.
		18.o5 h Rückmarsch zur Begleitung "Altgamme". Kurs 114 Grad, 15 sm.
2o.oo h	NNO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, gute Sicht, 1o12, +1o Grad.	2o.12 h " 2o9 " 12 " 2o.55 h " 3o " 12 " 22.31 h " 358 " 19 "
24.oo h	NNO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, etwas diesig, 1o13, +8 Grad.	22.45 h Feuerschiff "Schultz's Grund" an Steuerb. Seite mit 1,2 sm. Abstand querab. oo.58 h Kurs 336 Grad, 12 sm. o2.22 h " 339 " 15 " Feuerschiff "Östre Flak" an Steuerb. Seite mit o,2 sm. Abstand querab.
8.5.4o. o4.oo h	NNO.1, Seeg.:o, bedeckt, zeitweise diesig, 1o14, +6 Gr.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08.00 h	NNO.1, Seeg.:0, starker Nebel, sehr schlechte Sicht, +8 Grad, 1016.	03.24 h Feuerschiff "Läsö Rende" an Backb. Seite mit 0,1 sm. Abstand querab. 04.28 h auf Reede vor Frederikshavn geankert. Wassertiefe: 6,5 m. Kette: 30,0 m. Grund: f.Sd. Hirsholm peilt in 30 Grad, Kirche, Frederikshavn, peilt in 275 Grad. Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
		08.27 h Anker gelichtet. Skagen, Kattegat, Oslo. Kriegswache auf Station.
		09.07 h Kurs 31 Grad, 19 sm. 09.22 h " 323 " 19 " 09.33 H " 00 " 19 " 09.51 h " 30 " 19 " 09.59 h " 40 " 19 "
12.00 h	N.1, Seeg.:0-1, ganz bedeckt, durchsichtig, 1016, +9 Grad.	10.55 h auf Geleit "Altgamme" gestossen. Für den Geleitzug bis Oslo U.-Bootssicherung gefahren. Kurs 348 Grad, 10 sm.
		17.46 h Einlaufen Oslofjord. Le Färder querab.
16.00 h	W.2-3, Seeg.:0-1, ganz bedeckt, durchsichtig, 1016, +8,5 Grad.	20.50 h auf Reede vor Jelöy mit Steuerb. Anker geankert. Wassertiefe: 12 m. Kette: 50 m. Grund: Fels. Nordspier peilt in 253 Grad. Südspier peilt in 225 Grad.
00.00 h	W.1, Seeg.:0-1, ganz bedeckt, +8 Grad, 1016.	06.03 h Anker gelichtet. Mit Geleit Einlaufen nach Oslo.
24.00 h	SW.1, Seeg.:0-1, ganz bedeckt, diesig, 1014, +6 Grad.	08.47 h im Hafen von Oslo mit Backb. Seite neben "Orion" festgemacht.
		10.42 h von "Orion" abgelegt.
9.5.40 04.00 h	SW.1, Seeg.:0-1, ganz bedeckt, diesig, +7 Grad, 1013.	10.56 h im Hafen von Oslo mit Backb. Seite neben "F8" festgemacht. Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
08.00 h	SSW.1, Seeg.:0, ganz bedeckt, diesig, +8,5 Grad, 1013.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.oo h	S.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, +12 Grad, 1o12.	
16.oo h	S.1, Seeg.:o, aufheiternd; gute Sicht, 1o11, +13 Grad.	
2o.oo h	SO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o11, +9 Grad.	
24.oo h	SzO.1, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o1o, +7 Grad.	
1o.5.4o o4.oo h	SzO.1, Seeg.:o, bedeckt, 1o11, +6 Grad.	bis zum 12.5.4o o4.oo Uhr im Hafen von Oslo.
o8.oo h	O.1, Seeg.:o, bedeckt, 1o11, +8 Grad.	
12.oo h	O.2, Seeg.:o, wenig bedeckt, +1o Grad, 1o1o.	
16.oo h	O.2-3, Seeg.:o-1, aufheiternd, +12 Grad, 1o1o,	
2o.oo h	O.1, Seeg.:o-1, wenig bedeckt, +9 Grad, 1oo9.	
24.oo h	OzN.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, gute Sicht, 1oo9, +8 Grad.	
11.5.4o o4.oo h	NO.1, Seeg.:o, bedeckt, 1oo9, +7 Grad.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08.00 h	NO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, --- +9 Grad, 1oo8.	
12.00 h	NNO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, gute Sicht, 1oo8, +12 Grad.	
16.00 h	NNO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, gute Sicht, 1oo9, +13 Grad.	
2o.oo h	NNO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, gute Sicht, 1oo9, +1o Grad.	
24.00 h	NNO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, gute Sicht, 1o1o, +8 Grad.	
12.5.4o o4.oo h	NNO.1, Seeg.:o, wenig bedeckt, 1o1o, +6,5 Grad.	Von "T11o" nach Memel entlassen.
		o4.o4 h im Hafen von Oslo abgelegt. In der Rotte "F5" und "F8" ausgelaufen.
		Oslo Fjord, Bohus Bucht, Kattegat, Skagen, Frederikshavn.
		Kriegswache auf Station.
oo.oo h	NNO.2, Seeg.:1-2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o1o, +9 Grad.	o4.o4 h o7.2o h Auslaufen Oslo Fjord.
		o7.2o h Kurs 189 Grad, 21 sm. o7.48 h " 175 " 21 " o9.12 h " 17o " 19 "
12.oo h	NNO.4, Seeg.:3-4, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o1o, +1o Grad.	11.28 h Feuerschiff "Skagens Rev" an Steuerb. Seite mit o,1 sm. Abstand querab. Kurs 2o5 Grad, 19 sm. 11.38 h " 18o " 19 " 12.25 h " 2o5 " 19 " 12.41 h " 3o4 " 19 "
16.oo h	NNO.4, Seeg.:o, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o1o, +11 Grad.	12.55 h im Hafen von Frederikshavn festgemacht. Kriegswache mit 4-stündiger Ablösung auf Station.
2o.oo h	NNO.2-3, Seeg.:o, wenig bedeckt, 1oo9, +8 Grad.	

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vorratslagers der Buchdruckerei [illegible] in Glückstadt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.oo h	N.1, Seeg.:o, klärer Himmel; sehr gute Sicht, 1oo8, +6 Grad.	
13.5.4o o4.oo h	NNW.1, Seeg.:o, klarer Himmel; sehr gute Sicht, 1oo8, +4 Grad.	o4.o2 h im Hafen von Frederikshavn abgelegt. In der Rotte "F5" und "F8" gefahren. Läsö Rende, Grosser Belt, Mecklenburger Bucht, Memel. Kriegswache auf Station.
		o4.o9 h Kurs 122 Grad, 9 sm.
		o4.22 h " 16o " 12 "
		o4.3o h " 16o " 19 "
		o5.12 h Feuerschiff "Läsö Rende" mit o,2 sm. Abstand an Steuerb. Seite querab.
		o5.58 h Feuerschiff "Östre Flak" mit 1,2 sm. Abstand an Backb. Seite querab.
		Kurs 197 Grad, 19 sm.
o8.oo h	NNW.2-3, Seeg.:2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1oo9, +7 Grad.	o6.38 h " 132 " 19 "
		o7.o6 h " 173 " 19 "
		o9.o9 h " 2oo " 19 "
		1o.o4 h " 22o " 19 "
		1o.43 h " 158 " 2o "
12.oo h	NNW.2, Seeg.:2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, 1o1o, +12 Grad.	12.o7 h Feuerschiff "Halskov Rev" mit o,1 sm Abstand an Backb. Seite querab.
		Kurs 181 Grad, 2o sm.
		13.21 h " 195 " 19 "
		13.5o h Sperre "Grosser Belt" passiert.
		14.27 h Kurs 1o6 Grad, 19 sm.
16.oo h	NW.2, Seeg.:2, wenig bedeckt, sehr gute Sicht, 1o11, +12 Grad.	15.11 h " 122 " 19 "
		15.58 h " 159 " 19 "
		16.42 h " 9o " 19 "
		17.21 h " 8 " 19 "
		17.44 h " 82 " 19 "
		18.o8 h Gjedser-Sperre passiert.
		18.52 h

Stinke
Kptlt. und Komdt.

Führer der Sonderverbände Ost
B. Nr. G. 957

An Bord, den 8. Juni 1940.

363
A.1
A.
14.

Geheim!

B.S.O. Eingang: 13/6. 40
B.-Nr. Gkdos. 3 341 Anl. 7

A.1w

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

4. Anlage(n)

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Schiff 23 für die Zeit vom 16. - 31. 5. 1940 in dreifacher, Kriegstagebüch Abschnitt Maschine in vierfacher Ausfertigung ohne Bemerkungen vorgelegt.

Anl 3 - 7 nnn 24. 6. 40

Kriegstagebuch

Mgebnm ff. 13/VII T. Juebeau: Sperrbrecher Süd, Kiel

Anl. 4 Anl. 5 Anl. 6 Anl. 7 Anl. 8 Anl. 9 Anl. 10 Anl. 11 Anl. 12 Anl. 13 Anl. 14 Anl. 15 Anl. 16 Anl. 17 Anl. 18 Anl. 19 Anl. 20 Anl. 21 Anl. 22 Anl. 23 Anl. 24 Anl. 25 Anl. 26 Anl. 27 Anl. 28 Anl. 29 Anl. 30 Anl. 31 Anl. 32 Anl. 33 Anl. 34 Anl. 35 Anl. 36 Anl. 37 Anl. 38 Anl. 39 Anl. 40 Anl. 41 Anl. 42 Anl. 43 Anl. 44 Anl. 45 Anl. 46 Anl. 47 Anl. 48 Anl. 49 Anl. 50 Anl. 51 Anl. 52 Anl. 53 Anl. 54 Anl. 55 Anl. 56 Anl. 57 Anl. 58 Anl. 59 Anl. 60 Anl. 61 Anl. 62 Anl. 63 Anl. 64 Anl. 65 Anl. 66 Anl. 67 Anl. 68 Anl. 69 Anl. 70 Anl. 71 Anl. 72 Anl. 73 Anl. 74 Anl. 75 Anl. 76 Anl. 77 Anl. 78 Anl. 79 Anl. 80 Anl. 81 Anl. 82 Anl. 83 Anl. 84 Anl. 85 Anl. 86 Anl. 87 Anl. 88 Anl. 89 Anl. 90 Anl. 91 Anl. 92 Anl. 93 Anl. 94 Anl. 95 Anl. 96 Anl. 97 Anl. 98 Anl. 99 Anl. 100 Anl. 101 Anl. 102 Anl. 103 Anl. 104 Anl. 105 Anl. 106 Anl. 107 Anl. 108 Anl. 109 Anl. 110 Anl. 111 Anl. 112 Anl. 113 Anl. 114 Anl. 115 Anl. 116 Anl. 117 Anl. 118 Anl. 119 Anl. 120 Anl. 121 Anl. 122 Anl. 123 Anl. 124 Anl. 125 Anl. 126 Anl. 127 Anl. 128 Anl. 129 Anl. 130 Anl. 131 Anl. 132 Anl. 133 Anl. 134 Anl. 135 Anl. 136 Anl. 137 Anl. 138 Anl. 139 Anl. 140 Anl. 141 Anl. 142 Anl. 143 Anl. 144 Anl. 145 Anl. 146 Anl. 147 Anl. 148 Anl. 149 Anl. 150 Anl. 151 Anl. 152 Anl. 153 Anl. 154 Anl. 155 Anl. 156 Anl. 157 Anl. 158 Anl. 159 Anl. 160 Anl. 161 Anl. 162 Anl. 163 Anl. 164 Anl. 165 Anl. 166 Anl. 167 Anl. 168 Anl. 169 Anl. 170 Anl. 171 Anl. 172 Anl. 173 Anl. 174 Anl. 175 Anl. 176 Anl. 177 Anl. 178 Anl. 179 Anl. 180 Anl. 181 Anl. 182 Anl. 183 Anl. 184 Anl. 185 Anl. 186 Anl. 187 Anl. 188 Anl. 189 Anl. 190 Anl. 191 Anl. 192 Anl. 193 Anl. 194 Anl. 195 Anl. 196 Anl. 197 Anl. 198 Anl. 199 Anl. 200 Anl. 201 Anl. 202 Anl. 203 Anl. 204 Anl. 205 Anl. 206 Anl. 207 Anl. 208 Anl. 209 Anl. 210 Anl. 211 Anl. 212 Anl. 213 Anl. 214 Anl. 215 Anl. 216 Anl. 217 Anl. 218 Anl. 219 Anl. 220 Anl. 221 Anl. 222 Anl. 223 Anl. 224 Anl. 225 Anl. 226 Anl. 227 Anl. 228 Anl. 229 Anl. 230 Anl. 231 Anl. 232 Anl. 233 Anl. 234 Anl. 235 Anl. 236 Anl. 237 Anl. 238 Anl. 239 Anl. 240 Anl. 241 Anl. 242 Anl. 243 Anl. 244 Anl. 245 Anl. 246 Anl. 247 Anl. 248 Anl. 249 Anl. 250 Anl. 251 Anl. 252 Anl. 253 Anl. 254 Anl. 255 Anl. 256 Anl. 257 Anl. 258 Anl. 259 Anl. 260 Anl. 261 Anl. 262 Anl. 263 Anl. 264 Anl. 265 Anl. 266 Anl. 267 Anl. 268 Anl. 269 Anl. 270 Anl. 271 Anl. 272 Anl. 273 Anl. 274 Anl. 275 Anl. 276 Anl. 277 Anl. 278 Anl. 279 Anl. 280 Anl. 281 Anl. 282 Anl. 283 Anl. 284 Anl. 285 Anl. 286 Anl. 287 Anl. 288 Anl. 289 Anl. 290 Anl. 291 Anl. 292 Anl. 293 Anl. 294 Anl. 295 Anl. 296 Anl. 297 Anl. 298 Anl. 299 Anl. 300 Anl. 301 Anl. 302 Anl. 303 Anl. 304 Anl. 305 Anl. 306 Anl. 307 Anl. 308 Anl. 309 Anl. 310 Anl. 311 Anl. 312 Anl. 313 Anl. 314 Anl. 315 Anl. 316 Anl. 317 Anl. 318 Anl. 319 Anl. 320 Anl. 321 Anl. 322 Anl. 323 Anl. 324 Anl. 325 Anl. 326 Anl. 327 Anl. 328 Anl. 329 Anl. 330 Anl. 331 Anl. 332 Anl. 333 Anl. 334 Anl. 335 Anl. 336 Anl. 337 Anl. 338 Anl. 339 Anl. 340 Anl. 341 Anl. 342 Anl. 343 Anl. 344 Anl. 345 Anl. 346 Anl. 347 Anl. 348 Anl. 349 Anl. 350 Anl. 351 Anl. 352 Anl. 353 Anl. 354 Anl. 355 Anl. 356 Anl. 357 Anl. 358 Anl. 359 Anl. 360 Anl. 361 Anl. 362 Anl. 363 Anl. 364 Anl. 365 Anl. 366 Anl. 367 Anl. 368 Anl. 369 Anl. 370 Anl. 371 Anl. 372 Anl. 373 Anl. 374 Anl. 375 Anl. 376 Anl. 377 Anl. 378 Anl. 379 Anl. 380 Anl. 381 Anl. 382 Anl. 383 Anl. 384 Anl. 385 Anl. 386 Anl. 387 Anl. 388 Anl. 389 Anl. 390 Anl. 391 Anl. 392 Anl. 393 Anl. 394 Anl. 395 Anl. 396 Anl. 397 Anl. 398 Anl. 399 Anl. 400 Anl. 401 Anl. 402 Anl. 403 Anl. 404 Anl. 405 Anl. 406 Anl. 407 Anl. 408 Anl. 409 Anl. 410 Anl. 411 Anl. 412 Anl. 413 Anl. 414 Anl. 415 Anl. 416 Anl. 417 Anl. 418 Anl. 419 Anl. 420 Anl. 421 Anl. 422 Anl. 423 Anl. 424 Anl. 425 Anl. 426 Anl. 427 Anl. 428 Anl. 429 Anl. 430 Anl. 431 Anl. 432 Anl. 433 Anl. 434 Anl. 435 Anl. 436 Anl. 437 Anl. 438 Anl. 439 Anl. 440 Anl. 441 Anl. 442 Anl. 443 Anl. 444 Anl. 445 Anl. 446 Anl. 447 Anl. 448 Anl. 449 Anl. 450 Anl. 451 Anl. 452 Anl. 453 Anl. 454 Anl. 455 Anl. 456 Anl. 457 Anl. 458 Anl. 459 Anl. 460 Anl. 461 Anl. 462 Anl. 463 Anl. 464 Anl. 465 Anl. 466 Anl. 467 Anl. 468 Anl. 469 Anl. 470 Anl. 471 Anl. 472 Anl. 473 Anl. 474 Anl. 475 Anl. 476 Anl. 477 Anl. 478 Anl. 479 Anl. 480 Anl. 481 Anl. 482 Anl. 483 Anl. 484 Anl. 485 Anl. 486 Anl. 487 Anl. 488 Anl. 489 Anl. 490 Anl. 491 Anl. 492 Anl. 493 Anl. 494 Anl. 495 Anl. 496 Anl. 497 Anl. 498 Anl. 499 Anl. 500 Anl. 501 Anl. 502 Anl. 503 Anl. 504 Anl. 505 Anl. 506 Anl. 507 Anl. 508 Anl. 509 Anl. 510 Anl. 511 Anl. 512 Anl. 513 Anl. 514 Anl. 515 Anl. 516 Anl. 517 Anl. 518 Anl. 519 Anl. 520 Anl. 521 Anl. 522 Anl. 523 Anl. 524 Anl. 525 Anl. 526 Anl. 527 Anl. 528 Anl. 529 Anl. 530 Anl. 531 Anl. 532 Anl. 533 Anl. 534 Anl. 535 Anl. 536 Anl. 537 Anl. 538 Anl. 539 Anl. 540 Anl. 541 Anl. 542 Anl. 543 Anl. 544 Anl. 545 Anl. 546 Anl. 547 Anl. 548 Anl. 549 Anl. 550 Anl. 551 Anl. 552 Anl. 553 Anl. 554 Anl. 555 Anl. 556 Anl. 557 Anl. 558 Anl. 559 Anl. 560 Anl. 561 Anl. 562 Anl. 563 Anl. 564 Anl. 565 Anl. 566 Anl. 567 Anl. 568 Anl. 569 Anl. 570 Anl. 571 Anl. 572 Anl. 573 Anl. 574 Anl. 575 Anl. 576 Anl. 577 Anl. 578 Anl. 579 Anl. 580 Anl. 581 Anl. 582 Anl. 583 Anl. 584 Anl. 585 Anl. 586 Anl. 587 Anl. 588 Anl. 589 Anl. 590 Anl. 591 Anl. 592 Anl. 593 Anl. 594 Anl. 595 Anl. 596 Anl. 597 Anl. 598 Anl. 599 Anl. 600 Anl. 601 Anl. 602 Anl. 603 Anl. 604 Anl. 605 Anl. 606 Anl. 607 Anl. 608 Anl. 609 Anl. 610 Anl. 611 Anl. 612 Anl. 613 Anl. 614 Anl. 615 Anl. 616 Anl. 617 Anl. 618 Anl. 619 Anl. 620 Anl. 621 Anl. 622 Anl. 623 Anl. 624 Anl. 625 Anl. 626 Anl. 627 Anl. 628 Anl. 629 Anl. 630 Anl. 631 Anl. 632 Anl. 633 Anl. 634 Anl. 635 Anl. 636 Anl. 637 Anl. 638 Anl. 639 Anl. 640 Anl. 641 Anl. 642 Anl. 643 Anl. 644 Anl. 645 Anl. 646 Anl. 647 Anl. 648 Anl. 649 Anl. 650 Anl. 651 Anl. 652 Anl. 653 Anl. 654 Anl. 655 Anl. 656 Anl. 657 Anl. 658 Anl. 659 Anl. 660 Anl. 661 Anl. 662 Anl. 663 Anl. 664 Anl. 665 Anl. 666 Anl. 667 Anl. 668 Anl. 669 Anl. 670 Anl. 671 Anl. 672 Anl. 673 Anl. 674 Anl. 675 Anl. 676 Anl. 677 Anl. 678 Anl. 679 Anl. 680 Anl. 681 Anl. 682 Anl. 683 Anl. 684 Anl. 685 Anl. 686 Anl. 687 Anl. 688 Anl. 689 Anl. 690 Anl. 691 Anl. 692 Anl. 693 Anl. 694 Anl. 695 Anl. 696 Anl. 697 Anl. 698 Anl. 699 Anl. 700 Anl. 701 Anl. 702 Anl. 703 Anl. 704 Anl. 705 Anl. 706 Anl. 707 Anl. 708 Anl. 709 Anl. 710 Anl. 711 Anl. 712 Anl. 713 Anl. 714 Anl. 715 Anl. 716 Anl. 717 Anl. 718 Anl. 719 Anl. 720 Anl. 721 Anl. 722 Anl. 723 Anl. 724 Anl. 725 Anl. 726 Anl. 727 Anl. 728 Anl. 729 Anl. 730 Anl. 731 Anl. 732 Anl. 733 Anl. 734 Anl. 735 Anl. 736 Anl. 737 Anl. 738 Anl. 739 Anl. 740 Anl. 741 Anl. 742 Anl. 743 Anl. 744 Anl. 745 Anl. 746 Anl. 747 Anl. 748 Anl. 749 Anl. 750 Anl. 751 Anl. 752 Anl. 753 Anl. 754 Anl. 755 Anl. 756 Anl. 757 Anl. 758 Anl. 759 Anl. 760 Anl. 761 Anl. 762 Anl. 763 Anl. 764 Anl. 765 Anl. 766 Anl. 767 Anl. 768 Anl. 769 Anl. 770 Anl. 771 Anl. 772 Anl. 773 Anl. 774 Anl. 775 Anl. 776 Anl. 777 Anl. 778 Anl. 779 Anl. 780 Anl. 781 Anl. 782 Anl. 783 Anl. 784 Anl. 785 Anl. 786 Anl. 787 Anl. 788 Anl. 789 Anl. 790 Anl. 791 Anl. 792 Anl. 793 Anl. 794 Anl. 795 Anl. 796 Anl. 797 Anl. 798 Anl. 799 Anl. 800 Anl. 801 Anl. 802 Anl. 803 Anl. 804 Anl. 805 Anl. 806 Anl. 807 Anl. 808 Anl. 809 Anl. 810 Anl. 811 Anl. 812 Anl. 813 Anl. 814 Anl. 815 Anl. 816 Anl. 817 Anl. 818 Anl. 819 Anl. 820 Anl. 821 Anl. 822 Anl. 823 Anl. 824 Anl. 825 Anl. 826 Anl. 827 Anl. 828 Anl. 829 Anl. 830 Anl. 831 Anl. 832 Anl. 833 Anl. 834 Anl. 835 Anl. 836 Anl. 837 Anl. 838 Anl. 839 Anl. 840 Anl. 841 Anl. 842 Anl. 843 Anl. 844 Anl. 845 Anl. 846 Anl. 847 Anl. 848 Anl. 849 Anl. 850 Anl. 851 Anl. 852 Anl. 853 Anl. 854 Anl. 855 Anl. 856 Anl. 857 Anl. 858 Anl. 859 Anl. 860 Anl. 861 Anl. 862 Anl. 863 Anl. 864 Anl. 865 Anl. 866 Anl. 867 Anl. 868 Anl. 869 Anl. 870 Anl. 871 Anl. 872 Anl. 873 Anl. 874 Anl. 875 Anl. 876 Anl. 877 Anl. 878 Anl. 879 Anl. 880 Anl. 881 Anl. 882 Anl. 883 Anl. 884 Anl. 885 Anl. 886 Anl. 887 Anl. 888 Anl. 889 Anl. 890 Anl. 891 Anl. 892 Anl. 893 Anl. 894 Anl. 895 Anl. 896 Anl. 897 Anl. 898 Anl. 899 Anl. 900 Anl. 901 Anl. 902 Anl. 903 Anl. 904 Anl. 905 Anl. 906 Anl. 907 Anl. 908 Anl. 909 Anl. 910 Anl. 911 Anl. 912 Anl. 913 Anl. 914 Anl. 915 Anl. 916 Anl. 917 Anl. 918 Anl. 919 Anl. 920 Anl. 921 Anl. 922 Anl. 923 Anl. 924 Anl. 925 Anl. 926 Anl. 927 Anl. 928 Anl. 929 Anl. 930 Anl. 931 Anl. 932 Anl. 933 Anl. 934 Anl. 935 Anl. 936 Anl. 937 Anl. 938 Anl. 939 Anl. 940 Anl. 941 Anl. 942 Anl. 943 Anl. 944 Anl. 945 Anl. 946 Anl. 947 Anl. 948 Anl. 949 Anl. 950 Anl. 951 Anl. 952 Anl. 953 Anl. 954 Anl. 955 Anl. 956 Anl. 957 Anl. 958 Anl. 959 Anl. 960 Anl. 961 Anl. 962 Anl. 963 Anl. 964 Anl. 965 Anl. 966 Anl. 967 Anl. 968 Anl. 969 Anl. 970 Anl. 971 Anl. 972 Anl. 973 Anl. 974 Anl. 975 Anl. 976 Anl. 977 Anl. 978 Anl. 979 Anl. 980 Anl. 981 Anl. 982 Anl. 983 Anl. 984 Anl. 985 Anl. 986 Anl. 987 Anl. 988 Anl. 989 Anl. 990 Anl. 991 Anl. 992 Anl. 993 Anl. 994 Anl. 995 Anl. 996 Anl. 997 Anl. 998 Anl. 999 Anl. 1000

Kriegstagebuch

II. Hilfe bei I. Anlagen 2 - 5.

III. Zum Kr.Tb. Abschn. Maschine, Anlage 6 und Kr.Tb. Abschn. I. Teil 1.

Anl 1 b 576

Kr.Tb. des

1. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 5441 vom 13/6 40

364

Kriegstagebuch

"Schiff 23"

Kommandant: Freg.Kapt. Gerlach, Horst

Abgeschlossen: 31.Mai 1940

Anlagen: Kriegstagebuch Abschnitt Maschine.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.Mai 1940	Boje A 4 / A 13	
0800 h		Verholt nach Boje A 13 .
0850 bis 1250		Funkbeschickung .
1350		Verholt zum Kohlenpier Zerssen .
1430 bis 1800	Kohlenpier-Zerssen (Holtenau-Innenhafen)	Kohlenübernahme .
2000	Boje A 4	Festgemacht .
17.Mai 0900	Boje A 4 Kieler Bucht	Ausgelaufen zu Einzelübungen .
1815		Festgemacht .
18.Mai	Boje A 4	Keine besonderen Vorkommnisse .
19.Mai 0830 h	Boje A 4 und Eckernförder-Bucht.	Ausgelaufen zu Meilenfahrten .
1545		Eingelaufen .
1730	Boje A 4	Losgeworfen und gemäss F.T. - Befehl : =SSD = An Schiff 23 = Schiff 23 gemeinsam mit " Preus= sen"nach Swinemünde gehen.Preus= sen passiert Em 19.5.Kiel. B.S.O.
	NW 4 , Regen .	Im Kielwasser M.S. " Preussen " Marsch nach Swinemünde angetreten .
20.Mai 1030 h	Swinemünde , Eichstaden .	Festgemacht .
21.Mai	- " -	Keine besonderen Vorkommnisse .
22.Mai 2000 h bis 2250	Swinemünde - Swinemünder-Bucht. N 1 , bedeckt .	Einzelübungen . Auf Grund des verschlossenen Signal = (Morse) Spruchs :

Zu beziehen vom Amtlichen Vertriebslager 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
		=SSD= An Schiff 23 = = Geheim = Schiff 23 steht ab 24.5. zur Sicherung Überführung Schleppzug Schiff " L " bis in Höhe Libau ab Swde.zur Verfügung . Zusatz für Schiff 23 : Bestätigen . Weitere Befehle gibt Ost . Gr.Ost. 2226 +
		=S= An Schiff 23 = =Geheim , sofort vorlegen = 1.) Schiff 23 sichert ab 24.5. Über=führung Schleppzug Schiff " L " von Swde.bis in Höhe Libau gegen etwaige U.Boots-und Fliegerangriffe . 2.)Seemännische und nautische Führung des Schleppzuges hat Über - führungsleiter . Unmittelbare Verbin=dung aufnehmen . 3.)Kübef. Ost erkundet und übermittelt Auslaufzeit Schleppzuges an Schiff 23. 4.)Schiff 23 meldet Auslaufen und demnach 6 stündl.Standort und Lage an Ost . Besondere Vorkommnisse sofort . Ost G 12624 A Eins wurde eingelaufen .
23.Mai 24.Mai	Swinemünde	Keine besonderen Vorkommnisse .
25.Mai 0800 h bis 1600	Swinemünde und Swinemünder - Bucht	Einzelübungen .
26.Mai.	Swinemünde	Auf telefonische ~~Nachricht~~ vom O.K.M. : An Schiff 23 von O.K.M.,Kpt.z.S. Dose . 1.) Schleppzug seeklar machen , Befehl zum Auslaufen abwarten . 2.)Schleppzug hat dem Befehl ent=sprechend zu handeln . 3.)Fühlung mit Transportführer Kptn. Nowak aufnehmen . 4.)Wegen Zeremoniell bei Übergabe des Schleppzuges an russische

Datum und Uhrzeit
27.Mai 0400 1000 1600 1700 bis 2000 2200
28.Mai 0[illegible] h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	b	Sicherung in Libau (Ansteuerungstonne) genügt es , wenn Seite gepfiffen wird und nach internationalem Signalbuch etwa übergegeben wird : " Übergebe Schleppzug Ihrer Betreuung ." 5.) Befehl zum Auslaufen wird möglicherweise noch heute erteilt . 6.) Freg.Kapt. Gerlach ist unterrichtet . werden mit Schleppzug , bestehend aus Schiff " L " , Schlepper " Atlantic " und " Albatros", Vorbereitungen zum Auslaufen getroffen .
27.Mai. h 0400	Swinemünde	Mit Schleppzug ausgelaufen . (Auslaufbefehl ging nicht beim Kommando ein ; lediglich der Transportführer , Kapitän Nowak, erhielt ihn .)
1000	NO 4 , bedeckt . 54 ° 24 ' N 15 ° 8 ' O	Keine besonderen Ereignisse .
1600	54 ° 52 ' N 16 ° 11 ' O Auffrischend	
1700 bis 2000	Nebel	Schleppzug befindet sich im starkem Nebel.
2200	55 ° 19 ' N 17 ° 19 ' O	
28.Mai. h 0300		Auf F.T. : An Schiff 23 = Kurs und Fahrt aus besonderen Gründen unauffällig so einrichten, dass Standort Schleppzuges 28. früh 10 Uhr nicht nördlicher als 55 ° 30 ' und nicht östlicher als 19 ° . Admiral Goehle ist einverstanden .Kapitän Nowak unter Hinweis auf Geheimhaltung Passagieren gegenüber unterrichten . Weitere Befehle folgen rechtzeitig. O.K.M.
		wurde Kurs 180 ° gesteuert und 5 sm Fahrt gelaufen . Es wurde aber bei der 0800 Programm-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zeit von Schlepper " Atlantic " auf 600 m Welle mit Sonderschlüssel , mit dem die Russen , der Schleppzug und das Kommando ausgerüstet waren , verschlüsselt Kurs 180 Grad gemeldet . Da dies ein erheblicher Verstoss gegen die den Russen gegenüber in oben aufgeführtem Funkspruch geforderte Geheimhaltung war , wurde " Atlantic " aufgefordert , den Funkspruch zu berichtigen . Dies ist nicht erfolgt . Dem Transportleiter war mitgeteilt worden , dass die Kursänderung geheim zu haltenwar .
0400	55 ° 31 ' N 18 ° 29 ' O	Gemäss F.T. : =SSD= Hilfsschiff 23 = Kurs mit Schleppzug auf Treffpunkt vor Libau mit normaler Fahrt wieder aufnehmen . OKM / M.Wa.Wi.
1000	55 ° 20 ' N 18 ° 40 ' O Ost 3 , bedeckt .	wird Kurs auf Libau und normale Schleppfahrt (9 sm) wieder aufgenommen .
1600	56 ° N 19 ° 43 ' O ONO 2 , bedeckt .	
2100	ONO 2 , klar .	Die russischen Zerstörer " Lenin " , " Woikow " und der Eisbrecher " Krassin " kommen voraus in Sicht . " Krassin " liegt bei Ansteuerungstonne Libau zu Anker ; die Zerstörer laufen auf den Schleppzug zu .
2110		Zerstörer sind herangekommen und haben sich in etwa 1000 m Abstand an Steuerbord = und Backbordseite des Schleppzuges gesetzt .
2113		Internationales Flaggensignal von russ . Zerstörer : " Stoppen Sie " .
2119		Schiff setzt internationales Flaggensignal : " Übernehmen Sie bitte den Transport . Ich wünsche Ihnen eine angenehme Reise . " und stoppt .
2118		Signal vom Zerstörer : " Maße mir Bewachung an . Für Hilfe danke ich Ihnen . " Und : " Wir wünschen Ihnen glücklich in den Hafen zurückzukehren ."

Datum und Uhrzeit
28.M
2135
2200
29.Mai
0945 h
30.Mai
1o[illegible] h
1300
31.Mai.
0900 h
1330 bis 1720
2210

Zu beziehen vom Auslieferungsstel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.Mai.		
2135 h	56 ° 25 ' N 20 ° 45 ' O	Signal von Schiff 23 : " Danke gleichfalls ." Anschliessend geht Schiff auf Gegenkurs . Marsch nach Gotenhafen wird angetreten . Durchführung der Aufgabe wird durch F.T. : An O.K.M. , Gruppe Ost , B.S.O., F.d.S.O. Melde Aufgabe durchgeführt . Transport Schiff " L " 28.5. 2130 Uhr an russische Zerstörer " Lenin " ,"Woikow " und Eis= brecher " Krassin " auf 56 Grad 25 Min Nord und 20 Grad 45 Min Ost mit Flaggensignalen überge= ben . Haltung Russen freundlich. Anlaufe Gotenhafen zur Ausrüstung. Schiff 23 + gemeldet .
2200		Es kann bei gestoppt liegendem Schiff noch beobachtet werden , dass Schlepper " Atlantic" vom Schleppzug loswirft , bei einem Zerstörer längsseit geht und nach einiger Zeit wieder ablegt . Hat anscheinend Instruktionen geholt, bzw. Lotsen übernommen .
29.Mai.	Gotenhafen	
0945 h		Schiff macht im Hafenbecken V fest , um Aus= rüstung und Proviantergänzung durchzuführen .
30.Mai.		
10[illegible] h		
1300	Neufahrwasser	Schiff geht zu Einzelübungen in See . Schiff macht an der Holzbrücke fest .
31.Mai.		
0900 h	Neufahrwasser starker Nebel .	Auslaufen zum Marsch nach Swinemünde . Einzel= übungen . Gefechts=und Rollendienst .
1330 bis 1720	54 ° 54 ' N 18 ° 25 ' O West 4 , bedeckt .	Geankert.
2210	⚓ Stolpmünde rw. 116 8 Jershöft rw. 241	Gefechtsdienst und Scheinwerferübungen .

Führer der Sonderverbände Ost

B. Nr. G. 970

An Bord, den 8. Juni 1940.

370

Geheim!

B.S.O.
Eingang: 13/6.40
B. Nr. Gkdos. 6/42 Anl. 7

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Schiff 23 in dreifacher, Kriegstagebuch Abschnitt Maschine in vierfacher Ausfertigung für die Zeit vom 1. - 15. Mai 1940 ohne Bemerkungen vorgelegt.

Anlage(n)

24.6.40

Anl 3-7 I. Schreiben an: Gruppe Ost, Kiel zweifach
an M. geben F 13/VI Anbei wird das Kriegstagebuch des Schiffes
ab. F 14/VI 23 vom 1.-15.5.40 mit Abschnitt Ma-
schine zweifach vorgelegt. Der FdSO hat von
einer Stellungnahme abgesehen. Nichts zu bemerken.
II. Füge bei zu I. Anlagen 2-5.
III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein, Anlage 6 und
Wfg. M zu Heft 1.

1. Anlage zu B. S. O
B.-Nr. Okdos I 442 vom 13/6. 1940

371

K r i e g s t a g e b u c h .

S c h i f f 23

Kommandant: Freg.Kapt. G e r l a c h , Horst
Abgeschlossen: 15.Mai 1940
Anlage: 1 Exemplar "Kriegstagebuch der Maschine".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.Mai 1940	Boje A4	Keine besonderen Vorkommnisse
2.Mai 40	Boje A4	
0050 h bis 0445 h		Fliegeralarm, Kriegswache aufgezogen.
		Mit dem heutigen Tage übernimmt das Kommando der Fregattenkapitän G e r l a c h.
		Abgeschlossen bei Abgabe des Kommandos
		An Bord, den 2. Mai 1940
		gez.: ~~P~~ a h l Korvettenkapitän und Kommandant
3.Mai 40	Boje A 4	Keine besonderen Vorkommnisse
4.Mai 40	Boje A 4 -	
0730 h	Howaldtswerke	Schiff verholt nach den Howaldtswerken.
5.Mai 40 bis 14.Mai 40	Howaldtswerke	Fortsetzung der Ruderreparatur, keine besonderen Vorkommnisse.
15.Mai 40	Howaldtswerke -	
0700 h	Boje A 4	Schiff verholt nach Boje A 4,

Qprad.

Führer der Sonderverbände Ost
B. Nr. G. 971

An Bord, den 8. Juni 1940.

375

Geheim!

B.S.O.
Eingang: 13.6.40
B.-Nr. Gkdos 2244 Anl. 4

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Schiff 23 in dreifacher, Kriegstagebuch Abschnitt Maschine in vierfacher Ausfertigung für die Zeit vom 16. - 30. 4. 1940 ohne Bemerkungen vorgelegt.

Anlage(n) 4

17.6.40.

Zunächst M vorlegen

25.6.40

I. Schreibe an: Gruppe Ost, Kiel zweifach.
Anbei wird das Kriegstagebuch des Schiffes 23 vom 16.-30.4.40 mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt. In Übereinstimmung mit dem FdSO nichts zu bemerken.
II. Füge bei zu I. Anlagen 2, 3, 6 und 7.
III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein, Anlage 4 und Wchg. M zu Hefte.

1. Anlage zu B. S. O. 1316/40
B.-Nr. Gkdos. 4447 vom

376

Kriegstagebuch

Schiff 23

Kommandant: K.Kapt. P a h l , Hugo
Abgeschlossen: 30.April 1940
Anlage : 1 Exemplar "Kriegstagebuch der Maschine".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-23. April 1940	Howaldt-Werke, Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse
24.April 1000 h		Schiff verholt nach Boje A 4
25.-30. April	Boje A 4	Keine besonderen Vorkommnisse.

Fenn

380

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 420

den 6. Juni 1940.

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 15/6. 40
B.-Nr. Gkdos. 277 Anl. 3

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Betrifft: Kriegstagebuch Art. Schulboot " Fuchs "
für die Zeit vom 16.5. bis 25.5.40.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Art. Schulbootes " Fuchs " für die o.a. Zeit, dreifach gefertigt. Keine Stellungnahme, da keine besonderen Vorkommnisse.

" Fuchs " war hier nur vorübergehend, bis 25.5.40 einsatzmäßig unterstellt. Das Kriegstagebuch " Anlage Abschnitt Maschine " wird " Fuchs " am 31.5.40 der S.A.S. vorlegen.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2277 A1.
Gefertigt: 21.6.40
Gelesen: 24.6.40
Ab:

Entwurf

20.6.40

Kdg

Betreffend: Kriegstagebuch Art. Schulboot Fuchs

Das Kriegstagebuch des Art. Schulbootes „Fuchs" vom 16.–25.5.40 wird vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 3.

III. Für Kdo. KTB Skdos allgemein.

1 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Okdos. 4477 vom 25/6.40 Fu

381

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

K r i e g s t a g e b u c h

des

Artillerieschulbootes „ Fuchs "

Kommandant: Stbs.Ob.Strm. B a r t e l s .

Begonnen: 16. 5. 1940.
Abgeschl.: 25. 5. 1940.

Anlagen: Keine

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
16.5.40.		
0000	Skagerrak, Nord, leichte Brise, gute Sicht, helle Mondnacht.	Marsch nach Frederikshaven.
1608	Frederikshaven	mit 5 Loggern festgemacht.
		...Bartels...
17.5.40.	Frederikshaven	Vorratsergänzung.
		...Bartels...
18.5.40.		
1537	Frederikshaven	13. Vorp.Flottille als takt.Nr. 4 unterstellt. Abgelegt und ausgelaufen.
1600	Kattegatt, NW, mäßige Brise, ruhige See, gute Sicht.	Marsch mit 13. Vorp.Flottille nach mittl. Skagerrak zur Einnahme Vorposten= und Aufklärungslinie Hirshals - Arendal.
		...Bartels...
19.5.40.		
0130	Skagerrak, SW, mäßige Brise, sehr ruhige See, sehr gute Sicht	Mit Boot 1304 Position □ 3639 u. 4441 eingenommen. In der Rotte U - Horch=, Jagd-u Aufklärungsfahrten.
2045	Skagerrak, SW, mäßige Brise, sehr ruhige See, sehr gute Sicht.	Im □ 3663 r.u.E. feindl., kleinere Kugelmine mit kurzen, spitzen Stoßbolzen gesichtet. Mine wurde vom Rottenführer Boot 1304 abgeschossen.
		...Bartels...

Datum und Uhrzeit
20.5.40.
1000
2200
21.5.40.
2120
22.5.40.
0645
1000
1540 - 1750
23.5.40.
0430
1609

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.5.40.		
1000	Skagerrak, NNO, steifer bis stürmischer Wind, grobe See, mäßige Sicht, zeitweise Regen.	
2200	Skagerrak, NO, frische Brise, mäßig bewegte See, gute Sicht.	Nichts besonderes. Parkes
21.5.40.		
2120	Skagerrak, NO, leichte Brise, ruhige See, gute Sicht.	Von 13. Vorp.Flottille entlassen. Marsch nach Frederikshaven. Parkes
22.5.40.		
0645	Frederiskhaven	festgemacht.
1000		Boot bei F.d.V.Ost abgemeldet.
1540 - 1750		Kohlenübernahme. Parkes
23.5.40.		
0430	Frederikshaven	ausgelaufen. Marsch nach Aarhus.
1609	Aarhus	festgemacht. Parkes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
24.5.40.		
0900	Aarhus	Boot bei B.S.O. abgemeldet. (Mit dem 25.5.40 aus dem B.S.O.Bereich entlassen).
1530	Aarhus	ausgelaufen, Marsch nach Kiel.
		Barlen
25.5.40.		
0000	Großer Belt, SW, leichte Brise, mäßige Sicht.	Schiffsartillerieschule unterstellt.
1242	Kiel-Wik	festgemacht.
		Barlen

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 489

, den 18. Juni 1940

383

B. S. (I)
Eingang 20.6.40
B.-Nr. Gkdos. 2234 Anl 8

A.3c
A.1a

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Betrifft: Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1.6. - 5.6.1940

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 3. Rfl. für die o.a. Zeit (dreifach gefertigt) mit Anlage " Abschnitt Maschine " vorgelegt.

Stellungnahme: Das K.T.B. ist wiederum viel zu ausführlich geschrieben.

2.6.1940

0400 Uhr Das Festsetzen der Wege war für kurze Zeit zweckmäßig und galt nur für die Schnelltransporte.

Allgemein wird bemerkt:

Die Flottille wurde am 6.6.40 zur Gruppe West entlassen. Während der Dauer der Unterstellung unter den F.d.V.Ost haben der Flottillenchef, Kaptlt. H e y d e l, sowie sein Vertreter, Kaptlt. K ü s t e r, alle ihnen gestellten Aufgaben mit Umsicht und Geschick gelöst. Die Flottille hat 24 Truppentransporte nach Larvik bzw. Oslo ohne Verluste durchgeführt. Diese Leistung verdient vollste Anerkennung.

Anl 4 - 8 Abg
an M. gehen 8.19/7

Lütjens
2. 7. 40 I

I. Ltr. an: Gruppe Ost, Kiel zwecks Kenntnis und der Niederschrift des B. Rfl. vom 1.- 5. 6. 40 mit Abstr. Abschrift und Meldung. nehme des FdV zwecks vorgelegt.
II. Nichts zu bemerken. F
III. Hie bei zu I. Anlagen 2-7.
IV. Zu No. KTB FKdos ~~5. Rfl.~~, Anlage 8 und Abschl. zu Heft 1.

F die Leistungen der Flottille werden auch vom BFo voll anerkannt.

6.7
Stpf.

1 Anlage zu B. S. O.

B. Nr. Gkdos. 2334 vom 20.6.1940

384

Geheime Kommandosache!

K R I E G S T A G E B U C H

3. R ä u m b o o t s f l o t t i l l e
"von der Groeben", "R 33 - 40"

Flottillenchef
Kaptlt. H e y d e l

begonnen am: 1. Juni 1940

abgeschlossen am: 5. Juni 1940

Auslieferungsstellen: für Ostseeraum in Kiel, für Nordseeraum in Wilhelmshaven D. 90. Kriegstagebuch. DK A 3

Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille

vom 1.6. bis 5.6.1940.

Flottillenchef		- X R -	Kaptltn.	H e y d e l
3. R.-Flottille				
"von der Groeben" (Begleitschiff)		- G B -	Kommandant	Ltn.z.S. Czyeholl
takt.Nr.1:	"R 37"	- B N -	Kommandant	Ltn.z.S. Merks
" " 2:	"R 34"	- B K -	Kommandant	Ltn.z. S. Halledt-Holzapfel
" " 3:	"R 40"	- B Q -	Kommandant	Ob.Strm. Ostholt
" " 4:	"R 35"	- B L -	Kommandant	Ob.Strm. Nagrübs
" " 5:	"R 38"	- B O -	Kommandant	Ltn.z.S. Anhelt
" " 6:	"R 39"	- B P -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm. Raeder
" " 7:	"R 33"	- B J -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm. Kerws
" " 8:	"R 36"	- B M -	Kommandant	Stbs. Ob. Strm. Vorreyer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.	Frederikshavn	
0205	SW 3-3, ruhig, diesig.	"T 10g" mit "R 37", 35, 40" nach Hals-Barre ausgelaufen.
0420		"Delphin" mit M.S."Hannover" und "Robert Sauber" nach Kristiansand ausgelaufen.
		Seetransportleiter teilt Einschiffung von 1000 Köpfen mit. Ich befehle Seeklar für "Pionier" "Peter Wessel", "R 38, 39, 33", "R 36" und "R 34" für den 2.6. 0300 Uhr.
1320	WSW 3-4, ruhig, klare Sicht.	Mit A1 F.d.V. Ost gesprochen: A1 bestellt Luftsicherung für 0300 Uhr (2.6.) ab Frederikshavn.
1520		Mit A1 F.d.V. Ost gesprochen:
		1.) Ich bitte um Entsendung Lazarettschiff "Glückauf" am 2.6. zur Bereitstellung für morgigen starken Transport. Wird zugesagt.
		2.) Ich bitte um Veranlassung, daß soweit R-Boote ohne Tropedoboote die Transporte sichern, die R-Boote die Küstenkurzwellg schalten können. Grund: Die bereits mehrfach bemängelte Sendemöglichkeit von der norweg. Küste aus.
2005		B.S.O. stellt "T 10g", "R 37", 35, 40" z.Vfg. F.d.M.Ost (Sonderaufgabe). Da B.S.O. in einem 2. Fernschreiben angibt, daß die Boote nur am 2.6. z.Vfg. stehen, erfrage ich mündl. bei A1 F.d.M.Ost, wann Boote zurück zu erwarten sind. Antwort: Etwa in 4-5 Tagen. Rahmen und Seegebiet der Aufgabe wird nicht mitgeteilt.
		Ich rechne daher zunächst nicht mit Verwendung der Boote im Geleitdienst.
		Da die verbleibende Sicherung durch 5 R-Boote für Transporte von rund 1000 Mann bezgl. Aufnahmemöglichkeit bei Verlusten recht gering ist, beabsichtige ich beim nächsten Geleit am 4.6. ein Lazarettschiff für bessere Sicherung anzufordern.
2030		Kr.-Funkspruch von U-Jäger "175", U.-Bootsalarm Quadrat 4151.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2230		F.d.V.Ost gibt "Delphin" Anweisung mit Oderbank über Larvik nach Frederikshavn zu laufen.
Bemerkungen: "Peter Wessel" hat heute grauen Anstrich erhalten. Bei der nächsten Ruhe wird Tarnmuster aufgemalt.		
2.6. 0300	WSW 4-5, Seegang 1-2, unsichtig, tiefe Wolken.	"Pionier" und "Peter Wessel" werden herausgeschleppt. "Pionier" mit 594 Mann, "Peter Wessel" 398 Mann.
0330		"R 33" (Flo.Chef an Bord) "R 34", "R 38", "R 39", "R 36" abgelegt.
		Marschformation:
		"R 33"
		"R 36" "R 38"
		"Pionier"
		"Peter Wessel"
		"R 34" "R 39"
0400		bei Glockentonne: 2 N 2, G 14.
		Ich beabsichtige, mit Rücksicht auf die gestrige U-Bootsmeldung den bisherigen Weg zu steuern. Dieser Weg ist von mir mit "Weg α" bezeichnet worden. Die Wege "β" und "γ" sind außerdem von mir festgelegt, die allen in Frage kommenden Fahrzeugen bekannt sind (s. Wegeskizze).
0530		Angeforderte enge Luftsicherung ist nicht eingetroffen. Entsprechender FT an F.d.V.Ost
0535		Flugzeug als Luftsicherung stößt zum Verband.
	Es flaut innerhalb 20 Min. auf SSW 2-3 ab. Sicht 4 sm, tiefe Wolken.	Skagen Leuchtturm querab.
0545		Dampfer marschieren in Dwarslinie auf. Weiterer Marsch in Dwarslinie.
	Vorübergehend aufbrisen auf 5, dann wieder Abflauen auf 3.	Es wird Punkt D angesteuert.
0620		Punkt D. Auf 3038. gegangen.

W e g e e i n t e i l u n g:

1.) Weg "A" = Sk.F.seh. - D - E - F - W - V -.
2.) Weg "B" = Sk.F.seh. - D - E - F - G - H - J -.
3.) Weg "J" = Sk.F.seh. - Z - Y - X - H - J -.

(Erläuterungen)

1.) Weg: "A" Sk.F.seh.:

Punkt	- D -	"φ" =	57°54'	Nord	- λ -	= 10°48'	Ost
"	- E -	"φ" =	58°00'	Nord	- λ -	= 10°30'	Ost
"	- F -	"φ" =	58°12'	Nord	- λ -	= 10°00'	Ost
"	- W -	"φ" =	58°30'	Nord	- λ -	= 9°54'	Ost
"	- V -	"φ" =	58°48'	Nord	- λ -	= 9°54'	Ost.

(Erläuterungen)

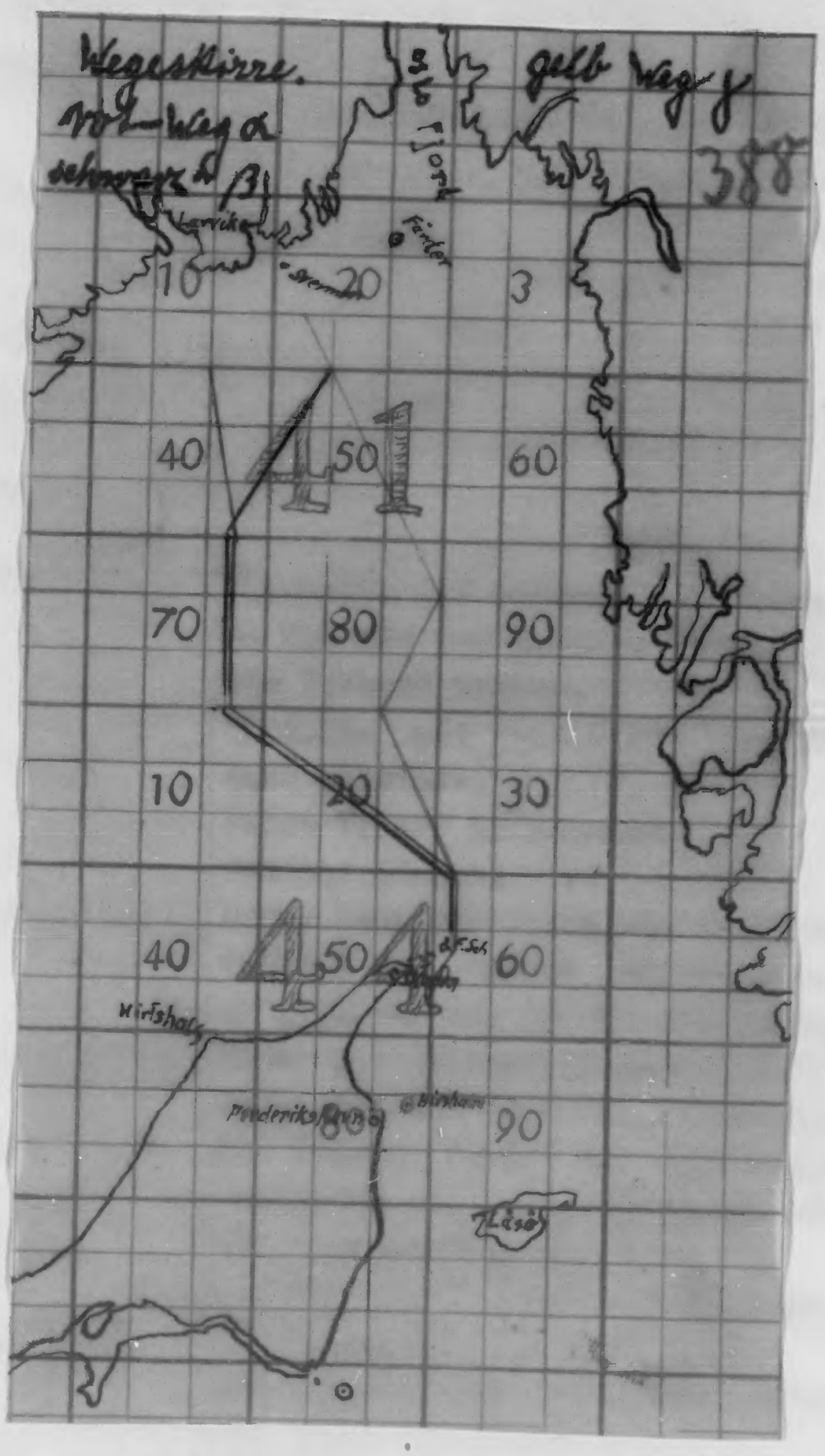
2.) Weg: "B" Sk.F.seh.:

Punkt	- D -	"φ" =	57°54'	Nord	- λ -	= 10°48'	Ost
"	- E -	"φ" =	58°00'	Nord	- λ -	= 10°30'	Ost
"	- F -	"φ" =	58°12'	Nord	- λ -	= 10°00'	Ost
"	- G -	"φ" =	58°30'	Nord	- λ -	= 10°00'	Ost
"	- H -	"φ" =	58°48'	Nord	- λ -	= 10°18'	Ost
"	- J -	"φ" =	58°54'	Nord	- λ -	= 10°12'	Ost

(Erläuterungen)

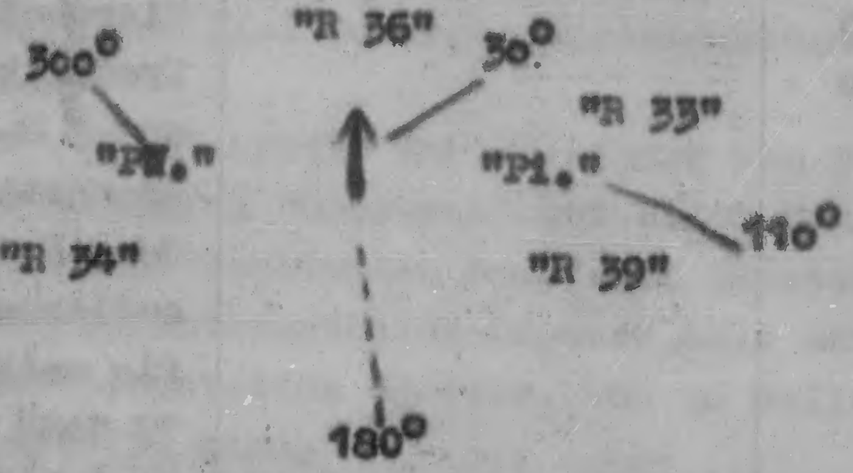
3.) Weg: "J" Sk.F.seh.:

Punkt	- Z -	"φ" =	58°00'	Nord	- λ -	= 10°44'	Ost
"	- Y -	"φ" =	58°12'	Nord	- λ -	= 10°30'	Ost
"	- X -	"φ" =	58°24'	Nord	- λ -	= 10°42'	Ost
"	- H -	"φ" =	58°48'	Nord	- λ -	= 10°18'	Ost
"	- J -	"φ" =	58°54'	Nord	- λ -	= 10°12'	Ost.



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
0714		Lazarettschiff "Glückauf" auf Nordkurs passiert.
0841	Nebelbank durchstoßen	Punkt E. Auf 307° gegangen.
1007	NW 2-3, Seegang 1-2	" F. " 350° " .
		" W. " 0° " .
		"R 38" entlassen, um vorzulaufen und Gerät auszubringen. Neue Marschformation:



		Formation ist stärker nach Osten gesichert.
		Da ich mit dem gestern gemeldeten U-Boot Gabl. vom Verband rechne.
1045		"Delphin" mit Tankschiff "Oderbank" auf Süd-Kurs passiert.
1130		Punkt V. Auf 35° gegangen.
1215		Svenner querab.
		Reger Dampferverkehr von Osten und Westen. Ich lasse 3 nach Westen gehende Fahrzeuge durch "R 34", "R 39" und "R 36" untersuchen. Es ergibt sich: 1.) Dreimastmotorsegler "Skandia" (dänisch) leer, auf dem Wege von Kopenhagen nach Langesund. 2.) Dampfer "Oslo" aus Arendal. Von Oslo nach Torsgrund mit Erlaubnisschein Admiral Norwegen. Nichts verdächtiges. 3.) Dampfer "Austri" von Oslo nach Arendal mit Erlaubnisschein. 4.) Dampfer "Kristiansand" von Oslo nach Arendal. Mit Erlaubnisschein.
1245		Larvik fest.
1430	SW 2-3, Seegang 1-2, gute Sicht.	Nach Ausladen Larvik ausgelaufen.
		Marschformation und Reiseweg wie auf Herreise.
1914		Svenner passiert, Kurs 215°
1604		Punkt V., Kurs 180°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1726		Punkt W., Kurs 168°.
1846		" F., " 127°.
2012		" R., " 123°.
2112		" D., " 195°.
2115		1. R-Flottille beim Gerätaufnehmen passiert.
2150		Skagen Leuchtturm querab.
2300		Hirsholm Leuchtturm querab.
2320		Frederikshavn mit "Pionier", "Peter Wessel" und 5 R-Booten eingelaufen. Boote ergänzen Brennstoff. Dann 3-stündige Bereitschaft. Gem. Funkspruch ist "T 108" zur 3. R-Flottille entlassen. "R 37, 40 und 35" bleiben vorläufig weiter F.d.M.Ost unterstellt. Im Hafen "T 108" und "Delphin", die entsprechend den Absichten des F.d.V.Ost für 3.6. Ruhe bekommen.
		K e i n e Bemerkungen!
3.6. 0900	Frederikshavn SW 3, klare Sicht, Seegang 1-2, Sonne.	Von A1 F.d.V.-Ost-: 1.) Nächster Transport planmäßig. Wenn Bedürfnis für Rücktransporte in Larvik bestehen, können diese im Rahmen der planmäßigen Fahrten durchgeführt werden. 2.) "Delphin" ist B.S.O.-Schulflottille zugeteilt. 3.) "T 108" steht Chef 3. R-Flottille z. Vfg. Soll den nächsten Transport 4.6. führen. Dazu 5 R-Boote. 4.) "R 37, 40 und "R 35" bis auf weiteres bei F.d.M.Ost (Sonderaufgabe). 5.) Jeh soll in Frederikshavn bleiben. Kapt. Niebuhr vom "Peter Wessel" erfragt, ob er Überstunden mit seinen Leuten machen dürfe. Die augenblickliche Regelung, die ca. 22 Stunden Fahrt hinter einander erfordert, bei der die gesamte Besatzung in Betrieb oder Ausguck eingespannt werden müsse, erfordert Klärung. Jeh bestätige ihm militärischerseits die Forderung, alle Sicherheitsmaßnahmen zur

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Überführung zu ergreifen. Wenn die Leute im Tarif ständen, würden ihnen m.E. auch die Überstunden bezahlt. Im übrigen empfehle ich Kurzbericht über derartige Fragen und Indienststellungssorgen an K.M.D. Oslo. "Peter Wessel" hat inzwischen gestern vor Auslaufen die von 3. R-Flottille aus Kiel besorgte Kartenausrüstung erhalten.
1110		Vp.-Boot "906" erhält Kursanweisung zum Geleit des Tankschiffes "Oderbank" und eines finnischen nach Finnland bestimmten Dampfers. Letzterer wird bei Südlotsenstation Grosser Belt entlassen zur Südlotsenstation Gjedser, von wo weiter Order erteilt wird.
1400		Kmdt. "Rugard" bittet um Festlegung der genauen navigatorischen Position der für Sakgen-Feuerschiff ausgelegten nicht brennenden Leuchttonne. Sie liegt m.E. etwa 2,5 sm südl. der Feuerschiff-Position. Ich beauftrage "T 108" beim morgigen Geleit.
1430		Kmdt. "906" meldet, daß "Oderbank" 1200 Uhr ohne Abmeldung ausgelaufen ist. "Oderbank" hat auch bei mir keine Kursanweisung eingeholt. Er ist eigenmächtig ausgelaufen.
		A1 F.d.V.Ost entscheidet auf meine Meldung, daß "906" ohne "Oderbank nur mit dem Finnen auslaufen soll.
		Ferner:
		1.) Nach Klärung steht Lazarettschiff "Rügen" z. Vfg. F.d.V.Ost. "Rügen" soll hauptamtlich als Unterstützung Feldlazarett in Frederikshavn bleiben. Für Einsatz bei den Geleitzügen steht in erster Linie "Glückauf" z.Vfg. Zwecks Übermittlung an Chefarzt und Feststellung, welche Bereitschaftsgrade "Rügen" einzunehmen imstande ist, bitte ich den Chefarzt zu mir.
		2.) Luftsicherung für "Pionier" Geleit 4.6. bestellt A1 F.d.V. Ost.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1730	SW 4-5, Seegang 2-3, klare Sicht, Sonne.	Hafenkapitän Frederikshavn teilt mit, dass durch Prisenkommando schwed. Prise "Edda" bei ihm gemeldet sei. Sie haben Anweisung, von hier über Kiel nach Hamburg zu gehen. Ich hänge sie an "906", der mit finnischem Dampfer nach Süden geht, an, da ja das vorgesehene Geleit um "Oderbank" vermindert ist.
1735		Vp.-Boot "905" mit einem finnischen und einem schwed. Dampfer nach Süden ausgelaufen.
2030		Nachdem Chefarzt "Rügen" die Bereitschaftsgrade des Lazarettschiffes angegeben hat: Klar f. 14 sm Fahrt b. {3-stünd. Bereitsch. 1 Kessel / 1-stünd. Bereitsch. 2 Kessel} wird von F.d.V.Ost bis auf weiteres dreistündige Bereitschaft angeordnet und übermittelt. Ein-stündige Bereitschaft wird von Fall zu Fall befohlen.
2220		Fernschreiben F.d.V.Ost befördert "T 107" sofort nach Frederikshavn zum Einsatz im Transportdienst.
		Ferner übermittelt A1 F.d.V.Ost, daß morgen früh nur 4 R-Boote mit "T 108" den Transport nach Larvik durchführen sollen - also "R 38", "R 39", "R 33" und "R 36". "R 34" bleibt in Frederikshavn ab 4.6. 2000 Uhr bis 5.6. 0800 Uhr sofortige Bereitschaft.
4.6.	Frederikshavn	
0230	WNW 4, Seegang 2-3, diesig.	"Pionier", "Peter Wessel", "T 108", "R 38, 39 33 und 36" (2. Gruppe/3.R-Fl.) laufen nach Larvik aus.
		Einschiffungen: "Pionier" 633 Mann "Peter Wessel" 389 Mann 5 Kraftfahrzeuge
0500		"T 107" mit Chef TS-Flottille eingelaufen.
0630		Bergungsdampfer "Wotan" und "Seefalke" er-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1030	-	halten Kursanweisung zum Bergungsort 55°54' Nord, 10°50' Ost (Halser - Rev). Chef TS-Flottille zur Besprechung bei mir. Im Einverständnis mit F.d.V.Ost - da F.d.V. Ost gegen Ende der Woche nach Frederikshavn zurückzugehen beabsichtigt - behalte ich die Vertretung F.d.V.Ost. Chef TS-Flottille führt nächsten Transport am 6.6. mit "T 108", "T 107" und 3 R-Booten. Grund: Wenn Chef TS-Flottille die Vertretung übernähme fällt ein T-Boot aus; ausserdem wäre die Übergabe für die noch restlichen Tage unzweckmässig.
1045		13. Vp.-Flottille ausgelaufen.
1130		Geleitzug "Pionier"/"Peter Wessel" Larvik eingelaufen.
1315		Geleitzug "Pionier"/"Peter Wessel" Larvik ausgelaufen nach Frederikshavn mit 520 Mann an Bord.
1520	Es flaut ab bis zur Windstille.	Gem. Anweisung F.d.V.Ost führe ich den nächsten Transport, der nach Oslo geht (Sondertransport) Nähere Anweisungen folgen. "T 108" mit Chef TS-Flottille bleibt in Frederikshavn zur besonderen Verwendung. Absicht an Chef TS-Flottille übermittelt. Auf evtl. Ausladungsschwierigkeiten bei "Peter Wessel" (Spezialeinrichtung einer Fahrzeugfähre) mache ich bei A1 F.d.V.Ost aufmerksam und bitte um vorherige Klärung in Oslo. Vorschlage im Notfall, "Peter Wessel" vor Einsteuerung in Oslo-Fjord nach Larvik entlassen.
1915		Transport nach Oslo für "Pionier" und "Peter Wessel" fällt aus. Es geht der normale Stropp weiter. Chef TS-Flottille führt mit "T 108" und 4 R-Booten am 6.6. Ich habe um Führung am 8.6. (25. Transport der 3.R-Flottille) gebeten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2100		Geleitzug "Pionier", "Peter Wessel" eingelaufen mit 520 Mann an Bord. Der heutige Transport wurde in der bisher kürzesten Zeit von 18 Stunden für Hin- und Rückfahrt einschliesslich Aus- und Einschiffen in Larvik bewerkstelligt.
2400		Befehl von F.d.V.Ost, dass gegen Morgen 5.6. Spezialtruppen an Bord "Pionier" und "Peter Wessel" eingeschifft werden sollen. Benachrichtigung Seetransportleiter erfolgte. Geleitzug unter Führung Chef TS-Flottille mit "T 108", "T 107", "R 38, 39, 33 und 36" soll 1200^{h} nach Larvik auslaufen. Chef TS-Flottille wurde benachrichtigt.
5.6.	NW 2, diesig, Sonne.	
0915		"R 37" und "R 35" eingelaufen.
		Anfrage bei F.d.M.Ost (mit "F 3" 0900 Uhr eingelaufen") ergibt, dass "R 37", 35 und 40" zum F.d.M.Ost entlassen sind.
0945		"R 40" eingelaufen.
1210		Von F.d.V.Ost: Heutiger Transport Fallschirmjäger soll nach Oslo. Auslaufen sofort nach Einschiffung, Rückkehr 6.6.
		Nächster Transport bis auf weiteres 7.6. 0300 Uhr nach Larvik.
		Ausladeschwierigkeit "Peter Wessel" in Oslo wird beseitigt.
		Da die Verladung wegen Ausladung bei der Eisenbahn sich verzögert, lasse ich das eingetroffene Sicherungsflugzeug bis zum Auslaufen wassern.
1400	Windstill, mässige Sicht.	Geleitzug "Pionier"/"Peter Wessel" unter Führung Chef TS-Flottille nach Oslo ausgelaufen.
		Sicherungsflugzeug gestartet.
		An Bord "Pionier" : 537 Mann
		An Bord "Peter Wessel": 408 Mann, 28 Fahrzeuge.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1640		"Delphin" meldet sich zurück. Befehl: Kohlenergänzung, 3-stündige Bereitschaft.
2110	NNW 4, Seegang 2, mässige Sicht.	Funkspruch von Gruppe West an 2. Gruppe der 3. R-Flottille (z.Zt. in Oslo beim Pionier-Geleit), dass Boote nach Erledigung Geleit nach Stavanger gehen sollen. Räumarbeiten. Rest Flottille kommt nach. Unmittelbar hinterher ergänzendes Fernschreiben direkt an "von der Groeben" (!) (ohne Übermittlung an die sonst interessierten Stellen), dass restliche Boote nach Stavanger gehen sollen um flachstehende Minen südlich Stavanger - Ansteuerung (Klausgrunn - Tonne) zu räumen. "v.d.Groeben" soll nach Kristiansand nachgezogen werden. In der Annahme, daß ich in meinem Einsatz und der Unterstellung unter F.d.V.Ost nicht ohne dessen Wissen auslaufen kann, vergewissere ich mich des Einverständnisses. F.d.V.Ost weiss nichts. Darauf führe ich Gkdos-Fernschreibgespräch mit A2 BSO. (A1 und A3 waren nicht zu erreichen). Er teilt mir Lage mit und gibt Anweisung weitere Befehle abzuwarten. Unmittelbar hinterher Fernschreiben von BSO., daß Befehl Gruppe West sofort auszuführen sei. Darauf schicke ich "v.d.Groeben" zur Brennstoffergänzung auf vollen Bestand zu "Wollin" und setze Seeklar für "v.d.Groeben", "R 37", "R 34", "R 40", und "R 35" auf 0100 Uhr am 6.6. fest. Die 3. R-Flottille hat damit fast 8 Wochen beim F.d.V.Ost im Geleitdienst zur Durchführung der Schnelltransporte Frederikshavn - Larvik gestanden und unter anderen Aufgaben 24 Truppentransporte nach Larvik und Oslo ohne Verluste durchgeführt. Die R-Boote haben vom 9.4. - 31.5.40 durchschnittlich 6000 sm zurückgelegt, die Betriebsstunden der Maschinen schwanken zwischen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1000 und 2000 Stunden. Die Boote haben damit ihre ausserordentliche Betriebssicherheit und Einsatzbereitschaft unter Beweis gestellt. Um vorzeitige Erschöpfung der Boote zu vermeiden, habe ich im besonderen Hinblick darauf, daß die letzte Maschinenüberholung im Juni 1939 stattfand, um gelegentliches Einschieben einer 10 - 14 tägigen Überholung mit Hilfe der Werft gebeten. F.d.M.Ost hat diese Maßnahme gebilligt und das Weitere veranlsst.

394

K r i e g s t a g e b u c h b e i t r a g

"Räumboot 38"

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

Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 38" .

Lt.z.S. Anhalt.

4.6. Frederikshavn

0300 NNW 2-3,klare Sicht. Seeklar
Befehl: Verband bestehend aus M.S. "Peter Wessel", M.S."Pionier", "T 108", 2.Gruppe/ 3. R-Flottille. 0330 Uhr Glockentonne Frederikshavn gesammelt stehen.
Marsch unter Führung "T 108" nach Larvik.

1130 Larvik fest. "R 33" unterstützt "Peter Wessel" beim Festmachen.

1315 SW 1-2. Nach Entladung "Peter Wessel" und Pionier" Larvik abgelegt.

2100 Frederikshavn eingelaufen.

Anhalt.

5.6. Frederikshavn

1400 NW 1 Unter Führung "T 108" mit "Peter Wessel", "Pionier", "T107" und 2.Gruppe/3. R-Flottille Frederikshavn ausgelaufen. Marsch nach Oslo.

2020 FT. von Gruppe West: An R-Boote "R 33, "R 36" "R 38", "R 39", nach Durchführung Geleit "Pionier" Stavanger gehen, wohin Rest Flottille gleichfalls befohlen. Minen räumen nach Befehl Seekommandant. Flachstehende Minen von Klausgrunn - Heulboje nach Westen bis 50 m Linie. Zunächst Einlaufen Horten beabsichtigt und Auslaufen nach Stavanger nach Hellwerden.
Auf Grund FT. von F.d.V.Ost: 2304 SSD.
An Chef TS-Flottille gltd. R-Boote gem. Gruppe West nach Rückgeleit "Pionier" in Frederikshavn entlassen.
Wieder an Verband heranschliessen, neue Lage.

Anhalt.

397

K r i e g s t a g e b u c h b e i t r a g

Räumboot 35

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

Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 35"

Ob.Strm. Nagräbs

4.6.
1930

2315

mittl.Sicht,Seegang 2
Wind 3-4.

"R 35" läuft mit Höchstfahrt zur Position 23.
Kurz vor Erreichen der Position wird im Quadrat 4875 M. ein Flugzeug beobachtet, welches Kurven fliegt und 2 Fallschirme abwirft.
Mit Höchstfahrt wird Abwurfstelle angesteuert, jedoch nichts mehr vorgefunden.
Vorfall wird durch FT an F.d.M.Ost gemeldet.
"R 35" ankert auf Position 23 und setzt gem. Befehl Ankermanöverlaternen.
"R 35" wieder beim Verband.

Nagräbs

400

Geheime Kommandosache!

K r i e g s t a g e b u c h b e i t r a g

"Räumboot 37"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 37"
		Lt.z.S. Merks.
1.6.	Frederikshavn	
0300	bedeckt, Seegang 1, stellenweise Nebel.	"R 37", "R 40" und "R 35" sowie "T 108" auslaufen. Befehl: "Meteor" mit B.S.O. von Halsbarre nach Aarhus zu bringen. Führung Kmdt. "T108". Kurs 160°, 19 sm.
0310		Starker Nebel, Verband verliert sich zeitweise aus Sicht.
0430		"T 108" ankert wegen des Nebels in Nähe Östre-Flak - Feuerschiff - Tonne. "R 37" und "R 40" hängen sich an "T 108" an. "R 35" hat Verband verloren.
0500		FT von B.S.O. sofort nach 56°53' Nord, 11°33' Ost gehen.
0825		Anker auf, Fortsetzung des Marsches.
0830	es hat aufgeklart,	Kurs 180°.
0854	Sonne, warm.	Kurs 93°.
0910		Neuer FT von B.S.O.: Mit Höchstfahrt zum neuen
0935		Treffpunkt 56°37' Nord, 11°09,5' Ost laufen.
0939		Kurs 193°.
1036		"Meteor" mit B.S.O., Sperrbrecher 8 und "R 35" aus 56°38' Nord, 11°06' Ost erreicht. Marsch nach Aarhus, Kurs 181°, 14 sm. "T 108" und R-Boote fahren U-Sicherung.
		Verbandsaufstellung:
		Sperrbrecher 8
		"R 35" "T 108"
		"Meteor"
		"R 37" "R 40"
1100		Nach Nordosten ablaufenden Geleitzug passiert.
1258		"T 108" und R-Boote entlassen nach Aarhus, bei Sperrlücke Netzsperre. In Kiellinie Marsch nach Aarhus.
1311		Passieren der Sperrlücke, Kurs 270°, 21 sm.
1343		Moselgrund Leuchttonne Stb. querab passiert
1400		Kurs 297°

Zu beziehen vom Amtlichen 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
1416 1505		Sletterhage Leuchtturm Stb.querab passiert. "T 108", "R 37", "R 40", "R 35" Aarhus fest. Ab sofort bis 2045h 6-stündige, dannach dreistündige Bereitschaft.
		Bemerkungen: "R 35" sackte durch Brennstoffmessfahrt 6-700 m achteraus. Bei aufkommenden Nebel versucht er Anschluss an Verband mit Höchstfahrt zu erreichen. Nachdem Verband bei Östre-Flak geankert hatte, stiess "R 35" im Nebel vorbei und ging mit 21 sm auf dem ihm bekannten Wege nach Halsbarre, wo er um 0720 Uhr auf den Verband mit "Meteor" stiess.
2.6. 1250	Aarhus	"T 108" und R-Boote im Hafen. FT vom F.d.M.Ost: "R 35", "R 40" und "R 36" sofort auslaufen nach Korsör. Kmdt. "R 37" "R 37" hält die FT-Angabe "R 36" für einen Jrrtum, da "R 36" nicht in Aarhus ist.
1300	bedeckt,diesig,Wind SO 3; Seegang 2.	"R 37", "R 40", "R 35" ausgelaufen. Führung Kmdt. "R 37". Marsch mit 21 sm nach Korsör.
1610		R-Boote Korsör fest. 1-stündige Bereitschaft.
2200		"R 35" Korsör ausgelaufen gem. Befehl F.d.M. -Ost-, um Fernschreiben zu "F 3" zu bringen.
3.6. 0450		"R 35" bei "F 3" fest. "F 3" liegt vor Anker 218°, 2 sm Abstand von Kjels - Nor.
0525		"R 35" nach Erledigung Auftrags abgelegt.
0730		"R 35" Korsör fest.
	Korsör	"R 37", "R 40", "R 35" im Hafen, 1-stündige Bereitschaft. Ab 2000 Uhr 3-stündige Bereitschaft.
4.6. 1430	Korsör Sonne,wolkenlos,Seegang1,Wind 3-4.	"R 37", "R 40", "R 35" Kosör ausgelaufen gem. Befehl F.d.M.Ost: Um 1500 Uhr bei Halskov-Rev Feuerschiff stehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1525		Insichtkommen des Verbandes: "F 3", Sperrbrecher 4, "Gneisenau", "Scharnhorst", "Hipper", 4 Zerstörer und 2 Torpedoboote.
1625		R-Boote fahren in Kiellinie hinter "F 3" ein.
		Verbandsaufstellung:
		"F 3"
		"R 37"
		"R 40"
		"R 35"
		Sperrbrecher "4"
		"Gneisenau"
		"Scharnhorst"
		"Hipper"
		1 Zerstörer
		1 Zerstörer
		1 Zerstörer
		1 Zerstörer
		1 Torpedoboot
		1 Torpedoboot
1910		Revsnäs passiert.
1940		Befehl von F.d.M.Ost: (durch Winkspruch) Ein Boot sofort mit Höchstfahrt vorausschicken nach Position 23. Soll sich dicht bei der dort liegenden Fischereiboje hinlegen und von Dunkelheit ab Ankermanöverlaternen zeigen. Beim Passieren von "HX" hängt sich das Boot an F.d.M.
1950		"R 35" -E.P.-
2025		Sejrö passiert.
2302		"R 35" meldet durch FT Nr. 68 an F.d.M.Ost: Im Quadrat 4875 m. hat Flugzeug 2 Fallschirme geworfen. Flugzeug entfernte sich mit Kurs 0°.
		"R 35".
2315		"R 35" wieder eingeschoren.
2320		"F 3" und R-Boote gehen auf 18 sm und lösen sich von dem 12 sm laufenden Verband.
5.6.	Kattegat	
0415		Befehl von F.d.M.Ost durch Winkspruch: 1.)Flotte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wird durch 1. R-Flottille mit Gerät durch Skagen-Sperre gebracht.
		2.) Dazu ein Boot 3. R-Flottille klar als Bojenboot. Ein Boot klar zum Minenabschiessen. Ein Boot mit Schardrachengerät 14 m als Verstärkung zur 1 R-Flottille.
		3.) Beginn des Geleites 0515 Uhr emr."
0500		"R 37", "R 4o" und "R 35" an 1. R-Flottille angehängt.
0505		Flotte in Sicht.
0545		Beginn des Geleits. "R 37" ist klar zum Minenabschießen, "R 4o" und "R 35" fahren S.D.G.
0550		Minendetonation bei 1. R-Flottille. Minenalarm!
0650		Gerät aufgenommen. R-Boote entlassen.
0700		1. R-Flottille und "R 37", "R 4o", "R 35" Marsch in "T gelb" nach Frederikshavn.
0725		"R 4o" für Chef 1.R-Flottille nach Skagen entlassen, um dort "Nettelbeck" Befehl zum Einlaufen Frederikshavn zu bringen.
0830		"R 37" und "R 35" - E P - nach Frederikshavn.
0915		"R 37" und "R 35" Frederikshavn bei "von der Groeben" festgemacht. Bei Flottille zurückgemeldet.
0935		"R 4o" Frederikshavn fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 37"
		Lt.z.S. Merks.
1.6.	Frederikshavn	
0300	bedeckt, Seegang 1, stellenweise Nebel.	"R 37", "R 40" und "R 35" sowie "T 108" auslaufen. Befehl: "Meteor" mit B.S.O. von Halsbarre nach Aarhus zu bringen. Führung Kmdt. "T108".
0310		Kurs 160°, 19 sm.
0430		Starker Nebel, Verband verliert sich zeitweise aus Sicht.
0500		"T 108" ankert wegen des Nebels in Nähe Östre-Flak - Feuerschiff - Tonne. "R 37" und "R 40" hängen sich an "T 108" an. "R 35" hat Verband verloren.
0825		FT von B.S.O. sofort nach 56°53' Nord, 11°33' Ost gehen.
0830	es hat aufgeklart,	Anker auf, Fortsetzung des Marsches.
0854	Sonne, warm.	Kurs 180°.
0910		Kurs 93°.
0935		Neuer FT von B.S.O.: Mit Höchstfahrt zum neuen Treffpunkt 56°37' Nord, 11°09,5' Ost laufen.
0959		Kurs 193°.
1036		"Meteor" mit B.S.O., Sperrbrecher 8 und "R 35" aus 56°38' Nord, 11°06' Ost erreicht. Marsch nach Aarhus, Kurs 181°, 14 sm. "T 108" und R-Boote fahren U-Sicherung.
		Verbandsaufstellung:
		Sperrbrecher 8
		"R 35" "T 108"
		"Meteor"
		"R 37" "R 40"
1100		Nach Nordosten ablaufenden Geleitzug passiert.
1258		"T 108" und R-Boote entlassen nach Aarhus. bei Sperrlücke Netzsperre. In Kiellinie Marsch nach Aarhus.
1311		Passieren der Sperrlücke, Kurs 270°, 21 sm.
1343		Meselgrund Leuchttonne Stb. querab passiert
1400		Kurs 297°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1416 1505		Sletterhage Leuchtturm Stb.querab passiert. "T 108", "R 37", "R 40", "R 35" Aarhus fest. Ab sofort bis 2045h 6-stündige, dannach dreistündige Bereitschaft.

Bemerkungen: "R 35" sackte durch Brennstoffmessfahrt 6-700 m achteraus. Bei aufkommenden Nebel versucht er Anschluss an Verband mit Höchstfahrt zu erreichen. Nachdem Verband bei Östre-Flak geankert hatte, stiess "R 35" im Nebel vorbei und ging mit 21 sm auf dem ihm bekannten Wege nach Halsbarre, wo er um 0720 Uhr auf den Verband mit "Meteor" stiess.

2.6. 1250	Aarhus	"T 108" und R-Boote im Hafen. FT vom F.d.M.Ost: "R 35", "R 40" und "R 36" sofort auslaufen nach Korsör. Kmdt. "R 37" "R 37" hält die FT-Angabe "R 36" für einen Irrtum, da "R 36" nicht in Aarhus ist.
1300	bedeckt, diesig, Wind SO 3; Seegang 2.	"R 37", "R 40", "R 35" ausgelaufen. Führung Kmdt. "R 37". Marsch mit 21 sm nach Korsör.
1610		R-Boote Korsör fest. 1-stündige Bereitschaft.
2200		"R 35" Korsör ausgelaufen gem. Befehl F.d.M. -Ost-, um Fernschreiben zu "F 3" zu bringen.
3.6. 0450		"R 35" bei "F 3" fest. "F 3" liegt vor Anker 218°, 2 sm Abstand von Kjels - Nor.
0525		"R 35" nach Erledigung Auftrags abgelegt.
0830	Korsör	"R 35" Korsör fest.
		"R 37", "R 40", "R 35" im Hafen, 1-stündige Bereitschaft. Ab 2000 Uhr 3-stündige Bereitschaft.
4.6. 1430	Korsör Sonne, wolkenlos, Seegang 1, Wind 3-4.	"R 37", "R 40", "R 35" Korsör ausgelaufen gem. Befehl F.d.M.Ost: Um 1500 Uhr bei Halskov-Rev Feuerschiff stehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1525		Insichtkommen des Verbandes: "F 3", Sperrbrecher 4, "Gneisenau", "Scharnhorst", "Hipper", 4 Zerstören und 2 Torpedoboote.
1625		R-Boote fahren in Kiellinie hinter "F 3" ein.
		Verbandsaufstellung:
		"F 3"
		"R 37"
		"R 40"
		"R 35"
		Sperrbrecher "4"
		"Gneisenau"
		"Scharnhorst"
		"Hipper"
		1 Zerstörer
		1Zerstörer
		1 Zerstörer
		1 Zerstörer
		1 Topedoboot
		1 Torpedoboot
1910		Revsnäs passiert.
1940		Befehl von F.d.M.Ost: (durch Winkspruch) Ein Boot sofort mit Höchstfahrt vorausschicken nach Position 23. Soll sich dicht bei der dort liegenden Fischereiboje hinlegen und von Dunkelheit ab Ankermanöverlaternen zeigen. Beim Passieren von "HK" hängt sich das Boot an F.d.M.
1950		"R 35" -E.P.-
2025		Sejrö passiert.
2302		"R 35" meldet durch FT Nr. 68 an F.d.M.Ost: Im Quadrat 4875 m. hat Flugzeug 2 Fallschirme geworfen. Flugzeug entfernte sich mit Kurs 0°.
		"R 35".
2315		"R 35" wieder eingeschoren.
2320		"F 3" und R-Boote gehen auf 18 sm und lösen sich von dem 12 sm laufenden Verband.
5.6.	Kattegat	
0415		Befehl von F.d.M.Ost durch Winkspruch: 1.)Flotte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wird durch 1. R-Flottille mit Gerät durch Skagen-Sperre gebracht. 2.) Dazu ein Boot 3. R-Flottille klar als Bojenboot. Ein Boot klar zum Minenabschiessen. Ein Boot mit Seherdrachengerät 14 m als Verstärkung zur 1 R-Flottille. 3.) Beginn des Geleites 0515 Uhr emr."
0500		"R 37", "R 4o" und "R 35" an 1. R-Flottille angehängt.
0505		Flotte in Sicht.
0545		Beginn des Geleits. "R 37" ist klar zum Minenabschießen, "R 4o" und "R 35" fahren S.D.G.
0550		Minendetonation bei 1. R-Flottille. Minenalarm!
0650		Gerät aufgenommen. R-Boote entlassen.
0700		1. R-Flottille und "R 37", "R 4o", "R 35" Marsch in "T gelb" nach Frederikshavn.
0725		"R 4o" für Chef 1.R-Flottille nach Skagen entlassen, um dort "Nettelbeek" Befehl zum Einlaufen Frederikshavn zu bringen.
0830		"R 37" und "R 35" - E P - nach Frederikshavn.
0915		"R 37" und "R 35" Frederikshavn bei "von der Groeben" festgemacht. Bei Flottille zurückgemeldet.
0935		"R 4o" Frederikshavn fest.

407

Geheime Kommandosache!

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 474

, den 14. Juni 1940

B. S. O.
Eingang: 20.6.40
B.-Nr. Gkdos. 2839 Anl. 6

A 3a
A 1a

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
nachrichtlich:
2. U. A.- Flottille.

Betrifft: Kriegstagebuch des Fangbootes " F 8 " für die Zeit vom 1. - 14. 5. 40.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Fangbootes " F 8 " für die Zeit vom 1. Mai - 14. Juni 1940 (dreifach) mit Anlage Abschnitt Maschine (dreifach) vorgelegt.

Von einer Stellungnahme wird abgesehen, da keine besonderen Vorkommnisse.

Das Fangboot " F 8 " wurde am 13. Mai 1940 zugleich mit " F 5 " nach Memel entlassen. Beide Boote waren für die Sicherung von Geleitzügen, insbesondere der Schnelltransporte, von besonderem Wert.

Anl 4 - 8 ab 1/Ob.
an M. gaben ff 19/5

2. 7. 40

1. Ltr. Ueberg. an: Gruppe Ost. Kiel 12/7.
Ueber sind der Kriegstagebuch des Fangbootes F 8 vom 1. - 14. 5. 40 mit Abschnitt Maschine und Nachträgen der Text zugeschr. mit.
gef.: 9.7.40.
gel.:
ab:
belegt.
Kl. 46 zu bemerken.
Mkt. Füge bei zu T. Anlagen 2 - 7.
III. Zur Fa. KTB Fkdos allgemein; Anlage 8 und Abg. de zu Lepl.

1 Anlage zu B. S. D.

Kriegstagebuch Fangboot "F 8". B.-Nr. Gkdos. 2239 vom 20.6.19 40

Geheim!

Zu K.658. 408

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.40 2.5.40	Kattegat OSO 1 (00) b	Frederikshavn. Fla.-Bereitschaft.
16.27		Frederikshavn ausgelaufen. Marsch nahh d Lim-Fjord.
5.42-18.1 20.1		Bugschutzgerät gefahren.
21.00		Lim-Fjord bei Hals-Barre eingelaufen. 75 Mannschaften eingeschifft.
3.5.40 01.47	Hirsholm 27° Frederikshavn 327°	Lim-Fjord bei Hals-Barre mit Geleitzug a laufen. Marsch nach Oslo über Frederiksh
04.43	Skagerak NNO 2 (20) 1 b	Mit St.B. Anker geankert.
5.46-08.0 16.32 [redacted].12		Anker gelichtet. Marsch mit Geleitzug na Oslo. Bugschutzgerät gefahren. 2 Schreckwasserbomben geworfen und deton Oslo eingelaufen. Fla.-Bereitschaft.
4.5.40 1.00-01.3		Oslo. Fla.-Bereitschaft. Fliegerararm.
5.5.40 1.30-02.1		Oslo Fla.- Bereitschaft. Fliegeralarm. Feindliches Flugzeug mit M.G. C 30 bekämpft.
6.5.40		Oslo. Fla.-Bereischaft.
7.5.40 1.30-02.00		Oslo. Fla.-Bereitschaft. Fliegeralarm.
8.5.40		Oslo. Fla.-Bereitschaft.
9.5.40		Oslo. Fla.-Bereitschaft.
10.5.40		Oslo. Fla.-Bereitschaft.
11.5.40		Oslo. Fla.-Bereitschaft.
12.5.40	Skagerak NO 1 (00) b	
[redacted].15 0744		Oslo ausgelaufen. Marsch nach Frederiksh Kurs geändert nach □ 4158 auf F.T. vom F.d.L.
09.23		(Schwedischer Dampfer.) Auf Schwedendampfer "Bothnia" Göteborg □
09.24		gestoßen.
09.27		B.-Gerät ausgefahren.
12.47		B.-Gerät eingefahren. 11. U.-Jagdflottill hat Prise übernommen. "F 5" und "F 8" Ma nach Frederikshavn fortgesetzt.
13.5.40 04.15		Einlaufen Frederikshavn. Fla.-Bereitscha
14.5.40 11.34		Frederikshavn abgelegt. Marsch mit "F 5" nach Memel.
		Memel eingelaufen.

Kapitänleutnant und
Kommandant

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine F. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Kommando Schiff 47

B.Nr. Gkdos 141

12.Juni 1940

409

Geheime Kommandosache!

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

-9-

B.S.O.
Eingang: 20.6.40
B.Nr. Gkdos 2349 Anl. 1

A1u

Betrifft: Wegekarte Schiff 47

Vorgang: dort.B.Nr.Gkdos 1652 A1 v.17.5.40

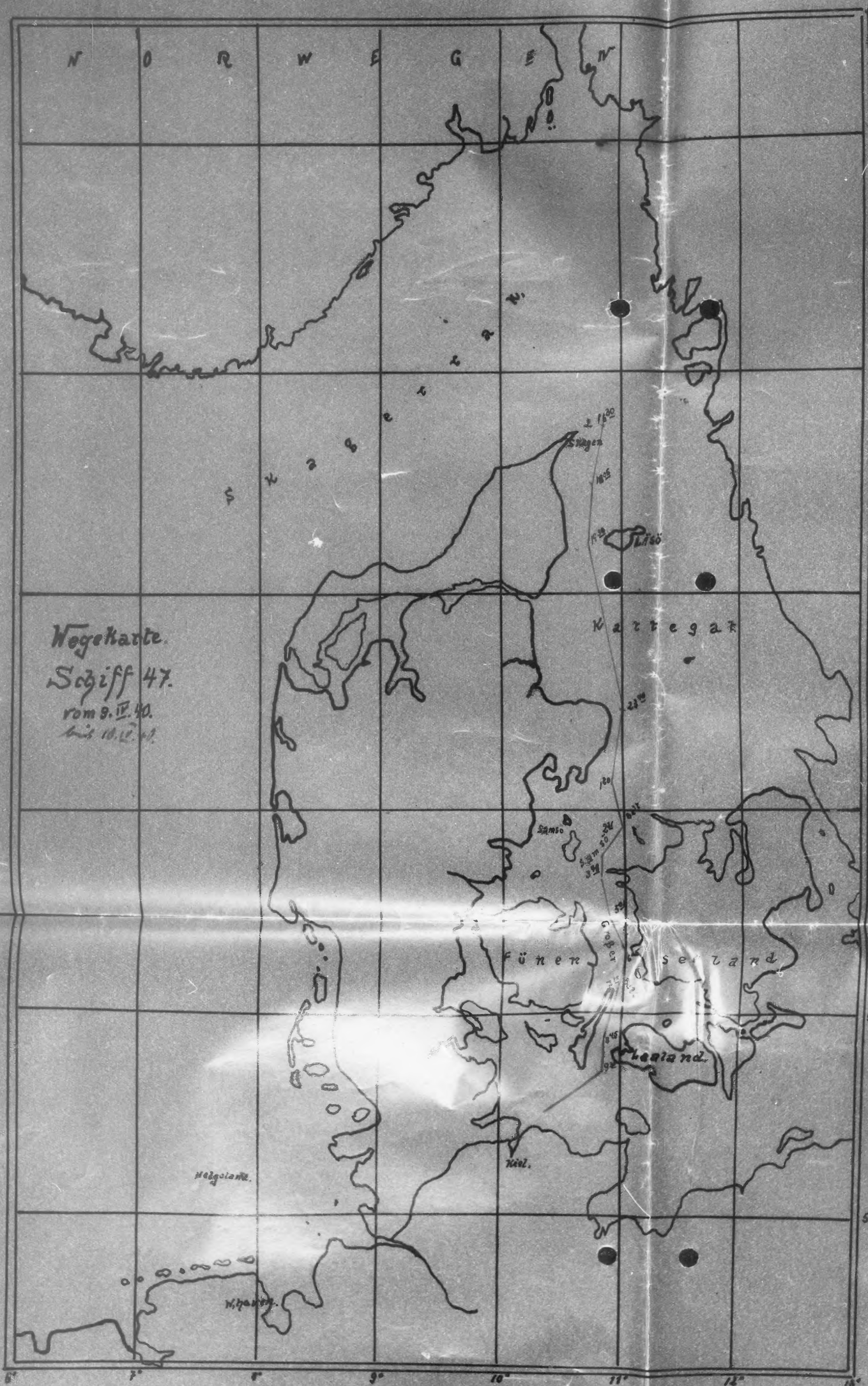
z. d. A. Nr. 7 Z. Allg.

Anliegend wird die Wegekarte von Schiff 47 für die Zeit vom 1.- 20.4.40 nach Anfertigung einer Kopie zurückgereicht.

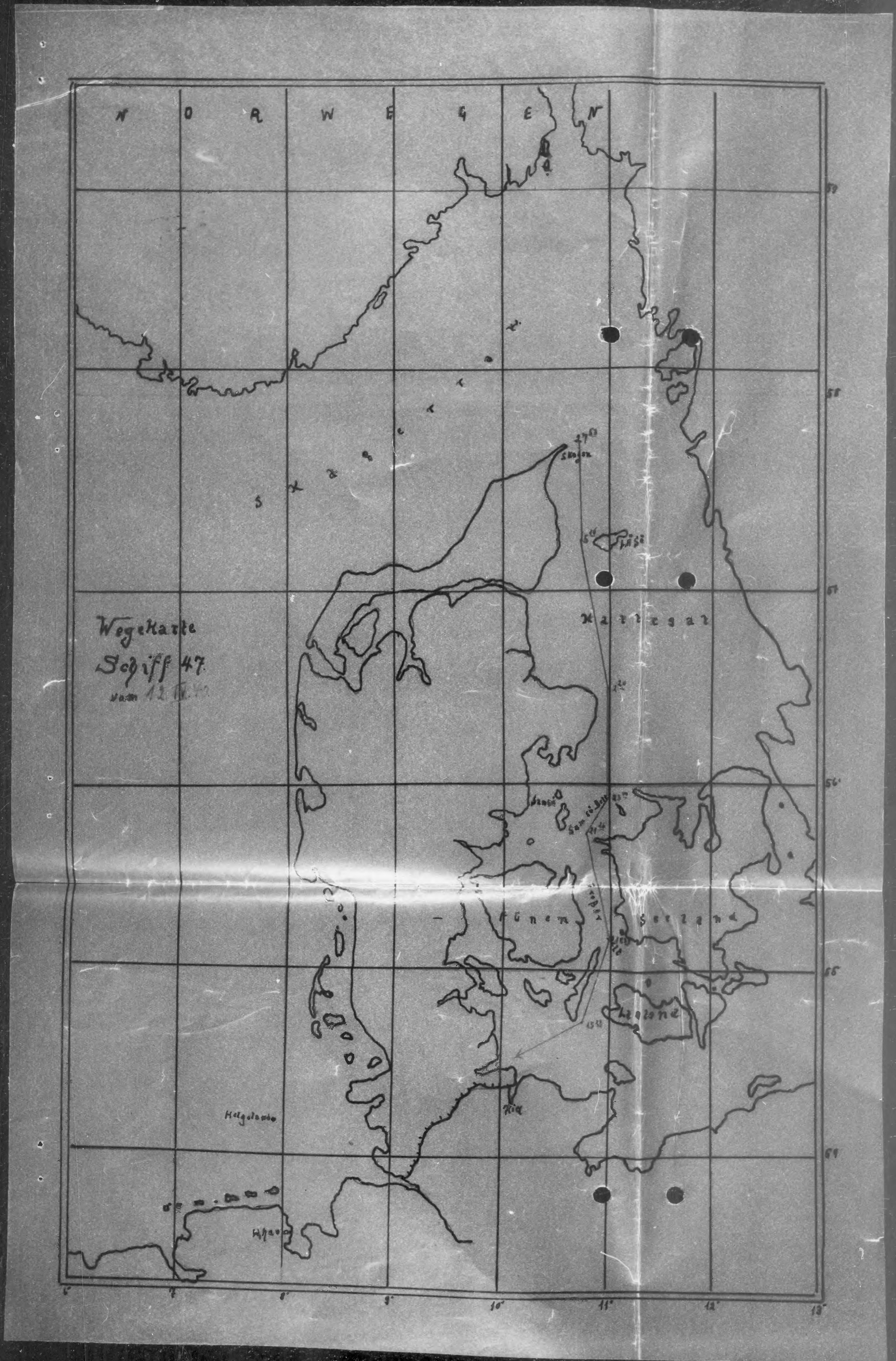
23.6.40.

Wfg.

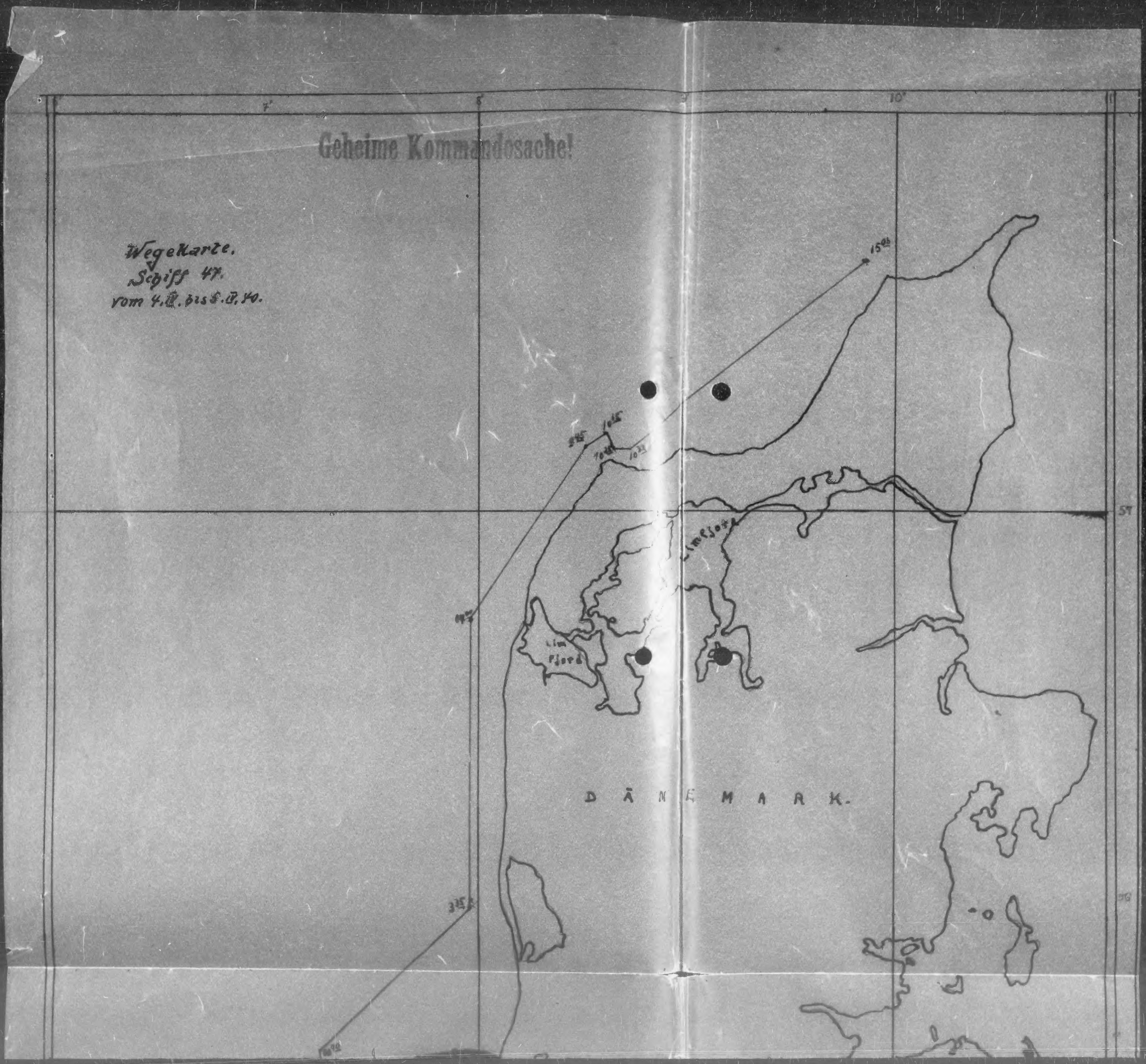
Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

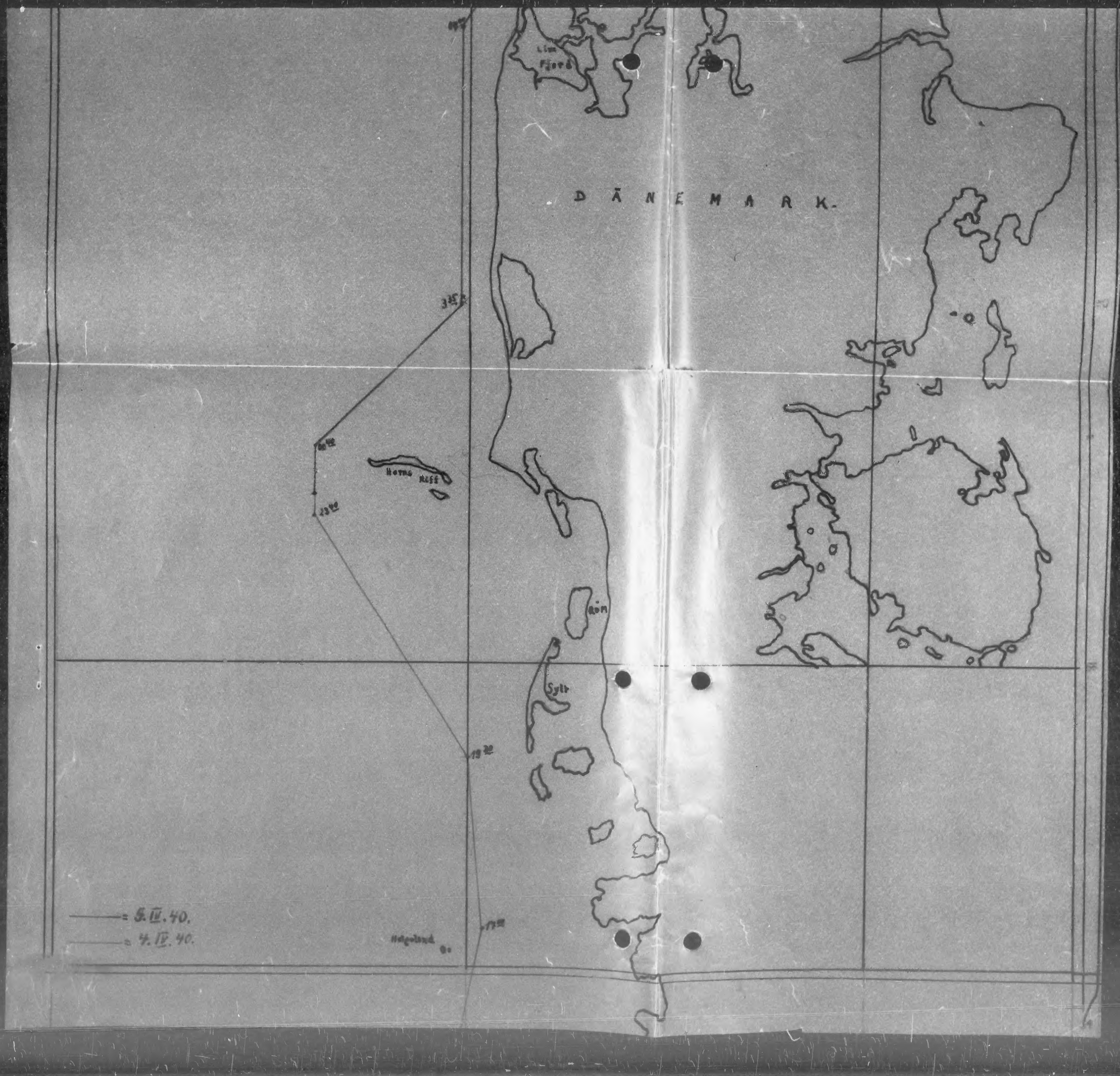


Wegekarte.
Schiff 47.
vom 9.IV.40.
bis 10.IV.40.
NORWEGEN
Skagerrak
Skagen
Läsö
Kattegat
Samsö
Fünen
Seeland
Lealand
Kiel
Helgoland
Wharen
59°
58°
57°
56°
55°
54°
6°
7°
8°
9°
10°
11°
12°
13°



Wegekarte
Schiff 47
vom 12.

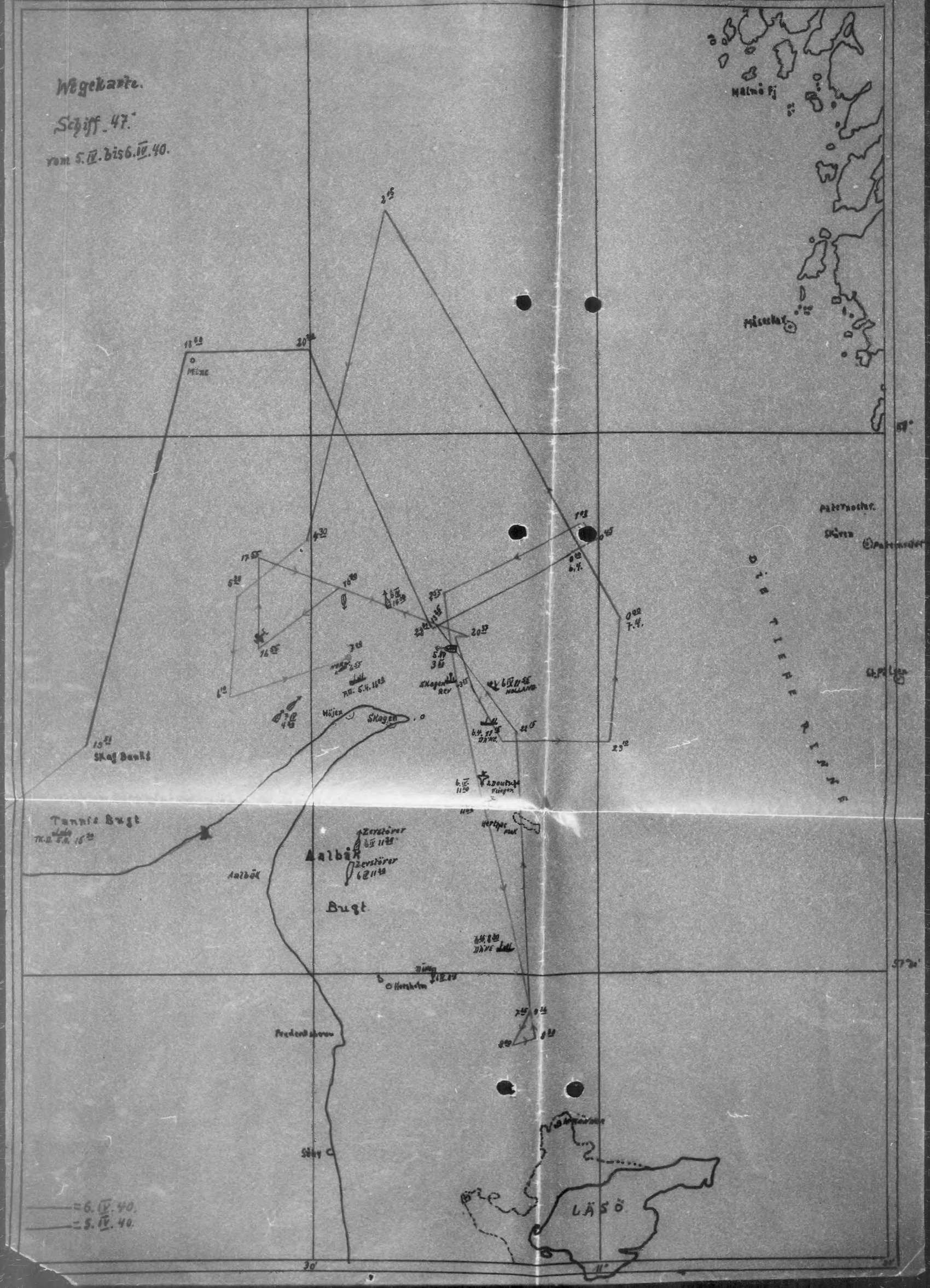

Geheime Kommandosache!
Wegekarte.
Schiff 47.
vom 4.IV. bis 5.IV.40.
7°
8°
9°
10°
57
Limfjord
Lim Fjord
D Ä N E M A R K.


D Ä N E M A R K.
Lim Fjord
Horns Riff
Rom
Sylt
= 5. IV. 40.
= 4. IV. 40.
Helgoland

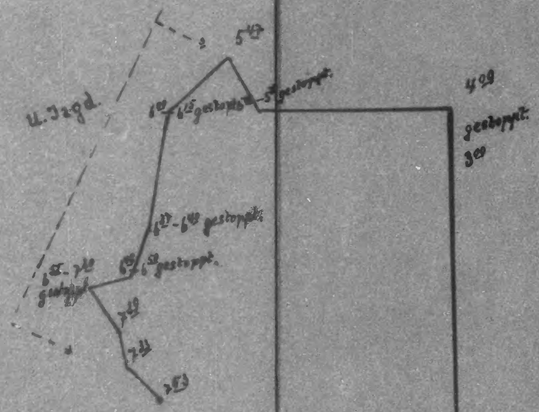
Wegekarte.

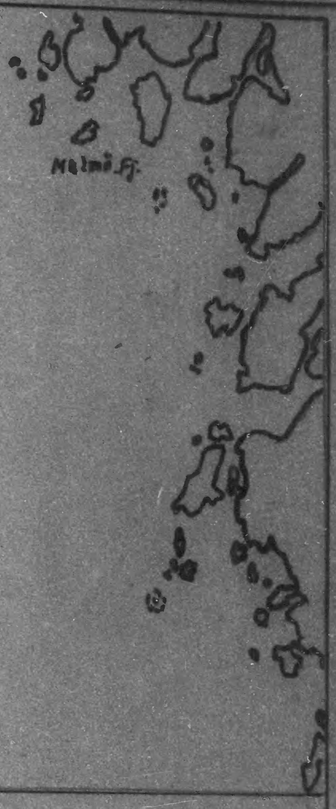
Schiff 47.

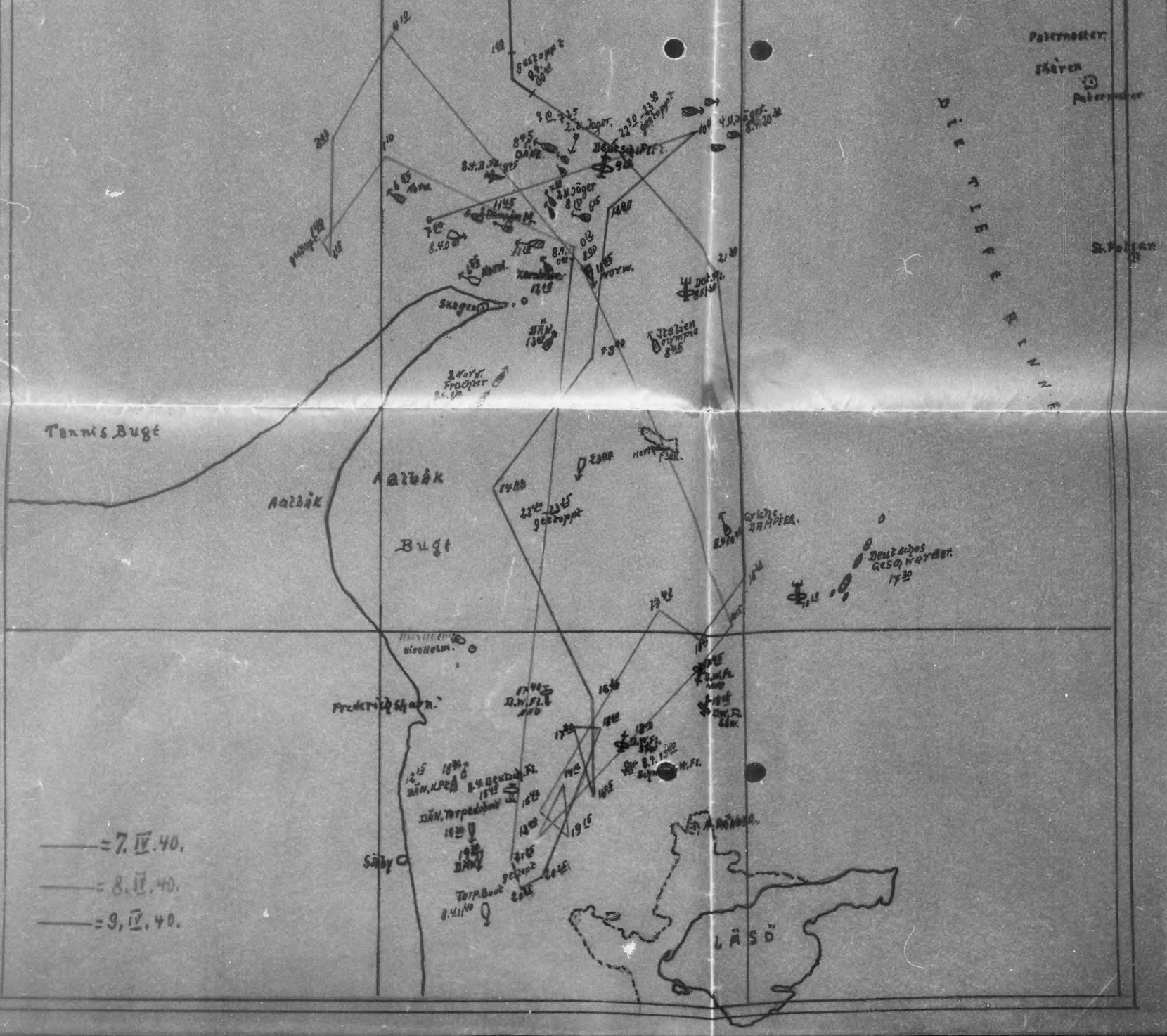
vom 5.IV. bis 6.IV.40.

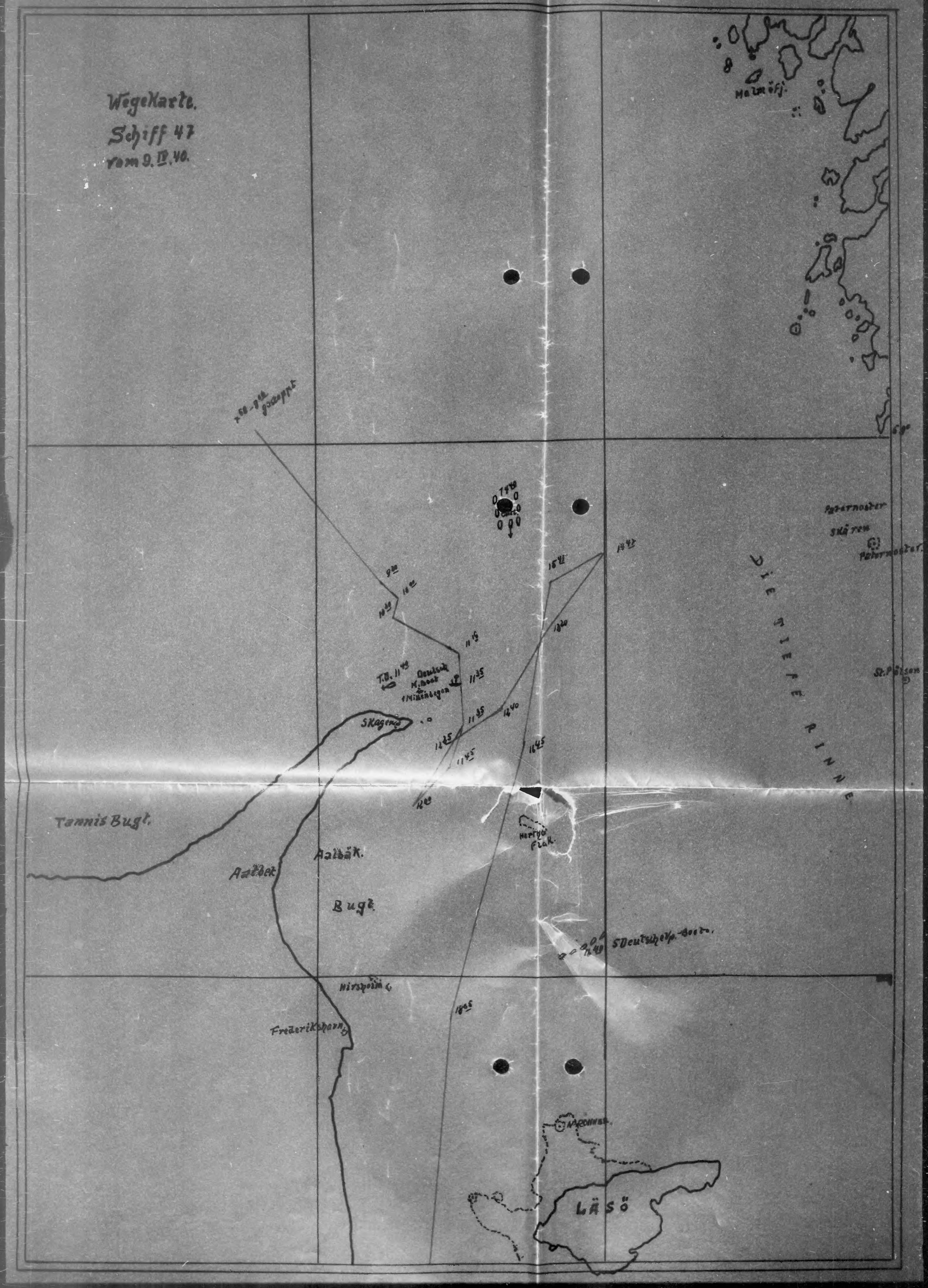


Wegekarte.
Schiff 47.
vom 7.IV. - 9.IV.40.






Tannis Bugt
Aalbäk
Aalbäk
Bugt
Skagen
Frederikshavn
Säby
Hirtshals
Paternoster
Skären
Paternoster
St. Pollaren
Deutsches Gesch. Marsch.
Grichs DAMPFER.
LÄSÖ
Dän. Torpedoboot
Dän. Torpedoboot
Dän. Torpedoboot
2. norw. Fischer
Norw. Fischer
Norw. Fischer

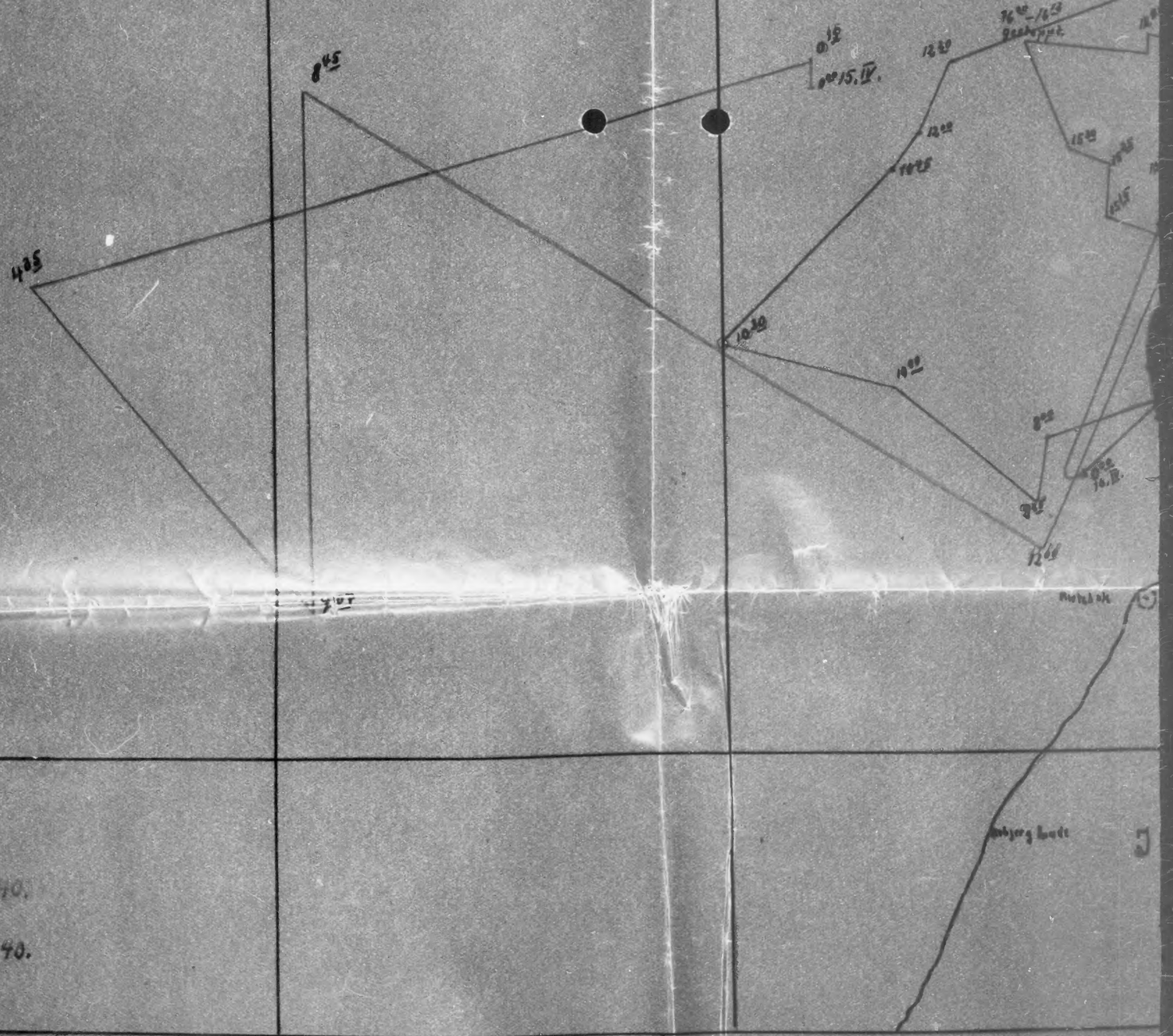

Wegekarte.
Schiff 47
vom 9.IV.40.
Malmöfj.
Paternoster
Skären
Paternoster
DIE TIEFE RINNE
St. Pölsen
Skagen
Tannis Bugt.
Aalbäk.
Aalbek
Bugt.
Hirsholm
Frederikshavn
LÄSÖ

Wegekarte

von

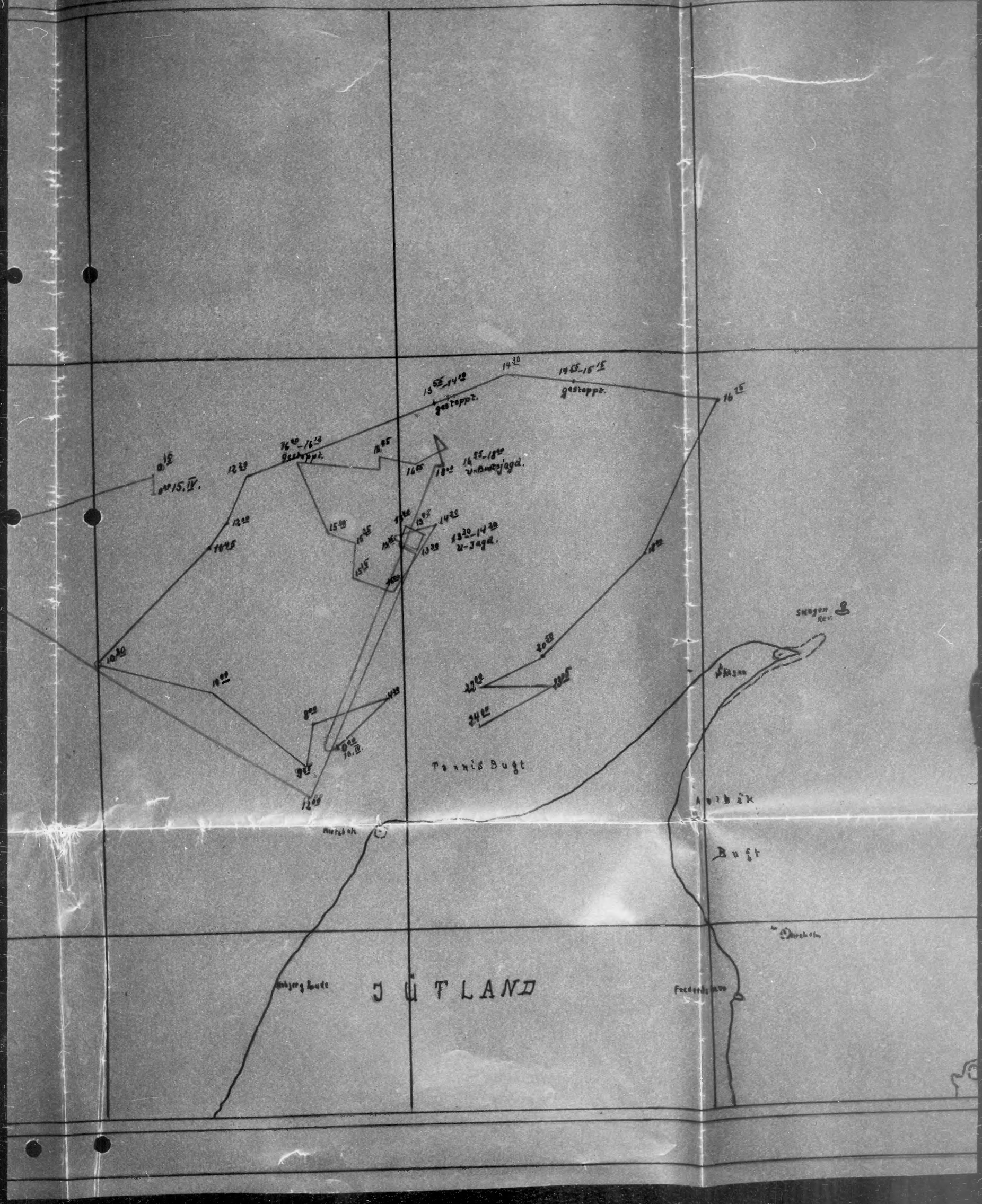
Schiff 47.

vom 15.IV. bis 16.IV.40.

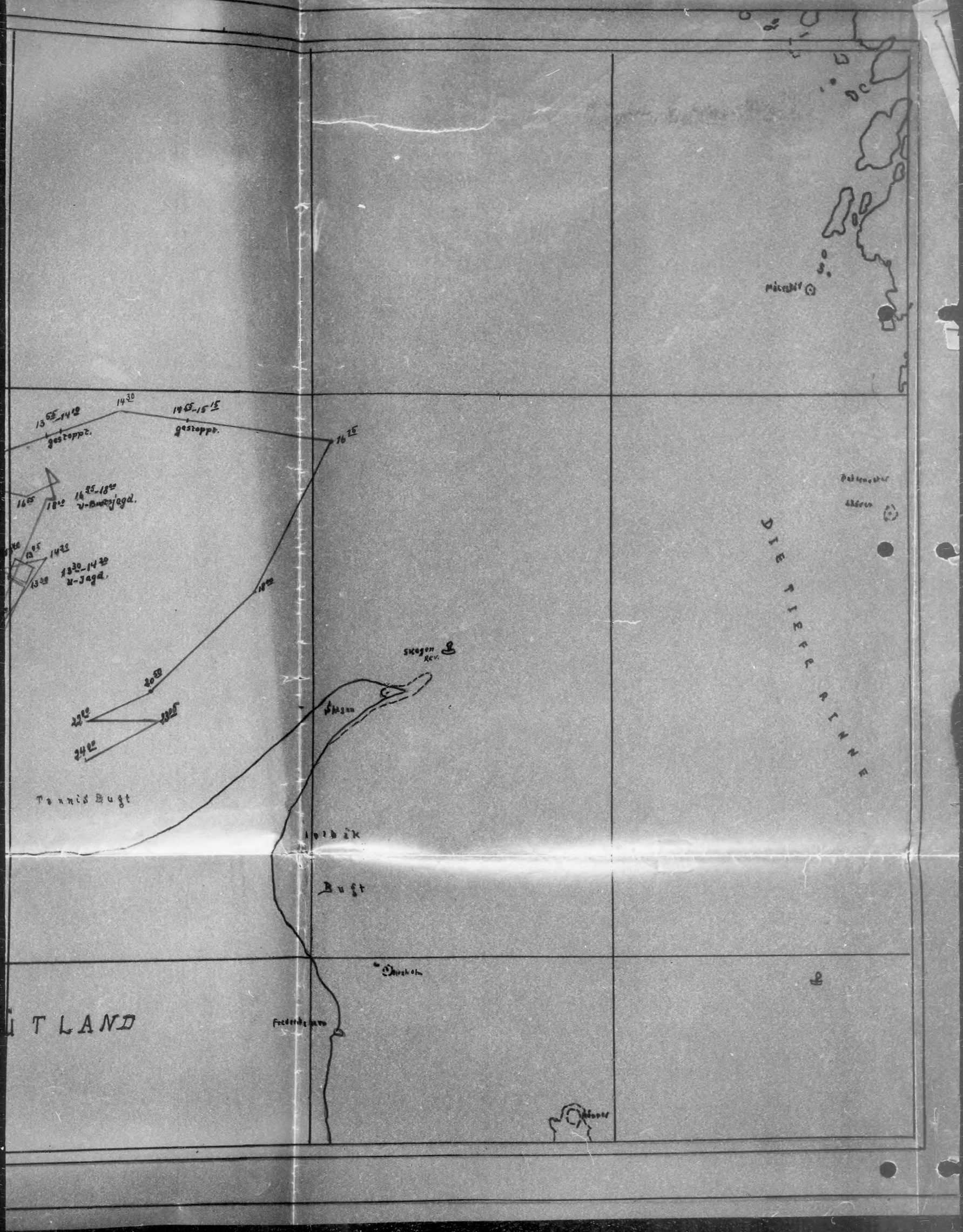


——= 15.IV.40.

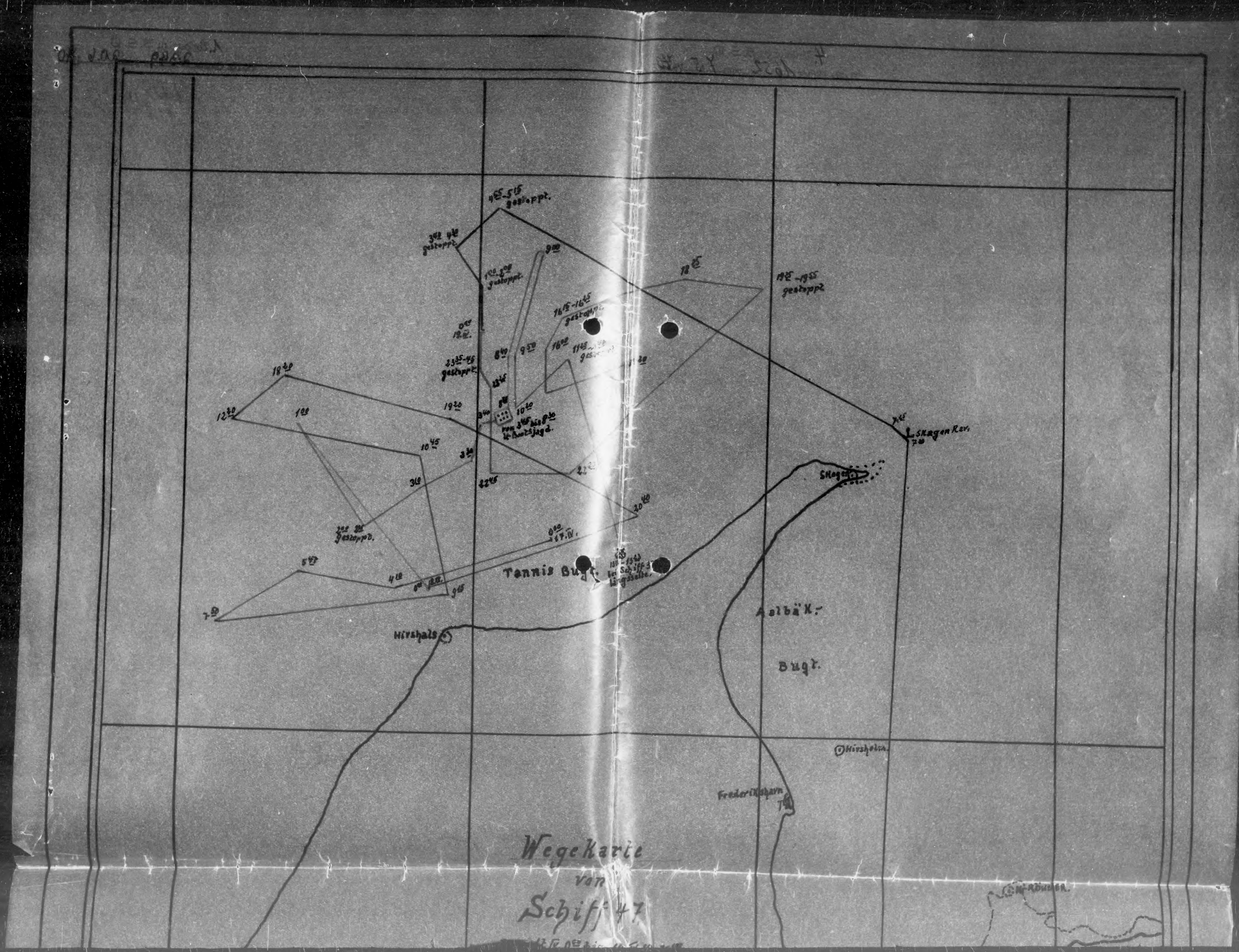
——= 16.IV.40.



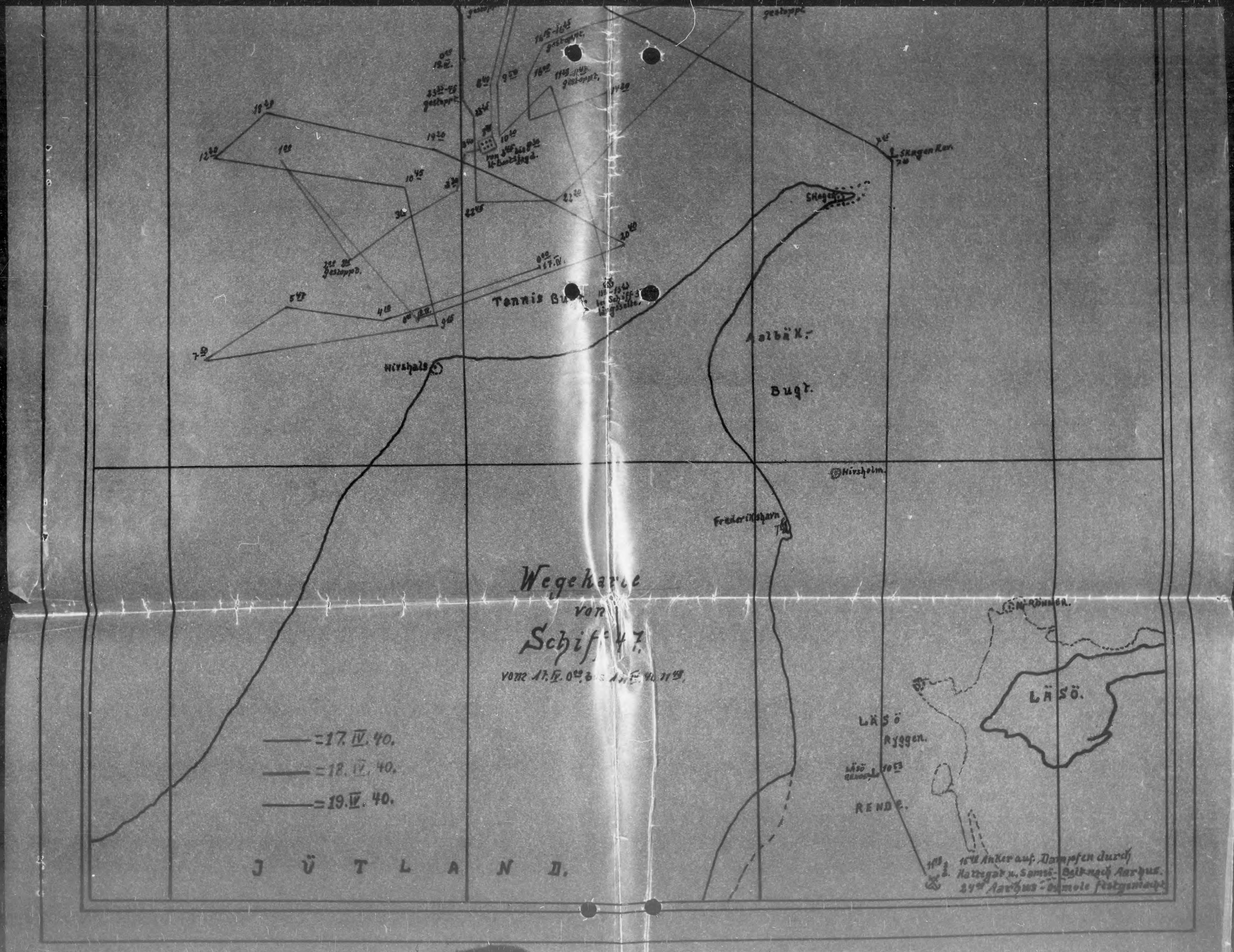
gestoppt.
gestoppt.
gestoppt.
Tannis Bugt
Bugt
JÜTLAND



13 55-14 10
gestoppt.
14 30
14 55-15 15
gestoppt.
16 25
16 55
18 00
16 55-18 00
U-Bootsjagd.
13 05
14 20
13 30
13 30-14 20
U-Jagd.
18 00
20 50
22 00
23 05
24 00
Skagen Rev.
Skagen
Tannis Bugt
Bugt
Frederikshavn
DIE TIEFE RINNE
Paternoster
Skären
TLAND



Tannis Bugt.
Hirshals
Skagen Rev.
Skagen
Aalbäk-
Bugt.
Hirsholm
Frederikshavn
Wegekarte
von
Schiff 47


Wegekarte
von
Schiff 47.
vom 17.IV.0⁰⁰ bis 17.IV.40 11⁴⁰
=17.IV.40.
=18.IV.40.
=19.IV.40.
JÜTLAND.
Tannis Bugt.
Hirshals
Aalbäk-
Bugt.
Skagen Rev.
Skagen
Hirsholm.
Frederikshavn
LÄSÖ.
LÄSÖ
Ryggen.
RENDE.
16⁴⁰ Anker auf. Dampfen durch
Kattegat u. Samsö-Belt nach Aarhus.
24⁰⁰ Aarhus-Osmole festgemacht.

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 299

411

den 17. Mai 1940.

Geheime Kommandosache!

B. d. S. O.
Eingang: 19. V. 40
B.Nr. Gkdos 866 Anl. 3

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
nachrichtlich:
1. U-A.-Flottille " T 153 ".

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 1. U.A.-Flottille " T 153 " für die Zeit vom 9.4. bis 30.4.40 einfach gefertigt vorgelegt.

Es wird wie folgt dazu Stellung genommen:

Zum 10.4.40

1830 bis
2030 Uhr

Der Angriff auf ein feindl. U.-Boot um 1830 Uhr, dessen Vernichtung jedoch einwandfrei nicht festzustellen war, und später auf das von " T 157 " gemeldete U.-Boot durch Artilleriebeschuß verdient besonders anerkannt zu werden; das gleiche gilt für den Einsatz des Bootes bei den Rettungsarbeiten in dem U.-Boot gefährdeten Gebiet, bei dem sich der Kommandant und die Besatzung bewährt und ausgezeichnet haben.

Zum 14.4.40
Zum 23.4.40

Die getroffenen Abwehrmaßnahmen bei der U.-Bootsbekämpfung zeugen von hervorragenden Schneid und größten Verantwortungsbewußtsein des Kommandanten, der eine besondere Auszeichnung verdient.

Allgemein:

Der Kommandant ist angewiesen, die Zweit-und Drittausfertigung beschleunigt nachzureichen.

31.5.40

Gefertigt:
Geschrieben:
Abgesandt:

Skl. Abt. 1 Skl.

Anl.: 1 Kriegstagebuch T 153 vom 9.-30.4.40.

Lützow

Skl. 20.6.40

1. Abschr. an: Skl.
Betreff: Kriegstagebuch T 153 vom 9.-30.4.40.
Bezug: Skl. Führer d. Kdos 299 v. 17.5.40
Es wird gebeten, der Kommando der Vorpostenboote T 153 die Anlage zum Zweit- und Drittausfertigung zu erteilen.
II. Abschr. an 15.7.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2413/41

29.6.40.

Geheime Kommandosache!

Kdos

I. Ueberreicht: Gruppe Ost, Kiel.

Anbei wird der Briefverkehr der Kriegsbrotk 9.4. – 12.5.40 T 153 neue 9. – 30.4.45 mit Abrechnungsnote der Kdos Brotkarten vorgelegt.

Gleichzeitig wird den Anschriften der Kdos mitgeteilt.

Bei den U-Bootsbesatzungen vom 10.4.40 1830 Uhr und 23.4.40 1945 Uhr ist der Verbleib zwar nicht sicher, die Vernichtung der feindlichen U-Boote aber nach den gemachten Beobachtungen anzusehen.

II. Verbinde Gkdos 1866 + 2130 mit 2413.

III. Füge bei zu I. Anlagen 1 und 2 Gkdos 1866 und Anlagen 2 und 3 Gkdos 2413.

IV. Anlage 1 Gkdos 2413 zur Kr. L.

V. Zur Kr. 4703 Gkdos allgemein.

Ref.: Gr. 17 c
9.7.40
Bekanntgabe:

412

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 486

den 22. Juni 1940

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 26.6.40
B.-Nr. Gkdos. 2413 Anl. 3

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

Betrifft: K.T.B. " T 153 " für die Zeit vom 9.4.-12.5.40.
Vorgang : F.d.V.Ost B.Nr. Gkdos 299 v. 17.5.40. -1866-

In der Anlage wird die 2. und 3. Ausfertigung des Kriegstagebuches des Torpedobootes " T 153 " nachgereicht.

Von Seiten des Führers der Vorpostenverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 486

1 Anlage zu B. S. D. 413
B.Nr. Gkdos 2413 vom 26.6.40

, den 22. Juni 1940

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

Betrifft: K.T.B. " T 153 " für die Zeit vom 9.4.-12.5.4o.
Vorgang : F.d.V.Ost B.Nr. Gkdos 299 v. 17.5.4o.

2/

In der Anlage wird die 2. und 3. Ausfertigung des Kriegstagebuches des Torpedobootes " T 153 " nachgereicht.

Von Seiten des Führers der Vorpostenverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Kommando
"T 153"
B.-Nr. G. 149

Geheim!

Memel, den 17. Mai 1940.

Kommando
Unterseebootsausbildungsflottille
Eing.: 18 MAI 1940
B.-Nr. - G 1203 - Anl. 1

An das

Kommando der 1.U-Ausbildungsflottille,

Memel.

In der Anlage wird ein Auszug aus dem Kriegstagebuch des Kommandos "T 153" mit der Bitte um Weiterleitung an B.S.O. vorgelegt.

Kommando
1. Unterseebootsausbildungsflottille
B.-Nr. G 1203

Geheim!

Memel, den 20. Mai 1940

B.S.O.
Eingang: 28.5.40
B.-Nr. G. 3140 Anl. 1

U. Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Zu weiteren Veranlassung übersandt.
Im Entwurf
gez Weingaertner

Auf Befehl!
Oberleutnant z. See
u. Adjutant.

Gg 3140 011

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2130

6.6.40.

B.S.O.
Eingang: 5/6.40
B.-Nr. Gkdos. 2130 Anl.

Wfg.

I. Schreibe an: Fdwo.

Anbei wird das hier unmittelbar vorgelegte Kriegstagebuch von T 153 vom 1.–12.5.40 zur Stellungnahme und späteren Rückgabe übersandt.

II. Wiss. am 15.6.

III. Ausbuchen als G. Sache; zur Gkdos. Registratur.

Ake
Jd

20.6.40
Wfg.
Wiss. am 30.6.
Ake
Jd

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

Geheim.

Kriegstagebuch "T 153"

für die Zeit vom 9.4. bis 30.4.40.

Von Seite 1 bis Seite 5.

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Ingestelle des Marine-Vordrucklagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt. B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.40 0905 h	Warnemünde Windstille, C 2, sehr gute Sicht.	Ausgelaufen. Unter Führung von T.155 Marsch zum großen Belt.
1240 h	Südeingang zum Gr.Belt Windstille, C 3 sehr gute Sicht.	Lotsenschiff querab
1320 h		Fsch.Syd Stb.querab passiert
1334 h		Fsch.Nord Stb.querab passiert
1450 h	S.O.2; 1; C 3; etwas diesig.Vengeance Grund	"Schlesien" passiert
1515 h	Sprogö Leuchttonne in rw 320 Gr.; 3 sm ab	Zusammentreffen mit Schleswig-Holstein
1530 h	" "	Von SX nach Warnemünde entlassen
1805 h	Album Lcht.Tn.in rw 140 Grad; 2,7 sm ab Windstille gute Sicht	geankert. 50 Mtr. Tross; 15 m Wassertiefe, in Erwartung Eintreffen Geleitzug.
2040 h	" "	Anker auf. Antritt Geleitzugfahrt nach Oslo T.153 Stb.Sicherung (mittleres Boot).
		gez. R e i n k e
10.4.40.		Auf Befehl Sicherung 5 sm achteraus, Pos. eingenommen
1640 h	57° 30' Nord 11° 30' Ost Sehr gute Sicht NW 2; 1; C 4	U-Bootsalarm an Stb. Vorpostenboot wirft Wasserbomben; bleibt Achteraus.
1830 h	Paternoster Lcht.Tm. rw 51 Gr., 4,7 ab.	Fdl. Torpedoangriff. 2 Transportschiffe: "Wigbert" und "Friedenau" und 1 Vorpostenboot der Stb.Sicherung torpediert und gesunken. Alarm! Ölfleck mit Blasen an Stb. Mit 21 sm und hart Stb.Ruder darauf zugehalten. Deutlich vernehmbares Schrammen am Schiffsboden in Höhe der Brücke. Auf diese Stelle und in deren Umkreis 6 Wasserbomben in Ölfleck geworfen. Nach Beruhigung der Wasseroberfläche durch Detonation der Wasserbomben starker Blasenstrudel in länglicher Form und großer Ölfleck. Annahme, daß U-Boot vernichtet.
bis 2030 h		Bergung von insgesamt 152 Schiffsbrüchigen vom Dampfer Wigbert. Fortsetzung Geleitzugfahrt. Sicherung bei Dampfer "Wolfram".
		U-Bootsalarm von T.157. U-Boot in dessen Scheinwerfer Stb. voraus ausgemacht. Alarm! Mit Höchstfahrt darauf zugehalten. Scheinwerfer leuchten. Feuererlaubnis für Geschütz und MG C.30. Scheinwerfer blenden! Unbeleuchtetes Schießen, zweimaliges Aufblitzen der Geschosse am Ziel. Darauf Ziel verschwunden. Feuer eingestellt. Erfolg nicht ausgemacht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Erfolg nicht ausgemacht. Verschossen wurden 13 Schuß 8,8 cm, 31 Schuß MG C.30. Alarm beendet. Kriegswache auf Stationen. Positionen für Sicherung wieder eingenommen. Fortsetzung Geleitzugfahrt. gez. Reinke
11.4.40	Fulehuk	Oslofjord eingelaufen. Geleitzug gesammelt. Bis Filvet U-Bootssicherung.
1305 h	Oslo SW 1; -; C 1 gute Sicht.	Ausschiffung der Schiffbrüchigen. 20 Überlebende von Dampfer "Wigbert", darunter der Kapitän. 105 Überlebende vom I.R. 345, darunter der Regimentskommandeur und 27 Tote vom I.R.345. Ruhe in Oslo. T.153 Wachboot. gez. Reinke
12.4.40 0610 h	Oslo	Oslo abgelegt. Im Verband T.155, T.153, T.157 Marschfahrt zur Tankstelle im Fjord.
0800 h	Oslofjord	Längsseit T.155 festgemacht zur Ölergänzung.
1830 h		Nach beendeter Ölübernahme abgelegt. Marsch nach Frederikshavn. Führung: T.155. gez. Reinke
13.4.40 0525 h	Frederikshavn	Längsseit T.155 festgemacht.
2000 h	"	Einschiffung von: 1 Offizier, 82 Port.U.Offz., Uoffz. und Mannschaften eines Infantriebatt. gez, Reinke
14.4.40 0110 h	Marsch von Frederikshaven nach Oslo. Zunächst ruhiges, sichtiges Wetter. Ab 0400 h auffrischend aus NW auf Stärke 4 bis 5, dann linksdrehend auf S, diesig.	Frederikshaven abgelegt. Auf Reede Sammeln des Geleitzuges (Saar, Angelburg, Ahrensburg) Bb.Sicherung achteraus. Mehrere Blasenbahnen gesichtet und hineingedreht. Abschuß- oder Auslaufstelle nicht genau ausgemacht.
1350 h	Oslo	Längsseit T.155 festgemacht. Geleitzug ohne Verluste. Soldaten ausgeschifft. T.153 Wachboot. gez. Reinke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.4.40 0545 h	Oslo diesig, Schnee und Regen.	Abgelegt. Sammeln in befohlener Reihenfolge. Führung: Chef T.S.Flottille. Rückmarsch nach Frederikshavn. Geleit und Sicherung für Saar Angelburg, Ahrensburg.
1000 h	Fulehuk Lcht.Tm. SO 5; 4; diesig	Auf Befehl Chef T.S.Flottille nach Oslo entlassen. Auf Rückfahrt Zickzackkurse bis Filvet. Zusammentreffen mit T.151 und Drache.
1320 h	Oslo	Festgemacht. gez. R e i n k e
16.4.40	Oslo	Öl- und Wasserergänzung von Tanker "Orion" (Arendale); Maschinenüberholung.
17.4.40	Oslo	Ruhe.
18.4.40 1900 h	Oslo	Abgelegt. Marsch mit T.151 nach Frederikshavn. Führung T.153.
2215 h	Fulehuk Lcht.Tm.Stb. Le.Färder " " "	Zickzackkurse. Zwei Geleitzüge überholt.
19.4.40 0510 h	Frederikshavn	Festgemacht.
Bis 22.4.40	"	Ausbau und Erneuerung des Metalls der Kurbellager Stb.Maschine. gez. R e i n k e
23.4.40 0400 h	Frederikshavn	Einschiffung von 1 Offizier und 76 Port.Uoffz. Uoffz. und Mannschaften eines Infantriebatt.
0450 h	Marsch von Frederikshavn nach Larwik,hell klar und gute Sicht, glatte See, Marsch von Qu.4486 mit Kurs 332 Gr.nach Qu.4483, dann mit 0 Gr. nach Qu.4459, weiter mit 33 Gr. nach Qu. 4464, von da mit 344 Grad nach Larwik	Frederikshavn abgelegt. Im Verband mit T.155, T.153, F.5, F.8 und R.37, 33 und 40 zur Sicherung des Dampfers Ahrensburg nach Larwik. Sicherung an Bb. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1230 h	Larwik.	Einlaufen Larwik. Längsseit T.155 festgemacht. Ausschiffung.
1630 h	Marsch von Larwik nach Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Von Larwik mit Kurs 164 Gr. bis Qu.4189 l.u.	Auslaufen Larwik mit gleichem Verband.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1945 h		Beim Zacken nach Bb. zwei Blasenbahnen von Bb. etwa 150 Mtr. vor dem Bug. U-Boots-Alarm! Mit hart Bb. und Höchstfahrt in die Blasenbahn zur Abschußstelle. Wasserbomben! Großer Ölfleck! Mehrere Drehkreise nach Stb. Weitere Wasserbomben. Im Ölfleck 2 bis 3 große Strudel und Ölsprudel. Kopfgroße Ölblasen an der Wasseroberfläche. Feuererlaubnis für Geschütz und M.G.C.30. Weitere große Ölblasen an der Oberfläche. Darauf Feuer eingestellt. Verschossen wurden 2 Schuß 8,8 cm und 24 Schuß M.G. C.30. Geworfen wurden 14 Wasserbomben. Erfolg wegen Fehlens größerer Wrackteile nicht mit Sicherheit auszumachen. Inzwischen beim Drehen nach Stb. Ruderhavarie! Ruder klemmt hart Stb. Werfen von Schreckbomben. Steuern mit Schrauben. F.5 kommt zur Sicherung zurück und wirft ebenfalls einige Schreckbomben. Rudergestänge durchsägt. Danach steuern von achtern.
2100 h	Im Kielwasser F.5 mit 21 sm, Kurs Skagen abgelaufen.	Fahrt nach Frederikshavn im Kielwasser F.5 fortgesetzt.
24.4.40 0330 h	Frederikshavn.	Einlaufen Frederikshavn. Längsseit F.5 festgemacht. gez. R e i n k e
24.4.40 1530 h bis 27.4.40 1100 h	Frederikshavn	Verholen in die Werft zum Ausführen der Reparaturen an der Ruderleitung. Ausgießen der Bb.Kurbellager.
27.4.40	Frederikshavn	Eindocken zum Richten der Schrauben.
28.4.40	"	Ausdocken und längsseit "Mittelgrund" festgemacht.
2[illegible]4.40 0505 h	Frederikshavn, hell klar und gute Sicht. Windstärke 6, Seeg.5, Marsch von Qu.4486 mit Kurs 332 Grad nach Qu. 4483, dann mit 0 Gr. nach Qu.4459, weiter mit 33 Gr. nach Qu. 4464, von da nach Qu. 4453 und dann weiter mit 308 Gr.nach Qu. 4429, von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0 Grad Qu.4151, dann weiter mit 40 Gr. nach Qu.4123 hinein in den Oslofjord nach Oslo.	Frederikshavn abgelegt. Marsch nach Oslo im Verbande mit "Jaguar", "Falke", F.5, F.8, T.151 T.153, T.155 und G.107 zur Sicherung von 5 Transportdampfern. Sicherung Stb.achtern.Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1850 h		Oslo eingelaufen. Längsseit T.155 festgemacht. Wachboot.

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vordruclagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt. B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.4.40 1215 h	Oslo, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslofjord nach qu.4123. Von da mit 180 Grad nach Qu. 4454 und dann weiter mit 220 Grad nach Qu. 4459. Von da Einlaufen Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch von Oslo im Verbande mit T.155, T.153, T.151 und G.107 in "T gelb" nach Frederikshavn. T.153 Rottenknecht 1.Rotte. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
2130 h		Frederikshavn eingelaufen.

Für die Richtigkeit:

Oberleutnant zur See.

421

Führer
der Vorpostenverbände Ost , den 27. Juni 1940
B.Nr. Gkdos 448.

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 21.7.40
B.-Nr. Gkdos. 2467 Anl. 4

A 1a mit Umgang.

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee ,
nachrichtlich:
das Kommando " T 153 "

Betrifft: Kriegstagebuch " T 153 " für die Zeit
vom 9.4. - 12. 5. 1940 und vom 1. - 12. 5. 1940

In der Anlage wird das Kriegstagebuch von " T 153 " für die o.a. Zeit vorgelegt. Die 1. Ausfertigung des K.T.B. für die Zeit vom 9.4. - 12.5.1940 wurde mit F.d.V.Ost. B.Nr. Gkdos 486 bereits vorgelegt.

Im übrigen wird wie folgt Stellung genommen:

Zum 9.5.1940

2100 Uhr Es muß ausgeführt werden, wie die U-Boots-Jagd durchgeführt worden ist und mit welchem Erfolg.

Von Seiten des Führers der Vorpostenverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

5.7.40

Kfl.

I. Abschrift Gkdos 2467 mit Gkdos 2413
II. Anlagen 1-3 Gkdos 2467 für Ka. L.
abschr. Anlage 1 Gkdos 2413
III. Anlage 4 Gkdos 2467 mit Skizzen
Gkdos 27. 6. 40 für Ka. KTB Gkdos allgemein

1 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2467 vom 2.7. 1940

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 448.

, den 27. Juni 1940 422

Geheime Kommandosache!

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee ,
nachrichtlich:
das Kommando " T 153 "

Betrifft: Kriegstagebuch " T 153 " für die Zeit
vom 9.4. - 12. 5. 1940 und vom 1. - 12. 5. 1940

In der Anlage wird das Kriegstagebuch von " T 153 " für die o.a. Zeit vorgelegt. Die 1. Ausfertigung des K.T.B. für die Zeit vom 9.4. - 12.5.1940 wurde mit F.d.V.Ost. B.Nr. Gkdos 486 bereits vorgelegt.

Im übrigen wird wie folgt Stellung genommen:

Zum 9.5.1940

2100 Uhr Es muß ausgeführt werden, wie die U-Boots-Jagd durchgeführt worden ist und mit welchem Erfolg.

Von Seiten des Führers der Vorpostenverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

/

Geheim.

2 Anlage z. I. B. Nr. Gkdos. 2467 vom 21.7. 1945

423

Auszug aus dem Kriegstagebuch "T 153"

vom 9. April bis 12. Mai 1940.

9.4.40		
0905 Uhr	Warnemünde, Windstille, C2, sehr gute Sicht.	Ausgelaufen. Unter Führung von T 155 Marsch zum Großen Belt.
1240	Südeingang zum Großen Belt	Lotsenschiff querab.
1320		Fsch. Syd querab passiert (Stb.)
1334		" Nord Stb. querab passiert
1450	S.O.2; 1; C3, etwas diesig, Vengeance Grund	"Schlesien" passiert.
1515	Sprogö Lcht.Turm in rw. 320°; 3 sm ab	Zusammentreffen mit "Schleswig-Holstein"
[illegible]0	- " -	Von "Sx" nach Warnemünde entlassen.
1805	Album Lcht.Turm in rw.140°; 2,7 sm ab, Windstille, gute Sicht.	geankert. 50 m Troß, 15 m Wassertiefe. In Erwartung Eintreffen Geleitzug.
2040	- " -	Anker↑ auf. Antritt Geleitzugfahrt nach Oslo. T 153 Stb.Sicherung (mittleres Boot).
10.4.40		
1640	57° 30' Nord, 11° 30' Ost, sehr gute Sicht, N.W.2; 1; C4	Auf Befehl "Sicherung 5 sm achteraus" Position eingenommen.
1830	Paternoster Lcht.Turm rw. 51°, 4,7 sm ab.	U-Bootsalarm an Stb. Vorpostenboot wirft Wasserbomben; bleibt achteraus.
bis 2030		Feindlicher Torpedoangriff. 2 Transportschiffe: "Wigbert" und "Friedenau" und 1 Vorpostenboot der Stb.Sicherung torpediert und gesunken. Alarm! Ölfleck mit Blasen an Stb. Mit 21 sm und Hart-Stb.-Ruder darauf zugehalten. Deutlich vernehmbares Schrammen am Schiffsboden in Höhe der Brücke. Auf der Stelle und in deren Umkreis 6 Wasserbomben in Ölfleck geworfen. Nach Beruhigung der Wasseroberfläche durch Detonation der Wasserbomben starker Blasenstrudel in länglicher Form und großer Ölfleck. Annahme, daß U-Boot vernichtet. Bergung von insgesamt 152 Schiffbrüchigen vom Dampfer "Wigbert". Fortsetzung Geleitzugfahrt. Sicherung bei Dampfer Wolfram.
		U-Bootsalarm von "T 157". U-Boot in dessen Scheinwerfer Stb. voraus ausgemacht. Alarm! Mit Höchstfahrt darauf zugehalten. Scheinwerfer leuchten. Feuererlaubnis für Geschütz und M.G.C30. Scheinwerfer blenden. Unbeleuchtetes Schießen. 2maliges Aufblitzen der Geschosse am Ziel.

		Darauf Ziel verschwunden. Feuer eingestellt. Erfolg nicht ausgemacht. Verschossen wurden: 13 Schuß 8,8 cm; 31 Schuß M.G.C30. Alarm beendet. Kriegswache auf Stationen. Position für Sicherung wieder eingemommen. Fortsetzung Geleitzugfahrt.
11.4.40	Fulehuk	Oslofjord eingelaufen. Geleitzug gesammelt. Bis Filvet U-Boot-Sicherung.
1305	Oslo, S.W.1; ./., C1, gute Sicht	Oslo, längsseit T 155 festgemacht. Ausschiffung der Schiffbrüchigen, 20 Überlebende vom Dampfer "Wigbert", darunter der Kapitän, 105 Überlebende vom I.R.345, darunter der Reg.Kommandeur und 27 Tote vom I.R.345.
		Ruhe in Oslo. T 153 Wachboot.
12.4.40 0600	Oslo	Oslo abgelegt. Im Verband T 155, T 153, T 157 Marschfahrt zur Tankstelle im Fjord.
0800	Oslofjord	Längsseit T 155 festgemacht zur Ölergänzung.
1830		Nach beendeter Ölübernahme abgelegt. Marsch nach Frederikshavn. Führung: T 155.
13.4.40 0525	Frederikshavn	längsseit T 155 festgemacht.
2000	- " -	Einschiffung von: 1 Offizier, 82 Port.-Unt.Offz., Unt.Offz. und Mannschaften eines Inf.Batt.
14.4.40 0110	Marsch von Frederikshavn nach Oslo. Zunächst ruhiges, sichtiger Wetter. Ab 0400 auffrisch. aus Nordwest auf Stärke 4-5, dann linksdrehend auf Süd, diesig.	Frederikshavn abgelegt. Auf Reede sammeln des Geleitzuges.(Saar, Angelburg, Ahrensburg) Bb.-Sicherung achteraus. Mehrere Blasenbahnen gesichtet und hineingedreht. Abschuß- oder Auslaufstelle nicht genau ausgemacht.
1350	Oslo	längsseit T 155 festgemacht. Geleitzug ohne Verluste. Soldaten ausgeschifft. T 153 Wachboot.
15.4.40 0545	Oslo diesig, Schnee und Regen	Abgelegt. Sammeln in befohlener Reihenfolge. Führung: Chef T.S.-Flottille. Rückmarsch nach Frederikshavn. Geleit und Sicherung für Saar, Angelburg und Ahrensburg
1000	Fulehuk Lcht.Turm, S.O.5; 4; diesig	Auf Befehl Chef T.S.-Flottille nach Oslo entlassen. Auf Rückfahrt Zickzackkurse bis Filvet. Zusammentreffen mit T 151 und Drache.
1320	Oslo	festgemacht.
16.4.40	Oslo	Öl- und Wasserergänzung von Tanker "Orion" (Arendale), Maschinenüberholung.
17.4.40	Oslo	Ruhe.

425

18.4.40 1900	Oslo	abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn. Führung: T 153.
2215	Fulehuk Lcht.Tm. Stb. Le.Färder Lcht.Turm Stb.	Zickzackkurse. 2 Geleitzüge überholt.
19.4.40 0510	Frederikshavn	festgemacht.
bis 22.4.40	- " -	Ausbau und Erneuerung des Metalls der Kurbellager an Stb.-Maschine.
23.4.40 0400	Frederikshavn	Einschiffung von 1 Offizier und 76 Port-Uffz. und Mannschaften eines Inf.Batt.
0450	Marsch von Frederikshavn nach Larvik. hell, klar und gute Sicht, glatte See. Marsch von Qu. 4486 mit Kurs 332° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu.4459 weiter mit 33° nach Qu.4464, von da mit 344° nach Larvik.	Frederikshavn abgelegt. Im Verband mit T 155, T 153, F 5, F 8 und R 37, 33 und 40 zur Sicherung des Dampfers Ahrensburg nach Larvik. Sicherung an Bb. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1230	Larvik	Einlaufen Larvik, längsseit T 155 festgemacht. Ausschiffung.
1630	Marsch von Larvik nach Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Von Larvik mit Kurs 164° bis Qu.4189 li.u.	Auslaufen Larvik mit gleichem Verband.
1945		Beim Zacken nach Bb. zwei Blasenbahnen von Bb. etwa 150 m vor dem Bug. U-Boots-Alarm! Mit hart Bb. und Höchstfahrt in die Blasenbahn zur Abschußstelle. Wasserbomben. Großer Ölfleck. Mehrere Drehkreise nach Stb. Weitere Wasserbomben. Im Ölfleck 2-3 große Strudel und Ölsprudel. Kopfgroße Ölblasen an der Wasseroberfläche. Feuererlaubnis für Geschütz und M.G.C30. Weitere große Ölblasen an der Oberfläche. Darauf Feuer eingestellt. Verschossen wurden 14 Wasserbomben. Erfolg wegen Fehlens größerer Wrackteile nicht mit Sicherheit auszumachen. Inzwischen beim Drehen nach Stb. Ruderhavarie. Ruder klemmt hart Stb. Werfen von Schreckbomben. Steuern mit Schrauben. F 5 kommt zur Sicherung zurück und wirft ebenfalls Schreckbomben. Rudergestänge durchsägt. Danach steuern von achtern.
2100	Im Kielwasser F 5 mit 21 sm Kurs Skagen abgelaufen.	Fahrt nach Frederikshavn im Kielwasser F 5 fortgesetzt.
24.4.40 0030	Frederikshavn	Einlaufen Frederikshavn, längsseit F 5 festgemacht.

426

24.4.40 1530 bis 27.4.40 1100	Frederikshavn	Verholen in die Werft zum Ausführen der Reparaturen an der Ruderleitung. Ausgießen der Bb.-Kurbellager.
27.4.40	Frederikshavn	Eindocken zum Richten der Schrauben.
28.4.40	- " -	Ausdocken und längsseit "Mittelgrund" festgemacht.
29.4.40 0505	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht. Windstärke 6 Seegang 5. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 332° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu. 4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40° nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord nach Oslo.	Frederikshavn abgelegt. Marsch nach Oslo im Verbande mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, T 151, T 153, T 155, G 107 zur Sicherung von 5 Transport-dampfern. Sicherung Stb. achtern. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1850		Oslo eingelaufen. Längsseit T 155 festgemacht. Wachboot.
30.4.40 1215	Oslo, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit 180° nach Qu.4454 und dann weiter mit 220° nach Qu.4459. Von da Einlaufen Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch von Oslo im Verbande mit T 155, T 153, T 151 und G 107 in "Tgelb" nach Frederikshavn. T 153 Rottenknecht 1. Rotte. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
2130		Frederikshavn eingelaufen.
1[illegible].40 2030	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See.	Wegen Torpedierung zweier Transportdampfer in Höhe von Skagen (Qu.4468) für alle im Hafen liegenden Einheiten sofortige Bereitschaft. Dampf-auf-machen.
2230	Marsch von Qu.4486 mit Kurs 0° nach Qu. 4459, von da mit 90° nach Qu.4468.	Frederikshavn abgelegt und zusammen mit T 151 ausgelaufen. Auf dem Marsch von Qu.4459 nach Osten zur Unfallstelle (Qu.4468) passiert an Bb. ein von kleineren Booten gesicherter Schleppzug. An der Unfallstelle selbst suchen Räumboote das Gebiet um den bereits gesunkenen zweiten Dampfer ab. Viele Flöße, Fässer usw. treiben im Wasser. Da hier keine Hilfe mehr nötig, Marsch nach Qu.4465 und von da nach Skagen.
	Marsch nach Qu.4465 und von da mit Kurs 270° nach Qu.4456 und dann weiter mit 205° nach Qu.4486 und Frederikshavn.	Auf dem Rückmarsch nach Frederikshavn Überholen des oben genannten Schleppzuges ab Stb.
2.5.40 0200	Frederikshavn	Mit T 151 in Frederikshavn wieder eingelaufen und längsseit F 5 festgemacht.

2.5.40 1600	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See, Marsch von Qu.4486 nach Qu.4489, von da mit südlichem Kurs nach Qu.4731 und weiter nach Qu.4752	Frederikshavn abgelegt und im Verbande mit Falke, Jaguar, F 5, F 8, T 153 und T 151 im "T gelb" durch Läsö-Rinne nach Hals-Barre marschiert.
2020	Hals-Reede	Auf Hals-Reede längseit G 110 zum Abwarten der von Aalborg kommenden Transportdampfer und zur Anbordnahme von 1 Offizier und 73 Gebirgsjägern.
2059	Hals-Reede, ruhige See, sehr dunkle Nacht. Marsch von Qu.4752 nach Qu.4731. Von da mit nördlichem Kurs nach Qu.4489 und weiter nach Qu.4486 und Frederikshavn-Reede.	Von G 110 wieder abgelegt und aus Hals wieder ausgelaufen. Marsch von Hals-Barre nach Frederikshavn mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 4 Transportdampfern. T 153 Sicherung Stb. achtern. Marsch ohne Zwischenfälle.
3.5.40 0[illegible]5	Frederikshavn-Reede	Ankern auf Frederikshavn-Reede. Kriegswache bleibt aufgezogen.
0430	- " - hell, klar und gute Sicht, bewegte See. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 330° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu.4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40° nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord.	Anker lichten. Sammeln und Formieren des Geleitzuges. Geleitzug fährt bis etwa Skagen in Doppelreihe und dampft dann auf zur Dwarslinie. T 153 Sicherung Stb. achtern. Marsch nach Oslo ohne Zwischenfälle.
2200	Oslo, hell, klar, ruhig.	Oslo eingelaufen. Längsseit T 151 festgemacht.
4[illegible].40	Oslo	Ruhetag und Ölübernahme von Dampfer "Orion".
5.5.40 0435	Oslo, hell, klar, sichtig, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit Kurd 180° nach Qu.4454 und dann weiter mit Kurs 220° nach Qu. 4459. Von da Einlaufen in Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch im Verbande mit G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 2 Transportdampfern nach Frederikshavn. T 153 hat die Stb. vorliche Sicherung. Uberfahrt ohne Zwischenfälle.
1840	Frederikshavn	In Frederikshavn eingelaufen und längsseit G 107 festgemacht.
6.5.40 1040	Frederikshavn, hell, klar, ruhige See. Marsch von Qu.4486 nach Qu.4468, von da nach Qu.4469 und weiter nach Qu.4462. Von Qu.4462 nach Qu.4435. Von Qu.4435 nach Qu.4422. Von da nach Qu.4484 und weiter nach Qu.4416	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande nach Larvik mit G 107, G 110 und T 153 zur Sicherung des Dampfers "Pionier". Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt wurde an Stb.Seite das Detonierten von Wasserbomben gehört. Gleichzeitig gab unser Sicherungsflugzeug mit seinem

428

		Bordscheinwerfer "U" und schoß weiße Sterne. T 153 und G 107 wurden detachiert und liefen mit Höchstfahrt auf die bezeichnete Stelle zu. Das inzwischen gewasserte Flugzeug lotste uns zu einem großen, frischen Ölfleck und stieg dann wieder auf. Die beiden Boote warfen bei der bezeichneten Stelle mehrere Wasserbomben. Ein Erfolg ließ sich nicht ausmachen. Es wurden von T 153 insgesamt 4 Wasserbomben geworfen. Anschließend Sammeln auf das inzwischen nachgekommene Führerboot und
2220	Larwik	Einlaufen in Larvik. Festmachen längsseit G 107.
7.5.40 0515	Larvik, bedeckt und diesig, doch ruhige See, zeitweise leichter Regen. Marsch von Qu.4416 nach Qu.4464, von da nach Qu. 4486.	Larvik ausgelaufen. Marsch im Verbande mit G 107, G 110 und T 153 nach Frederikshavn zur Sicherung des Dampfers "Pionier". T 153 Bb. vorliche Sicherung. Marsch ohne Zwischenfälle.
1425	Frederikshavn	Eintreffen auf Frederikshavn-Reede. Danauf Einlaufen.
1450	- " -	Längsseit Tankdampfer "Wellin" festgemacht. Öl- und Wasserübernahme.
1610	- " - Marsch von Qu.4486 nach Qu.4761, von da nach Qu. 4756 und weiter durch den Lim-Fjord nach Aalborg.	Frederikshavn ausgelaufen. Marsch mit G 107, G 110 und T 153 durch Lösö-Rinne nach Aalborg.
2120	Aalborg	In Aalborg eingelaufen und längsseit T 151 gestgemacht.
8.5.40	Aalborg, bedeckt, doch sonst ruhig.	Da sich das Beladen der Transportdampfer verzögerte, Ruhetag für die Besatzung.
9.5.40 0600	Aalborg, bedeckt, diesig und neblig, sonst aber ruhig. Langsamer Marsch durch den Lim-Fjord bis Hals-Barre (Qu.4752), von da nach Qu.4756 und weiter nach Qu.4761. Von Qu.4761 nach Frederikshavn.	In Aalborg abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn. Marsch ohne besondere Vorkommnisse.
1210	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit T 157 festgemacht.
1307	Frederikshavn, bedeckt, diesig und neblig, Seegang 4. Marsch von Qu. 4486 nach Qu.4461, von da nach Qu.4429 und 4413. Von Qu.4413 nach Qu.4173. Von da mit Kurs 0° nach Qu.4143 und dann mit Kurs 5° nach Larvik.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 157, T 151, T 153 und der 3.R.-Flottille und Führung des Kaptlt. Heidel zur Sicherung des Dampfers "Pionier" und "Angelburg" nach Larvik. Marsch ohne besondere Vorkommnisse bis zum Eingang in den Larvik-Fjord.

429

2100	U-Alarm im Qu.4119	Unmittelbar vor der Einfahrt in den Hafen gab das Sicherungsflugzeug von Stb.Seite her U-Boots-Alarm und schoß weiße Sterne. T 151 und T 157 wurden mit 3 Räumbooten zur U-Boot-Bekämpfung detachiert. T 153 geleitete mit dem 4. Räumboot die beiden Dampfer in den Hafen.
2125	Larvik	In Larvik festgemacht.
10.5.40 0705	Larvik, bedeckt, Sicht etwa 5 sm, Seegang 5-6. Marsch von Qu.4116 nach Qu. 4464, von da nach Qu.4486.	Larvik abgelegt und ausgelaufen. Marsch mit dem gleichen Verband und denselben Dampfern nach Frederikshavn. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1550	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit von T 151 festgemacht.
11.5.40 1800	Frederikshavn, klar, gute Sicht, ruhige See.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 151, T 153, T 155 und T 157 zur Sicherung der beiden Dampfer "Ahrensburg" und "Angelburg" durch die Lästi-Rinne und den Großen Belt nach Kiel. T 153 Sicherung Bb. achtenn.
12.5.40 0705	Kieler Bucht, klar, gute Sicht, ruhige See.	Kiel-Feuerschiff querab.
0720		Bei Kiel-Feuerschiff geankert, da Hafeneinfahrt noch nicht frei.
0920		Anker auf gegangen. Verband läuft in K gelb in den Kieler-Hafen ein.
1110	Kieler Hafen	Kiel eingelaufen und an der Tirpitzmole längsseit T 151 festgemacht.

Oberleutnant zur See
und Kommandant.

/

Geheim.

3. Anlage zu B. S. O.
B.Nr. Gkdos. 24647 vom 27. 7. 40

430

Auszug aus dem Kriegstagebuch "T 153"

vom 9. April bis 12. Mai 1940.

9.4.40		
0905 Uhr	Warnemünde, Windstille, C2, sehr gute Sicht.	Ausgelaufen. Unter Führung von T 155 Marsch zum Großen Belt.
1240	Südeingang zum Großen Belt	Lotsenschiff querab.
1320		Fsch. Syd querab passiert (Stb.)
1334		" Nord Stb. querab passiert
1450	S.O.2; 1; C3, etwas diesig, Vengeance Grund	"Schlesien" passiert.
1515	Sprogö Lcht.Turm in rw. 320°; 3 sm ab	Zusammentreffen mit "Schleswig-Holstein"
1630	- " -	Von "Sx" nach Warnemünde entlassen.
1805	Album Lcht.Turm in rw.140°; 2,7 sm ab, Windstille, gute Sicht.	geankert. 50 m Troß, 15 m Wassertiefe. In Erwartung Eintreffen Geleitzug.
2040	- " -	Ankert auf. Antritt Geleitzugfahrt nach Oslo. T 153 Stb.Sicherung (mittleres Boot).
10.4.40		Auf Befehl "Sicherung 5 sm achteraus" Position eingenommen.
1640	57° 30' Nord, 11° 30' Ost, sehr gute Sicht, N.W.2; 1; C4	U-Bootsalarm an Stb. Vorpostenboot wirft Wasserbomben; bleibt achteraus.
1830	Paternoster Lcht.Turm rw. 51°, 4,7 sm ab.	Feindlicher Torpedoangriff. 2 Transportschiffe: "Wigbert" und "Friedenau" und 1 Vorpostenboot der Stb.Sicherung torpediert und gesunken. Alarm! Ölfleck mit Blasen an Stb. Mit 21 sm und Hart-Stb.-Ruder darauf zugehalten. Deutlich vernehmbares Schrammen am Schiffsboden in Höhe der Brücke. Auf der Stelle und in deren Umkreis 6 Wasserbomben in Ölfleck geworfen. Nach Beruhigung der Wasseroberfläche durch Detonation der Wasserbomben starker Blasenstrudel in länglicher Form und großer Ölfleck. Annahme, daß U-Boot vernichtet. Bergung von insgesamt 152 Schiffbrüchigen vom Dampfer "Wigbert". Fortsetzung Geleitzugfahrt. Sicherung bei Dampfer Wolfram.
bis 2030		U-Bootsalarm von "T 157". U-Boot in dessen Scheinwerfer Stb. voraus ausgemacht. Alarm! Mit Höchstfahrt darauf zugehalten. Scheinwerfer leuchten. Feuererlaubnis für Geschütz und M.G.C30. Scheinwerfer blenden. Unbeleuchtetes Schießen. 2maliges Aufblitzen der Geschosse am Ziel.

431

		Darauf Ziel verschwunden. Feuer eingestellt. Erfolg nicht ausgemacht. Verschossen wurden: 13 Schuß 8,8 cm; 31 Schuß M.G.C30. Alarm beandet. Kriegswache auf Stationen. Position für Sicherung wieder eingemommen. Fortsetzung Geleitzugfahrt.
11.4.40	Fulehuk	Oslofjord eingelaufen. Geleitzug gesammelt. Bis Filvet U-Boot-Sicherung.
1305	Oslo, S.W.1; ./., C1, gute Sicht	Oslo, längsseit T 155 festgemacht. Ausschiffung der Schiffbrüchigen, 20 Überlebende vom Dampfer "Wigbert", darunter der Kapitän, 105 Überlebende vom I.R.345, darunter der Reg.Kommandeur und 27 Tote vom I.R.345.
		Ruhe in Oslo. T 153 Wachboot.
12.4.40 0610	Oslo	Oslo abgelegt. Im Verband T 155, T 153, T 157 Marschfahrt zur Tankstelle im Fjord.
0800	Oslofjord	Längsseit T 155 festgemacht zur Ölergänzung.
1830		Nach beendeter Ölübernahme abgelegt. Marsch nach Frederikshavn. Führung: T 155.
13.4.40 0525	Frederikshavn	längsseit T 155 festgemacht.
2000	- " -	Einschiffung von: 1 Offizier, 82 Port.-Unt.Offz., Unt.Offz. und Mannschaften eines Inf.Batt.
14.4.40 0110	Marsch von Frederikshavn nach Oslo. Zunächst ruhiges, sichtiger Wetter. Ab 0400 auffrisch. aus Nordwest auf Stärke 4-5, dann linksdrehend auf Süd, diesig.	Frederikshavn abgelegt. Auf Reede sammeln des Geleitzuges. (Saar, Angelburg, Ahrensburg) Bb.-Sicherung achteraus. Mehrere Blasenbahnen gesichtet und hineingedreht. Abschuß- oder Auslaufstelle nicht genau ausgemacht.
1350	Oslo	längsseit T 155 festgemacht. Geleitzug ohne Verluste. Soldaten ausgeschifft. T 153 Wachboot.
15.4.40 0545	Oslo diesig, Schnee und Regen	Abgelegt. Sammeln in befohlener Reihenfolge. Führung: Chef T.S.-Flottille. Rückmarsch nach Frederikshavn. Geleit und Sicherung für Saar, Angelburg und Ahrensburg
1000	Fulehuk Lcht.Turm, S.O.5; 4; diesig	Auf Befehl Chef T.S.-Flottille nach Oslo entlassen. Auf Rückfahrt Zickzackkurse bis Filvet. Zusammentreffen mit T 151 und Drache.
1320	Oslo	festgemacht.
16.4.40	Oslo	Öl- und Wasserergänzung von Tanker "Orion" (Arendale), Maschinenüberholung.
17.4.40	Oslo	Ruhe.

18.4.40 1900	Oslo	abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn. Führung: T 153.
2215	Fulehuk Lcht.Tm. Stb. Le.Färder Lcht.Turm Stb.	Rickzackkurse. 2 Geleitzüge überholt.
19.4.40 0510	- " - Frederikshavn	festgemacht.
bis 22.4.40	- " -	Ausbau und Erneuerung des Metalls der Kurbellager an Stb.-Maschine.
23.4.40 0400	Frederikshavn	Einschiffung von 1 Offizier und 76 Port-Uffz. und Mannschaften eines Inf.Batt.
0450	Marsch von Frederikshavn nach Larvik. hell, klar und gute Sicht, glatte See. Marsch von Qu. 4486 mit Kurs 332° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu.4459 weiter mit 33° nach Qu.4464, von da mit 344° nach Larvik.	Frederikshavn abgelegt. Im Verband mit T 155, T 153, F 5, F 8 und R 37, 33 und 40 zur Sicherung des Dampfers Ahrensburg nach Larvik. Sicherung an Bb. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1230	Larvik	Einlaufen Larvik, längsseit T 155 festgemacht. Ausschiffung.
1630	Marsch von Larvik nach Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Von Larvik mit Kurs 164° bis Qu.4189 li.u.	Auslaufen Larvik mit gleichem Verband.
1945		Beim Zacken nach Bb. zwei Blasenbahnen von Bb. etwa 150 m vor dem Bug. U-Boots-Alarm! Mit hart Bb. und Höchstfahrt in die Blasenbahn zur Abschußstelle. Wasserbomben. Großer Ölfleck Mehrere Drehkreise nach Stb. Weitere Wasserbomben. Im Ölfleck 2-3 große Strudel und Ölsprudel. Kopfgroße Ölblasen an der Wasseroberfläche. Feuererlaubnis für Geschütz und M.G.C30. Weitere große Ölblasen an der Oberfläche. Darauf Feuer eingestellt. Verschossen wurden 14 Wasserbomben. Erfolg wegen Fehlens größerer Wrackteile nicht mit Sicherheit auszumachen. Inzwischen beim Drehen nach Stb. Ruderhavarie. Ruder klemmt hart Stb. Werfen von Schreckbomben. Steuern mit Schrauben. F 5 kommt zur Sicherung zurück und wirft ebenfalls Schreckbomben. Rudergestänge durchsägt. Danach steuern von achtern.
2100	Im Kielwasser F 5 mit 21 sm Kurs Skagen abgelaufen.	Fahrt nach Frederikshavn im Kielwasser F 5 fortgesetzt.
24.4.40 0030	Frederikshavn	Einlaufen Frederikshavn, längsseit F 5 festgemacht.

433

24.4.40 1530 bis 27.4.40 1100	Frederikshavn	Verholen in die Werft zum Ausführen der Reparaturen an der Ruderleitung. Ausgießen der Bb.-Kurbellager.
27.4.40	Frederikshavn	Eindocken zum Richten der Schrauben.
28.4.40	- " -	Ausdocken und längsseit "Mittelgrund" festgemacht.
29.4.40 0505	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht. Windstärke 6 Seegang 5. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 332° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu. 4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40°	Frederikshavn abgelegt. Marsch nach Oslo im Verbande mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, T 151, T 153, T 155, G 107 zur Sicherung von 5 Transport-dampfern. Sicherung Stb. achtern. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1850	nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord nach Oslo.	Oslo eingelaufen. Längsseit T 155 festgemacht. Wachboot.
30.4.40 1215	Oslo, hell, klar und gute Sicht, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit 180° nach Qu.4454 und dann weiter mit 220° nach Qu.4459. Von da Einlaufen Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch von Oslo im Verbande mit T 155, T 153, T 151 und G 107 in "Tgelb" nach Frederikshavn. T 153 Rottenknecht 1. Rotte. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
2130		Frederikshavn eingelaufen.
1.5.40 2050	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See.	Wegen Torpedierung zweier Transportdampfer in Höhe von Skagen (Qu.4468) für alle im Hafen liegenden Einheiten sofortige Bereitschaft. Dampf-auf-machen.
2230	Marsch von Qu.4486 mit Kurs 0° nach Qu. 4459, von da mit 90° nach Qu.4468.	Frederikshavn abgelegt und zusammen mit T 151 ausgelaufen. Auf dem Marsch von Qu.4459 nach Osten zur Unfallstelle (Qu.4468) passiert an Bb. ein von kleineren Booten gesicherter Schleppzug. An der Unfallstelle selbst suchen Räumboote das Gebiet um den bereits gesunkenen zweiten Dampfer ab. Viele Flöße, Fässer usw. treiben im Wasser. Da hier keine Hilfe mehr nötig, Marsch nach Qu.4465 und von da nach Skagen.
2.5.40 1040	Marsch nach Qu.4465 und von da mit Kurs 270° nach Qu.4456 und dann weiter mit 205° nach Qu.4486 und Frederikshavn.	Auf dem Rückmarsch nach Frederikshavn Überholen des oben genannten Schleppzuges ab Stb.
2.5.40 0200	Frederikshavn	Mit T 151 in Frederikshavn wieder eingelaufen und längsseit F 5 festgemacht.

2.5.40 1600	Frederikshavn, hell, klar und gute Sicht, ruhige See, Marsch vom Qu.4486 nach Qu.4489, von da mit südlichem Kurs nach Qu.4731 und weiter nach Qu.4752	Frederikshavn abgelegt und im Verbande mit Falke, Jaguar, F 5, F 8, T 153 und T 151 in "T gelb" durch Läsö-Rinne nach Hals-Barre marschiert.
2020	Hals-Reede	Auf Hals-Reede längseit G 110 zum Abwarten der von Aalborg kommenden Transportdampfer und zur Anbordnahme von 1 Offizier und 73 Gebirgsjägern.
2050	Hals-Reede, ruhige See, sehr dunkle Nacht. Marsch von Qu.4752 nach Qu.4731. Von da mit nördlichem Kurs nach Qu.4489 und weiter nach Qu.4486 und Frederikshavn-Reede.	Von G 110 wieder abgelegt und aus Hals wieder ausgelaufen. Marsch von Hals-Barre nach Frederikshavn mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 4 Transportdampfern. T 153 Sicherung Stb. achtern. Marsch ohne Zwischenfälle.
3.5.40 0[illegible]5	Frederikshavn-Reede	Ankern auf Frederikshavn-Reede. Kriegswache bleibt aufgezogen.
0430	- " - hell, klar und gute Sicht, bewegte See. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 330° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu.4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40° nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord.	Anker lichten. Sammeln und Formieren des Geleitzuges. Geleitzug fährt bis etwa Skagen in Doppelreihe und dampft dann auf zur Dwarslinie. T 153 Sicherung Stb. achtern. Marsch nach Oslo ohne Zwischenfälle.
2200	Oslo, hell, klar, ruhig.	Oslo eingelaufen. Längsseit T 151 festgemacht.
4[illegible].40	Oslo	Ruhetag und Ölübernahme von Dampfer "Orion".
5.5.40 0435	Oslo, hell, klar, sichtig, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit Kurd 180° nach Qu.4454 und dann weiter mit Kurs 220° nach Qu. 4459. Von da Einlaufen in Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch im Verbande mit G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 2 Transportdampfern nach Frederikshavn. T 153 hat die Stb. vorliche Sicherung. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1840	Frederikshavn	In Frederikshavn eingelaufen und längsseit G 107 festgemacht.
6.5.40 1040	Frederikshavn, hell, klar, ruhige See. Marsch von Qu.4486 nach Qu.4468, von da nach Qu.4469 und weiter nach Qu.4452. Von Qu.4462 nach Qu.4435. Von Qu.4435 nach Qu.4422. Von da nach Qu.4484 und weiter nach Qu.4416	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande nach Larvik mit G 107, G 110 und T 153 zur Sicherung des Dampfers "Pionier". Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt wurde an Stb.Seite das Detonierten von Wasserbomben gehört. Gleichzeitig gab unser Sicherungsflugzeug mit seinem

		Bordscheinwerfer "U" und schoß weiße Sterne. T 153 und G 107 wurden detachiert und liefen mit Höchstfahrt auf die bezeichnete Stelle zu. Das inzwischen gewasserte Flugzeug lotste uns zu einem großen, frischen Ölfleck und stieg dann wieder auf. Die beiden Boote warfen bei der bezeichneten Stelle mehrere Wasserbomben. Ein Erfolg ließ sich nicht ausmachen. Es wurden von T 153 insgesamt 4 Wasserbomben geworfen. Anschließend Sammeln auf das inzwischen nachgekommene Führerboot und
2220	Larwik	Einlaufen in Larvik. Festmachen längsseit G 107.
7.5.40 0515	Larvik, bedeckt und diesig, doch ruhige See, zeitweise leichter Regen. Marsch von Qu.4416 nach Qu.4464, von da nach Qu. 4486.	Larvik ausgelaufen. Marsch im Verbande mit G 107, G 110 und T 153 nach Frederikshavn zur Sicherung des Dampfers "Pionier". T 153 Bb. vorliche Sicherung. Marsch ohne Zwischenfälle.
1425	Frederikshavn	Eintreffen auf Frederikshavn-Reede. Danauf Einlaufen.
1450	- " -	Längsseit Tankdampfer "Wellin" festgemacht. Öl- und Wasserübernahme.
1610	- " -	Frederikshavn ausgelaufen. Marsch mit G 107, G 110 und T 153 durch Läsö-Rinne nach Aalborg.
	Marsch von Qu.4486 nach Qu.4761, von da nach Qu. 4756 und weiter durch den Lim-Fjord nach Aalborg.	
2120	Aalborg	In Aalborg eingelaufen und längsseit T 151 festgemacht.
8.5.40	Aalborg, bedeckt, doch sonst ruhig.	Da sich das Beladen der Transportdampfer verzögerte, Ruhetag für die Besatzung.
9.5.40 0600	Aalborg, bedeckt, diesig und neblig, sonst aber ruhig. Langsamer Marsch durch den Lim-Fjord bis Hals-Barre (Qu.4752), von da nach Qu.4756 und weiter nach Qu.4761. Von Qu.4761 nach Frederikshavn.	In Aalborg abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn. Marsch ohne besondere Vorkommnisse.
1210	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit T 157 festgemacht.
1307	Frederikshavn, bedeckt, diesig und neblig, Seegang 4. Marsch von Qu. 4486 nach Qu.4461, von da nach Qu.4429 und 4413. Von Qu.4413 nach Qu.4173. Von da mit Kurs 0° nach Qu.4143 und dann mit Kurs 5° nach Larvik.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 157, T 151, T 153 und der 3.R.-Flottille und Führung des Kaptlt. Heidel zur Sicherung des Dampfers „Pionier" und „Angelburg" nach Larvik. Marsch ohne besondere Vorkommnisse bis zum Eingang in den Larvik-Fjord.

436

2100	U-Alarm im Qu.4119	Unmittelbar vor der Einfahrt in den Hafen gab das Sicherungsflugzeug von Stb.Seite her U-Boots-Alarm und schoß weiße Sterne. T 151 und T 157 wurden mit 3 Räumbooten zur U-Boot-Bekämpfung delachiert. T 153 geleitete mit dem 4. Räumboot die beiden Dampfer in den Hafen.
2125	Larvik	In Larvik festgemacht.
10.5.40 0705	Larvik, bedeckt, Sicht etwa 5 sm, Seegang 5-6. Marsch von Qu.4116 nach Qu. 4464, von da nach Qu.4486.	Larvik abgelegt und ausgelaufen. Marsch mit dem gleichen Verband und denselben Dampfern nach Frederikshavn. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1550	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit von T 151 festgemacht.
11.5.40 1800	Frederikshavn, klar, gute Sicht, ruhige See.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 151, T 153, T 155 und T 157 zur Sicherung der beiden Dampfer "Ahrensburg" und "Angelburg" durch die Lässö-Rinne und den Großen Belt nach Kiel. T 153 Sicherung Bb. achtenn.
12.5.40 0705	Kieler Bucht, klar, gute Sicht, ruhige See.	Kiel-Feuerschiff querab.
0720		Bei Kiel-Feuerschiff geankert, da Hafeneinfahrt noch nicht frei.
0920		Anker auf gegangen. Verband läuft in K gelb in den Kieler-Hafen ein.
1110	Kieler Hafen	Kiel eingelaufen und an der Tirpitzmole längsseit T 151 festgemacht.

Kuck

Oberleutnant zur See
und Kommandant.

435

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

Geheim.

Auszug aus dem Kriegstagebuch "T 153"

vom 1. Mai bis 12. Mai 1940.

Dieses Heft umfaßt 4 Seiten.

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vordrucklagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt.

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.40		
2030	Frederikshavn, klar und gute Sicht, ruhige See.	Wegen Torpedierung zweier Transportdampfer in Höhe von Skagen (Quadr.4468) für alle im Hafen liegenden Einheiten sofortige Bereitschaft. Dampf-auf-machen.
2230	Marsch von Quadr. 4486 mit Kurs 0° nach Quadr.4459, von da mit 90° nach Quadr. 4468.	Frederikshavn abgelegt und zusammen mit "T 151" ausgelaufen. Auf dem Marsch von Quadr.4459 nach Osten zur Unfallstelle (Quadr.4468) passiert an B.B. ein von kleineren Booten gesicherter Schleppzug. An der Unfallstelle selbst suchen R-Boote das Gebiet um den bereits gesunkenen zweiten Dampfer ab. Viele Flöße, Fässer usw. treiben im Wasser. Da hier keine Hilfe mehr nötig, Marsch nach Quadr.4465 und von da nach Skagen.
	Marsch nach Quadr. 4465 und von da mit Kurs 270° nach Quadr. 4456 und dann weiter mit 205° nach Quadr. 4486 und Frederikshavn.	Auf dem Rückmarsch nach Frederikshavn Überholen des oben genannten Schleppzuges an St.B.
2.5.40		
0200	Frederikshavn	Mit "T 151" in Frederikshavn wieder eingelaufen und längsseit "F 5" festgemacht.
		gez. R e i n k e .
2.5.40		
1600	Frederikshavn, hell klar und gute Sicht, ruhige See. Marsch von Quadr.4486 nach 4489, von da mit südlichem Kurs nach Quadr.4731 und weiter nach Quadr.4752.	Frederikshavn abgelegt und im Verbande mit "Jaguar","Falke", "F5", F8", "T 153" und "T 151" in "T gelb" durch Läsö-Rinne nach Hals-Barre marschiert.
2020	Hals - Reede	Auf Hals-Reede längsseit "G 110" zum Abwarten der von Aalborg kommenden Transportdampfer und zur Anbordnahme von 1 Offizier und 73 Gebirgsjägern.
2050	Hals - Reede, ruhige See, sehr dunkle Nacht. Marsch von Quadr.4752 nach Qu. 4731. Von da mit nördlichem Kurs nach Quadr.4489 und weiter nach Quadr.4486 und Frederikshavn-Reede.	Von "G 110" wieder abgelegt und aus Hals wieder ausgelaufen. Marsch von Hals-Barre nach Frederikshavn mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 4 Transportdampfern. T 153 Sicherung St.B. achtern. Marsch ohne Zwischenfälle.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.5.40		
0135	Frederikshavn-Reede	Ankern auf Frederikshavn-Reede. Kriegswache bleibt aufgezogen.
0430	" " " hell, klar, gute Sicht, bewegte See. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 330° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu. 4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40° nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord.	Anker lichten. Sammeln und Formieren des Geleitzuges. Geleitzug fährt bis etwa Skagen in Doppelreihe und dampft dann auf zur Dwarslinie. T 153 Sicherung St.B. achtern. Marsch nach Oslo ohne Zwischenfälle.
2200	Oslo, hell, klar, ruhig.	Oslo eingelaufen. Längsseit T 151 festgemacht.
		gez. R e i n k e .
4.5.40	Oslo	Ruhetag und Ölübernahme vom Dampfer "Orion".
5.5.40		
0435	Oslo, hell, klar, sichtig, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit Kurs 180° nach Qu. 4454 und dann weiter mit Kurs 220° nach Qu.4459. Von da Einlaufen in Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch im Verbande mit G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 2 Transportdampfern nach Frederikshavn. T 153 hat die St.B. vorliche Sicherung. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1840	Frederikshavn	In Frederikshavn eingelaufen und längsseit G 107 festgemacht.
		gez. R e i n k e .
6.5.40		
1040	Frederikshavn, hell, klar, ruhige See, Marsch von Qu.4486 nach 4468, von da nach Qu.4469 und weiter nach Qu.4462. Von Qu.4462 nach Qu.4435, von Qu.4435nach Qu. 4422. Von da nach Qu.4484 und weiter nach Qu.4416.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande nach Larvik mit G 107, G 110 und T 153 zur Sicherung des Dampfers "Pionier". Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt wurde an St.B.-Seite das Detonieren von Wasserbomben gehört. Gleichzeitig gab unser Sicherungsflugzeug mit seinem Bordscheinwerfer "U" und schoß weiße Sterne. T 153 und G 107 wurden detachiert und liefen mit Höchstfahrt auf die

Zu beziehen durch Carl Lodse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Verbrauchslagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt. B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		die bezeichnete Stelle zu. Das inzwischen gewasserte Flugzeug lotste uns zu einem großen, frischen Ölfleck und stieg dann wieder auf. Die beiden Boote warfen an der bezeichneten Stelle mehrere Wasserbomben. Ein Erfolg ließ sich nicht ausmachen. Es wurden von T 153 insgesamt 4 Wasserbomben geworfen. Anschließend Sammeln auf das inzwischen angekommene Führerboot und
2220	Larvik	Einlaufen in Larvik. Festmachen längsseit G 107.
7.5.40		
0515	Larvik, bedeckt und diesig, doch ruhige See. Zeitweise leichter Regen. Marsch von Qu.4416 nach Qu. 4464, von da nach Qu.4486.	Larvik eingelaufen. Marsch im Verbande mit G 107, G 110 und T 153 nach Frederikshavn zur Sicherung des Dampfers "Pionier". T 153 B.B. vorliche Sicherung. Marsch ohne Zwischenfälle.
1425	Frederikshavn	Eintreffen auf Frederikshavn-Reede. Darauf Einlaufen.
1450	Frederikshavn	Längsseit Tankdampfer "Wellin" festgemacht. Öl- und Wasserübernahme.
1610	Frederikshavn Marsch von Qu.4486 nach Qu.4761, von da nach Qu.4756 und weiter durch den Lim-Fjord nach Aalborg.	Frederikshavn ausgelaufen. Marsch mit G 107, G 110 und T 153 durch Läsö-Rinne nach Aalborg.
2120	Aalborg	In Aalborg eingelaufen und längsseit T 151 festgemacht.
		gez. R e i n k e .
8.5.40	Aalborg, bedeckt, doch sonst ruhig.	Da sich das Beladen der Transportdampfer verzögerte, Ruhetag für die Besatzung.
9.5.40		
0600	Aalborg, bedeckt, diesig und neblig, sonst aber ruhig. Langsamer Marsch durch den Lim-Fjord bis Hals-Barre (Qu. 4752), von da nach Qu.4756 und weiter nach Qu.4761. Von Qu.4761 nach Frederikshavn.	In Aalborg abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn.
		Marsch ohne besondere Vorkommnisse.
1210	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit T 157 festgemacht.

440

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1307	Frederikshavn, bedeckt, diesig und neblig. Seegang 4. Marsch von Qu.4486 nach Qu.4461, von da nach Qu.4429 und 4413. Von Qu.4413 nach Qu.4173. Von da mit Kurs 0° nach Qu. 4143 und dann mit Kurs 5° nach Larwik.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 157, T 151, T 153 und der 3.R-Flottille unter Führung des Kaptlt. Heidel zur Sicherung der Dampfer "Pionier" und "Angelburg" nach Larvik. Marsch ohne besondere Vorkommnisse bis zum Eingang in den Larvik-Fjord.
2100	U-Boots-Alarm im Qu.4119	Unmittelbar vor der Einfahrt in den Hafen gab das Sicherungsflugzeug von St.B.-Seite her U-Boots-Alarm und schoß weiße Sterne. T 157 und T 151 wurden mit 3 Räumbooten zur U-Boots-Bekämpfung detachiert. T 153 geleitete mit dem 4.Räumboot die beiden Dampfer in den Hafen.
2125	Larvik	In Larvik festgemacht.
10.5.40		
0705	Larvik, bedeckt, Sicht etwa 5 sm, Seegang 5-6. Marsch von Qu.4116 nach Qu.4464, von da nach Qu.4486.	Larvik abgelegt und ausgelaufen. Marsch mit dem gleichen Verband und denselben Dampfern nach Frederikshavn. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1550	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit von T 151 festgemacht.
11.5.40		
1800	Frederikshavn, klar, gute Sicht, ruhige See.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 151, T 153, T 155 und T 157 zur Sicherung der beiden Dampfer "Ahrensburg" und "Angelburg" durch die Läsö-Rinne und den großen Belt nach Kiel. T 153 Sicherung B.B. achtern.
12.5.40		
0705	Kieler Bucht, klar, gute Sicht, ruhige See.	Kiel-Feuerschiff querab.
0720		Bei Kiel-Feuerschiff geankert, da Hafeneinfahrt noch nicht frei.
0920		Anker auf gegangen. Verband läuft in "Kgelb" in den Kieler Hafen ein.
1110	Kieler Hafen	Kiel eingelaufen und an der Tirpitzmole längsseit T 151 festgemacht.

Reinke

Oberleutnant zur See
und Kommandant.

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

Kommando
Torpedoschulflottille
B.Nr. G. 485 I.

April 1940.

An
den Befehlshaber [illegible]

Betrifft: Vorlage
-Ohne Vorgang-

In der Anlage [illegible] stagebücher in 2-facher Ausfertigung vorgelegt:

1.) Flottillentagebuch: vom 16.3. - 7.4. u.vom 8.4.-11.4.1940.
2.) Tagebuch "T 108" : " 16.3. -31.3., 1.4. - 11.4.1940.
3.) " "T 110" : " 8.4. -11.4.1940.
4.) " "T 107" : " 16.3. -31.3. v.1.4.-7.4. v.8.4. - 11.4.40.

Die noch fehlenden Zeiten für "T 110" und das Kriegstagebuch von "T 111" werden nachgereicht.

Auf Befehl!

Leutnant zur See
und Adjutant.

Kommando
Torpedoschulflottille
B.Nr. G. 485 I.

Geheim

An Bord, den 15. April 1940.

B. S. O.
Eingang: 26.4.40.
B.-Nr. Gkdos. 1388 Anl. 4

A.1
A.3
A.1a

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee, Swinemünde.

Betrifft: Vorlage von Kriegstagebüchern.
-Ohne Vorgang-

In der Anlage werden folgende Kriegstagebücher in 2-facher Ausfertigung vorgelegt:

1.) Flottillentagebuch: vom 16.3. - 7.4. u.vom 8.4.-11.4.1940.
2.) Tagebuch "T 108" : " 16.3. -31.3., 1.4. - 11.4.1940.
3.) " "T 110" : " 9.4. -11.4.1940.
4.) " "T 107" : " 16.3. -31.3. v.1.4.-7.4. v.8.4. - 11.4.40.

Die noch fehlenden Zeiten für "T 110" und das Kriegstagebuch von "T 111" werden nachgereicht.

Auf Befehl!

Leutnant zur See
und Adjutant.

1463

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388 A1

Geheime Kommandosache! d. 2.3.5.40.

Wfg

I. Schreibe an: Grosse Ost, Kiel.
Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedo-Schulflottille vom 16.3.-7.4.40 und vom 8.-11.4.40 vorgelegt.
Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2. Seetransportstaffel am 10.4.40 (KTB. 10.4.40 2230). Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Schrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5-6 m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 4.

III. Zur Sa. KTB. Kdos allgemein.

[signature] 26 [signature] [signature]

30.5.40
Wfg.
Vorw. mit KTB 15. Wpfe. 8.-11.4.40.
Dw.

15.6.

275

444

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkdos. 1388 Al

den 23. Mai 194o.

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Ost,

Kiel.

Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedoschulflottille vom 16.3.-7.4.4o vorgelegt.

Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2 Seetran portstaffel am 1o.4.4o (KTB 1o.4.4o 223o) Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Sehrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5-6m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388

18.7.40. 445

Vfg.

I. Vfg. 23.5.40 ist erledigt.

II. Vergl. Stellungnahme BSO zu KTB. 15. Vgsfl. Gkdos B.Nr. 1463/40 und dortige Vfg. 19.7.40.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

Ake

Jw

Anlage z. K. T. B. 446
Befehlshaber der Unterseeboote
Nr. 1388/40 geheim vom 26.4.1940

Kriegstagebuch

der

Torpedoschulflottille

mit den Booten

"T 108", "T 11[illegible]

Flottil[illegible]

Korvett[illegible]

Begonnen: Am 16. März 1940

Abgeschlossen: Am 7. April 1940.

1

1 Anlage z. T.B.O. 446

B.-Nr. Gkdos. 1388 vom 26.4. 1940

Kriegstagebuch

der

Torpedoschulflottille

mit den Booten

"T 108", "T 110", "T 107", "T 111".

Flottillenchef:

Korvettenkapitän Teichmann.

Begonnen: Am 16. März 1940

Abgeschlossen: Am 7. April 1940.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes usw.	Vorkommnisse
1940		
1.März bis 31.März	Flensburg-Mürwik	Boote liegen wegen der Eisverhältnisse in Mürwik. Restarbeiten, Ostbeurlaubung und Gefechtsausbildung.
1.April bis 7.April	"T 110" Schießplatz der T.S.	Panmäßiges Torpedoschießen der T.B.-Schüler.
	"T 108", "T 107", "T 111" Deutsche Werke, Kiel	"T 108" kurze Reparatur der Außenhaut, verursacht durch Eisbeschädigung. Am 5. und 6. April Teilnahme am T.B. - Schießen. "T 107", "T 111" planmäßige Dockzeit im Anschluß an die Werftliegezeit.

Lüdemann,
Korvettenkapitän und
Flottillenchef.

3 Anlage zu B. S. O. 448
B.-Nr. Gkdos 1388 vom 24.4.1940

Kriegstagebuch

Torpedoschulflottille

mit den Booten

"T 108", "T 110", "T 107", "~~T 111~~".

Flottillenchef: Korv.Kapt.
Teichmann.

Angefangen am 8.4.40.
Abgeschlossen am 11.4.40.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.4.1940 0300 h	Flensburg - Kiel	"T 108" und "T 110" Auslaufen Flensburg. Marsch nach Kiel.
0400 h	Flensburger Förde, Wind: S 2, Seegang: 1 einzelne Wolken, sehr gute Sicht, kein Mondschein	
0430 h		Flensburg Feuerschiff St.B. querab, Abstand: 0,1 sm.
0604 h	Kiel	Kiel F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,4 sm.
0611 h		Reichskriegshafen-Grenze einlaufend passiert.
0711 h		Scharnhorstbrücke festgemacht, 2-stündige Bereitschaft
1055 h		"T 107" von Kriegsmarinewerft Kiel kommend, an U-Bootsbrücke festgemacht, längsseit "Berlin".
1[illegible]0 h		Rücksprache Flott.-Chef bei Gruppe Ost. Anordnung sofortige Bereitschaft ab 9.4.40 0600 h
9.4.1940 0800 h	Wind: OSO 2 Wetter: einzelne Wolken, etwas diesig. Seegang: 1-2 Sicht: gut	Seeklar.
0811 h		"T 108", "T 110", "T 107" Ablegen Kiel. Befehl zu "Sx" zu gehen, Vengeance-Grund.
0853 h	Kieler Bucht	Reichskriegshafen-Grenze auslaufend passiert.
0859 h	"	Kiel F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,1 sm. Kriegswache aufgezogen. Grundfahrt: 20 sm.
1026 h	Grosser Belt	Sperr-F.Sch. Süd St.B. querab, Abstand: 0,2 sm
1040 h	"	Sperr-F.Sch. Nord B.B. querab, Abstand: 0,1 sm
[illegible]	OSO 2-3 Seegang: 1, einzelne Wolken, sehr gute Sicht.	Winkspruch:"Boote gehen nach Vengeance Grund zur Hilfeleistung für "Sx", die aufgelaufen ist.
1152 h		Eintreffen bei "Sx".
1204 h		Fch. geht auf "Sx" zur Besprechung der Maßnahmen zur Hilfeleistung.
1205 Uhr		"T 107" und "T 110" fahren U-Bootssicherung für "Sx" bis 1335 h. "T 108" legt Bojenstreifen auf 11 m Linie als Anhalt für Vorbeidampfen mit hoher Fahrt.
1315 h		"T 108" nimmt Bojenstreifen wieder auf, da "Sx" freigekommen ist.
1340 h		Sammeln auf "T 108"
1400 h	Nyborg-Fjord	Kmdt."Sx" befiehlt T.S.Flottille zur Ablösung S.V.K.-Boote nach Nyborg, wo sich 5 dänische Einheiten befinden.
		Befehl Fch: Gewehre, Handgranaten und Pistolen werden auf den Booten zum Einlaufen klar gemacht.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckslager 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
1450 h		Boote Nyborg festgemacht. Sofortige Bereitschaft. Besprechung Fch. mit Gruppenleiter Nyborg, Kaptlt. Mertens.
1530 h		Befehl Gruppe Ost: "T.S.Flottille und U-Suchboote 1800 h Dänensperre 2. Transportstaffel aufnehmen und mit 15. Vorp.Flottille und 13. U-Jagdflottille Oslo geleiten.
1615 h		Abgelegt. Im Flottillenverband durch den Große Belt südwärts gesteuert. Kriegswache auf Stationen. Maschinendampf auf für Höchstfahrt.
1645 h		Marschfahrt 19 sm.
1840 h	Großer Belt Wind: SSO 3, einzelne Wolken, gute Sicht, Seegang: 1-2.	Nördlich der dänischen Minensperre auf flachem Wasser im Schutz von Sperrbrechern gestoppt.
2030 h		Anker gelichtet. Die ersten Dampfer des Geleitzuges in Sicht. Es besteht keine Signalverbindung mit den ankommenden Dampfern. Bei den einzelnen Dampfern wird in Rufweite gegangen und Kurs und Fahrtbefehle und Stellung im Geleitzug mit Megaphon an die Dampfer gegeben. Fahrt zum Sammeln 5 sm. Führerboot "T 108" steht vor dem Geleitzug.

In der Annahme ältester Chef des Geleits zu sein, habe ich die taktische Einteilung der Dampfer, sowie Sammelkurs und Sammelfahrt durch Längsseitgehen bekannt gegeben. Befehle waren mir nicht bekannt. Einen Geleitbefehl besaß ich nicht. Ich stellte fest, daß den Dampfern nicht mitgeteilt war, zu welcher Transportstaffel sie gehörten, ob sie geleitet werden sollten und welche anderen Dampfer dem Geleitzug angeschlossen waren. Dampfer "Hanau" war daher selbstständig vorgefahren. Weiterhin hatten die Dampfer teilweise die gemäß Geleitzugvorschrift, Ziff. 19-25 vorgeschriebene Geleitzugausrüstung nicht an Bord. Die Geleitzugvorschrift fehlte ebenfalls bei einem großen Teil der Dampfer. (Z.B. Antares) Die Folgen machten sich sofort bemerkbar, da die Befehlsgebung und damit der Zusammenhalt des Geleitzuges versagte. Eine Rücksprache mit dem am Schluß des Geleites mit seinem Verband stehenden Chef der 15.Vorp.Flottille ergab im Verein mit Ft.B.S.O. Klarheit über Führung des Geleitzuges durch Chef 15.Vorp. Flottille. Dieser ließ die bereits gegebenen Anordnungen für die Führung bestehen: Vorn an B.B. T.S.Flottille, an St.B. U-Fangflottille mit je 3 Booten. Hinten übernahm zu beiden Seiten die Sicherung die 15.Vorp.Flottille. Es wirkte sich ungünstig aus, daß sich der Geleitzugführer auf verhältnismäßig langsamen Vorpostenboot mit sehr geringer personeller Signal- und Nachrichtenausrüstung befand. Ich habe während der gesamten Geleitzeit durch Befehle und Meldungen als vorn fahrender Flottillenchef den Geleitzugführer dann unterstützt, wenn ich von der Notwendigkeit hierzu überzeugt war. Als Erfahrungsergebnis ist zu melden: Der Geleitzugführer muß beweglich sein und über gute Nachrichtenmittel verfügen. Die Kapitäne und Superkargos müssen vorher zusammengefaßt und unterrichtet werden. Ein Geleitzugsbefehl muß vorher aufgestellt sein. Die Übernahme des Geleitzuges erfolgt zweckmäßig noch Innen-Kante Sperre, um in Ruhe Anordnungen geben zu können. Die Signalausrüstung des Geleitzuges muß vorschriftsmäßig vorhanden sein. Dunkelheit ist bei der Zusammenstellung des Geleitzuges sehr hinderlich. Ft Verbindung muß eingerichtet sein

450

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2045 h		Einzelne Dampfer geben noch Sperrlotsen ab. T 110" und T 107" fahren U-Bootssicherung während dieser Zeit.
2050 h		Geleitzug bei Fahrt von 5-7 sm gesammelt. "T 11 setzt sich an die Spitze des Geleitzuges, "T 108" an den Schluß. "T 107" sichert B.B. vorn und gibt Dampfer Anweisung, Laternen zu löschen und tadellos abgeblendet zu fahren. Boote fahren U-Bootssicherung in der Dunkelheit auf geradem Kurs. Geleitzug umfaßt 13 Dampfer, 7 Dampfer haben Sperre passiert.
2250 h		Generalkurs 42 °. Fahrt 9 sm. An Dampfer übermittelt.
2330 h		Kurs 340 °. Zusammenhang des Geleitzuges bereits zu dieser Zeit fraglich.
●	Da es mir notwendig erschien, während der Nachtzeit an der Spitze zu bleiben, und eine Nachrichtenverbindung nicht bestand, entschloß ich mich, den Geleitzug mit Hellwerden erneut in 3 oder 4 reihiger Marschformation zusammen zu stellen.	
10.4.1940 0030 h	Großer Belt. Wind: S 2, einzelne Wolken, gute Sicht, sternklare Nacht.	Generalkurs 334 °. Halskow-Rev.F.Sch. St.B. querab, Abstand: 0,4 sm.
0528 h	Samsö-Belt	Schnalzgrund F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,5 sm. Boote fahren leichte Zickzackkurse. Laternen gelöscht. Dampfer müssen im Morgengrauen erneut gesammelt werden, da in der Nacht einige Dampfer weit achteraus gesackt sind. Fahrt 7 sm. Schnelle Dampfer stehen nunmehr vorn.
0730 h ●	Kattegatt Wind: SW 2, Seegang: 1-2, einzelne Wolken sehr gute Sicht, im Süden Nebelschwaden.	5 Dampfer gesammelt.
0800 h		2 Dampfer zugestoßen und angehängt. Geleitzug fährt in 3 Reihen.
0940 h		Auf Befehl Fch. übernimmt "T 110" Fernsicherung in Sichtweite jedoch nicht über 8 sm vor dem Verband. Der Verband steuert 36 ° und läuft 7 sm.
	Ich bin bei der Sammelfahrt von 7 sm geblieben weil, von den 15 Dampfern vom Vorabend nur 7 Dampfer zur Stelle waren, und ich weitere Dampfer noch rückwärts vermutete. Befehl B.S.O. - Ft Nr. 26 -: „Sicherung zweiter Seetransportstaffel vordringlich. Ab Anholt dicht unter schwedischer Küste bis Dunkelheit führen. Fahrt so einrichten, daß Eingang Oslo-Fjord 0300 Uhr passiert wird. Sicherung durch T.S.Flottille im Teilgürtel. B.d.U.-Fangboote beim Geleitzug. F.d. Luft Ost wird während Tageasstunden um U-Sicherung durch Flugzeuge gebeten." Der Teilgürtel nach NW wurde von mir befohlen, jedoch auf meinem Vorschlag mit Einverständnis des Geleitzugführers wieder rückgängig ge-	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	macht, da bei der sehr klaren Sicht des Tages und der Flugzeugaufklärung der Teilgürtel nicht notwendig erschien. Eine Verstärkung des Geleits wurde im Hinblick auf den zur Zeit noch schlechten Zusammenhalt des Verbandes und der hierin begründeten räumlichen weiten Ausdehnung für notwendig erachtet. Das hatte auch den Vorteil, daß der Flaschutz des Geleits durch 4 weitere MG C 30 verstärkt wurden.	
5105½ h	"T 110" meldet aus der	Fernsicherung feindlichen Aufklärer. Geleitzug läuft 9 sm.
1115 h		Anholt-Knob Feuerschiff passiert. 13. U-Jagdfl. mit 4 Booten stößt zum Geleitzug, sie wird vor diesem eingesetzt.
1145 h		Befehl, Teilgürtel zu bilden, wird widerrufen. "T 110" bleibt auf seiner Stellung vor dem Verband.
1405 h		Dampfer "Hanau" auf 600 m SOS. Torpedolaufbahn beobachtet 3 sm querab Moaskaer.
	Da ich vom Geleitzugführer keinen Befehl zur Kursänderung erhielt und andererseits im Hinblick B.S.O. Ft Nr. 26 (siehe oben Wortlaut) unter schwedischer Küste bleiben sollte und weil ich auch glaubte, daß es sich um ein einzelnes U-Boot handeln würde, daß seinerseits sich zum erneuten Angriff auf "Hanau" vorsetzen würde, änderte ich den Kurs nicht. Außerdem war der Angriff außerhalb der Sicht des Geleitzuges erfolgt. U-boot konnte sie vorzüglich sehen.	
1556 h		Schwedischer Küstenpanzer Drottning Victoria in rw. 30° gesichtet.
1610 h		Schwedischer Zerstörer Wachtmeister in rw. 55° gesichtet.
1640 h		U-Jäger an Stb. des Geleitzuges gibt U-Bootsalarm und wirft Wasserbomben.
	Zur selben Zeit kreiste ein Aufklärungsflugzeug mit scheinbar dänischen Abzeichen am Leitwerk über dem Verband. Der U-Bootsalarm hat sich nicht bestätigt. Von Zickzackkursen der Transportfahrzeuge mußte ich absehen, da keine Möglichkeit vorhanden war, die Wendungssignale schnell durchzubekommen. Ferner befürchtete ich Rammpositionen bzw. eine Erweiterung der an sich schon großen Abstände. Es hat in der Art des Sammelns gelegen, daß die schnellen Dampfer vorn standen. Eine Umstellung erschien in Hinblick auf den damit verbundenen Fahr- und Zeitverlust nicht mehr zweckmässig: Vom Geleitzugführer lagen keine Befehle vor.	
1830 h	57° 52'N. 11° 21² ost Paternoster L.T. rw. 65°, 4,2 sm ab.	Torpedotreffer auf Vorpostenboot 1507, Dampfer "Friedenau", Dampfer "Wigbert". "T 107". U-Bootsverfolgung im Quadrat 4541. Sehrohr 3 Dez an B.B. etwa 200 m entfernt gesichtet. Mit hart B.B. und A.K. dreht "T 107" auf Sehrohr zu und wirft 6 Wasserbomben. Bei Detonation der 2. Wasserbombe werden hervorgeschleuderte U-Bootsteile und brauner Schwall festgestellt. U-Boot ist durch "T 107" vernichtet worden. Wassertiefe 90 m. Eingestellte Tiefe der Wasserbomben 55 m. "T 107" hat alle Wabo geworfen. "T 108" fährt mit Höchstfahrt U-Bootssicherung um die Unfallstelle und weist dabei verpreng te Dampfer an, mit Höchstfahrt und Zickzack-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		kursen nach NW abzulaufen.
1832 h		"T 110" läuft in Zickzackkursen auf Unfallstelle zu.
1850 h		"T 110" sichtet feindliches U-Boot und wifft 2 Wasserbomben, Erfolg ist nicht klar erkennbar.
1854 h		"T 107" setzt Kutter aus zur Rettung Schiffsbrüchiger und nimmt anschließend U-Bootssicherung wieder auf, da der gesamte Geleitzug an der Unfallstelle gestoppt liegt. "T 108" nimmt an den Rettungsaktionen nicht teil, sondern fährt U-Bootssicherung weiter, um vorhandene U-Boote unter Wasser zu drücken. Hauptsächlich wird die Ostseite gesichert, weil der Angriff aus den schwed.Hoheitsgewässern erfolgt ist. Nach Aufforderung beteiligen sich schwed.Torpedoboot 9 ("Wrangel") und Küstenwachschiff "Skagerak" an Rettungsarbeiten.
1920 h		"T 110" setzt Kutter und Dingi aus zur Hilfeleistung und birgt 94 Mann. Darunter befinden sich einige Verwundete. "T 107" birgt 10 Mann.
2030 h		Rettungsarbeiten beendet. "T 108" holt Dampfer "Muansa" und Scharhörn" aus dem Paternostergebiet und gibt Kurs und Fahrtanweisungen. Übernimmt weiter U-Bootssicherung, starke Zacken Grundkurs NW, um aus dem Schärengebiet bei Paternoster L.T. frei zu kommen. Kommandant "T 155" meldet, daß er bereits vor dem Angriff in dem schwed.Schärengebiet U-Boote gesichtet hat. Das schwed.Torpedoboot "Wrangel soll nach Auskunft von Schiffsbrüchigen, 3 Überlebende an Bord genommen haben.
2104 h		"T 108" sichtet an St.B. aus ONO-Richtung zwei Torpedolaufbahnen auf Dampfer "Hamm". "T 108" dreht im Blasenbahn ein.
2105 h		Wasserbomben werden geworfen. Nach Explosion der 4. Wasserbombe wird Wassersäule vermischt mit dunklen Brocken festgestellt. Wegen der Dunkelheit ist nichts Genaueres erkennbar. "T 108" geht nicht an Wurfstelle zurück, da die Sicherung der Dampfer wichtiger ist. Es wird vermutet, daß das U-Boot durch Wabos beschädigt wurde. Dampfer versuchen verschiedentlich in SW-Richtung abzulaufen, ihnen wird erneut befohlen, NW Kurs zu steuern. Gesamter Geleitzug ist zersprengt und fährt in kleineren Gruppen weiter. "T 110" geht zur U-Bootssicherung zu Dampfer "Wolfram". Bei Kurs von 200° sichtet "T 110" ein Sehrohr. Im Quadrat 4417 r.u. 5 Wasserbomben geworfen. "T 110" sichtet Wasserstrudel und Ölflecke.
2110 h		"T 110" sichert weiter bei Dampfer "Wolfram".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2118 h		"T 107" bemerkt optisches SOS-Signal von einem sinkenden Dampfer.
2120 h		Bei dem sinkenden Dampfer stellt "T 107" deutsche Vorpostenboote fest.
2123 h		Auf "T 107" wird B.B. achtern MG C 30 Feuer bemerkt. Zur Hilfeleistung dreht "T 107" auf Gegenkurs, da die Bergungsarbeiten bei dem sinkenden Dampfer durch die Vorpostenboote bereits im Gange sind.
2150 h		Da Dampfer und Sicherungsboote inzwischen außer Sicht gekommen sind und ein Kampf nicht festgestellt werden kann, dreht "T 107" auf Gegenkurs, stoppt den nach S laufenden Dampfer "Espania" und fordert ihn auf, den Marsch nach Oslo fortzusetzen. "T 107" setzt sich zur Sicherung vor. Kurs 340°.
2230 h		"T 108" bemerkt verschiedentlich Artillerie- und MG C 30-Feuer in östlicher Richtung und dreht darauf zu. Da das Feuer verhältnismäßig schwach bleibt, und bald verstummt, wurde jedoch wieder U-Bootssicherung gefahren, dabei 1 Dampfer in der Dunkelheit außer Sicht geraten. Beabsichtigt wurde Torpedoeinsatz falls es sich um stärkere Streitkräfte gehandelt hätte.

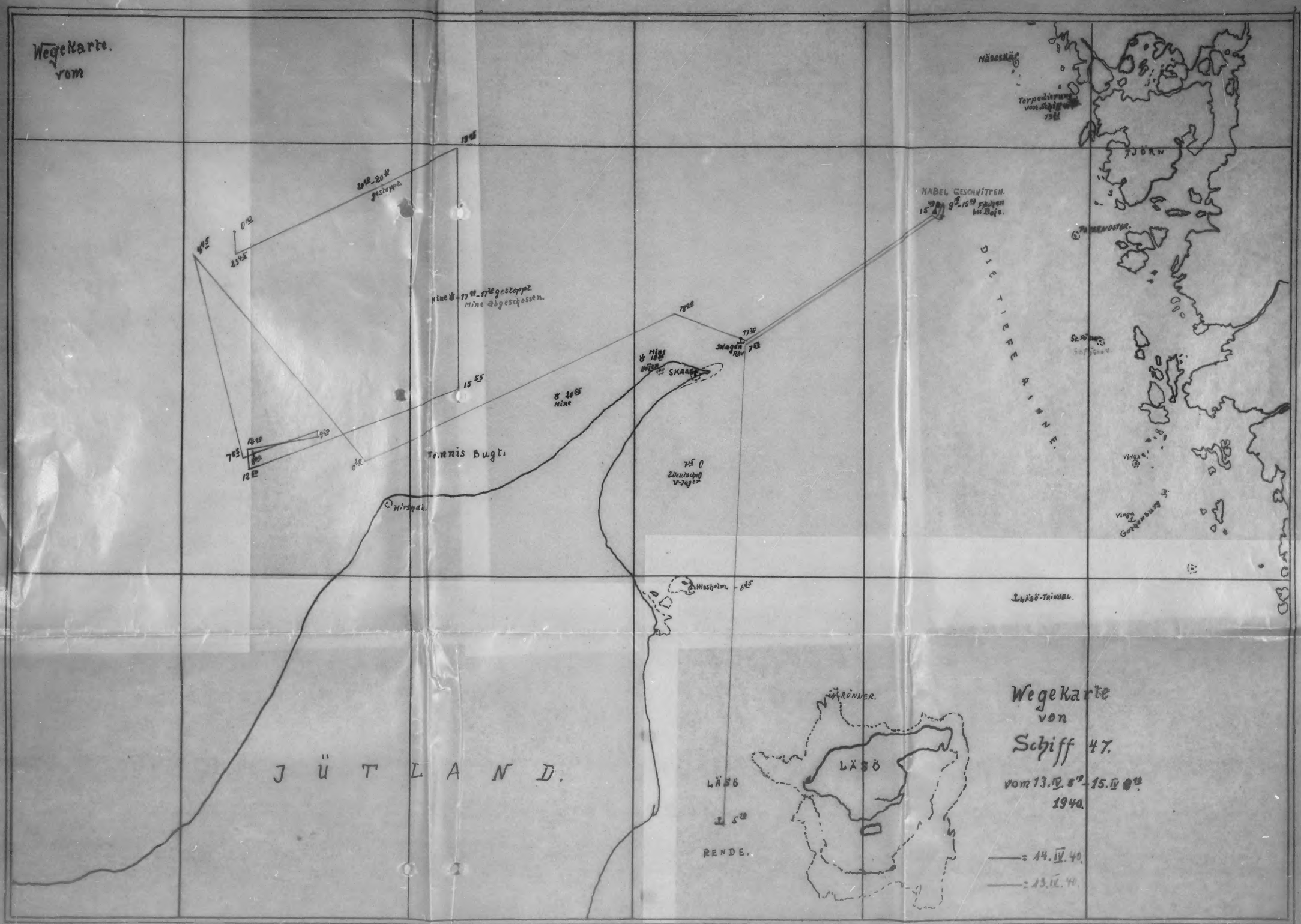
Hierzu melde ich, die Vernichtung der beiden Transporter und des Vorpostenbootes ist, wie die Feststellungen ergeben haben, auf einen Fächer zurückzuführen ist, der nach einwandfreier Beobachtung des St.B. vorn stehenden Torpedobootes "T 155" aus neutralem Hoheitsgewässer abgegeben worden war. Nach anderen Beobachtungen wurde ein vierer Fächer geschossen, dessen mittlere Laufbahnen paralell liefen und beide den Dampfer "Friedenau" trafen, der etwa nach 1 ½ Minuten völlig gesunken war. Die Detonationen erfolgten so schnell hintereinander, daß ich zunächst glaubte, auf ein Minenfeld geraten zu sein. Erst später wurde mir gemeldet, daß ein Oberflächenläufer beobachtet worden war (siehe Funkmeldung). Ich habe bei der nunmehr eintretenden Unordnung und Auflösung des Geleitzuges die Sicherung der vorn stehenden Dampfer weiter durch "T 108" und "T 107" durchführen lassen. Die Dampfer erhielten durch Längsseitgehen von "T 108" und "T 107" den Befehl, mit NW Kurs und Höchstfahrt weiter zu laufen. Ich hatte den Eindruck, daß auf der Linie Paternoster Skagen und auch längs der schwedischen Küste in den Hoheitsgewässern U-Boote standen, sodaß der NW Kurs mir zur Erreichung der freien See am zweckmässigsten erschien. Ich mußte mit den Booten die U-Bootssicherung dieser Dampfer aufgeben, um bei der Unfallstelle zu verhindern, daß sich dort Transporter gestoppt hinlegten. Inzwischen hatten sich auch sämtliche Vorpostenboote und die Torpedoboote der Fangbootsflottille zur Unfallstelle begeben. Der Morsebefehl an Dampfer und Boote, die Sicherung weiter zu übernehmen, wurde nicht mehr abgenommen, da die Boote vollauf mit der Rettung der Schiffsbrüchigen beschäftigt waren. Nach und nach gelang es mir durch Zuruf, einzelne Dampfer von der Rettungsstelle hinwegzuziehen und auf Kurs Oslo ablaufen zu lassen. Auf sehr engem Raume schwammen Wrackteile und sehr viele Schiffsbrüchige. Infolge dessen ließ ich das Rettungswerk nunmehr fortsetzen und befahl einzelnen U-Bootsjägern und Vorpostenbooten sowie "T 108" und "T 107" durch verstärkte U-Bootssicherung das

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		0
		Rettungswerk zu sichern. Der Erfolg war die Bergung von etwa 800 Mann, die jetzt noch leben, und einer großen Menge solchen, die kurz nach der Auffischung starben. Das Verhalten der Transportdampfer war unsachgemäß und unverständlich. Der Dampfer "Hamm" blieb trotz wiederholter Befehle bis zuletzt an der Unfallstelle. Ich habe den Dampfern das unsachgemäße ihres Verhaltens klar und energisch zum Ausdruck gebracht. Umsomehr muß ihr seemännisch kameradschaftliches Verhältnis anerkannt werden. Ganz besonders ist dies jedoch bei den Torpedobooten des Geleitzuges anzuerkennen. Neben "T 110" haben sich die Boote der U-Bootsfangflottille besonders durch Einsatzbereitschaft und Kameradschaftlichkeit hervor getan. Der Einsatz jedes einzelnen in dieser U-Bootstorpedo-gefährdeten Situation war nach übereinstimmender Meldung aller Kommandanten und nach meinen Beobachtungen höchst anerkennenswert. Es ist mir völlig klar, daß die Soldaten es nicht verstanden hätten, wenn nicht alle Kräfte ohne Rücksicht auf die Gefahr zur Rettung der Schiffsbrüchigen eingesetzt wurden. Die vorbildliche Haltung jedes einzelnen Mannes der Besatzung und der freiwillige kameradschaftliche Beistand im Augenblick der Lebensgefahr und hinterher verdient besondere Anerkennung. Wie groß die Anstrengung der Retter war zeigt sich darin, daß einige Soldaten nach den Rettungsarbeiten zusammenbrachen. Die Rettungsaktion war mit Einbruch der völligen Dunkelheit beendet worden. Die in das Hoheitsgebiet geflüchteten Dampfer bekamen erneut Auslaufbefehl. Der Dampfer " Amtares ", der den Bfehl nach NW zu steuern nicht ausgeführt hatte, wurde im Hoheitsgebiet im Laufe des Abends vernichtet. Wie bereits durch F.T. gemeldet, hatten schwedische Seestreitkräfte den ganzen Tag mit Geleitzug Fühlung gehalten, Kommandant "T110" meldete mir nachträglich das Sichten eines Ubootes unmittelbar neben schwedischen Seestreitkräften im Schärengebiet. Nach Lage der Dinge hatte er angenommen, daß es ein schwedisches war.Die gesichteten Sehrrohre hatten alle einen schmalen Durchschnitt, wie sie bei englischen Ubooten nicht üblich sind. Der von einem Soldaten (Laufbahn VII T) von "T110" beobachtete Oberflächenläufer war ein auffallend kurzer Torpedo, wie ihn die Norweger in ihrem 5m-Torpedo besitzen. Daß auf meine Bitte ~~nicht~~ am Rettungswerk beteiligte schwedische Torpedoboot wurde nach meinen Beobachtungen durch Küstenpanzer"Drottning Victoria" zurückgerufen. Diese Umstände legen die Vermutung nahe, daß die schwedischen Seestreitkräfte von der Aufstellung feindlicher Uboote Kenntnis hatten, wenn nicht mit diesen zusammen arbeiteten. Der gesichtete Oberflächenläufer und die dünnen Sehrrohre lassen vermuten, daß norwegische Uboote mit eingesetzt waren. Ich hatte zunächst die Absicht, den Geleitzug im Laufe der einsetzenden Morgendämmerung nochmals zu sammeln, um ihn geschlossen in den Oslo Fjord einzubringen, an dessen Eingang ich eine Minensperre vermutete. Hiervon nahm ich Abstand, da mir inzwischen die 17. U-Jagdflottille und die 13. Minensuchflottille zugeteilt worden waren Folgender Funkbefehl wurde gegeben: V An 17. U-Jagdflottille 13. Mienensuchflottille, 15. Vorpostenflottille, 13. U-Jagdflottille, T.S.Flottille, U-Fangflottille: Von Quadrat 4541 nach Oslo 8 Handelsdampfer einzeln unterwegs. Je zwei Boote bei einem Dampfer Sicherung übernehmen." Da von Geleitzugführer bis dahin keine Befehle gekommen waren, vermutete ich ihn ~~mir~~ gefallen.
11.4.40. 0300 Uhr	Vor Oslo-Fjord Wind : S 1, leicht bewölkt, Seegang: O-1, sichtig.	Auf nördlichen Kurs gegangen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0430 Uhr		Geleitzug hat sich inzwischen gesammelt." T T108" und "T110" ~~[illegible]~~ vor Fulehuk auf den den Oslo-Fjord anlaufenden Geleitzug. "T107" liegt noch mit Dampfer "Espania" weit zurück.
	Der Geleitzug wartete Ubootsgefahr für gege sche Verhältnisse nicht weisung über das Einla "Kondor" und konnte n tiefer in den Fjord hi	in dem sehr breiten Fjord Eingang. Ich hielt ben. Da ich über Minenfelder und Navigatori- nt unterrichtet war, vermisste ich genaue An- ufen. Glücklicherweise traf ich Torpedoboot ach Einholung von Erkundungen den Geleitzug neinbringen.
0650 Uhr		"T107" und Dampfer"Espania" holden den Geleit- zug ein.
0714 Uhr		"T107" rangiert in die Linie der Sicherungs- boote ein.
		"T110" erhält Befehl, Horten anzulaufen und Tote und Verwundete abzugeben, ferner für Ein- lauf in Oslo um Lotsen zu bitten. "T110" läuft mit 13 sm den Verband voraus.
0741 Uhr		"T110" läuft in Horten ein und macht an der Pier fest. Die Toten können in Horten nicht abgegeben werden, ein Lotse ist nicht zu be- kommen.
0753 Uhr		"T107" und "T108" fahren U-Bootssicherung an
0900 Uhr		der St.B.Seite des Geleitzuges.
0905 Uhr		"T110" Horten angelegt und folgt mit großer Fahrt der Flottille nach Oslo.
1320 Uhr		Flottille macht in Oslo fest.
1530 Uhr		Schiffbrüchige und Tote werden von Bord ge-
1800 Uhr		geben.
1830 Uhr		Verholen vom Liegeplatz zum Kreuzer "Emden"
1855 Uhr		zwecks Wasserübernahme.
	Abschließend melde ich, Kapitäne eines Geleitzuges wie sie aus Zeitmangel in diesem Falle nicht möglich war, notwendig ist. Ferner muß der Geleitzug aus schnellen Schiffen bestehen,	daß für künftige Fälle eine Belehrung der

Leichmann

Korvettenkapitän.


Wegekarte.
vom
Mäseskär
Torpedierung von Schiff 47
TJÖRN
KABEL GESCHNITTEN.
DIE TIEFE RINNE.
Mine abgeschossen.
Tannis Bugt.
Hirshals
Hissholm
LÄSÖ-TRINDEL.
JÜTLAND.
LÄSÖ
RENDE.
RÖNNER.
Wegekarte
von
Schiff 47.
vom 13.IV. 5¹⁰ - 15.IV 0¹⁰
1940.
= 14.IV.40.
= 13.IV.40.

Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2308 vom 18.6.1945

484

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Schiff 47

für die Zeit vom 2o.4.4o bis 15.5.4o

Kommandant: Oberleutnant z.S. Bohmann.

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
.4.40 12,50 13,15 15,30 15,30 19,00 19,10	Aarhus Ostmole.	Abgelegt. Bassin I festgemacht zur Proviantübernahme. Proviantübernahme beendet, abgelegt. Längsseit Dampfer "Grundsee" zur Kohlenübernahme festgemacht. Nehmen 55 t Kohlen über. Kohlen beendet, legen von Dampfer "Grundsee" ab. Ostmole festgemacht. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
1.4.40 07,00	"	Nehmen 30 Wasserbomben von dem holländ.Schuner "Navigatie" über. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
2.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
3.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
4.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
5.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
6.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
7.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
8.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
9.4.40	"	Keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
30.4.40	"	Eingang Fernschreiben: S Schiff 47 (Aarhus) Geheim Zu G 622. U-Jagd Qu 3650, 3660, 3690 Anton Nanni. 4440 Anton Otto. B.S.O. G 2698. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
1.5.40	"	Noch nicht ausgelaufen, da noch Kurierpost erwartet wird. Eingang Fernschreiben: SSD Schiff 47. Geheim Dringend. Verdacht Unterstützung engl. U-Boote nachts durch Skagen-Feuerschiff. Auslaufen. Bei Anmarsch in Op-Gebiet kontrollieren. B.S.O. G 2896. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.40	Aarhus	
15,00	Ostmole.	Ablegen, Auslaufen in befohlenes Op-Gebiet.
16,08	ONO 3-4 b 1018 +10	Sletterhagen-Leuchttonne passiert.
18,00		Deutsche Netzsperre passiert.
22,30		Anholt Knob Feuerschiff passiert.
22,50	ONO 3-4 b 1019 +7°	Stoppen und Treiben, um erst nach Anbruch de Helligkeit Skagen-Feuerschiff zu passieren. Nach Einbruch der Dunkelheit wird Tarnung al deutscher Fischdampfer durchgeführt.
23,30		Weiterfahrt mit halber Fahrt. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
3.5.40	Kattegat	
03,04	ONO 2-3 b 1021 +4°	Läsö-Trindel-Feuerschiff passiert.
04,08		Halbe Fahrt.
06,25		Passieren Skagen-Feuerschiff. Halbe Fahrt, Stoppen und Horchen.
19,59		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.1.
21,07		Ausgang F.T.s.Anl.lfd.Nr.2. Absichten für die Nacht: Nach Dunkelwerden in der Nähe Skagen-Feuersc stehen und Verhalten Skagen-Feuerschiff in P zug auf Unterstützung fdl.U-Boote beobachten Im Qu.4443 werden neue, unerklärliche Geräus gehorcht. Sie klingen etwa wie überspannte P kopplung, dann tiefere, brummende Geräusche, naue Peilung ist nicht festzustellen. In Höhe Skagen-Feuerschiff keine Beobachtung und keine Horchergebnisse. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
20,40 - 21,40	O 1-2 b 1020 +10°	
4.5.40	Skagerrak	
00,45		U-Boot-Geräusch recht achteraus gehorcht, ke gemacht, Geräusch wandert schnell nach O aus Genaue Abstand-Ortung wegen fehlenden S-Geräu nicht möglich; Geräusch recht voraus genomme und mit A.K. verfolgt. In Abständen von etwa 20 Min. musste zum Horchen gestoppt werden. der Lautstärke zu urteilen, wird der Abstand immer grösser. U-Boot hat direkten Kurs in s dische Hoheitsgewässer (Paternoster). Jagd m te als aussichtslos abgebrochen werden.
02,25	ONO 1-2 b 1020 +4°	Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.3.
03,05		Danach Stoppen und Horchen, langsame Fahrt.
09,30		Treiben wegen Maschinenschaden.
10,10	NO 3-4 b 1021 +10°	Schaden behoben, langsame Fahrt, Stoppen und Horchen in den Qu.3660 und 3690 Absichten für die Nacht: 1.) Im Qu.4440 von N kommend gestoppt liegen und evt. passierende oder aufgetaucht aufla de U-Boote suchen. 2.) Das in der letzten Nacht festgestellt ei tümliche Horchgeräusch kontrollieren. 3.) Nochmals in die Nähe von Skagen-Feuersch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gehen. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
5.40	Skagerrak	Qu.4443 gestoppt und gehorcht, Das eigentümliche
00,00		Geräusch tritt wieder sehr stark hervor, unregelmässig abbrechend und wieder auftretend. Annähernder Peilstrahl (210°) wird in die Karte eingetragen.
01,30	O 1-2 b 1024 +3°	Geräusch bricht plötzliche ab; nach 20 Min. Verfolgung in gepeilter Richtung wird das Geräusch nochmals schwach gehört, ohne das es zu peilen ist.
07,01		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.4.
08,05		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.5.
08.11		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.6. Machen kehrt, um U-Jäger 128 Hilfe zu leisten.
09,50		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.7.
08,47		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.8. Kehrt gemacht, da unsere Hilfe nicht nötig erscheint.
12,10		Eingang F.T.s.Anl.fld.Nr.9.
12,43		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.10.
09,10		Abermals kehrt gemacht, um U-Jäger 128 beim Einschleppen zu unterstützen.
12,00	O 1-2 b 1023 +14°	Skagen Feuerschiff passiert.
15,05		Bekommen U-Boot-Geleitzug in Sicht. Da zahlreiche Fahrzeuge in der Nähe sind und das U-Boot geschleppt wird, erscheint unsere Hilfe nicht nötig Kehrt gemacht.
17,15	O o-1 o-b 1021 +11°	Qu.4468 rechte Kante Mitte Treibmine abgeschossen Absichten für die Nacht: Der günstige Standort unterder nordschwedischen Küste wird ausgenutzt, um aus dem Dunkelm kommend Skagen-Feuerschiff noch einmal zu beobachten. Anschliessend Marsch ins Op-Gebiet zur Kontrolle des noch nicht gekärten Horchgeräusches und U-Bootsjagd. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann
6.5.40	Skagerrak	
01,30		Deutsches Flugzeug kreist über Skagen-Feuerschiff Bringt 2 R-Boote in seinen Scheinwerferkegel. R-Boote geben Stern-E.S. R-Boote kommen in meine Nähe (offenbar gehorcht). E.S.Austausch gelingt nach einiger Verzögerung. Abgelaufen ins Op-Gebiet, da R-Boote offenbar Gebiet Skagen überwache
03,27		Qu.4446 gestoppt, gehorcht, kein Ergebnis.
03,40		Voraus kommt ein Licht in Sicht, ohne dass Geräusche gehorcht werden können, laufen mit voller Fahrt darauf zu.
04,32	SO 1-2 b 1021 +5°	Es kommt ein vor Anker liegender Fischkutter mit sehr heller Ankerlaterne in Sicht (mit F.T.Anlage Kursänderung auf zweiten in Sicht befindlichen

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
		Kutter. Beide Kutter müssen als unverdächtig angesehen werden. Absichten für den Tag: Kontrollfahrt durch Qu.365o und 366o. Es wir
		wiederholt gestoppt und gehorcht, kein Ergeb
15,4o	0 o-1 b 1o2o +11°	Gestoppt und gehorcht. Stb.voraus Kolbenmasc nengeräusch und Geräusch schnell laufender S Schrauben.
16,55		4 R-Boote mit Begleitschiff vor Christiansan ausgemacht. Abgedreht Kurs Hirtshals. Absichten für die Nacht: Dicht unter der Küste Qu.444o überwachen und
		feststellen, ob der heute morgen gesichtete
		Fischkutter sich wieder in der Nähe befindet
		und ihn evt. beobachten und kontrollieren, o
		das ungeklärte Horchgeräusch mit seiner Posi tion in Verbindung zu bringen ist.
21,2o	NO 1-2 o 1o19 +6°	Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.111
22,37		Ändern Kurs, stoppen und horchen, gehen in
		4415.
23,36		In Qu.4415 angekommen, stoppen und horchen o
		Ergebnis bis o2,oo Uhr.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besomderen Vorkommnisse.
		Johmann
7.5.4o - o2,oo	Skagerrak	Liegan gestoppt in Qu.4415, horchen ohne Er nis. Laufen auf Hirtshals zu zur Beobachtung
		des am 6.5.4o um o4,32 Uhr gesichteten Kutte
o3,oo		Der fragliche Kutter wird nicht angetroffen.
o3,3o	Stille o-m 1o18 +6°	Liegen in Qu.4445, horchen ohne Ergebnis. Laufen in nö. Richtung ab, horchen Kutterger
		sche, gehen nach S auf Hirtshals zu und beko
		men 2 Fischkutter in Sicht (nicht identisch
o5,4o		den ersten). Laufen nach Qu.4415 zur Überprü fung der Ölfleckmeldung.
12,oo	NO 1-2 o 1o18 +12°	Qu.4415 erreicht, nichts besonderes gefunden
13,3o		Kurs 0. Gestoppt und gehorcht, Schraubengeräusch stb
		voraus, Verfolgung s.Wegekarte bi s 15,5o Uh
16,oo		Es kommt ein Geleitzug in Sicht. Abgedreht K
		S in altes Op-Gebiet.
19,55		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.12.
		Obwohl das Alarmquadrat ausserhalb meines Op-
		gebiets liegt, laufe ich den 3 gemeldeten U-B
		ten entgegen, da ich in günstiger Position st
2o,oo	Stille o 1o2o +5°	he. Es wird Wasserbomben-Angriff gehorcht, de
		das Schraubengeräusch von Kolbenmaschinen (U-
		ger mit S-Gerät). Da ich in der Nähe von U-Jä
		gern ohne S-Gerät deren Angriff störe, zumal
		diese das U-Boot bereits unter Wasser gedrück
		haben dürften, drehe ich ab.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.5.4o	Skagerrak	
o5,oo	Stille f-m 1o21 +8°	In der Nähe von Hirtshals werden Schraubengeräu- sche gehorcht, die sich anhäufen und dann mehre- re Fischkutter in Sicht bringen. Bis zum Aufkla- ren bleibe ich in der Nähe der Küste.
		Absichten für den Tag: Überwachung des Qu.366o getarnt als fischender
		deutscher Fischdampfer. Beim Insichtkommen einer
		Tümmlerherde werden die am 3.5.gehorchten Geräu-
		sche wieder laut ohne genaue Peilmöglichkeit
		festgestellt. Es ist möglich, dass sie von der
		Tümmlerherde herrühren.
2o,oo	WNW 1-2 o-f 1o21 +6°	Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.13.
2o,3o		Kursänderung auf 3oo°. Wenn die Quadratangabe
		der Fl.-Meldung stimmt und der Dampfer annähernd
		gemeldeten Kurs und Fahrt beibehalten hat, muss
		er auf diesem Kurs gefunden werden.
21,25		Dampfer nicht gehorcht und gesehen. Ich laufe de
		Dampfer entgegen (Kurs 25o°).
22,oo		Dampfer nicht gehorcht und gesehen.
		Abgabe F.T.s.Anl.lfd,Nr,14.
		Kurs N.
22,o2		Kein Ergebnis, Kurs 16o°.
22,35		Kein Ergebnis, Kurs 2o°. Unter Berücksichtigung
23,1o		des herrschenden Nebels einerseits und meines
		Standortes im Verlaufe des Nachmittages anderer-
		seits muss der Dampfer östlicher als ich stehen
		kann aber nicht südlich von mir durchgekommen
		sein.
23,52		Gestoppt, kein Horchergebnis. Die Wetterlage ist
		so günstig, dass ich einen Horchradius bis zu
		15 sm annehmen darf. Kurs 5o°.
24,oo	NNW 1-2 o-f 1o21 +5°	Kein Horchergebnis.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
.5.4o	Skagerrak	
o1,oo		Kein Horchergebnis, Kurs 12o°. Ich nehme an, das
		der gemeldete Generalkurs richtig ist und der
		Dampfer einen schwedischen Hafen anlaufen will
		Die an der schwedischen Küste stehenden U-Jäger
		und Vp-Boote müssen hier den Dampfer abfangen,
		auch wenn er den sehr wahrscheinlichen, weit nör
		licheren Umweg gemacht hat.
o2,14		Ich gehe in die Nähe von Skagen, um ihn hier noc
		zu treffen, falls er tatsächlich nicht nördlich
		gefahren ist, sondern wegen des herrschenden
		starken Nebels um 3-4 Stunden aufgehalten wurde.
o5,oo	SW 1-2 o 1o2o +4°	Gestoppt und gehorcht. In rw.1o° Geräusch einer
		Kolbenmaschine (langsam laufende Schraube, Frach
		dampfer) gehorcht.
o5,o7		Kurs 2o°.
o5,25		Frachtdampfer in Sicht. Bei Näherkomman werden
		weitere 3 Frachtdampfer und 1 Vp-Flottille im
		Dunst erkannt.
o5,55		
o7,oo	WSW 2-3 b 1o2o +7o	Gestoppt und gehorcht, ohne Ergebnis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Jetzt muss der Dampfer unter Einrechnung aller Verzögerung durchgewandert sein. Ich breche die Suche ab, Kurs 25o°.
09,05		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.15.
		Kurs Hirtshals, um einen genauen Schiffsort zu bekommen.
	SW 2-3 o 1o19 +13°	Absichten für den Tag und die Nacht: Überwachung der Qu. 444o, 366o und 365o. In der Nähe einer Tümmlerherde tritt das bewusste Geräusch wieder auf. Da vorläufig keine anderen Haltspunkte gefunden werden, wird das Geräusch auf Tümmler zurückgeführt, obwohl hier horchtechnische Bedenken auftreten können.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
1o.5.4o	Skagerrak NW 2-3 o-b 1o17 +5°	Überwachung der Qu. 366o, 365o und 369o, 44[illegible].4o
		Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
11.5.4o	Skagerrak WNW 1-2 b 1o13 +5°	Überwachung der Qu.444o und 366o rechte untere Hälfte.
		Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
12.5.4o	Skagerrak N 4-5 b 1o15 +9°	Überwachung des Qu.444o mit dem Gebiet vor Hirtshals. Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis.
12,07		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.19 .
16,26		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.16.
17,oo		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.17.
22,3o		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.18.
23,28		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.2o.
		Ich beabsichtige, die beiden Kabel nördlich Skagen in dem Qu.4425 kurz über 1oo m Wassertiefe zu schneiden, da 1.) die Kabel unter der schwedischen Küste schon einmal geschnitten sind und 2.) die Wiederherstellung hier wesentlich grössere Schwierigkeiten bereitet.
23,4o		Boje zwischen den beiden Kabeln auf 58° 3,2' N 1o° 28' O geworfen. Suchanker ausgebracht.
		Johmann
13.5.4o	Skagerrak NW 2-3 b 1o14 +11°	N-Kabel gefunden auf 134m Wassertiefe; Suchleine gebrochen. Winsch unklar; Reparatur mit Bordmitteln bis 1o,3o durchgeführt.
o6,oo		Suchanker ausgebracht.
1o,4o		N-Kabel abermals gefunden, wird aufgehievt. Als sich das Kabel in Höhe der Bordwand befand, brach der Kettenvorlauf. Anker ging verloren. Neuer Anker eingeschäkelt und ausgefahren.
11,2o		
12,2o		N-Kabel zum 3.Mal gefischt. Diesmal bricht beim Aufhieven das Kabel in Höhe der Bordwand selbst. An der Bruchstelle wird eine Boje geworfen.
12,45		Weiter gesucht. Das Kabel wird östlich (15,3o Uhr) und westlich (17,2o Uhr) der Bruchstelle in je einem Abstand von 1,5 sm geschnitten und isoliert. Die beiden Enden werden nach N auf 15o m Wassertiefe verschleppt. In der Mitte bleiben 2 Bruchstücke auf der alten Stelle liegen.
17,45	WNW 2-3 b 1o13 +12°	1o m Kabel werden herausgeschnitten und an Bord genommen.
		Suchanker ausgebracht, bis zum nächsten Morgen ohne Ergebnis auf S-Kabel gefischt.
18,oo	W 2-3 b 1o12 +6°	Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
	Skagerrak	Es wird nochmal das N-Kabel gefischt und wieder versenkt.
o4,oo		Winsch unklar, nach 1 Stunde behelfsmässig wiederhergestellt. Es wird in der Zwischenzeit weiter gefischt.
o6,3o	SSW 1-2 b-o 1o12 +1o°	Um mit Rücksicht auf die unklare Winsch das S-Kabel auf alle Fälle noch zu bekommen, wird das Suchen in dem tiefen Wasser vorläufig abgebrochen. Ich beabsichtige, das Kabel westl.Skagen unter 1oo m Wassertiefe zu schneiden.
1o,15		Boje und Anker eingeholt, Kurs Richtung Marstrand.
12,o5	SSW 1-2 b 1o13 +12°	Anker ausgebracht.
15,2o		S-Kabel gefunden.
16,oo		Kabel geschnitten und isoliert. Es werden etwa 12o m Kabel an Deck genommen. Das westl. Ende wird in Richtung Skagen um etwa 2 sm verschleppt.
		Wegen Mangels an weiterer Isoliermasse muss auf ein abermaliges Schneiden des S-Kabels verzichtet werden.
17,oo		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.21.
17,3o		Rückmarsch befehlsgemäss angetreteh.
2o,o5	SSO 1-2 b 1o14 +8°	Läsö-Trindel-Feuerschiff passiert.
23,45		Anholt Knob Feuerschiff passiert.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
5.5.4o	Kattegat	
o4,28	SSO 1-2 b 1o15 +7°	Sperre Yderflak passiert.
o6,2o		Sletterhagen Leuchttonne passiert.
o8,2o		Aarhus Hafenbecken 3 festgemacht.

Abgeschlossen : Aarhus, den 15.Mai 194o

Johmann

Oberleutnant z.S. und Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Jetzt muss der Dampfer unter Einrechnung aller Verzögerung durchgewandert sein. Ich breche die Suche ab, Kurs 250°.
09,05		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.15.
		Kurs Hirtshals, um einen genauen Schiffsort zu kommen.
	SW 2-3 o 1019 +13°	Absichten für den Tag und die Nacht: Überwachung der Qu. 444o, 366o und 365o. In der Nähe einer Tümmlerherde tritt das bewusste Geräusch wieder auf. Da vorläufig keine anderen Anhaltspunkte gefunden werden, wird das Geräusch auf Tümmler zurückgeführt, obwohl hier horchtechnische Bedenken auftreten können.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
10.5.40	Skagerrak	Überwachung der Qu. 366o, 365o und 369o, 44[illegible].40
	NW 2-3 o-b 1017 +5°	Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis. 04,00
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse. 06,30
		Johmann
11.5.40	Skagerrak	Überwachung der Qu.444o und 366o rechte untere Hälfte.
	WNW 1-2 b 1013 +5°	Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse. 10,15
		Johmann 12,05
		15,20
		16,00
12.5.40	Skagerrak	Überwachung des Qu.444o mit dem Gebiet vor Hirtshals. Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis.
	N 4-5 b 1015 +9°	
12,07		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.19.
16,26		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.16.
17,00		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.17. 17,00
22,30		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.18. 17,30
23,28		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.2o. 2o,05
		Ich beabsichtige, die beiden Kabel nördlich Skagen in dem Qu.4425 kurz über 1oo m Wassertiefe zu schneiden, da 1.) die Kabel unter der schwedischen Küste schon einmal geschnitten sind und 2.) die Wiederherstellung hier wesentlich grössere Schwierigkeiten bereitet. 23,45
23,4o		Boje zwischen den beiden Kabeln auf 58° 3,2' N 1o° 28' O geworfen. Suchanker ausgebracht. 5.5.40
		Johmann
13.5.40	Skagerrak	N-Kabel gefunden auf 134m Wassertiefe; Suchleine gebrochen. Winsch unklar; Reparatur mit Bordmitteln bis 1o,3o durchgeführt.
06,00	NW 2-3 b 1014 +11°	
1o,4o		Suchanker ausgebracht.
11,2o		N-Kabel abermals gefunden, wird aufgehievt. Als sich das Kabel in Höhe der Bordwand befand, brach der Kettenvorlauf. Anker ging verloren. Neuer Anker eingeschäkelt und ausgefahren.
12,2o		N-Kabel zum 3.Mal gefischt. Diesmal bricht beim Aufhieven das Kabel in Höhe der Bordwand selbst. An der Bruchstelle wird eine Boje geworfen.
12,45		Weiter gesucht. Das Kabel wird östlich (15,3o Uhr) und westlich (17,2o Uhr) der Bruchstelle
17,45	WNW 2-3 b 1013 +12°	in je einem Abstand von 1,5 sm geschnitten und isoliert. Die beiden Enden werden nach N auf 15o m Wassertiefe verschleppt. In der Mitte bleiben 2 Bruchstücke auf der alten Stelle liegen.
		1o m Kabel werden herausgeschnitten und an Bord genommen.
		Suchanker ausgebracht, bis zum nächsten Morgen ohne Ergebnis auf S-Kabel gefischt.
18,00	W 2-3 b 1012 +6°	Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
	Skagerrak	Es wird nochmal das N-Kabel gefischt und wieder versenkt.
		Winsch unklar, nach 1 Stunde behelfsmässig wiederhergestellt. Es wird in der Zwischenzeit weiter gefischt.
	SSW 1-2 b-o 1012 +1o°	Um mit Rücksicht auf die unklare Winsch das S-Kabel auf alle Fälle noch zu bekommen, wird das Suchen in dem tiefen Wasser vorläufig abgebrochen. Ich beabsichtige, das Kabel westl.Skagen unter 1oo m Wassertiefe zu schneiden.
		Boje und Anker eingeholt, Kurs Richtung Marstrand.
	SSW 1-2 b 1013 +12°	Anker ausgebracht.
		S-Kabel gefunden.
		Kabel geschnitten und isoliert. Es werden etwa 12o m Kabel an Deck genommen. Das westl. Ende wird in Richtung Skagen um etwa 2 sm verschleppt.
		Wegen Mangels an weiterer Isoliermasse muss auf ein abermaliges Schneiden des S-Kabels verzichtet werden.
		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.21.
		Rückmarsch befehlsgemäss angetreten.
	SSO 1-2 b 1014 +8°	Läsö-Trindel-Feuerschiff passiert.
		Anholt Knob Feuerschiff passiert.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johmann
	Kattegat	Sperre Yderflak passiert.
	SSO 1-2 b 1015 +7°	Sletterhagen Leuchttonne passiert.
		Aarhus Hafenbecken 3 festgemacht.
		Abgeschlossen : Aarhus, den 15.Mai 1940
		Johmann
		Oberleutnant z.S. und Kommandant.

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

Schlußbemerkungen.

1.) Im Verlaufe der Operation wurden die zugewiesenen Quadrate laufend bei Tag und Nacht überwacht.

Wenn auch nicht mehr mit den anfänglichen Verhältnissen, die für eine U-Bootsfalle Erfolgsaussichten bringen, gerechnet werden kann, wurde getarnt gefahren, um die Kontrolle des Gebietes vor den hier und da auftretenden Fischkutter (so weit die mangelhafte Tarnung das überhaupt zuläßt) geheim zu halten.

U-Boote wurden in einem Fall festgestellet. Es handelt sich offenbar anfangs um ein langsam fahrendes aufgetauchtes U-Boot, das bei meiner Annäherung (stoppen, horchen und dann mit Höchstfahrt auf das Geräusch zulaufend) mit hoher Fahrt auf Ostkurs in die schwedischen Hoheitsgewässer entkam. Ich mußte die Verfolgung wegen Geschwingigkeitsunterlegenheit abbrechen. Das U-Boot wurde nicht gesichtet aber einwandfrei mit K.D.B. geortet und nach 2 Stunden durch Fliegermeldung bestätigt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß es sich um das Kurz darauf havarierte U-Boot "Seal" handelt.

2.) Zur Aufgabe: Überwachung Skagen-Feuerschiff wegen Verdacht auf Unterstützung feindlicher U-Boote:

Es wurden keine Beobachtungen gemacht, die einen Verdacht auf Unterstützung begründen könnten.

3.) Im mittleren und westlichen Skagerrak wurden Fischkutter mit F.T.Anlage angetroffen.

Laufende Beobachtungen ergaben keine Verdachtsmomente. Es wurde kein F.T.-Verkehr durch sie festgestellt.

4.) Im Operationsgebiet wurden an verschiedenen Stellen bisher nicht aufgetretene Unterwassergeräusche gehorcht, die anfangs den Rückschluß eines technischen Geräusches zuließen. Genaue Peilungen waren nie möglich, auch trat das Geräusch (s.Tagebuch) an verschiedenen Stellen auf, obwohl anfangs in erster Linie nördlich Hirthals. Ein anfangs eingetragener Peilstrahl wurde nicht wieder bestätigt.

Als dann die Geräusche bei Tage auftraten, wurde festgestellt, daß jedesmal eine Tümmlerherde in der Nähe war.

Es handelt sich um pfeifende, gurrende und Quäkende Töne, die einem Sprachrythmus nicht unähnlich waren, (verzerrt durch überspannte Rückkopplung) weswegen anfangs der Verdacht auf U.T. bezw. eine Geräuschboje auftrat. Die Geräusche hätten aber wohl peilbar sein müssen.

Da später aber festgestellt wurde, daß das Geräusch nur bei einer springenden Tümmlerherde auftrat, muß das Geräusch hierauf zurückgeführt werden.

werden,

obwohl horchtechnische Bedenken auftreten können.Es müßte von einem Fachmann geklärt werden,ob tierische Laute an der Wasseroberfläche,bezw.kurz unter Wasser vom K.D.B.aufgenommen werden.

5.) Die Flugzeugmeldungen kamen etwa 2 - 3 1/2 Stunden nach Aufklärung. Bei einem Fahrzeug mit 10 - 12 Sm.Geschwindigkeit sind diese Meldungen zu 90% wertlos.

(s.Aufgabe:Dampferaufbringung und U-Bootsalarm in meinem Operationsgebiet.)Bei sofortigem Empfang hätte dem U-Boot der Weg abgeschnitten werden können,da ich zufällig etwa 10 Sm. östlich stand.So mußte ich dem U-Boot,das von mir selbst festgestellt war,nachlaufen.

Wenn es möglich wäre,direkte Verbindung (F.T. oder optisch) zwischen U-Jäger und Aufklärer herzustellen,würde dies die Angriffsmöglichkeiten auf durch Flugzeug gesichtete U-Boote erheblich verbessern.

6.) Beim Einschleppen des englischen U-Bootes "Sael„ stand ich nordwestlich Skagen.Da der U-Jäger offenbar alleine war und um Unterstützung bat,das Schiff 47 aber zum Unterfangen und Abschleppen gut ausgerüstet ist,wollte ich dem U-Jäger zur Hilfe kommen und meldete mich durch F.T.an.Mit einem zweiten F.T.gab ich zur Kenntnis,daß ich zum Unterfangen voll ausgerüstet sei,das Boot also nicht auf Grund gesetzt werden brauchte.

Auf mein F.T. kam keine Antwort.Ich nahm also an,daß mein Erscheinen notwendig sei.Beim Näherkommen erkannte ich eine grosse Anzahl von M.S.-Vp.- und U-Jagd-Fahrzeugen.Das U-Boot schwamm und wurde geschleppt.

Durch das Ausbleiben irgendwelcher F.T.-Antworten an mich war Schiff 47 fast den ganzen Tag zwecklos mit Höchstfahrt gelaufen.

7.) Die Kabelaufgabe wurde befehlsgemäß durchgeführt.Über die Durchführung wurde in meinem Sonderbericht Meldung gemacht.

Zu dem Kabelschneiden am 13.IV.40.wird nachträglich bemerkt,daß es möglich ist,daß seinerzeit von Schiff26 nicht ein Kabel nach Newbiggin sondern nach Skagen geschnitten wurde,da dieses Kabel sehr lose hing (vertörnt um den Anker)und erheblich dünner zu sein schien,während die beiden von Schiff 47 geschnittenen Kabel die Sucheinrichtung bis an die Belastungsgrenze beanspruchten.

Es ist möglich,daß deswegen der Verkehr Schweden - England noch bis zum 14.V.40 aufrecht erhalten bleiben konnte.

8.) Bei Unternehmungen im Skagerrak unter den bestehenden Verhältnissen erscheint es nicht sehr günstig,ein Fahrzeug wie Schiff 47 allein operieren zulassen,da einmal das S.-Gerät fehlt und zweitens,eine Verfolgung eines U-Bootes nur im günstigsten Falle (U-Bootssichtung)erfolgreich sein kann.Meistens wird das U-Boot über Wasser ablaufen.

491

Zu diesem Operationsgebiet wird die Eingliederung in einen U-Jagdverband erfolgreicher sein können.

Bohmann

Oberleutnant z. S. u. Kommandant

Anlage zum Kriegstagebuch **Geheime Kommandosache!**

492

von Schiff 47 für die Zeit vom 2o.4.-15.5.194o.

Funksprüche :

1.) 193o./19 SSD An alle U-Jagd, alle MS, alle Vpflottillen. Flottillenweise umgehend Zahl vom 9.4.bis einschl.2.5. geworfener W.B. an B.S.O. melden. B.S.O.

2.) 2o4o/2o An B.S.O. Auf F.T.193o/19. Bisher 12 W.B. geworfen. Schiff 47.

3.) o237/45 krkr. Qu.4461 fdl.U-Boot gehorcht, verfolgt bis Qu.4463. Wegen zuviel Fahrt Verfolgung abgebrochen. Schiff 47.

4.) o637/91 SSD An U.A.S.Verband. Flugzeug meldet o4,3o Uhr Qu.4544 aufgetauchtes U-Boot weisse Flagge. Untersuchung unterstützen. B.S.O

5.) o75o/93 krkr Vorp.Boot bei Seal Geheimsachen bergen, einschleppen, Gefangene machen, Lage melden. B.S.O.

6.) o64o/94 An B.S.O. Habe durch Flugzeug gesichtetes englisches U-Boot. Nehme Besatzung an Bord. Versuche U-Boot Aarhus einzuschleppen. U-Jäger 128.

7.) o94o/1 SSD B.S.O., U-Jäger 128. Komme zu Hilfe . Schiff 47.

8.) o825/96 Schleppe U-Boot mit Kurs 21o Grad nach Qu.4498 Mitte auf Flachwasser . U-Jäger 128.

9.) 1115/9 An B.S.O. Bin mit 2 MS-Booten und 5 Vp-Booten bei U-Boot Qu.4493 m.ob. Fahrt 3 sm, Kurs 2o5 Grad. AI F.d.V.Ost.

1o.) 1227/11 An U-Jäger 128. Eintreffen gegen 14 Uhr. Habe Leinen zum Unterholen an Bord. Schiff 47.

11.) 2o42/7o krkr Oelfleck, anscheinend getauchtes U-Boot angegriffen Qu.4415. F.d.L.Ost.

12.) 1826/26 krkr Qu.4185 Kurs Süd 3 fdl.Uboote. B.S.O.

13.) 1941/95 SSD An Schiff 47. 18,oo Uhr Qu.4676 schweres Handelsschiff Kurs 7o Grad Fahrt 1o sm aufbringen. B.S.O.

14.) 22oo/9 SSD An B.S.O. Standort Qu.3668 l.u. Dampfer bisher nicht gefunden, erbitte Luftaufklärung. Schiff 47.

15.) o722/3o U.A.S.Verband, Schiff 47, F.d.V.Ost. Schwedendampfer ist aufgebracht. Wieder alte Aufgaben. F.d.V.lässt Prise durch Vp.Boote abnehmen. B.S.O.

16.) 16o1/8o Schiff 47 (Offizier) Frage: sind an Bord alle notwendigen Geräte zum Fischen und gründlichen Zerstören von Kabeln. Zusatz: Für F.T. 1318/72. B.S.O.

17.) 1647/83 An B.S.O. Zu F.T.16o1/8o Jawohl Schiff 47.

18.) 2222/93 SSD Offizier. Schiff 47. Beide Kabel Marstrand-Newbiggin nochmals unauffällig ausserhalb Hoheitsgewässer schneiden. Nach Erledigung einlaufen Aarhus. Absichten melden. B.S.O.

19.) 1137/68 An B.S.O. In 3 Tagen Brennstoffergänzung erforderlich. Schiff 47.

2o.) 2257/97 An B.S.O. Qu.4425, 24,oo Uhr Beginn beabsichtigt. Schiff 47.

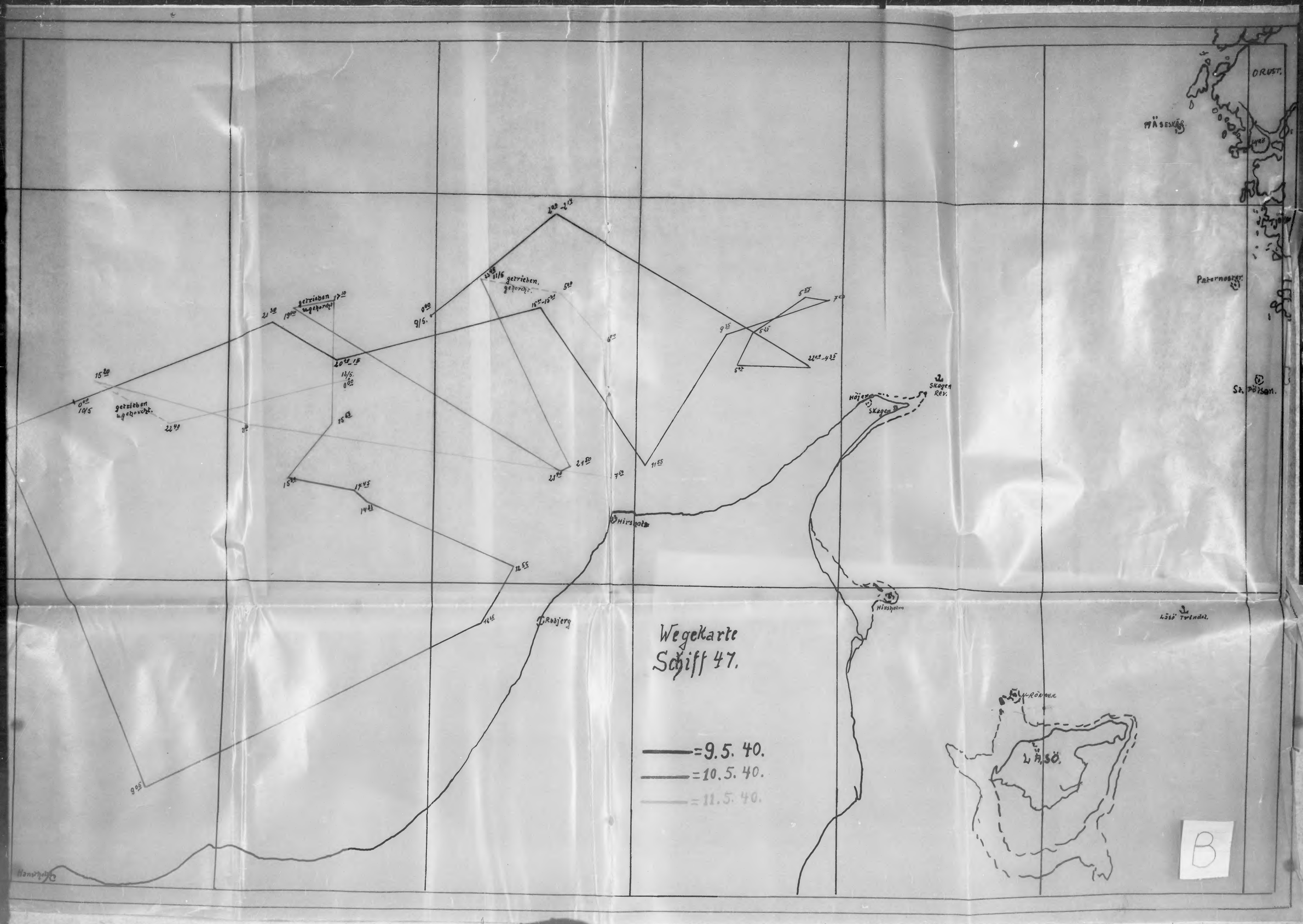
21.) 1717/66 An B.S.O. 17,oo Uhr Aufgabe durchgeführt. Schiff 47.

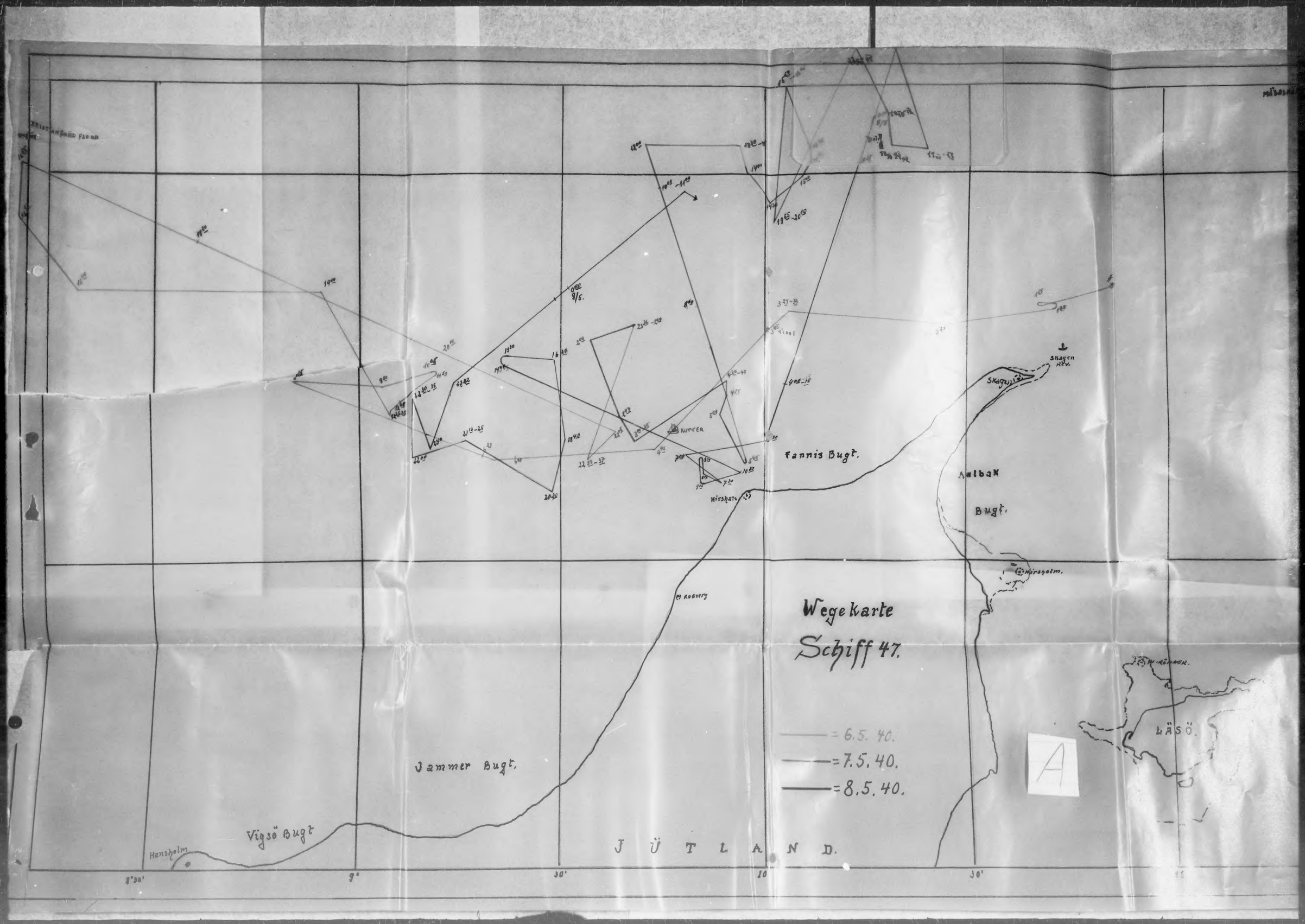
Wegekarte
Skiff 47.

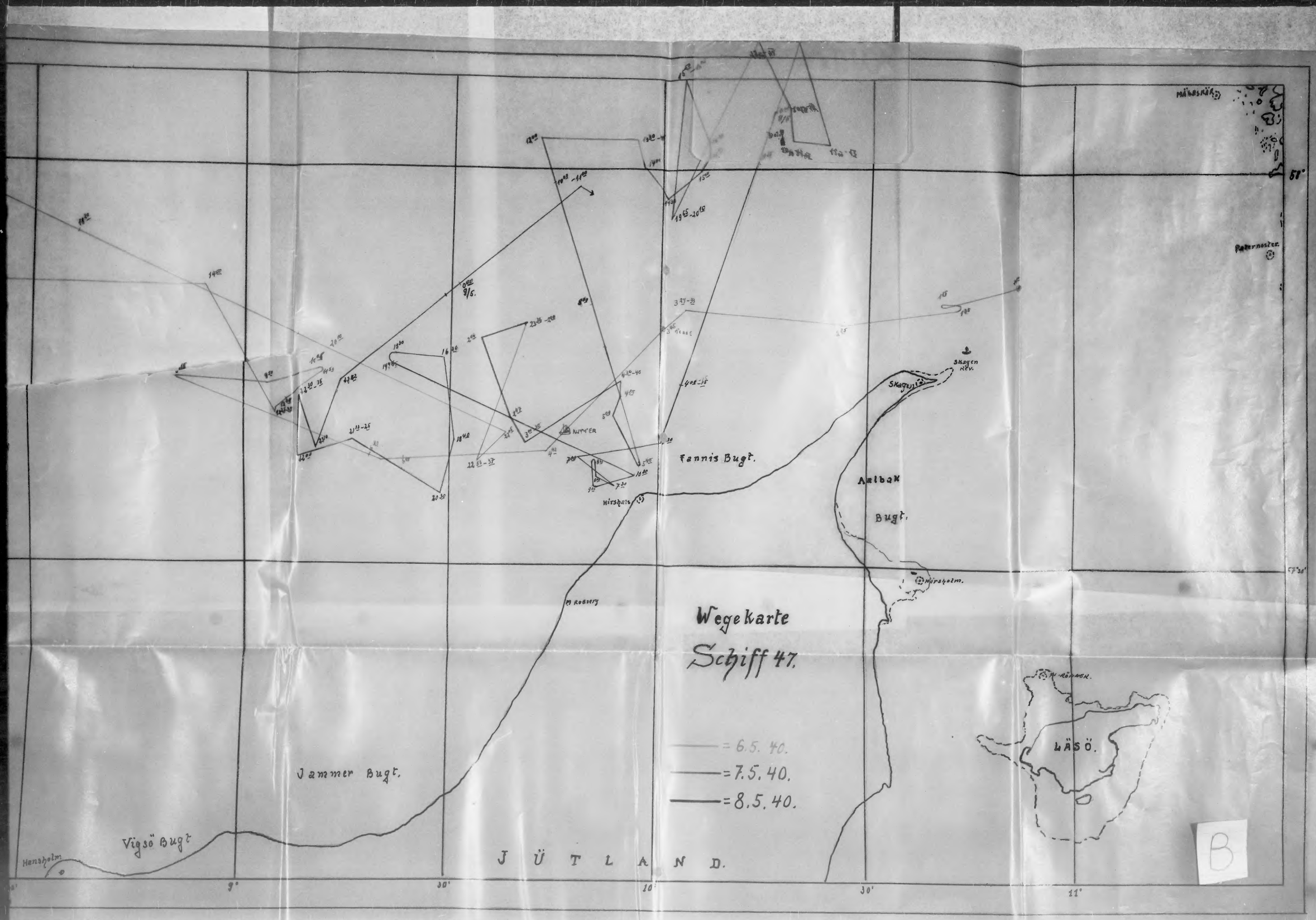
= 9.5. 40.
= 10.5. 40.
= 11.5. 40.

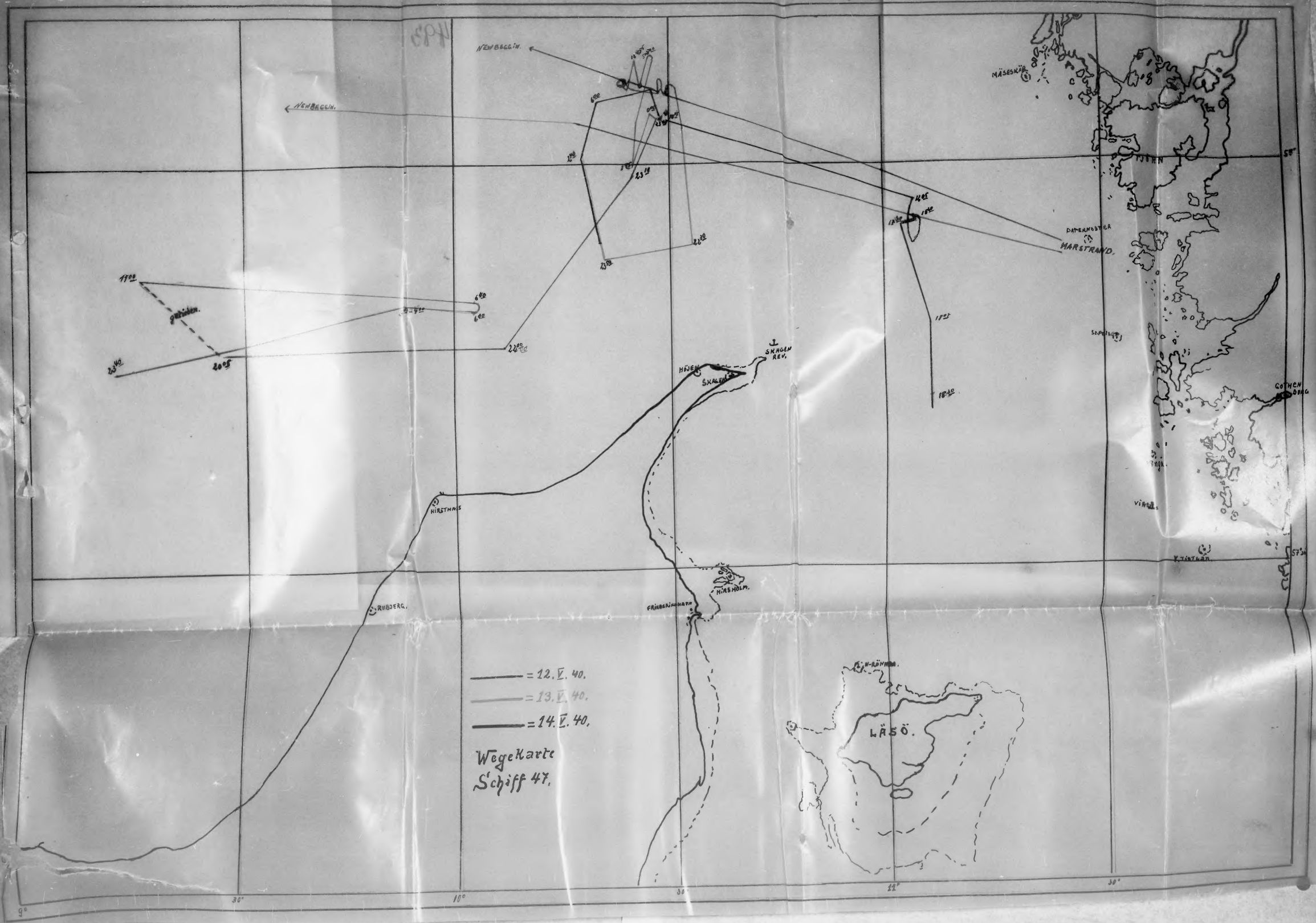
A

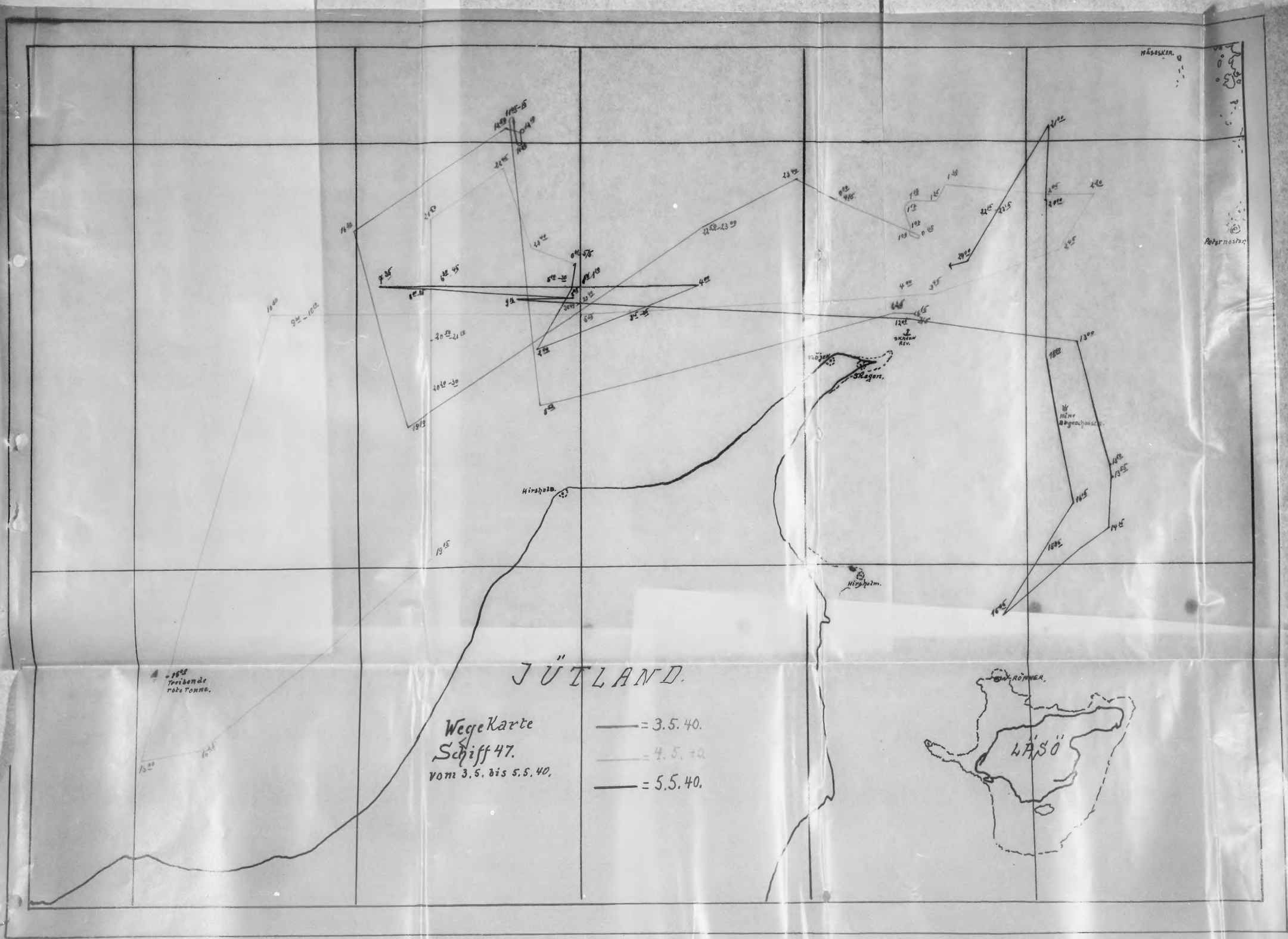
KODAK SAFETY FILM


Wegekarte
Schiff 47.
=9.5.40.
=10.5.40.
=11.5.40.
getrieben u. gehorcht.
getrieben, gehorcht.
Hirshalm
Rodjerg
Höjer
Skagen
Skagen Rev.
Hirshalm
Läsö Twindel
Läsö
Paternoster
Orust
Mäseskär
B


Wegekarte
Schiff 47.
= 6.5. 40.
= 7.5. 40.
= 8.5. 40.
Fannis Bugt.
Aalbak
Bugt.
Jammer Bugt.
Vigsö Bugt
Hansholm
J Ü T L A N D.
LÄSÖ.
Skagen Rev.
Hirsholm.
Hirshals
KUTTER
8°30'
9°
30'
10
30'
A


Wegekarte
Schiff 47.
= 6.5. 40.
= 7.5. 40.
= 8.5. 40.
Fannis Bugt.
Aalbak
Bugt.
Jammer Bugt.
Vigsö Bugt
Hensholm
Hirshals
Skagen
Skagen Rev.
Hirsholm.
LÄSÖ.
Paternoster
JÜTLAND.
9°
30'
10°
30'
11°
58°
57°30'
B


NEWBEGGIN.
NEWBEGGIN.
MÄSESKÄR
TJÖRN
PATERNOSTER
MARSTRAND.
SKAGEN REV.
HÖJEN
SKAGEN
HIRSTHALS
RUBJERG.
HIRSHOLM.
GOTHENBURG
LÄSÖ.
= 12. V. 40.
= 13. V. 40.
= 14. V. 40.
Wegekarte
Schiff 47.
9°
30°
10°
30°
11°
30°

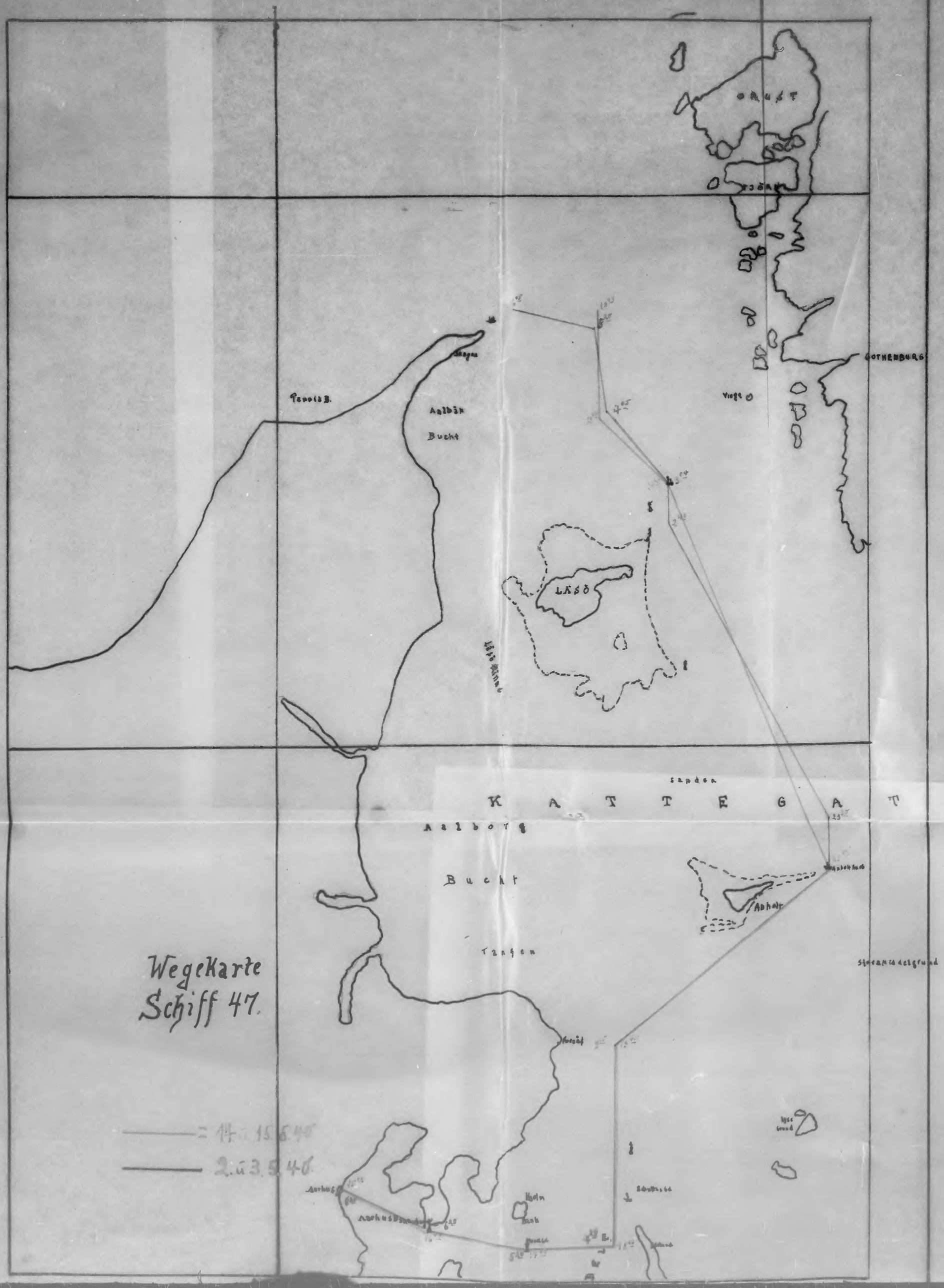


JÜTLAND.
Wege Karte
Schiff 47.
vom 3.5. bis 5.5.40.
= 3.5.40.
= 4.5.40.
= 5.5.40.
Hirshalm.
Skagen.
Skagen Rev.
Hirsholm.
Peternoster.
LÄSÖ

Wegekarte Schiff 47.

——— = 14.ü.15.6.40

——— 2.ü.3.5.40.



Anlage zum Kriegs[illegible]

Geheime Kommandosache!

492

von Schiff 47 für [illegible] vom 2o.4.-15.5.194o.

Funkspruch[illegible]

1.) 193o./19 SSD An alle U-Jagd, a[illegible]S, alle Vpflottillen. Flottillenweise umgehend Zahl v[illegible].4.bis einschl.2.5. geworfener W.B. an B.S.O. melden. B.S.O.

2.) 2o4o/2o An B.S.O. Auf F.T[illegible] Bisher 12 W.B. geworfen. Schiff 47.

3.) o237/45 krkr. Qu.4461 fdl[illegible]horcht, verfolgt bis Qu.4463. Wegen zuviel Fah[illegible]folg[illegible]chen. Schiff 47.

4.) o637/91 SSD A[illegible]ug meldet o4,3o Uhr Qu.4544 aufgetauchtes U[illegible]g unterstützen. B.S.O

5.) o75o/93 krkr [illegible]bergen, einschleppen, Gefangene mach[illegible].S.O.

6.) o64o/94 An B[illegible]tetes englisches U-Boot. Nehme B[illegible] Aarhus einzuschleppen. [illegible]-Jäger 128.

7.) o94o/1 SSD [illegible]ilfe . Schiff 47.

8.) o825/96 Schleppe[illegible]ch Qu.4498 Mitte auf Flachwasser . U-Jäger 128.

9.) 1115/9 An B.S.O. Bin mit 2 MS-Booten und 5 Vp-Booten bei U-Boot Qu.4493 m.ob. Fahrt 3 sm, Kurs 2o5 Grad. AI F.d.V.Ost.

1o.) 1227/11 An U-Jäger 128. Eintreffen gegen 14 Uhr. Habe Leinen zum Unter[illegible]en an Bord. Schiff 47.

11.) 2o42/7o krkr Oelfleck, anscheinend getauchtes U-Boot angegriffen Qu.4415. F.d.L.Ost.

12.) 1826/26 krkr Qu.4185 Kurs Süd 3 fdl.Uboote. B.S.O.

13.) 1941/95 SSD An Schiff 47. 18,oo Uhr Qu.4676 schweres Handelsschiff Kurs 7o Grad Fahrt 1o sm aufbringen. B.S.O.

14.) 22oo/9 SSD An B.S.O. Standort Qu.3668 l.u. Dampfer bisher nicht gefunden, erbitte Luftaufklärung. Schiff 47.

15.) o722/3o U.A.S.Verband, Schiff 47, F.d.V.Ost. Schwedendampfer ist aufgebracht. Wieder alte Aufgaben. F.d.V.lässt Prise durch Vp.Boote abnehmen. B.S.O.

16.) 16o1/8o Schiff 47 (Offizier) Frage: sind an Bord alle notwendigen Geräte zum Fischen und gründlichen Zerstören von Kabeln. Zusatz: Für F.T. 1318/72. B.S.O.

17.) 1647/83 An B.S.O. Zu F.T.16o1/8o Jawohl Schiff 47.

18.) 2222/93 SSD Offizier. Schiff 47. Beide Kabel Marstrand-Newbiggin nochmals unauffällig ausserhalb Hoheitsgewässer schneiden. Nach Erledigung einlaufen Aarhus. Absichten melden. B.S.O.

19.) 1137/68 An B.S.O. In 3 Tagen Brennstoffergänzung erforderlich. Schiff 47.

2o.) 2257/97 An B.S.O. Qu.4425, 24,oo Uhr Beginn beabsichtigt. Schiff 47.

21.) 1717/66 An B.S.O. 17,oo Uhr Aufgabe durchgeführt. Schiff 47.

Anlage zum Kriegstagebuch **Geheime Kommandosache!**

492

von Schiff 47 für die Zeit vom 2o.4.-15.5.194o.

Funksprüche :

1.) 193o./19 SSD An alle U-Jagd, alle MS, alle Vpflottillen. Flottillenweise umgehend Zahl vom 9.4.bis einschl.2.5. geworfener W.B. an B.S.O. melden. B.S.O.

2.) 2o4o/2o An B.S.O. Auf F.T.193o/19. Bisher 12 W.B. geworfen. Schiff 47.

3.) o237/45 krkr. Qu.4461 fdl.U-Boot gehorcht, verfolgt bis Qu.4463. Wegen zuviel Fahrt Verfolgung abgebrochen. Schiff 47.

4.) o637/91 SSD An U.A.S.Verband. Flugzeug meldet o4,3o Uhr Qu.4544 aufgetauchtes U-Boot weisse Flagge. Untersuchung unterstützen. B.S.O

5.) o75o/93 krkr Vorp.Boot bei Seal Geheimsachen bergen, einschleppen, Gefangene machen, Lage melden. B.S.O.

6.) o64o/94 An B.S.O. Habe durch Flugzeug gesichtetes englisches U-Boot. Nehme Besatzung an Bord. Versuche U-Boot Aarhus einzuschleppen. U-Jäger 128.

7.) o94o/1 SSD B.S.O., U-Jäger 128. Komme zu Hilfe . Schiff 47.

8.) o825/96 Schleppe U-Boot mit Kurs 21o Grad nach Qu.4498 Mitte auf Flachwasser . U-Jäger 128.

9.) 1115/9 An B.S.O. Bin mit 2 MS-Booten und 5 Vp-Booten bei U-Boot Qu.4493 m.ob. Fahrt 3 sm, Kurs 2o5 Grad. AI F.d.V.Ost.

1o.) 1227/11 An U-Jäger 128. Eintreffen gegen 14 Uhr. Habe Leinen zum Unterlegen an Bord. Schiff 47.

11.) 2o42/7o krkr Oelfleck, anscheinend getauchtes U-Boot angegriffen Qu.4415. F.d.L.Ost.

12.) 1826/26 krkr Qu.4185 Kurs Süd 3 fdl.Uboote. B.S.O.

13.) 1941/95 SSD An Schiff 47. 18,oo Uhr Qu.4676 schweres Handelsschiff Kurs 7o Grad Fahrt 1o sm aufbringen. B.S.O.

14.) 22oo/9 SSD An B.S.O. Standort Qu.3668 l.u. Dampfer bisher nicht gefunden, erbitte Luftaufklärung. Schiff 47.

15.) o722/3o U.A.S.Verband, Schiff 47, F.d.V.Ost. Schwedendampfer ist aufgebracht. Wieder alte Aufgaben. F.d.V.lässt Prise durch Vp.Boote abnehmen. B.S.O.

16.) 16o1/8o Schiff 47 (Offizier) Frage: sind an Bord alle notwendigen Geräte zum Fischen und gründlichen Zerstören von Kabeln. Zusatz: Für F.T. 1318/72. B.S.O.

17.) 1647/83 An B.S.O. Zu F.T.16o1/8o Jawohl Schiff 47.

18.) 2222/93 SSD Offizier. Schiff 47. Beide Kabel Marstrand-Newbiggin nochmals unauffällig ausserhalb Hoheitsgewässer schneiden. Nach Erledigung einlaufen Aarhus. Absichten melden. B.S.O.

19.) 1137/68 An B.S.O. In 3 Tagen Brennstoffergänzung erforderlich. Schiff 47.

2o.) 2257/97 An B.S.O. Qu.4425, 24,oo Uhr Beginn beabsichtigt. Schiff 47.

21.) 1717/66 An B.S.O. 17,oo Uhr Aufgabe durchgeführt. Schiff 47.

454

Führer
der Vorpostenverbände Ost

den 17. Mai 1940.

B.Nr. Gkdos 293

Geheime Kommandosache!

B.S.O. Eingang: 19.5.40 B.Nr. Gkdos 1871 Anl. 8

A 1
A 3
A 1a

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

nachrichtlich:

3. R.-Flottille.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16.4. bis 30.4.40 mit Einlage " Abschnitt Maschine " dreifach gefertigt vorgelegt.

Es wird wie folgt dazu Stellung genommen:

Zum 20.4.40

0717 Uhr Aus dem Schneiden einer Mine ist zu erkennen, wie wichtig es war, den Geleitzug durch ein enges Minengeleit zu sichern. Die Nachteile, die sich hieraus bezüglich U.-Bootsgefahr ergeben (geringe Marschfahrt) müssen in bestimmten Gebieten in Kauf genommen werden.

Die Leistungen der Flottille an diesem Tage (Fahrt Frederikshavn - Larvik und zurück) muß besonders anerkannt werden, das Gleiche gilt für den 23.4..

Zum 24.4.40

1605 Uhr Bemerkungen:

Vp.Bt. " 202 " und " 204 ", muß heißen:
" 302 " und " 304 ".

1648 Uhr Chef des Gruppenkommandos ?
muß heißen:
stellv. Kommandierender Admiral der Marinestation der Ostsee. (gehört nicht in das Kriegstagebuch).

Das Auslaufen des Geleitzuges am Morgen unterblieb wegen der gemeldeten französischen Zerstörer, wie der Flottillenchef richtig annimmt. Nach Klärung der Lage wurde mit allen Mitteln versucht, die Geleitzüge am Nachmittag in Marsch zu setzen; dies scheiterte aber im letzten Augenblick daran, daß die 2. R.-Flottille, die das Minengeleit übernehmen sollte, beim

Einlaufen

Einlaufen meldete, daß sie erst Brennstoff ergänzen müßte. Unter diesen Umständen hätte der Geleitzug frühestens um 1630 Uhr auslaufen können und wäre erst in der Nacht vor Larvik angekommen. Das hiermit verbundene Risiko,

1.) erhöhte U.-Bootsgefahr durch Fahrt in heller Nacht,
2.) Einlaufen bei Nacht in den unbefeuerten Larvik Fjord,

konnte nicht in Kauf genommen werden.
(Siehe Kriegstagebuch F.d.V.Ost vom gleichen Tage).

Zum 28.4.40
0615 Uhr

Der Entschluß des Flottillenchefs, trotz der schlechten Beobachtungsmöglichkeit von Torpedolaufbahnen weiter zu marschieren, ist richtig. Auf derartige Schwierigkeiten konnt keine Rücksicht genommen werden, wenn die Aufgabe, die Truppe schnellstens nach Norwegen zu bringen, erfüllt werden sollte.

Zum 29.4.40

Bemerkungen:

Der Hinweis des Flottillenchefs bezüglich Wettervorhersage ist absolut richtig; In diesen Tagen, die entscheidend für die Durchführung des Norwegen Unternehmens waren und, in denen wiederum das Durchführen der Truppentransporte vom Wetter abhängig war, entsprach keine Wettervorhersage den gegebenen Tatsachen. Die Übermittlung des Wetters von Aalborg West, Flughafen, scheiterte zum größten Teile an den katastrophalen Verhältnissen im Nachrichtenverkehr.

In zukünftigen Fällen erscheint es angebracht, beim Überführen zahlreicher Truppentransporte, insbesondere Schnelltransporte, einen Meteorlogen zum Abgangshafen zu kommandieren, der eine wirkliche Vorhersage liefert und dadurch den verantwortlichen Führer unterstützt, damit er sich mit dem Inseegehen der Begleitfahrzeuge einrichten kann.

3. Anlage zu B. S. O. 19. V. 19. 40

B.-Nr. Gkdos. 1871 pers.

Führer der Vorpostenverbände Ost

Anl. 1 zu B.-Nr. Gkdos. 293

456

KRIEGSTAGEBUCH

3. Räumbootsflottille

"von der Groeben", "R 33 - 40"

Flottillenchef i.V.
Kaptltn. Küster

begonnen am: 16. April 1940

abgeschlossen am: 1.6.40. 30. April 1940

I. Uebergeben an: Luftwaffe Obkdo. Kiel. Kriegstagebuch der 3. R.-Fl. vom 16. - 30. 4. 40 mit Abschrift Meldung Besetzungsmeldungen der Häfen Frederikshavn und Skagen.

II. Zurückbehalten bis Gefechtsende am Morgen des 24. 4. 40 und die Verschiebung des Ausbildungsbeginns auf den 25. 4. 40 abends. Häfen nur nach der Lage, wie sie tatsächlich sind.

III. Füge bei zu I. Anlagen 1, 2, 4 - 7.

IV. Für das KTB Flottille allgemein, Kdo. der Flottillen Teil 1.
Anlagen Weserübung

V. E. 6.

Gef.: 24.6.
Bel.: 24.5.
ab:

457

Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille

vom 16.4. bis 30.4.1940.

Flottillenchef i.V. Kaptltn. K ü s t e r

3.R.-Flottille - X R -

"von der Groeben" (Begleitschiff)		- G B -	Kommandant i.V.	Ltn.z.S.(S)	Götze
Takt.Nr:	1	"R 37" - B N -	Kommandant	Ltn.z.S.	Merks
" "	2	"R 34" - B K -	Kommandant i.V.	Ltn.z.S.	Ballodt-Holzapfel
" "	3	"R 40" - B Q -	Kommandant	Ob.Strm.	Gatholt
" "	4	"R 35" - B L -	Kommandant	Ob.Strm.	Nagrübe
" "	5	"R 38" - B O -	Kommandant	Ltn.z.S.	Anhalt
" "	6	"R 39" - B P -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Raeder
" "	7	"R 33" - B J -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Kerwe
" "	8	"R 36" - B M -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Vorreyer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Frederikshavn	
	S-Wind 4,bedeckter Himmel,Wolkenhöhe 500 m.	"R37", "R 33", "R 4o", und "R 38" verholen im Hafen.
1600		"R 35" geht in die Thomsenwerft zur Reparatur seines Vorstevens.
17.4.	Frederikshavn	
0600	S 4-5,lange ziehende Dünung aus der Nordsee Seegang aus dem Kattegatt,Himmel leicht bedeckt,gute Sicht.	"R 36" legt Ölo - Hafen ab und schliesst sich Geleitzug nach Frederikshavn.an.
0630		"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" übernehmen je 4o Soldaten.
0830		"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" laufen Frederikshavn aus und warten auf der Südreede auf Zusammenstellung des Geleitzuges, der für 0700 Uhr geplant war. T-Boote haben wegen des Windes Auslaufschwierigkeiten.
0920		T-Boote laufen aus, die einzelnen Boote gehen auf die befohlene Position.
		Die Überführung erfolgt in 2 Gruppen, die 4 Boote der 3. R-Flottille gehören mit "T 155" "T 153" zur 2 Gruppe.
1545		"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" Larvik-Hafen festgemacht. Die an Bord genommenen Truppen werden ausgeschifft. Überfuhrt ergab keine besonderen Zwischenfälle. Die Infanteristen haben sich trotz des Seegang mit Hilfe von 2 Tablettsn "Vasano" tadellos gehalten.
1740		"R 36" macht Frederikshavn fest.
1800		Besprechung der Flottillenchefs über die weitere Tätigkeit:
		1.) Chef TS-Flottille bringt aus Telefongespräch mit Kapt.z.See Kranke mit, dass Rückmarsch der Geleitstreitkräfte nach Frederikshavn <u>dringend</u> erwünscht ist. Er weisst daraufhin, dass TS-Flottille zur Zeit nicht voll fahrbereit ist und bei Seefahrt bei schlechtem Wetter schwere Ausfälle zu erwarten wären.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anderseits hält er auf Liegeplatz in Larvik während der Nacht U-Bootssicherung durch R-Boote im Larvik-Fjord für erforderlich. Ich wiess auf den Befehl hin, dass die Deckungsstreitkräfte so schnell wie möglich zurückkehren sollten. 2.) Entscheidung des Ältesten Flottillechefs; Chef 2. R-Flottille: TS-Flottille bleibt unter Sicherung durch 2.R-Flottille in Larvik zurück; 3. R-Flottille trotz Wetterlage nach Frederikshavn entlassen.
1830		"R 37", "R 33", "R 40" und "R 38" legen wieder ab; auslaufen nach Frederikshavn.
1900		"R 36" läuft nach Skagen aus.
18.4.	sonnig, leicht bewölkt,	
0110	sehr gute Sicht.	Skagen - Feuer querab.
0315		"R 37", "R 33", "R 40" und "R 38" machen Frederikshavn fest. In den Morgenstunden wird von "v.d.Groeben" und Tanker "Mittelgrund" von den Booten Wasser und Brennstoff übernommen.
		Mit FT. 0111 erhält 3. R-Flottille für Sicherung Wurfverband F.d.S.-West- Befehl, für 2. R-Flottille einzuspringen. Über Aufgabe war bei F.d.V.Ost nichts näheres bekannt. - Für 19. vormittags schnelles Geleit nach Oslo vorgesehen. Dazu 3. R-Flottille erbeten. - Durch Zufall noch kurz vor Auslaufen erreichte ich Chef 5.T-Flottille, Korv.Kapt. Henne, der nach gegenseitigen Austausch Sachlage vorschlug: 18.4. nachmittags 3. R-Flottille U-Sicherung für F.d.S.West. Abends Ablösung durch 2.R-Flottille; am 19. morgens Geleitzugaufgabe 3. R-Flottille möge nachkommen mit T-Boot "Wolf", sobald "Wolf" etwa gegen 1400 Uhr Öl-übernahme beendet habe.
		Gegen 1200 Uhr Sitzung der eben eingelaufenen Flo-Chefs, TS-Flottille, der 2.R-Flottille bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		F.d.V.Ost veranlasst. Hierbei wird folgende Absicht festgelegt: Verteilung verfügbarer R-Boote: 18.4. nachmittags Sicherung Wurfverband F.d.S.West bis Frederikshavn durch 2 Boote 2 R-Flottille und 5 Boote 3. R-Flottille. 19.4. Geleitzug nach Oslo durch 9 Boote 2. und 3.R-Flottille mit TS.-Verband und "F.[illegible]", gleichzeitig mit Truppen an Bord. Dies soll als Telegramm vom F.d.V.Ost abgegeben werden. Entsprechend wird verfahren.
1400		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36", und "R 38" Frederikshavn ausgelaufen.
1415		Sammeln vor der Hafeneinfahrt.
1428		R-Boote bilden für T-Boot "Wolf" U-Sicherung. Kurs Süd.
1504		Feuerschiff Läsö-Reede passiert.
1658		Verband trifft zum F.d.S.West Geleit.
		Durch Kurierboot Zuteilung der Positionen für die einzelnen Boote.
1800		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" nehmen die zugewiesene Position ein.
1800		"R 35" dockt Thomsenwerft -Frederikshavn- aus und geht bei "v.d.Groeben" längseit.
1835		"R 37" geht bei T-Boot "Leopard" in Rufweite. Verständigung des Flo-Chefs mit Flo-Chef 6.T-Flottille, dass "R 37" nach Frederikshavn vorausgehen soll, um 2.R-Flottille rechtzeitig die Positionsangaben für das Geleit zu übergeben.
1850		"R 37" geht nach Frederikshavn.
2010		"R 37" geht Frederikshavn bei 2.R-Flottille längseit.
2030		"R 37" führt Ablösung der 2.R-Flottille zum Wurfverband des F.d.S.West.
2051		"R 37" erreicht das Geleit.
2105		Boote der 2.R-Flottille nehmen die von den Booten der 3. R-Flottille besetzten Positionen ein.
		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" laufen nach Frederikshavn ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2125		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" machen im Hafen fest.
	Bemerkungen: "v.d.Groeben", die schon mit "R 34" und "R 39" nach Skagen gehen will, wird vorläufig in Frederikshavn zurückgehalten. Brennstoffergänzung von Tanker "Mittelgrund". Zur Regelung übriger Versorgung erhält Flo.Ing. und VO. Anweisung das Erforderliche zu veranlassen und die zu beschaffenden Versorgungs- und Verbrauchsstoffe durch Beschaffung eines Waggons unter Beigabe von Soldaten hierherzubringen. (Eintreffen am Liegeplatz Frederikshavn am 26.4. um 1130 Uhr.)	
19.4.	Frederikshavn.	Geleitzugaufgabe bis auf weiteres von Geleitzugführer wegen Wetterlage aufgeschoben.
abends	N-Ost 5-6, Seegang 3, Regen und Schnee, tiefe Wolkenschicht.	"R 38" und "R 36" treten zur 2.R-Flottille. (s. Übergabequittierung Kdr. "R 38".)
2o.4.	Frederikshavn	
o445	sehr schwacher S-Wind ruhige See, teilweise dichter Nebel, Sicht	"R 37" und "R 35" nehmen je 4o Soldaten an Bord.
o5oo	1oo m.	"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 35" laufen aus Frederikshavn aus.
o515		Geleitzug sammelt vor der Hafeneinfahrt.
o53o		Geleitzug beginnt Marschfahrt nach Larvik.
o54o		"R 37" und "R 35" bringen Scherdrachengerät, Tiefeneinstellung 8 m, aus.
		"R 35" kommt damit unklar und bekommt Befehl, Gerät wieder aufzunehmen, da der Verband vom achtern mit 15 sm schnell aufkommt und eine weitere Verzögerung des Ausbringens ein späteres Einnehmen der zugewiesenen Position bei der hohen Verbandsgeschwindigkeit unmöglich macht. "R 35" kommt achteraus ausser Sicht, und hängt sich später einem Geleitzug nach Oslo an, da er den Anschluss verloren hat.
		"R 37" setzt sich mit Gerät unmittelbar vor Dampfer "Angelburg".
o717		Im Bb.Gerät eine Mine geschnitten und detoniert. Quadrat 4467 auf 57°44,8' Nord u. 1o°49,5' Ost.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0718		Bb.Räumleine gebrochen. Annahme entweder: 2. Mine im Gerät nicht geschnitten oder durch 1. Mine Schwimmerboje leckgeschlagen und allmählich vollgelaufen. Dann Grundberührung des Gerätes. "Ahrensburg" der bisher nur unwillig hinter dem Gerät folgt, steuert nunmehr genau hinter dem Stb.-Gerät .
1245	Himmel klart auf, klarer Horizont, teilweise Sonnenschein.	Gerät aufgenommen nördl. 57° 54' Nord. "R 37", "R 40" und "R 33" machen Larvik fest. Die auf "R 37" eingeschifften Soldaten gehen von Bord.
1730		"R 37","R 40" und "R 33" legen Larvik-Hafen ab und bilden im Fjord mit "T 155", "T 151" und "T 108" wieder U-Gleit für Dampfer "Ahrensburg".
2303	N-Wind frischt auf, Seegang 2, teilweise Sichtverschlechterung.	"R 37" sichtet engl. Mine an Bb. in 90° von Feuerschiff Skagen 2 sm ab .
2335		Mine wird von "R 37" abgeschossen und zum Sinken gebracht (120 Schuss MG/30).
21.4.		
0045	W 1-2, leichter Seegang klare Sicht, wenig Bewölkung.	"R 37" erreicht vor Hafeneinfahrt Frederikshafen wieder den Geleitzug, der sich gerade auflöst.
0705		"R 37", "R 33", "R 40" machen Frederikshavn fest.
1520		"R 34" "R 39" nach Erledigung Bojenwurfaufgabe bei Skagen machen Frederikshavn fest.
22.4.	Frederikshavn.	
0510	Sehr gute Sicht, Sonnenschein.	"R 34", "R 40", "R 38" und "R 39" und "R 36" laufen Frederikshavn aus (s. Kriegstagebuchbeitrag Oblt.z.See Roscher, Kdt."R 34"). "R 33" und "R 37" bleiben in Frederikshavn. "R 33" ist noch in Oslo.
1615		"R 40" und "R 36" machen Frederikshavn fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		durch "R 40" gefischt.
2210		"R 37" sichert aus, da Wasser zu flach für Gefecht fahren und steuert eigenen Kurs auf Hirsholm Hierholm.
2337		Geleitzug löst vor Einfahrt Frederikshavn auf. Flo.-Chef steigt auf "T 155" zur Besprechung über.
2350		"R 37", "R 33", "R 40" machen Frederikshavn längseit von "v.d.Groeben" fest.
24.4.	Frederikshavn	"R 35" und "R 36" bleiben im Hafen, da ihre Geleitzugaufgabe abgebrochen worden ist.
0200	wolkenlos, klarer Horizont, S 2.	"R 37", "R 40" und "R 33" übernehmen je 40 Soldaten.
0330		Brennstoffübernahme der Boote bei "v.d.Groeben".
0405		"R 37" "R 40" und "R 33" laufen aus Frederikshavn aus.
0420		"R 37", "R 40" und "R33" gehen bei "T 155" auf Frederikshavn-Reede längseit.
0825		"R 37" legt ab.
0835		"R 37" geht bei Dampfer "Rugard" längseit.
0945		Für 3.R-Flottille 1-stündige Bereitschaft.
1000		"R 34" meldet Maschine unklar (Hilfsmotorauspuff). Schaden wird selbst behoben.
1300		Sofortige Bereitschaft für "R 37", "R 33" und "R 40".
1400		"R 37", "R 33", "R 40", "R 38" und "R 39" Frederikshavn ausgelaufen.
1410		a) Ich lasse "v.d.Groeben" vor Dampfer "Rugard" verholen, Grund bessere Übermittlung von Befehlen des F.d.V.Ost an 3.R-Flottille. b) Erleichterung Vorlage FT-Kladde "v.d.Groeben" (auf Welle "Nanni") bei F.d.V.Ost. -- Geleitzug sammelt vor der Hafeneinfahrt.
1453		2. R-Flottille läuft in Frederikshavn ein, will noch Brennstoff ergänzen, bevor sie zum Geleitzuge kommen will.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1500		U-Bootsalarm Quadrat 4497.
1525		Geleitzugaufgabe aufgehoben.
1548		"R 37", "R 33", "R 40", "R 38" und "R 39" sammeln zur U-Bootsjagd.
1600		"R 33" meldet schlechte Rudereigenschaft. Durch Taucher wird später festgestellt, dass die beiden Hilfsruderblätter abgefressen und das Hauptruder stark angefressen ist.
1605	No 302, 304	R-Boote gehen in Rufweite von Vorpostenboote "202" und "204", die U-Boot gemeldet und auch schon mit W.B. bekämpft haben.
1620		R-Boote laufen in Frederikshavn ein.
1648		"R 37", "R 33", "R 40", "R 38" und "R 39" machen längseit "v.d.Groeben" fest.

Bemerkungen: Der für den 24.4. gegebene Befehl lautete: Geleitzug "A" am 24.4. ab 0600 Uhr Beladung, Wiederauslaufen nach Larvik 0900 Uhr. Nach dem Festmachen von "R 37" am 23.4., 2340 Uhr erfuhr ich auf "T 108", dass alles wieder geändert sei. Ich hätte den Geleitzug "B", bestehend aus "Pionier", "T 155, 153, R 37, 40 und 33", zuführen. Auslaufen am 24.4., 0430 Uhr ab Ansegelungstonne. Zur Feststellung der Lage nach Mitternahht zusammen mit Kaptltn. Langer (T 155) zum F.d.V.Ost gegangen, wo die Änderung des Befehls bestätigt wurde. Es ergab sich, dass "T 153" ausgefallen war und durch "F 5" ersetzt werden sollte.

Nach Auslaufen 0400 Uhr morgens, ergab sich, dass "Pionier" nicht auslief und Unternehmung offenbar verschoben wurde, offenbar im Zusammenhang mit den gemeldeten franz. Zerstörern. Nach Einlaufen des Führerbootes ergab Rücksprache bei F.d.V.Ost gegen 0900 Uhr, Richtigkeit der Annahme. Weitere Befehle seien abzuwarten. Dieser bestand zunächst darin, dass sich die Flottillenchefs im bestimmten Anzug beim Chef des Gruppenkommandos einzufinden hätten; für R-Boote wurde 1-stündige Bereitschaft befohlen. Gegen 1300 Uhr erhielt ich Befehl, Geleitzug "B" nach Norwegen zu bringen mit der zusätzlichen Weisung, auf das Minensuchgeleit der 2.R-Flottille zu warten, und zunächst zusammen mitGeleitzug "C" (Angelburg) zu fahren. Daraufhin brachte ich Dampfer "Pionier" und die R-Boote nach draussen. Da ich aber sah, dass "T 108" eingelaufen war, ging ich zu "T 108" um hier zu erfahren, dass Kapt. Teichmann infolge von Winkspruchfehlern eine Offizierssitzung auf Dampfer "Rugard" veranlasst hatte, auf dieser Sitzung, zu der ich mich nun auch begab, bewirkte Chef TS.-Flottille an ein Zusammenlegen

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

seines und meines Geleitzuges.

Beim Auslaufen wird 2. R-Flottille auf Einlaufkurs gesichtet. Um sie abzufangen mach' ich gleich an Chef 2.R-Flottille: "Verband sammelt gleich bei Ansteuerungstonne, mit wieviel Booten können sie vor uns Gerät fahren?" Chef 2.R-Flottille antwortet: "Will erst Brennstoff ergänzen!" Er erhält von mir Winkspruch, dass Reise nur bis Skagen geht. 2.R-Flottille läuft trotzdem ein. Von mir daraufhin Meldung an Chef TS.-Flottille: "Neue Verzögerung, da 2.R-Flottille einlaufen will zur Brennstoffergänzung"! Anfrage bei einem R-Boot der 2.R-Flottille ergibt, dass er ~~xxx~~ 9 m^3 Brennstoff besitzt, d.h. 3/4 seines Bestandes. Auch dieses an Chef TS.-Flottille gemeldet. Inzwischen bringe ich die Dampfer in Fahrt und sichere sie durch 3.R-Flottille, während die T-Boote vor und in der Einfahrt kreuzend gesichtet werden. Nachdem der Verband etwa eine Stunde in Fahrt ist, erscheint gegen 1540 Uhr ein Boot der 2.R-Flottille, mit dem Befehl: "3. R-Flottille einlaufen!" -- Ich kann nur resigniert feststellen, dass trotz unseres frühen Aufstehens o3oo Uhr morgens vor lauter Bedenken und immer neuen Gesichtspunkten die Truppenverschiffung trotz des guten Wetters verpasst ist. Ich sichere das Zuankergehen der Dampfer auf flachen Wasser.

Etwa gegen 1500,Uhr war beobachtet worden, dass 2 Vorpostenboote im Quadrat 4494 W.B.D. warfen. 1500 Uhr eingeht optischer Befehl; "U-Jagd Quadrat 4497, gleichzeitig wird beobachtet, dass 2.R-Flottille dieses Quadrat ansteuert. Daraufhin laufe ich zu den Vorpostenbooten "302" und "304" um mich nach dem Verbleib des U-Bootes zu erkundigen. Mündl. Anruf ergibt, dass das führende Boot "304" das U-Boot im Quadrat 4497 gesehen hat und auf Verfolgung bis Quadrat 4494 gekommen ist. Er ist jedoch nicht mehr in der Lage, den ungefähren Verbleib des U-Bootes auf 2 sm anzugeben. Da nur auf 2 Booten ("R 37 und 33") ein K.D.B. vorhanden ist, mit denen aber noch keine positiven Leistungen erzielt wurden, da das Quadrat 4494 und 4497 als minenverseucht gemeldet war und sich auf den Booten noch je 40 Mann Truppen an Bord befanden, lief ich ein zur sofortigen mündl. Meldung bei F.d.V.Ost. Ein Wiederauslaufen nach Ausschiffung der Truppen wurde auf meinen Vorschlag hin vom F.d.V.Ost nicht angeordnet.

Krüt

25.4.	Frederikshavn.	(Kriegstagebuchbeitrag "R 38")
0310	wolkenlos,vorübergehend	"R 37" und "R 40" übernehmen je 40 Soldaten
0330	leichter Dunstschlei-	"R 37" und "R 40" legen Frederikshavn ab.
bis	er in 1000 m .	An Bord "R 40" Flo.Arzt.
0400		Sammeln des Gleitzuges "B" (Dampfer "Pionier"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"T 155","T 151","R 37","R 40") "A" und "C" auf Reede, Frederikshavn, Geleitzug "A":(Ahrensburg "Jaguar","Falke","F 5", "R 36", "R 35") Geleitzug "C": ("Angelburg", "T 108", "T 109" "R 36", "R 39")
0400		Beginn der Marschfahrt nach Larvik. Weg Geleitzug "B": Dicht an Skagen Blitztonne. 57° 51' Nord, 10m° 48' Ost 58° 6' Nord, 9° 54' Ost 58° 48' Nord, 9° 54' Ost.
		2 R-Boote der 2.R-Flottille fahren S.D.G. vor dem Geleit.
0533		Die 2 Boote der 2.R-Flottille entlassen. Geleitzüge A,B und C Trennen sich und setzen einzeln Marschfahrt nach Larvik fort.
		"T 155", "T 151", "R 37" und "R 40" fahren U-Sicherung für Dampfer "Pionier" Führung Chef 3.R.Fl:
0900		"R 33" wird in Frederikshavn Werft eingedockt.
1200	Windstille,glatte See	"R 37" läuft Geleitzug vor, bringt S.D.G. aus und setzt sich dann wieder vor "Pionier".Weg durch Quadrat 4119 und 4116 mit S.D.G. fortgesetzt.
1305	NO 1, Seegang 1	"R 37" nimmt Gerät auf.
1338	Temparaturen + 15 -20°	"R 37" und "R 40" machen Larvik fest. Die eingeschifften Truppen gehen von Bord.
1600		"R 34" meldet Maschinenschaden behoben.
		Hüter
26.4.	Larvik	(Kriegstagebuchbeitrag "R 38, 34, 39").
	leichte Bewölkung,	
0530	gute Sicht,fast Wind-	"R 37", "R 40" und "R.36" legen Larvik ab.
bis	still.	Geleit mit Dampfer "Pionier", "Ahrensburg";
0600		"T 155", "T 151", "F 5", "R 37", "R 40" und "R 36" sammelt im Fjord.
0600		Marschfahrt nach Frederikshavn beginnt. T-, G- und R-Boote fahren U-Sicherung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Weg: Punkt A: 58° 48'Nord, 9° 54'Ost " B: 58° 9'Nord, 9° 48'Ost " C: 57° 54'Nord, 10° 30'Ost dann dicht unter Küste passieren.
0845		Flo.Arzt 3.R-Flottille steigt auf Dampfer "Ahrensburg" über, wo der Bootsmann im Ruder-maschine tödlich verunglückt ist.
1015		Quadrat 4416 engl. messing Kappenmine[F.d. M.West = feindl. Minen Nr. 5) passiert.
1027		F.T. an B.d.U. "F 5" bekannt Befehl zum Abschiessen.
	Im Westen aufziehende	"R 37" Bb.-Maschine ausgefallen (Drucklager
1030	Gewitterwolken,Wind auffrischend auf 6 2,	heissgelaufen). Boot sackt achteraus. Führung
	Seegang 1.	über Geleit an Kmdt. "T 155" abgegeben.
		"R 36" gem. schon vorher erteiltem Befehl ent-lassen; soll Verband vorauslaufen und S.D.G.
1120		ausbringen.
		"R 37" Bb.-Maschine wieder klar.
1130		"R 36" setzt sich mit Gerät vor den Verband.
1230		Skagen Feuerschiff passiert.
1420		"R 36" nimmt S.D.G. ein.
1430	Himmel bewölkt, völlig	"R 37" macht Frederikshavn fest.
1445	bedeckt, Regen.	"R 40" und "R 36" machen Frederikshavn fest.
		Hünten
27.4.	Frederikshavn.	
0630		"R 39" wird von "R 37" längseit zur Werft geschleppt.
		Die angesetzte Geleitzugaufgabe fällt wegen der Wetterlage aus.
1345		"R 34, 38 und 39" machen Frederikshavn fest.
		Hünten
28.4.	Frederikshavn	
0350	O 4,später auffrischend u. auf NO drehend,See 2-3,teilweise bedeckt gute Sicht	"R 35", "R 37", "R 34", "R 40", "R 38", "R 39" und "R 36" laufen mit je 40 Soldaten bezw. Polizei aus Frederikshavn aus. "von der Groeben"bleibt im Hafen."R 35" ist in der Werft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
bis 0425		Der Gleitzug sammelt auf der Reede. (Dampfer "Ahrensburg u. 3.R-Flottille; Führung Chef 3. R-Flottille) Marschfahrt nach Larvik beginnt. Geplanter Reiseweg: Skagen Feuerschiff, Quadrat 4453 lo.E. -"- 4437 lo.E. -"- 4175 u. Kt.m. -"- 4142 m. dann Larvik ansteuern. "R 36" führt S.D.S. 300 m vor "Ahrensburg", die übrigen R-Boote in kreisförmiger U-Boots-sicherung.
0615		"R 36" nimmt Gerät ein und begibt sich dann auf seine Position.
1143		Wegen der immer grober werdenen See bekommen die Boote Anweisung., gerade Kurs zu fahren. UK-Meldung von Kapt. Bamberg ("Ahrensburg"): "Die See nimmt immer mehr zu,. Von Hier aus und von den R-Booten können keine Torpedo-bahnen mehr ausgemacht werden!" Da wir nun einmal abgesprungen sind, und nichts daran ändern kann, keine Antwort erteilt. Im Larvik-Fjord UK-Meldung von "Ahrensburg": "Jetzt können wir wieder Torpedolaufbahnen sehen."
		"R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" machen Larvik fest.
1400	schwacher Ostwind, Seegang 1, sonnig und warm.	Die eingeschifften Soldaten gehen an Land. "R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" laufen aus.
		Dampfer "Ahrensburg" bleibt im Hafen.
		Rückmarsch in "T gelb", Reisemarsch, 19sm, unter schwedischer Küste.
1910		Flottille passiert Skagen-Feuerschiff.
2020		3.R-Flottille macht in Frederikshavn fest.

Hünter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.	Frederikshavn	0300 Uhr ~~Bord~~, wegen Wetterlage kein Auslaufen. Truppen wieder ~~an~~ Bord 0330 Uhr. Entschliesse mich zum Auslaufen. 80 Polizisten verpassen den Anschluss. Nicht mehr auf sie gewartet, da mit Rücksicht auf fehlende Befeuerung des Larvik-Fjords Einlaufen vor völliger Dunkelheit erforderlich.
1310	morgens Ostwind 5, Seegang 2-3, gute Sicht; gegen Mittag lassen Wind und Seegang nach	FT an Hafenkapitän Larvik. Erbitte navigatorische Hilfe ~~Einführung~~ beim Einlaufen ab 2200 Uhr.
1435		"R 37", "R 34", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" Frederikshavn ausgelaufen.
		"R 40" und "R 35" sind in der Werft. "v.d. Groeben" bleibt im Hafen.
1445		Geleitzug sammelt auf Reede (Dampfer "Pionier" und 3.R-Flottille; Führung Chef 3.R-Flottille.
1455		Überführungsfahrt mit insgesamt 660 Polizisten begannt.
		geplanter Reiseweg: Quadrat 44 53 l.o.E.
		"" 4176 u.K.m.
		"" 4119 m.o.
		L a r v i k.
		"R 36" fährt 300 m vor "Pionier" S.D.G.
1510		"R 36" Stbd.-Gerät unklar. Boot bekommt Befehl Gerät aufzunehmen.
		"R 39" läuft bis Skagen vor, bringt S.D.G. aus. im tiefen Wasser und setzt sich dann vor das Geleit.
1711		"R 39" scheert nach Bb. aus und nimmt Gerät auf. Anschliessend wieder alte Position.
2105		"R 39" läuft vor dem Verband vor und bringt S.D.G. aus. Zur Einsteuerung in Larvik-Fjord setze ich mich mit "R 37" vor Verband. Es ist tatsächlich die letzte Dämmerung mit der wir einlaufen. Der Übergang der Berge und Schären zum Wasser ist völlig dunkel. Kann demzufolge kaum noch den Abstand mehr schätzen, den man vom Ufer hat. Auch der Eindruck, ob

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		man annähernd in der Mitte steht verwischt sich. Ein vom Hafenkapitän Larvik, Kptltn. v.Engelhardt unternommener Versuch, die Feuer zu bestellen oder einen Lotsen zu schicken, misslingt. Er selbst ist mit einem Motorboot im Sehärengebiet draussen.
2210	vor u. im Larvik-	"R 39" nimmt Gerät wieder auf.
2230	Fjord fast Windstill	"R 37", "R 34", "R 38", "R 39", "R 33" und "R 36" machen Larvik, Ostmole, fest. Die Eingeschifften Polizisten gehen von Bord.
		Bemerkungen: Im ganzen Verlauf der Truppenverschiffungen hat sich sehr störend bemerkbar gemacht, dass die fast dauernd falschen Wettervorhersagen (Hintervorhersagen) keinerlei Schluss auf die wirkliche Wetterlage zu liessen. Da beim Geleitfahren von den R-Booten gegen die See 4 Windstärken, mit der See 6 Windstärken ertragen werden können, die Wirksamkeit der U-Bootssicherung aber hierbei schon sehr eingeschränkt ist, besteht darum besonders starke Abhängigkeit von der Wetterlage.
		Beim F.d.V.Ost war leider kein Meteorologe mit Wetterkarte kommandiert. Die telefonische Wettererkundung beim Flugplatz Aalborg erfordert nach Angabe AT F.d.V.Ost etwa 3 Stunden.
		Unter diesen Umständen war ich mit meinen Entschlüssen in vorneuzeitlicherweise nur auf den eigenen Barometer und den Eindruck der augenblicklichen Wetterlage angewiesen.
		Bei vorhandener Wetterberatung hätten in mehreren Fällen vielleicht das Auslaufen nur verschoben werden brauchen, statt ganz auszufallen.
30.4.	Larvik	
0830	sonnig, gute Sicht, O 2-3, Seegang 1-2	"R 37", "R 34", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" Larvik ausgelaufen. Geleitzug: (Dampfer "Pionier", "Ahrensburg" und 3.R-Flottille; Führung Chef 3.R-Flottille sammelt im Fjord.
0913		Beginn der Marschfahrt nach Frederikshavn. R-Boote fahren U-Sicherung für die beiden Dampfer.
		geplanter Weg:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		geplanter Weg: Quadrat 4142 m. -"- 4175 u.K.m. -"- 4427 l.o.E. -"- 4453 l.o.E. Skagen-Feuerschiff Skagen Leuchttürme in Nord 2,7sm ab; 57°55'N, 18°35'Ost; Hirsholm Leuchttürme in West 1 sm ab.
	gegen 1400 Uhr lassen Wind u.Seegang nach.	mit Rücksicht auf den Tiefgang

Bemerkungen: Ich entschliesse mich, sowohl beim Auslaufen aus Larvik-Fjord und Erreichen der dänischen Küste auf das Vorschicken eines Bootes und Anbringen des S.D.G. zu verzichten, da die U-Sicherung der beiden Dampfer wichtiger erscheint und ja auch diese Wege sich bis jetzt als minenfrei erwiesen haben.

1627	Skagen-Feuerschiff passiert.
1700	"R 37" läuft vor uns in Frederikshavn bei "Rugard" weitere Befehle zu erhalten.
1720	"R 37" bei "Rugard" fest.
1745	"R 32","R 34","R38","R 39","R 33" und "R 36" Frederikshavn fest.

Bemerkungen: Als unzureichend stellte sich die Reichweite des FT - R-Bootsgerätes heraus, mit dem es nicht möglich war, von Larvik aus Auslaufmeldung und Flugzeugsicherung durch FT. abzugeben bezw. zu bestellen.

F

Morgen Hünter

K R I E G S T A G E B U C H B E I T R A G

"Räumboot 34"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 34"
16.4		
1630		"v.d.Groeben" mit U-Bootssicherung durch "R 34" und "R 39" aus Frederikshavn ausgelaufen, zur Erneuerung der Bojenbeleuchtung.
1930		Alle 3 Bojen sind mit neuer elektrischer Beleuchtung versehen. Marsch nach Skagen.
2030		"von der Groeben" mit "R 34" und "R 39" Skagen fast.
2350		Auf Anruf Flo.Jng. nach Frederikshavn zur Brennstofferganzung ausgelaufen. i.V. Ler
17.4.		
0140		Frederikshavn eingelaufen. "von der Groeben" übernimmt Brennstoff von Tanker "Mittelgrund". i.V. Ler
18.4.	S 1-2, sehr klare Sicht, Seegang 1, abflauend.	
0807		Frederikshavn ausgelaufen.
1114		Beginn mit Aufnehmen der am 15.4. geworfenen Fischereibojen.
1319		Nach Auffinden der vom Wurfverband "Danzig" geworfenen Bojen, deren Positionen bestimmt und festgestellt, die die Bojenreihe nicht an 63° sondern in 80° verläuft.
1355	SO-1,	In 1000 m Abstand Detonation gehört und Wassersäule beobachtet. An Ort Boje geworfen, dicke Öl schicht, aufsteigende Luftblasen. Stelle mit WB belegt, keine Wrackteile, keine Ortung mit KDB. FT an BSO und FdM-Ost-: 1355 Quadrat 4468 rd 1000 m Abstand Detonation gehört, Wassersäule gesichtet. An Ort dicke Ölschicht,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aufsteigende Luftblasen, Stelle mit Wasserbomben belegt, keine Wrackteile.
1800		Fischerbojen neu mit Lampen versehen.
1805		Quadrat 4469 lo schwedisches Kampfflugzeug vom Muster Ju 86 k soll anscheinend unsere
	[redacted]	Tätigkeit beobachten und steht längere Zeit auf und ab.
		FT an BSO von "R 34": 1805 Uhr Quadrat 4469 lo schwedisches Flugzeug (Kampfflugzeug) steht auf und ab.
1900		Von der Boje am weitesten im Osten vor der schwedischen Küste ein schwedisches Torpedoboot auszumachen.
1930		Rückmarsch nach Skagen.
2030		Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft.
		i.V. Ler
19.4.	ONO 4-5,Seegang 3-4 Regen,schlechte Sicht	
0800	ON 5-6, auffrischend	Skagen ausgelaufen, Marsch nach Osten
1001		Bei Westboje, dann auf Bojenkurs auf und ab gestanden.
1125		Wegen Wetterlage Rückmarsch angetreten.
1230		Skagen eingelaufen.
1700	SO 3-4,Seegang 3,bedeckt,stellenweise	Skagen ausgelaufen. Bojen mit neuen Lampen
2018	aufheiternd	versehen und Ausführung durch FT an BSO. Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft.
		i.V. Ler
20.4.	NW 1-2,bedeckt,mässige Sicht.	
0800		Führers Geburtstag, Toppflaggen gesetzt.
0900		Meldung von Signalstation: SO-lich von Skagen-Leuchtturm , ungefähr 6 sm ab, Dampfer mit starker Schlagseite gesichtet.
0916		ausgelaufen.
0945		Beim Truppentransporter "Hamm". Schiff ist vorne auf Grund, Achterschiff schwimmt nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 34"
16.4		
1630		"v.d.Groeben" mit U-Bootssicherung durch "R 34" und "R 39" aus Frederikshavn ausgelaufen, zur Erneuerung der Bojenbeleuchtung.
1930		Alle 3 Bojen sind mit neuer elektrischer Beleuchtung versehen.
		Marsch nach Skagen.
2030		"von der Groeben" mit "R 34" und "R 39"
		Skagen fest.
2350		Auf Anruf Flo.Jng. nach Frederikshavn zur Brennstoffergänzung ausgelaufen.
		i.V. Ler
17.4.		
0140		Frederikshavn eingelaufen.
		"von der Groeben" übernimmt Brennstoff von Tanker "Mittelgrund".
		i.V. Ler
18.4.	S 1-2,sehr klare Sicht,Seegang 1,abflauend.	
0807		Frederikshavn ausgelaufen.
1114		Beginn mit Aufnehmen der am 15.4. geworfenen Fischereibojen.
1210		Nach Auffinden der vom Wurfverband "Danzig" geworfenen Bojen, deren Positionen bestimmt und festgestellt, die die Bojenreihe nicht in 63° sondern in 80° verläuft.
1355	SO-1,	In 1000 m Abstand Detonation gehört und Wassersäule beobachtet.
		An Ort Boje geworfen, dicke Öl schicht, aufsteigende Luftblasen. Stelle mit WB belegt, keine Wrackteile, keine Ortung mit KDB.
		FT an BSO und FdM.Ost: 1355 Quadrat 4468 re 1000 m Abstand Detonation gehört, Wassersäule gesichtet. An Ort dicke Ölschicht,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aufsteigende Luftblasen, Stelle mit Wasserbomben belegt, keine Wrackteile.
1800		Fischerbojen neu mit Lampen versehen.
1805		Quadrat 4469 lo schwedisches Kampfflugzeug vom Muster Ju 86 k soll anscheinend unsere Tätigkeit beobachten und steht längere Zeit auf und ab.
		FT an BSO von "R 34": 1805 Uhr Quadrat 4469 lo schwedisches Flugzeug (Kampfflugzeug) steht auf und ab.
1900		Von der Boje am weitesten im Osten vor der schwedischen Küste ein schwedisches Torpedoboot auszumachen.
1930		Rückmarsch nach Skagen.
2030		Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft.
		i.V. Lex
19.4.	ONO 4-5, Seegang 3-4 Regen, schlechte Sicht	
0800	ON 5-6, auffrischend	Skagen ausgelaufen, Marsch nach Osten
1001		Bei Westboje, dann auf Bojenkurs auf und ab gestanden.
1125		Wegen Wetterlage Rückmarsch angetreten.
1230		Skagen eingelaufen.
1700	SO 3-4, Seegang 3, bedeckt, stellenweise aufheiternd	Skagen ausgelaufen. Bojen mit neuen Lampen versehen und Ausführung durch FT an BSO.
2018		Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft.
		i.V. Lex
20.4.	NW 1-2, bedeckt, mässige Sicht.	
0800		Führers Geburtstag, Toppflaggen gesetzt.
0900		Meldung von Signalstation: SO-lich von Skagen-Leuchtturm ,, ungefähr 6 sm ab, Dampfer mit starker Schlagseite gesichtet.
0916		ausgelaufen.
0945		Beim Truppentransporter "Hamm". Schiff ist vorne auf Grund, Achterschiff schwimmt noch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Position 57°39,7' Nord, 10°45' Ost. Schiff war bereits ohne Besatzung im Schlepp vom Marineschlepper "Föhr" mit Kurs zum Kattegatt gewesen.
1025		festgemacht.
1115		Führerapell.
1400		Ausgelaufen nach Rederikshavn, dort bei "Wollin" Brennstoff übernommen.
1700	W 2-3, Seegang 1-2, klare Sicht, wolkig.	Frederikshavn ausgelaufen zur Bewachung Bojen und Lampenerneuerung.
1832		Bei der ersten Boje von Westen nach Osten Lampen ausgewechselt.
2041		Schiffsort nach Richtung von Vinge, Kirche von Ökeov und St.Pölsan kontrolliert und danach die genaue Lage der östlichen Fischereiboje neu bestimmt.
2035		Rückmarsch angetreten.
2117		Von Dampfer "Hamm" nur noch die Masten gesichtet. Wracklage in Karte eingetragen. Skagen eingelaufen. i.V. Kle
21.4.	W 1-2, Seegang 0-1, bewölkt, klare Sicht	
1000		FT-Befehl: Bojen aufnehmen.
1200		seeklar, auslaufen Skagen.
1200		Beginn mit Bojenlichten.
1230		Rückmarsch nach Frederikshavn.
1240		Transporter "Togo" gesichtet.
		Gehe mit "R 39" dorthin und übernehme innere Sicherung Stb. und Bb. vorn.
1439		Minentreffer auf "Togo", 1 sm östlich Ansteuerungstonne Frederikshavn.
1520		Frederikshavn fest. i.V. Kle

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagbuchbeitrag "R 34", "R 36", "R 40", "R 38", "R 39.
		Führung Kommandant "R 34"
22.4.	Frederikshavn	
0510	sehr klare Sicht,	"R 34","R 36","R 38","R 40" und "R 39" ausgelaufen nach Einschiffung von Soldaten.
0535	Seegang 0.	Wegen Nebel längseit "T 108" festgemacht.
1010		Von "T 108" abgelegt.
		"R 34", "R 36" und "R 40" mit S.D.G. vorgesetzt.
1250		Gerät aufgenommen. U-Sicherung vor dem Verband.
1320		"R 40" und "R 36" entlassen nach Frederikshavn.
1715		U-Sicherung beendet.
1730		Larvik fest. i.A. Lex
23.4.	Larvik	
0510	Seegang, Wind O-1,	Larvik ausgelaufen.
0550	sehr klare Sicht,	U-Sicherung vor "Angelburg".
1100	spiegelglatt.	S.D.G. ausgebracht.
1107		Skagen-Feuerschiff passiert.
1250		Gerät aufgenommen. U-Sicherung beendet.
1510		Frederikshavn festgemacht. i.A. Lex

K R I E G S T A G E B U C H B E I T R A G

"Räumboot 36"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuchbeitrag "R 36" und "R 35", Führung	
	Kommandant "R 36"	
25.4.	Frederikshavn	
0400	Windstille, keine See-gang, wolkenlos, nach-mittags etwas auf-frischend.	"R 36" und "R 35" mit je 40 Soldaten an Bord abgelegt.
0513		Marschbeginn des Geleites (Dampfer "Ahrens-burg", "Jaguar", "Falke", "F 5", "R 36" und "R 35") nach Larvik.
		Boote fahren U-Sicherung für "Ahrensburg".
0825		"R 35" meldet Bb.-Maschine unklar und sackt langsam achteraus.
1230		"R 36" Larvik festgemacht. Die eingeschifften Soldaten gehen von Bord.
1320		"R 35" Larvik fest.
1430		Auf Befehl des Flo.Chefs geht "R 35" nach Frederikshavn zurück, da das Boot für Siche-rung sowieso ausgefallen war und anderseits vor Einbruch der Dunkelheit in Frederikshavn festmachen sollte.
2045		"R 35" Frederikshavn fest.
		"R 36" tritt später zur Flottille.

Hennings
Kptlt. d. Res. u. Kdt.

K R I E G S T A G E B U C H B E I T R A G

"Räumboot 38"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag "R 38" und "R 36". Führung Kommandant "R 38"
20.4. 0600	wolkenlos, gute Sicht sonnig.	Frederikshavn mit 2. R-Flottille ausgelaufen. Sammeln bei Ansteuerungstonne. Mit "F 5" und "F 8" U-Bootssicherung für Dampfer "Togo" übernommen. 2.R-Flottille bildet mit T-Boote "Jaguar" und "Falke" U-Sicherung für Dampfer "Pionier". Navigatorische Führung T-Boot "Jaguar" bis Quadrat 4128. Gruppe "Togo" ab Quadrat 4128 unter Führung "F 5" nach Larvik entlassen.
1530		Larvik festgemacht. Bei Beginn der Dunkelheit legt "R 38" den norwegischen Dampfer "Betty" als Torpedoschutz vor "Togo".
21.4. 0700	Larvik Nebel, später klare Sicht, sonnig.	Unter Führung "F 5" ausgelaufen. U-Sicherung für "Togo" übernommen. Nordöstlich Hirsholm stossen "R 34" und "R 39" zur Sicherung.
39		Minentreffer auf "Togo". Kein ernsterer Schaden.
1540		"Togo" geht mit eigener Kraft zum Ankerplatz nach Frederikshavn - Reede. Frederikshavn fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuchbeitrag "R 38" und "R 39" Führung	
	Kommandant "R 38"	
25.4.	Frederikshavn	
0330	gute Sicht, wolkenlos, ruhige See.	"R 38" und "R 39" ausgelaufen. Sammeln bei Frederikshavn-Ansteuerungstonne zum Geleit mit "T 108" und "T 107" für Dampfer "Angelburg". Führung "T 108".
		"R 39" bringt von 5 sm vor Skagen-Feuerschiff bis 2 sm nach Skagen - Feuerschiff S.D.G. aus.
		"Angelburg" folgt hinter "R 39".
1230		Larvik festgemacht.
1400		Larvik abgelegt.
		Unter Führung "T 108" in gleicher Zusammensetzung für "Angelburg" U-Sicherung gebildet.
		"R 39" fährt bei Skagen-Feuerschiff Seeabdrachengerät aus. Gerät kommt unklar und muss aufgenommen werden.
		"T 107" setzt sich mit Bugschutzgerät vor Dampfer "Angelburg".
2230		Frederikshavn fest.

Augustin.

478

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 299

den 15. Mai 1940.

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 22. V. 40
B.Nr. Gkdos. 1868 Anl. 1

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
nachrichtlich:
1. U.A.-Flottille " T 151 "

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Kommandos 1. U.A.-Flottille " T 151 " für die Zeit vom 22.4. bis 30.4.40 einfach gefertigt vorgelegt.

Von einer Stellungnahme wird abgesehen, da keine besonderen Vorkommnisse.

Allgemein:

Der Kommandant ist angewiesen, die Zweit- und Drittausfertigung beschleunigt nachzureichen und seine Unterschrift täglich zu leisten.

31. 5. 40

15. 6.

20. 6. 40

Befertigt: 1./Skl.
Gelef: 24. 6. 38
Zb: 24. 6. 38

T. Heben an: Skl.
Betr.: Kriegstagebuch T 151 vom 22.-30.4.40
Bezug: Vorl. Heben Gkdos 299 vom 15. 5. 40
Es wird gebeten, den Kommandeur der Vorpostenboote T 151 zu eilig. Vorlage der Zweit- und Drittausfertigung zu veranlassen.
II. Wird am 15. 7.

1. Anlage zu B. S. O.
B. Nr. Gkdos. 1868. vom 19. 5. 1940

480

479

Führer
der Vorpostenverbände Ost
B.Nr. Gkdos 427.

, den 27. Juni 1940

B. S. O.
Eingang: 2.7.40.
B. Nr. Gkdos. 2468 Anl. 4

A 1a
mit Begleitschr.

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee, Abtlg. 1868

Betrifft: Kriegstagebuch " T 151 " für die Zeit vom
22.4. - 30.4.1940.
Vorgang : F.d.V.Ost. B.Nr. Gkdos 299 vom 17.5.1940

- 1968 -

2 Ausfertigungen

In der Anlage wird die 2. und 3. Ausfertigung des Kriegstagebuches für " T 151 " für o.a.Zeit nachgereicht.

Von Seiten des Führers der Vorpostenverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

5. 7. 40

1169.

I. Zoerbe an: Inspekt. d. Torpedowaffe Ost, Kiel. Betreff: Kriegstagebuch T 151 vom 22. - 30. 4. 40 Betreff mycelegt. Von Meldungsnahme wird in Kürze Bestimmung mit Frist abgelesen.

II. Abschrift Gkdos 1868 mit Gkdos 2468.

III. Anlage 1 Gkdos 2468 für Fa. L.

IV. Für Fa. KTB Gkdos allgemein. Anlage bei für I. Anlagen 2-4 Gkdos 2468

Fa
Fa

B.-Nr. Gkdos. 1868. vom 19.V.1940 490

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Montag, den 22. April 1940.
22.4.40	Frederikshavn	Im Hafen von Frederikshavn Gefechts- und Rollendienst. Fla - Bereitschaft.
		Dienstag, den 23. April 1940.
23.4.40	Frederikshavn .	Im Hafen von Frederikshavn Fla - Bereitschaft. Divisionsdienst, Zeugdienst und Baden.
		Mittwoch, den 24. April 1940.
24.4.40	Frederikshavn	02.30 Uhr 71 Infantristen eingeschifft.
04.27	abgelegt	
04.36	Frederikshavn ausgelaufen.	
05.36	Auf Reede geankert.	05.36 " Auf Befehl Chef T.S.-Flottille auf Reede geankert. Sofortige Bereitschaft
		11.25 " Hauptspeisew sserpumpe unklar.
13.24	Frederikshavn	13.24 " Anker auf. Laufen auf Befehl Chef T.S.-Flottille in Frederikshavn ein. Längseits " Falke " festgemacht. Sofortige Bereitschaft.
		1600 " Hauptsperisewasserpumpe wieder klar. Störung wurde mit Bordmitteln be - hoben.
		1630 " Bereitschaft aufgehoben, Auslaufen auf 25.4. verschoben. 71 Infantristen von Bord. Fla - Bereitschaft.
		Donnerstag, den 25. April 1940.
25.4.40.	Frederikshavn	03.41 Uhr Legen von " Falke ab ".
02.[illegible] Uhr	Klares Wetter, wolkenlos, Mondschein. Sehr gute Sicht. Ost 1, Seegang 1.	05.04 " Treten Vormarsch mit 15 sm. Marschf. an. Vor dem Geleitzug fährt 2.R.-Flottille mit ausgebrachtem Gerät. "T 151 " Bb.vorne von "Pionier".
03.41 "	legen von " Falke " ab.	05.34 " " T 107 " und " T 108 gehen zu "Pionier " und übernehmen den Minen - schutz da Bugschutzgerät. "T 151 " und " T 155 " zur " Angelburg". Flugsicherung und Luftaufklärung durch eine "H 115", eine "Arado 96 " und eine "H 59".
03.48 "	passieren Außenmole.	05.58 " Eingang Minensperre.
		06.05 " Minensperre passiert. Marschfahrt : 12 sm.
		06.16 " Skagen F.Sch. an Bb.quer.Abst.0,1sm
		06.56 " Auflösung des Geleitzuges in 3 Gruppen (A,B,C.) " T 151 " Geleitzug A, Führung Chef 2.R.-Flottille, geleiten "Pionier ". " T 155 " steht Bb. querab. Steuern Zick-Zack-Kurse.
		12.35 " In den Larwik - Fjord eingelaufen.
13.36	Larwik.	13.36 " Längseits " T 155 " festgemacht (an der Pier). Liegen im Hafen von Larwik

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
		3stündige Bereitschaft, Fla- Bereitschaft.
		Freitag, den 26. April 1940.
26.4.40	Larwik,	05.21 Uhr Laufen aus Larwik aus. Geleiten "Pionier" und "Ahrensburg", Führung Chef 3.R.-Flottille." T 151" steht bb.-querab "Pionier". Marschfahrt 14 sm. Zick-Zack-Kurse
01.00	Wind Ost 1, Seegang 0 - 1; gute Sicht, halb bedeckt.	
05.21	Larwik ausgelaufen	06.00 " Larwikfjord ausgelaufen.
		09.48 " "R37" und "T151" machen Stellungswechsel."T 151" steht bb.-querab "Ahrensburg".
		12.32 " Passieren Skagen F.Sch. an Bb. Abst.0,2 sm.
		12.40 "
		bis 12.52 " Passieren Sperrlücke. Beim Passieren der Sperrlücke wurd festgestellt, daß diese an der östlichen Kante durch 2 Fischerbojen, die wahrscheinlich von dort fischenden Dänen stammten, bezeichnet war.
		14.30 " Frederikshavn Außenmole passiert.
14.40	Frederikshavn festgemacht	14.40 " Frederikshavn längseits "T 155" festgemacht.
		14.45 " Oel- und Wasserübernahme. Fla- Bereitschaft.
		Sonnabend, den 27. April 1940.
27.4.40.	Frederikshavn	00.00 Uhr Erhalten Befehl ab 12.00 Uhr sofortige Bereitschaft.
		08.00 " Sofortige Bereitschaft.
0500 Uhr	Bedeckt, gute Sicht, NO4, Seeg.3.	Fla-Bereitschaft und Reinschiff in Frederikshavn.
		18.30 " Erhalten Befehl ab 2200 Uhr sofortige Bereitschaft.
1600 "	Klares Wetter, gute Sicht; NO 2, Seeg.2.	22.25 " Legen von " T 155 " ab.
		22.32 " Passieren Außenmole; Reihenfolge der Boote: " T 108", "F 8 ", "F5" "T155","T 151"Kiellinie.
22.25 "	Frederikshavn ausgelaufen.	
		Sonntag, den 28. April 1940.
28.4.40	In See,	Steuern Schulz Grund Feuerschiff an.
		05.55 Uhr Schulz-Grund F.Sch.bb.querab 1sm a
		07.50 " Geleitzug aufgenommen.5 Dampfer Kurs N, Marschfahrt 12 sm. T151 steht bb.achtern von der Mitte des Geleitzuges.
		10.21 " "T 151 " bekommt Befehl, Aufstellu recht achteraus von Geleitzug.
		13.27 " Kobbergrund quer an Bb.Abst.1,5sm.
		15.10 " Flugsicherung eine He 59 u.eine H

481

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.4.40		19.15 Uhr Passieren Ansteuerungstonne. 20.00 " Ankern mit Stb.-Anker, 30 m. Trosse in 8 m. Wasser. Fla-Bereitschaft.
29.4.40	In See.	M o n t a g , den 29.April 1940.
05.00 Uhr	Wolkenlos, sehr gute Sicht, NO5, Seeg.3.	05.06 Uhr Gehen Anker auf.Sammeln an der Ansteuerungstonne.Geleitzug:"Eider", "Iller","Saar", "Memel", Molkefels". Führung: Chef T.S.-Flottille, Marschfahrt 12 sm. Ziel Oslo. Flugsicherung: He 115.
		05.48 " Treten Vormarsch mit 12 sm an. 05.50 " Hirsholm an Bb. Abst.0,75sm. 06.56 "
		bis07.05 " Passieren Sperrlücke. 07.12 " Skagen F.Sch. an Bb.Abst.0,2 sm. Steuern Zick-Zack-Kurse. 14.18 " Förder L.Tn. an Bb.Abst.2,5 sm; laufe in den Oslo-Fjord ein.
18.55 Uhr	Oslo Hafen.	18.55 " Mit Stb.-Seite längseits " T 153 " festgemacht; im Hafen von Oslo. Fla-Bereitschaft.
30.4.40.	Oslo Sternenklar, wolkenlos, windstill.Sehr gute Sicht.	D i e n s t a g , den 30.4.1940. 01.25 Uhr "Fliegeralarm". " T 151 " beteiligt sich mit 2 M.G.C/30 (2cm Flak) an der Abwehr erkannter englischer Flieger. Es wurden 100 Schuß verschossen. Der Abschuß eines Flugzeugs wird angenommen. 02.30 " Fliegeralarm beendet. Fla-Bereitschaft. 08.00 " Verholen zu norwegischen Dampfer "Orion" zur Ölergänzung. 10.20 " Legen von "Orion" ab und gehen an die Pier. 12.00 " Seeklar. Legen ab, Marsch nach Aalborg angetreten, unter Führung"T155",T153" "T107","T 151"folgen in T gelb. 20.00 " Erhalten v. B.S.O.Befehl in Frederikshavn Brennstoff ergänzen. 21.39 " Längseits "T 153" in Frederikshavn festgemacht.
1.39Uhr	Frederikshavn	

Kommando
U.-A.-Flottille T. 151

Leutnant zur See und
Kommandant.

Führer der Sonderverbände Ost
B.Nr.: G.Kdos: 285/40

An Bord, den 28. Juni 1940.

Geheime Kommandosache!

B.S.O. 4.7.40
B.-Nr. Gkdos. 2503 Anl. 2

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Kommando Schiff 47 für die Zeit vom 20. 4. bis 15.5.1940 nach Auswertung vorgelegt.

5.7.40

Bemerkung

I. Schreibe an: Gruppe Ost, Kiel
Dabei wird in Ergänzung von BSO B.Nr. Gkdos 2308 ~~40~~ vom 22.6.40 eine weitere Ausfertigung des Kriegstagebuches des Schiffes 47 vom 20.4. – 15.5.40 und eine VR-Bootsbehängungsmeldung vom 23.5.40 vorgelegt.
II. Verbinde Gkdos 2308 mit Gkdos 2503
III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

Führer der Sonderverbände Ost
B. Nr. G.Kdos 284/40.

An Bord, den 11. Juni 1940.

483

C

B.S.O.
Eingang: 18.6.40
B.-Nr. Gkdos. 2308 Anl. 4

A 3a
A 1a

Geheime Kommandosache!

An den

K

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

Anliegend wird das Kriegstagebuch von Schiff 47 in doppelter Ausfertigung mit Wegekarten und Schlußbemerkungen sowie Meldung über U.-Bootsbekämpfung für die Zeit vom 20.4. - 15.5. 1940 ohne Bemerkungen vorgelegt.

Die dritte Ausfertigung (ohne Wegekarten) wurde über F.d.S.-West an B.S.N. gegeben.

gef.: 24.6
gel.: 1.7.40. Fr.

22.6.40

Wfp

VI. Schreibe an: Gruppe Ost, Kiel.
Anbei wird das Kriegstagebuch des Schiffes 47 vom 20.4.-15.5.40 ~~vorgelegt~~ sowie eine U-Bootsbekämpfungsmeldung vom 23.5.40, vorgelegt.

Verwiesen wird auf die Fußbemerkungen der Kommandanten, die wertvolle Anregungen und Beobachtungen enthalten. Auffallend ist die Feststellung eigenartiger Geräusche im KDB in der Nähe von Tümmlerherden. Es wird um Prüfung gebeten, ob die erwähnten Geräusche von Tümmlern hervorgerufen sein können.

2./. An Ia

Ah

Ane
Jew

5.7.40

Wfg.

Zur Ia. KTB Gkdos allgemein.

Ane
Jew

1 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2308 vom 18.6. 19 40

495

Geheim!

* 53301

Meldung über U-Boots-Bekämpfung

Schiff 47	QU. 4189 AO	23.V.40.
Fahrzeug	Standort	Datum

A. Art der Feststellung:

U - Bootsalarm durch Flugzeug

// Sterne und M.G.Feuer auf Alarm - Stelle.

B. Ortungsergebnisse mit Gerät:

Uhrzeit	Eigene Fahrt	Eigene Kurs	Strom Richt.	Strom Stärke	S-Gerät Peilg.	S-Gerät Entf.	K.D.B. Peilg.	Geort. Gegner Fahrt	Geort. Gegner Kurs	Bemerkungen
		keine Ortungen.								

C. Durchführung des Angriffs:

Uhrzeit	Eigene Fahrt	Eigene Kurs	Zahl d. W.B.	Mit welchem Gerät geworfen	Einstellung der W.B.	Bemerkungen (Abstände usw.)
0502		dre-		ohne		100 m
-0508	10 Smhend.		17	Gerät	120 m	der einzelnen W.B-s.

D. 1. Beurteilung der Ortung bzw. des Horchempfanges.
Begründung, falls nicht nach der Vorschrift verfahren wurde.
Allgemeine Bemerkungen zum Angriff.
Beobachtungen und Maßnahmen nach dem Angriff.

2. **Vermerk:** a) Die Meldung soll knapp aber klar sein.
b) Angriffsskizze ist beizufügen.

~~Gefechtsskizze mit Bemerkungen s.Anlage.~~

Unterschrift des Kommandanten

Rückseite benutzen!

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
2000x50 3.40 Druckerei V

Din A 4

496K

Führer der Minensuchboote-Ost

B.Nr. G.Kdos 519 /F.

den 25. Juni 1940.

B.S.O.
Eingang: 16/7.40
Kdos. 2630 Anl. 14

A3c

A1d

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherungsstreitkräfte

+ 3 Takt. Gliederungen
Nbm 3438

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2. R.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.5.40 zweifach mit Stellungnahme F.d.M.-Ost (dreifach) vorgelegt. Die weiteren Ausfertigungen wurden von der Flottille dem F.d.M.-West vorgelegt.

-17-

Auf Befehl!

Thimme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

Anl 9-14 ab
an M geben D. 16/VII

Geheime Kommandosache! Anlage zu B. S. O. Bd. Gkdos. 26 Jan 26/7. 1940

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 13 X 519

S t e l l u n g n a h m e

des F.d.M.-Ost

zum K.T.B. 2. R.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15. Mai 1940.

1) Zu 1.5.40/ 1929-2215/ Die tatkräftige Hilfeleistung der mit einer Minensuchaufgabe beschäftigten 2. R.-Flottille bei dem torpedierten Dampfer "Buenos Aires", insbesondere der von R 32 unternommene Bergungsversuch, verdienen Anerkennung.

2) Zu 3.5.40: 2340 Uhr : Die Anregung, das spätere Freisuchen einer mit festabgesteckten Ankertauen geworfenen tiefstehenden U.M.A.-Sperre dadurch zu erleichtern, daß die werfenden Fahrzeuge zwischen den Minen einige Bojen werfen, verdient Beachtung.

3) Zu 11.5.40: Das schnelle Räumen der englischen Sperre durch die Flottille verdient Anerkennung.

H 44
V. 500

Ich nehme Bezug auf meinen kürzlich gestellten Antrag, den Flottillenchef, K.Kapt. v. K a m p t z , mit dem E.K.I.Kl. auszuzeichnen.

491

gez. S t o h w a s s e r .

Für die Richtigkeit:

Thimme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 4. Abt. 5/19

4. Anlage zu B. Nr. Gkdos. 2635 vom 16.7.19 40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e.

498

Geheim

K r i e g s t a g e b u c h

2. R ä u m b o o t s f l o t t i l l e.

("R 25" - "R 32" u. Begleitschiff " Bromny")

vom 1.4.40 bis 15.5.40.

5.

30.7.40

Kdr.

1. Ueber an: Gruppe Ostsee Fü. ~~Grafhof~~

Anlage sind der Kriegsgliederung der 2. Fl. vom 1. - 15. 5. 40 mit Abgang und Zugang und Veränderungen der Fahrzeuge zugelgt. Den Abschnitten der Flotte sind beizufügen.

der BdU hat bereits am 14. 5. 40 beim BdA die Verlegung des Führers Vorpost 1. Flotte an den Flottenchef befürwortet.

gef.: 17.7.40
gel.: 5.8.40
ab: 5.8.40

Anl. II. Füge bei zu 1. Anl. 2, 9-13.
Anl. III. Anl. 3 zu Ia. C, stellt die Verlegungen der 1. Flotte
Anl. IV. Zu Ia. KTB Flotte allgemein, Anl. 14 zu Gkdos 1

A2 Ao
Ao

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40. 0715 Uhr	Frederikshavn	Auf Befehl F.d.M. Ost Flottille ausgelaufen zum Freisuchen der Skagensperre. "Brommy" entlassen nach Skagen. " R 27 " in Frederikshavn zurückgelassen, zur Instandsetzung zweier Kurbellager.
0800 Uhr	O 4-5, Seeg. 4, gute Sicht, heiter, + 5°,	
0830 Uhr		Wrackstelle eines Fischdampfers nördlich der engl. Sperre durch Minengefahrboje mit roter Flagge bezeichnet auf 57° 27,5 Nord 10° 46,2 Ost. Otter steht an dem Wrack zwei Meter unter der Oberfläche. Meldung durch F.T. an F. d.M. Ost.
0831 - 0915 Uhr		Roter Bojenstrich aufgenommen westlich der engl. Sperre in Quadrat 4494.
1025 Uhr		Flottille Skagen festgemacht zur Kommandantenbesprechung.
1300 Uhr 1330 - 1655 Uhr		Flottille ausgelaufen zum Freisuchen der Skagensperre.
1426 Uhr		R-Boote in zwei Rotten 150 m Bezeichnungsgerät gefahren zur Bezeichnung der Sperre. "Brommy" Fischerboje mit Westtoppzeichen geworfen.
1447 Uhr		" Brommy " rote Boje mit weiße Flagge an der Ostgrenze des abzusuchenden Sperrstückes geworfen.
1455 - 1520 Uhr		Treibender Schwimmer eines Scherdrachengerätes geborgen.
1600 Uhr	NO 3, Seeg.2-3, gute Sicht, Bewölkt 3, + 8°	
1617 - 1655 Uhr		" Brommy " auf Sperrkurs von Westen nach Osten rote und schwarze Bojen geworfen. Abstand 1 sm.
1700 - 1717 Uhr		Scherdrachengerät in H gelb grün ausgebracht. Schwimmerstander 5 m. Bezeichnete Sperre freigesucht in Längsrichtung.
1929 Uhr		Torpedotreffer eines im Osten auf N-Kurs passierenden Geleitzuges beobachtet. Beschleunigt Gerät aufgenommen und mit Höchstfahrt zu Hilfeleistung gegangen.
1930 Uhr 2000 Uhr	NO 3, Seeg.2, gute Sicht, heiter, + 9°	" Brommy " entlassen nach Skagen.
2020 Uhr		Bei Eintreffen auf Unfallstelle, auf Befehl Chef 2.M.S.Fl. U.-Bootssicherung um die torpedierten Dampfer " Buenos Aires " und Castillo" gefahren.
2035 Uhr		Den Kapitän des Dampfers "Buenos Aires" Friedrich Hardt von " M 6 " übernommen und wieder an Bord seines verlassenen Dampfers gebracht, um zu versuchen, den noch schwimmenden Dampfer zu bergen.
2100 Uhr		" R 32 " längsseit gegangen bei torpedierten Dampfer "Buenos Aires" um den Kapitän, den Bootsmann und ein Signalgast übersusetzen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Dampfer war durch Torpedotreffer in Höhe des achteren Mastes durchgebrochen. Von " R 32 " ging an Bord " Buenos Aires " zur Hilfeleistung Ob.Fähnr.z.S. Wieboldt, Ob.Btsmt. Weidmann, Btsmt. Löbe, Mtr.Gefr. Meyer, Mtr. Mende, Masch.Gefr. Hörr. Dampfer " Buenos Aires " und "Castillo" werden von M-Booten nach Westen geschleppt. R.-Boote werfen in der U.-Bootsicherung Schreckwasserbomben.
2210 Uhr		Morsespruch von Dampfer " Buenos Aires" "Sofort Besatzung abholen, Dampfer sinkt".
2215 Uhr		" R 32 " längsseit bei "Buenos Aires" zur Übernahme der Besatzung, Schotten gebrochen mit großem Krachen. Da M-Boot Schleppverbindung losgeworfen hat, versucht " R 32 " Schleppverbindung aufzunehmen. Gleichzeitig stellt ein Fischdampfer Schleppverbindung mit "Buenos Aires" her. Kapitän, Friedr. Hardt sagt aus: " Daß Dampfer nicht zu retten ist, da Schotten brechen.
2240 Uhr		" R 32 " bei M.-Boot längsseit zur Abgabe des Kapitän, Friedr. Hardt.
2245 Uhr		Dampfer sinkt schnell mit Heck weg, Bug ragt über Wasser. 100 m südlich des Bugs eine Minengefahrboje geworfen mit roter Flagge. Wrack liegt auf 57° 42,9'Nord 10° 55' Ost.
2310 Uhr		Bei Dampferwarck bleibt Fischdampfer zurück. " R 32 " geht nach Quadrat 4465 zur Jagd nach dem U.-Boot, welches die Dampfer torpedierte.
2335 Uhr		Einwandfreie U.-Bootgeräusche auf N-Kurs, Horchverfolgung aufgenommen.
2400 Uhr	NO 1, Seeg. 0-1, mäßige Sicht, bew.1, + 5°	
2.9.1940. 0100 Uhr	Kattegat, Nördlicher Teil,	" R 32 " steht nach Horchpeilung bei völliger Dunkelheit in der Nähe des U.-Bootes. Nach sehr guten Horchergebnissen hören plötzlich alle Geräusche auf. U.-Boot hat anscheinend das R.-Boot auch gehorcht und sich auf den Grund gelegt und alles abgestellt. Drei Stunden auf der Stelle gestoppt gelegen und gehorcht in der Hoffnung, daß U.-Boot spätestens in der Morgendämmerung auftauchen wird. "R 32" muß Hilfsmotor laufen lassen zur Stromversorgung des Horchgerätes. Damit kann das U.-Boot von sich aus die Anwesenheit des R.-Bootes durch Horchen genau feststellen. Es ist zu fordern, daß das Horchgerät auf Batterie geschaltet werden kann, damit das R.-Boot auf Horchposition geräuschlos liegen kann.
0400 Uhr	NO 1-2, Seeg.1, gute Sicht, bew. 1, + 4°	
0430 Uhr		U.-Bootsverfolgung bei Helligkeit ergebnislos abgebrochen.
0537		Skagen eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Skagen	" R 25 " nach Frederikshavn ausgelaufen zum Anbringen der verlorenen Bb.-Schraube.
1140 Uhr		" R 26 u. 29 " ausgelaufen sofort nach Eintreffen des Befehls des F.d.V. Ost zum Minengeleit des Dampfers " Ahrensburg" von Frederikshavn bis 57°54' Nord.
1200 Uhr	N 3, Seeg.2-3, heiter, gute Sicht, + 10°,	" R 32, 30 und 31 " ausgelaufen zur U.-Bootssicherung vor den Geleitzug in Quadrat 4459, 4464, 4453.
1230 Uhr		"Brommy" ausgelaufen zum Lichten von Bojen.
1240 Uhr		" R 32, 30 u. 31" Horchposition eingenommen.
1250 Uhr		Dampfer "Ahrensburg" in Sicht auf N-Kurs.
1300 Uhr		Zwei Meilen vor Dampfer "Ahrensburg" Zickzack-Kurse gesteuert.
1437 Uhr		Treibender Schwimmer eines Scherdrachengerätes geborgen.
1450 Uhr		U.-Bootssicherung eingegangen. Gesammelt, Marsch nach Skagen.
1545 Uhr		Eine He 115 im Süden in einer Entfernung von 7 sm auf dem Wasser gesichtet. "Brommy" ist in der Nähe des Flugzeuges.
1600 Uhr	NO 3, Seeg.2-3, gute Sicht, wolkenlos, +14°	" R 26 " zur Hilfeleistung entlassen.
1619 Uhr		Skagen festgemacht.
1700 Uhr		" Brommy " festgemacht. Zweistündige Bereitschaft.
3.5.1940.	Skagen	" R 26 " Sakgen festgemacht. (Siehe Kriegstagebuch " R 26 ").
0630 Uhr		"R 32, 30, 31, 29 und 26 " Skagen ausgelaufen.
0715 Uhr		Quadrat 4459 " R 30 und 31 " entlassen zum Einschleppen von Wrackteilen einer He 115 nach Skagen.
0738 Uhr		" R 32 ", " R 26 " und " R 29 " nach Hirtshalm um den von " R 26 " bezeichneten Oberflächenstand zu bergen, da anscheinend Schneidegreifer das Ankertau nicht schneiden können.
0800 Uhr	Kattegat, Nördlicher Teil, OSO 3-4, Seeg.3, gute Sicht, heiter, 6,5°,	" R 27 " von Frederikshavn kommend, meldet sich zur Stelle.
0820 Uhr		Oberflächenstand ist von 11. M.S.Fl. schon geräumt worden. Marsch zum Freisuchen der Skagensperre.
0930 Uhr		" R 30 " und "R31" melden sich nach Bergen der He 115 Wrackteile zur Stelle.
1000 Uhr		" R 32 " in Reichweite von " R 18 ".
1025 Uhr		Scherdrachengerät im H gelb grün auf S.-Kurs ausgebracht. Schwimmerstander 5 m.
1048 - 1103 Uhr		Angelehnt an die Sperrlückenbezeichnung der 1.R.Flottille nach Osten. Sperre freigesucht auf Nord und Südkursen.
1200 Uhr	NO 3-4, Seeg.3, gute Sicht, heiter, + 10,5°	" R 26 " eine Mine geräumt. Mine im Gerät detoniert.
2034 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen, Marsch nach
2046 - 2107 Uhr		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2205 Uhr		Skagen. Skagen festgemacht. Zweistündige Bereitschaft.
4.5.1940. 0715 Uhr	Skagen	Auf Befehl F.d.M. Ost 2208/24 vom 3.5.40 " R 32, 27, 26, 30, 31 und 29" Skagen ausgelaufen zum Freisuchen der Skagensperre östlich der Sperrlücke.
0800 Uhr	Kattegat, Nördlicher Teil, NO 4, Seeg.3-4, heiter, gute Sicht, +7,5°	
0810 Uhr - 0825 Uhr		Scherdrachengerät in H geb grün auf Ostkurs ausgebracht. Schwimmerstander 5m. Von Wrackstelle "Buenos Aires " abgelaufen zur Ostkante der Sperrlücke. Minendetonation, "R30" mit Bb.-Gerät Mine geräumt bei Schwenkung von 129° auf 85° rw. Flottille steht genau über der Sperre.
0842 Uhr		Minen am Ostflügel der Sperre stehen sehr flach. 14 Oberflächenstände wurden hier von Vorpostenbooten abgeschossen.
1200 Uhr	NO3, Seeg.2, gute Sicht, Bewölkt 2, + 15°	Räumergebnis: 6 Minen geschnitten. 9 Minen detoniert.
2000 Uhr	OSO 2, Seeg. 1-2, gute Sicht, bew.3, + 11°,	" R 30 " muß Gerät aufnehmen, da Kupplung heiß wird.
2040 Uhr		Minendetonation. " R 30 " Mine detoniert beim Gerätaufnehmen, Mine im Drachen mitgeschleppt, deshalb Kupplung überanstrengt. Scherdrachengerät aufgenommen.
2045 Uhr		
2140 - 2152 Uhr		Marsch nach Frederikshavn.
2154 Uhr		Frederikshavn festgemacht, Zweistündige Bereitschaft.
2340 Uhr		Für das Freisuchen von U.M.A.-Sperren gegen Fehlstände wird folgenderdVorschlag gemacht. Das Freisuchen ist notwendig, wenn die Sperren von eigenen Schiffen überlaufen werden müssen. Die Sperren werden zwecks Geheimhaltung nachts geworfen. Die Minensuchverbände müssen aber zum Freisuchen größerer Sperren tagelang an diesen Sperren arbeiten unter Bojenverwendung. Dadurch wird die beim Werfen peinlich beachtete Geheimhaltung völlig aufgehoben. Es wird vorgeschlagen, beim Werfen von U.M.A.-Sperren, die nachgeprüft werden müssen, in gewissen Abständen, Bojen zwischen den Minen zu werfen. Dadurch wird der Wurfkurs genau bezeichnet. Bei Morgengrauen können jetzt die Minensuch- und Räumverbände in kürzester Zeit die Sperre 100% gegen Fehlstände freisuchen. Dadurch wird die Lage der Sperre bestimmt weniger verraten, als durch tagelange Such- und Räumarbeit. Außerdem werden die eigenen Minensuchverbände entlastet und frei zum Einsatz gegen feindliche Sperren.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.5.40.	Frederikshavn	Auf Befehl F.d.M. Ost FT 2137/84 vom 4.5.40 " R 32" 25, 30, 27, 31, 26, 29" ausgelaufen zum Freisuchen eines Weges von Skagen Rev Feuerschiff bis Quadrat 4461 oben Mitte in einer Breite von 1 sm. Scherdrachengerät in H gelb grün auf NO-Kurs ausgebracht. Schwimmerstander 15 m. Bojenstrich auf 31° geworfen. Bojenstrich wieder aufgenommen, neu ausgebracht mit 10° Vorhalt, da 2 sm NW-Strom festgestellt, am Nordende mußte auf 140 m Wasser ausgebojt werden.
0720 Uhr		
0800 Uhr	NO 4, Seeg. 3-4, gute Sicht, heiter, + 11,5°	
0900 - 0914 Uhr	Skagerrak östl.Teil	
1200 Uhr	NO3, Seeg. 2-3, gute Sicht, heiter, + 13°,	
1600 Uhr	NO 3, Seeg. 2, gute Sicht, bew. 7, + 8°,	
2043 Uhr		Nach dem Freisuchen des Weges aufnehmen der Bojen und sammeln der Boote bei Skagen's Rev Feuerschiff. Marsch nach Frederikshavn.
2220 Uhr		2 cm M.G.-Schüsse in Richtung Hirshalm beobachtet mit A.K. darauf zugedreht. An alle Boote " Alarm".
2221 Uhr		Alarm beendet, erste R.-Flottille hat Minen abgeschossen.
2229 Uhr		F.T. von F.d.M. Ost : Weg freisuchen von Quadrat 4468 r. u. E. bis 4465 r. o. E. in einer Breite von 1 sm.
2312 Uhr		Frederikshavn eingelaufen zur dringenden Brennstoffergänzung und Geräteaustausch.
6.5.40.	Frederikshavn	Auf Befehl F.d.M. Ost F.T. 2014/38 v. 5.5. 40: " R 27, 32, 25, 26, 29, 30, 31" ausgelaufen zum Freisuchen eines Weges von Quadrat 4468 rechts untere Ecke bis Quadrat 4465 rechte obere Ecke in einer Breite von 1 sm. Scherdrachengerät in H gelb grün auf Südkurs ausgebracht. Schwimmerstander 10 m. Freisuchen auf Nord- bezw. Südkursen begonnen.
0315 Uhr	Kattegat nördl. Teil	
0400 Uhr	NO 3, Seeg.2, gute Sicht, bew. 0, + 7,5°	
0500 - 0518 Uhr		
0800 Uhr	NO 2, Seeg.1-2, Bedeckt, gute Sicht, +9°	
1025 Uhr		" R 32 " roten Bojenstrich von Norden nach Süden überlappend geworfen. " R 25 " roten Bojenstrich aufgenommen.
1104 Uhr		" R 27 " Bb.-Gerät Räumleine gebrochen, Ausschlippstelle wird nachgeprüft.
1105 Uhr		" R 32 " Minengefahrboje geworfen.
1138 Uhr		" R 27 " Bb.-Gerät ausgebracht.
1200 Uhr	NO 1-2, Seeg.1, bedeckt gute Sicht, + 10,5 °,	" R 32 " roten Bojenstrich aufgenommen, Anlaufen wird von Norden wiederholt.
1210 Uhr		Minendetonation, " R 30 " mit Bb.-Gerät U.M.A. geräumt, Gerät abgeschlagen.
1242 Uhr		" R 30 " Bb.-Gerät ausgebracht.
1325 Uhr		" R 32 " roten Bojenstrich von Norden nach Süden überlappend geworfen.
1350 Uhr		" R 30 " Stb.-Gerät Drachen abgeschlagen.
1400 Uhr		" R 32 " 200 m östlich der Minengefahrboje Räumfeldbezeichnung geworfen (rot). Scherdrachengerät aufgenommen.
1405 - 1415 Uhr		150 m Räumgerät mit Sprenggreifer und eisernen Drachen in T rot auf N-Kurs ausgebracht.
1458 - 1507 Uhr		Minendetonation " R 27" Mine (U.M.A.)geräumt.
1514 Uhr		" " R 26" " " "
1515 Uhr		150 m Räumgerät aufgenommen.
1520 - 1533 Uhr		150 m Räumgerät mit Sprenggreifer und eisernen Drachen in T grün auf Südkurs ausgebracht.
1538 - 1545 Uhr		" R 32 " in der Länge der Räumfeldbezeichnung schwarz ausgebojt. 2.Anlauf minenfrei.
1600 Uhr	NO 0-1, Seeg.0, bedeckt gute Sicht, + 9,5°	150 m Räumgerät aufgenommen.
1605 - 1614 Uhr		" R 32 " und " R 25 " Räumfeldbezeichnung aufgenommen.
1615 Uhr		Scherdrachengerät in H gelb grün auf Südkurs ausgebracht. Schwimmerstander 10 m.
1630 - 1640 Uhr		" R 25 " schwarzen Bojenstrich aufgenommen.
1748 Uhr		" R 29 " das Auge der Räumleine am Schäkel gebrochen. " R 26 " bring Stb.-Gerät aus und wechselt Position mit " R 29 ".
1750 Uhr		Ein Geleitzug auf Südkurs setzt Signal für "U.-Boot" an Bb., Boote nehmen beschleunigt Gerät auf und begeben sich zum Geleitzug.
1905 Uhr		U.-Boot hat Torpedos geschossen aus großer Entfernung. Standort nicht mehr festzustellen.
2000 Uhr	NO 1, Seeg.0-1, bedeckt gute Sicht, + 8°,	3 Vorpostenboote verfolgen U.-Boote mit Horchgeräten.
1928 Uhr		R.-Flottille gesammelt, Marsch nach Frederikshavn.
2127 Uhr		Frederikshavn eingelaufen, Zweistündige Bereitschaft.
		Meldung an F.d.M. Ost: Frederikshavn eingelaufen. Weg planmäßig freigesucht. Benötige dringend Bojen und Geräteersatz.
7.5.1940.	Frederikshavn	Fernschreiben an F.d.M. Ost: " R 26 " von 134 Stunden 106 Stunden in See, davon 53 Stunden Gerät gefahren. Halte diese Beanspruchung für die äußerste Grenze des Möglichen. Übrigen Boote ähnliche Leistungen. Vierstündige Bereitschaft.
ab 0800 Uhr		
8.5.1940.	Frederikshavn	Vierstündige Bereitschaft. Geräte- und Brennstoffergänzung.
9.5.1940.	Frederikshavn	Auf Befehl F.d.M. Ost (Fernschreiben 2145 v. 8.5.40):
0745 Uhr		" R 27, 32, 25, 29, 30, 31 ausgelaufen zum Weg ablaufen von Frederikshavn nach Quadrat
0800 Uhr	S 2, Seeg. 1-2, Nebel, Sicht 1000 m, + 8°,	4483 r.u.Ecke nach Skagentonne, nach Skagen Feuerschiff, nach Quadrat 4461 Oberkante Mitte und zurück.
0810 - 0825 Uhr		Scherdrachengerät in H gelb zum ausgebracht. Schwimmerstander 10 m. Marsch nach Quadrat 4483 r. u. Ecke.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0858 Uhr		Quadrat 4483 r.u.Ecke erreicht, Kurs 358°.
1000 Uhr		Auf Kurs 20° gegangen.
1015 Uhr		"R 30" Stb.-Gerät aufgenommen, da Gerät schlecht steuert.
1020 Uhr		Skagen Feuerschiff an Bb. querab. Nördlich des Feuerschiffes viele Fischernetze.
1150 Uhr		Jn Quadrat 4461 oben Mitte Endboje von "R32" geworfen. Nach Schwenkung und Passieren, Boje von " R 25 " aufgenommen.
1200 Uhr	SW 3-4, Seeg. 3, bedeckt, mäßige Sicht, +9°,	
1258 Uhr		Skagens Rev Feuerschiff an Bb. passiert, Abstand 0,5 sm.
1506 - 1519 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen.
1537 Uhr		Frederikshavn eingelaufen. Zweistündige Bereitschaft.
		Fernschreiben an F.d.M. Ost: Weg Skagen West abgelaufen. Frederikshavn eingelaufen.
10.5.1940. ab 0800 Uhr	Frederikshavn	Vierstündige Bereitschaft.
ab 1700 Uhr		Zweistündige Bereitschaft.
11.5.1940. 0610 Uhr	Frederikshavn	" R 27, 25, 32, 26, 29, 30 u. 31" ausgelaufen gemäß Befehl F.d.M. Ost zum Räumen flachstehender engl. Minensperre in Quadrat 4494.
		Kaptlt. Brückelmann als S.V.K.-Referent an Bord.
0710 - 0729 Uhr		Scherdrachengerät in H gelb grün auf Nordkurs ausgebracht. Schwimmerstander 20 m.
0725 Uhr		" R 32 " roten Bojenstrich geworfen, Räumfeldbezeichnung an Bb.
0730 - 0745 Uhr	Kattegat, nördl. Teil.	1. Anlauf Kurs 45°, Umdrehungen für 17 sm. 11 Minen geschnitten. Minen von " R 32 " und " R 25 " durch Sprengung versenkt. Sehneidegreifer haben tadellos gearbeitet. Minenabstände 40 - 60 m.
0800 Uhr	NW 4-5, Seeg.5, gute Sicht, heiter, + 6°	Scherdrachengerät aufgenommen.
0839 - 0852 Uhr		
0959 - 1008 Uhr		Scherdrachengerät in H gelb grün auf SO-Kurs ausgebracht.
1040 - 1052 Uhr		2.Anlauf Kurs 45°, 4 Minen geschnitten. Scherdrachengerät aufgenommen.
1120 Uhr		" R 32 " 300 m westlich von der Räumfeldbezeichnung Bojenstrich geworfen. " R 25 " Westfischerboje aufgenommen.
1145 Uhr		"R 26" 2 Minen und "R 30" 1 Mine versenkt.
1200 Uhr	NW 4, Seeg. 3-4, heiter, gute Sicht, +8°	
1205 - 1215 Uhr		Scherdrachengerät in A grün auf Kurs 45° ausgebracht zum Freisuchen der Sperre. 3.Anlauf Kurs 45°. Minenfrei. "R25" schwarzen Bojenstrich geworfen.
1250 - 1305 Uhr		4.Anlauf Kurs 225°. 3 Minen geschnitten. (ohne ausbojen).
1315 - 1330 Uhr		5. Anlauf Kurs 45°. Minenfrei. "R 32" roten Bojenstrich geworfen.
1347 - 1400 Uhr		6.Anlauf Kurs 225°. 2 Minen geschnitten (ohne ausbojen).
1415 Uhr		"R 25" schwarzen Bojenstrich aufgenommen.
1418 - 1433 Uhr		7. Anlauf Kurs 45°. Minenfrei. " R 32 " schwarzen Bojenstrich geworfen.
1450 - 1506 Uhr		8.Anlauf Kurs 225°, ohne ausbojen, minenfrei.
1500 Uhr		Eine Mine im Gerät von " R 31 " detoniert. Mine hat im Gerät gehakt und detoniert ca. 30 m hinter dem Boote gerade als das Schlauchboot an die Mine gehen wollte zum Klarieren des Gerätes.
1507- 1519 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen.
1530 - 1540 Uhr		Scherdrachengerät ausgebracht in H grün auf Kurs 45° ausgebracht.
1542 Uhr		" R 32 " eine Mine abgeschossen.
1449 - 1603 Uhr		9. Anlauf Kurs 45°. " R 25 " roten Bojenstrich geworfen, minenfrei.
1600 Uhr	NW 4,Seeg. 3-4, heiter, gute Sicht, + 10°	
1618 Uhr		"R32" Mine abgeschossen.
1632 - 1657 Uhr		10.Anlauf Kurs 225°, ohne ausbojen, minenfrei.
1650 Uhr		"R32" Mine mit Sprengpatrone versenkt.
1710 - 1722 Uhr		11.Anlauf Kurs 45°. "R25" schwarzen Bojenstrich geworfen. 1 Mine geschnitten.
1720 Uhr		"R 32" meldet: 11 Minen versenkt oder gesprengt.
1747 Uhr		"R32" 12.Mine gesprengt.
1753 - 1810 Uhr		12.Anlauf Kurs 225°, ohne ausbojen, minenfrei.
1820 - 1833 Uhr		13. Anlauf Kurs 45°."R 32" roten Bojenstrich geworfen. minenfrei.
1825 Uhr		"R 25" schwarzen und roten Bojenstrich aufgenommen.
1840 - 1855 Uhr		14.Anlauf Kurs 225°, ohne Ausbojen, minenfrei.
1902 - 1912 Uhr		15.Anlauf Kurs 45°, "R 25" schwarzen Bojenstrich geworfen. 1 Mine geschnitten außerhalb des ausgebojten Streifens.
1936 - 1947 Uhr		16.Anlauf Kurs 45°, " R 32 " roten Bojenstrich geworfen. Minenfrei.
2000 Uhr	NW 3, Seeg. 3, heiter gute Sicht, 7,5°	
2014 - 2025 Uhr		17. Anlauf Kurs 45°, " R 32 " schwarzen Bojenstrich geworfen. Minenfrei.
2030 Uhr		" R 30 " Befehl bekommen zum Aufnehmen des Gerätes und Einschleppen eines engl. Minengefäßes unter Land zwecks Bergung.
2055 - 2105 Uhr		18.Anlauf Kurs 45° (Anlauf zur Kontrolle) "R 25 u. 32" roten und schwarzen Bojenstrich aufgenommen.
		Die Sperre, bestehend aus flachstehenden englischen Messingkappminen, war von der Flottille genau bezeichnet worden. Sperrkurs 314°, Ausdehnung 1000 m, Tiefeneinstellung 3 - 4 m.
		Es wurden zunächst 2 Anläufe in Doppeldwars-

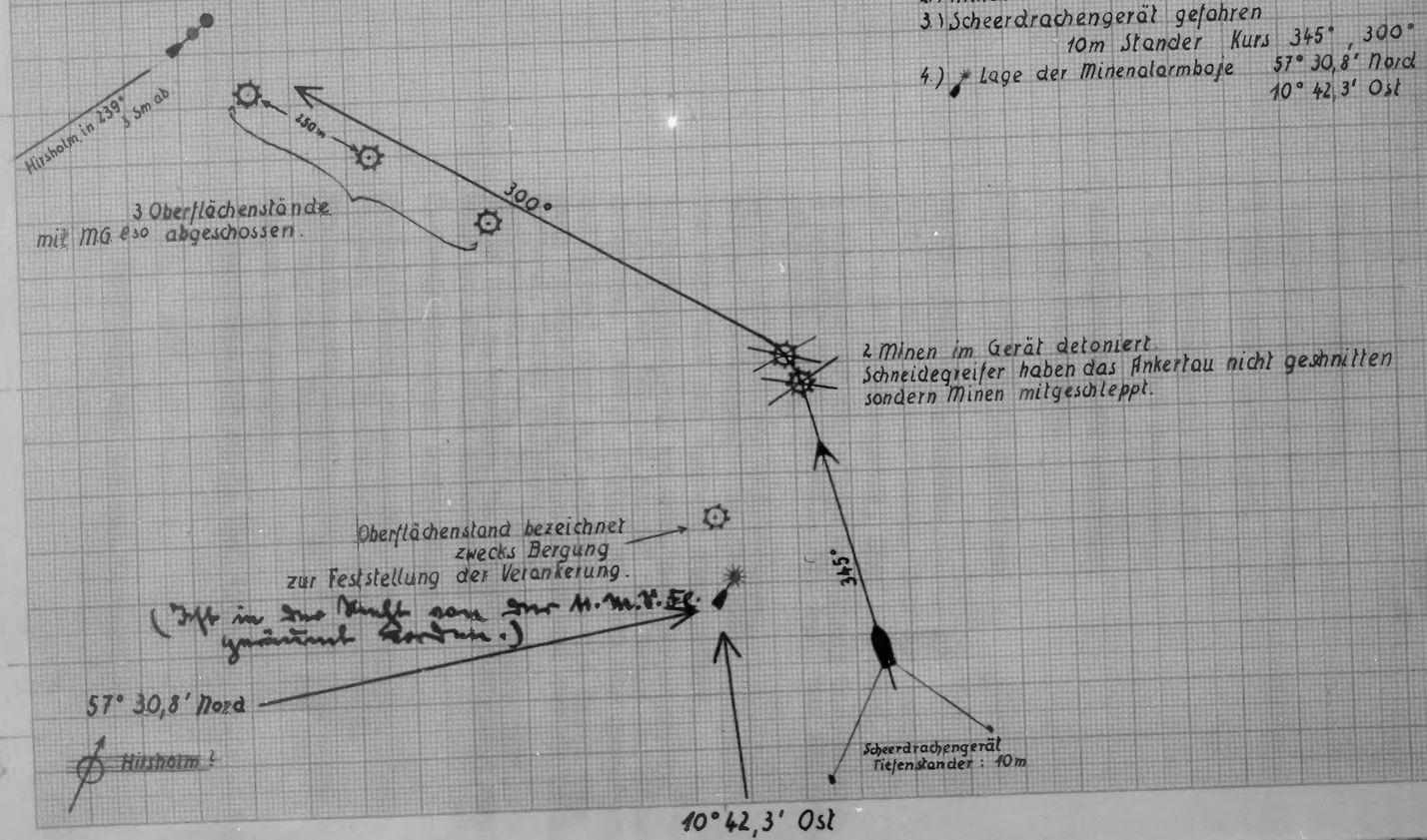
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		linie gefahren. Räumergebnis: 1. Anlauf 11 Minen, zweiter Anlauf 4 Minen. Minen wurden von den Schneidegreifern sehr gut geschnitten. Kapitänleutnant Brückelmann vom S.V.K., der sich an Bord von " R 27 " befand, untersuchte vom Schlauchboot aus das Ankertau der geschnittenen Mine. Nachdem die Sperre in Doppeldwarslinienverfahren ziemlich geräumt wurden war, wurden zum Freisuchen der Sperre 18 Anläufe im Durchstoßverfahren gefahren. Es wurden insgesamt 22 Minen geschnitten. 1 Mine hakte im Gerät von " R 31 " und detonierte beim Kalrieren des Gerätes cirka 30 m hinter dem Boot, gerade in dem Augenblick als das Schlauchboot an die Mine herangehen wollte. " R 30 " erhielt Befehl ein Minengefäß an Land zu schleppen und zu verankern, zwecks späterer genauerer Untersuchung.
2110 Uhr-		Scherdrachengerät aufgenommen.
2118 Uhr		
2118 Uhr		Boote nach Westen gelaufen, um treibende Gefäße abzuschießen.
2200 Uhr		Boote entlassen nach Frederikshavn, außer " R 27 " und " R 30 ".
2215 Uhr		" R 27 " Minengefahrboje bei Kjölzen geworfen.
		" R 30 " Gefäß bei der Minengefahrboje verankert.
2220 Uhr		Marsch nach Frederikshavn.
2245 Uhr		" R 27 " nach Frederikshavn eingelaufen. Sechsstündige Bereitschaft. Meldung an F.d.M. Ost: Engl. Sperre geräumt. 22 Minen geschnitten, 1 Mine im Gerät detoniert. 18 Gefäße versenkt, 4 Gefäße vertrieben, 1 Gefäß südlich Hirsholm verankert zwecks Bergung.
12.5.40.	Frederikshavn	Sechsstündige Bereitschaft. " R 30 " untersucht das an Land geschleppte Gefäß. Gefäß wird nach Bergen des Ankertaus gesprengt, da dieselbe Mine schon von der 1.R.Flottille geborgen wurde.
13.5.1940.	Frederikshavn	Sechsstündige Bereitschaft.
14.5.1940.	Frederikshavn	Sechsstündige Bereitschaft.
0700 -		2.R.-Flottille entlassen zum F.d.M. West.
0915 Uhr		"Brommy" längsseit "Wollin" zur Brennstoffübernahme.
0920 Uhr		" Brommy ", " R 27, 25, 26, 29, 30, 31" auslaufen, Marsch nach Westen durch den Limfjord " R 32 " nach Aalborg zur Lotsenbestellung entlassen.
1200 Uhr	L i m f j o r d SO 4, Seeg. 3, gute Sicht, bew.5, + 10°	
1210 Uhr		Einfahrt des Limfjordes erreicht. Lotse A. Jensen an Bord.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1350 Uhr		Aalborg passiert.
1400 Uhr		Lotse Jensen von Bord.
		Lotse Nielsen an Bord.
1600 Uhr	SO 3, Seeg.2, gute Sicht bedeckt, + 15°	" R 32 " zur Stelle mit Karten vom Limfjord. Nach Eintreffen F.T. 1214/61 SSD steigt Chef mit Unterstab auf " R 32 ", " R 30 " bleibt bei "Brommy". Flottille läuft mit großer Fahrt nach Westen.
1630 Uhr		Lögstor passiert.
2000 Uhr	SSO, Seeg.2, bedeckt, gute Sicht, + 12°,	Thyborön - Kanal passiert.
2003 Uhr		Lotse A.K. Negeberg an Bord.
2020 Uhr		Lotse " " von [illegible]
		Lotse L.S. Jeppersen von Bord.
2115 Uhr		Geleitzug im Süden gesichtet und angesteuert.
2150 Uhr		Nach Rücksprache mit Chef 4.M.S.Fl. U.-Bootssicherung an Stb. des Geleitzuges übernommen.
15.5.1940.	Östliche Nordsee	
0000 Uhr	SO 4, Seeg.3, bedeckt, mäßige Sicht, + 6°,	
0400 Uhr	SO 5-6, Seeg.5, bedeckt mäßige Sicht, + 6°,	U.-Bootssicherung südlich Nordmannstief abgebrochen, Marsch nach Esbjerg.
0640 Uhr		Esbjerg eingelaufen, zweistündige Bereitschaft.
1300 Uhr		Auf Fernschreiben 16877 v. 15.5.40 F.d.M. West G 1502: Flottille ausgelaufen zur U.-bootsjagd auf Weg grün.
1330 Uhr	SO 7, Seeg.6-7, heiter, gute Sicht, + 9,5°	F.T. an F.d.M.West: U.-Bootsjagd wegen Seegang nicht möglich, muß unter Landschutz bleiben.
1600 Uhr	SO 7, Seeg.6-7, heiter, gute Sicht, 8,5°	Marsch unter Land nach Cuxhaven.
19[illegible] Uhr	Unterelbe	Feuerschiff H einlaufend passiert.
2000 Uhr	SO 5, Seeg.3-4, heiter, gute Sicht, + 11°	
2047 Uhr		Feuerschiff K einlaufend passiert.
2108 Uhr		Cuxhaven, Minensucherhafen festgemacht. 24-stündige Bereitschaft.
		Nachträglich muß festgestellt werden, daß die erhöhte Beanspruchung der Flottille bei dem Einsatz im Kattegat und Skagerrak erheblich dadurch erschwert wurde, daß am 8.4.40 90% der alten Funk- und Signalgasten ersetzt wurden durch ganz junge Gasten, die gerade von der Schule kamen. Es ist für eine Frontflottille ein derartiger starker Personalwechsel nicht tragbar.
		Abgeschlossen am 15. Mai 1940.
		v. Zampf
		Korvettenkapitän und Flottillenchef.

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

Minenoberflächenstände ⌀ 4491 linke Kante unten.

1.) Minenwurfkurs 120° rw.
2.) Minenabstand etwa 250 m
3.) Scheerdrachengerät gefahren
10m Stander Kurs 345°, 300°
4.) Lage der Minenalarmboje 57° 30,8' Nord
10° 42,3' Ost



Geheim

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. G. Nebo 519

6 Anlage zu B. S. O. B. Nr. Gkdos. 2630 vom 16/7 40

50-1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.40:		
1302 Uhr		Skagen ausgelaufen.
1337 bis 1355 Uhr		Bezeichnungsgerät gefahren.
1354 Uhr		1 Mine (UMA) detoniert.
1408 bis 1424 Uhr		Bezeichnungsgerät gefahren.
1423 Uhr		1 Mine im Gerät detoniert.
1439 bis 1545 Uhr		Bezeichnungsgerät gefahren.
1545 Uhr-		1 Mine detoniert.
1635 bis 1638 Uhr		Bezeichnungsgerät gefahren.
1700 bis 1900 Uhr		Als Bojenboot gefahren.
1906 Uhr		Bei "Brommy" festgemacht, Chef an Bord.
1913 Uhr		Bei "R 32" festgemacht, Chef von Bord.
1930 Uhr		2 Transporter aus einem Geleitzug torpediert. 1 Dampfer sinkt schnell. Mit L.F. auf den Dampfer zugehalten.
1955 Uhr		Einen Gebirgsjäger aufgenommen. Wiederbelebungsversuche gemacht.
2015 Uhr		Den Mann auf ein M.-Boot abgeliefert.
2030 bis 0220 Uhr		U.-Bootssicherung an Stb. der torpedierten Transporter "Buenos Aires" und Bahia Castillo" gefahren. "Buenos Aires" um 2300 Uhr gesunken.
2.5.40:		
0220 bis 0320 Uhr		Auf Befehl Chef M.S.-Flottille mit Gerät Weg nach Frederikshavn abgelaufen und zurück beim Verband. Gerät aufgenommen. Gerätebooote: "25, 29, 31" Bojenboot: "30". 100 M RRG m. Spr.Gr. Da Scherdrachengerät zum Teil unklar. Kein Räumerfolg.
0320 bis 0450 Uhr		U.-Bootssicherung aufgenommen.
0458 Uhr		Frederikshavn eingelaufen. Im Vorhafen wurde Verlust der Stb.-Schraube festgestellt.
0514 Uhr		Frederikshavn ausgelaufen. "R 26" übernimmt Führung nach Skagen. "R 25 u. 31" folgen.
0705 Uhr		Skagen festgemacht.

Abgeschlossen am 2. Mai 1940.

gez. B r o ß .

Leutnant zur See und Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim
		Ausgang
		Kriegstagebuch "R 25".

Anlage zu Fl. d. M. Dfl 93. Nr. 2 Abs 549

Anlage zu B. S. D. 56 30 9617 40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.40:		
1610 Uhr		Flugzeug " 8 L.I.H. " in Schlepp genommen. Flugzeugführer Leutnant z.S. Richard an Bord.
1740 Uhr		3 Oberflächenstände von englischer Minensperre gesichtet. Quadrat 4491 linke Kante unten.
1925 Uhr		Flugzeug vor Frederikshavn zu Anker.
1930 Uhr		Kr. Meldung über Minenoberflächenstände an F.d.V. Schiff "Hugard" durch Morsespruch abgegeben.
1940 Uhr		Frederikshavn längseits "M 13" festgemacht.
2010 Uhr		Leutnant Richard von Bord.
2030 Uhr		Sperrwaffenoffizier von der 2. M.S.-Flottille Leutnant (Spr) Pöttner und Kommandant "M 13" Kapitänleutnant Maurer an Bord.
2033 Uhr		Abgelegt.
2110 Uhr		1 Minengefahrboje 100 m westl. Oberflächenstand geworfen(Lage: Hirsholm in 239° 3 Sm ab.
2115 bis 2127 Uhr		3 Minen (Oberflächenstand) durch M.G.C/30 mit 68 Schuß versenkt.
2140 Uhr		1 Minengefahrboje mit Nachtbeleuchtung, 100 m südlich der noch am Ankertau stehenden Mine, geworfen.
2150 Uhr		Scherdrachengerät (beidseitig) ausgebracht, 10 m Tiefenstander.
2210 Uhr		2 Minen im Gerät detoniert, Gerät abgeschlagen.
2248 Uhr		Rest des Gerätes aufgenommen.
2350 Uhr		Frederikshavn längseit "M 13" festgemacht.
2350 Uhr		Fliegeralarm.
3.5.40:		
0400 Uhr		Frederikshavn ausgelaufen.
0945 Uhr		Skagen längseit "Brommy" festgemacht.

Abgeschlossen am 3. Mai 1940.

Stabsobersteuermann und Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim Auszug Kriegstagebuch "R 26"

Anlage zu F. d. W. Ost B. Nr. G Kdos 519

8. Anlage zu B. S. ① B. Nr. Gkdos 2630 vom 16/7 1940

509

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.5.40:	Skagen, Kattegatt Frederikshavn.	2 stündige Bereitschaft für "R 29".
72o Uhr		Frederikshavn abgelegt.
34o Uhr	Ost, 4, Seegang 3.	100 m R.S.-Gerät ausgebracht und gefahren.
35o Uhr	Beleuchtung: gut.	Mine im Gerät detoniert.
419 Uhr		Mine im Gerät detoniert.
543 Uhr		Mine im Gerät detoniert.
71o Uhr		Scherdrachengerät gefahren. Schwimmerstander 5 m.
1925 Uhr		Gerät eingenommen. An Bb. 2 Dampfer torpediert. Sofort abgelaufen zur Unfallstelle. U.-Bootssicherung gefahren. U.-Bootgeleit für Dampfer "Castillo" nach Frederikshavn.
215o Uhr		Bei "M 9" längseits festgemacht. 8 Tote, 5 Schwerverletzte übernommen.
22o5 Uhr		Bei "M 9" abgelegt. Mit Alle Fahrt zum Lazarettschiff "Glück Auf" abgelaufen.
222o Uhr		Lazarettschiff "Glück Auf" festgemacht. Beim dortigen Schiffsarzt einen Kranken mit Schlagaderverletzung persönlich übergeben.
224o Uhr-		Abgelegt.
2.5.40: 0215 Uhr		100 m R.R.-Gerät mit scharfen Greifer gefahren, als Minensicherung für torpedierten Dampfer "Castillo".

Abgeschlossen am 2. Mai 1940.

gez. Hüfner.

Stabsobersteuermann und Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim Auszug Kriegstagebuch "R 26".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim Auszug Kriegstagebuch "R 29".

510

den 28. August 1940

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G.Kdos 1301 A I.

Geheim! Kommandosache!

B.S.O.
Eingang: 2.9.40
B.Nr. Gkdos. 3238 Anl.

A.1
A1u

Bzl. 2630

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

10.9.40.

Betrifft: Verleihung des E.K.I an den Chef 2.R.Fl.
Vorgang : B.S.O. G.Kdos 2630 A I vom 2.8.1940.

Mit Bezug auf den Vorgang wird mitgeteilt, daß dem Chef der 2. R.Fl. antragsgemäß das E.K. I am 21.5.1940 verliehen worden ist.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes.

K 511 A 3 ~ B.

Führer der Minensuchboote-Ost den 15. Juni 1940.

B.Nr. G.Kdos 518 F.

Geheime Kommandosache!

B.S.O.
Eingang: 7/7.40
B.-Nr. Gkdos 2536 Anl. 10

A 3a
A 1a

U. Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Anschließend des von 2. R.-Flottille hierher gegebenen Kriegstagebuches (einschließlich Abschnitt Maschine) für die Zeit vom 1. - 15.4.40) in 2 Ausfertigungen vorgelegt. Von einer Stellungnahme sehe ich ab, da die Flottille in dem genannten Zeitabschnitt mir nicht unterstellt war. Ich bitte daher, die erforderliche Stellungnahme von dort vorzunehmen und dann die Kriegstagebücher an den B.S.N. (truppendienstlicher Vorgesetzter) weiterzuleiten.

Im Entwurf gez. S t o h w a s s e r .

15.7.40 Auf Befehl!

Thimme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

-4-

Ab 3 + 6 + 8 Ab Jahr
an M. geben 7.6/VII
Hier: 1. 2. 3, 4, 5
Hr: 6-10

An Reg.: 37
Zunächst 6 3 verlegen u. R. (K.T.B. 14. u. 15.4.)

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 2530 A1

Geheime Kommandosache!

3.8.40.

Wfg

I. Zweite an: Gruppe Ost. Kiel

Anbei wird das Kriegstagebuch der 2. Pfl. vom 1.–15.4.40 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Die Flottille unterstand ab 13.4.40 taktisch dem BSO.

Es kann als sicher gelten, daß die Fähre Nyborg nicht auf eine NMA-Mine, sondern auf eine feindliche ~~Schlamm~~ Flugzeugmine lief.

II. Füge bei zu I. Anl. 6, 8, 7. 10.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein, Anlage 3 zu Heft 1, Anl. 4 und 9 an S. mitn. Tbh

-4-

gef.: [illegible]

gel.: [illegible]

ab: 19.8.40 Bull.

[illegible] A2 A3 [illegible]

[illegible] 8/8. [illegible] 7/8.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. A. Kdos 514

~~A. Anlage zu B. S. O.~~

B.-Nr. Gkdos. 2530 vom 7/7 19 40

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

512

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

" R 25 " bis " R 32 " u. " Bromny "

vom 1.4.1940 bis 15.4.1940.

8.40

Mlg.

I. Habe an: Gruppe Ost. Kiel.
Habe mit der Einsatzbereitschaft der 2. Fle.
vom 1. - 15. 4. 40 mit Abstrich der Boote vorge-
legt.
Die Flottille ist ab 13. 4. 40 einsatzbereit
dem BFO.
Bemerkt wird zu KTB 14. und 15. 4. 40:
Nachträglich sei die Feindeinsatz. daß die vom
der Flottille gelegten Minen 3. T. durch
Ebbe trocken fielen, daß eine
für derartige Minen unbedingt erforderliche
Voraussetzung, Räumgebiet der R-Boote nicht
Voraussetzung, Arbeitsmöglichkeit außerhalb der Tiefe
-n für U. M. A. - Minen war einzig Richtige.
II. Siehe bei zu I. Anl. 6-7. 10.
III. Für Ia. KTB siehe allgemein Anlage 3
zu Teil 1. Anl. 4 - 9 am S.

K | A2 | Abt | Fla | Bev

477

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt
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
1.4.40. 0700 Uhr	H e l g o l a n d	" R 26 " u. " R 29 " ausgelaufen nach Wesermünde zur Verfügung Gruppe West als Kurierboote.
0800 Uhr	SSO 4, Seeg. 3, diesig, bedeckt, + 4°	
0900 Uhr		" R 28 " nach W'haven ausgelaufen zur Verfügung Gruppe West als Kurierboot.
0925 Uhr		" R 25 " als Kurierboot nach Süder Piep ausgelaufen.
1845 Uhr		" R 26 " u. " R 29 " Scheibenhafen festgemacht.
2155 Uhr		" R 25 " Scheibenhafen festgemacht.
2.4.1940 0430 Uhr	H e l g o l a n d	" R 25 " als Kurierboot nach Süder Piep ausgelaufen.
0800 Uhr	SSW 3, Seeg. 2, bedeckt, mittl.Sicht, + 5°	
ab 1100 Uhr		Sofortige Bereitschaft.
" 1300 "		Dreistündige Bereitschaft.
1530 Uhr		" R 25 " Scheibenhafen festgemacht.
3.4.40. 0800 Uhr	H e l g o l a n d ONO 3, Seeg. 2, gute Sicht, bewölkt 7, + 5°	
ab 1100 Uhr 1000 Uhr		Sofortige Bereitschaft. Flottille ausgelaufen zur Sicherung einer Standlinie NW von Helgoland gegen U.-Boote. " R 25 " ausgelaufen als Kurierboot.
1013 Uhr		Auf Befehl F.d.M.West Aufgabe belegt, Rückkehr Helgoland.
1040 Uhr		Flottille Scheibenhafen festgemacht. Dreistündige Bereitschaft.
2155 Uhr		" R 25 " Scheibenhafen festgemacht.
4.4.40. 0430 Uhr	H e l g o l a n d	" R 25 " als Kurierboot nach Süder Piep ausgelaufen.
0800 Uhr	SSO 4, Seeg. 3, bedeckt, Regen, + 3°	
ab 0900 " 1050 Uhr		Sofortige Bereitschaft. Flottille ausgelaufen zur Sicherung einer Standlinie NW von Helgoland gegen U.-Boote.
1200 "	SSO 3, Seeg. 3, Nebel	
1220 "	+ 3°	Auf Befehl F.d.M.West Aufgabe erledigt, Rückkehr Helgoland.
1430 "		Helgoland Scheibenhafen festgemacht. Dreistündige Bereitschaft.
5.4.40. 0800 Uhr	H e l g o l a n d O 3, Seeg. 2, bedeckt, + 4°, mäßige Sicht	
0845 "		" R 28 " Scheibenhafen festgemacht.
ab 0900" 1005 Uhr		Soforitge Bereitschaft.
1115 "		" R 28 " ausgelaufen.
1131 "		Flottille ausgelaufen zur Sicherung einer Standlinie NW von Helgoland gegen U.-Boote.
1135 "		Auf Befehl F.d.M. West Aufgabe erledigt.
1140 "		Sammeln der Flottille auf Helgoland Binnenreede.
		Ablösung durch 3. R.-Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1147 Uhr		Marsch nach Cuxhaven.
1200 "	O 4, Seeg.3, bedeckt, mäßige Sicht, + 5°	
1520 "		Flottille Minensucherhafen festgemacht. Zwölfstündige Bereitschaft.
6.4.40. 0800 Uhr	C u x h a v e n	2. R.-Flottille große Wache. 6-stündige Bereitschaft. " R 26 und " R 29 " als Kurierboote ausgelaufen.
1340 "		" R 26 " und " R 29 " Minensucherhafen festgemacht.
1430 "		" R 32 " und " R 30 " nach Helgoland ausgelaufen.
1500 "		" R 25 " Minensucherhafen festgemacht.
1815 "		" R 28 " Minensucherhafen festgemacht.
2035 "		" R 32 " und " R 30 " Minensucherhafen festgemacht.
7.4.40.	C u x h a v e n	Sechsstündige Bereitschaft.
6.4.40. 0900 Uhr	C u x h a v e n	Sechsstündige Bereitschaft.
1430 "		" Brommy " und " R 30 " nach Altenbruch-Reede ausgelaufen zur Funkbeschickung.
1815 "		" Brommy " und " R 30 " Minensucherhafen festgemacht.
2000 Uhr	NNO 2, Seeg. 1, diesig, bew. 4, + 5°	" Brommy " nach Elbe III ausgelaufen.
2050 "		Flottille unter Führung von " R 32 " ausgelaufen.
		" R 32, 27, 25 u. 26" bei " Brommy " längsseits festgemacht. " R 28, 29, 30 u. 31" bei den geankerten Booten am Heck festgemacht.
9.4.40.	U n t e r e l b e (Elbe III)	
0000 Uhr	NNO 2, Seeg. 2, diesig, bew. 3, + 4°	
0100 "		" R-Boote abgelegt, F.d.M.-Verband Anker gelichtet, Marsch nach Esbjerg, R-Boote U.-Bootssicherung an beiden Seiten.
0400 "	NNO 2, Seeg.2, gute Sicht, bew.0, + 3°,	
0800 "	N 2, Seeg. 1-2, bedeckt, diesig, + 3,5°	
0955 "		Ansteuerungstonne Esbjerg einlaufend passiert.
1040 "		" R 32 " u. " R 28 " zur Sonderaufgabe nach Nordby. " R 27 " u. " R 30 " zur Überwachung der Hafeneinfahrt entlassen.
1130 "		Flottille im Handelshafen festgemacht.
1600 "		Einstündige Bereitschaft.
1600 -		" R 29 " entlassen zur Rotte " R 32 " nach Nordby.
2200 Uhr		Überwachung der Hafeneinfahrt durch " R 25 ".
2200 -		
0200 Uhr		Überwachung der Hafeneinfahrt durch " R 26 " u. " R 30 ".
10.4.40. 0200 -	E s b j e r g	Einstündige Bereitschaft.
0600 Uhr		Überwachung der Hafeneinfahrt durch " R 27 " " R 31 ".
1205 "		" R 25 " und " R 31 " nach W'haven entlassen
1215 "		" R 29 " u. " R 28 " nach Ereldigung de

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1415 Uhr		der-aufgabe im Handelshafen festgemacht.
1430 "		" R 32 " nach Erledigung der Sonderaufgabe im Handelshafen festgemacht.
2100 -".		Flottillenmusterung.
0100 Uhr		Überwachungder Hafeneinfahrt durch " R 27 " u. " R 30 ".
11.4.40.	E s b j e r g	
0600 Uhr		Flottille mit den Booten " R 29, 32, 26, 28, 27 u. 30 " abgelegt zur U.-Bootsüberwachung des Seegebietes NW von Horns Rev.
0800 Uhr	N 5-6, Seeg.5, bew.0, gute Sicht, + 3°	
1200 "	NNO 6, Seeg.5, bew.0, gute Sicht, + 5°	" R 26 " treibende Mine versenkt. Quadrat 9181.
1424 "		
1515 "		E.S.-Austausch mit 5 He-Kampfflugzeugen. Auf F.T. 1438/11 SSD U.Bootsüberwachung abgebrochen, Marsch nach Quadrat 9277 zur Hilfeleistung einer notgelandeten He 59.
1600 "	NNW 4, Seeg.3-4, gute Sicht, bew. 3, + 5°	
1755 "		Notgelandetes Flugzeug einer Seenotstaffel gesichtet am Strand südöstlich Blavandshuk.
1825 "		" R 32 " u. " R 28 " entlassen zum Einschleppen des Flugzeuges nach Esbjerg.
1828 "		Flottille Marsch nach Esbjerg.
1900 "		E.S.-Austausch mit einem He-Kampfflugzeug.
1930 "		" Brommy " meldet sich vor der Einfahrt nach Esbjerg zur Stelle.
2000 "	NNW 3-4, Seeg.3, gute Sicht, bew.6, + 3,5°,	" R 27 " und " R 30 " nach Kampen entlassen zum Geleit zweier Dän.Dampfer.
		" R 26, 28 und 29 " nach Cuxhaven entlassen.
		" Brommy " Marsch nach Cuxhaven.
12.4.40.	Östliche Nordsee	
0000 Uhr	NNW 3, Seeg.2, gute Sicht, bew. 5, + 3°	
0300 "		" R 26, 28 und 29 " Minensucherhafen festgemacht.
0400 "	NNW 3, Seeg.2, + 4o, gute Sicht, bew. 2,	
0515 "		" Brommy " Minensucherhafen festgemacht.
0530 "		" R 27 " u. " R 30 " Minensucherhafen festgemacht.
		Einstündige Bereitschaft, Ausrüstung und Proviantübernahme.
1310 "		" R 25 " und " R 31 ", von W'haven kommend, Minensucherhafen festgemacht.
1325 "		Flottille abgelegt, Marsch nach Kiel.
1450 "		Brunsbüttelkoog-Schleuse festgemacht.
1540 "		" " abgelegt, " R 25 " u. " R 31 " zur Verfügung Gruppe West entlassen.
2145 "		Holtenau-Schleuse (kleine Schleuse) festgemacht.
2215 "		" " " abgelegt.
2240 "		" R 25 " u. " R 31 " stoßen zur Flottille.
		" Brommy " und sämtliche R-Boote Kiel, Lützow-Brücke festgemacht.
13.4.40.	K i e l	Flottille B.S.O. unterstellt.
0500 Uhr		Einhalbstündige Bereitschaft.
0900 "		Einstündige Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
ab 1800h		Zweistündige Bereitschaft.
1945 Uhr		" R 25 " und " R 31 " entlassen zur Verfügung Gruppe Ost.
		Abgeschlossen am 15. April 1940.
		v. Zanssen
		Korvettenkapitän und Flottillenchef.
14.4.40.	K i e l.	
0915 Uhr		" R 32, 28, 27, 26 und 29" abgelegt nach Dietrichsdorf zur Übernahme von je 5 U.M.A
1100 Uhr		" R 32 " u. " R 28 " Lützow-Brücke festgemacht.
11[illegible] "		" R 32 " u. " R 28 " abgelegt zum Werfen einer Minensperre gemäß Befehl B.S.O. (Siehe Kriegstagebuch " R 32 ").
1145 "		" R 27, 30, 26, 29 " Lützow-Brücke festgemacht.
1500 "		" R 26, 29, 27 u. 30 " abgelegt, Marsch nach dem Großen Belt zum Werfen zweier Minensperren gemäß Befehl B.S.O. Führung " R 26 " mit Chef an Bord. Friedrichsort auslaufend passiert.
1600 Uhr	W 3, Seeg. 2, bew.8, mäßige Sicht, + 6°	
1746 -		Sperrlücke im Großen Belt passiert.
1803 Uhr		
2000 "	WzS 2-3, Seeg.2, bew. 3, mäßige Sicht, +5°	" R 27 " u. " R 30 " entlassen zum Werfen der Sperre westlich Korsör. (Siehe Kriegstagebuch " R 27 ").
2100 "		Großes Flugzeug Typ unbekannt, niedriger Höhe auf S-Kurs beobachtet. E.S. wurde wegen Geheimhaltung der Sperre nicht geschossen.
2230		Es wurde angenommen, daß es sich um eine Ju 52 handelt. " R 26 " u. " R 29 " Sperre östlich Nyborg geworfen. Navigatorische Lage auf 100 m genau.
2306 -		" R 29 " geankert, " R 26 " festgemacht.
2310 Uhr		Geankert Sprogö in rw. 205°, 0,8 sm ab.
		Abgeschlossen am 14. April 1940.
		v. Zanssen
		Korvettenkapitän und Flottillenchef.
15.4.40.	Großer Belt	
0000 Uhr	WSW 2-3, Seeg.2, mäßige Sicht, bew.3,+5°	
0001 "		Zweimotoriger Landbomber in niedriger Höhe auf Kurs S beobachtet.
0003 "		Unterwasserdetonation südlich Spregö. Notsignale eines Dampfers. " R 26 " losgeworfen, " R 29 " Anker gelichtet.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0050 – 0103 Uhr		" R 26 " Dänenfähre Nyborg festgemacht zur Klärung der Lage. Fähre Nyborg ist bei roter Blitztonne südlich Sprogö durch Unterwasserdetonation beschädigt worden. Bb.-Maschine ausgefallen, Ruder klemmt größeres Leck war z.Zt. noch nicht festgestellt. Keine Verletzten, Fähre schwimmfähig, braucht angebotene Hilfe des R-Bootes nicht, steht in U.K.Verbindung mit Land. Es wurde zunächst einwandfrei festgestellt, daß die Fähre Nyborg auf keinen Fall auf die um 2350 Uhr westlich Sprogö geworfene UMA-Sperre mit 12 m Tiefeneinstellung aufgelaufen sein konnte. Die Sperre liegt auf 100 m genau. Für jede Mine wurde die genaue Tiefe erlotet. Die östlichste Mine liegt 2,75 sm westlich der Unfallstelle der Fähre. Es ist unmöglich, daß bei nördlichem Strom von 0,5 sm und bei südwestlichem Wind eine UMA in 53 Minuten eine Strecke von 2,75 sm quer zum Strom und Wind vertreiben kann. Die UMA-Sperre östlich Sprogö war zu dieser Zeit überhaupt noch nicht geworfen. Der Kapitän der Fähre nahm Minendetonation an. Ein Flugzeug will er zu dieser Zeit nicht beobachtet haben. Ich nahm nach Prüfung der Lage an, daß es sich etweder um eine kleine Mine handeln mußte oder um eine Torpedodetonation in der Nähe der Fähre auf Grund. Auch das Erscheinen der Flugzeuges zu dieser Zeit erschien mir jetzt sehr verdächtig. Ich meldete durch Kr. O 120/28: Quadrat 7439 r. ob. Ecke Minen- oder U.-Bootsgefahr. Dänenfähre Nyborg ist bei roter Blitztonne durch Unterwasserdetonation beschädigt. Unmittelbar vor Detonation wurde zweimotoriger Bomber tiefffliegend beobachtet. Es wurde sofort mit 4 R-Booten U.-Bootsjagd aufgenommen. Nach Horchpeilung wurden 3 Wasserbomben geworfen ohne Erfolg.
0145 Uhr		Sammeln der Rotten bei Halskow-Rev Feuerschiff zur U.-Bootsjagd Quadrat 7439.
0240 "		" R 26 " nach Horchpeilung 3 Wasserbomben geworfen auf Kurs 184° rw., kein Erfolg beobachtet. Es besteht auch die Möglichkeit, daß die Dänenfähre "Nyborg" von einer Fliegerbombe beschädigt worden ist, die neben dem Schiff unter Wasser detoniert ist.
0400 "	SSW 3–4, Seeg.3, bew.2 mäßige Sicht, + 4,5°	, Zusammentreffen mit Dampfer " Togo ", "Kobra" und " Pionier " bei Halskow-Rev Feuerschiff. 4 R-Boote übernehmen U.-Bootssicherung an beiden Seiten. Führung des Geleites Chef 2.R.Fl. auf " R 26 ".
0800 "	SSW 5, Seeg.4–5, Regen, + 4,5°	
1200 "	SSW 4, Seeg.3, bedeckt, mäßige Sicht, + 4,5°	
1225 Uhr		" R 27 " entlassen zur Sicherung des Dampfers "Kobra" bis Limfjörden (Aalborg).
1600 "		Pionier und Togo vor Frederikshaven entlassen zum Ankerplatz. " R 26, 29, 30 " Frederikshaven festgemacht, einstündige Bereitschaft.
1640 "		" R 27 " Frederikshaven festgemacht. Abgeschlossen am 15. April 1940. v. Zahn Korvettenkapitän und Flottillenchef.

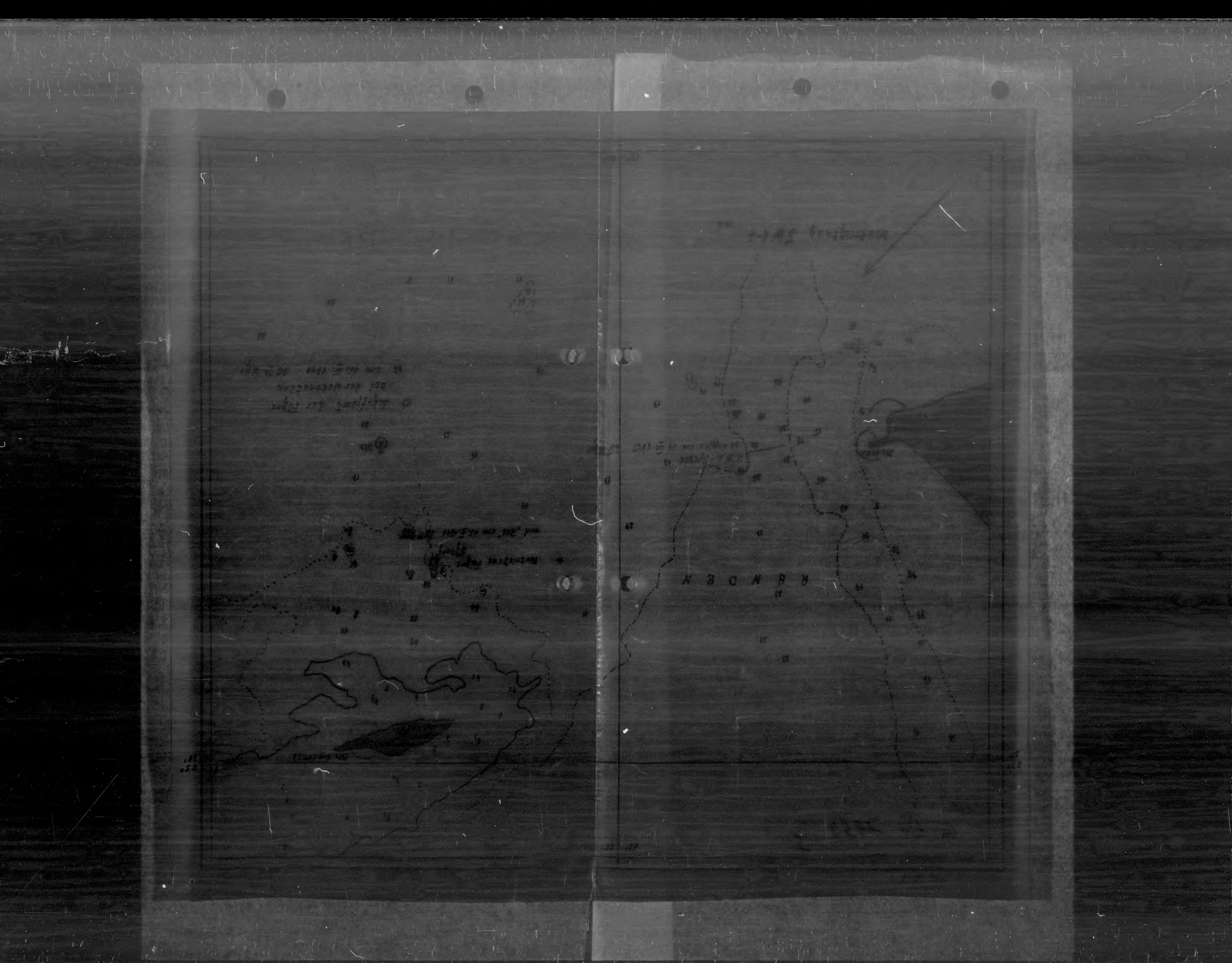
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 516
		Geheim Auszug aus dem Kriegstagebuch "R 32".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.4.40:	K i e l	
0910 Uhr		Lützowbrücke abgelegt.
0930 bis 1045 Uhr		10 U.M.A. beim Sperrzeugamt übernommen.
1052 Uhr		Sperrzeugamt abgelegt.
1102 Uhr		Längseits "Brommy" festgemacht.
1124 Uhr		abgelegt.
1211 Uhr		Kiel A Sperre passiert.
1224 Uhr		Kieler-Feuerschiff passiert.
1350 Uhr		Kjels Nor querab.
1440 Uhr		Feuerschiff + Nord passiert.
1625 Uhr		Halskov-Rev-Feuerschiff passiert.
1715 Uhr		Romsö Bb. passiert.
1830 Uhr		Lille-Grund-Nordtonne passiert.
1955 Uhr		Öbelö-Riff an Bb. passiert.
2310 Uhr		Beginn des Bojenwerfens.
15.4.40:	Fredericia	
0115 Uhr		Beginn des Minenwerfens. 01h 17m 24s: letzte Mine geworfen.
0120 Uhr		Beginn des Bojenlichtens.
0157 Uhr		Geankert unter Staveshoved.
0617 Uhr		Anker auf.
0618 Uhr		Die letzte in der Nacht nicht gelichtete Fahrwasserboje gelichtet.
0658 Uhr		Südlichste Mine, die Oberflächenstand hatte, gesprengt.
1140 Uhr		Halskov-Rev.Feuerschiff passiert.
1550 Uhr		Kieler-Feuerschiff passiert.
1640 Uhr		Lützowbrücke festgemacht.

Abgeschlossen am 15. April 1940

Oberleutnant zur See u. Kommandant.



Führer der Minensuchboote-Ost den 25. Juni 1940.

B.Nr. G.Kdos 443 F.

518 A3al. A1a

Mta C.

B.S.O.
Eingang: 7/7.40
Kdos. 4531 Anl. 48

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2. R.-Flottille vom 16. - 30.4.40 2-fach,(Karten 1-fach) vorgelegt mit Stellungnahme (3-fach) des F.d.M.-Ost. Die weiteren Ausfertigungen wurden von der Flottille dem F.d.M.-West vorgelegt.

-5-

Anl. 20 + 21

Abfl. Maschine + 1 K.P.L. an M. geben. 2. 6/40 Ab 1/4

Auf Befehl!

Thimme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Skdos 2531/41

v. m.

~~Swinemünde, den~~ 16. 7. 40

514

Geheime Kommandosache!

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
~~Kurzbrief~~
an: Führer Obd. See

- 15 -

Anbei wird die Gliederung der 2. Flk. vom 16. – 30. 4. 40 mit Abfahrt Wilhelmshaven und Stellungnahme der Fdo zugeleitet.

Ergänzend wird bemerkt:

1.) Zu 18. 4. 40 2200 Uhr:

Am 18. 4. 40 ~~fanden die Lw~~ konnten die Leute der Flak-Lw nach Anbringen der S. D. J. die Abfahrt der Minensucher beendet vom 15 sm nicht folgen, obwohl die Maschinen Umdrehungen für 19 sm machten. Sie fielen damit der Minen- und U-Bootsabwehr aus. Der Flottillenchef bat den S. D. J. anzuhalten, um womöglich seine U-Bootsabwehraufgabe erfüllen zu können. Seine Entschließung wird nach der gegebenen Lage getroffen.

2.) Zu 24. 4. 40 1655 Uhr:

Bei der U-Bootsbekämpfung in Qu 4497 warf die Flottille insgesamt 83 Wasserbomben. An der Ansammlung sind beim U-Boot-Ortung nach Peilverschiedung und mehrfacher Landbestrahlung nicht zu zweifeln. Nach 20stündiger, sehr scharfer, steter Verfolgung wurde die U-Jagd ohne sichtbaren Erfolg abgebrochen. Der erbeutete

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 10000 III. 40

L. Leit-Boot dürfte mit Rücksicht auf die Minengefahr nicht eingesetzt werden.

II. / Anlagen z. 21. 4. 40 1200 Uhr.

III. / Füge bei z. T. Anlagen 9 – 20, 24-26
Anlage 2 zum Kdo. H.

IV. Zum Kdo. KTB Skl. allgemein, Anlage 21 zu Skl. I.

C

20

A1

20/4

A1a

Gw

Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 4531 vom 7.7.40

Kommando
2. Räumbootsflottille
B.Nr. G 424 I.

An Bord, den 8. Mai 1940.

Führer der Minensuchboote

Eingang: 17. Mai 1940
B. Nr.: Gkdos 479 Anl. 6

Geheim

An
den Führer der Minensuchboote West,
den Führer der Minensuchboote Ost.

3+3

Im Nachgang zum Kriegstagebuch 2. R.-Flottille vom 1. bis 15.4.1940, 2. R.-Fl.B.Nr. G 411 I vom 15.5.40 vorgelegt.

Kamps

nochmals eingesehen.
Lor.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 443 521

Geheime Kommandosache!

1. Anlage zu K. S. O. Gkdos. 2621 vom 7/7. 40

Stellungnahme

des F.d.M.-Ost

zum K.T.B. 2. R.-Flottille für die Zeit vom 16. - 30. April 1940.

Zu 24.4.40 0008 Uhr:

Der Hinweis auf die Notwendigkeit, nach einem Minenschnitt bzw. einer Minendetonation im Gerät erst entsprechend lange abzulaufen, bevor das Gerät aufgenommen wird, ve dient Beachtung.

gez. Stohwasser.

Für die Richtigkeit:

Timme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 9. Div. 443

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 3. Anlage zu B. S. O. B.-Nr. Gkdos 4531 vom 1/7 19 40.
		522

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

("R 25" bis "R 32" u. Begleitschiff "Brommy")

vom 15.4. bis 30.4.1940.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. G.Kdos. 443

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 3. Anlage zu B. S. O. B.-Nr. Gkdos 443/41 vom 7/7 1941.

522

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

("R 25" bis "R 32" u. Begleitschiff "Brommy")

vom 15.4. bis 30.4.1940.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.40.	Frederikshavn	Einstündige Bereitschaft.
1245 - 1435 Uhr		" R 26, 29, 30 " bei Gabelsflach festgemacht zur Brennstoffübernahme.
17.4.40. 0600 Uhr	Frederikshavn	Befehle von Gruppe Ost und B.S.O. gehen nach Kiel an "Brommy" und erreichen Chef auf " R 26 " in Frederikshavn nicht. " R 26, 29, 30, 27" dem F.d.M. Ost zur Verfügung gestellt zu schnellen Truppentransporten nach Norwegen. Truppen von einem Jnf. Reg. eingeschifft. (je Boot 40 Mann).
0850 Uhr		Frederikshavn abgelegt zum schnellen Truppentransport nach Larvik mit den Booten " T 108, 107, 111" u. "F 8". Führung des Transportes Chef T.S.-Flottille. R-Boote U.-Bootssicherung auf beiden Seiten.
1000 Uhr	Skagerrak SW 5-6, Seeg.5, bew.3, mäßige Sicht, + 5,5°,	
1031 Uhr		" R 26 " und " R 29 " je eine Schreckwasserbombe geworfen Quadrat 4466 linke Kante Mitte.
1200 Uhr	WSW 6-7, Seeg.5, bew.5, mäßige Sicht, + 7°,	
1516 Uhr		Svenner Leuchtfeuer an Stb. passiert.
1520 Uhr		U.-Bootsalarm von "F 8", Sehrohr gesichtet an Bb., eine Wasserbombe geworfen. Weitere U.-Bootsbekämpfung wegen Seegang abgebrochen. Es wird außerdem blinder U.-Bootsalarm angenommen.
1555 Uhr		Larvik festgemacht.
1700 Uhr		Truppen von Bord.
18.4.40.	L a r v i k	Liegeplatz in Larvik nicht U.-bootssicher, zur Sicherung der an der Pier liegenden T.-Boote wird von 2100 - 0500 Uhr je einem R.-Boot U.-Bootssicherung vor dem Liegeplatz gefahren.
0500 Uhr		Larvik ausgelaufen, Marsch nach Frederikshavn mit den Booten " T 108, 107, 111" u. " F 8".
0540 Uhr		Svenner auslaufend passiert. R-Boote U.-Bootssicherung an beiden Seiten.
0640 - 0700 Uhr	S k a g e r r a k	9 Leichen in feldgrau, die von einem torpedierten Transportdampfer stammen, in Quadrat 4152 linke untere Ecke aufgenommen, um das Treiben in die Hafeneinfahrt zu verhindern. ("R26" u. "R27" je 4 und " R 29 " eine Leiche.
0800 Uhr	SSW 4, Seeg.3, diesig, bedeckt, + 3,5°,	
0920 Uhr		E.S.-Austausch mit einem Flugzeug Quadrat 4426.
1148 Uhr		Frederikshavn festgemacht. Halbstündige Bereitschaft.
1500 Uhr		9 Leichen durch Lazarettpersonal des Feldlazaretts abgeholt.
ab 2000 "		Einviertelstündige Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2035 Uhr		Flottille Frederikshavn ausgelaufen zu Geleit des Wurfverbandes des F.d.S.(West). Befehl hierzu wird mir durch Chef 3.R.Fl. übergeben, da vorher kein Befehl an mich gelangt ist.
2155 Uhr		3.R.Fl. abgelöst in der U.-Bootssicherung des Wurfverbandes des F.d.S.(West).
2200 Uhr		Scherdrachengerät auf Befehl ausgebracht.
2200 Uhr		Meldung an Führer des Sicherungsverbandes Chef 6.T.-Flottille, daß R-Boote mit Scherdrachengerät für U.-Bootsbekämpfung und Hilfeleistung nur beschränkt einsatzfähig sind.
		Durch Ausbringen des S.D.G. sacken R-Boote achteraus. Da Verband Marschfahrt 15 sm läuft, kommen R-Boote mit Gerät nicht auf Position trotz Umdrehung für 19 sm. Somit fallen R-Boot völlig aus als Minenschutz und U.-Bootssicherung. Nach nochmaliger Meldung, daß R-Boote Fahrt und Position mit Gerät nicht halten können, befahl ich das Gerät aufzunehmen, um wenigstens U.-Bootssicherung für den Wurfverband fahren zu können.
0300 Uhr		Nach Passieren der Südgruppe von Frederikshavn " R 26, 29, 27" Frederikshavn eingelaufen, klar zum Geleit nach Oslo. Übrigen R-Boote mit Wurfverband nach Kiel weiter marschiert. Boote können wegen Seegang Fahrt des Verbandes nicht halten und holen Verband erst unter Land wieder ein.
19.4.40. ab 0800 Uhr	Frederikshavn	Dreistündige Bereitschaft. Auslaufen des Geleitzuges wegen Wetterlage verschoben.
20.4.40. 0600 Uhr	Frederikshavn	" R 26, 29 u. 27" ausgelaufen gem. Befehl Chef 2.R.-Flottille (siehe beil. Befehl) zum Geleit der Dampfer " Pionier " mit Munition und " Togo " mit Truppen von Frederikshavn nach Norwegen mit " Jaguar ", "Falke" und weiteren 4 R-Booten der 1. und 3.R.Fl.
0755 Uhr		Passieren des sinkenden torpedierten Dampfers " Hamm " Quadrat 4467. Zwei U.-Jäger in nächster Nähe zu Anker.
0800 Uhr	NNW 3, Seeg.2, Nebel, Sicht 1000 m, + 3,5°,	
1112 Uhr		Flaggensignal auf " F 8 " Torpedolaufbahn an Bb. Quadrat 4186. Zwei Torpedos hinter Heck " F 8 " und Dampfer " Togo " durchgegangen. Dampfer " Togo " Torpedos ausmanövriert. U.-Bootsbekämpfung durch " F 8 " u. " R 26 " mit 7 Wasserbomben. Kein Erfolg beobachtet. Kr.-Meldung abgegeben durch "Jaguar " auf Welle b p.
1200 Uhr	NNW 2-3, Seeg.2, gute Sicht, bew.4, + 5,5°,	
1323 Uhr		Gruppe " Togo " entlassen Quadrat 4128 rechte untere Kante nach Larvik. Führung " F 5 ".
1430 Uhr	Oslo-Fjord	Eingang des Oslo-Fjord erreicht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1600 Uhr	W 2, Seeg. 1, bedeckt, gute Sicht, + 6,3°,	U.-Bootssicherung beendet bei Drøbak.
1758 Uhr		Oslo festgemacht.
21.4.40.	O s l o	
1200 Uhr	SW 2, Seeg. 1-2, gute Sicht, bew.3, + 8,5°,	Oslo ausgelaufen auf Befehl F.d.M. Ost. Marsch der Boote " R 26 " und " R 29 " nach Skagen. " R 27 " folgt am 22.4. mit dem Geleitzug Dampfer " Pionier ". Bei Beantwortung des F.T. F.d.M. Ost wird festgestellt, daß R-Bootslangwelle auf große Entfernung nicht ausreicht. Beantwortung mußte deshalb auf Kurzwelle erfolgen. Außerdem war schon vorher Auslaufmeldung an F.d.M. Ost über M.N.O, Oslo auf " Emden " abgegeben worden.
1551 Uhr		Ausgang des Oslo-Fjordes erreicht.
1600 Uhr	S k a g e r r a k SW 1-2, Seeg.1, gute Sicht, bew. 8, + 4,5°,	
2000 Uhr	SW 2-3, Seeg.2, gute Sicht, bew. 3, + 4°,	
2030 Uhr		Skagens-Rev Feuerschiff an Stb. passiert.
2221 Uhr		" R 26 " Frederikshavn festgemacht.
2245 Uhr	Frederikshavn	" R 26 " und "Brommy" ausgelaufen nach Skagen. " R 26 " U.-Bootssicherung vor " Brommy " " R 29 " Minensicherung vor "Brommy " mit Scherdrachengerät.
22.4.40.	K a t t e g a t t	
0000 Uhr	SW 2, Seeg. 1-2, gute Sicht, bew. 2, + 3°,	
0130 Uhr		" Brommy " und " R 29 " Skagen festgemacht.
0035 Uhr		" R26 " verdächtigen Schatten beobachtet.
0100 - 0105 Uhr		Motorengeräusche mit Horchgerät gehört.
0135 Uhr		Jagd nach dem verdächtigen Fahrzeug ohne Erfolg abgebrochen.
0200 Uhr		" R 26 " Skagen festgemacht.
2045 Uhr		" R 32, 28, 30 " von Kiel kommend, Skagen festgemacht.
2130 Uhr		" R 25, 31 " von Kiel kommend, Skagen festgemacht.
23.4.40.	S k a g e n	
0300 Uhr		" R 27 " in Oslo, Fliegeralarm, Bombeneinschläge gehört. Auf Befehl 20 Schuß 2cm Sperrfeuer abgegeben.
0510 Uhr		Flottille mit den Booten " R 32, 28, 25,31, 26, 29 u. 30 " Skagen ausgelaufen zum Nachprüfen der U.-Bootssperre östlich Skagen gem. Befehl F.d.M. Ost.
0630 Uhr		" Brommy " eine Fischerboje geworfen auf 57° 42,0' Nord 11° 1,2' Ost.
0641 Uhr		Verdächtiges Fahrzeug in SW-Richtung gesichtet und als aufgetauchtes U.-Boot angesprochen. Mit A.K. darauf zugedreht bis Fahrzeug als weißer Dampfer erkannt wurde.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0715 - 0733 Uhr		Scherdrachengerät in Formation H gelb grün ausgebracht. Schwimmerstander 10 m.
0800 Uhr	S 1, Seeg.0-1, gute Sicht, heiter, + 9,5°	
0820 Uhr		Minendetonation. " R 25 " Mine mit Bb.-Gerät auf Südkurs geräumt. Auf Befehl F.d.M. Ost Gerät aufgenommen, umgestellt auf 15 m Schwimmerstander.
1113 - 1150 Uhr		
1200 "	S 2, Seeg. 1-2, heiter gute Sicht, + 9°,	
1223 Uhr		Minendetonation. " R 25 " Mine mit Gerät auf Nordkurs geräumt.
1245 Uhr		Minendetonation. " R 32 " Mine mit Stb.-Gerät auf Südkurs geräumt.
1345 Uhr		Minendetonation. " R 31 " Mine mit Bb.-Gerät auf Nordkurs geräumt.
1404 Uhr		" R 28 " auf Südkurs eine Mine geschnitten.
1415 Uhr		Geschnittene Mine von " Brommy " abgeschossen.
1430 Uhr		Minendetonation. " R 30 " Mine mit Bb.-Gerät auf Ost-Westkurs. Gerät abgeschlagen.
1515 Uhr		Minendetonation. " R 26 " Mine mit Stb.-Gerät Gerät abgeschlagen.
1520 Uhr		Minendetonation. " R 26 " Mine mit Bb.-Gerät auf West-Ost-Kurs geräumt.
1529 Uhr		Minendetonation. " R 28 " Mine mit Stb.-Gerät auf West-Ost-Kurs geräumt.
1541 Uhr		Minendetonation. " R 26 " Mine mit Bb.-Gerät auf Ost-West-Kurs geräumt.
1600 Uhr	SSO 3, Seeg.2, gute Sicht, bew.2; + 12,5°	
1605 Uhr		Minendetonation. " R 25 " Mine im Stb.-Gerät auf Nordkurs.
1600 - 1615 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen.
1617 - 1640 Uhr		
1645 Uhr		Abgeschnittenen Bojenkörper gefischt.
1745 Uhr		Marsch nach Skagen. " R 26,29 " U.-Bootssicherung für " Brommy "; " R 25, 31, 28, 30 " unter Führung " R 32 ".
1815 Uhr		" R 25,32,31,28 u. 30 " Skagen festgemacht.
2120 Uhr		"Brommy, "R26 u. 29" Skagen festgemacht.
24.4.40.	S k a g e n	" R 32, 28, 29" Skagen ausgelaufen zum Räumen einer Mine gemäß F.T. 1841/55 SSD. von F.d.M. Ost. Führung Kdt. " R 32 ".
0008 Uhr		" R 28 " Minendetonation im Gerät Boot beschädigt. (Siehe Auszug Kriegstagebuch " R 28 "). Auf Befehl F.d.M.Ost war eine irrtümlich geworfene U.M.A. zu räumen auf 57° 44,7' Nord 10° 43,6' Ost. Die Mine sollte 0,7 sm nördlich der eigenen U.M.A.-Sperre liegen. Kdt. "R 32 " bekam sofort Befehl mit den Booten "R 32","R28 u. 29" mit Scherdrachengerät diese Mine zu räumen. Der Schiffsort der Mine wurde durch eine Fahrwasserboje genau bezeichnet und auf Südkurs mit Scherdrachengerät mit 10 m Tiefenstander angelaufen. 500 m

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nach Passieren der Boje wurde über West auf Nord geschwenkt. Bei der Schwenkung detonierte im Bb.-Gerät von " R 28 " eine Mine. In der Annahme, daß die gesuchte U.M.A. geräumt worden war, wurde auf Nordkurs das Gerät aufgenommen. Beim Gerätaufnehmen wurde " R 28 " durch Minendetonation im Gerät beschädigt. Das Heck wurde aufgerissen. Boot blieb schwimmfähig, außer 2 Leichtverletzten keine Verluste. " R 32 " ging bei " R 28 " längseit und stellte um 2310 Uhr den genauen Schiffsort durch Peilung fest: 57° 44' Nord 10° 43,7 Ost. Das Boot befand sich jetzt ~~genau~~ an der eigenen U.M.A,-Sperre. Da südlicher Strom setzte und das Boot 8 Minuten lang beim Gerätaufnehmen nach Süden vertrieben war, hätte es bei der Detonation frei von der eigenen U.M.A. Sperre stehen müssen. Es ist anzunehmen, daß entweder die eigene U.M.A.-Sperre etwas nördlicher liegt als angegeben oder daß die irrtümlich geworfene U.M.A. nördlich der Sperre nicht allein lag. Auf alle Fälle ergibt sich die Notwendigkeit nach einem Minenschnitt oder nach einer Detonation im Gerät erst entsprechend lange abzulaufen, ehe das Gerät aufgenommen werden darf.
		"R 32,28,29 " nach Erledigung der Aufgabe Skagen festgemacht. (Siehe Auszug Kriegstagebuch "R 32 u. 28").
0725 Uhr		Flottille mit dem Booten " R 32,27,26,29,30 und 31" ausgelaufen zum Freisuchen der U.-Bootssperre östlich Skagen.
0725 Uhr		"Brommy" zur Brennstoff- und Wasserergänzung nach Frederikshavn entlassen. " R 28 " zur behelfsmäßigen Instandsetzung des Bootes nach Frederikshavn.
0725 Uhr		" R 25 " zur Abdichtung von Leckage im Achterschiff, hervorgehoben durch Minendetonation in unmittelbarer Nähe, nach Frederikshavn entlassen.
0800 Uhr	OSO 3, Seeg. 2-3, heiter, gute Sicht, + 5,5°,	
0900 - 0912 Uhr		" R 30 " Boje auf 57° 41,5' Nord 10°57,75' Ost geworfen. Scherdrachengerät ausgebracht, Kurs 315°, Formation H gelb grün, Schwimmerständer 10 m.
0918 Uhr		Minendetonation. " R 27 " Mine mit Bb.-Gerät auf West-Ost-Kurs geräumt.
0946 Uhr		Minendetonation. " R 31 " Mine mit Bb.-Gerät geräumt.
0947 Uhr		Minendetonation, "R27" Mine mit Bb.-Gerät geräumt.
0948 Uhr		Minendetonation, " R 31" Mine mit Bb.-Gerät geräumt.
0949 Uhr		Minendetonation, " R 27" Mine mit Bb.-Gerät geräumt.Stb.-Gerät abgeschlagen.
0951 Uhr		Minendetonation. " R 27 " Mine auf Ost-West Kurs im Bb.-Gerät.Bb.-Gerät abgeschlagen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1029 Uhr		Minendetonation." R 32 "mit Stb.-Gerät auf Nordkurs geräumt.
1030 Uhr		Minendetonation" R 32 " mit Stbs.-Gerät auf Nordkurs geräumt. Stbs.-Gerät abgeschlagen.
1036 - 1050 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen, selbständig umgestellt auf 5 m Tiefenstander. " R 32 " Schwimmer gefischt.
1055 - 1118 Uhr		
1148 Uhr		Ob.Fkmstr. auf " R 30 " übergesetzt zum abgeben eines F.T. an F.d.M.Ost. Sendeenergie reicht auf " R 32 " nicht aus, wegen Einbau eines neuen Funkpeilers. F.T. an F.d.M. Ost: Halte befohlene Einstellung des Gerätes für zu tief, bisher eine Mine geschnitten, 18 detoniert.Frage: Jst K.E. eingeschaltet ? 2 Boote beschädigt.
1200 Uhr	O 3, Seeg. 2-3, heiter gute Sicht, + 7°,	
1215 Uhr		E.S. mit 3 Ju 52 ausgetauscht.
1255 Uhr		Auf F.T. von B.S.O. 1041/19 SSD. Scherdrachengerät aufgenommen, Marsch nach Frederikshavn zur Verfügung F.d.V.Ost für Minengeleit Schnelltransport.
1338 Uhr		E.S.-Austausch mit einer Do 17 Kampfmaschine.
1450 Uhr		Frederikshavn festgemacht.
1540 Uhr		" R 32 " Frederikshavn ausgelaufen und Geleitzug, auf Befehl Chef Schulfl. zurückgerufen.
1545 Uhr		Sammeln der Flottille vor Frederikshavn, Marsch nach Quadrat 4497 zur U.-Bootsjagd vor Frederikshavn nach gemeldeten U.-Booten.
1600 Uhr	OWO 3, Seeg.3, heiter gute Sicht, + 7°,	
1610 Uhr		Beginn der Suchfahrt in Dwarslinie Kurs 343°.
1624 Uhr		" R 27 " meldet U.-Bootspariskop, gesichtet an Stb., rote Boje geworfen.
1625 - 1635 Uhr		" R 27,32,26,30" Wasserbombenangriff auf Kurs 110°.
1635 - 1659 Uhr		Anlauf der Flottille in Dwarslinie auf Kurs 300° zum Wasserbombenwerfen. Horchverfolgung auf verschiedenen Kursen. Von dem Stb.-Flügelboot der Horchdwarslinie," R 27 " wurde das Periskop einwandfrei erkannt. Nach Abgabe der vorschriftsmäßigen Signale erfolgte der erste Wasserbombenangriff mit 4 R-Booten auf Vorgang von " R 27 ", der eine Boje geworfen hatte. Ein Erfolg wurde nicht beobachtet. Die Sichtungsstelle wurde sofort anschließend von der Flottille nochmals in Dwarslinie zu 6 R-Booten überlaufen und nach Vorgang Führerboot Wasserbomben geworfen. Ein Erfolg wurde nicht beobachtet. Jetzt wurde systematische Horchverfolgung durchgeführt. Horchpeilungen ließen darauf schließen, daß das U.-Boot nach Nordosten in eine tiefe Rinne steuerte. Auf Grund der Horchergebnisse wurden in dieser Richtung mehrere Wasserbombenangriffe gefahren. Nach jedem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Angriff verschwanden die U.-Bootsgeräusche für längere Zeit. Die letzte Peilung ergab einen Südkurs des U.-Bootes. Nach dem Angriff um 2042 Uhr, der auf Grund sehr guter Horchergebnisse erfolgte, wurde das U.-Boot nicht mehr gehört und geortet. Über Nacht lagen 4 R-Boote verteilt an den durch Bojen bezeichneten Angriffsstellen zur Horchbeobachtung. 1 Rotte stand nördlich der letzten Ortungsstelle auf West-Ost-Kurs auf und ab. 1 Boot überwachte die tiefe Rinne auf Nord-Ost und Südwest-Kurs. Es erscheint ziemlich ausgeschlossen, daß das U.-Boot über Nacht über oder unter Wasser unbemerkt abgelaufen ist. Nach 20 Stunden wurde in Ermangelung eines S.-Gerätes die U.-Bootsjagd ohne sichtbaren Erfolg abgebrochen. Ein Boot mit S-Gerät war vom F.d.V. erbeten worden, konnte aber wegen Minengefahr in diesem Quadrat nicht gestellt werden. Es wurden 83 Wasserbomben geworfen. Es kann angenommen werden, daß das U.-Boot mindestens Beschädigungen erlitten hat.
1725 Uhr		Funkspruch an F.d.V.: Erbitte Boot mit S.-Gerät und Wasserbomben-nachschub Quadrat 4494 unten links.
1800 Uhr		" R 38 " u. " R 40 " melden sich mit Wasserbomben zur Stelle.
1823 Uhr		" R 32 " eine Minengefahrboje nach Horchpeilung geworfen.
1827 Uhr		" R 32 " auf Kurs 60° nach Horchpeilung eine Wasserbombe geworfen.
1836 - 1838 Uhr		" R 31 " auf Ostkurs 3 Wasserbomben geworfen.
1842- 1844 Uhr		" R 31 " auf Westkurs 5 Wasserbomben geworfen. Entlassen nach Frederikshavn zum Holen von W.B.
1847 - 1849 Uhr		" R 30 " auf Ostkurs 3 Wasserbomben geworfen. " R30 " auf SO-Kurs 4 Wasserbomben geworfen. Entlassen nach Frederikshavn zum Holen von W.B.
1855 - 1857 Uhr		" R 29 " auf S-Kurs 6 Wasserbomben geworfen, anschließen entlassen zum Holen von W.B.
1904 - 1906 Uhr		" R 26 " auf Kurs 25° 5 W.B. geworfen, entlassen zum Holen von W.B. nach Frederikshavn.
1924 - 1926 Uhr		" R 40 " auf Südkurs 3 Wasserbomben geworfen.
1926 - 1928 Uhr		" R 38 " auf Westkurs 3 W.B. geworfen.
1937 - 1939 Uhr		" R 40 " auf Westkurs 8 W.B. geworfen.
2000 Uhr	NO 3, Seeg. 2, gute Sicht, bew. 7, + 6,5°	" R 31 " meldet sich von Frederikshavn zurück.
2005 - 2006 Uhr		" R 27 " 2 Schreckwasserbomben bei der Anfangsboje geworfen.
2018 Uhr		" R 30 " meldet sich mit 30 W.B. zur Stelle.
2019 - 2030 Uhr		Übernahme von 20 W.B. von "R40" auf "R 32".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2031 Uhr		" R 38 " und " R 40 " entlassen.
2042 - 2044 Uhr		" R 32 " auf Kurs 90° 5 W.B. nach Horchpeilung geworfen.
2050 Uhr		" R 32 " eine rote Boje geworfen.
2126 Uhr		" R 31 " Schreckwasserbomben an der Anfangsboje geworfen.
2133 Uhr		" R 32 " geworfene rote Boje aufgenommen.
2145 Uhr		" R 31 " auf Position für die Nacht, NO der Minengefahrboje auf und ab stehend, entlassen.
2200 Uhr		" R 27 " und " R 30 " Position Anfangsboje.
2213 Uhr		" R 26 u. 29" mit je 18 W.B. melden sich zur Stelle . " R 26 u. 29" nach Quadrat 4497 oben Kante (in Ost- und West-Kursen) für die Nacht entlassen.
2225 Uhr		" R 32 " Position für die Nacht 1000 m westlich der Anfangsboje.
2400 Uhr	NO 2, Seeg. 1, gute Sicht, bew. 0, + 5°,	Abgeschlossen am 25.4.40. v. Tramp Korvettenkapitän und Flottillenchef.
25.4.40.	Gewässer östlich Frederikshavn	
0300 Uhr		" R 26,29 u.30 " entlassen zum Minengeleit vor Geleitzug von Frederikshavn bis zum Breitengrad 57° 54'.
0400 Uhr	0 3, Seeg.2, gute Sicht bew. 1, + 3,5°,	
0553 Uhr		" R 31 " an der Anfangsboje geankert, zur Horchbeobachtung " R 32 " am Heck festgemacht. Geankert Hirsholm in 325° 5,65 sm ab. " R 27 " geankert Hirsholm in 329,5° 5,4 sm ab.
0800 Uhr	0 3, Seeg. 2, gute Sicht, heiter, + 5°,	
0900 Uhr		" R 26,29 u. 30 " Frederikshavn eingelaufen. Zweistündige Bereitschaft.
1200 Uhr	ONO 3, Seeg.3, gute Sicht, bew. 3, + 8°,	" R 27 u. 31" Anker gelichtet, " R 32 abgelegt. Seit 2042 Uhr keine Horchergebnisse mehr. U.-Boot hat sich auf Grund gelegt und alles abgestellt oder ist unbemerkt abgelaufen. Jn Ermangelung eines Bootes mit S-Gerät U.-Bootsverfolgung nach 20 Stunden abgebrochen.
1205 - 1220 Uhr		" R 32 " " R 31 u. 27" Frederikshavn festgemacht, Brennstoff- und Wasserergänzung. Zweistündige Bereitschaft.
1255 Uhr		Meldung an F.d.V. Ost"U.-Bootsjagd nach 20 Stunden wegen Fehlens eines S-Gerätes ohne sichtbaren Erfolg abgebrochen." Boot mit S-Gerät konnte wegen Minengefahr ~~nie~~ in diesem Quadrat nicht gestellt werden. Abgeschlossen am 25.April 1940. v. Tramp Korvettenkapitän u. Flottillenchef.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.4.40. 0648 Uhr	Frederikshavn	Auf Fernschreiben MOZ 45096 26/4 0110 F.d.M. Ost G 1911 Flottille ausgelaufen "R 32, 27, 25, 26, 29, 30 u. 31 ". Marsch nach Quadrat 4494 zum Feststellen der Ausdehnung einer engl. Minesperre vor Frederikshavn.
0800 Uhr	OSO 3-4, Seeg.3, gute Sicht, bew. 8, + 5°,	
0810 - 0825 Uhr		150 Meter R.-Bootssuchgerät mit Krallengreifer und Alarmboje ausgebracht. 1. Anlauf Kurs 180° Gerät versenkt.
0840 Uhr		" R 26 " Bb.-Gerät ausgeschlippt, Mine bezeichnet.
0845 - 0855 Uhr		" R 30 " Stb.-Gerät ausgeschlippt. Mine ist als Schatten zu erkennen und steht auf ungefähr 4 m. Gerät aufgenommen.
0918 - 0928 Uhr		
0930 Uhr		2. Anlauf Kurs 0°. Erster minenfreier Anlauf. Gerät versenkt.
0947 - 0956 Uhr		Gerät aufgenommen (Kurs 0°)
1004 - 1010 Uhr		Gerät ausgebracht (Kurs 180°).
1012 Uhr		Gerät versenkt.
1053 - 1102 Uhr		Gerät aufgenommen, zweiter minenfreier Anlauf.
1120 - 1128 Uhr		1,5 sm östlich der bezeichneten Mine Bojenstrich N-Kurs geworfen. Gebiet wird nach Osten systematisch freigesucht.
1130 Uhr		Gerät bei " R 27 " ausgeschlippt durch Fahrfehler.
1131 - 1142 Uhr		Gerät aufgenommen.
1151 - 1157 Uhr		Gerät ausgebracht, Kurs 180°.
1158 Uhr		Gerät versenkt.
1200 Uhr	Gewässer östlich Frederikshavn, SO 3, Seeg.3, bedeckt, gute Sicht, + 6°,	
1203 Uhr		" R 27 " Stb.-Gerät ausgeschlippt.
1204 - 1213 Uhr		Gerät aufgenommen.
1245 - 1255 Uhr		150 m R.-Bootsminensuchgerät ausgebracht, Kurs 180°.
1258 Uhr		Gerät versenkt.
1315 - 1328 Uhr		Gerät aufgenommen. Dritter minenfreier Anlauf.
1345 - 1410 Uhr		Minensuchen unterbrochen wegen Nachprüfen einer verdächtigen Ölspur. Kein Erfolg.
1415 Uhr - 1421 "		150 m R.-Bootsminensuchgerät ausgebracht, Kurs 180°.
1423 Uhr		Gerät versenkt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1453 - 1503 Uhr		Gerät aufgenommen. Vierter minenfreier Anlauf.
1510 - 1519 Uhr		Gerät ausgebracht. Kurs 0°, " R 26 " Störung an der Leinenwinde, setzt hinter den Verband.
1520 Uhr		Gerät versenkt.
1536 - 1550 Uhr		Gerät aufgenommen. Fünfter minenfreier Anlauf.
1600 - 1610 Uhr	SO 3, Seeg.3, Regen, mäßige Sicht, + 5,5°, zeitweise Boen bis Stärke 5 - 6	Gerät ausgebracht, Kurs 180°.
1625 Uhr		Gerät versenkt.
1648 - 1658 Uhr		Gerät aufgenommen. 6. minenfreier Anlauf.
1704 - 1710 Uhr		Gerät ausgebracht, " R 29 " Störung an der Leinenwinde, setzt sich hinter den Verband.
		" R 26 " Störung beseitigt, fährt wieder als Gerätboot.
1718 Uhr		Gerät versenkt.
1735 - 1745 Uhr		Gerät aufgenommen. 7. minenfreier Anlauf. " R 31 " meldet: Umformer ausgefallen kein Strom mehr im Boot.
1750 Uhr		Freisuchen des Gebietes östlich der Sperre wegen Wetterlage abgebrochen.
1830 Uhr	SO 6 - 7, Seeg.6, Regen Sicht 1 sm.	" R 25 " Fischerboje mit Osttoppzeichen 300 m östlich der Minengefahrboje und der bezeichneten Mine ausgebracht.
1835 Uhr		Flottille Marsch nach Frederikshavn.
1920 Uhr		Frderikshavn festgemacht. Zweistündige Bereitschaft. Meldung an F.d.M. Ost.
		Abgeschlossen am 26.4.40.
		v. Zanthier
		Korvettenkapitän u. Flottillenchef.
27.4.40. ab 1200 Uhr	Frederikshavn	Zweistündige Bereitschaft. Vierstündige Bereitschaft. Wegen Wetterlage und dringender Reparaturen nicht ausgelaufen.
28.4.40. 0600 Uhr	Frederikshavn Gewässer östlich Frederikshavn	Vierstündige Bereitschaft. Flottille ausgelaufen. Marsch nach Quadrat 4494 zum Feststellen der Ausdehnung einer engl. Sperre.
0703 Uhr		" R 26 " 1 sm SO der bezeichneten Mine eine Minegefahrboje geworfen.
0710 Uhr		" R 25 " roter Bojenstrich von der SO Minengefahrboje nach SW und No je 1 sm geworfen.
0720 - 0730 Uhr		150 m R.-Bootssuchgerät ausgebracht in T rot Kurs 45°.
0733 Uhr		Gerät versenkt.
0745 - 0800 Uhr		Gerät aufgenommen. 1. minenfreier Anlauf. Anlauf wird wiederholt auf SW-Kurs.
0800 Uhr	O 5, Seeg. 4-5, gute Sicht, bew. 2, + 4°,	
0813 - 0823 Uhr		Gerät ausgebracht in T grün, Kurs 225°.
0830 Uhr		Gerät versenkt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0846 - 0905 Uhr		Gerät aufgenommen. 2. minenfreier Anlauf.
0923 - 0931 Uhr		Gerät ausgebracht in T rot, Kurs 45°.
0943 Uhr		Gerät versenkt.
0957 - 1009 Uhr		Gerät aufgenommen 3. minenfreier Anlauf.
1000 Uhr	ONO 6 - 7, Seeg.6, gute Sicht, bew. 3, + 6°,	
1016 - 1028 Uhr		Gerät ausgebracht in T grün, Kurs 225°.
1030 Uhr		Gerät versenkt.
1031 Uhr		" R 27 " Stb.-Gerät ausgeschlippt durch Gieren bei achterlicher See. Anlauf wird wiederholt auf Sw Kurs.
1044 - 1054 Uhr		Gerät aufgenommen. 4. minenfreier Anlauf.
1110 - 1122 Uhr		100 m R.-Bootssuchgerät in T grün ausgebracht, Kurs 45°.
1127 Uhr		Gerät versenkt.
1129 Uhr		" R 32 " Gerät an Stb. ausgeschlippt durch Fahrfehler.
1140 - 1148 Uhr		Gerät aufgenommen. 5. minenfreier Anlauf.
1155 - 1200 Uhr		Gerät ausgebracht in T rot, Kurs 225°.
1200 Uhr	ONO 5, Seeg.4, gute Sicht, bew.4, + 10°,	
1203 Uhr		" R27 " Bb.-Gerät ausgeschlippt durch Fahrfehler. Anlauf wird auf SW-Kurs wiederholt.
1205- 1217 Uhr		Gerät aufgenommen.
1224 - 1232 Uhr		Gerät ausgebracht in T rot, Kurs 225°.
1238 Uhr		Gerät versenkt.
1247 - 1300 Uhr		Gerät aufgenommen, 6. minenfreier Anlauf.
1300 - 1400 Uhr		Absuchen des Gebietes östlich der Fischerboje nach Bojen. Genauen Festlegen der Ostgrenze der engl. Sperre durch eine Fischerboje mit Osttoppzeichen und eine Minengefahrboje.
1400 - 1424 Uhr		150 m R.-Bootssuchgerät mit Krallengreifer und Alarmboje (Bojenleine 27 m, Federschlipp 11 mm. Suchfahrt 11 sm. klargemacht.
1424 - 1429 Uhr		Gerät ausgebracht in T grün, Kurs 0°.
1430 Uhr		Gerät versenkt.
1433 Uhr		" R 27 " Bb.-Gerät ausgeschlippt. " R 31 " Minegefahrboje geworfen.
1439 - 1450 Uhr		Gerät aufgenommen.
1456 - 1504 Uhr		Gerät ausgebracht in T rot, Kurs 180°,
1507 Uhr		Gerät versenkt. boje
1512 Uhr		"R 31" Minegefahrvohne Verankerung aufgenommen
1520 Uhr		" R25" eine Minengefahrboje geworfen.
1521 - 1531 Uhr		Gerät aufgenommen. Minenfreier Anlauf.
1537 Uhr		"R 25" roten Bojenstrich in Sw und No Richtung von der Minengefahrboje geworfen.
1540 - 1548 Uhr		Gerät ausgebracht in T grün, Kurs 45°.
1554 Uhr		Gerät versenkt.
1600 Uhr	ONO 3, Seeg. 2-3, gute Sicht, bew. 2, + 9°,	" R 32 " Stb.-Gerät ausgeschlippt, vermutlich durch Gerät Mine verschleppt. Beim Aufnehmen der Führungsrolle gebrochen, dadurch Gerät freigekommen.
1605 - 1620 Uhr		Gerät aufgenommen.
1641 - 1647 Uhr		Gerät ausgebracht in T grün, Bojenleinelänge 26 m, Federschlipp 8 mm, Suchfahrt 9 sm, Kurs 45°,
1650 Uhr		Gerät versenkt.
1708 - 1721 Uhr		Gerät aufgenommen.
1727 - 1737 Uhr		Gerät ausgebracht in T rot, 25 m Bojenleinenlänge, Kurs 225°,
1740 Uhr		Gerät versenkt.
1803 - 1810 Uhr		Gerät aufgenommen.
1813 Uhr		" R 32 " beim Gerätaufnehmen großer Zug im Gerät.
1815 Uhr		"R 27" meldet: Habe anscheinend eine Mine bezeichnet ?
1820 Uhr		"R 27" mit den Booten "R 25,2931" nach Frederikshavn entlassen.
1900 Uhr		Freisuchen des Gebietes östlich Frederikshavn abgebrochen. " R 32" u. " R 26" schleppen Gegenstand im Gerät unter Land." R 26 " Gerät ausgeschlippt, Greiferboje verankert, ; Minengefahrboje geworfen.
1825 - 1900 Uhr		" R 32 " weiter unter Land gelaufen bis festgestellt, daß nichts mehr im Gerät ist.
1900 - 1955 Uhr		Minengefahrboje geworfen.
1955 - 2215 Uhr		" R32" in Rufweite von " R 26 " gegangen. Syatematisches Absuchen des Gebietes zwischen den geworfenen Minengefahrbojen " R 32 " u. " R 26 " durch " R 30 " mit Scherdrachengerät.
2000 Uhr	NNO 2, Seeg.2, gute Sicht, bew. 3, + 9°,	Kein Ergebnis.
2005 - 2019 Uhr		" R 32 u 26" Verankerung der Greiferboje umfangen und von "R 26" unter Land auf 5 m Wasser geschleppt und bezeichnet.
2043 - 2215 Uhr		Scherdrachengerät zwischen den Minengefahrbojen gefahren (Schwimmerstander 10 m).
2215 Uhr		Bootsweise einlaufen Frederikshavn.
2250 Uhr		Frederikshavn festgemacht. Zweistündige Bereitschaft.

Abgeschlossen am 28.4.40.

F. Kampe

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.40.	Frderikshavn	
0500 Uhr		" R 32 " zur Nachprüfung des auf flaches Wasser geschleppten Gegenstandes. Herankommen an der Bezeichnungsstelle wegen Seegang nicht möglich.
0715 Uhr		" R 26, 25, 27, 29, 30 u. 31 " ausgelaufen Marsch nach Quadrat 4494.
0740 Uhr		" R 32 " meldet sich zur Stelle.
0750 -		Scherdrachengerät ausgebracht, Schwimmerstander 15 m, Formation H gelb grün. -
0845 Uhr	OSO 5-6, Seeg.5, gute	Freisuchen des Gebietes mördlich und südlich
0800 Uhr	Sicht, wolkenlos, + 6°	der Sperre nach verschleppten Minen.
0850 Uhr		Scherdrachengerät aufgenommen.
1050 -		
1105 Uhr		
1106 -		Klarmachen des 150 m R.-Bootssuchgerätes.
1145 Uhr		Bojenleinenlänge 30, Federschlipp 8 mm,
		Suchfahrt 9 sm.
		Verbundenes Gerät wegen Wetterlage nicht gefahren, da nach Erfahrung des Vortages Gerät so stark arbeitet, daß Minen im Drachen haken und verschleppt werden. Vermutlich handelt es sich um kleinere Minen mit leichten Ankern, die sich leicht verschleppen lassen.
1150 -		Roten Bojenstrich aufgenommen.
1220 Uhr		
1225 Uhr		Sammeln der Flottille, Marsch nach Frederikshavn.
1250 Uhr		Frederikshavn festgemacht. Zweistündige Bereitschaft.
1800 Uhr		" R 28 " mit Geleit zwecks Untersuchung nach Kiel Marinewerft entlassen. "R26" untersucht das an Land geschleppte Gerät ohne Ergebnis.
30.4.40.	Frederikshavn	Zweistündige Bereitschaft.
ab 0700 Uhr	0 6 , Seegang 4 - 5	Halbstündige Bereitschaft.
1000 Uhr		Flottille mit den Booten " R 32, 25, 27, 26, 30, 29 u. 31 " ausgelaufen zur Bezeichnung des Westflügels der englischen Sperre in Quadrat 4494.
1104 -		150 m R.-Bootssuchgerät ausgebracht. Bojenleinenlänge 30 m, Federschlipp 8 mm, 9 sm
1114 Uhr		Suchfahrt. Formation T grün, Kurs 225°.
1116 Uhr		Gerät versenkt.
1125 Uhr		R 26 Bb.-Gerät ausgeschlippt. " R 25 " Minengefahrboje geworfen.
1131 Uhr		E.S.-Austausch mit 3 Ju 52 Quadrat 4494.
1137 -		Suchgerät aufgenommen.
1147 Uhr		
1200 Uhr	0 4, Seeg. 3-4, heiter, gute Sicht, + 10°,	
1205 -		Scherdrachengerät in H gelb grün ausgebracht.
1220 Uhr		Schwimmerstander 15 m, Kurs 45°.
		1. Anlauf 225° mit 150 m Suchgerät, Fahrt 9 sm, minus 8,5 m. Ausgeschlippt Stb.-Flügelrotte, Minengefahrboje geworfen, nicht ausgebojt.
		2. Anlauf 45° mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander, überlappend ausgebojt auf 300 m Breite. Minenfrei. Das Gebiet westlich der Sperre wurde mit S.D.G. freigesucht, da hier schon von einer M.S.Fl. geräumt worden war.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1800 Uhr	0 2, Seeg. 2, gute Sicht, bew.2, + 9°,	3. Anlauf 225° Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander, überlappend ausgebojt, Ausschlippstelle überlaufen ohne Ergebnis. Minenfrei.
		4. Anlauf 45° Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander überlappend ausgebojt. Erste Ausschlippstelle zum zweiten Mal überlaufen ohne Ergebnis. Minenfrei.
		5. Anlauf 225° mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander überlappend ausgebojt. Minenfrei.
		6. Anlauf 45° mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander überlappend ausgebojt. Minenfrei.
		7. Anlauf 225° mit Scherdrachengerät 15 m, Schwimmerstander, überlappend ausgebojt. Minenfrei.
		8. Anlauf 45° mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander, überlappend ausgebojt. Minenfrei.
		9. Anlauf Kurs 313° (Sperrkurs) mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander überlappend ausgebojt auf 300 m Breite. Minenfrei.
		10. Anlauf Kurs 134° (Sperrkurs) mit Scherdrachengerät, 15 m Schwimmerstander, Räumbreite 400 m. Minenfrei.
1805 -		Scherdrachengerät aufgenommen.
1820 Uhr		
1850 Uhr		" R 31 " Fischerboje mit Westtoppzeichen als Westbezeichnung der englischen Sperre geworfen.
1900 Uhr		Flottille gesammelt, Marsch nach Frederikshavn.
1930 Uhr		Frederikshavn festgemacht, Aufgabe planmäßig durchgeführt.
		Dreistündige Bereitschaft.
		Abgeschlossen am 30. April 1940.

v. Zanthier

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Anlage zu B.:
B.-Nr. Gkdos. 4531 v. 7/7.19.40 531

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

Geheim

Auszug aus dem

Kriegstagebuch "R 32".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.4.40:	Seegang 0 – 1	
	Wind NNO, 0°° – 1	
2120 Uhr	Strom SZW 1,2 bis 1,7 Sm.	" R 32 ", " R 28 " und " R 29 " Skagen abgelegt.
2140 Uhr	Gute Sicht. Ab 23,30 Uhr Mondschein.	" R 32 " weiße Fahrwasserboje geworfen auf befohlener Position φ = 57° 44,7' N λ = 10° 43,6' O.
		Danach nach Norden abgelaufen.
2158 Uhr		Scherdrachengerät ausgebracht.
2210 Uhr		Gerät versenkt auf Nordkurs, Tiefenstander 10 m.
2215 Uhr		Angelaufen auf Südkurs.
2300 Uhr		500 m nach Passieren der Fahrwasserboje über W nach N geschwenkt. Hierbei " R 28 " Mine geschnitten, Mine kam zur Detonation.
2302 Uhr		Befehl: "Gerät einnehmen!" Boote nehmen auf N-Kurs Geräte ein, liegen dabei teils gestoppt.
2308 Uhr		Detonation unter dem Heck von " R 28 " beim Einnehmen des Gerätes. Boot leckgeschlagen.
2310 Uhr-		" R 32 " längseits " R 28 " gegangen und Schiffsort " R 28 " durch Peilung festgestellt φ = 57° 44' N λ = 10° 43,7' O.
2313 Uhr		Schleppverbindung hergestellt, " R 28 " nach Skagen eingeschleppt.
0008 Uhr		Skagen festgemacht.

Abgeschlossen am 23. April 1940.

Kelzow

Oberleutnant zur See und Kommandant.

5. Unterseeboot-Flottille B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2537 7/7 19 L.v. 531

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim Auszug Kriegstagebuch "R 27".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Monddschein usw.	V o r k o m m n i s s e
24.4.40. 1530 Uhr		U.-Boot gesichtet. Sofort Boje geworfen und Sehror eingepeilt. Weiße Sterne und 11 Schuß mit M.G.C/30 in Richtung des U.-Bootes geschossen, gleichzeitig mit Höchstfahrt auf Sichtungsstelle zugefahren. Auf halber Strecke 1 Wasserbombe geworfen, etwa über der Sichtungsstelle 2 W.B. und 150 m weiter 1 W.B. geworfen. Tiefeneinstellung: 60 m. Dann in die Fahrtrichtung des U.-Bootes eingedreht. Etwa Kurs Nord. Ungefähre Sichtungsstelle des U.-Bootes: φ = 57° 24,3' Nord λ = 10° 43,2' Ost. Abgeschlossen am 24. April 1940. Handler Leutnant zur See und Kommandant.

6. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 4521 vom 7/7. 1940

532

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

Geheim

Auszug aus dem

Kriegstagebuch "R 28".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.4.40:	S k a g e n Wind O.S.O. 1	
2122 Uhr	Seegang 0 – 1	Skagen ausgelaufen.
2158 Uhr	heiter, leicht bewölkt, klare Sicht, mondhell.	Scherdrachengerät beidseitig ausgebracht, Tiefeneinstellung 10 m.
2210 Uhr		Gerät versenkt.
2215 Uhr		Auf Südkurs angelaufen.
2302 Uhr		Bei Schwenkung auf Nordkurs Mine geschnitten und detoniert. Anschließend auf Nordkurs Gerät aufgenommen. B.B.-Gerät war bei der Detonation der geschnittenen Mine abgeschlagen.
2306 Uhr		Eine 2. Mine beim Aufnehmen des Gerätes am Heck detoniert. Das Boot sackte achtern schnell weg, bis Abteilung I und II bis zur Wasserlinie vollgelaufen war. Die Maschine wurde sofort abgestellt und die Schotten geschlossen. Andere Abteilungen machten kein Wasser. Das Boot wurde ebenso sofort zum Unterfangen klargemacht. " R 32 " und " R 29 " kamen schnell längseits. Es brauchte jedoch nicht unterfangen werden, da das Boot noch schwimmfähig war. " R 29 " legte wieder ab und hielt sich in der Nähe klar. " R 32 " schleppte dann " R 28 " nach Skagen ein und machte am 24.4.40 um 0008 Uhr fest. Das Boot war am Heck stark beschädigt. Das Leck war so groß, das es mit Bordmitteln nicht abgedichtet werden konnte. In der Maschine waren mehrere Quer- und Längsspanten gebrochen. Das Oberdeck und die Steuerbordseite in Höhe des Maschinenaufbaues war aufgebrochen. Die Inneneinrichtung, Geräte und Material im Achterschiff waren stark beschädigt und zum großen Teil unbrauchbar. Ein Teil der Geräte fiel bei der Detonation außenbords. Bei der Detonation fielen 2 Mann außenbords und kamen ohne fremde Hilfe wieder an Bord. Die Besatzung wurde nach der Detonation auf Vollzähligkeit geprüft. Es fehlte niemand. Ebenso wurden keine größeren Verletzungen festgestellt. Es wurde jedoch später vom Flottillenarzt festgestellt, daß der Mtr.Ob. Gefr. Buchheim eine gefährliche Verletzung am Kopf und der Masch.Ob.Gefr. Schmidt eine Rippenprellung hatte.

Abgeschlossen am 23. April 1940.

gez. F r e y

Stabsobersteuermann und Kommandant.

7 Anlage zu B.S.M.
B.Nr. Gkdos. 4531 vom 7/7.1940

RS 533

Kommando
2. Räumbootsflottille

Geheim

B e f e h l

für die Sicherung eines Geleitzuges von Frederikshavn nach Norwegen.

1. Lage: Mit U.-Bootsangriffen ist zu rechnen.
2. Eigene Streitkräfte:
   a) Dampfer " Pionier " und " T-ogo ".
   b) "Jaguar", "Falke", 2 F-Boote, 3 R-Boote der 2.R.Fl., 2 R-Boote der 3.R.Fl.
3. Auslaufen den 20.4.40 0600 Uhr und sammeln auf Reede. Entscheidung über Seeklarverschiebung wegen schlechten Wetters fällt bis 0545 Uhr.
4. Marschformation:
   Dampfer " Pionier " dahinter in Kiellinie Dampfer " Togo " Abstand 500 Meter. Fahrt 14 sm.
5. Aufstellung der Sicherung in 2 Gruppen.
   a) Für Dampfer " Pionier ":
      " Jaguar " vor"Pionier", " Falke " an Stb. voraus, " R 26 " an Bb. voraus, " R 29 " bb. querab, " R 27 " Stb. querab.
   b) Für Dampfer " Togo " die beiden F-Boote an Stb. u. Bb. voraus, die R-Boote an Stb. und Bb. querab.
6. Für den gemeinsamen Marsch über Quadrat 4464 oben Mitte bis Quadrat 4128 hat " Jaguar " verantwortliche Navigation und Befehlsgebung für beide Gruppen.
7. Gruppe " Togo " wird in Quadrat 4128 entlassen nach Larvik. Führung ältester F-Bootskommandant. Rückmarsch nach Frederikshavn sofort nach Entladung Dampfer " Togo ".
8. Gruppe " Pionier " Weitermarsch nach Oslo und Rückkehr voraussichtlich 22.4.40 bezw. nach Entladung des Dampfers.
9. U.K.-Kanal 13. " Pionier " bekommt Tournistergerät an Bord.
10. Verhalten bei U.-Bootsgefahr:
    Gut Ausguck besetzen. Dampfer bei U.-Bootsalarm abdrehen bezw. Blasenbahn ausweichen. U.-Bootsbekämpfung durch nächststehende Boote mindestens 2 Sicherungsfahrzeuge müssen bei den Dampfern bleiben. Nach U.-Bootsbekämpfung möglichst bald wieder heranschließen. Bei Torpedotreffer Hilfeleistung durch R-Boote.

gez. von K a m p t z .

8. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos 4531 vom 7.7.40

534

Geheim

Taktische Gliederung der 2. R.-Flottille am 1.4.1940.

Flottillenchef:		Korvettenkapitän	von K a m p t z
" Brommy "	Kommandant:	Kapitänleutnant	M ö b e s
Takt.Nr. 1	" R 32 "		
	Kommandant:	Oberleutnant z.S.	H e r z o g
Takt.Nr. 2	" R 28 "		
	Kommandant:	Stabsobersteuermann	F r e y
Takt.Nr. 3	" R 26 "		
	Kommandant:	Stabsobersteuermann	V o ß
Takt.Nr. 4	" R 29 "		
	Kommandant:	Stabsobersteuermann	H ä f n e r
Takt.Nr. 5	" R 27 "		
	Kommandant:	Leutnant zur See	K a n d l e r
Takt.Nr. 6	" R 30 "		
	Kommandant:	Stabsobersteuermann	M o h r
Takt.Nr. 7	" R 25 "		
	Kommandant:	Leutnant zur See	B r o ß
Takt.Nr. 8	" R 31 "		
	Kommandant:	Stabsobersteuermann	K a u t z .

Abschrift!

Anlage zu B. S. O. Nr. 1521 vom 7/7.40

Geheim

Kiel, den 14. April 1940.

535

Befehl für Rotte " R 26 " und " R 29 ".

1500 Uhr Auslaufen 2. und 3. Rotte, Fahrt 15 sm. Westlich Spragge, in Vestre Rendem, ist eine einreihige Sperre von 10 UMA zu werfen.

S p e r r b e f e h l .

1.) Mit feindlichen U.-Booten ist zu rechnen.
2.) Lage der Sperre: Von 55 Grad 17,6 Min Nord; 10 Grad 52,8 Min. Ost nach 55 Grad 17,65 Nord; 10 Grad 53,3 Min. Ost.
3.) " R 26 " und " R 29 ".
4.) Je R.-Boot 5 UMA, K.E. ausgeschaltet.
5.) a) 12m, keinesfalls flacher,
    b) 60 m,
    c) Sperrlage ist durch Anfangs- und Endboje genau festzulegen und abzuloten. Bojen sind nach dem Werfen aufzunehmen.
    d) - - - - - - - - -
    e) In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 während der Dunkelheit.
    f) Wird am Sperrort auf U.-Boote gestoßen, so sind erst U.-Boote zu vernichten und erst nach Erfolg der Vernichtung darf Sperre geworfen werden.
    g) Keine Verseuchung.
    h) Keine Sperrlücke.
6.) Keine besondere Unterstützung.
7.) - - - - - - - - - - -
8.) Kr.-Meldung beim Auftreffen auf U.-Boote und bei Luftangriffen.
9.) Meldung nach Einlaufen an " Brommy " .
10.) Beim Auftreffen auf U.-Boote vor dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung so durchführen, das Sperre befehlsgemäß geworfen wird. Beim Auftreffen auf U.-Boote nach dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung energisch aufnehmen.
11.) Nach Erledigung Aufgabe einlaufen Kiel.

gez. v. K a m p t z .

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

536

A b s c h r i f t !

S o n d e r b e f e h l zum Sperrbefehl.

1.) Siehe Sperrbefehl.
2.) Je R.-Boot 5 UMA, K.E. bleibt ausgeschaltet.
3.) Stumpfe Staffel, geschlossen fahren.
4.) [illegible] sm; 258 Grad bezw. Gegenkurs; 17 Sek. Wurfinterwall, zwischen 5. und 6. Mine 8Sek. Wurfinterwall.
5.) In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 bei Dunkelheit.
6.) 12 m, keinesfalls flacher.
7.) Siehe Sperrbefehl Ziffer 5 f) und Ziffer 10.
8.) Einlaufen Kiel.

gez. v. K a m p t z .

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Anlage zu B.S.O. 27. 2531 7.7.40
B.-Nr. Gkdos. vom 19

Abschrift!

Kiel, den 14. April 1940. 537

Geheim

Befehl für Rotte " R 27 " und " R 30 ".

0500 Uhr Auslaufen 2. und 3. Rotte, Fahrt 15 sm. Bei Halskov Rev Feuerschiff ist eine einreihige Sperre von 10 U.M.A. zu werfen.

Sperrbefehl.

1. Mit feindlichen U.-Booten ist zu rechnen.
2. Lage der Sperre: Von 55 Grad 19,7 Min. Nord; 11 Grad 1,7 Min. Ost nach 55 Grad 19,7 Min. Nord; 11 Grad 2,2 Min. Ost.
3.) " R 27 " und " R 30 ".
4. Je R.-Boot 5 UMA, K.E. ausgeschaltet.
5. a) 15 m, keinesfalls flacher.
   b) 60 m,
   c) Sperrlage ist durch Anfangs- und Endboje genau festzulegen und abzuloten. Bojen sind nach dem Werfen aufzunehmen.
   d) - - - - - - - - - -
   e) In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 während der Dunkelheit.
   f) Wird am Sperrort auf U.-Boote gestoßen, so sind erst U.-Boote zu vernichten und erst nach Erfolg der Vernichtung darf Sperre geworfen werden.
   g) Keine Verseuchung.
   h) Keine Sperrlücke.
6. Keine besondere Unterstützung.
7. - - - - - - - - - - -
8. Kr.-Meldung beim Auftreffen auf U.-Boote und bei Luftangriffen.
9. Meldung nach Einlaufen an " Brommy ".
10. Beim Auftreffen auf U.-Boote vor dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung so durchführen, das Sperre befehlsgemäß geworfen wird. Beim Auftreffen auf U.-Boote nach dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung energisch aufnehmen.
11. Nach Erledigung Aufgabe einlaufen Kiel.

gez. v. Kamptz.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Abschrift!

538

Sonderbefehl zum Sperrbefehl.

1.) Siehe Sperrbefehl.
2.) Je R.-Boot 5 U.M.A., K.E. ausgeschaltet.
3.) Stumpfe Staffel, geschlossen fahren.
4.) 7 sm; 270 Grad bezw. Gegenkurs; 17 Sek. Wurfinterwall zwischen 5. und 6. Mine 8 Sek. Wurfinterwall.
5.) In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 bei Dunkelheit.
6.) 15 m, keinesfalls flacher.
7.) Siehe Sperrbefehl Ziffer 5 f) und Ziffer 10.
8.) Einlaufen Kiel.

gez. v. Kamptz.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

43. Anlage zu K. T. O.
B.-Nr. Gkdos. 4521 vom 7/7.1940

539

Abschrift!

Geheim Kiel, den 14. April 1940.

Befehl für Rotte " R 32 " und " R 28 ".

0900 Uhr Minenübernahme in Kiel-Dietrichsdorf.
1100 Uhr Auslaufen durch Großen Belt, Fahrt 15 sm.
Östlich Fredericia, in der tiefen Rinne im weißen Sektor von Stribodde ist bei Dunkelheit eine einreihige Sperre von 10 UMA zu werfen.

Sperrbefehl.

1.) Mit feindlichen U.-Booten ist zu rechnen.
2.)Lage der Sperre: Von 55 Grad 34,4 Min. Nord; 9 Grad, 49,5 Min. Ost nach 55 Grad, 34,1 Min.Nord; 9 Grad, 49,8 Min. Ost.
3.)" R 32 " und " R 28 ".
4.)Je R.-Boot 5 UMA, K.E. bleibt ausgeschaltet.
5.) a) 12 m, keinesfalls flacher,
b) 60 m,
c) Sperrlage ist durch Anfangs- und Endboje genau festzulegen und abzuloten. Bojen sind nach Werfen aufzunehmen.
d) - - - - - - - - - - - -
e) In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 während der Dunkelheit.
f) Wird am Sperrort auf U.-Boote gestoßen, so sind erst U.-Boote zu vernichten und erst nach erfolgter Vernichtung darf die Sperre geworfen werden,
g) Keine Verseuchung,
h) Keine Sperrlücke,
6.) Keine besondere Unterstützung.
7.) - - - - - - - - - - - -
8.) Kr.-Meldung beim Auftreffen auf U.-Boote und bei Luftangriffen.
9.) Meldung nach Einlaufen an " Brommy ".
10.) Beim Auftreffen auf U.-Boote vor dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung so durchführen, daß Sperre befehlsgemäß geworfen wird. Beim Auftreffen auf U.-Boote nach dem Werfen der Sperre U.-Bootsbekämpfung energisch aufnehmen.
11.) Nach Erledigung Aufgabe einlaufen Kiel.

gez. v. Kamptz.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

A b s c h r i f t !

S o n d e r b e f e h l zum Sperrbefehl.

1. Siehe Sperrbefehl.
2. Je R.-Boot 5 UMA, K.E. ausgeschaltet.
3. Stumpfe Staffel, geschlossen fahren.
4. 7 sm, 331 Grad bezw. Gegenkurs; 17 Sek. Wurfinterwall, zwischen 5. u. 6. Mine 8 Sek. Wurfinterwall.
5. In der Nacht vom 14. bis 15.4.40 bei Dunkelheit.
6. 12 m, keinesfalls flacher.
7. Siehe Sperrbefehl Ziffer 5 f) und Ziffer 10.
8. Einlaufen Kiel.

gez. v. K a m p t z .

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

KODAK SAFE

Abteilung K.T.B.

Ordner Nr. Allgemein

Name Heft 1

Band 2

Ort

Straße Nr

Inhalt

vom 19 bis 19

Bemerkungen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Datum und Uhrzeit	Art der Störung	Auswirkungen
24.4.40.	" R 25 " macht Wasser im Achterschiff, Abteilung I.	In Frederikshavn gedockt. Von 24.4. 1230 Uhr bis 25.4. 0905 Uhr. Verbindungsbolzen- und Schrauben der Planken und Spanten hatten sich gelockert. Wird auf Einwirkungen durch W.B.-Wurf sowie hohe Fahrtstufen im Geleitdienst zurückgeführt. Ähnliche Erscheinungen früher bei " R 26 ". Beide Boote bei Schlichting gebaut, anstatt Nieten sind Schraubenbolzen für die Planken benutzt worden.
26.4.40.	" R 30 " Macht Wasser in Abteilung I.	2 Bolzen für Plankenverbindung herausgefallen. Durch Pfropfen gedichtet.
26.4.40.	" R 28 " Minendetonation beim Einnehmen des Gerätes.	Von Skagen nach Frederikshavn geschleppt. Heckspiegel aufgerissen, Abt. I u. II voll Wasser, Schott zwischen Abt. I. und II zerstört. Längs- und Querspanten gebrochen. Das Wasser stand bis zur C.W.L., brauchte daher nicht gelenzt zu werden. Wellen ließen sich leicht drehen. Maschinenanlage wurde nicht benutzt bis Dockbefund feststand. u. Wellenböcke Dockbefund: Achtern Schiffsboden etwa 10cm nach oben gedrückt. Keine Reparatur vorgenommen. Boot nach Kiel geschleppt.
26.4.40.	" R 31 " Umformer 110/24 Volt ausgefallen.	Es wurde mit Batteriebetrieb weitergefahren. Abends im Hafen Austausch des beschädigten Anlassers gegen den von " R 28". Stör.-Meldung Nr. 10 ist vorgelegt.
30.4.40.	" R 27 ". Bei Triebwerkskontrolle wurden größere Mengen flachgedrücktes Lagermetall gefunden. Grundlager 3 + 4 beschädigt. Bei Ölprobe bei Lager 3 kein Durchlaß.	30.4./1.5. Reservelager in Frederikshavn eingebaut. Stör.-Meldung Nr. 11 wird vorgelegt.

Abgeschlossen am 30. April 1940.

v. Zanthier

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Gesehen:

Richter

Korv.-Kapt. (Ing.)
u. Verbandsingenieur F.d.M.Ost

Gesehen:
Schwarz
Kpt.-Lt. (Ing.)
u. Insp. Ing. B 10.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. Gkdos. 443

Datum und Uhrzeit	Art der Störung	Anmerkungen B.Nr. Gkdos. 2531 vom 7/7 40 512

95

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

vom 16. bis 30.4.1940.

(Abschnitt Maschine).

Datum und Uhrzeit	Art der Störung	A u s w i r k u n g e n
14.4.40.		
2310 Uhr	" R 32 " Durch Lockerung einer Klemmschraube Brennstoffpumpenhebel zwischen Nockenwelle und Pumpenkolben aufgebogen und eingerissen.	Da Boot allein fuhr, kein Ersatz. Mußte telegrafisch aus Mannheim angefordert werden. Bb.-Motor beschränkt klar mit 5 Zylindern. Gesamtfahrtbeschränkung: 6 Tage. Dauer des Einbaues: 8 Stunden.

Masch.-Störungs-Meldung Nr. 9 wird mit nächstem Postschluß vorgelegt.

Außer dieser Störung keine besonderen Vorkommnisse. Brennstoff- und Ölergänzung war sichergestellt durch Begleitschiff "Bromby" und in Frederikshavn liegendes Tankschiff "Gabelsflech", das wegen Havarie aus eigenen Beständen abgab.

Von dem Booten " R 26, 27, 29 " wurden im Begleitdienst Fahrtstufen über eine Dauer von 20 Stunden verlangt, die nahe an die Höchstleistungen grenzten. Die Motoren liefen auch bei stärkerem Seegang außerordentlich ruhig und erschütterungsfrei. Durch den restlosen Einsatz des gesamten Maschinenpersonals unter schwierigen Bedingungen war die Durchführung der gestellten Aufgaben gewährleistet.

Abgeschlossen am 15. April 1940.

v. Trampedach

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

3. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1538 vom 7/7. 1940

Datum und Uhrzeit	Art der Störung	Auswirkungen
		94

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

vom 1. bis 15.4.1940.

(Abschnitt Maschine)

Kriegstagebücher, Allgem.; Abspr. Maschine

W.-Nr.	Inhalt			Seite
G 1184	Führer der R.F.L. - Absp. Maschine -			1
G 1495	- do. -			2
95165	} K.T.B. Absch. Maschine (aus K.T.B. Allgem. Bd. I. übernommen			3 - 4
94845				5
9616				8
9972				10 - 14
Gkdos 970	R.F.L. Abschnitt Schiff 23		v. 1. - 29. 2. 40	15 - 19
" 1256	-"- - Führung, Abschnitt Maschine			20 - 21
" 1305	-"- Schiff 23 Absch. Masch.		v. 1. - 15. 3. 40	22 - 26
" 1306	-"- -"- -"-		v. 16. - 31. 3. 40	27 - 31
" 1351	-"- -"- -"-		v. 1. - 15. 4. 40	32 - 37
" 1730	-"- 1. R. Flot. -"-		v. 1. - 15. 3. 40	38 - 39
" 1811	-"- F 5 -"-		v. 1. - 15. 4. 40	40 - 44
" 1872	-"- F 5 -"-		v. 16. - 30. 4. 40	45
H 2756	-"- unter Absch. -"-			46
Gkdos 2025	-"- 3. R. Flott. -"-		v. 1. - 15. 5. 40	47 - 51
" 2217	-"- F 5 -"-		v. 1. - 15. 5. 40	52 - 57
H 2943	-"- Führung -"-			58
Gkdos 2241	-"- Schiff 23 -"-		v. 16. - 31. 5. 40	59 - 63
" 2242	-"- -"- -"-		v. 1. - 15. 5. 40	64 - 68
" 2244	-"- -"- -"-		v. 16. - 30. 4. 40	69 - 73
" 2334	-"- 3. R. Flot. -"-		v. 1. - 5. 6. 40	74 - 77
" 2339	-"- F 8 -"-		v. 1. - 14. 5. 40	78 - 79
" 1871	-"- 3. R. Fl. -"-		v. 16. - 30. 4. 40	80 -
G 4130	Ausbildung der R.F.L. Abschnitt Maschine			81 - 89
" 4209	Führung der R.F.L. Abschnitt Maschine			90 - 91
Gkdos 2630	Einnebelungsbuch Ink 2. R.-Fl. v. 1.-15.40 Absp. Masch.			92 - 93
" 2590	Einnebelungsbuch Ink 2. R. Fl. R.25 B. R.32 v. 1.4.-15.4.40			94 - —
" 2531	R. 2 L. Ink 2. R. Fl.		v. 16 - 30.4.40	95

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. G. 11 84 41

v. m.

Kiel, den 21. II. 40

1

Geheim!

Vfg.

I. Schreiben / Fernschreiben / Fernspruch / Telegramm / Funkspruch / Kurzbrief

1./ Beitrag zum Gef. B.S.O. betr. Befehl

Zusammenfassung der Kriegstagebücher Abschn. Nordsee!

Auftrag im Gef. Stand 7/40 ff.

1./ Zur Abschn. Nordsee. Abt. Ia. Ic. Ib. Ic. K.T.B. sind alle Tagesmeldungen von Maschinenbruchstoffen unter Angabe der erzielten Fördermengen, Übernahmeleistung und der Art der Durchführung (Tanzer od. Leichter Längsseit, Übernahme v. Land, mit Kran oder Baum usw.) aufzunehmen.

Angaben über den Masch. Betrieb und den tägl. Dienst die im Rahmen Zusammenhang mit der Kriegsverwendung stehen oder keinen besonderen Hinweis auf diese haben, sind im K.T.B. nicht zu machen.

2./ Abt. K.-T.-B. - Allgem. - (Abschr. Marine)

M.

Ltm

22

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39

Din

3
4/47

Abschrift !

Oberkommando der Kriegsmarine Berlin, d. 15.September 39
B.Nr. 5778 geh. A IV g

G E H E I M !

An

2

Geheim!

Rostock, den 3. März 1940.

An
das Kommando der B.S.O.- Schulvorpostenflotille,
das Kommando der 1. Vorpostenflottille,
das Kommando der 3. Vorpostenflottille,
das Kommando der 7. Vorpostenflottille,
das Kommando der 9. Vorpostenflottille,
das Kommando der 10. Vorpostenflottille,
das Kommando der 13. Vorpostenflottille,
das Kommando der 15. Vorpostenflottille,
das Kommando des Führerschiffs "Rugard".
Nachrichtlich:
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

B.S.O. 8.3.40 1495

Kurzbrief!

Betrifft: K.T.B., Abschnitt Maschine.
Auf die Einhaltung der Vorschriften betr. K.T.B., Abschnitt Maschine, gemäß B.S.O. Verb.- Befehl Nr. 12/40 und B.S.O.- Geh.- Befehl Nr. 7/40 wird nochmals hingewiesen. Die noch fehlenden 4. Ausfertigungen der bereits eingereichten K.T.B. gemäß B.S.O.- Verb.- Befehl Nr. 12/40 sind umgehend nachzureichen.

F. d. V. O. G 523 M.

Z'r Leitung Abt K T B Abschnitt Maschine

auch im Frieden zu führenden Tagebüchern auf dem Kriegsmarsch und im Gefecht am Maschinenleitstand ein "Kriegstagebuch L.J." zu führen ist.

In Ergänzung dieses Befehls wird angeordnet:

1.) Die Leitenden Ingenieure, Divisions- und Flottilleningenieure, Verbandsingenieure usw. aller Kommandos, bei denen gem. Op. und Man. Teil III, Kriegstagebücher geführt werden, führen ab sofort ein "Kriegstage-

tage-

3
4 7

Abschrift !

Oberkommando der Kriegsmarine Berlin, d. 15.September 39
B.Nr. 5778 geh. A IV g

G E H E I M !

An

das Flottenkommando, Kiel
den Befehlshaber der Panzerschiffe, Wilhelmshaven
den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
den Führer der Torpedoboote, Swinemünde
den Führer der Minensuchboote, Kiel
den Führer der Unterseeboote

nachrichtlich:
den Gruppenbefehlshaber West, Wilhelmshaven
den Gruppenbefehlshaber Ost, Kiel
die Schiffsmaschinen-Inspektion, Wilhelmshaven

Betrifft: Berichterstattung über Erfahrungen, Ereignisse usw. innerhalb der Maschinenanlagen.

Vorgang: MGDA II f 7, S.25.

Über die während des Weltkrieges 1914/18 mit den Maschinenanlagen gemachten Erfahrungen, den Ablauf und die Beseitigung von Störungen, zweckmässige Änderungen, personelle Massnahmen usw. hat nach Beendigung des Weltkrieges nur sehr wenig Material vorgelegen. Es muss angenommen werden, dass ein Teil dieser Erfahrungen daher verloren gegangen und auch während des Krieges nicht allgemein nutzbar gemacht worden ist.

Um in Zukunft besser vorzusorgen, ist bereits in der MGDA unter II F 7 S.25 verfügt worden, dass ausser den auch im Frieden zu führenden Tagebüchern auf dem Kriegsmarsch und im Gefecht am Maschinenleitstand ein "Kriegstagebuch L.J." zu führen ist.

In Ergänzung dieses Befehls wird angeordnet:

1.) Die Leitenden Ingenieure, Divisions- und Flottilleningenieure, Verbandsingenieure usw. aller Kommandos, bei denen gem. Op. und Man. Teil III, Kriegstagebücher geführt werden, führen a b sofort ein "Kriegstage-

tagebuch Abschnitt Maschine".

2.) Hinsichtlich Form, Inhalt, Termin gelten die in Op. und Man. Teil III niedergelegten Bestimmungen sinngemäss. Die "Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine" sind dem Kriegstagebuch des Kommandos als Anlage beizufügen.

3.) Die Störungsmeldungen laufen in der bisherigen Form weiter. Sie sind den "Kriegstagebüchern, Abschnitt Maschine" nicht noch einmal beizufügen, sondern in ihnen lediglich unter Angabe der Nummer aufzuführen. Für die U-Boote trifft der F.d.U. entsprechende Anordnungen unter Berücksichtigung der dortigen besonderen Verhältnisse.]

Im Auftrage
gez.: Grassmann

Marinegruppenkommando Ost

Kiel, den 16.Dezember 39

Geheim!

An den
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Swinemünde

K u r z b r i e f !

B.S.O. Eingang 22.12.39 B.Nr.G. 5765 Anl.

Betrifft: Berichterstattung über Erfahrungen, Ereignisse usw. innerhalb der Maschinenanlagen.

Anliegende Anordnung wird zur Kenntnis und Nachachtung übersandt.

Gruppe Ost G 3648 Ing

Oberkommando der Kriegsmarine

A IV g 7301 geh.

(Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen und das Datum anzugeben.)

Berlin W 35, den 7. Dezember 1939.
Tirpitzufer 72/76, Fernsprecher: 21 82 81

Geheim

B. S. O.
Eingang: 48 45
B.-Nr. G. 13. 12. 39 Anl. —

An

Flottenkommando
Kommando der Marinestation der Ostsee
Kommando der Marinestation der Nordsee
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Befehlshaber der Sicherung der Nordsee

nachrichtlich:

Marinegruppenkommando West
Marinegruppenkommando Ost
Schiffsmaschinen-Inspektion, Wilhelmshaven

Betr.: Berichterstattung über Erfahrungen, Ereignisse usw. innerhalb der Maschinenanlage.

Vorg.: MGDA II F 7, Seite 25.
OKM 5778 geh. A IV g v.15.9.39.
Flotte G 8264 M v.23.10.39.

Es wird ersucht, die unterstellten Einheiten zu veranlassen, einen Durchschlag des Kriegstagebuches, Abschnitt Maschine, jeweils unmittelbar der Schiffsmaschinen-Inspektion zuzusenden.

Im Auftrage

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. B 6165/39

v. m. Skl I 45/39

~~Kiel~~, den

Lo. - Weimarck, den 6. 1. 1940.

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiber~~
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
~~Durchbrief~~

an: Alle unterstellten Kriegsschiffe.
(Verteiler I)

Betrifft: Kriegstagebuch Abschnitt Westküste.
Hier Vorgang.

gel.: Hoss 14/1
W/M. 14/1
ab: Hofmann 14/1

Das Oberkommando der Kriegsmarine hat mit OKM. Skl. 5778 gKdos. AIIg vom 15.9.39 bestimmt:
von [bis]
Durch OKM. Skl. 7301 gKdos. AIIg vom 7.12.39 wurde diese Anordnung dahin ergänzt, daß die Führung eines Abschnitts des Kriegstagebuches - Abschnitt Westküste - unmittelbar der Skl. zuzusenden haben.

Inhalt des KTB.

Zu Ziffer 2 der Vfg. OKM 5778g/39.
Die Anlage 'Westküste' des BfB. ist also beizufügen. Die Eintragungen im BfB.-Teilabschnitt Westküste müssen auch ohne den Abschnitt Westküste ein klares Gesamtbild ergeben.

Allgemein: Der Abschnitt 'Westküste' des Kriegstagebuches ist möglichst kurz zu halten und die wichtigsten Kriegsmarine- Westküste - Befehle und Meldungen enthalten. Der Inhalt besteht in der Hauptsache aus den Eintragungen, die dazu geschrieben werden, Lagebetrachtungen und Maßnahmen. Ausführlichere Kriegsmarine sind

im Text

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39

Beschiff. über der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. B 6165 M

v. m. Chef B 45/39

~~Kiel~~, den

Ltd. - Minute, den 6.8.1940.

Abschrift

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
~~Kurzbrief~~

an: Alle unterstellten Kriegsschiffe.

(Verteiler I)

Betrifft: Kriegstagebuch Abschnitt Westsee.
Hier Vorgang.

Ref.: Vfg. 14/9
Gel.: F/M. 14/9
ab: Fernamt 14/9

Der Oberkommando der Kriegsmarine hat mit OKM. Skl. 5778 gkdos. AVg vom 15.9.39 befohlen:

von [bis]

Durch OKM. Skl. 7801 gkdos. AVg vom 7.12.39 wurde diese Anordnung dahin ergänzt, daß die Einheiten jeweils einen Abschluß des Kriegstagebuchs - Abschnitt Westsee - unmittelbar der Skl. zuzusenden haben.

Inhalt der Vfg.

Zu Ziffer 2 der Vfg. OKM 5778 g/39.

Die Anlage „Westsee" der KTB. ist laufend beizufügen. Die Eintragungen im KTB.-Teil Abschnitt Westsee müssen auf allen den Abschnitt Westsee eine klare Gesamtübersicht ergeben.

Allgemein: ~~Der die Anlage~~ „Westsee" des Kriegstagebuches ist möglichst kurz zu halten. Alles was die operativen Kriegsmittel von OKM. - Befehlsübermittlung - betrifft, ist fortlaufend zu buchen. Der Inhalt erstreckt sich auf die Meldungen, die der Führung operativen Einsatzes, Lehrbetrieb und Verbandsverband. Ausnahmen sind Kriegsmittel im Hafen

Amtliches Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39

Din A 4

Amtliches Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39

Din A 4

in diesen Bereichen, die eine Unterbrechung oder Einschränkung einer laufenden oder beabsichtigten Verwendung der Schiffe oder Hafen zur Folge haben, Maßnahmen und Anordnungen, die sich als besonders dringlich erweisen oder zur Aufrechterhaltung notwendig sind. Über eine vorläufige Durchführung entscheidet [illegible]

2.) Verbindet mit A 4845 vom 16.12.39.

3.) Für den Akten „Königsberg"

A1 A1a A2 M1

12.1.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.-Nr. G 4145/14
v. m. ~~Kiel, den~~

Kiel, den

Fsp. - Minsk, am 7. 1. 1940

Kdos 5765

Geheim.

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
~~Kurzbrief~~
an: S. M. F.

~~Betrifft~~/Betrifft: Berichterstattung über Sperrungen, Strömungen usw. innerhalb der Netz-Anlage.
~~Bezug~~/Vorgang: 1) OKM. B.Nr. 5778/39 g.Kdos. IV g v. 15.9.39,
2) OKM. B.Nr. 7301/39 g.Kdos IV g v. 7.12.39.

Der ~~Bezug~~ Vorgang 1) wurde dem B.d.O. nachrichtlich bekannt. Da er noch nach dem Eingang Vorgang 2) angefordert werden müsste. Mit der Vorlage der hier Vorgang 2) beschlossenen Abschriften kann daher frühestens für die Zeit ab 10.1.40 gerechnet werden.

Das hier Vorgang 2) angeordnete Verfahren erscheint sehr umständlich. Da ferner allein die Flottillen die Abschriften der Lage-Abschnitte herstellen, unmittelbar an die SAS. geben. Folgerichtig müssten dann die höheren Verb.-Führer - F.d.M. 4/4, F.d.V. 4/4, F.d.S. 4/4 und Chef Hydrographie - eine Abschrift ihrer Stellungnahmen direkt an die SAS. unmittelbar nach dort geben, was gleichfalls wieder eine weitere Stellungnahme des B.d.O. [mit] folgen würde. Es wird vorgeschlagen, die 1. Abschriften auf dem Dienstwege bis zum B.d.O. geben zu lassen. Die Stellungnahmen der vorgesetzten Dienststellen könnten dann als Fortsetzung ebenfalls im Dienstwege geheftet und der SAS. übersandt werden.

Fällt so.

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.

Falls von dort besondere Wünsche auf die früher vorgeschlagenen Forschungen gelegt sind, müsste von hier eine nochmalige kurze Zusammenstellung beschafft werden.

Die beiden Anbauten von Jenbach-Pfeifen in Hilfskriegsschiffe genommen Forschungen sind die für ihre Verwendung als notwendig erkannten Forderungen sowohl von hier zusammengestellt und übersandt.

2.) Kl. L.L.O. b 4845 und B40 b 5165

3.) ~~Entwurf~~ für den Akku „KTB" allgemein

A1 A1a A2 M 7/1

Ob 12.1. M 1/11 E

~~Entwurf Nr. 6~~

M. an C.

Die bestehenden Zusammenstellung der Maschinenanlagen und der Forderungen, die an eine Hilfskriegsschiffanlage gestellt werden müssen, sehr ist es notwendig, da die bisherigen Forderungen basierte auf diesem Gebiete kein klares Bild vermitteln. Auch geben sie keine Aufschlüsse über die Gebrauchsdauer Abänderungen.

M 7/1

Schiffsmaschinen-Inspektion
B.Nr. G 263 M VI

Wilhelmshaven, den 20. Januar 1940.

Geheim!

B.S.O.
Eingang: 27.1.40.
B.Nr.G. 616

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Postort

Betrifft: Kriegstagebücher, Abschn. Maschine.
Vorgang: BSO G 4845·M vom 13.1.40.

a) Die S.M.J. bittet, das mit dem Vorgang mitgeteilte Übersendungsverfahren durchführen zu lassen.

b) Falls wesentliche zeitliche vorherliegende Erfahrungen vorliegen, wird um kurze Zusammenstellung gebeten.

c) Der Übersendung der Erfahrungen bei den Umbauten der Handelsschiffe wird entgegengesehen.

Für die Schiffsmaschinen-Jnspektion
Der Chef des Stabes.
i.V.

Kptl.

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (RS 14791) — 5000. XI. 39 Din A 4

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. G 616 M

v. m.

Kiel, den 30.1.40

Geheim!

Vfq.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
~~Kurzbrief~~
an: An alle unterstellten Kampfmittelkräfte
ganz. Verteiler II

gef.: Mü 31/1
gel.:
abs: 37/1

Betrifft: Kriegstagebücher Abschn. Maschinen
Vorgang: B.S.O. G 5165 M v. 6. 1. 40.

A. Die ganz. Vorgang durch O.K.M. B.Nr. 7301 Geheim ~~Kommandosache~~ getroffene Anordnung, dass die Einheiten jeweils einen Durchschlag des Kriegstagebuches Abschn. Maschinen unmittelbar an die S.M.F. zu übersenden haben, ist ganz. S.M.F. Lf. Nr. G 263 M II vom 20.1.40 aufgehoben.

Der Abschnitt Maschinen des K.T.B. wird mit dem Gesamtteil des K.T.B. mit der Meldungsnahme ~~des~~ des Verbandsführers dem B.S.O. eingereicht, der sie mit einer weiteren Meldungsnahme an die S.K.F. weiterleitet.

B.) Zur Ergänzung der bereits eingereichten K.T.B. sind die wesentlichen bereits vorliegenden Tatsachen in einer kurzen Zusammenstellung a.d.D. festzuhalten. Es sind nur solche Maschinenstörungen aufzuführen, durch die eine Gefechtsstärke Verbandsführer beeinflusst wurde.

+ + +

2.) z.d.a. K.T.B. Allgemein

Mü 20 Fla. M 29/1

Amtliches Bordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39 Din A 4

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. G. 972 / M

v. m.

Kiel, den 14. 1. 40

470

Geheim!

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
~~Fernspruch~~
~~Telegramm~~
~~Funkspruch~~
~~Kurzbrief~~

an:

F. d. V. O — 9 Ausf
F. d. S. O — 12 Ausf
Jagdgeschwader — 3 Ausf
Im Hause — 1 Ausf.

Geheim!

gef.: ~~Schmidt~~
tel.:
ab:

betrifft: Einsatzbefehle, Absetz. Maschine
Vorgang: B.S.O. G 5165. v. 6. 1. 40.

Anliegend werden Richtlinien des O.K.M. für die Führung der K.T.B. Absetz. Maschine übersandt.

H H H

2./ K.T.B. Allgemein. Skdos

A/Ch A/a 96 19.2. M. 14/2

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 5000. XI. 39 Din A 4

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. G 972 M

Swinemünde, den 14.Februar 1940.

Geheim!

An
den Führer der Vorpostenverbände Ost, Postort
den Führer der Sonderverbände Ost, Postort
den Chef des Netzsperrverbandes d.Ostsee, Postort
Im Hause

Betrifft: Kriegstagebücher , Abschn Maschine.
Vorgang: B.S.O. G 5165 vom 6.1.40.

Anliegend werden Richtlinien des O.K.M. für die Führung des K.T.B. Abschn. Maschine übersandt.

Im Auftrage !

Oberkommando der Kriegsmarine Berlin W 35, den 7. Februar 1940.
A I g B.Nr. 943 geh. Tirpitzufer 72/76

12

Geheim !

B.S.O. Eingang: 13.2.40. Nr. G. 972 Anl. 24

An

Flottenkommando (2)
Befehlshaber der Panzerschiffe (10)
Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte (12)
Führer der Zerstörerflottille (35)
Führer der Torpedoboote (35)
Führer der Minensuchboote Ost (10)
Führer der Minensuchboote West (10)
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (25)
Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (25)
Schiffsmaschineninspektion (3)

nachrichtlich:

Marinegruppenkommando West (1)
Marinegruppenkommando Ost (1)

Jm Hause:

A V (12), Skl (1.Skl) (1), Kr (1).

Reserve für A I g 17 Stck.

Betr.:Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine,
Vorg.:O.K.M. 5778 geh. A IV g v. 15.9.39.

- - -

Zur Vermeidung weiterer Rückfragen werden in Ergänzung zu dem angezogenen Vorgang anliegend Richtlinien für die Führung des Kriegstagebuchs, Abschnitt Maschine, übersandt. Es wird ersucht, die unterstellten Kommandos zur sorgfältigen Beachtung der Richtlinien anzuhalten.

Jm Bedarfsfall können weitere Abdrucke angefordert werden.

Jm Auftrage
gez. Voß.

Beglaubigt:
Walter
Angestellte.

Oberkommando der Kriegsmarine Kanzlei

G e h e i m !

Anlage zu OKM A I g B.Nr. 943 geh.

Richtlinien für die Eintragungen in die Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine.

Jn sinngemäßer Auslegung der Op und Man Teil III stellt das Kriegstagebuch, Abschnitt Maschine, eine Ergänzung des Kriegstagebuches der gemäß Op und Man Ziffer 54 a zum Führen eines Kriegstagebuches Verpflichteten dar. Eine lückenlose Eintragung aller wichtigen Befehle, Ereignisse und Entschlüsse und der mit den Kriegshandlungen zusammenhängenden Vorkommnisse im Bereich der Maschinenanlagen soll zum Zwecke einer laufenden und später kriegswissenschaftlichen Auswertung dienen. Außerdem sollen die Eintragungen des Kriegstagebuches die Unterlagen für den Gefechtsbericht liefern.

Unter Ausnutzung des unter Op und Man in der Anlage 5 vorgeschriebenen Vordruckes sind einzutragen:

Jn Spalte 1:

Datum und Uhrzeit (Bei Gefechtshandlungen ist auf Eintragung genauer Uhrzeit besonders zu achten).

Jn Spalte 2:

Angaben, welche die materielle Bereitschaft der Maschinenanlage (z.B. Mängel und Schwächen einzelner Betriebeinrichtungen, Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen und bei der allgemeinen Ausrüstung) und
Angaben, welche die Leistungsfähigkeit der Maschinenmannschaft kennzeichnen, (z.B. Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse usw.) soweit sie die eintretenden Ereignisse beeinflussen.

Jn Spalte 3:

Alle wichtigen Befehle, Meldungen und Ereignisse. Dazu gehören auch:

1.) Seeklarbefehl mit geforderter Uhrzeit und Geschwindigkeit sowie alle wichtigen Befehle der Schiffsführung.
2.) Betriebsstoffgesamtbestände (Brennstoff, Wasser).
Bei Beginn der Unternehmung oder bei längerer Dauer tägliche Peilung um 0800 Uhr und nach Beendigung einer Betriebsstoffergänzung).

3.)

3.) Betriebszustand gemäß M.Dv. Nr. 873, Heft 1, Abschn. 8 E-Anlage gesondert angeben.
4.) Angaben über die in Betrieb befindlichen Teile der Maschinenanlage. (Unter Angabe der Kesselzahl und der Kesselbezeichnung, Motoren/Turbinen Zahl und Bezeichnung, Wellensohaltung usw.) Desgleichen für die E-Anlagen bzgl. E-Maschinen, Umformer usw.
5.) Brennstoffverbrauchsschaltung (wenn nicht Gefechtsgrundschaltung).
6.) Wachbesetzung (falls nicht Klarschiffzustand).
7.) Alle Schaltänderungen, die die Gefechtsgrundschaltung unterbrechen sowie die Wiederherstellung der Gefechtsgrundschaltung.
8.) Maschinenstörungen des Tages mit Angabe der Nummer und Gruppe der Maschinenstörungsmeldung.

Zur besonderen Beachtung:

Bei Eintritt des Gefechtes sind alle Meldungen und Befehle, die den Entschluß des L.J., der Abschnittsoffiziere usw. beeinflussen könnten, in der Reihenfolge des Ablaufs des Gefechtes im Kriegstagebuch niederzulegen.

Nach Beendigung des Gefechtes ist ein Urteil über den Zustand der Maschinenanlagen abzugeben (Siehe MGDA, MGS-Übungen).

Um einer späteren falschen Auswertung vorzubeugen, sind die Gedankengänge für alle Entschlüsse des L.J. und der sonst handelnden Personen bei allen wichtigen Ereignissen im Kriegstagebuch festzulegen. Diese Eintragungen sollen unmittelbar im Anschluß an die eingetragenen Befehle usw. folgen und sind quer über die ganze Seite zu schreiben.

Besonders anzuerkennende Handlungen Einzelner sind unter Nennung des Namens und des Dienstgrades zu vermerken. Das Gleiche gilt auch für Fehler und Unterlassungen.

Alle Eintragungen, welche keine Rückschlüsse auf die Bereitschaft der Maschinenanlage zulassen, haben zu unterbleiben.

Als Personenkreis der zum Führen eines Kriegstagebuches, Abschnitt Maschine, Verpflichteten wird bestimmt:

1) Jm Bereich der Flotte: Alle L.J. und L.M. bis herunter zum Torpedoboot,

2)

14 2/IV

2) auf Hilfsschiffen und =Verbänden die L.J. größerer Einheiten, soweit der Kommandant usw. zum Führen eines Kriegstagebuches verpflichtet ist.

Zu 1) und 2): Bei Kleinschiffsverbänden (S-,R-, Minensuchboote, Geleitboote, Vorpostenboote usw.) die Flottilleningenieure.

Jn allen Fällen, in denen die L.J. und Flottilleningenieure zum Führen eines Kriegstagebuches, Abschnitt Maschine, verpflichtet sind, haben die Verbands- und Flottilleningenieure der vorgesetzten Dienststellen lediglich die Prüfung der Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine, unter Sichtvermerk vorzunehmen und, wenn erforderlich, eigene Stellungnahmen oder Bemerkungen einzutragen.

- - -

9. Anlage zu B. S. O. 15
B.-Nr. Gkdos. 970 vom 24/5 1940

Geheim!

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
1.Febr. bis 29.Febr.		Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:

Freg.Kapt.(Ing.)u.Verbandsing.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächeneinzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Segang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebeeinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffenu.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebeeinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen, u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (WS 14791) — 5000. XI. 39

Dln A 4

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 970 M

Geheime Kommandosache!

1. 4. 40. 19

Betr. KTB Schiff 23

Sl. Stg. I. Setze auf Abschnitt maschine: Gesehen usw.

gef.: 1 x Stg. II Schreibe an SMJ :

gel.: Vor 14

ab: [illegible] 5/IV

Beiliegend wird KTB ~~von~~ der Schiff 23 für die Zeit vom 1.-29. Febr. 4o übersandt.

AIa M.

Marinegruppenkommando Ost
B.Nr.g.Kdos 631/40 Ing.

K i e l , den 14. April 1940.

Geheime Kommandosache!

B.S.O.
Eingang: 16.4.40
Kgl. Gkdo. 1256 Anl.

An den

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.

Kurzbrief .

Betrifft: Führung der Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine.
Vorgang: B.S.O. g.Kdos B.Nr. 919 A1, 921 A1, 922 A1 v.3.4.40.

Die mit obigem Vorgang vorgelegten Angaben zum Kriegstagebuch, Abschnitt Maschine, entsprechen nicht den mit O.K.M. AI g B.Nr. 943 geh. v.7.2.40 erlassenen Richtlinien.

Die Kommandos sind anzuweisen, grundsätzlich nach obiger Anordnung zu verfahren.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1256 M

Gefertigt: 9.5.40
Gelesen: 9.5.40
Ab:

Kriegsmarine Marinegruppenkommando Ost

I.

Geheim! Sende Kurzbrief an Verteiler II.

die vorgelegten Kriegstagebücher Abschnitt Maschine sind zur Zeit nicht den mit O.K.M. AI g B.Nr. 943 geh. v. 7.2.40, Kl. I 0 972 M v. 14.2.40 erlassenen Richtlinien. die Kommandos sind anzuweisen grundsätzlich nach vorstehender Anordnung zu verfahren. Weiter wird darauf hingewiesen, daß die Tage Abschnitt Maschine in 4facher Ausfertigung an den B.S.O. zu senden sind. die 4te Ausfertigung wird von hier an K.d.I. übersandt.

II. z.d.A KTB. Mk. Hefte 1. und 2

21

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkds 1256 M.

an Bord, den 9.Mai 1940

An

den Führer der Sonderverbände Ost	Prf.Nr.	1
das Kommando des Minenschiffes "Preußen"	" "	2
" " " " "Hansestadt Danzig"	" "	3
" " " " "Kaiser"	" "	4
" " " " "Königin Luise"	" "	5
" " " " "Tannenberg"	" "	6
" " " " "Schiffes 23"	" "	7
" " " " "Aviso Grille"	" "	8
" " der 11.U.-Jagdflottille	" "	9
" " des U.-Jägers "G"	" "	10
" " des U.-Jägers "H"	" "	11
" " des U.-Jägers "J"	" "	12
" " des U.-Jägers "K"	" "	13
" " der 17.U.-Jagdflottille	" "	14
den Führer der Vorpostenverbände Ost	" "	15
das Kommando des Führerschiffes "Rugard"	" "	16
das Kommando der Schulflottille B.S.O.	" "	17.
" " " 1.Vorpostenflottille	" "	18
" " " 3.Vorpostenflottille	" "	19
" " " 7.Vorpostenflottille	" "	20
" " " 9.Vorpostenflottille	" "	21
" " " 10.Vorpostenflottille	" "	22
" " " 13.Vorpostenflottille	" "	23
" " " 15.Vorpostenflottille	" "	24
den Führer der Minensuchverbände Ost	" "	25
das Kommando des Flottentenders "Jagd"	" "	26
" " der 11.Minensuchflottille	" "	27
" " " 13.Minensuchflottille	" "	28
" " " 15.Minensuchflottille	" "	29
" " " 17.Minensuchflottille	" "	30
" " " 19.Minensuchflottille	" "	31
" " " 1. Räumbootsflottille	" "	32
" " " 5.Räumboostflottille	" "	33
" " " 11.Räumbootsflottille	" "	34
" " " 1.Sperrbrechergruppe	" "	35
" " des Minenräumschiffes 11	" "	36
den Chef " des Netzsperrverbandes I	" "	37
den Chef des Sperrlotsenverbandes der Ostsee	" "	38

K u r z b r i e f .

Die vorgelegten Frie[illegible]tagebücher Abschnitt Maschine entsprechen zum Teil nicht dem mit O.K.M. AIg B.Nr. 943 geh vom 7.2.40 - B.S.O. 972 M vom 14.2.40 erlassenen Richtlinien.

Die Kommandos sind anzuweisen, grundsätzlich nach vorstehenden Anordnungen zu verfahren. Weiter wird darauf hingewiesen, daß die Anlage "Abschnitt Maschine" in 4-facher Ausfertigung an den B.S.O. zu senden ist. Die 4. Ausfertigung wird von hier an S.M.I. übersandt.

21

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkds 1256 M.

an Bord, den 9.Mai 1940

An

				Prf.Nr.
den Führer der Sonderverbände Ost				1
das Kommando des Minenschiffes			"Preußen"	" " 2
" " "			"Hansestadt Danzig"	" " 3
" " "			"Kaiser"	" " 4
" " "			"Königin Luise"	" " 5
" " "			"Tannenberg"	" " 6
" " "			"Schiffes 23"	" " 7
" " "			"Aviso Grille"	" " 8
" "	der 11.U.-Jagdflottille			" " 9
" "	des U.-Jägers "G"			" " 10
" "	des U.-Jägers "H"			" " 11
" "	des U.-Jägers "J"			" " 12
" "	des U.-Jägers "K"			" " 13
" "	der 17.U.-Jagdflottille			" " 14
den Führer der Vorpostenverbände Ost				" " 15
das Kommando des Führerschiffes "Rugard"				" " 16
das Kommando der Schulflottille B.S.O.				" " 17.
" " "	1.Vorpostenflottille			" " 18
" " "	3.Vorpostenflottille			" " 19
" " "	7.Vorpostenflottille			" " 20
" " "	9.Vorpostenflottille			" " 21
" " "	10.Vorpostenflottille			" " 22
" " "	13.Vorpostenflottille			" " 23
" " "	15.Vorpostenflottille			" " 24
den Führer der Minensuchverbände Ost				" " 25
das Kommando des Flottentenders "Jagd"				" " 26
" "	der 11.Minensuchflottille			" " 27
" " "	13.Minensuchflottille			" " 28
" " "	15.Minensuchflottille			" " 29
" " "	17.Minensuchflottille			" " 30
" " "	19.Minensuchflottille			" " 31
" " "	1. Räumbootsflottille			" " 32
" " "	5.Räumboostflottille			" " 33
" " "	11.Räumbootsflottille			" " 34
" " "	1.Sperrbrechergruppe			" " 35
" "	des Minenräumschiffes 11			" " 36
den Chef "	des Netzsperrverbandes I			" " 37
den Chef des	Sperrlotsenverbandes der Ostsee			" " 38

K u r z b r i e f .

Die vorgelegten Kriegstagebücher Abschnitt Maschine entsprechen zum Teil nicht dem mit O.K.M. AIg B.Nr. 943 geh vom 7.2.40 - B.S.O. 972 M vom 14.2.40 erlassenen Richtlinien.

Die Kommandos sind anzuweisen, grundsätzlich nach vorstehenden Anordnungen zu verfahren. Weiter wird darauf hingewiesen, daß die Anlage "Abschnitt Maschine" in 4-facher Ausfertigung an den B.S.O. zu senden ist. Die 4. Ausfertigung wird von hier an S.M.I. übersandt.

4 Anlage zu B. S. O.
B.Nr. Gkdos. 1305 vom 20.4. 40

22

Hft 23.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

Datum und Uhrzeit	Mängel, und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
1.März bis 15.März		Am 6.März 1940 Ruderschaden infolge Eisdrucks. Das Ruder wird zur Zeit in der Werft nur so weit instandgesetzt, als es für die Fahrbereitschaft unbedingt erforderlich ist. Vollständige Beseitigung erfolgt später im Dock.

Gesehen:

Freg.Kpt.(Ing) und
Verbandsingenieur B.S.O.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebeeinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

...hlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1305 M

Vfg. **Geheime Kommandosache!** 26

I. Setze auf KTB Maschine: Gesehen usw.

Gefertigt: Vfg 25/4
Gelesen: 27/4
Ab:

II. Schreibe an S.M.J. W heven.'

Beiliegend wird das KTB vor "Schiff 23"

für die Zeit vom 1 März bis 15 März 40 übersandt.

i.A.

Ala

M

---

7 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1306 vom 20.4.1940.

27

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

vom

16.März - 31.März 1940.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
26.März 1940 20 Uhr, 40 Min.	Starkes Packeis.	Starke Anfressung am Ruderantrieb zwischen Antriebsritzel und Zahnsegment des Ruderquadrants. Fortschreitender Verschleiß der Zähne, der weiteres Eisbrechen mit der dadurch bedingten außergewöhnlichen Belastung des Ruderantriebs unmöglich machte.
		Nachtrag zumKriegstagebuch "Abschnitt Maschine" vom 1.März - 15.März 1940.
6.März 1940 07 Uhr.	Starkes Packeis.	Verwindung des Ruderschaftes durch Eisdruck. Schiff mußte die Eisbrecherarbeit einstellen und Werft aufsuchen.

Gesehen:
Freg.Kpt.(Ing) und
Verbandsingenieur B.S.O.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse. u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen ind Ereignisse.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1306 M.

Vfg. **Geheime Kommandosache!**

I. Setze auf KTB Maschine: Gesehen usw.

Gestigt: [illegible] 23/4
Gelesen: [illegible]
Ab: [illegible]

II. Schreibe an S.M.J. W haven.:

Beiliegend wird das KTB von „Schiff 23"

für die Zeit vom 16. März bis 31. März 40 übersandt.

i.A.

Ala

M

---

6 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1351 vom 23.4.1940.

32

Kriegstagebuch Abschnitt Maschine.

vom

1.April bis 15.April 1940.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen usw. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
Vom 1.April bis 15.April 1940	Gesehen ! Freg.Kapt.(Ing.) u.Verbands-Ing. B.S.O.	Keine besonderen Ereignisse. Rem

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen usw. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

40
36

Befehlshaber
der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos 1351

~~Swinemünde,~~ Befehlsstelle Ost
den 26. 4. 40

Ausfertigung:

Fernschreiben 1956 ~~Funkspruch~~ ~~Fernspruch~~

Uhrzeitgruppe: 21'00.

An

F. d. S. O.

Auf G 665 vom 20.4.40.

K. T. B. Abschnitt Maschine ist nur dreifach dem K. T. B. beigefügt gewesen. Die fehlende 4. Ausfertigung ist umgehend nachzureichen.

B. S. O. Gkdos 1351.

zurück an Gkdos-Reg.

Abgabe: 21'13
durch: FS

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1730 M

Vfg.

Geheime Kommandosache!

39

I. Setze auf KTB Abschnitt Maschine: Gesehen usw.

+ +

II Schreibe an SMJ W haven:

Beiliegend wird das K.T.B. Abschnitt Maschine 1 Räumbootflottille

für die Zeit vom 15.1.3. bis 15. März 1940 übersandt.

~~i.A.~~

~~Ala~~

M.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1357 M

Vfg.

37

I. Setze auf KTB Maschine: Gesehen usw.

+ +

II. Schreibe an SMJ W haven:

Beil. KTB Abschnitt Maschine des „Stiffer 23"

Für die Zeit vom 1. 4. 40 bis 15. 4. 40.

Keine besonderen Vorkommnisse.

+ +

i.A. Ala M.

Gefertigt:
Gelesen: 6.5.40
Ab:

Geheime Kommandosache

40

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

4. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 1811 vom 17.5. 1940
Führer der Vorpostenverbände
Ost
Anl. 5 zu B.-Nr. 276

Anlage 1 zum Kriegstagebuch

des

Fangbootes "F 5"

Abschnitt Maschine

Kommandant: Kaptltn. Z i n k e
Begonnen: 1. IV. 1940
Abgeschlossen: 15. IV. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. IV.40		Blücherbrücke, fremder Hafenbetrieb.
1030 h		Seeklar mit einem Kessel
	Ausbildung	Betriebstoffbestände: Heizöl 235,000 m^3 Speisewasser 30,000 m^3
	Wachbesatzung: 1. Wache	Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: Kessel hinten, beide Turbinen, Friedensmarsch, 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 3 und 2,1 2,2 b) 220 V WU 2 c) 24 V U 2
1035 h		Auslaufen zu Fahrübungen und Meilenfahrten.
1600 h	Wachbesatzung: 2. Wache	Ankern vor Eckernförde, eigener Hafenbetrieb.
2. IV.40		Vor Anker, Hilfsbetrieb.
0745 h	Ausbildung	Seeklar für 19 sm
	Wachbesatzung: 1. Wache	Betriebstoffbestände: Heizöl 219,500 m^3 Speisewasser 29,000 m^3
		Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung, a) E-Masch. 3 und 2,1 2,2 b) WU 2 220 V c) 24 V U 2
0900 h		17 sm, Kessel hinten Feuer aus, Friedensmarsch, Zielschiff für U-Boote und Meilenfahrten.
1130 h		Diesel ausgefallen durch Auslaufen der Lager, Bruch des Ölverteilerrohres. (Masch.Strg.Nr.43
2230 h	Wachbesatzung: 1. Wache	Boot hat geankert, ein Kessel Feuer aus, Hafenbetrieb mit Kessel vorn.
3. IV.40		0830 h seeklar mit 2 Kessel.
		Betriebstoffbestände: Heizöl 183,500 m^3 Speisewasser 35,500 m^3
		Betriebszustand:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3. IV.40		Betriebszustand:
	Ausbildung	1.) Antriebsanlage: beide Kessel, und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 1 und 3 b) 220 V WU 2 c) 24 V U 1 und 2
		Friedensmarsch, Zielschiff für U-Boote
1215 h		Boot hat geankert, Maschinen bleiben klar, ein Kessel Feuer aus.
1300 h	Wachbesatzung : 2. Wache	Seeklar zu Fahrübungen mit einem Kessel
1505 h		Beide Kessel
[illegible]0 h		Boot hat geankert, ein Kessel Feuer aus, Hafenbetrieb mit Kessel hinten.
4. IV.40		0700 h seeklar mit beiden Kesseln, Einlaufen in Kiel.
	Ausbildung	
	Wachbesatzung: 1. Wache	Betriebstoffbestände: Heizöl 152,940 m^3 Speisewasser 35,500 m^3
		Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 1 b) 220 V WU 1 c) 24 V U 1
0800 h		Boot hat festgemacht Liegeplatz 2 DWK Maschinen Feuer aus.
		Verholen mit Schlepper zu Liegeplatz 8, Fremder Hafenbetrieb.
5. IV.40		DWK, Liegeplatz 8
6. IV.40		W i e v o r !
7. IV.40		W i e v o r !
8. IV.40		Wie vor 1100 h Verholen Dock 1 Auswechseln der Schrauben.
9. IV.40		W i e v o r !
2000 h		Ausdocken, Verholen mit Schlepper nach Liegeplatz

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vordrucklagers der Buchdruckerei F. J. Augustin in Glückstadt, B. 36. Kriegstagebuch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9. IV.40		Liegeplatz 6, Fremder Hafenbetrieb.
10.IV.40	Ausbildung Wachbesatzung: 2. Wache	0800 seeklar mit 2 Kesseln Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kesseln und Turbinen, Kraftwerkschaltung 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung, a) E-Masch. 3 und 2,2 2,1 b) 220 V WU 2 c) 24 V U 2
1000 h		1 Kessel Feuer aus! Brennstoffmeßfahrt, Marsch nach Warnemünde.
1015 h		Hintere Kessel Feuer aus!
1600 h	Wachbesatzung: 1. Wache	Hintere Kessel angezündet!
1718 h		Einlaufen in Warnemünde.
1725 h		Boot hat festgemacht, Feuer aus!
1800 h		Eigener Hafenbetrieb!
11.IV.40	Ausbildung Wachbesatzung: 2. Wache	0800 h seeklar mit 2 Kesseln Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinen, Kraftwerkschaltung 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung. a) E-Masch. 1 und 3 und 2,1 2,2 b) 220 V WU 1 c) 24 V U 1
		Brennstoffmeßfahrt nach Gotenhafen.
12.IV.40		
0330 h	Wachbesatzung: 1. Wache	Ankern vor Gotenhafen, Maschinen bleiben klar!
0900 h	Ausbildung Wachbesatzung: 2. Wache	Einlaufen zur Brennstoffergänzung, Maschinen bleiben klar! Betriebstoffübernahme vom Land: Heizöl 86,000 m³ Zeitbedarf 2 Std., 20 Min. Leistung/h 36,000 m³ Treiböl 1,865 m³ Zeitbedarf 15 Min. Leistung/h 7,440 m³

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.IV.40		Betriebstoffbestände: Heizöl 249,600 m³ Speisewasser 35,500 m³
1300 h	Wachbesatzung: 1. Wache	seeklar mit 2 Kesseln, Auslaufen aus Gotenhafen Marsch nach Frederikshavn. Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinen, Kraftwerkschaltung 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 1 und 3 b) 220 V WU 1 c) 24 V U 1
13.IV.40		
0730 h	Wachbesatzung: 2. Wache	Betriebstoffbestände: Heizöl 200,500 m³ Speisewasser 36,700 m³ Weitermarsch nach Frederikshavn. Gefechtsgrundschaltung herstellen. verschärften Verschlußzustand herstellen.
1600 h	Wachbesatzung: 1. Wache	U-Bootsalarm
1940 h		U-Bootsalarm beendet
1950 h		Weitermarsch nach Frederikshavn
14.IV.40		
0210 h	Wachbesatzung: 1. Wache	Boot hat geankert vor Frederikshavn
0708 h		Einlaufen in Frederikshavn,
0738 h		Boot hat festgemacht, beide Kraftwerke Feuer aus, Eigener Hafenbetrieb, 3 stündige Bereitschaft.
0800 h		Betriebstoffbestände: Heizöl 133,300 m³ Speisewasser 36,700 m³ Betriebstoffübernahme: Prahm längsseit, 2 Schläuche. Heizöl 122,000 m³ Zeitbedarf 1 Std. Leistung/h 122,000 m³ Betriebstoffbestände: Heizöl 255,300 m³
1950 h	Wachbesatzung: 2. Wache	Gefechtsgrundschaltung herstellen verschärften Verschlußzustand herstellen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.IV.40		
21oo h	Wachbesatzung 1. Wache	seeklar mit 2 Kesseln, Kriegsmarsch nach Oslo. Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 1 und 3 2,1 2,2 b) 220 V WU 2 c) 24 V U 1
214o h		Boot hat geankert auf Reede, Maschinen bleiben klar.
2215 h		Klar zum Manöver, Kriegsmarsch nach Oslo.
15.IV.40		
o8oo h		Betriebstoffbestände: Heizöl 216, ooo m^3 Speisewasser 34,2oo m^3
o917 h	Wachbesatzung:	Einlaufen in Oslo
o928 h	1. Wache	Boot hat festgemacht, Maschinen bleiben klar.
o94o h		Beide Kraftwerke Feuer aus!
		Eigener Hafenbetrieb!
173o h	Wachbesatzung: 2. Wache	seeklar nach Frederikshavn mit 2 Kesseln Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. 1 und 3 2,2 b) 220 V WU 2 c) 24 V U 1 und 2
1918 h	Wachbesatzung:	Kriegsmarsch nach Frederikshavn, Gefechtsgrundschaltung herstellen verschärfter Verschlußzustand.
211o h	1. Wache	U-Bootsalarm,
2128 h		U-Bootsalarm beendet.

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Ing.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gesehen: Korv.- Kpt. (Ing) und Verbandsingenieur F. d. V. Ost.
		Gesehen: Freg.Kapt.(Ing) und Verb. Ing. B.S.O.

Geheim 2a. Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. G. Kdos. 2187/40

5. Anlage zu B. S. O. 38

Kriegstagebuch der Boote

R17- 24 und des Begleitschiffes

"Nettelbeck"

Nr. Gkdos. 1730 vom 14.5.1940

Datum	Vorkommnisse
1. März bis 15. März 1940	Keine besonderen Ereignisse

Gesehen: ges.

Korv. Kapt. (Ing.) Forster

und F.d.M. Ost V.-I.

Ing. Gaudenhum

Gesehen:

Kielstein

Korv.-Kapt. (Ing.)

u. Verbandsingenieur F.d.M.Ost

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 1872 M

Vfg. **Geheime Kommandosache!** 45

I Setze auf KTB Abschnitt Maschine: Gesehen usw.

+ +

II. Schreibe an SMJ W Haven:

Beiliegend wird das KTB Abschnitt Maschine des Fangbootes "F 5" für die Zeit vom 16.4.40 bis 30.4.40 übersandt.

~~i.A.~~

~~Als~~ M.

4.

44

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos 1811 M

v. m.

~~Swinemünde~~, den 18.V.40.

Geheime Kommandosache!

Vfg.

I. ~~Schreibe~~ ~~Fernschreiben~~ ~~Fernspruch~~ ~~Telegramm~~ ~~Funkspruch~~ ~~Kurzbrief~~ an: Sehe auf Anl. Masch. gesehen u.s.w.

Herrn. der ektoren Boote Anl. Masch. unmittelbar an Lt. 7. senden, keine weitere Absendung mit wendig.

7.

46

Schiffsmaschinen-Jnspektion
B.Nr. H 5395 M VI.

Wilhelmshaven, den 21.Mai 1940.

B.S.O.
Eingang: 28.5.40.
B.Nr. H. 2756 Anl.

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

Feldpostnummer.

Betrifft: Kriegstagebücher Abschnitt Maschine.
Vorgang: Ohne.

Die Kriegstagebücher Abschnitt Maschine aller Schiffe und Verbände gehen bei der S.M.J. unter "Geheim" ein.

Sie werden getrennt von den Kriegstagebüchern der einzelnen Kommandos, die unter g.Kdos. gehen, zum Versand gebracht.

Zur Vereinfachung des Schriftverkehrs wird gebeten, auch von der dortigen Dienststelle in der gleichen Art zu verfahren.

Für die Schiffsmaschinen-Jnspektion.
Der Chef des Stabes.

48

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch (Abschnitt-Maschine)
1.5.	Frederikshaven	
	20 15 Uhr	Flottille Ruhetag; Boote sofort seeklar;
2.5.	Frederikshaven	
	02 00 Uhr	Boote bis auf " R. 35 und 37 " eingelaufen.
	02 45 Uhr	" R. 35 und 37 " eingelaufen.
	12 15 Uhr	Boote seeklar;
	14 40 Uhr	" R. 37 " Stb.-Maschine unklar, Anlassventil wird ausgewechselt. Bb.-Maschine bleibt klar zur Fahrt.
	15 00 Uhr	" R. 37 " beide Maschinen klar zur Fahrt.
3.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben " im Hafen.
	17 40 Uhr	Boote eingelaufen, anschliessend Bestandsergänzung vom Begleitschiff.
	23 30 Uhr	" R. 36 und 37 " ausgelaufen- Sonderaufgabe.
4.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben " im Hafen; um 10 00 Uhr längsseit Tankschiff " Terra " zur Treibölbestandsergänzung.
	08 55 Uhr	" R. 36 und 37 " eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	18 00 Uhr	" R. 39 " eingedockt.
		Befund: Beide Schiffsschrauben haben an den Flügelspitzen kleine Einbeulungen und Schäften. Diese Mängel können, ohne Schraubenwechsel durführen zu müssen, behoben werden. Die Bekleidungsbleche an den Stevenrohren fehlen, sie werden durch neue ersetzt. Am Schiffsboden Höhe der Bb.-Schraube ist eine handgroße Beulung, durch Aufsetzen einer Bleiplatte die Stelle gedichtet. Die Ruderblätter müs an den Stößen geschweißt werden. Die Ruderschäfte haben Lose in ihren Lagerungen. Bo erhält Unterwasseranstrich (Bordpersonal). Gleichlaufend mit diesen Arbeiten, werden undichten Abgasrohre der Bb.- und Stb.-Moto gedichtet. Die untere Hälfte des Abgasroh am Hilfsmotor muß durch ein neues Stück e setzt werden. Abgassammelleitung Stb.-Maschine siehe St rungsmeldung Nr. 3 vom 8.5.40. Kommando-B. G 830 I.
	19 50 Uhr 21 00 Uhr	" R. 33 " seeklar; " R. 33 " eingelaufen.
5.5.	Frederikshaven 04 45 Uhr	" von der Groeben " im Hafen; " R. 33 - 40 " außer " R. 39 " seeklar; Die vorbereitenden Arbeiten " R. 39 " werd von Bordpersonal durchgeführt. Hiesige Werf arbeitet Sonntags nicht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.	Frederikshaven 15 45 Uhr	" R. 39 " Beginn der Instandsetzungsarbeiten. Boote eingelaufen; Bestandsergänzung von Begleitschiff.
5.	Frederikshaven 11 00 Uhr 16 00 Uhr	" von der Groeben " im Hafen. " R. 33 - 40 " außer " R. 39 " seeklar: " R. 39 " ausgedockt; gegen 18 00 Uhr ist Boot fahrbereit.
5.	Frederikshaven 19 45 Uhr	" von der Groeben und R. 39 " im Hafen. Boote eingelaufen, anschließend Bestandsergänzung von Begleitschiff.
5.	Frederikshaven 13 00 Uhr 13 15 Uhr 17 00 Uhr 23 50 Uhr	" von der Groeben " und Boote ab 10 00 Uhr einstündige Bereitschaft; ab 11 00 Uhr " von der Groeben " 6 stündige Bereitschaft. " R. 34, 35, 37 und 40 " seeklar: " von der Groeben " zur Bestandsergänzung längsseit Tankschiff " Wollin ". " R. 33, 36, 38 und 39 " seeklar; " R. 33, 36, 38, und 39 " eingelaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben " im Hafen.
	03 50 Uhr	" R. 33, 36, 38 und 39 " seeklar;
	15 40 Uhr	" R. 34, 35, 37 und 40 " eingelaufen, Bestan ergänzung vom Begleitschiff.
11.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben, R. 34 und 37 " im Hafen;
	11 10 Uhr	" R. 35 " seeklar;
	12 30 Uhr	" R. 40 " seeklar;
	16 10 Uhr	" R. 35 " eingelaufen;
	19 55 Uhr	" R. 40 " eingelaufen;
12.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben, R. 34 und 40 " im Hafen;
	12 00 Uhr	" R. 35 + 37 " seeklar;
	14 45 Uhr	" R. 35 " eingelaufen;
	15 30 Uhr	" R. 35 " ausgelaufen;
	16 45 Uhr	" R. 35 " eingelaufen;
	18 30 Uhr	" R. 37 " eingelaufen;
	20 40 Uhr	" R. 33, 36, 38 und 39 " eingelaufen, Bestan ergänzung vom Begleitschiff.
13.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben " im Hafen; 09 00 Uhr läng seit Tankschiff " Wollin " zur Treibölergän zung.

50

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.		
	16 10 Uhr	Boote eingelaufen, Bestandsergänzung vom Begleitschiff.
15.5.	Frederikshaven	
		" von der Groeben " im Hafen;
	07 40 Uhr	Boote sofort seeklar.
	14 25 Uhr	" R. 34, 35, 37 und 40 " eingelaufen.

Bemerkungen:

Die Boote der Flottille sind fahrbereit und weiterhin voll einsatzfähig. Die erforderlichen Instandsetzungs- und Überholungsarbeiten konnten während der Liege- und kurzen Dockzeit im Stützpunkthafen durchgeführt werden.

Gesehen:

Verbands- Ingenieur F.d.V.O.

i.V. Vienkerk

Kptlt. (Ing.)

3 Anlage zu B. S. O. 52

E.-Nr. Gkdos. 44 17 vom 11/6 1940

Anlage 1 zum Kriegstagebuch

des

Fangbootes "F 5"

Abschnitt Maschine

Kommandant: Kaptltn. Z i n k e

Begonnen: 1. V. 40

Abgeschl: 15. V. 40

Gesehen:

Freg.Kapt. (Ing.)
u. Verb. Ing. BSO.

1.V.40

Eigener Hafenbetrieb in Frederikshavn.

Überholen der Ersatzspeisepumpe:

Die Pumpe wurde aufgenommen. Dabei wurde festgestellt, daß sich das Kreisel der Zubringerpumpe gelöst hatte, infolge ungenügender Sicherung der Mutter.
Anfertigen einer neuen Sicherungsscheibe, Anziehen des Kreisels und ordnungsgemäßes Sichern.

Zeitbedarf 5 Stunden, beschäftigt 3/1.

Brennstoffergänzung:

Prahm Längsseit, 2 Schläuche, Tanker "Wollin"

Heizöl	50,000 m³
Zeitbedarf	45 Min.
Leistung / h	66,666 m³

2315 h seeklar mit 2 Kesseln.

Betriebszustand:

1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen Kraftwerkschaltung.

2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung.
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2

Wachbesetzung 2. Wache

2140 h Hinterer Kessel angezündet,

2210 h Vorderer Kessel angezündet,

2240 h Beide Maschinen drehen mit Dampf.

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

.V.40

015 h

300 h

Beide Kessel Feuer aus, alles abstellen

Betriebstoffbestände:

Heizöl	215,000 m³
Speisewasser	33,300 m³

Sofort seeklar mit 2 Kesseln.

h Vorderer Kessel angezündet

h Vorderer Kessel Feuer aus! Seeklar belegt

h 2. Wache auf Seewache, 16oo h seeklar mit 2 Kesseln.

Betriebszustand:

1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen Kraftwerkschaltung

2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung,

a) E - Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2

b) 220 V WU 2

c) 24 V U 2

1435 h Vorderer Kessel angezündet,

1455 h Hinterer Kessel angezündet,

h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Frederikshavn.

1640 h Bugspier ausgefahren.

1815 h Bugspier eingefahren.

1945 h Klar zum Ankern

2004 h Klar zum Manöver,

2007 h Boot hat geankert. Beide Kessel Brenner reinigen und Ruß blasen.

2053 h Kler zum Manöver, Anker lichten!

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

3.V.40.

o125 h Klar zum Ankern,

o215 h Boot hat geankert auf Reede vor Frederikshavn. Ein Kessel Feuer aus, Maschinen bleiben klar.

o225 h Vorderer Kessel Feuer aus!

o350 h Vorderer Kessel angezündet,

o44o h Auslaufen aus Frederikshavn, Kriegsmarsch nach Oslo
Verschärfter Verschlußzustand, Gefechtsgrundschaltung.

o52o h Bugspier ausgefahren,

o7oo h Bugspier eingefahren.

o8oo h Betriebstoffbestände:

Heizöl 179,000 m³
Speisewasser 37,700 m³

0840 h Bugspier ausgefahren
1000 h Bugspier eingefahren.
2115 h Einlaufen in Oslo
2130 h Boot hat festgemacht, Maschinen bleiben klar
2145 h Hinterer Kessel Feuer aus
2215 h Vorderer Kessel Feuer aus! Alles abstellen, eigene[r] Hafenbetrieb.

Der Leitende Ingenie[ur]
Höfer
Leutnant (Ing.)

4.V.40 0600 h seeklar mit 2 Kesseln.

Betriebszustand:

1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 1
c) 24 V U 1

0435 h Hinterer Kessel angezündet,
0500 h Vorderer Kessel angezündet,
2140 0530 h Maschinen drehen mit Dampf.
2210 0600 h Klar zum Manöver, Ablegen zur Ölübernahme.
2240 0650 h Boot hat festgemacht, Ölübernahme.

Betriebstoffergänzung:

Prahm längsseit, 1 Schlauch, Tanker "Orion" Norwegen.
Heizöl: 120,000 m³
Zeitbedarf: 1 Std. 40 Min.
Leistung / h 72, 000 m³

0800 h Betriebstoffbestände:
Heizöl 255,000 m 3

Sofort seeklar mit 2 Kesseln.

Speisewasser 36,200 m³
Klar zum Manöver, Ablegen zur Ölübernahme
Klar zum Manöver, Einlaufen.
Boothat festgemacht, ein Kessel Feuer aus, Maschinen bleiben klar.
Vorderer Kessel Feuer aus!
1200 h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide [illegible] Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2
Wachbesetzung 1. Wache
Hinterer Kessel angezündet.
Klar zum Manöver, Auslaufen aus Oslo, Kriegsmarsch nach Frederikshavn, Gefechtsgrundschaltung und verschärfter Verschlußzustand.
1900 h Bugspier ausgefahren.
2120 h Bugspier eingefahren.
2155 h Klar zum Manöver, Einlaufen in Frederikshaven.
2203 h Boot hat festgemacht, Feuer aus, alles abstellen, eigener Hafenbetrieb

Der Leitende Ingenieur:
Höfer
Leutnant (Ing.)

5.V.40 0400 h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch, 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2
Wachbesetzung 2. Wache
0335 h Hinterer Kessel angezündet
0350 h Vorderer Kessel angezündet, Gefechtsgrundschaltung, verschärfter Verschlußzustand hergestellt.
0410 h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Frederikshavn, Kriegs - marsch nach Kiel.
0450 h Bugspier ausfahren.
0520 h Bugspier einfahren.
0800 h Betriebstoffbestände:

Heizöl 179,000 m³
Speisewasser 37,700 m³

0845 h Bugspier ausgefahren
1000 h Bugspier eingefahren.
2115 h Einlaufen in Oslo
2130 h Boot hat festgemacht, Maschinen bleiben klar
2145 h Hinterer Kessel Feuer aus
2215 h Vorderer Kessel Feuer aus! Alles abstellen, eigener Hafenbetrieb.

Der Leitende Ingenieur:
Leutnant (Ing.)

4.V.40 0600 h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 1
c) 24 V U 1

0435 h Hinterer Kessel angezündet,
0500 h Vorderer Kessel angezündet,
2140 0530 h Maschinen drehen mit Dampf.
2210 0600 h Klar zum Manöver, Ablegen zur Ölübernahme.
2240 0650 h Boot hat festgemacht, Ölübernahme.

Betriebstoffergänzung:
Prahm längsseit, 1 Schlauch, Tanker "Orion" Norwegen.
Heizöl: 120,000 m³
Zeitbedarf: 1 Std. 40 Min.
Leistung / h 72,000 m³

0800 h Betriebstoffbestände:
Heizöl 255,000 m 3

Sofort seeklar mit 2 Kesseln.

Speisewasser 26,200 m³

0844 h Klar zum Manöver, Ablegen von Ölprahm
0903 h Klar zum Manöver, Einlaufen.
0907 h Boothat festgemacht, ein Kessel Feuer aus, Maschinen bleiben klar.
0915 h Vorderer Kessel Feuer aus!
1200 h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V 2
Wachbesetzung 1. Wache
1930 h Vorderer Kessel angezündet.
[illegible] h Klar zum Manöver, Auslaufen m s Oslo, Kriegsmarsch nach Frederikshavn, Gefechtsgrundschaltung und verschärfter Verschlußzustand.
[illegible] h Bugspier ausgefahren.
2130 h Bugspier eingefahren.
2155 h Klar zum Manöver, Einlaufen in Frederikshaven.
2203 h Boot hat festgemacht, Feuer aus, alles abstellen, eigener Hafenbetrieb

Der Leitende Ingenieur:
Leutnant (Ing.)

5.V.40 0400 h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen Kraftwerkschaltung.
2.)E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2
Wachbesetzung 2. Wache
0335 h Hinterer Kessel angezündet
0350 h Vorderer Kessel angezündet, Gefechtsgrundschaltung, verschärfter Verschlußzustand hergestellt.
0410 h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Frederikshavn, Kriegsmarsch nach Kiel.
0450 h Bugspier ausfahren.
0520 h Bugspier einfahren.
0800 h Betriebstoffbestände:

Heizöl 194,2oo m³
Speisewasser 25,8oo m³

1755 h Einlaufen in Kiel, Festmachen an der Klöcknerbrücke.
19oo h Feuer aus! Alles abstellen, fremder Hafenbetrieb.

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

6.V.40 Fremder Hafenbetrieb, 6 stündige Bereitschaft.

Betriebstoffergänzung:

Prahm längsseit, 2 Schläuche, Tanker "Fehmarn"
Heizöl 106,ooo m³
Zeitbedarf 1 Std. 50 Min.
Leistung / h 57,727 m³

von Tanker "Diesel" 1 Schlauch,
Treiböl 2,5oo m³
Zeitbedarf 40 Min.
Leistung / h 3,750 m³

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

7.V.40 o5oo h seeklar mit 2 Kesseln
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3, 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2
Wachbesetzung 1. Wache
o52o h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Kiel

Betriebstoffbestände:
Heizöl 246,5oo m³
Speisewasser 24,9oo m³

Gefechtsgrundschaltung.
o945 h verschärfter Verschlußzustand, Kriegsmarsch nach Oslo

Der Leitende Ingenieur:

.40
h Klar zum Ankern!
h Boot hat geankert, Maschinen bleiben klar, ein Kessel Feuer aus!
h Vorderer Kessel Feuer aus!
h o9oo h seeklar mit 2 Kesseln
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung
2.) E - Anlage
a) E-Masch. 1 und 3
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2

Betriebstoffbestände:
Heizöl 195,7oo m³
Speisewasser 32,3oo m³

h Vorderer Kessel angezündet
h Klar zum Manöver, weiter Kriegsmarsch nach Oslo
h Verschärfter VERschlußzustand
h Klar zum Ankern
h Boot hat geankert, Maschinen bleiben klar, ein Kessel Feuer aus!
h Hinterer Kessel Feuer aus!
h o6oo h seeklar!

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

.40 o6oo h seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und3, 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 1
Gefechtsgrundschaltung
o6oo h Klar zum Manöver, Kriegsmarsch nach Oslo
o65o h Hinterer Kessel angezündet

Betriebstoffbestände:
Heizöl 143,3oo m³
Speisewasser 36,ooo m³

h Klar zum Manöver, Einlaufen in Oslo
h Boot hat festgemacht, Maschinen bleiben

Heisöl 194,2oo m³
Speisewasser 25,8oo m³

1755 h Einlaufen in Kiel, Festmachen an der Blücherbrücke.
1900 h Feuer aus! Alles abstellen, fremder Hafenbetrieb.

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

6.V.40 Fremder Hafenbetrieb, 6 stündige Bereitschaft.

Betriebstoffergänzung:

Prahm längsseit, 2 Schläuche, Tanker "Fehmarn"
Heisöl 106,ooo m³
Zeitbedarf 1 Std. 50 Min.
Leistung / h 57,727 m³
von Tanker "Diesel" 1 Schlauch,
Treiböl 2,5oo m³
Zeitbedarf 40 Min.
Leistung / h 3,750 m³

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

7.V.40 o5oo h seeklar mit 2 Kesseln
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3, 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 2
c) 24 V U 2
Wachbesetzung 1. Wache
o52o h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Kiel

Betriebstoffbestände:

Heisöl 246,5oo m³
Speisewasser 24,9oo m³

o8oo h Gefechtsgrundschaltung.
o945 h verschärfter Verschlußzustand, Kriegsmarsch nach Oslo

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

Betriebstoffergänzung.

[illegible] h Betriebstoffergänzung:
Prahm längsseit, 1 Schlauch, Tanker "Orion" Norwegen.
Heisöl 11o,ooo m³
Zeitbedarf 1 Std. 3o Min.
Leistung / h 72,333 m³
1o15 h Klar zum Manöver, Ablegen vom Ölprahm.
11oo h Boot hat festgemacht, Feuer aus!
1130 h Beide Kessel Feuer aus, alles abstellen, eigener Hafenbetrieb.

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

10.V.40 Eigener Hafenbetrieb in Oslo

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

11.V.40 W i e v o r !

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Jng.)

12.V.40 o43o h seeklar mit 2 Kesseln
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerkschaltung
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 1
c) 24 V U 1 und 2
Wachbesetzung 2. Wache
o4oo h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Oslo, Kriegsmarsch nach Frederikshavn. Gefechtsgrundschaltung, verschärfter Verschlußzustand

Betriebstoffbestände:

o8oo h Heisöl 236,ooo m³
Speisewasser 32,ooo m³

1255 h Klar zum Manöver, Einlaufen in Frederikshavn
13o5 h Boot hat festgemacht
163o h Feuer aus! Alles abstellen, eigener Hafenbetrieb

Betriebstoffergänzung:

Prahm längsseit, 2 Schläuche, Tanker "Wollin"
Heisöl 42,ooo m³

12.V.40

0840 h Nachtrag:
Beim Kesselgebläse hinten stellten sich starke Dampfausströmungen ein.
Der hintere Kessel machte Feuer aus. Die Düsengruppe wurde ausgebaut, neu verpackt, und wieder eingebaut.

1815 h Die Dampfprobe ergab noch immer starke Dampfausströmungen.
Beim Nachsehen ergab sich, daß der Kegel des Abdampfventils lose war, und dem Abdampf bei geöffnetem Ventil staute.
Das Abdampfventil wurde ausgebaut, und der Ventilkegel befestigt.

2000 h Bei der Dampfprobe stellten sich keine Mängel ein.

Der Leitende Jngenieur:
Hölter
Leutnant (Jng.)

13.V40

0400 h Seeklar mit 2 Kesseln.
Betriebszustand:
1.) Antriebsanlage: beide Kessel, beide Turbinenanlagen, Kraftwerksschaltung.
2.) E - Anlage: Sicherheitsschaltung
a) E-Masch. 1 und 3 2,1 und 2,2
b) 220 V WU 1
c) 24 V U 1
Wachbesetzung 2. Wache.

0405 h Klar zum Manöver, Auslaufen aus Frederikshavn, Kriegsmarsch nach Memel. Gefechtsgrundschaltung, verschärfter Verschlußzustand.

0800 h Betriebstoffbestände:

Heizöl	242,000 m 3
Speisewasser	31,000 m 3

1205 h Brenner gereinigt!
1335 h Brenner gereinigt!
1810 h Brenner gereinigt!
2350 h Brenner gereinigt!

Der Leitende Jngenieur:
Hölter
Leutnant (Jng.)

14.V.40

Betriebszustände:
W i e v o r !

0610 h Brenner gereinigt!

0800 h Betriebstoffbestände:

Heizöl 149,000 m³
Speisewasser 38,000 m³

Weiter Marsch nach Memel!

1135 h Klar zum Manöver, Einlaufen in Memel!

1140 h Boot hat festgemacht, Feuer aus, alles abstellen, eigener Hafenbetrieb!

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Ing.)

15.V.40 Eigener Hafenbetrieb in Memel!

Der Leitende Ingenieur:

Leutnant (Ing.)

57

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Swinemünde, den

B.-Nr. .....

v. m.

Vfg.

I. Schreibe
Fernschreiben
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
Kurzbrief
an:

Acht mit K. T. B., Abschnitt „Mappin"

mdl. [illegible] „Ingenieur Nord"

Einsprüche

2) Z. d. A. Gruppe KTB Allg. 37/44.

Allgemein

Chef

Z

58

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. H. 2947

Ltg.

Leitung zum B d O. Verbandsbefehl

Lehr. Kriegsübungsbuch.

28)

Kriegsm. Dienstst. Nr. 27

25. 18/6. Nachr. Bü.

Einzelne Dienststellen haben um Ausfertigung des 5 T L Abschnitt Nachrichten an S 117 unmittelbar übersandt. Alle 5 T Le sind nur auf dem Dienstwege über B d O. herzulegen. Die Nachrichtenteile sind dem für Normalbefehl Nr. 12 Ziffer VI vom 23. 2. 40. und Nr. 16 Ziffer VIII vom 17. 3. 40 vorgesehenen hinzuzufügen

2) Z. d. A. Ltg. KTB Abt. Allg.

Allgemein

C Qu IV

Z F

6. Anlage zu B. S. O. 59
B.-Nr. Gkdos. 2241 vom 13/16.9.40

Dy.H 23

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

vom

16.Mai bis 31.Mai 1940.

Gesehen:

Freg.Kapt.(Ing.)
u.Verb.Ing.BSO.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
Vom 16.Mai bis 31.Mai 1940		Keine besonderen Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

6 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2241 vom 13/6. 1940

64

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

vom

1.Mai bis 15.Mai 1940

Le. U 99

63

2241 Bfg. 15/6 Geheim!

1) Anlage zum K. T. B. Abschnitt Maschine.
vgl. Bfg. „Geheime Sache".

++ ++

2) Abgabe: beim S. K. d. Einsichtnahme wird bei K. T. B. Abschn. Masch. d. Hefter 23 für die Zeit vom 16. 5. - 31. 5. nachgesandt.

gef.: 14.6.
gel.: 14/6
ab: 14/6

I. A.

Z.

Amtliches Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 14791) — 10000 III. 40

6 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 3447 vom 13/6. 1945
64

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

vom

1.Mai bis 15.Mai 1940

Kpt 23

Gesehen:

Freg.Kapt. (Ing.)
u. Verb.Ing. BSO.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
Vom 1.Mai bis 15.Mai 1940		Keine besonderen Ereignisse. Jorlandt. Kpt. z. S. u. Chef d. Stabes Kgl. u. Verk. Insp.

	Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand Seegang, Überanstrengung Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.	Datum und Uhrzeit	Mär zel tur ter u.s bil sta sti ei

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

68

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. 2242

v. m.

Swinemünde, den

Geheim!

Vfg. 15/6

I. Schreibe
Fernschreiben
Fernspruch
Telegramm
Funkspruch
Kurzbrief
an:

Achse mit K.T.B. Abspr. Mnsft.
vrl. 17.6. Gehorsam ergebe".

H H

2) Achse.
17.6.
gef.: H 17/6
gef.: vrl 19/6. H

An S.M.D.
Anliegend reiche ich K.T.B. Abspr. Mnsft.
~~für~~ der Schiffe 23 für die Zeit vom 1.5. – 15.5.40
übersandt.

J. A.

H

4 Anlage zu B.S.O. 69.2
B.-Nr. Gkdos. 2244 vom 13/6.40

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine"

vom

16.April bis 30.April 1940.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.
Vom 16.April bis 30.April 1940		Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen:

~~Kreuz~~.Kapt.(Ing.)
u.Verb.Ing.BSO.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Mängel und Schwächen einzelner Betriebseinrichtungen. Unzulänglichkeiten bei Betriebsstoffen u.s.w. Angaben über Ausbildung, Gesundheitszustand, Seegang, Überanstrengung, Witterungseinflüsse u.s.w.	Wichtige Befehle, Meldungen und Ereignisse.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 2444 M

Vfg.

1 Satz auf KTB Abschnitt Maschinen Gesichts usw.

Beiliegend wird das KTB Abschnitt Maschine als Anlage 23

für die Zeit vom 16.4.40 bis 30.4.40

übersandt.

Z.A.

Kaptlt. Heydel

Stabs-Ober-Maschinist Reuter.

begonnen am: 1. Juni 1940.
abgeschlossen am: 5. Juni 1940.

Gesehen

Kptlt. (Ing.) u.
Verb.Ing. BSO i.V.

73

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 2244 M.

vfg. geheim!

Gefertigt: 23.6.40
Gelesen:
Ub:

I Satze auf KTB Abschnitt Maschine: Gesehen usw.

II Schwabe an SKJ:

Beiliegend wird das KTB Abschnitt Maschine des Schiffs 23

.....Ihr für die Zeit vom 16.4. bis 30.4.40

übersandt.

I.A.

M

Kaptlt. Heydel

Stabs-Ober-Maschinist Reuter.

begonnen am: 1. Juni 1940.
abgeschlossen am: 5. Juni 1940.

Gesehen
Neuhaus
Kptlt. (Ing.) u.
Verb.Ing. BSO i.V.

73

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2244 M

Vfg.

Geheim!

1 Satz auf KTB Abschnitt Maschine: Gesehen usw.

Schwabe am SKL:

Beiliegend wird das KTB Abschnitt Maschine des Schiff 23
.....Ehr für die Zeit vom 16.4. bis 30.4.40
übersandt.

I.A.

Kaptlt. Heydel

Stabs-Ober-Maschinist Reuter.

begonnen am: 1. Juni 1940.
abgeschlossen am: 5. Juni 1940.

Gesehen

Kptlt. (Ing.) u.
Verb.Ing. BSO i.V.

74

8. Anlage zu B. S. O.
Tgb.-Nr. 2834 vom 20.6.1940

Geheime Kommandosache!

K r i e g s t a g e b u c h.

3. Räumbootsflottille.
(Abschnitt-Maschine)

" von der Groeben, R. 33-40 "

Flottillenchef:
Kaptlt. Heydel

Flottillen-Jngenieur i.V.
Stabs-Ober-Maschinist Reuter.

begonnen am: 1. Juni 1940.
abgeschlossen am: 5. Juni 1940.

Gesehen
Neuhaus
Kptlt. (Ing.) u.
Verb.Ing. BSO i.V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch (Abschnitt-Maschine)
1.6.	Frederikshavn	" von der Groeben, R.33-40 " im Hafen.
	03 00 Uhr	1. Gruppe mit den Booten " R. 35, 37 und 40 " ausgelaufen.
	Aarhus	
	15 10 Uhr	1. Gruppe eingelaufen.
2.6.	Frederikshavn	" von der Groeben und 2. Gruppe mit den Booten " R. 33, 34, 36, 38 und 39 " im Hafen.
	03 00 Uhr	2. Gruppe ausgelaufen.
	13 00 Uhr	2. Gruppe in Larvik eingelaufen.
	14 30 Uhr	2. Gruppe ausgelaufen.
	23 30 Uhr	2. Gruppe eingelaufen. Anschließend Betriebsstoffergänzung vom Begleitschiff.
	Aarhus	1. Gruppe mit den Booten " R. 35, 37 und 40 " im Hafen.
	13 00 Uhr	1. Gruppe ausgelaufen.
	Korsör	
	16 10 Uhr	1. Gruppe eingelaufen.
	22 00 Uhr	" R. 35 " ausgelaufen.
3.6.	Frederikshavn	" von der Groeben und 2. Gruppe mit den Booten " R. 33, 34, 36, 38 und 39 " im Hafen.
		Kein seeklar;
	Korsör	" R. 37 und 40 " im Hafen.
		Kein seeklar;

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	07 30 Uhr	" R. 35 " eingelaufen.
4.6.	Frederikshavn	" von der Groeben und 2. Gruppe mit den Booten " R. 33, 34, 36, 38 und 39 " im Hafen.
	03 00 Uhr	2. Gruppe ohne " R. 34 " ausgelaufen.
	11 30 Uhr	2. Gruppe Larvik eingelaufen.
	13 15 Uhr	2. Gruppe Larvik ausgelaufen.
	21 00 Uhr	2. Gruppe eingelaufen. Anschließend Betriebsstoffergänzung.
	Korsör	1. Gruppe mit den Booten " R. 35, 37 und 40 " im Hafen.
	14 30 Uhr	1. Gruppe ausgelaufen.
5.6.	Frederikshavn	" von der Groeben und 2. Gruppe mit den Booten " R. 33, 34, 36, 38 und 39 " im Hafen.
	09 15 Uhr	1. Gruppe mit den Booten " R. 35 und 37 " eingelaufen.
	09 35 Uhr	" R. 40 " eingelaufen. Anschließend Betriebsstoffergänzung.
	14 00 Uhr	2. Gruppe ohne " R. 34 " ausgelaufen.
	23 00 Uhr	" von der Groeben " abgelegt zwecks Brennstoffergänzung Tankschiff " Wollin "

Bemerkungen:

Ausfälle in den Maschinenanlagen traten trotz stärkster Inanspruchnahme der Maschinen nicht ein.

Gesehen:

Korv.- Kapitän (Ing) und
Verbands- Ingenieur
F.d.V.Ost.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 2314/40

VfG

Geheim!

77

mdl. Lfd. Nr. 2

Betr.: KTB Abschnitt Kochinos Gegeben am.

Anl.: 1 Schreibe an SKJ II hevens:

Ref.: 26.6 Betr. KTB Abschnitt Kochino der 3. Kl. Kotille

Für die Zeit vom 1.5.40 bis 5.6.1940.

Gel.:

ab: 30.6.40 Uh.

Keine besonderen Vorkommnisse.

Ia Chef

II/2 24/6

65

2005 h		Betriebszustand: wie vor
2018 h		Klar zum Manöver, einlaufen Oslo
		Boot hat festgemacht, beide Kessel Feuer aus
4.5.40		Eigener Hafenbetrieb
0700 h		0845 Uhr seeklar zur Betriebstoffergänzung
0718 h		Kessel vorn angezündet
0800 h		Kessel hinten angezündet
		Betriebstoffbestände:
		Heizöl 133,500 m³
		Speisewasser 32,000 m³
		Betriebszustand:
		1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung.
		2.) E-Anlage: Sicherheitsschaltung
		a) E-Masch. Iv und II
		b) 220 V WU 1
		c) 24 V U 2
0848 h		Klar zum Manöver, Ablegen zur Betriebstofferg.
0930 h		Kessel hinten hat Feuer aus
		Prahm längsseit, T."Orion", 1 Schlauchlänge
		Heizöl 89,000 m³
		Zeitbedarf 1 Std.30 Min.
		Leistung/h 59,300 m³
1155 h		Klar zum Manöver
1234 h		Boot hat festgemacht, Feuer aus
1236 h		Kessel vorn Feuer aus, alles abgestellt, eigener Hafenbetrieb.
5.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
6.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
7.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
8.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
9.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
10.5.40		Oslo, ab 1600 Uhr Strom von "F 5"
11.5.40		Oslo, Strom von "F 5"

Instandsetzen von undichten Flanschen.

8 Anlage zu B.S.O. 7/5 2039 20.6.40

Anlage 1 zum Kriegstagebuch des Fangbootes "F 8" (Abschnitt Maschine)

Zu g.658.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Geheim! Vorkommnisse
1.5.40		Frederikshavn, eigener Hafenbetrieb
2.5.40		1600 Uhr seeklar mit 2 Kesseln Betriebstoffbestände: Heizöl 215,200 m³ Speisewasser 42,500 m³
1348 h		Kessel vorn ist angezündet
1400 h		Kessel hinten ist angezündet Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E-Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. Ih und III b) 220 V WU 1 c) 24 V U 2
1627 h		Klar zum Manöver, Frederikshavn ausgelaufen
1642-1810		Bugschutzgerät gefahren
1955 h		Klar zum Manöver
2012 h		Boot hat festgemacht, Maschinen bleiben klar
2055 h		Klar zum Manöver, Marsch nach Frederikshavn
3.5.40		
0147 h		Boot hat geankert, Maschinen bleiben klar
0443 h		Anker gelichtet, Kriegsmarsch nach Oslo
0546-0804		Bugschutzgerät gefahren Betriebstoffbestände: Heizöl 172,100 m³ Speisewasser 30,500 m³
0800 h		Betriebszustand: wie vor
2005 h		Klar zum Manöver, einlaufen Oslo
2018 h		Boot hat festgemacht, beide Kessel Feuer aus Eigener Hafenbetrieb
4.5.40		
0700 h		0845 Uhr seeklar zur Betriebstoffergänzung
0718 h		Kessel vorn angezündet
0800 h		Kessel hinten angezündet Betriebstoffbestände: Heizöl 133,500 m³ Speisewasser 32,000 m³ Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E-Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. Iv und II b) 220 V WU 1 c) 24 V U 2
0848 h		Klar zum Manöver, Ablegen zur Betriebstofferg.
0930 h		Kessel hinten hat Feuer aus Prahm längsseit, T."Orion", 1 Schlauchlänge Heizöl 89,000 m³ Zeitbedarf 1 Std.30 Min. Leistung/h 59,300 m³
1155 h		Klar zum Manöver
1234 h		Boot hat festgemacht, Feuer aus
1236 h		Kessel vorn Feuer aus, alles abgestellt, eigener Hafenbetrieb.
5.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
6.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
7.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
8.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
9.5.40		Oslo, eigener Hafenbetrieb
10.5.40		Oslo, ab 1600 Uhr Strom von "F 5"
11.5.40		Oslo, Strom von "F 5"

Instandsetzen von undichten Flanschen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.5.40 0136 h 0242 h		0400 Uhr seeklar mit 2 Kesseln Kessel vorn angezündet Kessel hinten angezündet Betriebstoffbestände: Heizöl 211,420 m³ Speisewasser 30,500 m³ Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E-Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. Ih, II und III b) 220 V WU 2 c) 24 V U 2
0405 h		Klar zum Manöver
0515 h		Oslo ausgelaufen, Marsch nach Frederikshavn
1247 h		Klar zum Manöver, Einlaufen Frederikshavn
1253 h		Boot hat festgemacht, Feuer aus
1254 h		Kessel hinten hat Feuer aus
1418 h		Kessel vorn hat Feuer aus, alles abgestellt Eigener Hafenbetrieb, Betriebstoffergänzung Heizöl 46,000 m³ Zeitbedarf 50 Min. Leistung/h 55,000 m³
13.5.40 0142 h 0236 h		0400 Uhr seeklar mit 2 Kesseln Kessel vorn angezündet Kessel hinten angezündet Betriebstoffbestände: Heizöl 207,200 m³ Speisewasser 46,500 m³ Betriebszustand: 1.) Antriebsanlage: beide Kessel und Turbinen, Kraftwerkschaltung. 2.) E-Anlage: Sicherheitsschaltung a) E-Masch. Ih und III b) 220 V WU 2 c) 24 V U 2
0400 h 14.5.40 0800 h		Klar zum Manöver, Marsch nach Memel Marsch nach Memel Betriebstoffbestände: Heizöl 107,600 m³ Speisewasser 41,500 m³
1121 h		Klar zum Manöver, Einlaufen Memel
1134 h		Boot hat festgemacht, Feuer aus
1142 h		Kessel hinten hat Feuer aus
1148 h		Kessel vorn hat Feuer aus, alles abgestellt Fremder Hafenbetrieb.

Gesehen:

Korv.- Kapitän (Ing)
und Verbands-Ingenieur
F.d.V.Ost.

Gesehen:

Kaptlt. (Ing.) u.
Verb.Ing. BSO i.V.

Kapitänleutnant und
Kommandant

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 2539 M

VfG

Geheim!

I Setze auf KTB Abschnitt Maschine: Geschehen usw.

II Schreibe an SKJ W hiermit

Betr. KTB Abschnitt Maschine der Fangboote "F 8"
Für die Zeit vom 1.6. bis 14.6.40.

gef.: 1.
gel.:
abs: 30.6.40 Kr.

Keine besonderen Vorkommnisse.

Ia Abt. II. 24/6

ein-

lage,

brüche im Bereiche der Maschinenanlage und das
ausgelöste Handeln der Leitenden Jngenieure
bezw. Maschinisten und ihres Personals müssen zeitlich
geordnet im Kriegstagebuch niedergelegt sein. Angaben
über Ausfälle von Anlageteilen und Personal müssen bis ins
einzelne gehen, damit bei den die Kriegstagebücher
bearbeitenden Stellen ein möglichst genaues Bild über alle
Beschädigungen, ihre Folgen und deren Bekämpfung, über
Leckfälle im Bereich der Maschinenanlage und deren Be-
kämpfung durch Leckwehrpersonal und Lenzmittel entsteht.

Diesen Zweck erfüllen die Aufschreibungen in
den Kriegstagebüchern z. Zt. noch nicht, da bei Treffern
bisher nie die beim Leitenden Jngenieur eingehenden
Meldungen, seine Befehle und die Folgen seiner Anordnun-
gen, schließlich der Endzustand im Bereich der Maschinen-
anlage niedergelegt wurden.

Auch

Schiffsmaschinen-Jnspektion

Wilhelmshaven, den 20. Juni 1940.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Gkdos. 187 I M

vrs. **Geheime Kommandosache!**

I Setze auf KTB Abschnitt Maschine: Geschehen usw.

+ +

I Schreibe an SNJ W Havens:

Anbei 27 Stück Vordrucke für Kriegstagebuch Maschine der Minensuchflottille ... für die Zeit vom 16.4.41 bis 30.4.41 ... 40 übersandt.

i.A.

Ltn. M.

Z

Auch

bei Schäden und Störungen, Rohrbrüche im Bereiche der Maschinenanlage und das durch diese ausgelöste Handeln der Leitenden Jngenieure bezw. Maschinisten und ihres Personals müssen zeitlich geordnet im Kriegstagebuch niedergelegt sein. Angaben über Ausfälle von Anlageteilen und Personal müssen bis ins einzelne gehen, damit bei den die Kriegstagebücher bearbeitenden Stellen ein möglichst genaues Bild über alle Beschädigungen, ihre Folgen und deren Bekämpfung, über Leckfälle im Bereich der Maschinenanlage und deren Bekämpfung durch Leckwehrpersonal und Lenzmittel entsteht.

Diesen Zweck erfüllen die Aufschreibungen in den Kriegstagebüchern z. Zt. noch nicht, da bei Treffern bisher nie die beim Leitenden Jngenieur eingehenden Meldungen, seine Befehle und die Folgen seiner Anordnungen, schließlich der Endzustand im Bereich der Maschinenanlage niedergelegt wurden.

Auch

Schiffsmaschinen
B.Nr. G3587

Fortsetzung 87–89

m, den 20. Juni 1940.

B. S. O.
4. JULI 1940
Eingang:
B.Nr.O 4209 Anl.

ng der Ostsee,
Feldpostnummer.

ng der Nordsee,
Feldpostnummer.

schnitt Maschine.

III Seite 22 sind von je-
kleinerer Fahrzeuge

Die Form und der Jnhalt ist mit O.K.M. A I g 943 geh./40 festgelegt worden.

Allgemeine Angaben über den täglichen Dienst, über laufende Jnstandsetzungsarbeiten sind nicht in das Kriegstagebuch aufzunehmen, aber jeder Schaden in der Maschinenanlage, der die Kriegsbereitschaft beeinträchtigt, muß hervorgehoben werden.

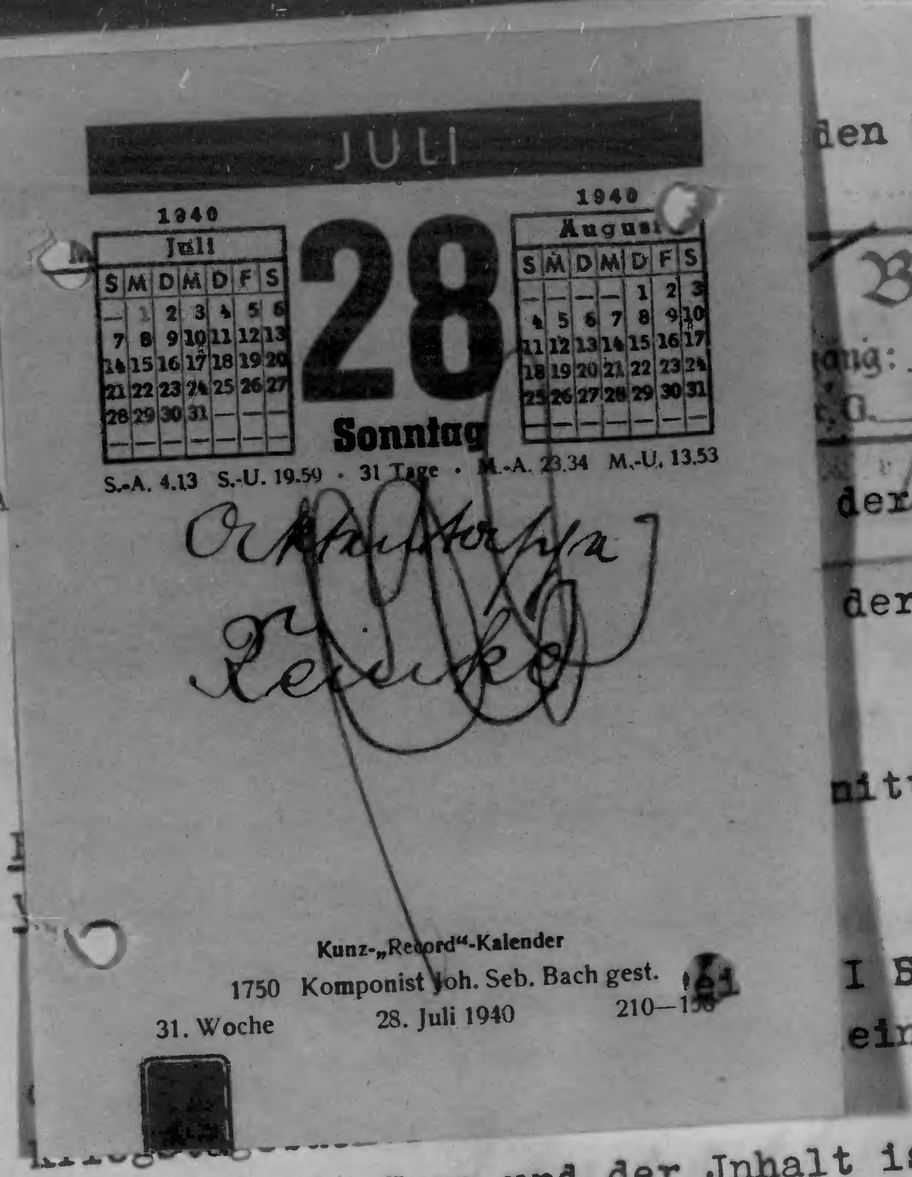
Jede Waffeneinwirkung auf die Maschinenanlage, Wassereinbrüche im Bereiche der Maschinenanlage und das hierdurch ausgelöste Handeln der Leitenden Jngenieure bezw. Maschinisten und ihres Personals müssen zeitlich geordnet im Kriegstagebuch niedergelegt sein. Angaben über Ausfälle von Anlageteilen und Personal müssen bis ins einzelne gehen, damit bei den die Kriegstagebücher bearbeitenden Stellen ein möglichst genaues Bild über alle Beschädigungen, ihre Folgen und deren Bekämpfung, über Leckfälle im Bereich der Maschinenanlage und deren Bekämpfung durch Leckwehrpersonal und Lenzmittel entsteht.

Diesen Zweck erfüllen die Aufschreibungen in den Kriegstagebüchern z. Zt. noch nicht, da bei Treffern bisher nie die beim Leitenden Jngenieur eingehenden Meldungen, seine Befehle und die Folgen seiner Anordnungen, schließlich der Endzustand im Bereich der Maschinenanlage niedergelegt wurden.

Auch

Schiffsmaschinen-Jn

B.Nr. G3587



A

den 20. Juni 1940.

B.S.O. 4. JULI 1940

Tag: ...

Nr. G 4209 Anl. ...

der Ostsee,
Feldpostnummer.

der Nordsee,
Feldpostnummer.

nitt Maschine.

I Seite 22 sind von je-

einerer Fahrzeuge

Die Form und der Jnhalt ist mit O.K.M. A I g 943 geh./40 festgelegt worden.

Allgemeine Angaben über den täglichen Dienst, über laufende Jnstandsetzungsarbeiten sind nicht in das Kriegstagebuch aufzunehmen, aber jeder Schaden in der Maschinenanlage, der die Kriegsbereitschaft beeinträchtigt, muß hervorgehoben werden.

Jede Waffeneinwirkung auf die Maschinenanlage, Wassereinbrüche im Bereiche der Maschinenanlage und das hierdurch ausgelöste Handeln der Leitenden Jngenieure bezw. Maschinisten und ihres Personals müssen zeitlich geordnet im Kriegstagebuch niedergelegt sein. Angaben über Ausfälle von Anlageteilen und Personal müssen bis ins einzelne gehen, damit bei den die Kriegstagebücher bearbeitenden Stellen ein möglichst genaues Bild über alle Beschädigungen, ihre Folgen und deren Bekämpfung, über Leckfälle im Bereich der Maschinenanlage und deren Bekämpfung durch Leckwehrpersonal und Lenzmittel entsteht.

Diesen Zweck erfüllen die Aufschreibungen in den Kriegstagebüchern z. Zt. noch nicht, da bei Treffern bisher nie die beim Leitenden Jngenieur eingehenden Meldungen, seine Befehle und die Folgen seiner Anordnungen, schließlich der Endzustand im Bereich der Maschinenanlage niedergelegt wurden.

Auch

Schiffsmaschinen-Jnspektion
B.Nr. G3587 M VI.

Wilhelmshaven, den 20. Juni 1940.

B.S.O.
4. JULI 1940
Eingang:
B.Nr.O. 4209 Anl.

Geheim!

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,
Feldpostnummer.
den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee,
Feldpostnummer.

Betrifft: Kriegstagebücher, Abschnitt Maschine.
Vorgang: Ohne.

Gem. Op und Man Teil III Seite 22 sind von jedem Schiff, Boot bezw. Verband kleinerer Fahrzeuge Kriegstagebücher zu führen.

Die Form und der Jnhalt ist mit O.K.M. A I g 943 geh./40 festgelegt worden.

Allgemeine Angaben über den täglichen Dienst, über laufende Jnstandsetzungsarbeiten sind nicht in das Kriegstagebuch aufzunehmen, aber jeder Schaden in der Maschinenanlage, der die Kriegsbereitschaft beeinträchtigt, muß hervorgehoben werden.

Jede Waffeneinwirkung auf die Maschinenanlage, Wassereinbrüche im Bereiche der Maschinenanlage und das hierdurch ausgelöste Handeln der Leitenden Jngenieure bezw. Maschinisten und ihres Personals müssen zeitlich geordnet im Kriegstagebuch niedergelegt sein. Angaben über Ausfälle von Anlageteilen und Personal müssen bis ins einzelne gehen, damit bei den die Kriegstagebücher bearbeitenden Stellen ein möglichst genaues Bild über alle Beschädigungen, ihre Folgen und deren Bekämpfung, über Leckfälle im Bereich der Maschinenanlage und deren Bekämpfung durch Leckwehrpersonal und Lenzmittel entsteht.

Diesen Zweck erfüllen die Aufschreibungen in den Kriegstagebüchern z. Zt. noch nicht, da bei Treffern bisher nie die beim Leitenden Jngenieur eingehenden Meldungen, seine Befehle und die Folgen seiner Anordnungen, schließlich der Endzustand im Bereich der Maschinenanlage niedergelegt wurden.

Auch

91

Auch bei Totalverlusten müssen in Zukunft die Leitenden Jngenieure bzw. Maschinisten zu verantwortlichen Meldungen herangezogen werden, damit auch in solchen Fällen die Vorgänge innerhalb der Maschinenanlage möglichst klar festgehalten werden.

Um eingehende Unterrichtung der unterstellten, Kriegstagebuch führenden Dienststellen wird gebeten.

Für die Schiffsmaschinen-Jnspektion
Der Chef des Stabes.

Ing

Ing 420/41 Kdos. Nr. 15/7 40
Ltr. Inspektion II

Ltr. KTB. Abgang Msp
Nyg. Jm.

Nachgang Anordnung Nr. I Skl. I. 5 3587 41 Kdos v. 20.6.
wird zur Kenntnisnahme und Beachtung übersandt.

Nr. [illegible] I.

IA

Z.

Z. d. Akten KTB d. Abgang Msp. Allgemeines

Ogrodowski Kpt.

81

Auch bei Totalverlusten müssen in Zukunft die Leitenden Jngenieure bzw. Maschinisten zu verantwortlichen Meldungen herangezogen werden, damit auch in solchen Fällen die Vorgänge innerhalb der Maschinenanlage möglichst klar festgehalten werden.

Um eingehende Unterrichtung der unterstellten, Kriegstagebuch führenden Dienststellen wird gebeten.

Für die Schiffsmaschinen-Jnspektion
Der Chef des Stabes.

Lange

Ag 42 Nord Wn 15/7 40

Ltr. KTB. Abgang Msp

Wpz. Jm.

Nachgang Anordnung Nr 1 Skl. L. 5 3587 41 Kg v. 20. 6.

mit der Feststellung und Leistung erledigt.

Nr [illegible] I.

IA

Z.

Z. d. Akten KTB d. Abgang Msp. Allgemein

Jakobs Kog.

81

Auch bei Totalverlusten müssen in Zukunft die Leitenden Jngenieure bzw. Maschinisten zu verantwortlichen Meldungen herangezogen werden, damit auch in solchen Fällen die Vorgänge innerhalb der Maschinenanlage möglichst klar festgehalten werden.

Um eingehende Unterrichtung der unterstellten, Kriegstagebuch führenden Dienststellen wird gebeten.

Für die Schiffsmaschinen-Jnspektion
Der Chef des Stabes.

Lange

Ing 42 a.M. Wb. 15/7 40

Weitere Mitt. [illegible] Ihre Liste alle einfach

gef.: 17.7.
gel.: Kuhlmann
ab: 17.7.

Lst. KTB. Abgabe Insp.
Wbz. Jun.

Neufassung Anordnung Nr 1 d. L. S 3587 AI Wi v. 20.6.
sowie zur Kenntnisnahme und Leitung erhalten.

Nr [illegible] AI I.

FA

f.

z. d. Akten KTB d. Luftgau-Insp. Allgemeines

Jakobs Rog.

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 3. Abt. Ia 549

14 Anlage zu B. S. O.

B.-Nr. Gkdos. 4630/40

92

Geheim

Kriegstagebuch

2. Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine).

Datum und Uhrzeit	Art der Störung.	Auswirkungen.
	Zeit: Vom 1. - 15. Mai 1940.	
1.5.40.	"R27" Lagerschalen Bb.Motor.	Bei Ersatz der Lager festgestellt, daß Grundlager 3,4 und 5 zu erneuern sind. Masch.Stör.M. Nr.11 enthält Ursachen der Störung. Dauer der Instandsetzung: 3 Tage.
3.5.40.	"R25" Verlust des Stb.Propellers. Gedockt in Frederikshavn, Ausfall 2 Tg. Masch.Stör.M.Nr. 12	Riß in Propellernabe wird angenommen, da normalerweise der Propeller sich nur nach Ausbau des Ruderblattes entfernen läßt und Ruder unbeschädigt war. Ursache: Riß in Verbindung mit Erschütterungen bei Minendetonation. Neue Mutter und Keil angefertigt.
5.5.40. bis 8.5.40.	Englisches U-Boot "Seal" mit starker Schlagseite und Achterlastigkeit eingelaufen.	Flo.Jng.geht an Bord. Mit Korv.Kapt. Rösing erster Rundgang und Kontrolle auf Sprengmittel. Ursache für Schlagseite gesucht. Bordgebläse, das nach Angabe des gefangenen Leit.Ingenieurs unklar sein sollte, klargemacht und angestellt. Ausblaseleitungen klargemacht (durch Entfernung eines Flansches, der später in der Bilge gefunden wurde, war sie unklar gemacht worden). Nach Feststellung Einschußlöcher in die Tauchzellen diese geschweißt und Boot durch eigene Anlagen aufgerichtet. Hilfeleistung beim Lenzen der zerstörten achteren 3 Abteilungen. E.-Anlage, soweit noch unter Spannung, ausgeschaltet. Alle Bordventile und Entlüftungen gesichert, alle Schotten geschlossen, Boot seeklar gemacht.
6.5.40.	"R30" Augen der Bremsbänder der Leinenwinde abgerissen. Ruder geht schwer, klemmt gelegentlich. Undichtes Achtersch. Boot dockt in Frederikshavn.	Diese Störung ist öfter vorgekommen. Neue Leinenwinde, Bremsbänder zu schwach, da falsch beansprucht und falsch konstruiert. Mitteilung an SVK Vertreter. Stärkere Bremsbänder sind angefordert. Ruderketten verkürzt und neu gespannt.
8.5.40.	"R26" Undichtes Achterschiff, Sperrlast (Abt.I) macht Wasser. In Frederikshavn gedockt vom 8. 5. 16,30 Uhr bis 9. 5. 16,00 Uhr.	Nieten und Bolzen in Abtlg.I haben sich gelockert, mußten erneuert werden. Schraubenschutzblech, daß den Schiffsboden vor Erosion schützt, verloren und erneuert. Ausfall 1 Tag. Befestigung der Spanten gelöst, größere Anzahl Schrauben und Bolzen gerissen, 24 durch den Schiffsboden führende Bolzen erneuert, Messingschutzblech (wie unter R30) verloren. Beide Ruder leck. Am Bb. Ruder 22, am Stb. Ruder 7 Schraubenköpfe abgerissen. Beide Propeller leichte Anfressungen an Flügeln, die bei früherer Instandsetzung neu ausgegossen wurden.

Uhrzeit und Datum.	Art der Störung.	Auswirkungen.
9.5.40.	Leckagen des achteren Rahmen (Sperrlast über den Propellern) mehrfach aufgetreten. Die Boote R25,26,30 mußten in Frederikshavn docken. Wird zurückgeführt auf WB.- und Minendetonationen in Verbindung mit Erschütterungen, die durch hohe Fahrtstufen im Geleitdienst auftreten und Anordnung aller Bolzen und Schrauben zu Verstaifung der Spanten und Planken ungenügend, muß bei Neubauten bei Verbindung der Spanten berücksichtigt werden. Bei Nichtvorhandensein eines Docks wäre erheblicher Ausfall aufgetreten. Alle Störungen innerhalb von 24 Stunden beseitigt. "R31" Hilfsmotor Auspuffgase schlagen in die Auspuffleitung bleibt beim Arbeiten zurück. Eingehende Kontrolle. Im letzten mit der Leinenwinde Stück der Auspuffleitung wurden Koksreste stehen. Geräte mit Hand und Teil der Schalldämpfermatten gefunden, aufgenommen. die die Leitung völlig verstopft hatten. Instandsetzung während des Ruhetages. Masch.Stör.M.Nr. 13.	
10.5.40. 23⁰⁰h	Einlaufen Cuxhaven.	Durchführung dringender Instandhaltungsarbeiten an der Hpt.Mot.Anl. erforderlich. Nach 5-wöchentliger Fahrzeit werden mindestens 3 Tage dafür für erforderlich gehalten. "R25" 2 Zylinderköpfe abgebaut, Dichtungen erneuert. Hilfskompressor Lager aufgenommen. Brennstofftagestank undicht. "R27" Hilfsmotor ausbauen und gegen Reservemotor auswechseln. Gerissene Stiftschrauben am Pumpenblock erneuern. "R29" muß auf Slip, wg. da Unterwasserauspuff Hi-Motor leckt. "R30" gleiche Störung. "R29" eine Buchse leckt, muß gezogen werden. Alle Boote: Herdmauerung erneuern, Brennstoffventile reinigen, Lose Grund.- und Kurbelw.-Lager messen, Hauptanlaßventile überholen, Anlaßventile prüfen, Stösselloss neu einstellen, Regler überprüfen, Brennstoffilter (DBU) erneuern und abdichten. Mehrere Boote: Auspuffkühlmäntel gerissen, müssen geschweißt werden. Brommy: Kesselreinigung, Leckagen an den Kühlwasserleitungen, Aufnehmen Hilfskompressor.

Es wird für dringend erforderlich gehalten, daß die Bauaufsichten besser mit dem Kommando zusammenarbeiten. Die augenblickliche Regelung, daß von den beiden Cuxhavener Werften Arbeiten erst begonnen werden dürfen, wenn der von der Bauaufsicht genehmigte Arb.Auftrag vorliegt, ist untragbar, wenn die Flottille kurzfristig den Heimathafen anläuft. Da es sich nur um lebensnotwendige dringende kleinere Arbeiten handelt, darf die Entscheidung über Ausführung nicht von der Bauaufsicht abhängen, sondern muß dem Kommando übertragen werden, das für schnellste Nachlieferung der Arbeitsaufträge verpflichtet ist.

Abgeschlossen am 15. Mai 1940.

Jahnsen.

Vienkerke
Kapitl. (Ing.)
2. Kdr. Ing. F.d.M. Off. i. V.

Jahnsen:
Schmay
Fre. Kapitän
u. Kdr. Ing. B.d.O.

4.

E. Nr. 0 Ob/Op 2467 Anm. 24.7. 40

Geheim.

Auszug aus dem Kriegstagebuch

" T 153 "

---

vom 1. Mai bis 12. Mai 40.

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

Geheim.

Auszug aus dem Kriegstagebuch "T 153"

vom 1. Mai bis 12. Mai 1940.

Dieses Heft umfaßt 4 Seiten.

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vordrucklagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt. B. 36, Kriegstagebuch. Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.40		
2030	Frederikshavn, klar und gute Sicht, ruhige See.	Wegen Torpedierung zweier Transportdampfer in Höhe von Skagen (Quadr.4468) für alle im Hafen liegenden Einheiten sofortige Bereitschaft. Dampf-auf-machen.
2230	Marsch von Quadr. 4486 mit Kurs 0° nach Quadr.4459, von da mit 90° nach Quadr. 4468.	Frederikshavn abgelegt und zusammen mit "T 151" ausgelaufen. Auf dem Marsch von Quadr.4459 nach Osten zur Unfallstelle (Quadr.4468) passiert an B.B. ein von kleineren Booten gesicherter Schleppzug. An der Unfallstelle selbst suchen R-Boote das Gebiet um den bereits gesunkenen zweiten Dampfer ab. Viele Flöße, Fässer usw. treiben im Wasser. Da hier keine Hilfe mehr nötig, Marsch nach Quadr.4465 und von da nach Skagen.
	Marsch nach Quadr. 4465 und von da mit Kurs 270° nach Quadr. 4456 und dann weiter mit 205° nach Quadr. 4486 und Frederikshavn.	Auf dem Rückmarsch nach Frederikshavn Überholen des oben genannten Schleppzuges an St.B.
2.5.40 0200	Frederikshavn	Mit "T 151" in Frederikshavn wieder eingelaufen und längsseit "F 5" festgemacht. gez. Reinke.
2.5.40		
1600	Frederikshavn, hell klar und gute Sicht, ruhige See. Marsch von Quadr.4486 nach 4489, von da mit südlichem Kurs nach Quadr.4731 und weiter nach Quadr.4752.	Frederikshavn abgelegt und im Verbande mit "Jaguar","Falke", "F5", F8", "T 153" und "T 151" in "T gelb" durch Läsø-Rinne nach Hals-Barre marschiert.
2020	Hals - Reede	Auf Hals-Reede längsseit "G 110" zum Abwarten der von Aalborg kommenden Transportdampfer und zur Anbordnahme von 1 Offizier und 73 Gebirgsjägern.
2050	Hals - Reede, ruhige See, sehr dunkle Nacht. Marsch von Quadr.4752 nach Qu. 4731. Von da mit nördlichem Kurs nach Quadr.4489 und weiter nach Quadr.4486 und Frederikshavn-Reede.	Von "G 110" wieder abgelegt und aus Hals wieder ausgelaufen. Marsch von Hals-Barre nach Frederikshavn mit Jaguar, Falke, F 5, F 8, G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 4 Transportdampfern. T 153 Sicherung St.B. achtern. Marsch ohne Zwischenfälle.

439

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.5.40		
0135	Frederikshavn-Reede	Ankern auf Frederikshavn-Reede. Kriegswache bleibt aufgezogen.
0430	" " " hell, klar, gute Sicht, bewegte See. Marsch von Qu.4486 mit Kurs 33° nach Qu.4483, dann mit 0° nach Qu. 4459, weiter mit 33° nach Qu.4464, von da nach Qu.4453 und dann weiter mit 308° nach Qu.4429. Von Qu.4429 nach Qu.4421, von da mit 0° nach Qu.4151, dann weiter mit 40° nach Qu.4123 hinein in den Oslo-Fjord.	Anker lichten. Sammeln und Formieren des Geleitzuges. Geleitzug fährt bis etwa Skagen in Doppelreihe und dampft dann auf zur Dwarslinie. T 153 Sicherung St.B. achtern. Marsch nach Oslo ohne Zwischenfälle.
2200	Oslo, hell, klar, ruhig.	Oslo eingelaufen. Längsseit T 151 festgemacht.
		gez. R e i n k e .
4.5.40	Oslo	Ruhetag und Ölübernahme vom Dampfer "Orion".
5.5.40		
0435	Oslo, hell, klar, sichtig, ruhige See. Marsch von Oslo durch den Oslo-Fjord nach Qu.4123. Von da mit Kurs 180° nach Qu. 4454 und dann weiter mit Kurs 220° nach Qu.4459. Von da Einlaufen in Frederikshavn.	Oslo abgelegt. Marsch im Verbande mit G 107, G 110, T 153 und T 151 zur Sicherung von 2 Transportdampfern nach Frederikshavn. T 153 hat die St.B. vörliche Sicherung. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1340	Frederikshavn	In Frederikshavn eingelaufen und längsseit G 107 festgemacht.
		gez. R e i n k e .
6.5.40		
1040	Frederikshavn, hell, klar, ruhige See, Marsch von Qu.4486 nach 4468, von da nach Qu.4469 und weiter nach Qu.4462. Von Qu.4462 nach Qu.4435, von Qu.4435nach Qu. 4422. Von da nach Qu.4484 und weiter nach Qu.4416.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande nach Larvik mit G 107, G 110 und T 153 zur Sicherung des Dampfers "Pionier". Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt wurde an St.B.-Seite das Detonieren von Wasserbomben gehört. Gleichzeitig gab unser Sicherungsflugzeug mit seinem Bordscheinwerfer "U" und schoß weiße Sterne. T 153 und G 107 wurden detachiert und liefen mit Höchstfahrt auf die

Zu beziehen durch Carl Lohse's Nachf., Buchhandlung, Wilhelmshaven — Auslieferungsstelle des Marine-Vordrucklagers der Buchdruckerei J. J. Augustin in Glückstadt. B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		die bezeichnete Stelle zu. Das inzwischen gewasserte Flugzeug lotste uns zu einem großen, frischen Ölfleck und stieg dann wieder auf. Die beiden Boote warfen an der bezeichneten Stelle mehrere Wasserbomben. Ein Erfolg ließ sich nicht ausmachen. Es wurden von T 153 insgesamt 4 Wasserbomben geworfen. Anschließend Sammeln auf das inzwischen angekommene Führerboot und
2220	Larvik	Einlaufen in Larvik. Festmachen längsseit G 107.
7.5.40		
0515	Larvik, bedeckt und diesig, doch ruhige See. Zeitweise leichter Regen. Marsch von Qu.4416 nach Qu. 4464, von da nach Qu.4486.	Larvik eingelaufen. Marsch im Verbande mit G 107, G 110 und T 153 nach Frederikshavn zur Sicherung des Dampfers "Pionier". T 153 B.B. vorliche Sicherung. Marsch ohne Zwischenfälle.
1425	Frederikshavn	Eintreffen auf Frederikshavn-Reede. Darauf Einlaufen.
1450	Frederikshavn	Längsseit Tankdampfer "Wellin" festgemacht. Öl- und Wasserübernahme.
1610	Frederikshavn Marsch von Qu.4486 nach Qu.4761, von da nach Qu.4756 und weiter durch den Lim-Fjord nach Aalborg.	Frederikshavn ausgelaufen. Marsch mit G 107, G 110 und T 153 durch Läsö-Rinne nach Aalborg.
2120	Aalborg	In Aalborg eingelaufen und längsseit T 151 festgemacht. gez. Reinke.
8.5.40	Aalborg, bedeckt, doch sonst ruhig.	Da sich das Beladen der Transportdampfer verzögerte, Ruhetag für die Besatzung.
9.5.40 0600	Aalborg, bedeckt, diesig und neblig, sonst aber ruhig. Langsamer Marsch durch den Lim-Fjord bis Hals-Barre (Qu. 4752), von da nach Qu.4756 und weiter nach Qu.4761. Von Qu.4761 nach Frederikshavn.	In Aalborg abgelegt. Marsch mit T 151 nach Frederikshavn. Marsch ohne besondere Vorkommnisse.
1210	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit T 157 festgemacht.

440

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1307	Frederikshavn, bedeckt, diesig und neblig. Seegang 4. Marsch von Qu.4486 nach Qu.4461, von da nach Qu.4429 und 4413. Von Qu.4413 nach Qu.4173. Von da mit Kurs 0° nach Qu. 4143 und dann mit Kurs 5° nach Larwik.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 157, T 151, T 153 und der 3.R-Flottille unter Führung des Kaptlt. Heidel zur Sicherung der Dampfer "Pionier" und "Angelburg" nach Larvik. Marsch ohne besondere Vorkommnisse bis zum Eingang in den Larvik-Fjord.
2100	U-Boots-Alarm im Qu.4119	Unmittelbar vor der Einfahrt in den Hafen gab das Sicherungsflugzeug von St.B.-Seite her U-Boots-Alarm und schoß weiße Sterne. T 157 und T 151 wurden mit 3 Räumbooten zur U-Boots-Bekämpfung detachiert. T 153 geleitete mit dem 4.Räumboot die beiden Dampfer in den Hafen.
2125	Larvik	In Larvik festgemacht.
10.5.40		
0705	Larvik, bedeckt, Sicht etwa 5 sm, Seegang 5-6. Marsch von Qu.4116 nach Qu.4464, von da nach Qu.4486.	Larvik abgelegt und ausgelaufen. Marsch mit dem gleichen Verband und denselben Dampfern nach Frederikshavn. Überfahrt ohne Zwischenfälle.
1550	Frederikshavn	Frederikshavn eingelaufen und längsseit von T 151 festgemacht.
11.5.40		
1800	Frederikshavn, klar, gute Sicht, ruhige See.	Frederikshavn abgelegt. Marsch im Verbande mit T 151, T 153, T 155 und T 157 zur Sicherung der beiden Dampfer "Ahrensburg" und "Angelburg" durch die Läsö-Rinne und den großen Belt nach Kiel. T 153 Sicherung B.B. achtern.
12.5.40 0705	Kieler Bucht, klar, gute Sicht, ruhige See.	Kiel-Feuerschiff querab.
0720		Bei Kiel-Feuerschiff geankert, da Hafeneinfahrt noch nicht frei.
0920		Anker auf gegangen. Verband läuft in "Kgelb" in den Kieler Hafen ein.
1110	Kieler Hafen	Kiel eingelaufen und an der Tirpitzmole längsseit T 151 festgemacht.

Reinke

Oberleutnant zur See
und Kommandant.

Kommando
Torpedoschulflottille
B.Nr. G. 485 I.

An Bord, den 15. April 1940.

Geheim!

B.S.O.
Eingang: 26.4.40.
B.-Nr. Gkdos. 1388 Anl. 4

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee, Swinemünde.

Betrifft: Vorlage von Kriegstagebüchern.
-Ohne Vorgang-

In der Anlage werden folgende Kriegstagebücher in 2-facher Ausfertigung vorgelegt:

1.) Flottillentagebuch: vom 16.3. - 7.4. u.vom 8.4.-11.4.1940.
2.) Tagebuch "T 108" : " 16.3. -31.3., 1.4. - 11.4.1940.
3.) " "T 110" : " 8.4. -11.4.1940.
4.) " "T 107" : " 16.3. -31.3. v.1.4.-7.4. v.8.4. - 11.4.40.

Die noch fehlenden Zeiten für "T 110" und das Kriegstagebuch von "T 111" werden nachgereicht.

Auf Befehl!

Leutnant zur See
und Adjutant.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388 A1

Geheime Kommandosache! Dr. 2.3.5.40.

1463

Wfg

I. Schreibe an: Gruppe Ost, Kiel.
Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedo-Schulflottille vom 16.3.-7.4.40 und vom 8.-11.4.40 vorgelegt.
Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2. Seetransportstaffel am 10.4.40 (KTB 10.4.40 2230). Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Schrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5-6 m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 4.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

30.5.40 Wfg.

Vorw. mit KTB 15. Wpfe. 8.-11.4.40.
Dw.

15.6.

444

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkdos. 1388 A1

den 23. Mai 1940.

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Ost,

Kiel.

Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedoschulflottille vom 16.3.-7.4.40 vorgelegt.

Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2 Seetran portstaffel am 10.4.40 (KTB 10.4.40 2230) Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Sehrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5-6m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388

18.7.40. 445

Vfg.

I. Vfg. 23.5.40 ist erledigt.

II. Vergl. Stellungnahme BSO zu KTB. 15. Vgsfl. Gkdos B.Nr. 1463/40 und dortige Vfg. 19.7.40.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

Ace

Jw

1 Anlage z. B. d. O.

B.-Nr. Gkdos. 1388 vom 26.7.1940

446

K r i e g s t a g e b u c h

der

T o r p e d o s c h u l f l o t t i l l e

mit den Booten

"T 108", "T 110", "T 107", "T 111".

Flottillenchef:

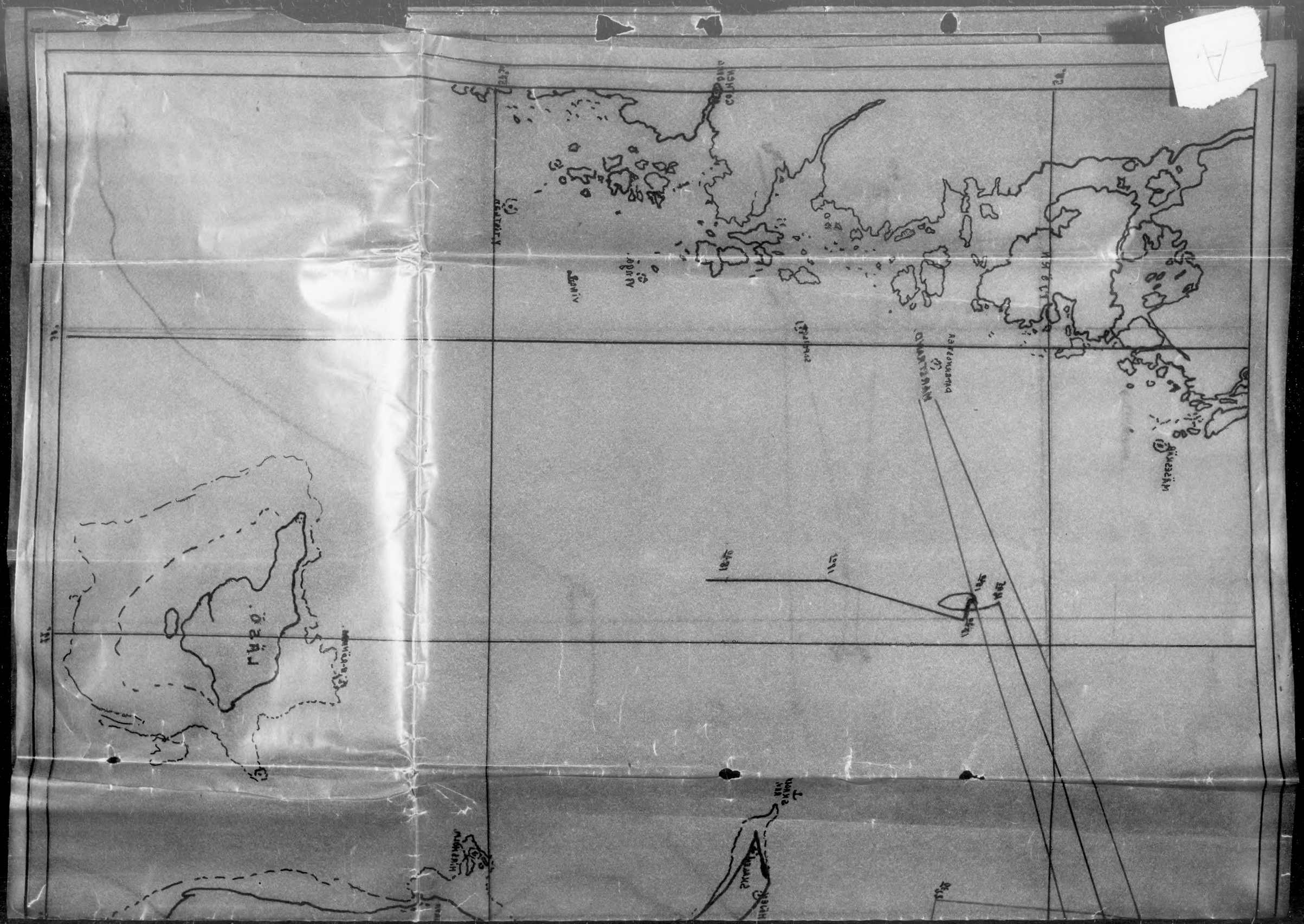
Korvettenkapitän T e i c h m a n n .

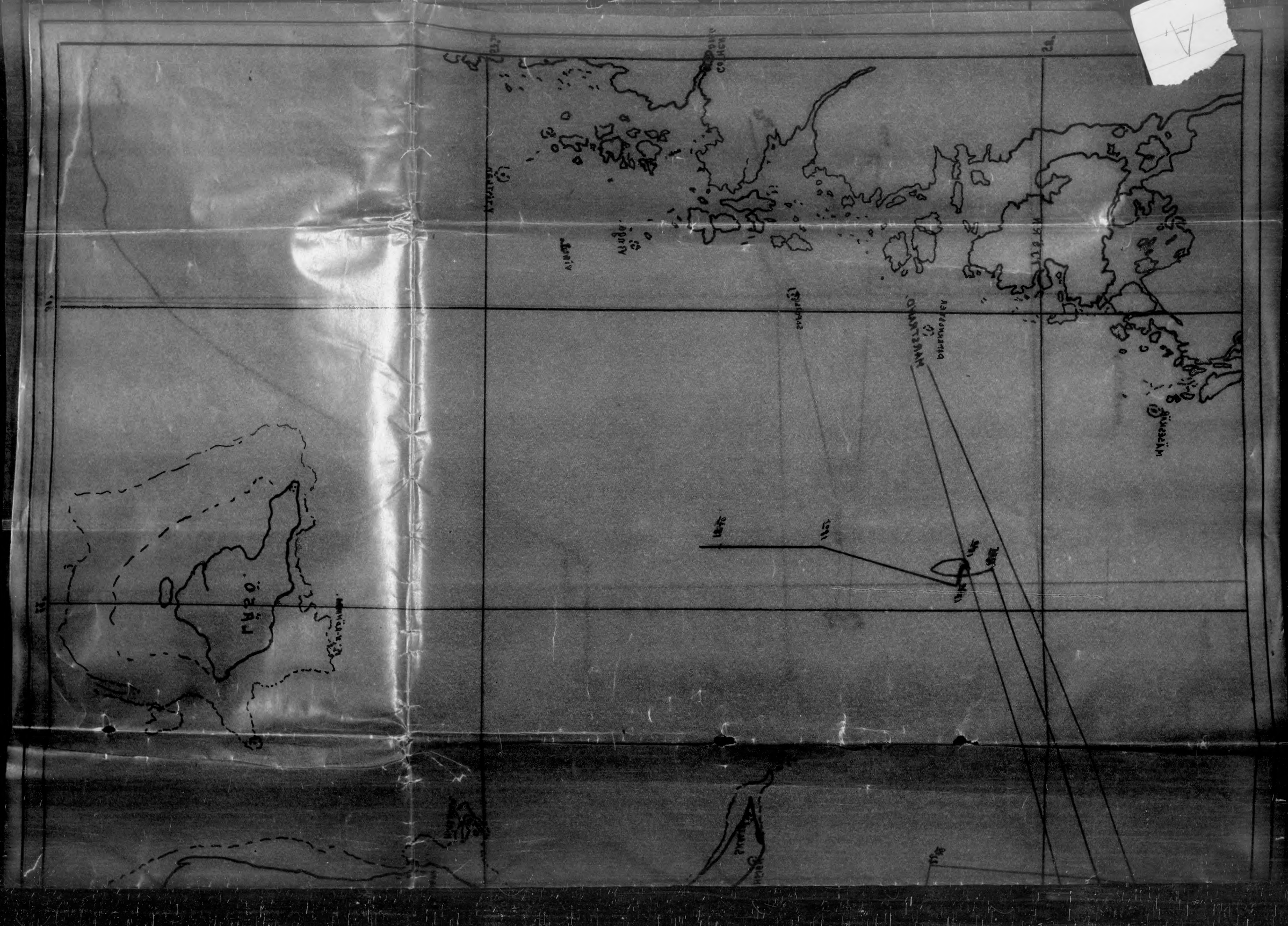
Begonnen: Am 16. März 1940

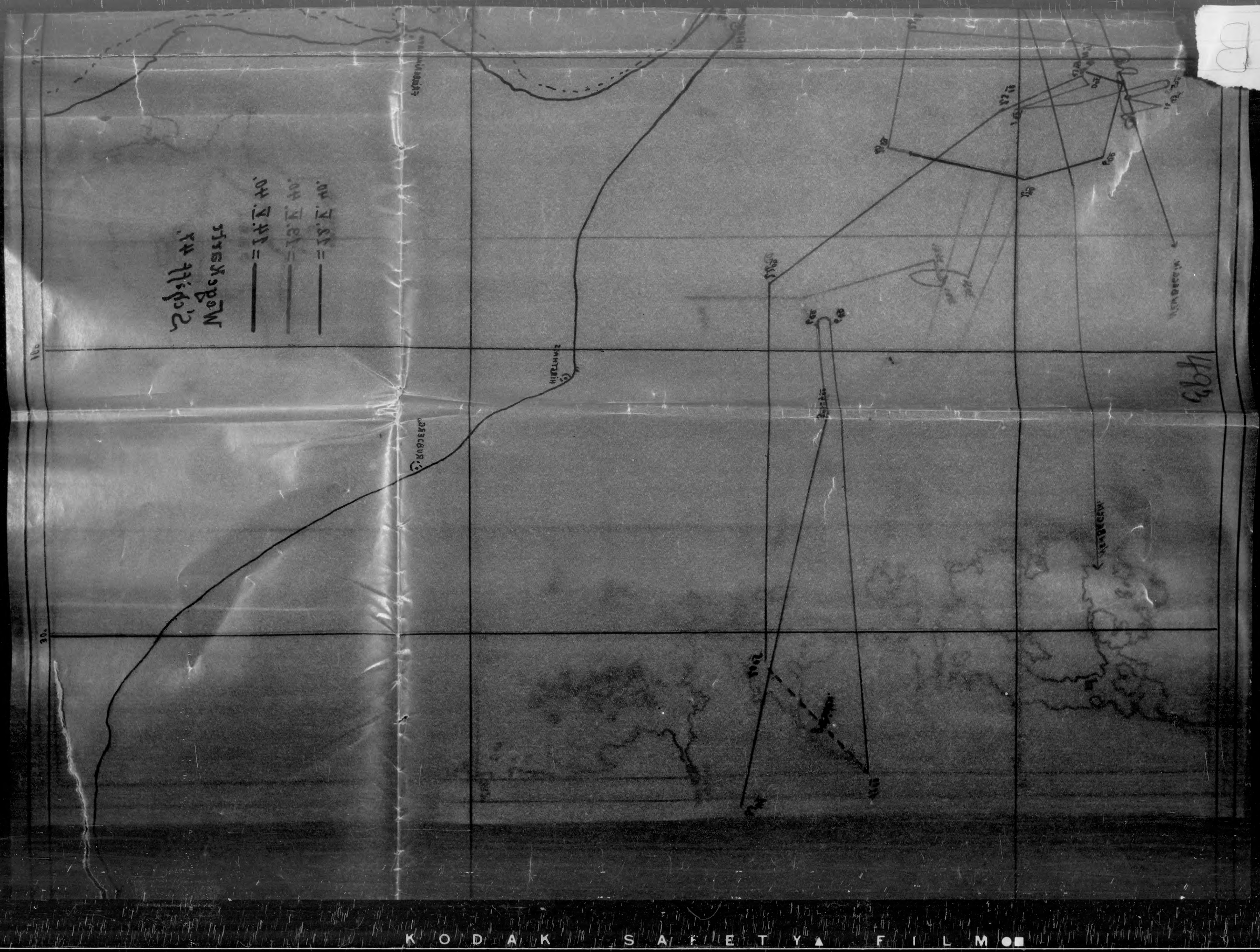
Abgeschlossen: Am 7. April 1940.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes usw.	Vorkommnisse
1940		
1.März bis 31.März	Flensburg-Mürwik	Boote liegen wegen der Eisverhältnisse in Mürwik. Restarbeiten, Ostbeurlaubung und Gefechtsausbildung.
1.April bis 7.April	"T 110" Schießplatz der T.S.	Panmäßiges Torpedoschießen der T.B.-Schüler.
	"T 108", "T 107", "T 111" Deutsche Werke, Kiel	"T 108" kurze Reparatur der Außenhaut, verursacht durch Eisbeschädigung. Am 5. und 6. April Teilnahme am T.B. - Schießen. "T 107", "T 111" planmäßige Dockzeit im Anschluß an die Werftliegezeit.

Leißner,
Korvettenkapitän und
Flottillenchef.





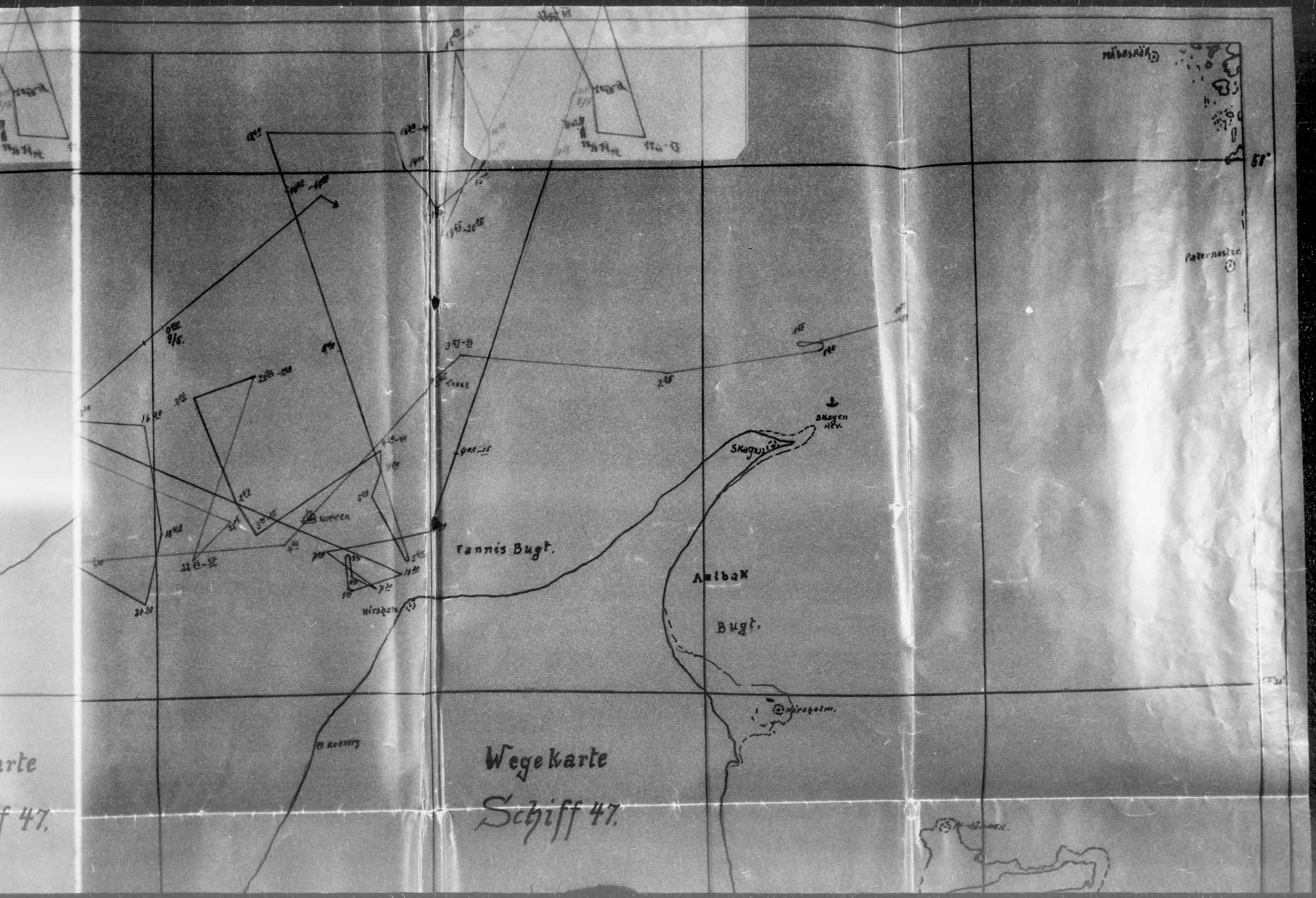


KODAK SAFETY FILM

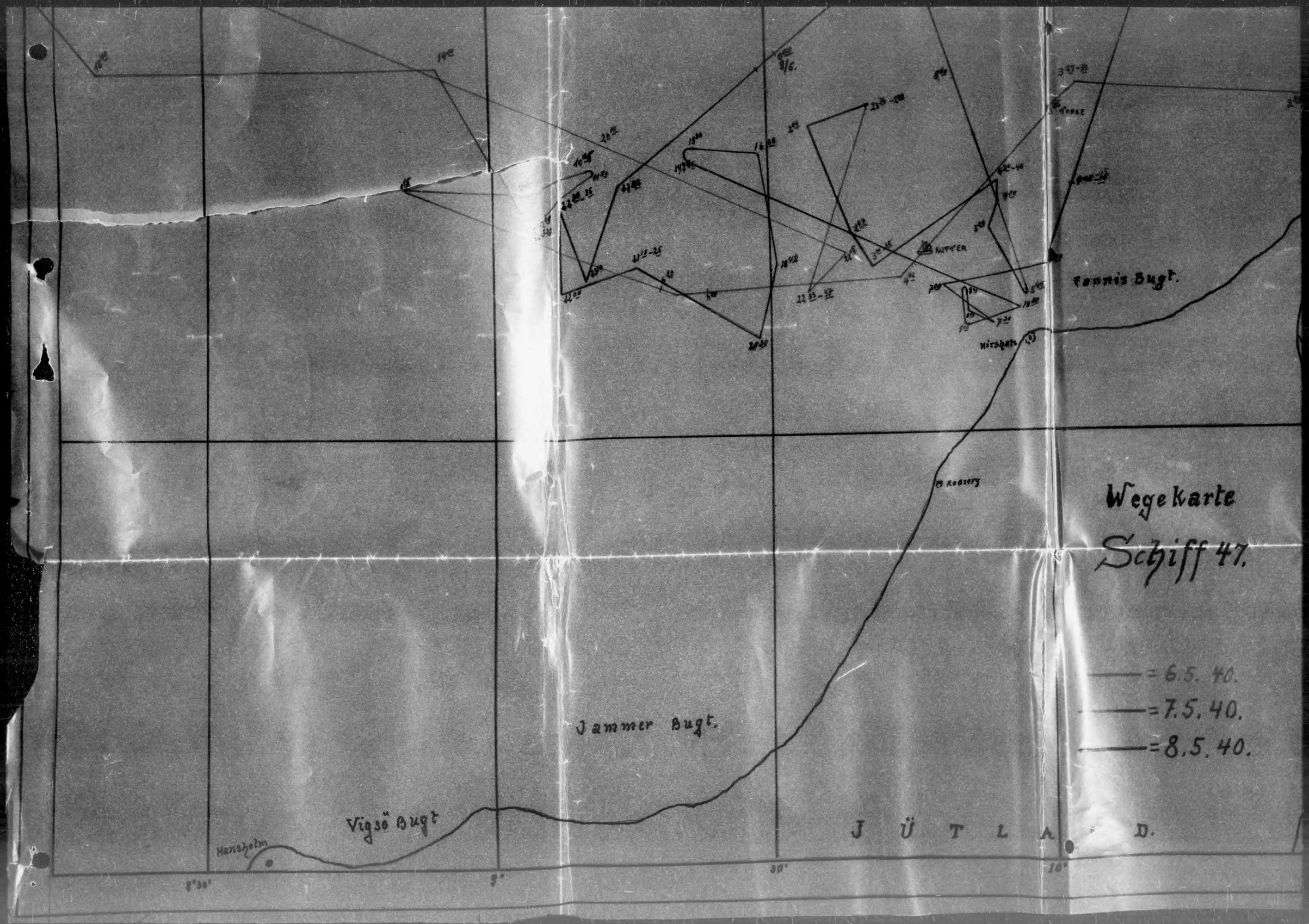
Tannis Bugt.

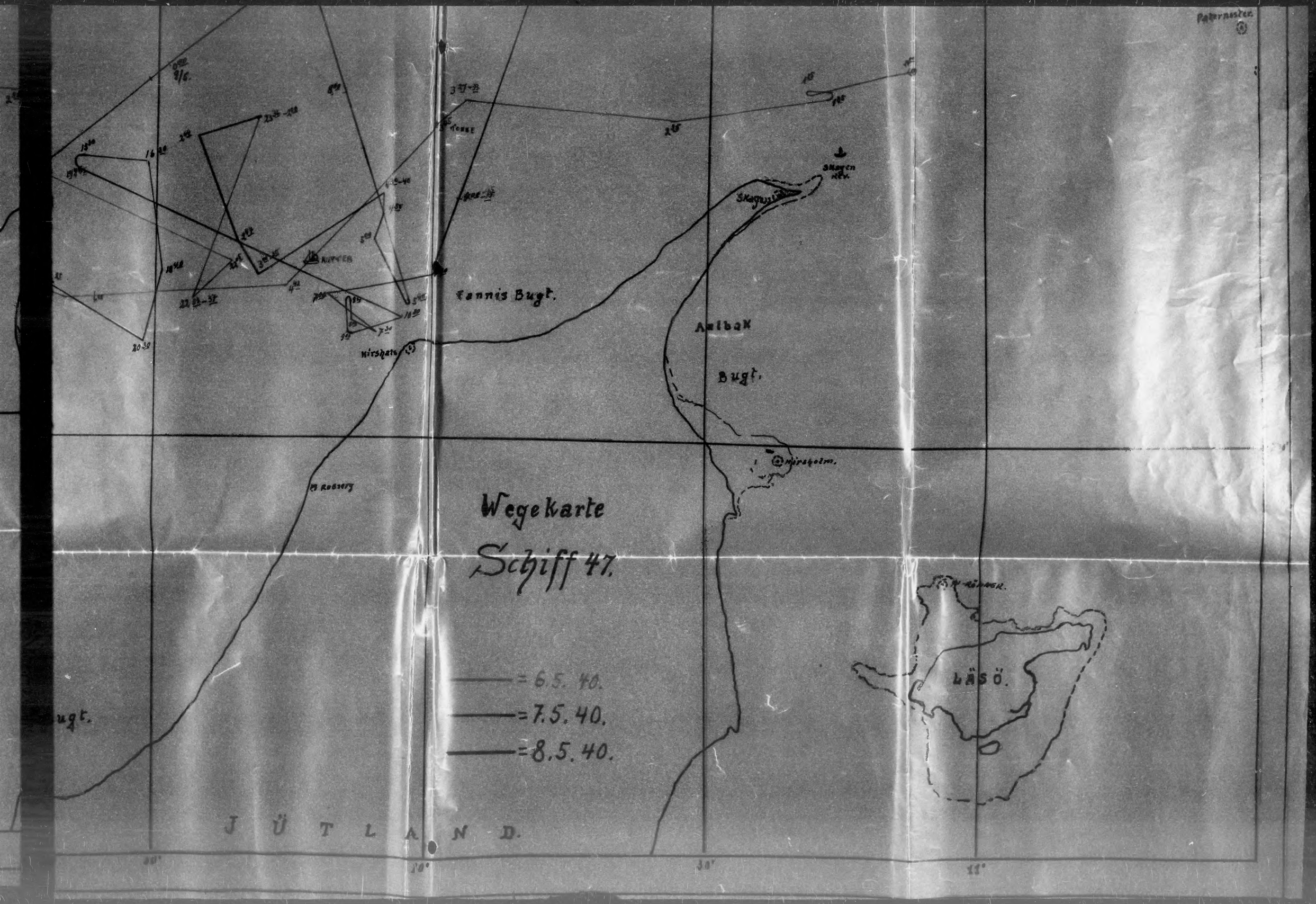
Wegekarte

Schiff 47.



Wegekarte
Schiff 47.
Fannis Bugt.
Aalbak
Bugt.
Skagen
Skagen Rev.
Paternoster
Hirshalm
Hirshals
Roesvig
Tonne
Nutter
58°


Wegekarte
Schiff 47.
= 6.5. 40.
= 7.5. 40.
= 8.5. 40.
Fannis Bugt.
Jammer Bugt.
Vigsö Bugt
Hansholm
Hirshals
Roßberg
KUTTER
J Ü T L A D.
8°30'
9°
30'
10°

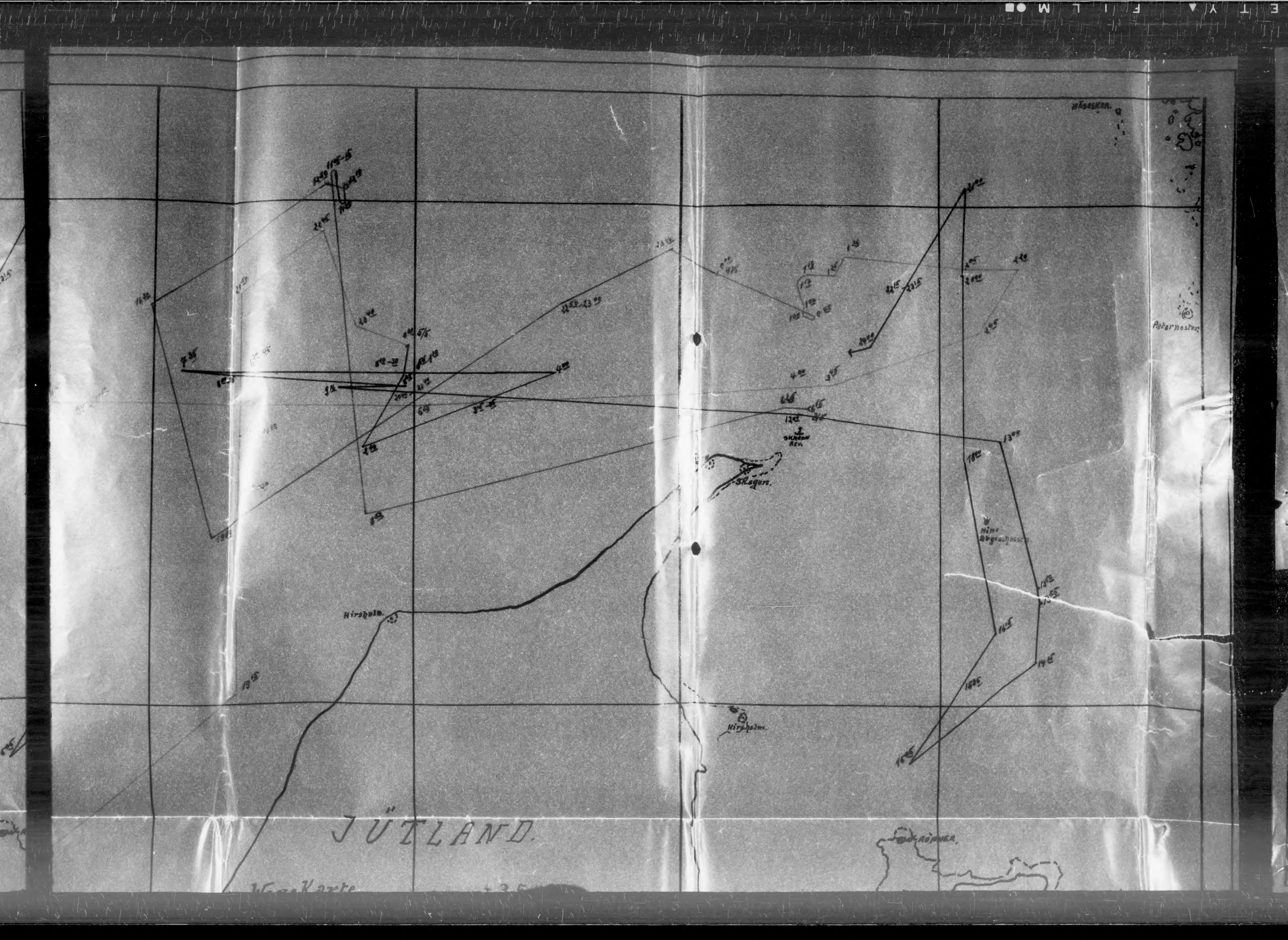

Wegekarte
Schiff 47.
= 6.5. 40.
= 7.5. 40.
= 8.5. 40.
Tannis Bugt.
Aalbak
Bugt.
Skagen
Hirsholm.
LÄSÖ.
J Ü T L A N D.
Paternoster.
Kirshals
Roßberg
Tonne
Kutter
Skagen Rev.
Rönner.
30°
10°
30°
11°

Skagen.

Hirshals.

Hirsholm.

JÜTLAND.



Hirshalm.
Skagen.
Hirshalm.
JÜTLAND.

JUTLAND.

Wege Karte
Seite 47.

——— = 3.5. 40.
——— = 4.5. 40.
vom 3.5. bis 5.5. 40.
——— = 5.5. 40.

Thorshavn
Faro Sonne.

Hirtshals

Hobro

Skagen

Aalborg

Aarhus

Esbjerg

Ribe

Tønder

Flensburg

Kiel

Hamburg

Bremerhaven

Cuxhaven

Helgoland

Emden

Norderney

Borkum

Delfzijl

Harlingen

Den Helder

Ijmuiden

Scheveningen

Hoek van Holland

Vlissingen

Antwerpen

Zeebrügge

Ostende

Dünkirchen

Calais

Boulogne

Le Havre

Cherbourg

Guernsey

Jersey

Alderney

Portland

Weymouth

Falmouth

Lizard

Scilly

Land's End

Start Point

Plymouth

Dartmouth

Portland Bill

Beachy Head

Dungeness

Margate

North Foreland

Harwich

Lowestoft

Yarmouth

Cromer

Wash

Boston

Skegness

Grimsby

Hull

Flamborough Head

Whitby

Middlesbrough

Sunderland

Tynemouth

Blyth

Berwick

Eyemouth

Dunbar

North Berwick

Leith

Granton

Burntisland

Methil

Anstruther

Crail

Fife Ness

Tay

Dundee

Arbroath

Montrose

Stonehaven

Aberdeen

Peterhead

Fraserburgh

Banff

Buckie

Lossiemouth

Burghead

Inverness

Cromarty

Wick

Pentland Firth

Kirkwall

Stromness

Scapa Flow

Hoy

Orkney

Shetland

Fair Isle

Sumburgh Head

Lerwick

Muckle Flugga

Out Stack

Foula

Faroe Islands

Iceland

Jan Mayen

Spitzbergen

Bear Island

North Cape

Nordkap

Hammerfest

Tromsø

Narvik

Bodø

Trondheim

Kristiansund

Ålesund

Stadtlandet

Utsira

Lindesnes

Farsund

Egersund

Stavanger

Haugesund

Bergen

Sognefjord

Florø

Kvitsøy

Jæren

Lista

Mandal

Arendal

Grimstad

Kristiansand

Lillesand

Risør

Tvedestrand

Skagerrak

Kattegat

Sjælland

Fyn

Langeland

Lolland

Falster

Møn

Bornholm

Rønne

Ertholmene

Hesselø

Anholt

Læsø

Samsø

Ærø

Als

Sylt

Amrum

Föhr

Helgoland

Dogger Bank

Fisher Bank

Silver Pit

Well Bank

Leman Bank

Ower Bank

Hewett

Inner Dowsing

Race Bank

Haisborough Sand

Cromer Knoll

Smith Knoll

Outer Gabbard

Galloper

Long Sand

Kentish Knock

Goodwin Sands

Ruytingen

Thornton Bank

Paardenmarkt

Westhinder

Kwinte Bank

Oost Dyck

Middelkerke Bank

Buiten Ratel

Binnen Ratel

Ridens Bank

Vlaamse Banken

Hinder Bank

Noord Hinder

Zuid Hinder

Oost Hinder

West Hinder

Schaar

Akkaert

Bligh Bank

Seven Stones

Wolf Rock

Longships

Runnel Stone

Manacles

Eddystone

Bill of Portland

Shambles

Portland Race

Needles

Hurst Castle

Christchurch

Bournemouth

Poole

Swanage

Durlston Head

Old Harry Rocks

Isle of Wight

Cowes

Ryde

Sandown

Shanklin

Ventnor

St. Catherine's Point

Freshwater

Yarmouth

Hurst Point

Lymington

Beaulieu

Calshot Castle

Southampton

Netley

Hamble

Portsmouth

Gosport

Fareham

Titchfield

Hayling Island

Selsey Bill

Chichester

Bognor Regis

Littlehampton

Worthing

Shoreham

Brighton

Newhaven

Seaford

Beachy Head

Eastbourne

Pevensey

Hastings

Rye

Dungeness

Romney Marsh

Hythe

Folkestone

Dover

Deal

Ramsgate

Pegwell Bay

Sandwich

Richborough

Reculver

Herne Bay

Whitstable

Faversham

Sheerness

Isle of Sheppey

Queenborough

Medway

Chatham

Rochester

Gravesend

Tilbury

Thames

Canvey Island

Foulness

Shoeburyness

Southend

Leigh

Benfleet

Hadleigh

Canvey

Mersea Island

Colchester

Brightlingsea

Walton

Frinton

Clacton

Harwich

Felixstowe

Orford Ness

Aldeburgh

Southwold

Lowestoft

Pakefield

Kessingland

Benacre Ness

Covehithe

Easton Bavents

Southwold Harbour

Dunwich

Sizewell

Thorpeness

Aldeburgh

Orford

Shingle Street

Bawdsey

Felixstowe Ferry

Landguard Point

Harwich

Walton Backwaters

Naze

Colchester

Mersea

Foulness

Maplin Sands

Shoeburyness

Southend

Leigh

Benfleet

Hadleigh

Canvey

Thames

Tilbury

Gravesend

Rochester

Chatham

Medway

Sheerness

Isle of Sheppey

Queenborough

Faversham

Whitstable

Herne Bay

Reculver

Sandwich

Richborough

Pegwell Bay

Ramsgate

Deal

Dover

Folkestone

Hythe

Romney Marsh

Dungeness

Rye

Hastings

Pevensey

Eastbourne

Beachy Head

Seaford

Newhaven

Brighton

Shoreham

Worthing

Littlehampton

Bognor Regis

Selsey Bill

Chichester

Hayling Island

Portsmouth

Gosport

Fareham

Titchfield

Hamble

Southampton

Netley

Calshot Castle

Cowes

Ryde

Sandown

Shanklin

Ventnor

St. Catherine's Point

Freshwater

Yarmouth

Hurst Point

Hurst Castle

Lymington

Beaulieu

Needles

Christchurch

Bournemouth

Poole

Swanage

Durlston Head

Old Harry Rocks

Isle of Wight

Bill of Portland

Shambles

Portland Race

Weymouth

Portland

Dartmouth

Plymouth

Eddystone

Start Point

Salcombe

Kingsbridge

Bolt Head

Bolt Tail

Prawle Point

Lannacombe Bay

Torbay

Brixham

Berry Head

Dartmouth

Start Point

Plymouth

Eddystone

Rame Head

Whitsand Bay

Looe

Fowey

Gribbin Head

Polperro

Dodman Point

Gorran Haven

Mevagissey

St. Austell Bay

Charlestown

Pentewan

Black Head

Gribbin Head

Fowey

Looe

Whitsand Bay

Rame Head

Plymouth

Eddystone

Start Point

Salcombe

Kingsbridge

Bolt Head

Bolt Tail

Prawle Point

Lannacombe Bay

Torbay

Brixham

Berry Head

Dartmouth

Portland

Weymouth

Portland Bill

Shambles

Portland Race

Isle of Wight

Bill of Portland

Old Harry Rocks

Durlston Head

Swanage

Poole

Christchurch

Bournemouth

Needles

Hurst Castle

Lymington

Beaulieu

Calshot Castle

Cowes

Ryde

Sandown

Shanklin

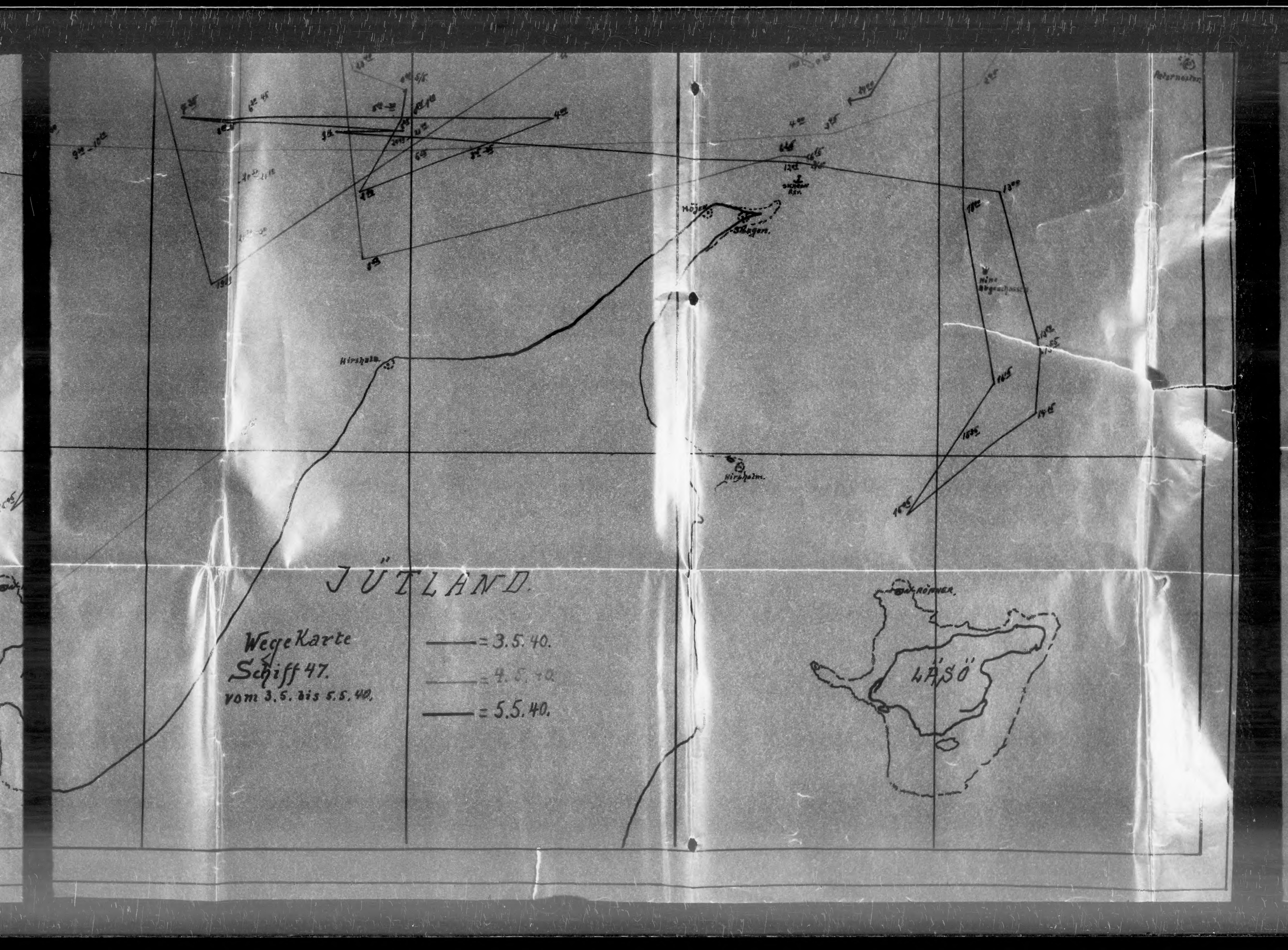
Ventnor

St. Catherine's Point

Freshwater

Yarmouth

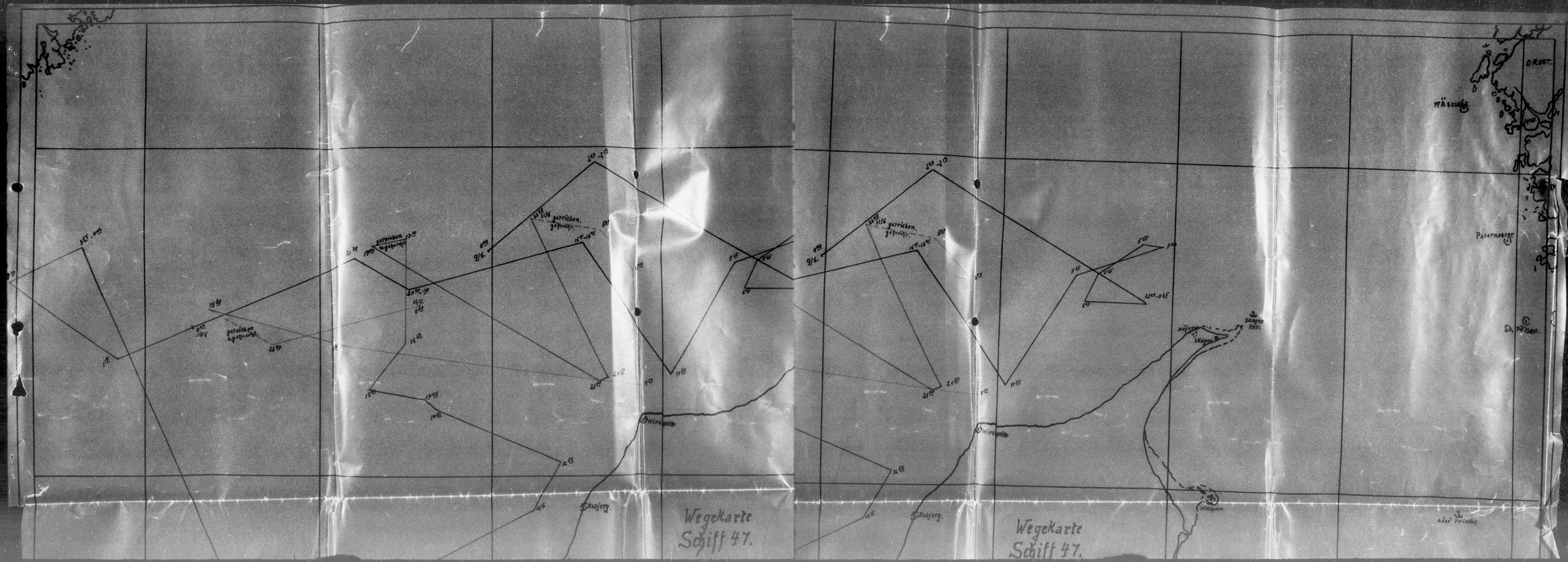
Hurst Point


JÜTLAND.
Wegekarte
Schiff 47.
vom 3.5. bis 5.5.40.
= 3.5.40.
= 4.5.40.
= 5.5.40.
Hirshals.
Hirsholm.
Mojen
Skagen.
Paternoster
Rönner
LÄSÖ

Wegekarte
Schiff 47.

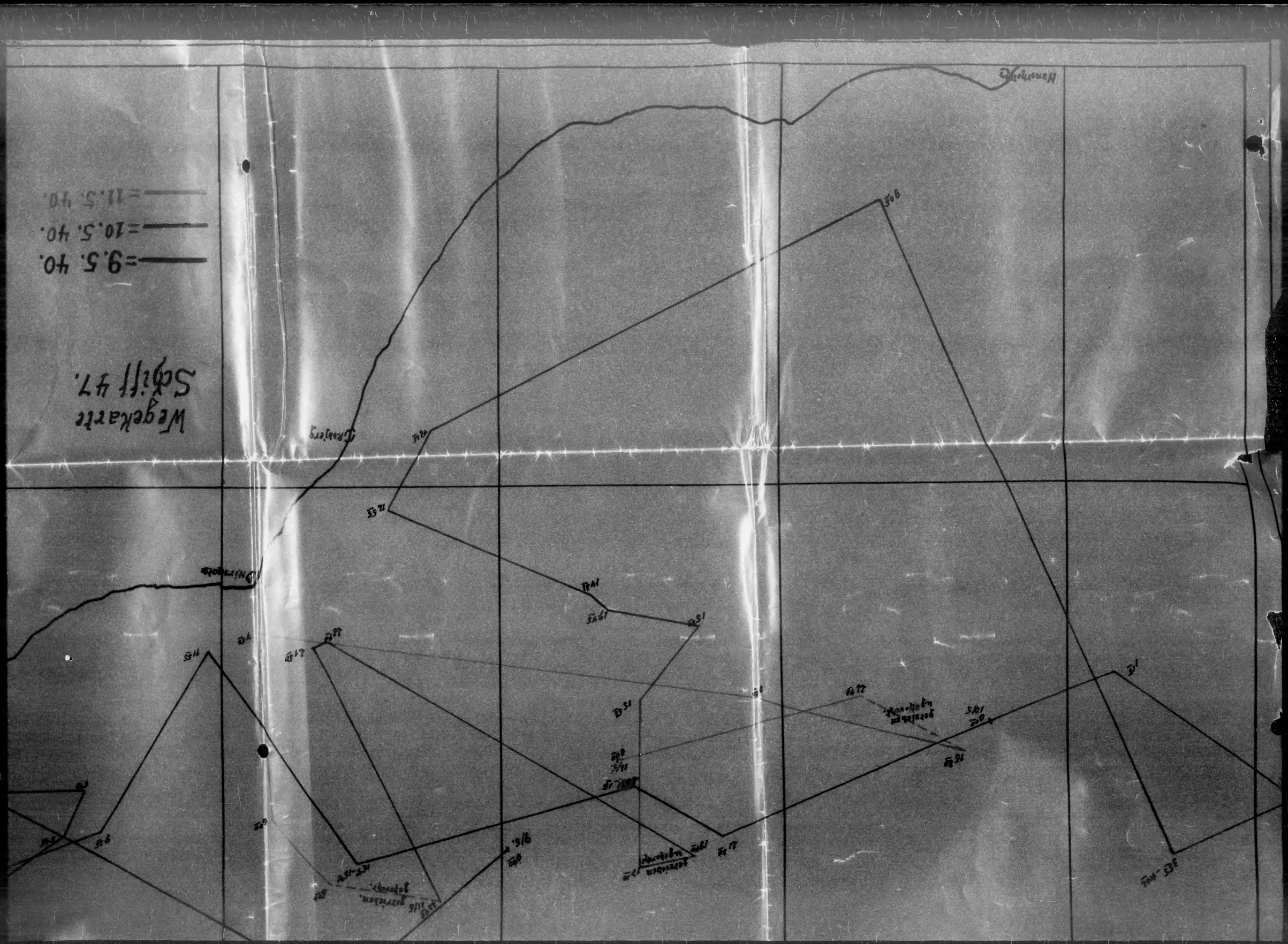
——— = 14.-15.6.40

——— 2.u.3.7.40.

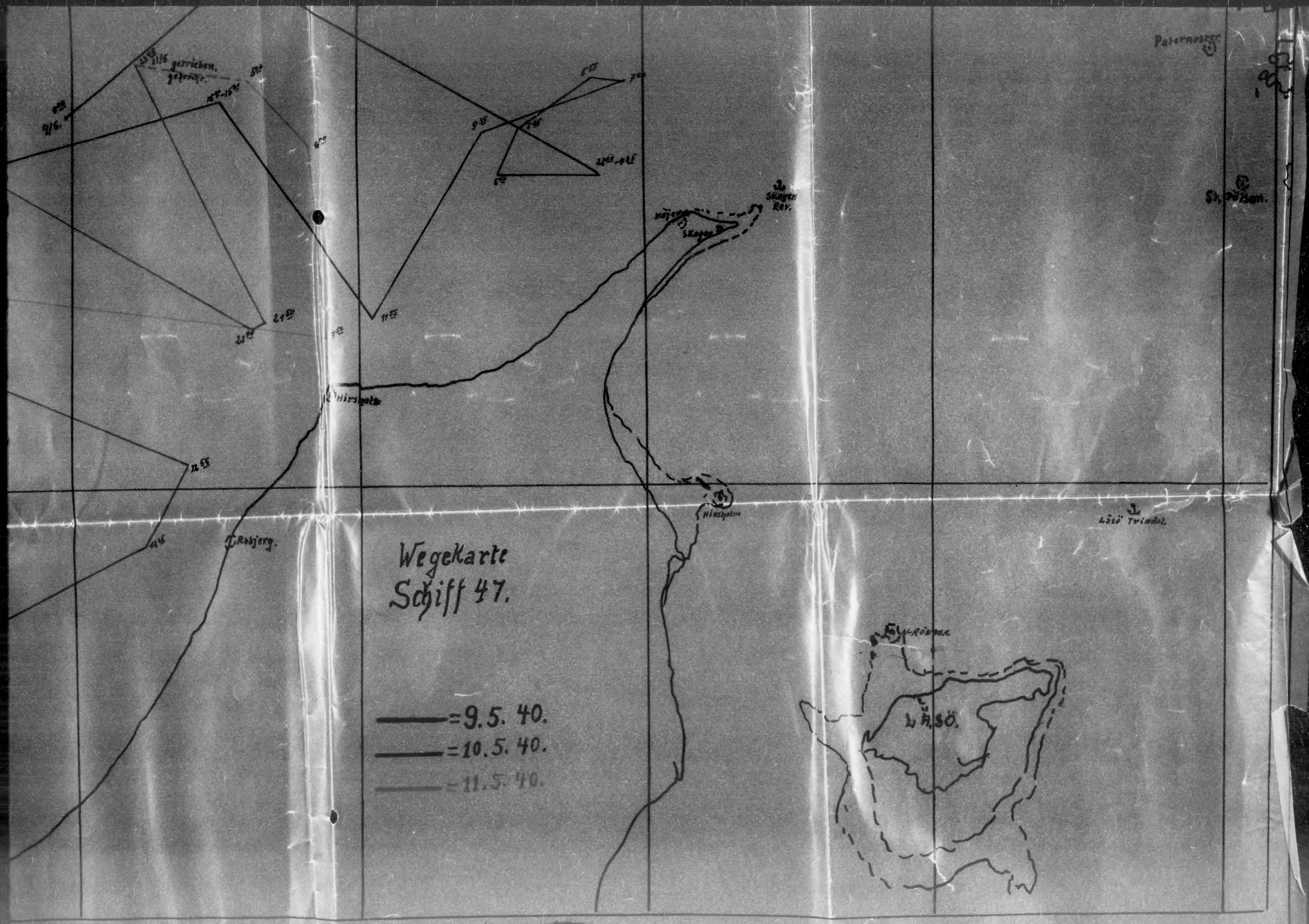

Wegekarte
Schiff 47.
Wegekarte
Schiff 47.
Hirsholm
Rodjerg.
Skagen
Paternoster
Drust.

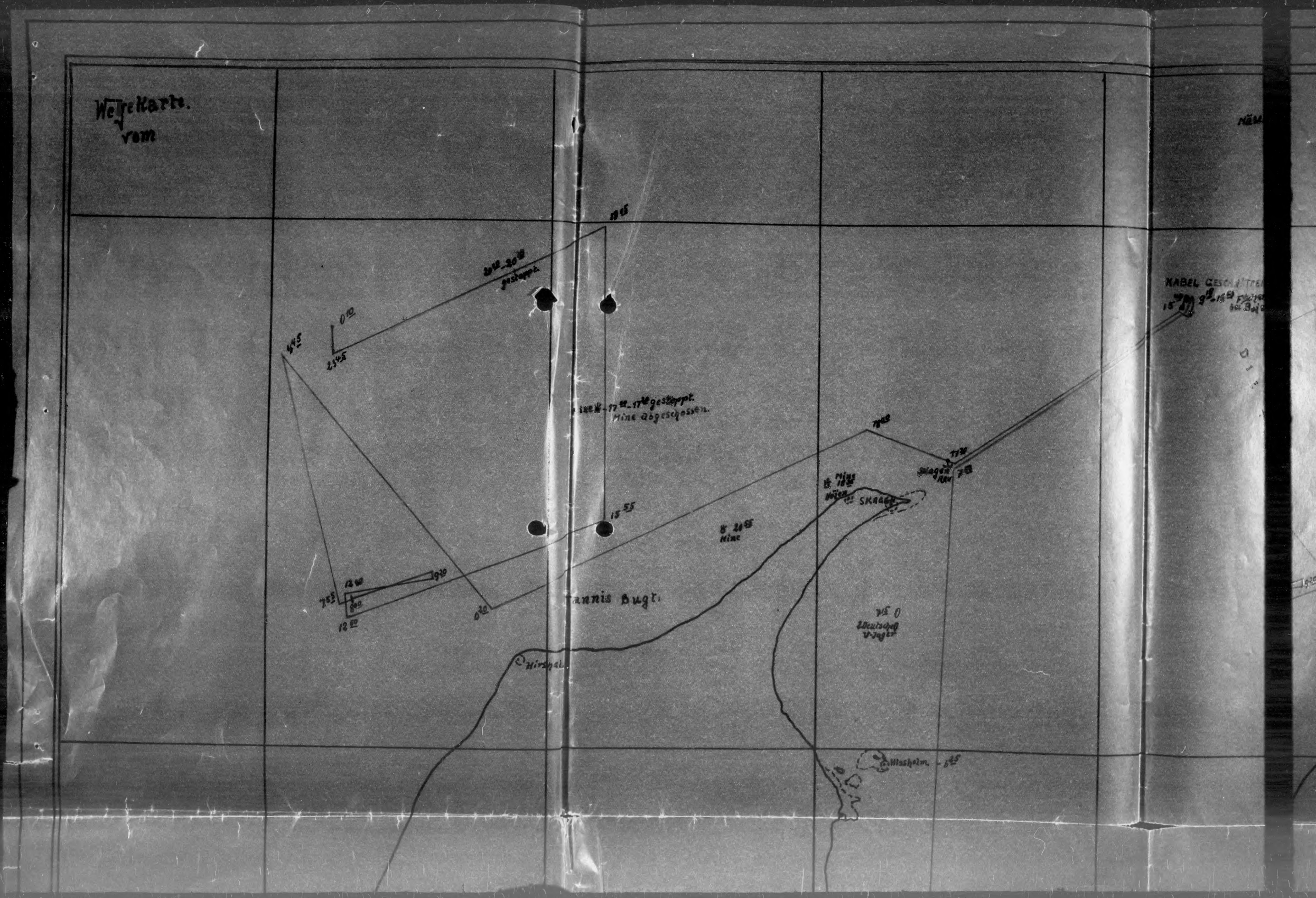
Wegekarte
Schiff 47.

——— = 9.5. 40.
——— = 10.5. 40.
——— = 11.5. 40.



KODAK SAFETY FILM


Wegekarte
Schiff 47.
=9.5.40.
=10.5.40.
=11.5.40.
getrieben.
gehorcht.
Hirsholm
Skagen
Skagen Rev.
Hirsholm
Rodjerg.
Läsö Trindel
Paternoster
St. Pölsen.
Rönner
LÄSÖ.


Wegekarte.
vom
gestoppt.
Mine abgeschossen.
Mine
SKAGEN
Hirshal
Hissholm
KABEL

DIE TIEFEN

KABEL GESCHÜTZEN

PATERNOSTER

TORN

Tarpedinopus von Steigen

Gorgonenberg

Lakkadiven

Maldiven

Minikoi

Amiranten

Seychellen

Mascarenhe

Amirante

Farquhar

Providence

Aldabra

Comoren

Madagascar

Nossi Be

Diego Suarez

Tamatave

Majunga

Tulear

Fort Dauphin

Reunion

Mauritius

Rodriguez

Agalega

Chagos

Diego Garcia

Peros Banhos

Salomon

Addu Atoll

Suadiva

Huvadu

Kaashidhoo

Male

Hulule

Gan

Laccadive

Minicoy

Amindivi

Cannanore

Mangalore

Calicut

Cochin

Alleppey

Quilon

Trivandrum

Cape Comorin

Tuticorin

Rameswaram

Pamban

Adam's Bridge

Mannar

Jaffna

Point Pedro

Trincomalee

Batticaloa

Hambantota

Galle

Colombo

Negombo

Kalpitiya

Puttalam

Mullaitivu

Kankesanturai

Talaimannar

Elephant Pass

Vavuniya

Anuradhapura

Kurunegala

Kandy

Nuwara Eliya

Ratnapura

Matara

Dondra Head

Adam's Peak

Pedro Tp.

Horton Plains

Sri Pada

Knuckles

Rocky Mts.

Mahaweli Ganga

Kelani Ganga

Kalu Ganga

Walawe Ganga

Nilwala Ganga

Gin Ganga

Bentota

Kalutara

Panadura

Moratuwa

Mount Lavinia

Wellawatta

Bambalapitiya

Kollupitiya

Slave Island

Fort

Pettah

Maradana

Kotahena

Grandpass

Mutwal

Modera

Kelaniya

Wattala

Ja-Ela

Negombo Lagoon

Chilaw

Kalpitiya Peninsula

Puttalam Lagoon

Mundel Lake

Kala Oya

Deduru Oya

Maha Oya

Kimbulapitiya

Kirindi Oya

Yala

Bundala

Hambantota Bay

Great Basses

Little Basses

Dondra Bay

Weligama Bay

Mirissa

Matara Bay

Polhena

Tangalla

Godawaya

Kataragama

Kumbukkan Oya

Menik Ganga

Kirama Oya

Pottuvil

Arugam Bay

Batticaloa Lagoon

Kalkudah

Pasikudah

Eravur

Valaichchenai

Kokkadicholai

Vakarai

Trincomalee Harbour

Koddiyar Bay

Fort Ostenburg

Fort Frederick

Swami Rock

China Bay

Sober Island

Inner Harbour

Outer Harbour

Elizabeth Harbour

Back Bay

Dutch Bay

Kayts

Jaffna Lagoon

Palk Strait

Gulf of Mannar

Pamban Channel

Rameswaram Island

Mandapam

Pamban Bridge

Adam's Bridge

Manaar Island

Manaar Bay

Talaimannar Pier

Talaimannar Bay

Pesalai

Mannar Island

Mannar Causeway

Mannar Lagoon

Vidattaltivu

Arippu

Silavatturai

Kondachchi

Pooneryn

Elephant Pass

Jaffna Causeway

Kankesanturai Harbour

Palmyra Point

Delft

Karaitivu

Kayts Harbour

Nagadipa

Nagadipa Pier

Kurikadduwan

Point Pedro Harbour

Karainagar

Manipay

Chavakachcheri

Vadamarachchi

Thondaimanaru

Valvettiturai

Kudatanai

Mullaitivu Harbour

Nayaru Lagoon

Kokkilai Lagoon

Kokkilai

Nilaveli

Uppuveli

Trincomalee Bay

Dutch Hospital

Fort Frederick

Swami Rock

China Bay

Sober Island

Inner Harbour

Outer Harbour

Elizabeth Harbour

Back Bay

Dutch Bay

Kayts

Jaffna Lagoon

Palk Strait

Gulf of Mannar

Pamban Channel

Rameswaram Island

Mandapam

Pamban Bridge

Adam's Bridge

Manaar Island

Manaar Bay

Talaimannar Pier

Talaimannar Bay

Pesalai

Mannar Island

Mannar Causeway

Mannar Lagoon

Vidattaltivu

Arippu

Silavatturai

Kondachchi

Pooneryn

Elephant Pass

Jaffna Causeway

Kankesanturai Harbour

Palmyra Point

Delft

Karaitivu

Kayts Harbour

Nagadipa

Nagadipa Pier

Kurikadduwan

Point Pedro Harbour

Karainagar

Manipay

Chavakachcheri

Vadamarachchi

Thondaimanaru

Valvettiturai

Kudatanai

Mullaitivu Harbour

Nayaru Lagoon

Kokkilai Lagoon

Kokkilai

Nilaveli

Uppuveli

Trincomalee Bay

Dutch Hospital

Fort Frederick

Swami Rock

China Bay

Sober Island

Inner Harbour

Outer Harbour

Elizabeth Harbour

Back Bay

Dutch Bay

Kayts

Jaffna Lagoon

Palk Strait

Gulf of Mannar

Pamban Channel

Rameswaram Island

Mandapam

Pamban Bridge

Adam's Bridge

Manaar Island

Manaar Bay

Talaimannar Pier

Talaimannar Bay

Pesalai

Mannar Island

Mannar Causeway

Mannar Lagoon

Vidattaltivu

Arippu

Silavatturai

Kondachchi

Pooneryn

Elephant Pass

Jaffna Causeway

Kankesanturai Harbour

Palmyra Point

Delft

Karaitivu

Kayts Harbour

Nagadipa

Nagadipa Pier

Kurikadduwan

Point Pedro Harbour

Karainagar

Manipay

Chavakachcheri

Vadamarachchi

Thondaimanaru

Valvettiturai

Kudatanai

Mullaitivu Harbour

Nayaru Lagoon

Kokkilai Lagoon

Kokkilai

Nilaveli

Uppuveli

Trincomalee Bay

Dutch Hospital

JUTLAND.

LX 56

LK 56

RENDE.

Nyrønner.

Hasshølm. 65

Limfjorden

Thisted

Aalestrup

Aars

Løgstør

Hobro

Mariager Fjord

Randers

Aarhus

Grenaa

Ebeltoft

Rønde

Ryomgaard

Skanderborg

Silkeborg

Viborg

Holstebro

Lemvig

Ringkøbing

Skjern

Ringkøbing Fjord

Nissum Fjord

Limfjord

Løgstør Bredning

Hals Barre

Mariager Fjord

Kattegat

Aarhus Bugt

Mine

Mines

Skagerrak

Nissum Bredning

Thyborøn

Hanstholm

Klitmøller

Agger Tange

Vorupør

Hvide Sande

Ringkøbing Fjord

Skjern Å

Ringkøbing Amt

Viborg Amt

Aarhus Amt

Skanderborg Amt

Ribe Amt

Vejle Amt

Ringkøbing

Viborg

Aarhus

Skanderborg

Ribe

Vejle

Holstebro

Lemvig

Skjern

Grenaa

Ebeltoft

Rønde

Ryomgaard

Aalestrup

Aars

Hobro

Løgstør

Thisted

Limfjorden

Nissum Fjord

Ringkøbing Fjord

Mariager Fjord

Hals Barre

Løgstør Bredning

Nissum Bredning

Aarhus Bugt

Kattegat

Skagerrak

Hanstholm

Thyborøn

Klitmøller

Agger Tange

Vorupør

Hvide Sande

Skjern Å

Mine

Mines

Hasshølm. 65

Nyrønner.

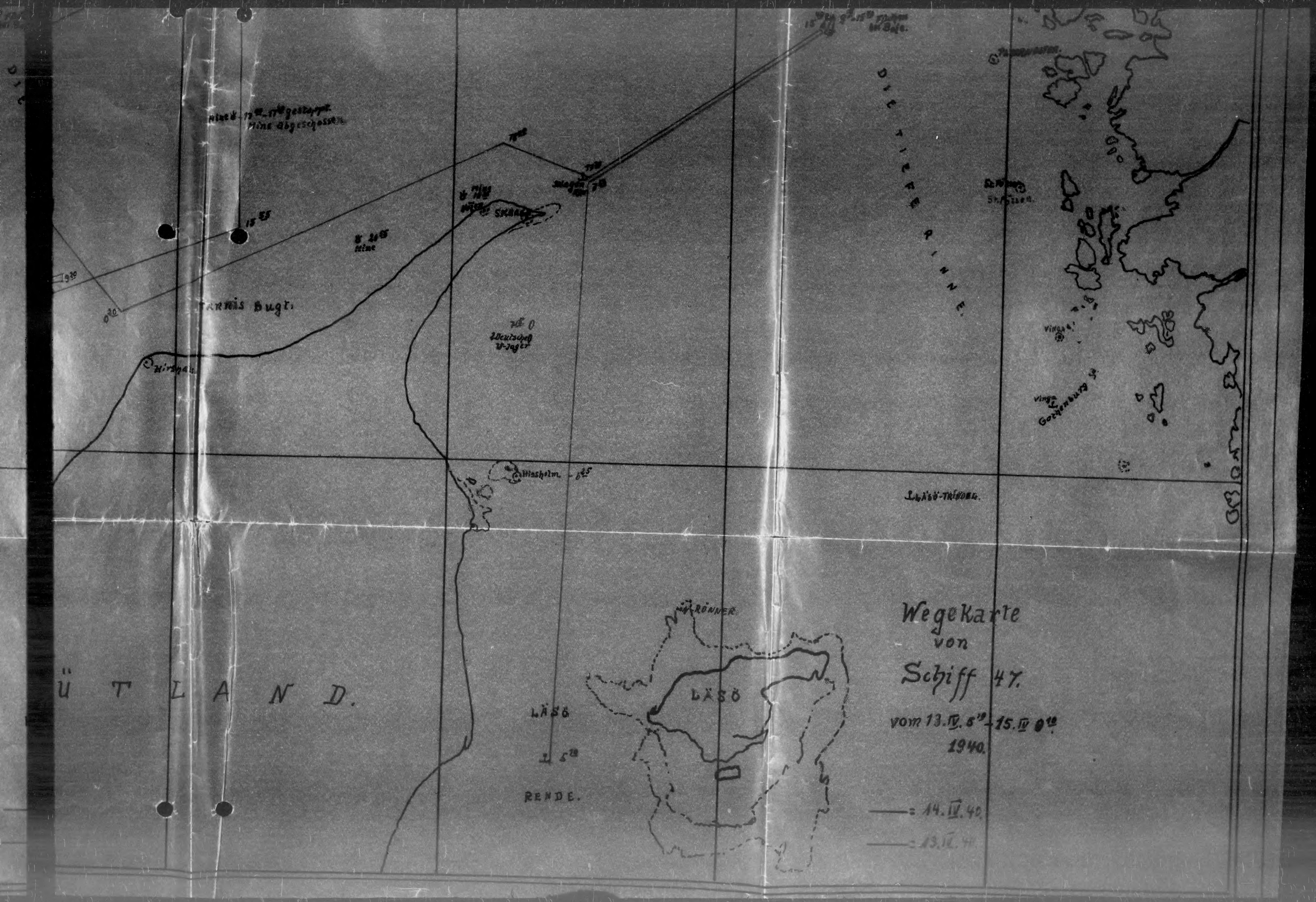
RENDE.

LX 56

LK 56

JUTLAND.

KODAK S



Wegekarte
von
Schiff 47.
vom 13.IV. 5¹⁹ – 15.IV 0¹⁰
1940.
= 14.IV.40.
= 13.IV.40
DIE TIEFE RINNE.
Tannis Bugt.
Hirshals
Hiesholm
LÄSÖ-TRINDEL
RÖNNER
LÄSÖ
RENDE.
Ü T L A N D.

Kommando
Torpedoschulflottille
B.Nr. G. 485 I.

An Bord, den 15. April 1940.

Geheim!

B. S. O.
Eingang: 26.4.40.
B. Nr. Gkdos. 1388 Anl. 4

An
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee, Swinemünde.

Betrifft: Vorlage von Kriegstagebüchern.
-Ohne Vorgang-

In der Anlage werden folgende Kriegstagebücher in 2-facher Ausfertigung vorgelegt:

1.) Flottillentagebuch: vom 16.3. - 7.4. u.vom 8.4.-11.4.1940.
2.) Tagebuch "T 108" : " 16.3. -31.3., 1.4. - 11.4.1940.
3.) " "T 110" : " 8.4. -11.4.1940.
4.) " "T 107" : " 16.3. -31.3. v.1.4.-7.4. v.8.4. - 11.4.40.

Die noch fehlenden Zeiten für "T 110" und das Kriegstagebuch von "T 111" werden nachgereicht.

Auf Befehl!

Leutnant zur See
und Adjutant.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388 A1

Geheime Kommandosache!

1463

Wfg

I. Schreibe an: Gruppe Ost, Kiel.
Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedo-Schulflottille vom 16.3.–7.4.40 und vom 8.–11.4.40 vorgelegt.
Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2. Seetransportstaffel am 10.4.40 (KTB 10.4.40 2230). Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Schrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5–6 m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

II. Füge bei zu I. Anlagen 2 und 4.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

30.5.40
Wfg.

Inv. v. mit KTB 15. Wpfe. 8.–11.4.40.
Gw.

15.6.

444

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkdos. 1388 Al

den 23. Mai 194o.

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Ost,

Kiel.

Anbei wird das Kriegstagebuch der Torpedoschulflottille vom 16.3.-7.4.4o vorgelegt.

Verwiesen wird auf den Erfahrungsbericht zu den U-Bootsangriffen auf die 2 Seetran portstaffel am 1o.4.4o (KTB 1o.4.4o 223o) Eine ganze Reihe von Umständen (Angriffe aus dem Schärenfahrwasser, kleiner Durchschnitt der gesichteten Sehrohre, Länge des beobachteten Torpedooberflächenläufers nur 5-6m) lassen die Vermutung des Flottillenchefs berechtigt erscheinen, daß norwegische U-Boote angriffen, die ihre Ortskenntnis ausnutzten.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.-Nr. Gkdos. 1388

18.7.40. 445

Vfg.

I. Vfg. 23.5.40 ist erledigt.

II. Vergl. Stellungnahme BSO zu KTB. 15. Vpfl. Gkdos B.Nr. 1463/40 und dortige Vfg. 19.7.40.

III. Zur Sa. KTB Gkdos allgemein.

Ace

[illegible]

1 Anlage z. K. T. B. 446

B.-Nr. Gkdos. 1388 vom 26.4.1940

K r i e g s t a g e b u c h

der

T o r p e d o s c h u l f l o t t i l l e

mit den Booten

"T 108", "T 110", "T 107", "T 111".

Flottillenchef:

Korvettenkapitän T e i c h m a n n .

Begonnen: Am 16. März 1940

Abgeschlossen: Am 7. April 1940.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes usw.	Vorkommnisse
1940		
1.März bis 31.März	Flensburg-Mürwik	Boote liegen wegen der Eisverhältnisse in Mürwik. Restarbeiten, Ostbeurlaubung und Gefechtsausbildung.
1.April bis 7.April	"T 110" Schießplatz der T.S.	Panmäßiges Torpedoschießen der T.B.-Schüler.
	"T 108", "T 107", "T 111" Deutsche Werke, Kiel	"T 108" kurze Reparatur der Außenhaut, verursacht durch Eisbeschädigung. Am 5. und 6. April Teilnahme am T.B. - Schießen. "T 107", "T 111" planmäßige Dockzeit im Anschluß an die Werftliegezeit.

Korvettenkapitän und
Flottillenchef.

3 Anlage zu B. S. O. 448

B.-Nr. Gkdos 1388 vom 26.4.1940

K r i e g s t a g e b u c h

Torpedoschulflottille

mit den Booten

"T 108", "T 110", "T 107", "~~T 111~~".

Flottillenchef: Korv.Kapt.
T e i c h m a n n .

Angefangen am 8.4.40.
Abgeschlossen am 11.4.40.

449

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.4.1940 0300 h	Flensburg - Kiel	"T 108" und "T 110" Auslaufen Flensburg. Marsch nach Kiel.
0400 h	Flensburger Förde, Wind: S 2, Seegang: 1 einzelne Wolken, sehr gute Sicht, kein Mondschein	
0430 h		Flensburg Feuerschiff St.B. querab, Abstand: 0,1 sm.
0604 h	Kiel	Kiel F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,4 sm.
0611 h		Reichskriegshafen-Grenze einlaufend passiert.
0711 h		Scharnhorstbrücke festgemacht, 2-stündige Bereitschaft
1055 h		"T 107" von Kriegsmarinewerft Kiel kommend, an U-Bootsbrücke festgemacht, längsseit "Berlin".
1[illegible]0 h		Rücksprache Flott.-Chef bei Gruppe Ost. Anordnung sofortige Bereitschaft ab 9.4.40 0600 h
9.4.1940 0800 h	Wind: OSO 2 Wetter: einzelne Wolken, etwas diesig. Seegang: 1-2 Sicht: gut	Seeklar.
0811 h		"T 108", "T 110", "T 107" Ablegen Kiel. Befehl zu "Sx" zu gehen, Vengeance-Grund.
0853 h	Kieler Bucht	Reichskriegshafen-Grenze auslaufend passiert.
0859 h	"	Kiel F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,1 sm. Kriegswache aufgezogen. Grundfahrt: 20 sm.
1026 h	Grosser Belt	Sperr-F.Sch. Süd St.B. querab, Abstand: 0,2 sm
1040 h	"	Sperr-F.Sch. Nord B.B. querab, Abstand: 0,1 sm
[illegible]	OSO 2-3 Seegang: 1, einzelne Wolken, sehr gute Sicht	Winkspruch:"Boote gehen nach Vengeance Grund zur Hilfeleistung für "Sx", die aufgelaufen ist.
1152 h		Eintreffen bei "Sx".
1204 h		Fch. geht auf "Sx" zur Besprechung der Maßnahmen zur Hilfeleistung.
1205 Uhr		"T 107" und "T 110" fahren U-Bootssicherung für "Sx" bis 1335 h. "T 108" legt Bojenstreifen auf 11 m Linie als Anhalt für Vorbeidampfen mit hoher Fahrt.
1315 h		"T 108" nimmt Bojenstreifen wieder auf, da "Sx" freigekommen ist.
1340 h		Sammeln auf "T 108"
1400 h	Nyborg-Fjord	Kmdt."Sx" befiehlt T.S.Flottille zur Ablösung S.V.K.-Boote nach Nyborg, wo sich 5 dänische Einheiten befinden.
		Befehl Fch: Gewehre, Handgranaten und Pistolen werden auf den Booten zum Einlaufen klar gemacht.

Zu beziehen vom Amtlichen 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
1450 h		Boote Nyborg festgemacht. Sofortige Bereitschaft. Besprechung Fch. mit Gruppenleiter Nyborg, Kaptlt.Mertens.
1530 h		Befehl Gruppe Ost:"T.S.Flottille und U-Suchboote 1800 h Dänensperre 2. Transportstaffel aufnehmen und mit 15. Vorp.Flottille und 13. U-Jagdflottille Oslo geleiten.
1616 h		Abgelegt. Im Flottillenverband durch den Große Belt südwärts gesteuert. Kriegswache auf Stationen. Maschinendampf auf für Höchstfahrt.
1645 h		Marschfahrt 19 sm.
1840 h	Großer Belt Wind: SSO 3, einzelne Wolken, gute Sicht, Seegang: 1-2.	Nördlich der dänischen Minensperre auf flachem Wasser im Schutz von Sperrbrechern gesteuert.
2030 h		Anker gelichtet. Die ersten Dampfer des Geleitzuges in Sicht. Es besteht keine Signalverbindung mit den ankommenden Dampfern. Bei den einzelnen Dampfern wird in Rufweite gegangen und Kurs und Fahrtbefehle und Stellung im Geleitzug mit Megaphon an die Dampfer gegeben. Fahrt zum Sammeln 5 sm. Führerboot "T 108" steht vor dem Geleitzug.

In der Annahme ältester Chef des Geleits zu sein, habe ich die taktische Einteilung der Dampfer, sowie Sammelkurs und Sammelfahrt durch Längsseitgehen bekannt gegeben. Befehle waren mir nicht bekannt. Einen Geleitbefehl besaß ich nicht. Ich stellte fest, daß den Dampfern nicht mitgeteilt war, zu welcher Transportstaffel sie gehörten, ob sie geleitet werden sollten und welche anderen Dampfer dem Geleitzug angeschlossen waren. Dampfer "Hanau" war daher selbstständig vorgefahren. Weiterhin hatten die Dampfer teilweise die gemäß Geleitzugvorschrift, Ziff. 19-25 vorgeschriebene Geleitzugausrüstung nicht an Bord. Die Geleitzugvorschrift fehlte ebenfalls bei einem großen Teil der Dampfer. (Z.B. Antares) Die Folgen machten sich sofort bemerkbar, da die Befehlsgebung und damit der Zusammenhalt des Geleitzuges versagte. Eine Rücksprache mit dem am Schluß des Geleites mit seinem Verband stehenden Chef der 15.Vorp.Flottille ergab im Verein mit Ft.B.S.O. Klarheit über Führung des Geleitzuges durch Chef 15.Vorp. Flottille. Dieser ließ die bereits gegebenen Anordnungen für die Führung bestehen: Vorn an B.B. T.S.Flottille, an St.B. U-Fangflottille mit je 3 Booten. Hinten übernahm zu beiden Seiten die Sicherung die 15.Vorp.Flottille. Es wirkte sich ungünstig aus, daß sich der Geleitzugführer auf verhältnismäßig langsamen Vorpostenboot mit sehr geringer personeller Signal- und Nachrichtenausrüstung befand. Ich habe während der gesamten Geleitzeit durch Befehle und Meldungen als vorn fahrender Flottillenchef den Geleitzugführer dann unterstützt, wenn ich von der Notwendigkeit hierzu überzeugt war. Als Erfahrungsergebnis ist zu melden: Der Geleitzugführer muß beweglich sein und über gute Nachrichtenmittel verfügen. Die Kapitäne und Superkargos müssen vorher zusammengefaßt und unterrichtet werden. Ein Geleitzugsbefehl muß vorher aufgestellt sein. Die Übernahme des Geleitzuges erfolgt zweckmäßig noch Innen-Kante Sperre, um in Ruhe Anordnungen geben zu können. Die Signalausrüstung des Geleitzuges muß vorschriftsmäßig vorhanden sein. Dunkelheit ist bei der Zusammenstellung des Geleitzuges sehr hinderlich.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		kursen nach NW abzulaufen.
1832 h		"T 110" läuft in Zickzackkursen auf Unfallstelle zu.
1850 h		"T 110" sichtet feindliches U-Boot und wifft 2 Wasserbomben, Erfolg ist nicht klar erkennbar.
-1854 h		"T 107" setzt Kutter aus zur Rettung Schiffsbrüchiger und nimmt anschließend U-Bootssicherung wieder auf, da der gesamte Geleitzug an der Unfallstelle gestoppt liegt. "T 108" nimmt an den Rettungsaktionen nicht teil, sondern fährt U-Bootssicherung weiter, um vorhandene U-Boote unter Wasser zu drücken. Hauptsächlich wird die Ostseite gesichert, weil der Angriff aus den schwed.Hoheitsgewässern erfolgt ist. Nach Aufforderung beteiligen sich schwed.Torpedoboot 9 ("Wrangel") und Küstenwachschiff "Skagerak" an Rettungsarbeiten.
1920 h		"T 110" setzt Kutter und Dingi aus zur Hilfeleistung und birgt 94 Mann. Darunter befinden sich einige Verwundete. "T 107" birgt 10 Mann.
2030 h		Rettungsarbeiten beendet. "T 108" holt Dampfer "Muansa" und Scharhörn" aus dem Paternostergebiet und gibt Kurs und Fahrtanweisungen. Übernimmt weiter U-Bootssicherung, starke Zacken Grundkurs NW, um aus dem Schärengebiet bei Paternoster L.T. frei zu kommen. Kommandant "T 155" meldet, daß er bereits vor dem Angriff in dem schwed.Schärengebiet U-Boote gesichtet hat. Das schwed.Torpedoboot "Wrangel soll nach Auskunft von Schiffsbrüchigen, 5 Überlebende an Bord genommen haben.
2104 h		"T 108" sichtet an St.B. aus ONO-Richtung zwei Torpedolaufbahnen auf Dampfer "Hamm". "T 108" dreht im Blasenbahn ein.
2105 h		Wasserbomben werden geworfen. Nach Explosion der 4. Wasserbombe wird Wassersäule vermischt mit dunklen Brocken festgestellt. Wegen der Dunkelheit ist nichts Genaueres erkennbar. "T 108" geht nicht an Wurfstelle zurück, da die Sicherung der Dampfer wichtiger ist. Es wird vermutet, daß das U-Boot durch Wabos beschädigt wurde. Dampfer versuchen verschiedentlich in SW-Richtung abzulaufen, ihnen wird erneut befohlen, NW Kurs zu steuern. Gesamter Geleitzug ist zersprengt und fährt in kleineren Gruppen weiter. "T 110" geht zur U-Bootssicherung zu Dampfer "Wolfram". Bei Kurs von 200° sichtet "T 110" ein Sehrohr. Im Quadrat 4417 r.u. 5 Wasserbomben geworfen. "T 110" sichtet Wasserstrudel und Ölflecke.
2110 h		"T 110" sichert weiter bei Dampfer "Wolfram".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2118 h		"T 107" bemerkt optisches SOS-Signal von einem sinkenden Dampfer.
2120 h		Bei dem sinkenden Dampfer stellt "T 107" deutsche Vorpostenboote fest.
2123 h		Auf "T 107" wird B.B. achtern MG C 30 Feuer bemerkt. Zur Hilfeleistung dreht "T 107" auf Gegenkurs, da die Bergungsarbeiten bei dem sinkenden Dampfer durch die Vorpostenboote bereits im Gange sind.
2150 h		Da Dampfer und Sicherungsboote inzwischen außer Sicht gekommen sind und ein Kampf nicht festgestellt werden kann, dreht "T 107" auf Gegenkurs, stoppt den nach S laufenden Dampfer "Espania" und fordert ihn auf, den Marsch nach Oslo fortzusetzen. "T 107" setzt sich zur Sicherung vor. Kurs 340°.
2230 h		"T 108" bemerkt verschiedentlich Artillerie- und MG C 30-Feuer in östlicher Richtung und dreht darauf zu. Da das Feuer verhältnismäßig schwach bleibt, und bald verstummt, wurde jedoch wieder U-Bootssicherung gefahren, dabei 1 Dampfer in der Dunkelheit außer Sicht geraten. Beabsichtigt wurde Torpedoeinsatz falls es sich um stärkere Streitkräfte gehandelt hätte.

Hierzu melde ich; die Vernichtung der beiden Transporter und des Vorpostenbootes ist, wie die Feststellungen ergeben haben, auf einen Fächer zurückzuführen ist, der nach einwandfreier Beobachtung des St.B. vorn stehenden Torpedobootes "T 155" aus neutralem Hoheitsgewässer abgegeben worden war. Nach anderen Beobachtungen wurde ein vierer Fächer geschossen, dessen mittlere Laufbahnen paralell liefen und beide den Dampfer "Friedenau" trafen, der etwa nach 1 ½ Minuten völlig gesunken war. Die Detonationen erfolgten so schnell hintereinander, daß ich zunächst glaubte, auf ein Minenfeld geraten zu sein. Erst später wurde mir gemeldet, daß ein Oberflächenläufer beobachtet worden war (siehe Funkmeldung). Ich habe bei der nunmehr eintretenden Unordnung und Auflösung des Geleitzuges die Sicherung der vorn stehenden Dampfer weiter durch "T 108" und "T 107" durchführen lassen. Die Dampfer erhielten durch Längsseitgehen von "T 108" und "T 107" den Befehl, mit NW Kurs und Höchstfahrt weiter zu laufen. Ich hatte den Eindruck, daß auf der Linie Paternoster Skagen und auch längs der schwedischen Küste in den Hoheitsgewässern U-Boote standen, sodaß der NW Kurs mir zur Erreichung der freien See am zweckmässigsten erschien. Ich mußte mit den Booten die U-Bootssicherung dieser Dampfer aufgeben, um bei der Unfallstelle zu verhindern, daß sich dort Transporter gestoppt hinlegten. Inzwischen hatten sich auch sämtliche Vorpostenboote und die Torpedoboote der Fangbootsflottille zur Unfallstelle begeben. Der Morsebefehl an Dampfer und Boote, die Sicherung weiter zu übernehmen, wurde nicht mehr abgenommen, da die Boote vollauf mit der Rettung der Schiffsbrüchigen beschäftigt waren. Nach und nach gelang es mir durch Zuruf, einzelne Dampfer von der Rettungsstelle hinwegzuziehen und auf Kurs Oslo ablaufen zu lassen. Auf sehr engem Raume schwammen Wrackteile und sehr viele Schiffsbrüchige. Infolge dessen ließ ich das Rettungswerk nunmehr fortsetzen und befahl einzelnen U-Bootsjägern und Vorpostenbooten sowie "T 108" und "T 107" durch verstärkte U-Bootssicherung das

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

Rettungswerk zu sichern. Der Erfolg war die Bergung von etwa 800 Mann, die jetzt noch leben, und einer großen Menge solchen, die kurz nach der Auffischung starben. Das Verhalten der Transportdampfer war unsachgemäß und unverständlich. Der Dampfer "Hamm" blieb trotz wiederholter Befehle bis zuletzt an der Unfallstelle. Ich habe den Dampfern das unsachgemäße ihres Verhaltens klar und energisch zum Ausdruck gebracht. Umsomehr muß ihr seemännisch kameradschaftliches Verhältnis anerkannt werden. Ganz besonders ist dies jedoch bei den Torpedobooten des Geleitzuges anzuerkennen. Neben "T 110" haben sich die Boote der U-Bootsfangflottille besonders durch Einsatzbereitschaft und Kameradschaftlichkeit hervor getan. Der Einsatz jedes einzelnen in dieser U-Bootstorpedo-gefährdeten Situation war nach übereinstimmender Meldung aller Kommandanten und nach meinen Beobachtungen höchst anerkennenswert. Es ist mir völlig klar, daß die Soldaten es nicht verstanden hätten, wenn nicht alle Kräfte ohne Rücksicht auf die Gefahr zur Rettung der Schiffsbrüchigen eingesetzt wurden. Die vorbildliche Haltung jedes einzelnen Mannes der Besatzung und der freiwillige kameradschaftliche Beistand im Augenblick der Lebensgefahr und hinterher verdient besondere Anerkennung. Wie groß die Anstrengung der Retter war, zeigt sich darin, daß einige Soldaten nach den Rettungsarbeiten zusammenbrachen. Die Rettungsaktion war mit Einbruch der völligen Dunkelheit beendet worden. Die in das Hoheitsgebiet geflüchteten Dampfer bekamen erneut Auslaufbefehl. Der Dampfer " Amtares ", der den Bfehl nach NW zu steuern nicht ausgeführt hatte, wurde im Hoheitsgebiet im Laufe des Abends vernichtet.

Wie bereits durch F.T. gemeldet, hatten schwedische Seestreitkräfte den ganzen Tag mit Geleitzug Fühlung gehalten, Kommandant "T110" meldete mir nachträglich das Sichten eines Ubootes unmittelbar neben schwedischen Seestreitkräften im Schärengebiet. Nach Lage der Dinge hatte er angenommen, daß es ein schwedisches war.Die gesichteten Sehrrohre hatten alle einen schmalen Durchschnitt, wie sie bei englischen Ubooten nicht üblich sind. Der von einem Soldaten (Laufbahn VII T) von "T110" beobachtete Oberflächenläufer war ein auffallend kurzer Torpedo, wie ihn die Norweger in ihrem 5m-Torpedo besitzen.

Feldwebel

Daß auf meine Bitte ~~nicht~~ am Rettungswerk beteiligte schwedische Torpedoboot wurde nach meinen Beobachtungen durch Küstenpanzer"Drottning Victoria" zurückgerufen. Diese Umstände legen die Vermutung nahe, daß die schwedischen Seestreitkräfte von der Aufstellung feindlicher Uboote Kenntnis hatten, wenn nicht mit diesen zusammen arbeiteten. Der gesichtete Oberflächenläufer und die dünnen Sehrrohre lassen vermuten, daß norwegische Uboote mit eingesetzt waren.

Ich hatte zunächst die Absicht, den Geleitzug im Laufe der einsetzenden Morgendämmerung nochmals zu sammeln, um ihn geschlossen in den Oslo Fjord einzubringen, an dessen Eingang ich eine Minensperre vermutete. Hiervon nahm ich Abstand, da mir inzwischen die 17. U-Jagdflottille und die 13. Minensuchflottille zugeteilt worden waren

Folgender Funkbefehl wurde gegeben: An 17. U-Jagdflottille 13. Mienensuchflottille, 15. Vorpostenflottille, 13. U-Jagdflottille, T.S.Flottille, U-Fangflottille: Von Quadrat 4541 nach Oslo 8 Handelsdampfer einzeln unterwegs. Je zwei Boote bei einem Dampfer Sicherung übernehmen."

Da von Geleitzugführer bis dahin keine Befehle gekommen waren, vermutete ich ihn ~~mich~~ gefallen.

1

11.4.40.
0300 Uhr

Vor Oslo-Fjord
Wind : S 1, leicht bewölkt, Seegang: 0-1, sichtig.

Auf nördlichen Kurs gegangen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0430 Uhr		Geleitzug hat sich inzwischen gesammelt." T T108" und "T110" ~~[illegible]~~ vor Fulehuk auf den den Oslo-Fjord anlaufenden Geleitzug. "T107" liegt noch mit Dampfer "Espania" weit zurück.
	Der Geleitzug wartete	in dem sehr breiten Fjord Eingang. Ich hielt
	Ubootsgefahr für gegeben. Da ich über Minenfelder und Navigatorische Verhältnisse nicht unterrichtet war, vermisste ich genaue Anweisung über das Einlaufen. Glücklicherweise traf ich Torpedoboot "Kondor" und konnte nach Einholung von Erkundungen den Geleitzug tiefer in den Fjord hineinbringen.	
0650 Uhr		"T107" und Dampfer"Espania" holden den Geleitzug ein.
0714 Uhr		"T107" rangiert in die Linie der Sicherungsboote ein.
		"T110" erhält Befehl, Horten anzulaufen und Tote und Verwundete abzugeben, ferner für Einlauf in Oslo um Lotsen zu bitten. "T110" läuft mit 13 sm den Verband voraus.
0741 Uhr		"T110" läuft in Horten ein und macht an der Pier fest. Die Toten können in Horten nicht abgegeben werden, ein Lotse ist nicht zu bekommen.
-0753 Uhr -0900 Uhr		"T107" und "T108" fahren U-Bootssicherung an der St.B.Seite des Geleitzuges.
0905 Uhr		"T110" Horten angelegt und folgt mit großer Fahrt der Flottille nach Oslo.
1320 Uhr		Flottille macht in Oslo fest.
1530 Uhr - 1800 Uhr		Schiffbrüchige und Tote werden von Bord gegeben.
1830 Uhr - 1855 Uhr		Verholen vom Liegeplatz zum Kreuzer "Emden" zwecks Wasserübernahme.

Abschließend melde ich, daß für künftige Fälle eine Belehrung der Kapitäne eines Geleitzuges wie sie aus Zeitmangel in diesem Falle nicht möglich war, notwendig ist. Ferner muß der Geleitzug aus schnellen Schiffen bestehen,

Leichsenring

Korvettenkapitän.

450

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2045 h		Einzelne Dampfer geben noch Sperrlotsen ab. T 110" und T 107" fahren U-Bootssicherung während dieser Zeit.
2050 h		Geleitzug bei Fahrt von 5-7 sm gesammelt. "T 11 setzt sich an die Spitze des Geleitzuges, "T 108" an den Schluß. "T 107" sichert B.B. vorn und gibt Dampfer Anweisung, Laternen zu löschen und tadellos abgeblendet zu fahren. Boote fahren U-Bootssicherung in der Dunkelheit auf geradem Kurs. Geleitzug umfaßt 13 Dampfer, 7 Dampfer haben Sperre passiert.
2250 h		Generalkurs 42 °. Fahrt 9 sm. An Dampfer übermittelt.
2330 h		Kurs 340 °. Zusammenhang des Geleitzuges bereits zu dieser Zeit fraglich.
	Da es mir notwendig erschien, während der Nachtzeit an der Spitze zu bleiben, und eine Nachrichtenverbindung nicht bestand, entschloß ich mich, den Geleitzug mit Hellwerden erneut in 3 oder 4 reihiger Marschformation zusammen zu stellen.	
10.4.1940 0030 h	Großer Belt. Wind: S 2, einzelne Wolken, gute Sicht, sternklare Nacht.	Generalkurs 334 °. Halskow-Rev.F.Sch. St.B. querab, Abstand: 0,4 sm.
0528 h	Samsö-Belt	Schulzgrund F.Sch. B.B. querab, Abstand: 0,5 sm. Boote fahren leichte Zickzackkurse. Laternen gelöscht. Dampfer müssen im Morgengrauen erneut gesammelt werden, da in der Nacht einige Dampfer weit achteraus gesackt sind. Fahrt 7 sm. Schnelle Dampfer stehen nunmehr vorn.
0730 h	Kattegatt Wind: SW 2, Seegang: 1-2, einzelne Wolken sehr gute Sicht, im Süden Nebelschwaden.	5 Dampfer gesammelt.
0800 h		2 Dampfer zugestoßen und angehängt. Geleitzug fährt in 3 Reihen.
0940 h		Auf Befehl Fch. übernimmt "T 110" Fernsicherung in Sichtweite jedoch nicht über 8 sm vor dem Verband. Der Verband steuert 36 ° und läuft 7 sm.

Ich bin bei der Sammelfahrt von 7 sm geblieben weil von den 15 Dampfern vom Vorabend nur 7 Dampfer zur Stelle waren, und ich weitere Dampfer noch rückwärts vermutete.
Befehl B.S.O. - Ft Nr. 26 -: „Sicherung zweiter Seetransportstaffel vordringlich. Ab Anholt dicht unter schwedischer Küste bis Dunkelheit führen. Fahrt so einrichtem, daß Eingang Oslo-Fjord 0300 Uhr passiert wird. Sicherung durch T.S.Flottille im Teilgürtel. B.d.U.-Fangboote beim Geleitzug. F.d. Luft Ost wird während Tagesstunden um U-Sicherung durch Flugzeuge gebeten."
Der Teilgürtel nach NW wurde vom mir befohlen jedoch auf meinen Vorschlag mit Einverständnis des Geleitzugführers wieder rückgängig ge-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	macht, da bei der sehr klaren Sicht des Tages und der Flugzeugaufklärung der Teilgürtel nicht notwendig erschien. Eine Verstärkung des Geleits wurde im Hinblick auf den zur Zeit noch schlechten Zusammenhalt des Verbandes und der hierin begründeten räumlichen weiten Ausdehnung für notwendig erachtet. Das hatte auch den Vorteil, daß der Flaschutz des Geleits durch 4 weitere MG C 30 verstärkt wurden.	
31055 h	"T 110" meldet aus der	Fernsicherung feindlichen Aufklärer. Geleitzug läuft 9 sm.
1115 h		Anholt-Knob Feuerschiff passiert. 13. U-Jagdfl. mit 4 Booten stößt zum Geleitzug, sie wird vor diesem eingesetzt.
1145 h		Befehl, Teilgürtel zu bilden, wird widerrufen. "T 110" bleibt auf seiner Stellung vor dem Verband.
1405 h		Dampfer "Hanau" auf 600 m SOS. Torpedolaufbahn beobachtet 3 sm querab Moaskaer.
	Da ich vom Geleitzugführer keinen Befehl zur Kursänderung erhielt und andererseits im Hinblick B.S.O. Ft Nr. 26 (siehe oben Wortlaut) unter schwedischer Küste bleiben sollte und weil ich auch glaubte, daß es sich um ein einzelnes U-Boot handeln würde, daß seinerseits sich zum erneuten Angriff auf "Hanau" vorsetzen würde, änderte ich den Kurs nicht. Außerdem war der Angriff außerhalb der Sicht des Geleitzuges erfolgt.	
1556 h		Schwedischer Küstenpanzer Drottning Victoria in rw. 30° gesichtet.
1610 h		Schwedischer Zerstörer Wachtmeister in rw. 55° gesichtet.
1640 h		U-Jäger an Stb. des Geleitzuges gibt U-Bootsalarm und wirft Wasserbomben.
	Zur selben Zeit kreiste ein Aufklärungsflugzeug mit scheinbar dänischen Abzeichen am Leitwerk über dem Verband. Der U-Bootsalarm hat sich nicht bestätigt. Von Zickzackkursen der Transportfahrzeuge mußte ich absehen, da keine Möglichkeit vorhanden war, die Wendungssignale schnell durchzubekommen. Ferner befürchtete ich Rammpositionen bzw. eine Erweiterung der an sich schon großen Abstände. Es hat in der Art des Sammelns gelegen, daß die schnellen Dampfer vorn standen. Eine Umstellung erschien in Hinblick auf den damit verbundenen Fahr- und Zeitverlust nicht mehr zweckmässig: Vom Geleitzugführer lagen keine Befehle vor.	
1830 h	57° 52'N. 11° 21² ost Paternoster L.T. rw. 65°, 4,2 sm ab.	Torpedotreffer auf Vorpostenboot 1507, Dampfer "Friedenau", Dampfer "Wigbert". "T 107" U-Bootsverfolgung im Quadrat 4541. Sehrohr 3 Dez an B.B. etwa 200 m entfernt gesichtet. Mit hart B.B. und A.K. dreht "T 107" auf Sehrohr zu und wirft 6 Wasserbomben. Bei Detonation der 2. Wasserbombe werden hervorgeschleuderte U-Bootsteile und brauner Schwell festgestellt. U-Boot ist durch "T 107" vernic tet worden. Wassertiefe 90 m. Eingestellte Tiefe der Wasserbomben 55 m. "T 107" hat alle Wabo geworfen. "T 108" fährt mit Höchstfahrt U-Bootssicherung um die Unfallstelle und weist dabei verpp reng te Dampfer an, mit Höchstfahrt und Zickzack-

454

Führer
der Vorpostenverbände Ost

den 17. Mai 1940.

B.Nr. Gkdos 293

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 19. 5. 40
B.Nr. Gkdos. 1871 Anl. 8

A 1
A 3
A 1a

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee,

nachrichtlich:

3. R.-Flottille.

-6-

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16.4. bis 30.4.40 mit Einlage " Abschnitt Maschine " dreifach gefertigt vorgelegt.

Es wird wie folgt dazu Stellung genommen:

Zum 20.4.40

0717 Uhr Aus dem Schneiden einer Mine ist zu erkennen, wie wichtig es war, den Geleitzug durch ein enges Minengeleit zu sichern. Die Nachteile, die sich hieraus bezüglich U.-Bootsgefahr ergeben (geringe Marschfahrt) müssen in bestimmten Gebieten in Kauf genommen werden.

Die Leistungen der Flottille an diesem Tage (Fahrt Frederikshavn - Larvik und zurück) muß besonders anerkannt werden, das Gleiche gilt für den 23.4..

Zum 24.4.40

1605 Uhr Bemerkungen:

Vp.Bt. " 202 " und " 204 ", muß heißen:
" 302 " und " 304 ".

1648 Uhr Chef des Gruppenkommandos ?
muß heißen:
stellv. Kommandierender Admiral der Marinestation der Ostsee. (gehört nicht in das Kriegstagebuch).

Das Auslaufen des Geleitzuges am Morgen unterblieb wegen der gemeldeten französischen Zerstörer, wie der Flottillenchef richtig annimmt. Nach Klärung der Lage wurde mit allen Mitteln versucht, die Geleitzüge am Nachmittag in Marsch zu setzen; dies scheiterte aber im letzten Augenblick daran, daß die 2. R.-Flottille, die das Minengeleit übernehmen sollte, beim

Einlaufen

Einlaufen meldete, daß sie erst Brennstoff ergänzen müßte. Unter diesen Umständen hätte der Geleitzug frühestens um 1630 Uhr auslaufen können und wäre erst in der Nacht vor Larvik angekommen. Das hiermit verbundene Risiko,

1.) erhöhte U.-Bootsgefahr durch Fahrt in heller Nacht,
2.) Einlaufen bei Nacht in den unbefeuerten Larvik Fjord,

konnte nicht in Kauf genommen werden.
(Siehe Kriegstagebuch F.d.V.Ost vom gleichen Tage).

Zum 28.4.40
0615 Uhr

Der Entschluß des Flottillenchefs, trotz der schlechten Beobachtungsmöglichkeit von Torpedolaufbahnen weiter zu marschieren, ist richtig. Auf derartige Schwierigkeiten konnt keine Rücksicht genommen werden, wenn die Aufgabe, die Truppe schnellstens nach Norwegen zu bringen, erfüllt werden sollte.

Zum 29.4.40

Bemerkungen:

Der Hinweis des Flottillenchefs bezüglich Wettervorhersage ist absolut richtig; In diesen Tagen, die entscheidend für die Durchführung des Norwegen Unternehmens waren und, in denen wiederum das Durchführen der Truppentransporte vom Wetter abhängig war, entsprach keine Wettervorhersage den gegebenen Tatsachen. Die Übermittlung des Wetters von Aalborg West, Flughafen, scheiterte zum größten Teile an den katastrophalen Verhältnissen im Nachrichtenverkehr.

In zukünftigen Fällen erscheint es angebracht, beim Überführen zahlreicher Truppentransporte, insbesondere Schnelltransporte, einen Meteorlogen zum Abgangshafen zu kommandieren, der eine wirkliche Vorhersage liefert und dadurch den verantwortlichen Führer unterstützt, damit er sich mit dem Inseegehen der Begleitfahrzeuge einrichten kann.

3. Anlage zu B. S. O. 19. V. 40

B.-Nr. Gkdos. 1871 pers.

Führer der Vorpostenverbände Ost 4567

Anl. 1 zu B.-Nr. Gkdos. 293

K R I E G S T A G E B U C H

3. R ä u m b o o t s f l o t t i l l e

"von der Groeben", "R 33 - 40"

Flottillenchef i.V.
Kaptltn. K ü s t e r

begonnen am: 16. April 1940

abgeschlossen am: 1.6.40. 30. April 1940

Kflg.

I. Hebe an: Leitung Ost, Kiel. Zusatz.

Inhalt: wird der Kriegstagebuch-Abgabe der 3. R.-Fl. vom 16.-30. 4. 40 mit Abschrift Meldung Zusatz und Bekanntgabe des Führers Zweifel unverzügl. gem. Befehl des Führers der Vorpostenverbände Ost vom 26 Zurückhalten des Gefechtsberichtes ab 5. Abend am Morgen des 24. 4. 40 und die Verschiebung des Ablieferungstermins auf den 25. 4. 40 abends den Führers und nach der Lage, wie sie bis dahin sich weiter. richtig.

II. Füge bei zu I. Anlagen 1, 2, 4-7.

III. Zur Ia. KTB Führer allgemein, Kflg. zu Ia

IV. Anlagen Weser Ia Ia Ia

Gef.: 1.5.6.
Bel.: 4.6.
ab: 4.5.7

Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille

vom 16.4. bis 30.4.1940.

Flottillenchef i.V. Kaptltn. K ä s t e r

3.R.-Flottille - X R -

"von der Groeben" (Begleitschiff)	- G B -	Kommandant i.V.	Ltn.z.S.(S)	Götze
Takt.Nr: 1	"R 37" - B N -	Kommandant	Ltn.z.S.	Merks
" " 2	"R 34" - B K -	Kommandant i.V.	Ltn.z.S.	Hallodt-Holzapfel
" " 3	"R 40" - B Q -	Kommandant	Ob.Strm.	Ostholt
" " 4	"R 35" - B L -	Kommandant	Ob.Strm.	Nagrübe
" " 5	"R 38" - B O -	Kommandant	Ltn.z.S.	Anhalt
" " 6	"R 39" - B P -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Haeder
" " 7	"R 33" - B J -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Kerwe
" " 8	"R 36" - B M -	Kommandant	Stbs.Ob. Strm.	Vorreyer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Frederikshavn	
	S-Wind 4, bedeckter Himmel, Wolkenhöhe 500 m.	"R37", "R 33", "R 4o", und "R 38" verholen im Hafen.
1600		"R 35" geht in die Thomsenwerft zur Reparatur seines Vorstevens.
17.4.	Frederikshavn	
0600	S 4-5, lange ziehende Dünung aus der Nordsee	"R 36" legt Ölo - Hafen ab und schliesst sich Geleitzug nach Frederikshavn an.
0630	Seegang aus dem Kattegatt, Himmel leicht bedeckt, gute Sicht.	"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" übernehmen je 4o Soldaten.
0[illegible]o		"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" laufen Frederikshavn aus und warten auf der Südreede auf Zusammenstellung des Geleitzuges, der für 07oo Uhr geplant war. T-Boote haben wegen des Windes Auslaufschwierigkeiten.
0920		T-Boote laufen aus, die einzelnen Boote gehen auf die befohlene Position.
		Die Überführung erfolgt in 2 Gruppen, die 4 Boote der 3. R-Flottille gehören mit "T 155" "T 153" zur 2 Gruppe.
1545		"R 37", "R 33", "R 4o" und "R 38" Larvik-Hafen festgemacht. Die an Bord genommenen Truppen werden ausgeschifft. Überfahrt ergab keine besonderen Zwischenfälle. Die Infanteristen haben sich trotz des Seegang mit Hilfe von 2 Tabletten "Vasano" tadellos gehalten.
1740		"R 36" macht Frederikshavn fest.
1800		Besprechung der Flottillenchefs über die weitere Tätigkeit:
		1.) Chef TS-Flottille bringt aus Telefongespräch mit Kapt.z.See Kranke mit, dass Rückmarsch der Geleitstreitkräfte nach Frederikshavn <u>dringend</u> erwünscht ist. Er weisst daraufhin, dass TS-Flottille zur Zeit nicht voll fahrbereit ist und bei Seefahrt bei schlechtem Wetter schwere Ausfälle zu erwarten wären.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anderseits hält er auf Liegeplatz in Larvik während der Nacht U-Bootssicherung durch R-Boote in Larvik-Fjord für erforderlich. Ich wiess auf den Befehl hin, dass die Deckungsstreitkräfte so schnell wie möglich zurückkehren sollten. 2.) Entscheidung des ältesten Flottillechefs; Chef 2. R-Flottille: TS-Flottille bleibt unter Sicherung durch 2.R-Flottille in Larvik zurück; 3. R-Flottille trotz Wetterlage nach Frederikshavn entlassen.
1830		"R 37", "R 33", "R 40" und "R 38" legen wieder ab; auslaufen nach Frederikshavn.
1900		"R 36" läuft nach Skagen aus.
18.4.	sonnig, leicht bewölkt,	
0110	sehr gute Sicht.	Skagen - Feuer querab.
0315		"R 37", "R 33", "R 40" und "R 38" machen Frederikshavn fest. In den Morgenstunden wird von "v.d.Groeben" und Tanker "Mittelgrund" von den Booten Wasser und Brennstoff übernommen.
		Mit FT. 0711 erhält 3. R-Flottille für Sicherung Wurfverband F.d.S.-West- Befehl, für 2. R-Flottille einzuspringen. Über Aufgabe war bei F.d.V.Ost nichts näheres bekannt. - Für 19. vormittags schnelles Geleit nach Oslo vorgesehen. Dazu 3. R-Flottille erbeten. - Durch Zufall noch kurz vor Auslaufen erreichte ich Chef 5.T-Flottille, Korv.Kapt, Henne, der nach gegenseitigen Austausch Sachlage vorschlug: 18.4. nachmittags 3. R-Flottille U-Sicherung für F.d.S.West. Abends Ablösung durch 2.R-Flottille; am 19. morgens Geleitzugaufgabe 3. R-Flottille möge nachkommen mit T-Boot "Wolf", sobald "Wolf" etwa gegen 1400 Uhr Öl-Übernahme beendet habe.
		Gegen 1200 Uhr Sitzung der eben eingelaufenen Flo-Chefs, TS-Flottille, der 2.R-Flottille bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		F.d.V.Ost veranlasst. Hierbei wird folgende Absicht festgelegt: Verteilung verfügbarer R-Boote: 18.4. nachmittags Sicherung Wurfverband F.d.S.West bis Frederikshavn durch 2 Boote 2 R-Flottille und 5 Boote 3. R-Flottille. 19.4. Geleitzug nach Oslo durch 9 Boote 2. und 3.R-Flottille mit TS.-Verband und "F.[illegible]", gleichzeitig mit Truppen an Bord. Dies soll als Telegramm vom F.d.V.Ost abgegeben werden. Entsprechend wird verfahren.
1400		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36", und "R 38" Frederikshavn ausgelaufen.
1415		Sammeln vor der Hafeneinfahrt.
1428		R-Boote bilden für T-Boot "Wolf" U-Sicherung. Kurs Süd.
1504		Feuerschiff Läsö-Reede passiert.
1658		Verband trifft zum F.d.S.West Geleit.
		Durch Kurierboot Zuteilung der Positionen für die einzelnen Boote.
1800		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" nehmen die zugewiesene Position ein.
1800		"R 35" dockt Thomsenwerft -Frederikshavn- aus und geht bei "v.d.Groeben" längseit.
1835		"R 37" geht bei T-Boot "Leopard" in Rufweite.
		Verständigung des Flo-Chefs mit Flo-Chef 6.T-Flottille, dass "R 37" nach Frederikshavn vorausgehen soll, um 2.R-Flottille rechtzeitig die Positionsangaben für das Geleit zu übergeben.
1850		"R 37" geht nach Frederikshavn.
2010		"R 37" geht Frederikshavn bei 2.R-Flottille längseit.
2030		"R 37" führt Ablösung der 2.R-Flottille zum Wurfverband des F.d.S.West.
2051		"R 37" erreicht das Geleit.
2105		Boote der 2.R-Flottille nehmen die von den Booten der 3. R-Flottille besetzten Positionen ein.
		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" laufen nach Frederikshavn ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2125		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 38" machen im Hafen fest.
Bemerkungen: "v.d.Groeben", die schon mit "R 34" und "R 39" nach Skagen gehen will, wird vorläufig in Frederikshavn zurückgehalten. Brennstoffergänzung von Tanker "Mittelgrund". Zur Regelung übriger Versorgung erhält Flo.Ing. und VO. Anweisung das Erforderliche zu veranlassen und die zu beschaffenden Versorgungs- und Verbrauchsstoffe durch Beschaffung eines Waggons unter Beigabe von Soldaten hierherzubringen.(Eintreffen am Liegeplatz Frederikshavn am 26.4. um 1130 Uhr.)		
19.4.	Frederikshavn.	
abends	N-Ost 5-6, Seegang 3, Regen und Schnee, tiefe Wolkenschicht.	Geleitzugaufgabe bis auf weiteres von Geleitzugführer wegen Wetterlage aufgeschoben. "R 38" und "R 36" treten zur 2.R-Flottille. (s. Kriegstagebuchübertrag Kdr. „R 38".)
20.4.	Frederikshavn	
0445	sehr schwacher S-Wind ruhige See, teilweise dichter Nebel, Sicht 100 m.	"R 37" und "R 35" nehmen je 40 Soldaten an Bord.
0500		"R 37", "R 33", "R 40" und "R 35" laufen aus Frederikshavn aus.
0515		Geleitzug sammelt vor der Hafeneinfahrt.
0530		Geleitzug beginnt Marschfahrt nach Larvik.
0540		"R 37" und "R 35" bringen Scherdrachengerät Tiefeneinstellung 8 m, aus. "R 35" kommt damit unklar und bekommt Befehl, Gerät wieder aufzunehmen, da der Verband von achtern mit 15 sm schnell aufkommt und eine weitere Verzögerung des Ausbringens ein späteres Einnehmen der zugewiesenen Position bei der hohen Verbandsgeschwindigkeit unmöglich macht. "R 35" kommt achteraus ausser Sicht, und hängt sich später einem Geleitzug nach Oslo an, da er den Anschluss verloren hat. "R 37" setzt sich mit Gerät unmittelbar vor Dampfer "Angelburg".
0717		Im Bb.Gerät eine Mine geschnitten und detoniert. Quadrat 4467 auf 57°44,8' Nord u. 10°49,5' Ost.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0718		Bb.Räumleine gebrochen. Annahme entweder: 2. Mine im Gerät nicht geschnitten oder durch 1. Mine Schwimmerboje leckgeschlagen und allmählich vollgelaufen. Dann Grundberührung des Gerätes. "Ahrensburg" der bisher nur unwillig hinter dem Gerät folgt, steuert nunmehr genau hinter dem Stb.-Gerät .
1245	Himmel klart auf, klarer Horizont, teilweise Sonnenschein.	Gerät aufgenommen nördl. 57° 54' Nord. "R 37", "R 40" und "R 33" machen Larvik fest. Die auf "R 37" eingeschifften Soldaten gehen von Bord.
1730		"R 37", "R 40" und "R 33" legen Larvik-Hafen ab und bilden im Fjord mit "T 155", "T 191" und "T 188" wieder U-Gleit für Dampfer "Ahrensburg".
2303	N-Wind frischt auf, Seegang 2, teilweise Sichtverschlechterung.	"R 37" sichtet engl. Mine an Bb. in 90° von Feuerschiff Skagen 2 sm ab .
2335		Mine wird von "R 37" abgeschossen und zum Sinken gebracht (12o Schuss MGC/30).
21.4. 0045	W 1-2, leichter Seegang klare Sicht, wenig Bewölkung.	"R 37" erreicht vor Hafeneinfahrt Frederikshafen wieder den Geleitzug, der sich gerade auflöst.
0105		"R 37", "R 33", "R 40" machen Frederikshavn fest.
1520		"R 34" "R 39" nach Erledigung Bojenwurfaufgabe bei Skagen machen Frederikshavn fest.
22.4. 0510	Frederikshavn. Sehr gute Sicht, Sonnenschein.	"R 34", "R 40", "R 39" und "R 39" und "R 36" laufen Frderikshavn aus (s. Kriegstagebuchbeitrag Obltn.z.See Roscher, Kmdt."R 34"). "R 33" und "R 37" bleiben in Frederikshavn. "R 35" ist noch in Oslo.
1615		"R 40" und "R 36" machen Frederikshavn fest.

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
22.4.	Frederikshavn.	
0430	Windstill, glatte See, gute klare Sicht.	"R 37", "R 40" und "R 33" nehmen je 60 Soldaten an Bord.
0505		"R 37", "R 40" und "R 33" laufen Frederikshavn aus.
0530		Geleitzug "A": Dampfer "Ahrensburg", "T 155" "T 153", "F 8", "F 5", "R 37", "R 33", "R 40", Führung Kaptltn. Langner "T 155", sammelt vor der Hafeneinfahrt; R-Boote nehmen befohlene Position ein. Marschfahrt nach Larvik beginnt.
		"R 37" bringt Scherdrachengerät aus und setzt sich vor Dampfer "Ahrensburg".
0740		"R 37" nimmt Gerät wieder ein auf 57°34' Nord.
0910		Geleitzug "E": "Angelburg", 2 Boote 28-Flottille, "R 34", "R 38", "R 39", passiert von Larvik kommend.
1225		"R 37", "R 33", und "R 40" machen in Larvik fest. Ausschiffung der Soldaten.
1620		"R 37", "R 40" und "R 33" legen ab.
1627		Bei "R 37" bricht die eine Brennstoffleitung der Stb.-Maschine. "R 37" läuft mit eine Maschine weiter und muss Position verlassen.
1642	Wind frischt auf, 6 1-2	"R 37" meldet Stbd.-Maschine wieder klar und nimmt alte Position wieder ein. "R 37" läuft zum Geräteausbringen vor.
1943		U-Bootsalarm: "T 155" wirft auf Sichtstelle W.B.D.
		Da "R 37" zum Geräteausbringen schon 10 min. im Anlaufen war, hat es keine Gelegenheit zum Eingreifen. (Zur Unterstützung hätte "R 33" zur U-Bootsbekämpfung mit heranschliessen müssen).
2000		"T 153" meldet Ruderhavarie. "F 5" wird zur Hilfeleistung entsendet.
2030		"R 37" bringt Scherdrachengerät aus und setzt sich vor Dampfer "Ahrensburg".
2103		Stbd.-Gerät geht verloren. Wird auf Befehl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2210		durch "R 40" gefischt.
		"R 37" sehert aus, da Wasser zu flach für Gerät fahren und steuert eigenen Kurs auf (Hirsho! Hierholm.
2337		Geleitzug löst vor Einfahrt Frederikshavn auf. Flo.-Chef steigt auf "T 155" zur Besprechung über.
2350		"R 37", "R 33", "R 40" machen Frederikshavn längseit von "v.d.Groeben" fest.
24.4.	Frederikshavn	"R 35" und "R 36" bleiben im Hafen, da ihre
0200	wolkenlos, klarer Horizont, S 2.	Geleitzugaufgabe abgebrochen worden ist. "R 37", "R 40" und "R 33" übernehmen je 40 Soldaten.
0330		Brennstoffübernahme der Boote bei "v.d.Groeben".
0405		"R 37" "R 40" und "R 33" laufen aus Frederikshavn aus.
0420		"R 37", "R 40" und "R33" gehen bei "T 155" auf Frederikshavn-Reede längseit.
0825		"R 37" legt ab.
0835		"R 37" geht bei Dampfer "Rugard" längseit.
0945		Für 3.R-Flottille 1-stündige Bereitschaft.
1000		"R 34" meldet Maschine unklar (Hilfsmotorauspuff). Schaden wird selbst behoben.
1300		Sofortige Bereitschaft für "R 37", "R 33" und "R 40".
1400		"R 37", "R 33", "R 40", "R 36" und "R 39" Frederikshavn ausgelaufen.
1410		a) Ich lasse "v.d.Groeben" vor Dampfer "Rugard" verholen. Grund bessere Übermittlung von Befehlen des F.d.V.Ost an 3.R-Flottille. b) Erleichterung Vorlage FT-Kladde "v.d.Groeben" (auf Welle "Nanni") bei F.d.V.Ost. -- Geleitzug sammelt vor der Hafeneinfahrt.
1453		2. R-Flottille läuft in Frederikshavn ein, will noch Brennstoff ergänzen, bevor sie zum Geleitzuge kommen will.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1500		U-Bootsalarm Quadrat 4497.
1525		Geleitzugaufgabe aufgehoben.
1548		"R 37", "R 33", "R 40", "R 38" und "R 39" sammeln zur U-Bootsjagd.
1600		"R 33" meldet schlechte Rudereigenschaft. Durch Taucher wird später festgestellt, dass die beiden Hilfsruderblätter abgefressen und das Hauptruder stark angefressen ist.
1603		R-Boote gehen in Rufweite von Vorpostenboote "202" und "204", die U-Boot gemeldet und auch schon mit WB.D. bekämpft haben.
1620		R-Boote laufen in Frederikshavn ein.
1648		"R 37", "R 33", "R 40", "R 38" und "R 39" machen längseit "v.d.Groeben" fest.

10 302, 304

Bemerkungen: Der für den 24.4. gegebene Befehl lautete: Geleitzug "A" am 24.4. ab 0600 Uhr Beladung, Wiederauslaufen nach Larvik 0900 Uhr. Nach dem Festmachen von "R 37" am 23.4., 2340 Uhr erfuhr ich auf "T 108", dass alles wieder geändert sei. Ich hätte den Geleitzug "B", bestehend aus "Pionier", "T 155, 153, R 37, 40 und 33", zuführen. Auslaufen am 24.4., 0430 Uhr ab Ansegelungstonne. Zur Feststellung der Lage nach Mitternahht zusammen mit Kaptltn. Langer (T 155) zum F.d.V.Ost gegangen, wo die Änderung des Befehls bestätigt wurde. Es ergab sich, dass "T 153" ausgefallen war und durch "F 5" ersetzt werden sollte.

Nach Auslaufen 0400 Uhr morgens, ergab sich, dass "Pionier" nicht auslief und Unternehmung offenbar verschoben wurde, offenbar im Zusammenhang mit den gemeldeten franz. Zerstörern. Nach Einlaufen des Führerbootes ergab Rücksprache bei F.d.V.Ost gegen 0900 Uhr, Richtigkeit der Annahme, weitere Befehle seien abzuwarten. Dieser bestand zunächst darin, dass sich die Flottillenchefs im bestimmten Anzug beim Chef des Gruppenkommandos einzufinden hätten; für R-Boote wurde 1-stündige Bereitschaft befohlen. Gegen 1300 Uhr erhielt ich Befehl, Geleitzug "B" nach Norwegen zu bringen mit der zusätzlichen Weisung, auf das Minensuchgeleit der 2.R-Flottille zu warten, und zunächst zusammen mit Geleitzug "C" (Angelburg) zu fahren. Daraufhin brachte ich Dampfer "Pionier" und die R-Boote nach draussen. Da ich aber sah, dass "T 108" eingelaufen war, ging ich zu "T 108" um hier zu erfahren, dass Kapt. Teichmann infolge von Winkspruchfehlern eine Offizierssitzung auf Dampfer "Rugard" veranlasst hatte, Auf dieser Sitzung, zu der ich mich nun auch begab, bewirkte Chef TS.-Flottille an ein Zusammenlegen

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

seines und meines Geleitzuges.

Beim Auslaufen wird 2. R-Flottille auf Einlaufkurs gesichtet. Um sie abzufangen mache ich gleich an Chef 2.R-Flottille: "Verband sammelt gleich bei Ansteuerungstonne, mit wieviel Booten können sie vor uns Gerät fahren?" Chef 2.R-Flottille antwortet: "Will erst Brennstoff ergänzen!" Er erhält von mir Winkspruch, dass Reise nur bis Skagen geht. 2.R-Flottille läuft trotzdem ein. Von mir daraufhin Meldung an Chef TS.-Flottille: "Neue Verzögerung, da 2.R-Flottille einlaufen will zur Brennstoffergänzung"! Anfrage bei einem R-Boot der 2.R-Flottille ergibt, dass er ~~XXX~~ 9 m³ Brennstoff besitzt, d.h. 3/4 seines Bestandes. Auch dieses an Chef TS.-Flottille gemeldet. Inzwischen bringe ich die Dampfer in Fahrt und sichere sie durch 3.R-Flottille, während die T-Boote vor und in der Einfahrt kreuzend gesichtet werden. Nachdem der Verband etwa eine Stunde in Fahrt ist, erscheint gegen 1540 Uhr ein Boot der 2.R-Flottille, mit dem Befehl: "3. R-Flottille einlaufen!" -- Ich kann nur resigniert feststellen, dass trotz unseres frühen Aufstehens 0300 Uhr morgens vor lauter Bedenken und immer neuen Gesichtspunkten die Truppenverschiffung trotz des guten Wetters verpasst ist. Ich sichere das Ruhigergehen der Dampfer auf flachen Wasser.

Etwa gegen 1500 Uhr war beobachtet worden, dass 2 Vorpostenboote im Quadrat 4494 W.B.D. warfen. 1500 Uhr eingeht optischer Befehl: "U-Jagd Quadrat 4497, gleichzeitig wird beobachtet, dass 2.R-Flottille dieses Quadrat ansteuert. Daraufhin laufe ich zu den Vorpostenbooten "302" und "304" um mich nach dem Verbleib des U-Bootes zu erkundigen. Mündl. Anruf ergibt, dass das führende Boot "304" das U-Boot im Quadrat 4497 gesehen hat und auf Verfolgung bis Quadrat 4494 gekommen ist. Er ist jedoch nicht mehr in der Lage, den ungefähren Verbleib des U-Bootes auf 2 sm anzugeben. Da nur auf 2 Booten ("R 37 und 33") ein K.D.B. vorhanden ist, mit denen aber noch keine positiven Leistungen erzielt wurden, da das Quadrat 4494 und 4497 als minenverseucht gemeldet war und sich auf den Booten noch je 40 Mann Truppen an Bord befanden, lief ich ein zur sofortigen mündl. Meldung bei F.d.V.Ost. Ein Wiederauslaufen nach Ausschiffung der Truppen wurde auf meinen Vorschlag hin vom F.d.V.Ost nicht angeordnet.

Hünt

25.4.	Frederikshavn.	(Kriegstagebuchbeitrag "R 38")
0310	wolkenlos, vorübergehend	"R 37" und "R 40" übernehmen je 40 Soldaten
0330	leichter Dunstschlei-	"R 37" und "R 40" legen Frederikshavn ab.
bis	er in 1000 m .	An Bord "R 40" Flo.Arzt.
0400		Sammeln des Gleitzuges "B" (Dampfer "Pionier"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"T 155","T 151","R 37","R 40") "A" und "C" auf Reede. Frederikshavn. Geleitzug "A":(Ahrensburg "Jaguar","Falke","F 5", "R 36", "R 35") Geleitzug "C": ("Angelburg", "T 108", "T 109" "R 38", "R 39")
0400		Beginn der Marschfahrt nach Larvik. Weg Geleitzug "B": Dicht an Skagen Blitztonne. 57° 51' Nord, 10m° 48' Ost 58° 6' Nord, 9° 54' Ost 58° 48' Nord, 9° 54' Ost.
		2 R-Boote der 2.R-Flottille fahren S.D.G. vor dem Geleit.
0533		Die 2 Boote der 2.R-Flottille entlassen.
		Geleitzüge A,B und C trennen sich und setzen einzeln Marschfahrt nach Larvik fort.
		"T 155", "T 151", "R 37" und "R 40" fahren U-Sicherung für Dampfer "Pionier" Führung Chef 3.R.Fl:
0900		"R 35" wird in Frederikshavn Werft eingedockt.
1200	Windstille, glatte See	"R 37" läuft Geleitzug vor, bringt S.D.G. aus und setzt sich dann wieder vor "Pionier". Weg durch Quadrat 4119 und 4116 mit S.D.G. fortgesetzt.
1305	NO 1, Seegang 1	"R 37" nimmt Gerät auf.
1338	Temparaturen + 15 -2o°	"R 37" und "R 40" machen Larvik fest. Die eingeschifften Truppen gehen von Bord.
1600		"R 34" meldet Maschinenschaden behoben.
		Brüter
26.4.	Larvik	(Kriegstagebuchbeitrag "R 38, 34, 39").
	leichte Bewölkung,	
0530	gute Sicht, fast Wind-	"R 37", "R 40" und "R.36" legen Larvik ab.
bis	still.	Geleit mit Dampfer "Pionier", "Ahrensburg";
0600		"T 155", "T 151", "F 5", "R 37", "R 40" und "R 36" sammelt im Fjord.
0600		Marschfahrt nach Frederikshavn beginnt.
		T-, G- und R-Boote fahren U-Sicherung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Neg: Punkt A: 58° 48' Nord, 9° 54' Ost " B: 58° 9' Nord, 9° 48' Ost " C: 57° 54' Nord, 10° 30' Ost dann dicht unter Küste passieren.
0845		Flo.Arzt 3.M-Flottille steigt auf Dampfer "Ahrensburg" über, wo der Bootsmann im Ruder-maschine tödlich verunglückt ist.
1015		Quadrat 4416 engl. messing Kappenmine(F.d. M.West - feindl. Minen Nr. 5) passiert.
1027		F.T. an B.d.O. "F 5" bekommt Befehl zum Ab-schiessen.
1030	Im Westen aufziehende Gewitterwolken, Wind auffrischend auf 6 2, Seegang 1.	"R 37" Bb.-Maschine ausgefallen (Druklager heissgelaufen). Boot sackt achteraus. Führung über Geleit an Kmdt. "T 155" abgegeben. "R 36" gem. schon vorher erteiltem Befehl ent-lassen; soll Verband vorauslaufen und S.D.G. ausbringen.
1120		"R 37" Bb.-Maschine wieder klar.
1130		"R 36" setzt sich mit Gerät vor den Verband.
1230		Skagen Feuerschiff passiert.
1420		"R 36" nimmt S.D.G. ein.
1430	Himmel bewölkt, völlig	"R 37" macht Frederikshavn fest.
1445	bedeckt, Regen.	"R 40" und "R 36" machen Frederikshavn fest.
22.4.	Frederikshavn.	
0630		"R 39" wird von "R 37" längseit zur Werft geschleppt.
		Die angesetzte Geleitzugaufgabe fällt wegen der Wetterlage aus.
1345		"R 34, 38 und 39" machen Frederikshavn fest.
23.4.	Frederikshavn	
0330	O 4, später auffrischend u. auf NO drehend, See 2-3, teilweise bedeckt gute Sicht	"R 35", "R 37", "R 34", "R 40", "R 38", "R 39" und "R 36" laufen mit je 40 Soldaten bezw. Polizei aus Frederikshavn aus. "von der Groeben" bleibt im Hafen. "R 35" ist in der Werft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
bis 0425		Der Gleitzug sammelt auf der Reede. (Dampfer "Ahrensburg u. 3.R-Flottille; Führung Chef 3. R-Flottille) Marschfahrt nach Larvik beginnt. Geplanter Reiseweg: Skagen Feuerschiff, Quadrat 4453 lo.E. -"- 4437 lo.E. -"- 4175 u. Kt.m. -"- 4142 m. dann Svenör ansteuern. "R 36" führt S.D.G. 300 m vor "Ahrensburg", die übrigen R-Boote in kreisförmiger U-Boots-sicherung.
0615		"R 36" nimmt Gerät ein und begibt sich dann auf seine Position. Wegen der immer gröber werdenen See bekommen die Boote Anweisung, gerade Kurs zu fahren. UK-Meldung von Kapt. Bamberg ("Ahrensburg"): "Die See nimmt immer mehr zu,. Von Hier aus und von den R-Booten können keine Torpedo-bahnen mehr ausgemacht werden!" Da wir nun einmal abgesprungen sind, und nichts daran ändern kann, keine Antwort erteilt. Im Larvik-Fjord UK-Meldung von "Ahrensburg": "Jetzt können wir wieder Torpedolaufbahnen sehen."
1143		"R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" machen Larvik fest. Die eingeschifften Soldaten gehen an Land.
1400	schwacher Ostwind, Seegang 1, sonnig und warm.	"R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" laufen aus. Dampfer "Ahrensburg" bleibt im Hafen. Kielmarsch in "T gelb", Reisemarsch, 19sm, unter schwedischer Küste.
1910		Flottille passiert Skagen-Feuerschiff.
2020		3.R-Flottille macht in Frederikshavn fest.

Hünter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
bis 0425		Der Gleitzug sammelt auf der Reede. (Dampfer "Ahrensburg u. 3.R-Flottille; Führung Chef 3. R-Flottille) Marschfahrt nach Larvik beginnt. Geplanter Reiseweg: Skagen Feuerschiff, Quadrat 4853 lo.E. -"- 4437 lo.E. -"- 4175 u. Kt.M. -"- 4142 m. dann Svenör ansteuern. "R 36" führt S.D.G. 300 m vor "Ahrensburg", die übrigen R-Boote in kreisförmiger U-Boots-sicherung.
0615		"R 36" nimmt Gerät ein und begibt sich dann auf seine Position. Wegen der immer grober werdenen See bekommen die Boote Anweisung., geraden Kurs zu fahren. UK-Meldung von Kapt. Bamberg ("Ahrensburg"): „Die See nimmt immer mehr zu,. Von Hier aus und von den R-Booten können keine Torpedo-bahnen mehr angemacht werden!" Da wir nun ein-mal abgesprungen sind, und nichts daran ändern kann, keine Antwort erteilt. Im Larvik-Fjord UK-Meldung ~~von~~ "Ahrensburg": "Jetzt können wir wieder Torpedolaufbahnen sehen."
1145		"R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" machen Larvik fest. Die eingeschifften Soldaten gehen an Land.
1400	schwacher Ostwind, Seegang 1, sonnig und warm.	"R 37", "R 34", "R 40", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" laufen aus. Dampfer "Ahrensburg" bleibt im Hafen. Rückmarsch in "T gelb", Reisemarsch, 19sm, unter schwedischer Küste.
1910		Flottille passiert Skagen-Feuerschiff.
2020		3.R-Flottille macht in Frederikshavn fest.

Hünten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.	Frederikshavn	0300 Uhr ~~Leer~~ Bord, wegen Wetterlage kein Auslaufen. Truppen wieder ~~von~~ Bord 0330 Uhr // Entschliesse mich zum Auslaufen. 80 Polizisten verpassen den Anschluss. Nicht mehr auf sie gewartet, da mit Rücksicht auf fehlende/ Befeuerung des Larvik-Fjords Einlaufen vor völliger Dunkelheit erforderlich. FT an Hafenkapitän Larvik. Erbitte navigatorische Hilfe ~~Geleitung~~ beim Einlaufen ab 2200 Uhr.
1310	morgens Ostwind 5, Seegang 2-3, gute Sicht; gegen Mittag lassen Wind und Seegang nach	
1435		"R 37", "R 34", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" Frederikshavn ausgelaufen. "R 40" und "R 35" sind in der Werft. "v.d. Groeben" bleibt im Hafen.
1445		Geleitzug sammelt auf Reede (Dampfer "Pionier" und 3.R-Flottille; Führung Chef 3.R-Flottille
1455		Überführungsfahrt mit insgesamt 660 Polizisten beginnt. geplanter Reiseweg: Quadrat 44 53 l.o.E. -"- 4176 u.K.m. -"- 4119 m.o. L a r v i k.
1510		"R 36" fährt 300 m vor "Pionier" S.D.G.
		"R 36" Stbd.-Gerät unklar. Boot bekommt Befehl Gerät aufzunehmen.
		"R 39" läuft bis Skagen vor, bringt S.D.G. aus. im tiefen Wasser und setzt sich dann vor das Geleit.
1711		"R 39" scheert nach Bb. aus und nimmt Gerät auf. Anschliessend wieder alte Position.
2105		"R 39" läuft vor dem Verband vor und bringt S.D.G. aus. Zur Einsteuerung in Larvik-Fjord setze ich mich mit "R 37" vor Verband. Es ist tatsächlich die letzte Dämmerung mit der wir einlaufen. Der Übergang der Berge und Schären zum Wasser ist völlig dunkel. Man kann infolgedessen kaum noch den Abstand mehr schätzen, den man vom Ufer hat. Auch der Eindruck, ob

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		man annähernd in der Mitte steht verwischt sich. Ein vom Hafenkapitän Larvik, Kptltn. v.Engelhardt unternommener Versuch, die Feuer zu bestellen oder einen Lotsen zu schicken, misslingt. Er selbst ist mit einem Motorboot im Schärengebiet draussen.
2210 2230	vor u. im Larvik-Fjord fast Windstill	"R 39" nimmt Gerät wieder auf. "R 37", "R 34", "R 38", "R 39", "R 33" und "R 36" machen Larvik, Ostmole, fest. Die Eingeschifften Polizisten gehen von Bord.

Bemerkungen: Im ganzen Verlauf der Truppenverschiffungen hat sich sehr störend bemerkbar gemacht, dass die fast dauernd falschen Wettervorhersagen (Hintersagen) keinerlei Schluss auf die wirkliche Wetterlage zu liessen. Da beim Geleitfahren von den R-Booten gegen die See 4 Windstärken, mit der See 6 Windstärken ertragen werden können, die Wirksamkeit der U-Bootssicherung aber hierbei schon sehr eingeschränkt ist, besteht darum besonders starke Abhängigkeit von der Wetterlage.

Beim F.d.V.Ost war leider kein Meteorologe mit Wetterkarte kommandiert. Die telefonische Wettererkundung beim Flugplatz Aalborg erfordert nach Angabe Af F.d.V.Ost etwa 3 Stunden.

Unter diesen Umständen war ich mit meinen Entschlüssen in vorneuzeitlicherweise nur auf den eigenen Barometer und den Eindruck der augenblicklichen Wetterlage angewiesen.

Bei vorhandener Wetterberatung hätten in mehreren Fällen vielleicht das Auslaufen nur verschoben werden brauchen, statt ganz auszufallen.

Hüter

30.4.	Larvik	
0830	sonnig, gute Sicht, O 2-3, Seegang 1-2	"R 37", "R 34", "R 36", "R 38", "R 39" und "R 33" Larvik ausgelaufen. Geleitzug: (Dampfer "Pionier", "Ahrensburg" und 3.R-Flottille; Führung Chef 3.R-Flottille sammelt im Fjord.
0913		Beginn der Marschfahrt nach Frederikshavn. R-Boote fahren U-Sicherung für die beiden Dampfer.

geplanter Weg:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		geplanter Weg: Quadrat 4142 n. -"- 4175 u.K.n. -"- 4427 l.o.E. -"- 4453 l.o.E. Skagen-Feuerschiff Skagen Leuchtturm in Nord 2,7sm ab; 57°55'N, 10°38'Ost; Hirsholm Leuchtturm in West 1 sm ab.
	gegen 1500 Uhr lassen Wind u.Seegang nach.	
		Bemerkungen: Ich entschliesse mich, sowohl beim Auslaufen aus Larvik-Fjord und Erreichen der dänischen Küste auf das Vorschicken eines Bootes und Ausbringen des S.D.G. zu verzichten, da die U-Sicherung der beiden Dampfer wichtiger erscheint und ja auch diese Wege sich bis jetzt als minenfrei erwiesen haben.
1627		
1700		Skagen-Feuerschiff passiert.
		"R 37" läuft vor um in Frederikshavn bei "Dagard" weitere Befehle zu erhalten.
1720		"R 37" bei "Dagard" fest.
1745		"R 37","R 34","R38","R 39","R 35" und "R 36" Frederikshavn fest.
		Bemerkungen: Als unzureichend stellte sich die Reichweite des FT - R-Boots-Gerätes heraus, mit dem es nicht möglich war, von Larvik aus Auslaufmeldung und Flugzeugsicherung durch FT. abzugeben bezw. zu bestellen.

Morgen Hünter

466

K R I E G S T A G E B U C H B E I T R A G

"Räumboot 34"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag Kmdt. "R 34"
16.4		
1630		"v.d.Groeben" mit U-Bootssicherung durch "R 34" und "R 39" aus Frederikshavn ausgelaufen, zur Erneuerung der Bojenbeleuchtung.
1930		Alle 3 Bojen sind mit neuer elektrischer Beleuchtung versehen.
2030		Marsch nach Skagen.
2350		"von der Groeben" mit "R 34" und "R 39" Skagen fest.
		Auf Anruf Flo.Jng. nach Frederikshavn zur Brennstofferganzung ausgelaufen.
17.4.		i.V. Lev
0140		Frederikshavn eingelaufen.
		"von der Groeben" übernimmt Brennstoff von Tanker "Mittelgrund".
		i.V. Lt
18.4.	S 1-2,sehr klare Sicht,Seegang 1,abflauend.	Frederikshavn ausgelaufen.
0807		Beginn mit Aufhehmen der am 15.4. geworfenen
1114		Fischereibojen.
1[illegible]9		Nach Auffinden der vom Wurfverband "Danzig" geworfenen Bojen, deren Positionen bestimmt und festgestellt, die die Bojenreihe nicht in 63° sondern in 80° verläuft.
1355	SO-1,	In 1000 m Abstand Detonation gehört und Wassersäule beobachtet.
		An Ort Boje geworfen, dicke Öl schicht, aufsteigende Luftblasen, Stelle mit WB belegt, keine Wrackteile, keine Ortung mit KDB.
		FT an BSO und FdM.Ost-I 1355 Quadrat 4468 ro 1000 m Abstand Detonation gehört, Wassersäule gesichtet. An Ort dicke Ölschicht,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1800 1805		aufsteigende Luftblasen, Stelle mit Wasserbomben belegt, keine Wrackteile. Fischerbojen neu mit Lampen versehen. Quadrat 4469 lo schwedisches Kampfflugzeug vom Muster Ju 86 k soll anscheinend unsere Tätigkeit beobachten und steht längere Zeit auf und ab.
1900		FT an BSO von "R 34": 1805 Uhr Quadrat 4469 lo schwedisches Flugzeug (Kampfflugzeug) steht auf und ab. Von der Boje am weitesten im Osten vor der schwedischen Küste ein schwedisches Torpedoboot auszumachen.
1930		Rückmarsch nach Skagen.
2030		Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft. i.A. Lep
19.4. 0800 1001 1125 1230 1700 2018	ONO 4-5, Seegang 3-4 Regen, schlechte Sicht ON 5-6, auffrischend SO 3-4, Seegang 3, bedeckt, stellenweise aufheiternd	Skagen ausgelaufen, Marsch nach Osten Bei Westboje, dann auf Bojenkurs auf und ab gestanden. Wegen Wetterlage Rückmarsch angetreten. Skagen eingelaufen. Skagen ausgelaufen. Bojen mit neuen Lampen versehen und Ausführung durch FT an BSO. Skagen festgemacht. 1-stündige Bereitschaft. i.A. Lep
20.4. 0800 0900 0916 0945	NW 1-2, bedeckt, mässige Sicht.	Führers Geburtstag, Toppflaggen gesetzt. Meldung von Signalstation: SO-lich von Skagen-Leuchtturm, ungefähr 6 sm ab, Dampfer mit starker Schlagseite gesichtet. ausgelaufen. Beim Truppentransporter "Hamm", Schiff ist vorne auf Grund, Achterschiff schwimmt noch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Position 57°39,7' Nord, 10°45' Ost.
		Schiff war bereits ohne Besatzung im Schlepp vom Marineschlepper "Föhr" mit Kurs zum Kattegatt gewesen.
1025		festgemacht.
1115		Führerapell.
1400		Ausgelaufen nach Rederikshavn, dort bei "Wollin" Brennstoff übernommen.
1700	W 2-3, Seegang 1-2, klare Sicht, wolkig.	Frederikshavn ausgelaufen zur Bewachung Bojen und Lampenerneuerung.
1832		Bei der ersten Boje von Westen nach Osten Lampen ausgewechselt.
[illegible]41		Schiffsort nach Richtung von Vinge, Kirche von Ökeov und St.Pölsan kontrolliert und danach die genaue Lage der östlichen Fischereiboje neu bestimmt.
2035		Rückmarsch angetreten.
		Von Dampfer "Hamm" nur noch die Masten gesichtet. Wrqeklage in Karte eingetragen.
2117		Skagen eingelaufen.
		i.V. Kep
21.4.	W 1-2, Seegang 0-1,	
1000	bewölkt, klare Sicht	FT-Befehl: Bojen aufnehmen.
[illegible]00		seeklar, auslaufen Skagen.
1200		Beginn mit Bojenlichten.
1230		Rückmarsch nach Frederikshavn.
1240		Transporter "Togo" gesichtet.
		Gehe mit "R 39" dorthin und übernehme innere Sicherung Stb. und Bb. vorn.
1439		Minentreffer auf "Togo". 1 sm östlich Ansteuerungstonne Frederikshavn.
1520		Frederikshavn fest.
		i.V. Kep

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagbuchbeitrag "R 34", "R 36", "R 40", "R 38", "R 39,
		Führung Kommandant "R 34"
22.4.	Frederikshavn	
0510	sehr klare Sicht,	"R 34","R 36","R 38","R 40" und "R 39" ausgelaufen nach Einschiffung von Soldaten.
0535	Seegang 0.	Wegen Nebel längseit "T 108" festgemacht.
1010		Von "T 108" abgelegt.
		"R 34", "R 36" und "R 40" mit S.D.G. vorgesetzt.
1250		Gerät aufgenommen. U-Sicherung vor dem Verband.
1520		"R 40" und "R 36" entlassen nach Frederikshavn.
1715		U-Sicherung beendet.
1730		Larvik fest. i.V. Lee
23.4.	Larvik	
0510	Seegang, Wind O-1,	Larvik ausgelaufen.
0550	sehr klare Sicht,	U-Sicherung vor "Angelburg".
1100	spiegelglatt.	S.D.G. ausgebracht.
1107		Skagen-Feuerschiff passiert.
1250		Gerät aufgenommen. U-Sicherung beendet.
1510		Frederikshavn festgemacht. i.V. Lee

47i

K R I E G S T A G E B U C H B E I T R A G

"Räumboot 36"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag "R 36" und "R 35", Führung
		Kommandant "R 36"
25.4.	Frederikshavn	
0400	Windstille, kein See-gang, wolkenlos, nach-mittags etwas auf-frischend.	"R 36" und "R 35" mit je 40 Soldaten an Bord abgelegt.
0513		Marschbeginn des Geleites (Dampfer "Ahrens-burg", "Jaguar", "Falke", "F 5", "R 36" und "R 35") nach Larvik.
		Boote fahren U-Sicherung für "Ahrensburg".
0825		"R 35" meldet Bb.-Maschine unklar und sackt langsam achteraus.
1230		"R 36" Larvik festgemacht. Die eingeschifften Soldaten gehen von Bord.
1320		"R 35" Larvik fest.
1430		Auf Befehl des Flo.Chefs geht "R 35" nach Frederikshavn zurück, da das Boot für Siche-rung sowieso ausgefallen war und anderseits vor Einbruch der Dunkelheit in Frederikshavn festmachen sollte.
2045		"R 35" Frederikshavn fest.
		"R 36" tritt später zur Flottille.

Oberleutnant zur See

474

KRIEGSTAGEBUCHBEITRAG

"Räumboot 38"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchbeitrag "R 38" und "R 36", Führung Kommandant "R 38"
20.4. 0600	volkenlos, gute Sicht sonnig.	Frederikshavn mit 2. R-Flottille ausgelaufen. Sammeln bei Ansteuerungstonne. Mit "F 5" und "F 8" U-Bootssicherung für Dampfer "Togo" übernommen. 2.R-Flottille bildet mit T-Boote "Jaguar" und "Falke" U-Sicherung für Dampfer "Pionier". Navigatorische Führung T-Boot "Jaguar" bis Quadrat 4120. Gruppe "Togo" ab Quadrat 4128 unter Führung "F 5" nach Larvik entlassen.
1530		Larvik festgemacht. Bei Beginn der Dunkelheit legt "R 38" den norwegischen Dampfer "Betty" als Torpedoschutz vor "Togo".
21.4. 0700	Larvik Nebel, später klare Sicht, sonnig.	Unter Führung "F 5" ausgelaufen. U-Sicherung für "Togo" übernommen. Nordöstlich Hirsholm stossen "R 34" und "R 39" zur Sicherung.
0939		Minentreffer auf "Togo". Kein ernsterer Schaden.
1540		"Togo" geht mit eigener Kraft zum Ankerplatz nach Frederikshavn - Reede. Frederikshavn fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuchhaltung "R 38" und "R 39" Führung
		Kommandant "R 38"
25.4.		
0330	Frederikshavn gute Sicht, wolkenlos, ruhige See.	"R 38" und "R 39" ausgelaufen.
		Sammeln bei Frederikshavn-Ansteuerungstonne zum Geleit mit "T 108" und "T 107" für Dampfer "Angelburg". Führung "T 108".
		"R 39" bringt vorn 5 sm vor Skagen-Feuerschiff bis und 2 sm nach Skagen - Feuerschiff S.D.G. aus.
1230		"Angelburg" folgt hinter "R 39".
1400		Larvik festgemacht.
		Larvik abgelegt.
		Unter Führung "T 108" in gleicher Zusammensetzung für Angelburg" U-Sicherung gebildet.
		"R 39" fährt bei Skagen-Feuerschiff Sonderdrachengerät aus. Gerät kommt unklar und muss aufgenommen werden.
2230		"T 107" setzt sich mit Bugschutzgerät vor Dampfer "Angelburg".
		Frederikshavn fest.

Augustin.

Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2308 vom 18. 6. 1945

484

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Schiff 47

für die Zeit vom 2o.4.4o bis 15.5.4o

Kommandant: Oberleutnant z.S. Bohmann.

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
2o.4.4o	Aarhus	
12,5o	Ostmole.	Abgelegt.
13,15		Bassin I festgemacht zur Proviantübernahme.
15,3o		Proviantübernahme beendet, abgelegt.
15,3o		Längsseit Dampfer "Grundsee" zur Kohlenübernahme festgemacht. Nehmen 55 t Kohlen über.
19,oo		Kohlen beendet, legen von Dampfer "Grundsee" ab.
19,1o		Ostmole festgemacht.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
21.4.4o	"	
o7,oo		Nehmen 3o Wasserbomben von dem holländ.Schuner "Navigatie" über.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
22.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
23.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
24.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
25.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
26.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
27.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
28.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
29.4.4o	"	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
3o.4.4o	"	Eingang Fernschreiben: S Schiff 47 (Aarhus) Geheim Zu G 622. U-Jagd Qu 365o, 366o, 369o Anton Nanni. 444o Anton Otto. B.S.O. G 2698.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnann
1.5.4o	"	Noch nicht ausgelaufen, da noch Kurierpost erwartet wird. Eingang Fernschreiben: SSD Schiff 47. Geheim Dringend. Verdacht Unterstützung engl. U-Boote nachts durch Skagen-Feuerschiff. Auslaufen. Bei Anmarsch in Op-Gebiet kontrollieren. B.S.O. G 2896. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
"		Johnann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.4o	Aarhus	
15,oo	Ostmole.	Ablegen, Auslaufen in befohlenes Op-Gebiet.
16,o8	ONO 3-4 b 1o18 +1o	Sletterhagen-Leuchttonne passiert.
18,oo		Deutsche Netzsperre passiert.
22,3o		Anholt Knob Feuerschiff passiert.
22,5o	ONO 3-4 b 1o19 +7°	Stoppen und Treiben, um erst nach Anbruch der Helligkeit Skagen-Feuerschiff zu passieren.
		Nach Einbruch der Dunkelheit wird Tarnung als deutscher Fischdampfer durchgeführt.
23,3o		Weiterfahrt mit halber Fahrt.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Lohmann
3.5.4o	Kattegat	
o3,o4	ONO 2-3 b 1o21 +4°	Läsö-Trindel-Feuerschiff passiert.
o4,o8		Halbe Fahrt.
o6,25		Passieren Skagen-Feuerschiff.
		Halbe Fahrt, Stoppen und Horchen.
19,59		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.1.
21,o7		Ausgang F.T.s.Anl.lfd.Nr.2.
		Absichten für die Nacht:
		Nach Dunkelwerden in der Nähe Skagen-Feuerschif stehen und Verhalten Skagen-Feuerschiff in Bezug auf Unterstützung fdl.U-Boote beobachten.
2o,4o	O 1-2 b 1o2o +1o°	Im Qu.4443 werden neue, unerklärliche Geräusche
- 21,4o		gehorcht. Sie klingen etwa wie überspannte Rückkopplung, dann tiefere, Brummende Geräusche, genaue Peilung ist nicht festzustellen.
		In Höhe Skagen-Feuerschiff keine Beobachtungen und keine Horchergebnisse.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Lohmann
4.5.4o	Skagerrak	
oo,45		U-Boot-Geräusch recht achteraus gehorcht, Kehrt gemacht, Geräusch wandert schnell nach O aus. Genaue Abstand-Ortung wegen fehlenden S-Gerätes nicht möglich; Geräusch recht voraus genommen und mit A.K. verfolgt. In Abständen von etwa 2o Min. musste zum Horchen gestoppt werden. Nach der Lautstärke zu urteilen, wird der Abstand immer grösser. U-Boot hat direkten Kurs in schwedische Hoheitsgewässer (Paternoster). Jagd musste als aussichtslos abgebrochen werden.
o2,25	ONO 1-2 b 1o2o +4°	Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.3.
o3,o5		Danach Stoppen und Horchen, langsame Fahrt.
o9,3o		Treiben wegen Maschinenschaden.
1o,1o	NO 3-4 b 1o21 +1o°	Schaden behoben, langsame Fahrt, Stoppen und Horchen in den Qu.366o und 369o
		Absichten für die Nacht:
		1.) Im Qu.444o von N kommend gestoppt liegen und evt. passierende oder aufgetaucht aufladende U-Boote suchen.
		2.) Das in der letzten Nacht festgestellt eigentümliche Horchgeräusch kontrollieren.
		3.) Nochmals in die Nähe von Skagen-Feuerschi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gehen. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Lohmann
5.5.40 00,00	Skagerrak	Qu.4443 gestoppt und gehorcht, Das eigentümliche Geräusch tritt wieder sehr stark hervor, unregelmässig abbrechend und wieder auftretend. Annähernder Peilstrahl (21o°) wird in die Karte eingetragen.
01,3o	0 1-2 b 1o24 +3°	Geräusch bricht plötzliche ab; nach 2o Min. Verfolgung in gepeilter Richtung wird das Geräusch nochmals schwach gehört, ohne das es zu peilen ist.
07,01		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.4.
08,05		Eingang F.T.s.Anl.lfd,Nr.5.
08.11		Eingang F.T.s.Anl,lfd,Nr.6. Machen kehrt, um U-Jäger 128 Hilfe zu leisten.
09,5o		Abgabe F.T.s.Anl.lfd,Nr.7.
08,47		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.8. Kehrt gemacht, da unsere Hilfe nicht nötig erscheint.
12,1o		Eingang F.T.s.Anl.fld.Nr.9.
12,43		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.1o.
09,1o		Abermals kehrt gemacht, um U-Jäger 128 beim Einschleppen zu unterstützen.
12,oo	0 1-2 b 1o23 +14°	Skagen Feuerschiff passiert.
15,05		Bekommen U-Boot-Geleitzug in Sicht. Da zahlreiche Fahrzeuge in der Nähe sind und das U-Boot geschleppt wird, erscheint unsere Hilfe nicht nötig Kehrt gemacht.
17,15	0 o-1 o-b 1o21 +11°	Qu.4468 rechte Kante Mitte Treibmine abgeschossen Absichten für die Nacht: Der günstige Standort unterder nordschwedischen Küste wird ausgenutzt, um aus dem Dunkelm kommend Skagen-Feuerschiff noch einmal zu beobachten. Anschliessend Marsch ins Op-Gebiet zur Kontrolle des noch nicht gekärten Horchgeräusches und U-Bootsjagd. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Lohmann
6.5.4o 01,3o	Skagerrak	Deutsches Flugzeug kreist über Skagen-Feuerschiff Bringt 2 R-Boote in seinen Scheinwerferkegel. R-Boote geben Stern-E.S. R-Boote kommen in meine Nähe (offenbar gehorcht). E.S.Austausch gelingt nach einiger Verzögerung. Abgelaufen ins Op-Gebiet, da R-Boote offenbar Gebiet Skagen überwache
03,27		Qu.4446 gestoppt, gehorcht, kein Ergebnis.
03,4o		Voraus kommt ein Licht in Sicht, ohne dass Geräusche gehorcht werden können, laufen mit voller Fahrt darauf zu.
04,32	SO 1-2 b 1o21 +5°	Es kommt ein vor Anker liegender Fischkutter mit sehr heller Ankerlaterne in Sicht (mit F.T.Anlage Kursänderung auf zweiten in Sicht befindlichen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kutter. Beide Kutter müssen als unverdächtig angesehen werden. Absichten für den Tag: Kontrollfahrt durch Qu.365o und 366o. Es wird wiederholt gestoppt und gehorcht, kein Ergebnis
15,4o	0 o-1 b 1o2o +11°	Gestoppt und gehorcht. Stb.voraus Kolbenmaschinengeräusch und Geräusch schnell laufender S Schrauben.
16,55		4 R-Boote mit Begleitschiff vor Christiansand ausgemacht. Abgedreht Kurs Hirtshals. Absichten für die Nacht: Dicht unter der Küste Qu.444o überwachen und feststellen, ob der heute morgen gesichtete Fischkutter sich wieder in der Nähe befindet und ihn evt. beobachten und kontrollieren, ob das ungeklärte Horchgeraüsch mit seiner Position in Verbindung zu bringen ist.
21,2o	NO 1-2 o 1o19 +6°	Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.11
22,37		Ändern Kurs, stoppen und horchen, gehen in Qu. 4415.
23,36		In Qu.4415 angekommen, stoppen und horchen ohne Ergebnis bis o2,oo Uhr. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besomderen Vorkommnisse. Johmann
7.5.4o	Skagerrak	
- o2,oo		Liegen gestoppt in Qu.4415, horchen ohne Ergebnis. Laufen auf Hirtshals zu zur Beobachtung des am 6.5.4o um o4,32 Uhr gesichteten Kutters.
o3,oo		Der fragliche Kutter wird nicht angetroffen.
o3,3o	Stille o-m 1o18 +6°	Liegen in Qu.4445, horchen ohne Ergebnis.
o5,4o		Laufen in nö. Richtung ab, horchen Kuttergeräusche, gehen nach S auf Hirtshals zu und bekommen 2 Fischkutter in Sicht (nicht identisch mit den ersten). Laufen nach Qu.4415 zur Überprüfung der Ölfleckmeldung.
12,oo	NO 1-2 o 1o18 +12°	Qu.4415 erreicht, nichts besonderes gefunden, Kurs O.
13,3o		Gestoppt und gehorcht. Schraubengeräusch stb. voraus, Verfolgung s.Wegekarte bi s 15,5o Uhr.
16,oo		Es kommt ein Geleitzug in Sicht. Abgedreht Kurs S in altes Op-Gebiet.
19,55		Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.12.
20,oo	Stille o 1o2o +5°	Obwohl das Alarmquadrat ausserhalb meines Opgebiets liegt, laufe ich den 3 gemeldeten U-Booten entgegen, da ich in günstiger Position stehe. Es wird Wasserbomben-Angriff gehorcht, desg das Schraubengeräusch von Kolbenmaschinen (U-Jäger mit S-Gerät). Da ich in der Nähe von U-Jägern ohne S-Gerät deren Angriff stören, zumal diese das U-Boot bereits unter Wasser gedrückt haben dürften, drehe ich ab. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.5.40 05,00	Skagerrak Stille f-m 1o21 +8°	In der Nähe von Hirtshals werden Schraubengeräusche gehorcht, die sich anhäufen und dann mehrere Fischkutter in Sicht bringen. Bis zum Aufklaren bleibe ich in der Nähe der Küste.
		Absichten für den Tag: Überwachung des Qu.3660 getarnt als fischender deutscher Fischdampfer. Beim Insichtkommen einer Tümmlerherde werden die am 3.5.gehorchten Geräusche wieder laut ohne genaue Peilmöglichkeit festgestellt. Es ist möglich, dass sie von der Tümmlerherde herrühren.
2o,oo	WNW 1-2 o-f 1o21 +6°	Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.13.
2o,3o		Kursänderung auf 3oo°. Wenn die Quadratangabe der Fl.-Meldung stimmt und der Dampfer annähernd gemeldeten Kurs und Fahrt beibehalten hat, muss er auf diesem Kurs gefunden werden.
21,25		Dampfer nicht gehorcht und gesehen. Ich laufe den Dampfer entgegen (Kurs 25o°).
22,oo		Dampfer nicht gehorcht und gesehen.
22,o2		Abgabe F.T.s.Anl.lfd,Nr,14.
22,35		Kurs N.
23,1o		Kein Ergebnis, Kurs 16o°.
		Kein Ergebnis, Kurs 2o°. Unter Berücksichtigung des herrschenden Nebels einerseits und meines Standortes im Verlaufe des Nachmittages andererseits muss der Dampfer östlicher als ich stehen kann aber nicht südlich von mir durchgekommen sein.
23,52		Gestoppt, kein Horchergebnis. Die Wetterlage ist so günstig, dass ich einen Horchradius bis zu 15 sm annehmen darf. Kurs 5o°.
24,oo	NNW 1-2 o-f 1o21 +5°	Kein Horchergebnis.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johann
9.5.4o o1,oo	Skagerrak	Kein Horchergebnis, Kurs 12o°. Ich nehme an, das der gemeldete Generalkurs richtig ist und der Dampfer einen schwedischen ~~Dampfer~~ Hafen anlaufen will. Die an der schwedischen Küste stehenden U-Jäger und Vp-Boote müssen hier den Dampfer abfangen, auch wenn er den sehr wahrscheinlichen, weit nördlicheren Umweg gemacht hat.
o2,14		Ich gehe in die Nähe von Skagen, um ihn hier noch zu treffen, falls er tatsächlich nicht nördlich gefahren ist, sondern wegen des herrschenden starken Nebels um 3-4 Stunden aufgehalten wurde.
o5,oo	SW 1-2 o 1o2o +4°	Gestoppt und gehorcht. In rw.1o° Geräusch einer Kolbenmaschine (langsam laufende Schraube, Frachtdampfer) gehorcht.
o5,o7		Kurs 2o°.
o5,25		Frachtdampfer in Sicht. Bei Näherkomman werden weitere 3 Frachtdampfer und 1 Vp-Flottille im Dunst erkannt.
o5,55		
- o7,oo	WSW 2-3 b 1o2o +7o	Gestoppt und gehorcht, ohne Ergebnis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
09,05	SW 2-3 o 1019 +13°	Jetzt muss der Dampfer unter Einrechnung aller Verzögerung durchgewandert sein. Ich breche die Suche ab, Kurs 250°. Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.15. Kurs Hirtshals, um einen genauen Schiffsort zu bekommen. Absichten für den Tag und die Nacht: Überwachung der Qu. 444o, 366o und 365o. In der Nähe einer Tümmlerherde tritt das bewusste Geräusch wieder auf. Da vorläufig keine anderen Anhaltspunkte gefunden werden, wird das Geräusch auf Tümmler zurückgeführt, obwohl hier horchtechnische Bedenken auftreten können. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johnsen
1o.5.4o	Skagerrak NW 2-3 o-b 1o17 +5°	Überwachung der Qu. 366o, 365o und 369o, 44[illegible]. Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johnsen
11.5.4o	Skagerrak WNW 1-2 b 1o13 +5°	Überwachung der Qu.444o und 366o rechte untere Hälfte. Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis. Kurse siehe Wegekarte. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Johnsen
12.5.4o 12,o7 16,26 17,oo 22,3o 23,28	Skagerrak N 4-5 b 1o15 +9°	Überwachung des Qu.444o mit dem Gebiet vor Hirtshals. Stoppen und Horchen, kein Horchergebnis. Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.19. Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.16. Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.17. Eingang F.T.s.Anl.lfd.Nr.18. Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.2o. Ich beabsichtige, die beiden Kabel nördlich Skagen in dem Qu.4425 kurz über 1oo m Wassertiefe zu schneiden, da 1.) die Kabel unter der schwedischen Küste schon einmal geschnitten sind und 2.) die Wiederherstellung hier wesentlich grössere Schwierigkeiten bereitet.
23,4o	"	Boje zwischen den beiden Kabeln auf 58° 3,2' N 1o° 28' O geworfen. Suchanker ausgebracht. Johnsen
13.5.4o o6,oo 1o,4o 11,2o	Skagerrak NW 2-3 b 1o14 +11°	N-Kabel gefunden auf 134m Wassertiefe; Suchleine gebrochen. Winsch unklar; Reparatur mit Bordmitteln bis 1o,3o durchgeführt. Suchanker ausgebracht. N-Kabel abermals gefunden, wird aufgehievt. Als sich das Kabel in Höhe der Bordwand befand, brach der Kettenvorlauf. Anker ging verloren. Neuer Anker eingeschäkelt und ausgefahren.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12,2o		N-Kabel zum 3.Mal gefischt. Diesmal bricht beim Aufhieven das Kabel in Höhe der Bordwand selbst. An der Bruchstelle wird eine Boje geworfen.
12,45		Weiter gesucht. Das Kabel wird östlich (15,3o
17,45	WNW 2-3 b 1o13 +12°	Uhr) und westlich (17,2o Uhr) der Bruchstelle in je einem Abstand von 1,5 sm geschnitten und isoliert. Die beiden Enden werden nach N auf 15o m Wassertiefe verschleppt. In der Mitte blei ben 2 Bruchstücke auf der alten Stelle liegen. 1o m Kabel werden herausgeschnitten und an Bord genommen.
18,oo	W 2-3 b 1o12 +6°	Suchanker ausgebracht, bis zum nächsten Morgen ohne Ergebnis auf S-Kabel gefischt.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnsen
14[illegible].4o	Skagerrak	
o4,oo		Es wird nochmal das N-Kabel gefischt und wieder versenkt.
o6,3o		Winsch unklar, nach 1 Stunde behelfsmässig wie-
	SSW 1-2 b-o 1o12 +1o°	derhergestellt. Es wird in der Zwischenzeit weiter gefischt.
		Um mit Rücksicht auf die unklare Winsch das S-Kabel auf alle Fälle noch zu bekommen, wird das Suchen in dem tiefen Wasser vorläufig abgebro-
		chen. Ich beabsichtige, das Kabel westl.Skagen unter 1oo m Wassertiefe zu schneiden.
1o,15		Boje und Anker eingeholt, Kurs Richtung Marstrand
12,o5	SSW 1-2 b 1o13 +12°	Anker ausgebracht.
15,2o		S-Kabel gefunden.
16,oo		Kabel geschnitten und isoliert. Es werden etwa 12o m Kabel an Deck genommen. Das westl. Ende wird in Richtung Skagen um etwa 2 sm verschleppt
		Wegen Mangels an weiterer Isoliermasse muss auf ein abermaliges Schneiden des S-Kabels verzich- tet werden.
17,oo		Abgabe F.T.s.Anl.lfd.Nr.21.
17,3o		Rückmarsch befehlsgemäss angetreten.
2o,o5	SSO 1-2 b 1o14 +8°	Läsö-Trindel-Feuerschiff passiert.
23,45		Anholt Knob Feuerschiff passiert.
		Kurse siehe Wegekarte.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Johnsen
15.5.4o	Kattegat	
o4,28	SSO 1-2 b 1o15 +7°	Sperre Yderflak passiert.
o6,2o		Sletterhagen Leuchttonne passiert.
o8,2o		Aarhus Hafenbecken 3 festgemacht.

Abgeschlossen : Aarhus, den 15.Mai 194o

Johnsen

Oberleutnant z.S. und Kommandant.

Geheime Kommandosache! Am 19.Mai 1940 489

Schlußbemerkungen.

1.) Im Verlaufe der Operation wurden die zugewiesenen Quadrate laufend bei Tag und Nacht überwacht.

Wenn auch nicht mehr mit den anfänglichen Verhältnissen, die für eine U-Bootsfalle Erfolgsaussichten bringen, gerechnet werden kann, wurde getarnt gefahren, um die Kontrolle des Gebietes vor den hier und da auftretenden Fischkutter (so weit die mangelhafte Tarnung das überhaupt zuläßt) geheim zu halten.

U-Boote wurden in einem Fall festgestellet. Es handelt sich offenbar anfangs um ein langsam fahrendes aufgetauchtes U-Boot, das bei meiner Annäherung (stoppen, horchen und dann mit Höchstfahrt auf das Geräusch zulaufend) mit hoher Fahrt auf Ostkurs in die schwedischen Hoheitsgewässer entkam. Ich mußte die Verfolgung wegen Geschwingigkeitsunterlegenheit abbrechen. Das U-Boot wurde nicht gesichtet aber einwandfrei mit K.D.B. geortet und nach 2 Stunden durch Fliegermeldung bestätigt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß es sich um das Kurz darauf havarierte U-Boot "Seal" handelt.

2.) Zur Aufgabe: Überwachung Skagen-Feuerschiff wegen Verdacht auf Unterstützung feindlicher U-Boote:

Es wurden keine Beobachtungen gemacht, die einen Verdacht auf Unterstützung begründen könnten.

3.) Im mittleren und westlichen Skagerrak wurden Fischkutter mit F.T.Anlage angetroffen.

Laufende Beobachtungen ergaben keine Verdachtsmomente. Es wurde kein F.T.-Verkehr durch sie festgestellt.

4.) Im Operationsgebiet wurden an verschiedenen Stellen bisher nicht aufgetretene Unterwassergeräusche gehorcht, die anfangs den Rückschluß eines technischen Geräusches zuließen. Genaue Peilungen waren nie möglich, auch trat das Geräusch (s.Tagebuch) an verschiedenen Stellen auf, obwohl anfangs in erster Linie nördlich Hirthals. Ein anfangs eingetragener Peilstrahl wurde nicht wieder bestätigt.

Als dann die Geräusche bei Tage auftraten, wurde festgestellt, daß jedesmal eine Tümmlerherde in der Nähe war.

Es handelt sich um pfeifende, gurrende und Quäkende Töne, die einem Sprachrythmus nicht unähnlich waren, (verzerrt durch überspannte Rückkopplung) weswegen anfangs der Verdacht auf U.T. bezw. eine Geräuschboje auftrat. Die Geräusche hätten aber wohl peilbar sein müssen.

Da später aber festgestellt wurde, daß das Geräusch nur bei einer springenden Tümmlerherde auftrat, muß das Geräusch hierauf zurückgeführt werden.

490

werden,

obwohl horchtechnische Bedenken auftreten können.Es müßte von einem Fachmann geklärt werden,ob tierische Laute an der Wasseroberfläche,bezw.kurz unter Wasser vom K.D.B.aufgenommen werden.

5.) Die Flugzeugmeldungen kamen etwa 2 - 3 1/2 Stunden nach Aufklärung. Bei einem Fahrzeug mit 10 - 12 Sm.Geschwindigkeit sind diese Meldungen zu 90% wertlos.

(s.Aufgabe:Dampferaufbringung und U-Bootsalarm in meinem Operationgebiet.)Bei sofortigem Empfang hätte dem U-Boot der Weg abgeschnitten werden können,da ich zufällig etwa 10 Sm. östlich stand.So mußte ich dem U-Boot,das von mir selbst festgestellt war,nachlaufen.

Wenn es möglich wäre,direkte Verbindung (F.T. oder optisch) zwischen U-Jäger und Aufklärer herzustellen,würde dies die Angriffsmöglichkeiten auf durch Flugzeug gesichtete U-Boote erheblich verbessern.

6.) Beim Einschleppen des englischen U-Bootes "Sael„ stand ich nordwestlich Skagen.Da der U-Jäger offenbar alleine war und um Unterstützung bat,das Schiff 47 aber zum Unterfangen und Abschleppen gut ausgerüstet ist,wollte ich dem U-Jäger zur Hilfe kommen und meldete mich durch F.T.an.Mit einem zweiten F.T.gab ich zur Kenntnis,daß ich zum Unterfangen voll ausgerüstet sei,das Boot also nicht auf Grund gesetzt werden brauchte.

Auf mein F.T. kam keine Antwort.Ich nahm also an,daß mein Erscheinen notwendig sei.Beim Näherkommen erkannte ich eine grosse Anzahl von M.S.-Vp.- umd U-Jagd-Fahrzeugen.Das U-Boot schwamm und wurde geschleppt.

Durch das Ausbleiben irgendwelcher F.T.-Antworten an mich war Schiff 47 fast den ganzen Tag zwecklos mit Höchstfahrt gelaufen.

7.) Die Kabelaufgabe wurde befehlsgemäß durchgeführt.Über die Durchführung wurde in meinem Sonderbericht Meldung gemacht.

Zu dem Kabelschneiden am 13.IV.40.wird nachträglich bemerkt,daß es möglich ist,daß seinerzeit von Schiff26 nicht ein Kabel nach Newbiggin sondern nach Skagen geschnitten wurde,da dieses Kabel sehr lose hing (vertörnt um den Anker)und erheblich dünner zu sein schien,während die beiden von Schiff 47 geschnittenen Kabel die Sucheinrichtung bis an die Belastungsgrenze beanspruchten.

Es ist möglich,daß deswegen der Verkehr Schweden - England noch bis zum 14.V.40 aufrecht erhalten bleiben konnte.

8.) Bei Unternehmungen im Skagerrak unter den bestehenden Verhältnissen efscheint es nicht sehr günstig,ein Fahrzeug wie Schiff 47 allein operieren zulassen,da einmal das S.-Gerät fehlt und zweitens,eine Verfolgung eines U-Bootes nur im günstigsten Falle (U-Bootssichtung)erfolgreich sein kann.Meistens wird das U-Boot über Wasser ablaufen.

491

Zu diesem Operationsgebiet wird die Eingliederung in einen U-Jagdverband erfolgreicher sein können.

Bohnsack

Oberleutnant z. S. u. Kommandant

Anlage zum Kriegstagebuch **Geheime Kommandosache!**

492

von Schiff 47 für die Zeit vom 2o.4.-15.5.194o.

Funksprüche ;

1.) 1930./19 SSD An alle U-Jagd, alle MS, alle Vpflottillen. Flottillenweise umgehend Zahl vom 9.4.bis einschl.2.5. geworfener W.B. an B.S.O. melden. B.S.O.

2.) 2040/20 An B.S.O. Auf F.T.1930/19. Bisher 12 W.B. geworfen. Schiff 47.

3.) 0237/45 krkr. Qu.4461 fdl.U-Boot gehorcht, verfolgt bis Qu.4463. Wegen zuviel Fahrt Verfolgung abgebrochen. Schiff 47.

4.) 0637/91 SSD An U.A.S.Verband. Flugzeug meldet 04,3o Uhr Qu.4544 aufgetauchtes U-Boot weisse Flagge. Untersuchung unterstützen. B.S.O.

5.) 0750/93 krkr Vorp.Boot bei Seal Geheimsachen bergen, einschleppen, Gefangene machen, Lage melden. B.S.O.

6.) 0640/94 An B.S.O. Habe durch Flugzeug gesichtetes englisches U-Boot. Nehme Besatzung an Bord. Versuche U-Boot Aarhus einzuschleppen. U-Jäger 128.

7.) 0940/1 SSD B.S.O., U-Jäger 128. Komme zu Hilfe . Schiff 47.

8.) 0825/96 Schleppe U-Boot mit Kurs 21o Grad nach Qu.4498 Mitte auf Flachwasser . U-Jäger 128.

9.) 1115/9 An B.S.O. Bin mit 2 MS-Booten und 5 Vp-Booten bei U-Boot Qu.4493 m.ob. Fahrt 3 sm, Kurs 2o5 Grad. AI F.d.V.Ost.

1o.) 1227/11 An U-Jäger 128. Eintreffen gegen 14 Uhr. Habe Leinen zum Unterlegen an Bord. Schiff 47.

11.) 2042/7o krkr Oelfleck, anscheinend getauchtes U-Boot angegriffen Qu.4415. F.d.L.Ost.

12.) 1826/26 krkr Qu.4185 Kurs Süd 3 fdl.Uboote. B.S.O.

13.) 1941/95 SSD An Schiff 47. 18,oo Uhr Qu.4676 schweres Handelsschiff Kurs 7o Grad Fahrt 1o sm aufbringen. B.S.O.

14.) 2200/9 SSD An B.S.O. Standort Qu.3668 l.u. Dampfer bisher nicht gefunden, erbitte Luftaufklärung. Schiff 47.

15.) 0722/3o U.A.S.Verband, Schiff 47, F.d.V.Ost. Schwedendampfer ist aufgebracht. Wieder alte Aufgaben. F.d.V.lässt Prise durch Vp.Boote abnehmen. B.S.O.

16.) 1601/8o Schiff 47 (Offizier) Frage: sind an Bord alle notwendigen Geräte zum Fischen und gründlichen Zerstören von Kabeln. Zusatz: Für F.T. 1318/72. B.S.O.

17.) 1647/83 An B.S.O. Zu F.T.1601/8o Jawohl Schiff 47.

18.) 2222/93 SSD Offizier. Schiff 47. Beide Kabel Marstrand-Newbiggin nochmals unauffällig ausserhalb Hoheitsgewässer schneiden. Nach Erledigung einlaufen Aarhus. Absichten melden. B.S.O.

19.) 1137/68 An B.S.O. In 3 Tagen Brennstoffergänzung erforderlich. Schiff 47.

2o.) 2257/97 An B.S.O. Qu.4425, 24,oo Uhr Beginn beabsichtigt. Schiff 47.

21.) 1717/66 An B.S.O. 17,oo Uhr Aufgabe durchgeführt. Schiff 47.

Kr 45557.

Chefsache!
Nur durch Offizier.

Geheime Kommandosache!

1 C. Sicherungs-Division

Gkds-Chefs

Skl.-

"Befehle"

Bd. 1.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/89772 /IND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ... SHOULD BE ...
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON THE ... SHEET OF PAPER,
QUOTING THE ... NUMBER

PG/39772

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. COMMANDING OFFICER BALTIC DEFENSES, ORDERS, VOL.I.

INSTRUCTIONS AND ORDERS REGARDING ORGANIZATION AND PLANS FOR DEFENSIVE MEASURES AND PREPARATIONS IN CASE OF WAR. DISPOSITION OF SHIPPING.

AUG. - DEC. 1938

Inhalt:

Eig. B. Nr.	Fremde B. Nr.	Betrifft	Seite
I 6	o.d.O. 1/38	Anweisungen über Gruppenbefehlsstellen Op.	1 - 4
I 7	o.d.O. 8/38	Einheitsfarbenbestimmung für M.A. 1.1.0 für	5
—	—	Die Verbesserung Nr. 2 zur Dienstvorschrift	- 14
I 7 Abfg.	—	Vorschlag für M.A. T.O. für Ausbildung und Einsatz	15
—	—	auf Einsatz für	- 16
I 9	o.d.O. 12/38	Bestimmungen für C.T.O. Vorschlag	17
—	19.8.38.	Abänderung und Ergänzung zur A.I. o.d.O.	18 - 19
I 10	o.d.O. 15/38	Anlage 0 d.O. auf Übungsfahrt	20 - 21
I 11	o.d.O. 19/38.	Übersicht über Befestigung Ring o.d.O.	22 - 24
I 14 Abfg.	—	Anlage auf 9. Vorg. Bl. und 3. R. Flottille	25 - 27
I 15	o.d.O. 25/38.	Befestigung o.d.O auf Anlage B.S.O.	28 - 29
	—	Verfügungen B.S.O. für Alarmübg. Anhang 1	30, 30a, 31, 32, 32a, b, 33-43
	—	" " " " Anhang 2	44-52, 52a-c, 53-56, 56a-g.
I 22	o.d.O. 25/38.	Übersicht über Befestigung Ring o.d.O.	57 - 58
I 25	B d.A. 403/38 g.Kdos.	Verfügung 2. Flott.-Kapt. Gefechtsübungen -	59 - 62
I 20	B.d.A 402/38 g.Kdos.	Verfügung Übungsfahrten	63 - 71
~~I 23~~	~~o.d.O 8/38 g. Kdos.~~	~~Anordnungen für die Kampfgemeinschaft~~	~~72 - 84~~
Gkdos. 550	o.d.O. —	Befehle für nächtliche Zusammenkunft	85
I 26	o.d.O. 46/38.	Verfügung für Minensuchboote u. Boote	86 - 89
I 13	o.d.O. 8/38 Kdos.	Verfügung für Befehlsübermittlung "Notfall"	90
~~I 15~~	~~o.d.O. 1441/38~~	~~Bestimmungen f. Minenlegen~~	~~91~~
~~I 16~~	~~o.d.O. 21/38~~	~~Verfügung Nr. 1 für Minenlegen~~	~~102 - 106~~
I 17	Stalk 98 AI o.d.O. 21/38	Anordnungen f. Stellungnahme und Verfügung 1 o.d.O.	107 - 108
I 38	OKM I. Abt. Eins	2. Kampfgruppe Ber. Ausbildung Übungsfahrten	108a, 109 - 110
~~I 39~~	~~o.d.O. 82/38~~	~~Verfügung Nr. 2 für Minenlegen~~	~~111 - 119~~
I 41	o.d.O 82/38	Verfügung Nr. 3, Kampfgemeinschaft	120 - 130

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/89472/N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTES REQUIRED SHOULD BE MADE IN THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Geheime Kommandosache!

Station 6
Sonder-stab
B.Nr.Gkds. Chef A. 1.

Kiel, den 11. August 1938.

„Chef-Sache!", „Nur durch Offizier!"

Prüf. Nr. 4.

B.S.O.
Eingang: 16.8.38
B.Nr. Gkdos 56 Anl. 1

An

den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
den „ „ „ Sicherung der Ostsee
„ Führer der Untrseeboote
„ „ „ Seeluftstreitkräfte
„ Sonderstab beim Kommand. Admiral der Marinestat. der Ostsee.

Nachrichtlich: dem Kommand. Admiral d. Mar.stat. d. Ostsee
„ Flottenchef
(z. Hd. Herrn Kpt. z. S. Krancke)
„ Inspekteur des Bildungswesen
„ „ d. Sperrwaffeninspektion.

-1-

Anliegend wird der vom Kommandierenden Admiral der Marinestation der Ostsee aufgestellte Arbeitsplan zur Vorbereitung der Aufgaben des Marinegruppenbefehlshabers Ost (O.d.O.) im Mobfall, und der Sonderaufgaben gem. Ob.d.M. 1. Abtlg. Skl. Ia 39 / 38 Gkds. Chefs. vom 2. Aug. 1938 übersandt.

Albrecht

Geheime Kommandosache!

Prüf Nr. 2

2

A n w e i s u n g

für die Bearbeitung der dem Kommandierenden Admiral der Marinestation der Ostsee als Marinegruppenbefehlshaber Ost übertragenen Aufgaben.

„Chef-Sache!" 17

1) Zur Vorbereitung der Aufgaben und Befehle gem. Ob.d. M. 1. Abtlg. Skl. Ia 39/38 Gkds. Chefs. wird mit sofortiger Wirkung beim Kommando der Mar. Stat. O. ein mir unmittelbar unterstellter Sonderstab gebildet.

2) Der Sonderstab setzt sich zusammen aus :

a) Kpt. z. S.	F e i n	als Leiter
b) K.Kpt.	F r e y m a d l	
c) "	A s s m a n n	
d) Kptlt.	M o r g e n s t e r n	
e) K. Kpt.	K u p f e r	nebenamtl.

Unterbringung : Kommandogebäude
etwa ab 20. 9. 38. Düppelstr. 5.

3) Die Aufgaben des Sonderstabes sind in folgender Reihenfolge durchzuführen :

a) Vorlage der vom Flottenkommando bearbeiteten Einsatzbefehle für die Massnahmen des 1. Grades der Sicherung für Ost . zur Unterrichtung und Einweisung der im Ostseebereich vorgesehenen Befehlshaber.

b) Vorschlag für die Verteilung der Seeluftstreitkräfte gem. Vorgang Ziffer 4. nach Vereinbarung mit Lw. K. See und F. d. Luft.

c) Bearbeitung von Weisungen und Befehlen für die Massnahmen des 2. Grades der Sicherung(Carin, Corso).Herstellung der Kriegsbereitschaft (Ausrüstung, Aufmarsch, Durchführung.)

d) Vorlage eines Befehls über die Organisation des Befehlsbereiches des Gruppenbefehlshabers Ost.
Taktische Gliederung.
Aufgaben. Befehlsweg. Nachschubfragen. Abgrenzung der Befehlsbereiche bei sich überschneidenden Seegebieten und Operationen von Streitkräften mehrerer Befehlshaber.

e) Aufstellung eines Kalenders für die Massnahmen zur Durchführung des Überganges von Sicherungsmassnahmen 2. Grades auf den X- oder M o b-fall.

f) Weisungen für die Durchführung der Minensicherung in der Ostsee gem. Ziff. 29 u. 30 des Vorganges.
1) Vorschläge für Sperrlage. Minenträger. Sicherung. Berechnung des Zeitbedarfes und des Nachschubes an Minen.
2) Beurteilung der Wirsamkeit und ggf. Vorschläge für eine andere Sperrlage.
Reservabestände und ihre Aufstellung.

g) Vorschläge für Kampfaufgaben gem. Ziff. 35. des Vorganges.

h) Unterbringung der Stäbe des O.d, O. , B.S.O. , F.d.M- Ost und F.d.Luft-Ost.
1) bei Leitung der Operationen von Kiel
2) " " " " " der behelfsmässigen Befehlsstelle in Swinemünde.
3) Übergang von einer auf die andere Befehlsstelle.

i) Vorschläge für die Steuerung der Seeverbindungen.

k) Vorschläge für die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung von Truppentransporten.
Zusammenarbeit mit A.O.K. und dem Beauftragten der Seekriegsleitung in Ostpreussen.

l) Vorschläge für Massnahmen bei einem Überfall durch R u ß l a n d im Frieden.

m) Vorschläge für Massnahmen bei unsicherer Haltung oder bei Eintritt P o l e n s und ggf. L i t a u e n s und L e t t l a n d s in den Krieg, bei gleichzeitigem oder vorausgegangenem Konflicktsfall mit R u ß l a n d.

4) Die Heranziehung von mir im Kriege unterstellten Dienststellen zu operativeh Vorarbeiten für den Ernstfall gem. Ziffer 3 des Vorganges behalte ich mir vor.

Pleuckey.

5

Sondersstab Station

B Nr. 8/38 Gkds Chefs.

Kiel, den 15. August 1938

„Chef-Sache!", „Nur durch Offizier!"

Geheime Kommandosache!

B. S. O.
Eingang: 16. 8. 38
Gkdos. 1. 1. Anl. 1

An

die 1.Abteilung der Seekriegsleitung
Herrn Fregattenkapitän Heye
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 1-2

An

den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
Herrn Viceadmiral Densch
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 3

An

den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Herrn Viceadmiral Schuster
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 4

An

den Führer der Unterseeboote der Ostsee
Herrn Kapitän z.See Dönitz
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 5

An

den Führer der Seeluftstreitkräfte der Ostsee
Herrn Generalmajor Geißler
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 6

An

den Kommandierenden Admiral der Marine-
station der Ostsee
Herrn Admiral Albrecht
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 7

An

den Führer der Torpedoboote
Herrn Konteradmiral Lütjens
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 8

An

den Führer der Minensuchboote
Herrn Fregattenkapitän Ruge
oder Vertreter im Amt

Pr.Nr. 9

6

An

den Flottenchef Herrn Admiral Carls
als Gruppenbefehlshaber West
oder Vertreter im Amt

Fr.Nr. 10

Anliegend werden die Durchführungsbestimmungen des O.d.O. gemäß 1. Abt.Skl. Ia 39/38 Gkdos Chefs. übersandt.

Der 1. Admiralstabsoffizier
im Sonderstab Station O.

Geheime Kommandosache!

7

Sonderstab Station 0 Kiel, den 12. August 1938.
B.Nr. 8/38 Gkdos Chef.

Prüf. Nr. 4

„Chef-Sache!", „Nur durch Offizier!"

Durchführungsbestimmungen
des O.d.O.
für die Massnahmen des 2. Grades der Sicherung
gemäss 1. Abt. Skl. Ia 39/38 Gkdos Chef.

Vorbemerkung: Die Massnahmen des 2. Grades der Sicherung sind auf Stichwortbefehl "Carin" bezw."Corso" durchzuführen!

1.) Allgemeines:

a.) **Die Möglichkeit eines Kriegsausbruchs mit der Tschechei steht im Fall "Carin" oder "Corso" unmittelbar bevor bezw. der Kriegsfall mit der Tschechei ist bereits eingetreten. Die Beurteilung der politischen Lage erfordert eine dem Umfang des 1. Sicherungsgrades überschreitende stärkere vorbereitende Sicherung, ohne dass diese über den Rahmen einer in kritischer Lage verständlichen Sicherung der deutschen Seegrenze hinausgeht.**

b.) **Die Mobilmachung der Kriegsmarine ist noch nicht befohlen. Die Durchführung der Sicherungsmassnahmen geschieht daher nur mit den bereits in Dienst befindlichen Streitkräften. Die Unauffälligkeit der Durchführung ist zu beachten, sobald die Massnahmen über die Grenzen der deutschen Küstengewässer hinausgehen, um eine Beunruhigung an den nicht unmittelbar von dem Konflikt betroffenen Grenzen zu vermeiden.**

c.) Bei Ausgabe der Stichworte „Carin" bezw. „Corso" treten die zu treffenden Massnahmen als Alarmübung gelaufen gemäss Plan Ziffer 8 an (Anl. O.K.M. A I a 1248/38 Skl. v. 4.8.38.)

2.) Aufgabe:

Vorbereitung und Sicherung der Seeverbindung Pillau - Reich für Truppentransporte durch Seestreitkräfte und Seeluftstreitkräfte ("Carin").

Bei "Corso" wird gleichzeitig die Sicherung der deutschen Bucht durch Nordseestreitkräfte durchgeführt.

8

3.) Befehlsgliederung:

Bei Ausgabe des Befehls "Carin" oder "Corso" tritt folgende Befehlsgliederung in Kraft:

Der Marinegruppenbefehlshaber Ost (O.D.O.) - zunächst in Kiel - übernimmt die Befehlsführung in der gesamten Ostsee bis einschliesslich der Nordausgänge der Sunde und der Belte.

Unter seinen Befehl tritt:

a.) Der Kom.Admiral d.Mar.Stat.d.Ostsee,
b.) Der B.d.A. als Chef des Ostgeschwaders,
c.) Der F.d.U.C.
d.) Der B.S.O.
e.) Der F.d.Luft O.
f.) Der Beauftragte der Seekriegsleitung in Ostpreussen hinsichtlich Durchführung von Transporten.

4.) Kräfteverteilung:

siehe Anlage 1.

5.) Durchführung:

I. Besondere Anordnungen:

a.) Wird die Massnahme "Carin" oder "Corso" befohlen, ohne dass die Massnahmen des 1. Grades der Sicherung vorhergegangen sind, so laufen auf Stichwortbefehl "Carin" bezw. "Corso" ohne weiteren Befehl folgende Massnahmen an:

"Ulfilas" : Unauffällige Sicherung der Ostsee gegen den finnischen Meerbusen durch U-Boote.

bezw. "Ursula" : wie "Ulfilas", ausserdem Sicherung der Nordsee durch Nordseestreitkräfte

"Fink" : Unauffällige Luftaufklärung bis in den Eingang des Finnischen Meerbusens hinein.

bezw. "Feodora" : wie "Fink", ausserdem Luftaufklärung in der Nordsee.

b.) Für die Seestreitkräfte des Chefs des Ostgeschwaders und des B.S.O. ist bei der Massnahme "Carin" und "Corso" zu unterscheiden, ob die

I. Stufe : Herstellung der Kriegsbereitschaft und Aufmarsch. (Stichwort Sonderapell "Carin" bezw. "Corso") oder sofort die

II.Stufe : Durchführung (Stichwort Sonderkommando "Carin" bezw. "Corso") befohlen

9

befohlen wird.

c.) In Durchführung der Aufgabe sind zu melden: Fremde, in erster Linie russische See- und Seeluftstreitkräfte und als verdächtig anzusprechende Handels- (Hilfs-) schiffe, deren Verhalten oder Kursrichtung Operationen gegen deutsche Seeverbindungen oder in die südliche Ostsee möglich erscheinen lassen. An den gemeldeten Fahrzeugen ist Fühlung zu halten, Unauffälligkeit anzustreben. Sie sind zu überwachen. U-boote gemäss Einsatzbefehl "Ulfilas" bezw. "Ursula".

d.) Die Seestreitkräfte haben bei der Durchführung ihrer Aufgaben mit eigener Luftaufklärung, also mit ständigem Überfliegen durch eigene Luftstreitkräfte zu rechnen, die See- und Seeluftstreitkräfte mit dem An- und Rückmarsch eigener U-boote in der Richtung des Finnischen Meerbusens.

II. Weisungen für die unterstellten Befehlshaber.

A. Für den Chef des Ostgeschwaders:

1.) Stichwort Sonderapell.

Der Chef des Ostgeschwaders verlegt auf das Stichwort Sonderapell "Carin" bezw."Corso" nach Herstellung der Kriegsbereitschaft seine Streitkräfte wie folgt:

Nach Pillau:

Kreuzer Nürnberg
" Köln
1. Z.-Division
1. S.-Flotille
6. T.-Flottille

Nach Swinemünde:

Das Panzerschiff
F.d.T.
3. Z.-Division
5. Torp.Flotille (soweit verfügbar)
~~6. Torp.Flotille~~

Nach Stolpmünde oder Pillau bezw.Neukuhren als Ausweichhafen:

2. S.-Flotille

(Entscheidung über Einsatzhafen trifft Chef Ostgeschwader.)

10

Für die Massnahmen "Carin" bezw. "Corso" stehen dem Chef des Ostgeschwaders die Flugzeuge der Bordfliegerstaffel 5/196 zur Verfügung. Nicht eingesetzte Flugzeuge werden nach Fliegerhorst Dievenow verlegt. Sie werden für Nahaufklärung dem F.d.Luft O. zur Verfügung gestellt.

2.) Stichwort Sonderkommando:

Auf das Stichwort Sonderkommando sichert der Chef des Ostgeschwaders mit den ihm unterstellten Streitkräften Tag und Nacht das Seegebiet der mittleren Ostsee auf der Linie Öland Südspitze - Brüsterort. Seine Streitkräfte haben sich ausserhalb Sichtweite ausserdeutscher Länder mit Ausnahme Bornholms zu halten. Die Breite 56° 12' ist nach N nicht zu überschreiten.

Südspitze Öland

Zur Ablösung sind in 3 stündiger Bereitschaft zu halten mindestens

1 Kreuzer oder Panzerschiff
1 Zerst. Division
1 Torp. Flotille
1 S.-Flotille.

Ablösung regelt Chef Ostgeschwader.

Einsatzbefehle sind umgehend vorzulegen. Ablösungen und Änderungen in der befohlenen Aufstellung sind zu melden.

B. Für den B.S.O.

1.) Stichwort Sonderapell.

Der B.S.O. verlegt auf das Stichwort Sonderapell "Carin" bezw. "Corso" nach Herstellung der Kriegsbereitschaft seine Streitkräfte in die Einsatzhäfen.

2.) Stichwort Sonderkommando.

Auf das Stichwort "Sonderkommando" sichert der B.S.O. durch Stichfahrten das Gebiet in dem die Seeverbindungen Ostpreussen - Reich laufen bis zur Kieler Bucht. Die Überwachung richtet sich in erster Linie gegen feindliche U-boote- und Minenunternehmungen.

Vorschlag für Aufmarschhäfen und Einsatzbefehle sind sofort vorzulegen. Dabei ist zu unterscheiden:

unterscheiden:

a.) es stehen nur aktive Seestreitkräfte zur Verfügung

b.) es stehen die aktiven und die in Dienst befindlichen Hilfsschiffsverbände ab 10.9. zur Verfügung.

X Bei der Wahl der Aufmarschhäfen ist ferner zu berücksichtigen, dass auf den Fall "Carin" kurzfristig der X oder Mobfall folgen kann.

C. Für den F.d.U.O.

Der F.d.U.O. führt auf die Stichworte "Carin" oder "Corso" gleichgültig ob der Zusatz "Sonderapell" oder "Sonderkommando" gegeben wird die Massnahmen gemäss "Ulfilas" bezw. "Ursula" durch. Sind diese Massnahmen noch nicht vorausgegangen, so verlegt er - nur bei der Massnahme "Carin" - die 4. U.-Flotille XX und Weichsel in sofortiger Bereitschaft nach Pillau.

D. Für den F.d.Luft O.

Der F.d.Luft Ost führt auf die Stichworte "Carin" oder "Corso" gleichgültig ob der Zusatz "Sonderapell"oder "Sonderkommando" gegeben wird die Massnahmen gemäss "Fink" bezw."Teodora" durch.

Einsatzbefehle sind vorzulegen.

1. Befehl sofort.

Betr. Bordflugzeuge der Schiffe des Ostgeschwaders siehe Weisung für den Chef des Ostgeschwaders unter II A 1.)

E. Für den Kom. Admiral d.Mar.Stat.d.O.

Bei Massnahme "Carin" bezw."Corso" trifft der Kom.Admiral Massnahmen für die erhöhte Bereitschaft seines Befehlsbereiches.

III. Sonderanweisungen.

a.) Den Einsatzbefehlen ist folgende Einleitung voranzustellen:

" 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung

12

Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwickelungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet ausserdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen keine Massnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz: Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

6.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, soferm es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten. "

b.) In der befehlsmässigen Vorbereitung ist sicherzustellen, dass über den Zweck der Massnahmen und die Tatsache des Ernstfalles, soweit sie den unauffälligen Einsatz <u>ausserhalb</u> deutschen Hoheitsgebietes und der deutschen Küstengewässer betreffen, die Unterführer (Kommandanten, Flugzeugführer usw.) und g.F. auch die Besatzungen erst dann unterrichtet werden, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

c.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe <u>getauchte U.-boote in deutschen Hoheitsgewässern</u> angetroffen, so sind <u>Wasserbombenwurf-</u>

13

Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-boote sind durch den F.d.U.O. auf diese Massnahmen besonders hinzuweisen.

d.)Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihre genaue Position festzustellen.

e.)Auf in See befindlichen Fahrzeugen ist volle Kriegswache zu gehen. Auf den Befehl, dass die in den Stützpunkten liegenden Fahrzeuge sich in die Flaverteidigung des Stützpunktes einzugliedern haben, wird besonders hingewiesen.

5.) Nachrichtenbefehl:

gemäss Anlage 2. (folgt Seite.)

7.) E. S.

nach Sonderanweisung.

Pleorecky

Verteiler:

Persönlich Anschriften !

Seekriegsleitung	Prüf.Nr.		1-2
B.d.A. als Chef			
Ostgeschwader	"	"	3
B.S.O.	"	"	4
F.d.U.O.	"	"	5
F.d.Luft O.	"	"	6
Kom.Adm.d.Mar.Stat.d.O.	"	"	7
F.d.T.	"	"	8
F.d.M.	"	"	9
Flottenchef als O.d.W.	"	"	10
Reserve	"	"	11-12

Geheime Kommandosache!

Der Marinegruppenbefehshaber
O s t .

„Chef-Sache!", „Nur durch Offizier!"

Ostgeschwader

Chef B.d.A. auf Nürnberg

Kreuzer Nürnberg
" Köln
Pz.Sch. Admiral Graf Spee
~~bezw. Scheer~~

F.d.T.
Oberecht Mass (Sw.)

1.Zerst.Division (Sw.)
Richard Beitzen
Max Schultz
Georg Thiele

2.Zerst.Division (Sw.)
Erich Steinbrinck
Friedr.Ihn
Friedr.Eckoldt

5.Torp.Flottille (Sw.)
Greif, Albatros, Möve } Indienststellung erst im Mobfall bezw. I.XI.

6.Torp.Flottille (W)
Tiger
Iltis
Wolf

I.S-Flottille
Tsingtau
S 12,13,11,16,14,(10?

2.S-Flottille
S 6,7,8,9,15,17,18,

Ab 3.Sicherungsgrad
Kreuzer Königsberg
Art.Sch. Bremse
T.S.-Flottille
G 7,8,10,11,

B.S.O.
K.später Sw.

F.d.M.O.
T 196 (Cxh)

1.M.S.Flottille (P)
M 146 (M8) M 111 (3)
M 132 (M5) M 89 (4)
M 110 (M7) M 122 (1)

2.M.S.Flottille (Cxh)
M133 M104
M 98 M 117
M 145 M 72

1.R-Flottille (K)
~~Brommy~~ Zieten
R 17 R 21
R 18 R 22
R 19 a.K.A. R 23
R 20 R 24

2.R-Flottille (K)
R 25 R 28
R 26 R 29
R 27 R 31 R 30
~~spätestens~~ Brommy

Ab 10.9.38.

~~5. M.S.Flottille~~
Boote der 1.M.S.Flott. entsprechend Indienststellung neuer M-Boote dazu " Pfeil"

19. M.S.Flottille
1.F.D. Beowulf
2.F.D. Heimdall
FreYr Wotan
Frithjoff Sigfrid

11.U-Jagdflottille
1.F.D. 5.F.D.
2.F.D. 6.F.D.
3.F.D. 7.F.D.
4.F.D. 8.F.D.

3. R. Fl.

H. U. Jagdfl.

F .d. U. O
K.später Sw.

3. U-Flottille
Lohs (K)

5.U-Hfl.	6.U-Hfl.
U 16	U 12
U 14	U 20
U 24	U 22
~~U 18~~	
Begl.Sch.	Weichsel
Kl.Sch.	Mosel
Fangbt.	T 156

4.U-Flottille
Nur im Fall "Carin"

U 6
U 7
U 8
U 10

F.d.Luft.O.
K.später Dievenow

Küstenfliegergr. 506
Devenow.Nach Verlegung Lochstädt

1/506, 2/506, 3/506 } Dievenow nach Verlegung Lochstädt

M-Staffel
1/706 Nest.Nach Verlegung Leba

Bordfliegerstaffel
5/196
Holtenau

Station O

Der Küstenbefehshaber der westl.Ostsee.

Der Küstenbefehlshaber Pommernküste

Der Festungskommandant Pillau

15

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkds. I 7/38 Chefs.

Kiel, den 17. August 1938.

E/

Geheime Kommandosache! Chefsache!

An

Sonderstab Station O
Herrn Kapt.z.S. Fein
oder Vertr. im Amt

Nachrichtlich:
F.d.M.
Herrn Freg.Kapt. Ruge
oder Vertr. im Amt

Betrifft: Vorschlag des B.S.O. zu Sonderstab Station O Gkds. 8/38 Chefs.

Vorschlag für Aufmarschhäfen gem. Ziffer B.

1.) Stichwort "Sonderappell Carin" bezw. "Corso".

Die zur Verfügung stehenden Streitkräfte reichen nicht, um die gestellte Aufgabe "durch Stichfahrten das Gebiet in dem die Seeverbindungen Ostpreussen-Reich laufen bis zur Kieler Bucht ~~se~~ sichern." – zu löschen.

Da der Gegner zunächst aus dem Osten zu erwarten ist, wird der Schwerpunkt in die mittlere Ostsee - Arcona - Pillau - gelegt.

Unter Berücksichtigung eines g.F. folgenden X.- oder Mob.-Falls, wird im Einvernehmen mit F.d.M. für Fall I a vorgeschlagen:

"T 196" mit F.d.M. und 2.Minensuchfl. Swinemünde
zur Überwachung des Seegebietes Arcona - Oderbank N - Funkenhagen.

1. M.S.Fl. Pillau
zur Überwachung des Seegebietes vor Pillau im Raume Rixhöft - Brüsterort.

1. R.-Fl. Stolpmünde
zur Überwachung des Seegebietes Funkenhagen - Rixhöft

2. R.-Fl. Kiel
für Überwachung der westlichen Ostsee, Mecklenburger Bucht und Gjedser Enge.

bewilligt

Einverstanden

16

Für Fall I b (nach dem 10.9.) wird vorgeschlagen:

"T 196", 2.M.S.Fl., 1. M.S.Fl., 1.R.Fl. wie Fall I a.
Die 2. R.-Flottille wird nach Pillau vorgezogen.
5. M.S.Flottille (Boote der 1. M.S.Fl.) Pillau
11. U.-Jagdflottille Stolpmünde
19. M.S.-Flottille Kiel.

~~Um Einverständnis wird gebeten.~~

I. V. 3. S. A. Chef.

17

Kommando
der Marinestation der Ostsee
Gkds. 12/38 Sonderstab

Kiel, den 19. August 1938

Geheime Kommandosache!

An den
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.S.O. Kiel
Eingang: 19.8.38
B. Nr. Gkdos I 9 Anl. -

Betrifft: Vorschlag B.S.O. zu Sonderstab Gkds. 8/38.
Vorgang: B.S.O. Gkds. I 7/38 v. 17.8.38.

Den Vorschlägen des B.S.O. für die Einsatzhäfen wird zugestimmt. B.d.A. ist unmittelbar von dort zu unterrichten. Mit der Aufstellung der 5.M.S.-Flottille kann vorläufig nicht gerechnet werden.

Die Vorlage der Einsatzbefehle wird erbeten.

Im Auftrage!

Hfg 19.8.38

Sehr Chefsache!

Fertige An F.d.Kr. per Kurier Kapitänleutnant Reiss o.V.i.A. in Kiel.

Betr. Vorschlag B.S.O. über Einsatzhäfen.
Vorgang: B.S.O. Gkdos I.7./38 vom 17.8.38
Sonderstab Skagerrak hat mit B.Nr. Gkdos 12 vom 19.8.38 Einverständnis zum Vorschlag B.S.O. mitteilt. Die Aufteilung der Flottillen auf die vorgesehenen Einsatzhäfen trifft damit im Fall Kreuzerkrieg Caput bzw. Corso und im Fall Handelskrieg Caput bzw. Corso in Kraft.
Die Meldungen vorgesehener Hilfswerft an F.d.Kr. erfolgt direkt Werft bzw. B.d.A.
F.d.Kr. mit Flottillen ist noch nach Eingang der Hilfswerft beim B.S.O. unterstellt.

B. S.O. bittet F.S.Abt., die Flottillenchefs wöchentlich zu unterrichten.

Dringende Fälle sollen die Flottillen auf dem Dienstwege des Dienstweges an die Gefechtsstellen von F.S.Abt. und B.S.O. zu melden.

B.S.O. hat gleiche Anordnung.

II. A1+, A2 8/18 A3 8/18 muß Rückfrage auslösen

III. g.d.A. Chefs- Befehle.

Ai Pi. 19/8

13

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Kiel, den 19. 8 1938

B.-Nr.

v. m.

Vfg. 1 9 3 Q 2

17. 8

I. ~~Schreiben~~
~~Fernschreiben~~
~~Fernspruch~~
~~Telegramm~~ } —

Abschrift

über Besprechung bei Kapitän zur See
am 18.8.38

1. Kapitän zur See prüft nochmals - im Anschluß an die Chefbesprechung am 18.8.38 - wieweit durch die Wiederherstellung der B.L.O. Aufgaben entfallen können, die Werftbetriebe noch zusätzlich belasten.

2. Die 5. M.S.-Flottille wird nicht aufgestellt, die M/35 sollen [illegible] ein Jahrgang weniger fertig werden. M 122 tritt mit Ruhewerften Besatzung für 1. M.S.Fl., Ersatz wird nur in Eisenzeit Besatz.
Es verbt vorläufig Verzicht auf Aufstellung der 3. R-Flottille.

3/2 Kapitän See soll möglichst bald mündlich die Einzelheiten für M.S. i. R. Fl. im Fall Krieg bearbeiten.

4. Kapitän See wird beauftragt, daß neue Aufgaben der Küstenschutz- und Sperrverbände in Krieg [illegible] können. Es wurde die Lage neue Aufgaben dieser Verbände M.T.1 und M.T.2, mit einem, wenn

...sofortigen Kommandierung und ...Verbringung. Reichsbahnrat Dr. Kurt Schiller ...Berlin ...zwecks ...Besprechung zu ...

Zuzustellen → ...Kühlerbaues ...Berlin - z. Kr. S. Pl. -

auf mündliche Anordnung Reichsbahnrat Dr. Berlin genehmigt

Zu dieser Besprechung ~~soll~~ wird ~~ein Vertreter~~ ...Direktion Berlin, Essen, Köln und Hannover ...

Genehmigt, falls Unterlagen vor Mark-Fall.

...ist es erforderlich, daß ...Lagerhaus ...Kühlerbaues ...Berlin ...Kühlerbaues ~~Lemberg~~ K.T. 1 und K.T. 2 ...Werk ...Berlin zu übertragen.

Durchführung der Verordnung ...nach Möglichkeit ...VO.

Sicherungsmaßnahmen: t.d.C. - Dampfer Strauch ...Lotsendampfer, Lotsen an Bord (Fischkutter) für Fahrt: Kiel Fr. Kiel ...Pillau, da Abfahrt Pillau infolge Minensuchmangel nicht vorläufig gelegt werden.

57. A2

5/. a/ Minensuchung der Dampfer und Frachtschiffe.
b/. Benachrichtigung der Lotsenbrüderschaft.

Reichsbahnrat Dr. Kurt Schiller weitgehend Vollmachten für die Ostsee erteilt.

zu a/. Minensuchen der Fahrt aufgeteilt folgendermaßen vorgesehen

1/. Sicherung Weg Ostpreußen - Reich

2/. Sicherung westlicher Teil (Westhafen) Pillau - Danzig bzw. Gdingen (Minensuchflotille)

3/. Für Reisen in Hafengebiete Libau - Windau - Memel - Libau - Windau.

109

Schon für die Sicherung dieser Lage müssen wir den weiten, vielfach unübersichtlichen Gelände, die Mittel nicht. F. R. G. ist über kurz oder lang verbraucht.
Unser Fall Kiel ist nun kein: Es entsteht nun möglich:
a) Lage Offiziersheim - Kaserne für Kleinschiffahrt dort unter Ufer beton = 10 m linie etwa 1/2 m ab. (Lage grün)
Uferbefestigungen herstellen usw. Straße Bäume herausziehen. Für so lange wir möglich dann Sicherung im einzelnen Kleinschiffahrt Lücken lassen.
b) 2. Lage für großen Schiffe und bevorstehen mit Hafen Straße (über 37 m) festlegen.

zu 2). Verhandlungen, ob Bundesmittel für unwichtige Schiffahrt notwendig und möglich.

zu 3). Schiffahrt und Hafen und der Vorsprachen bei Luftgaukommando zusammen fassen? Lage Luftgau Süd - Inverse mit Hafen offen halten. Luftgau? Amt mit Sicherung fassen?

Endgültige Arbeit Klärt zunächst unübersichtlich;
Reichsamt Sein fliegt 20.2.38 nach Berlin: Vortrag.
Zusammenfassung 7. M. S. Referate z. T. über an X- oder Land-Fall B.S.O. zu unterstellen.
Zunächst Abgabe 3. R. Referate nachzustellen
Vorläufige Verbreiterung für Sicherung der 4 Reichsmarsch Verbindungen zu je 3 Bezirksämtern für B.S.O.

Ri Ri 19/8

20

Geheime Kommandosache!

Station O, Sonderstab
B.Nr. 15/38 Gkdos.Chefs.

Kiel, den 19.8.1938.

+/1

Q3

B.S.O.
Eingang: 25. 8. 38
T. 10

a2

Chefsache!

Nur durch Offizier.

An

	1. Abteilung d. Seekriegsleitung	Prüf.Nr. 1.
nachrichtl.	Marinestation der Ostsee	" 2.
	Befehlshaber d. Aufklär. Streitk.	" 3.
	" d. Sicherungs= " d. Ostsee	" 4.
	Station O Sonderstab	" 5.

1. Mit O.K.M. 1. Abt. Skl. Ia 39/38 Gkdos.Chefs. vom 2.8.38. ist dem Marinegruppenbefehlshaber O s t (O. d. O.) bei Anlaufen der Massnahmen des 2. Grades der Sicherung die „Vorbereitung und Sicherung der Seeverbindung Pillau - Reich für Truppentransporte„ übertragen worden .

2. Die Sicherung der Seeverbindungen wird gem. Stat. O. Sonderstab B.Nr...8/38.Gkdos.Chefs. v. ..12.8.38. durchgeführt werden.

3. Die ernsteste Bedrohung der Seeverbindung Pillau - Reich wird, abgesehen vom U-boot als Torpedoträger und der Ankertaumine, in erster Linie in der russischen Grundmine gesehen. Diese Bedrohung besteht auf flachem Wasser als 12 -25m für Dampfer, 27m für Kreuzer und 36 m für Panzerschiffe.

4. Eine Verwendung von Grundminen ist daher vor Pillau, unter der polnischen und pommerschen Küste, in der Swinemünder Bucht und in der ganzen westlichen Ostsee möglich.

21

4. Zur Zeit ist in der Ostsee kein frontklares Gerät vorhanden, das den Ostseestreitkräften als Schutz gegen Grundminen und zum Räumen zugewiesen werden kann.

5. Werden vom Feind Grundminen geworfen, so bleibt als einziges Abwehrmittel der Einsatz von Sperrbrechern übrig.
Sie wären als Minensicherung vor Pillau und in der Swinemünder Bucht in der westlichen Ostsee einzusetzen. Unterstellung unter B.S.O.

6. Die Bereitstellung von Sperrbrechern ist spätestens zum Zeitpunkt der Anordnung der Massnahmen des 2. Grades der Sicherung erforderlich, weil andernfalls die Sicherung der Seeverbindungen und die Benutzung der Stütz - punkte Pillau, Swinemünde und Kiel durch Kriegs= und Handelsschiffe nicht gewährleistet werden kann. Die Bereitstellung muss d.E. der Massnahme „ Zubringer. vorausgehen.

7. Ich beantrage daher, bei den Massnahmen „Carin„ oder „Corso„ die Bereitstellung von :
3 Gruppen Sperrbrechern zu je 3 Dampfern durch das Oberkommando vorzusehen.
Einsatzhäfen für je eine Gruppe: Pillau, Swinemünde und Kiel.
Die Bereitstellung von zunächst nur 3 Gruppen zu je 3 Dampfern ist m.E. eine Mindestforderung, die zu diesem Zeitpunkt in Anbetracht des Fehlens eines in der Front einzusetzenden Grundminenräumgerätes dringend erhoben werden muss.

Albrecht

Geheime Kommandosache!

212

Station O, Sonderstab
B. Nr. 19/38 Gkdos Chefs.

Kiel, den 23.8.1938.

B.S.O.
Eingang: 25.8.38
B.-Nr. Gkdos. I. 11 Anl. —

Chefsache!
Nur durch Offizier.

An

d. Kdo. d. Marinestation d. Ostsee ..... Prüf.Nr. 1
d. Flottenkommando ..... " 2
d. Befehlshaber d. Aufklärungs-Str.Kr. ... " 3
d. " " Sich. Str. Kräfte d.Osts. " 4
d. Luftwaffenkommando See ..... " 5
d. Führer d. Seeluftstreitkräfte ..... " 6
d. " " Unterseeboote ..... " 7
nachrichtl. d. 1. Abteilung d. Seekriegsleitung ..... " 8
d. Sonderstabe d. Station O. ..... " 9

Ohne Vorgang.

Betrifft: Übernahme der Befehlsführung durch den Marinegruppenbefehlshaber O s t (O. d. O.) bei Durchführung der Sicherungsmassnahmen bzw. im X- oder M o b - fall.

Gültig zunächst bis zum Herbststellenwechsel 1938.

I.) Die Bereitschaftsmassnahmen des 1. Grades der Sicherung gem O.K.M. 1 Abt. Skl. I a 34/38 Gkdos.Chefs. v. 16. 7. 38. werden unter verantwortlicher Leitung durch das Flottenkommando bzw. die Stat.kdo's durchgeführt.

a.)

a) Bei Anordnung dieser Massnahmen wird im Kommando-Gebäude Kiel ein Lagezimmer des Gruppenbefehls-Habers eingerichtet, um die Ergebnisse der Massnahmen, aus denen sich kurzfristig das Anlaufen des 2. oder 3. Grades der Sicherung bzw. der X = oder M o b= fall entwickeln kann, laufend zu verfolgen und die Kommando-Übernahme vorzubereiten.

Für die notwendigen Arbeiten steht der Sonderstab des Kommandierenden Admirals zur Verfügung.

b) Der B.S.O. richtet ein Lagezimmer im E.K.K. = Gebäude ein.

c) Der vorgesehene Asto des F.d.U. Ost, Kptlt.Rösing, wird vom Stat.Kdo. in den Sonderstab des Komm. Admirals kommandiert.
Er hält die Verbindung zum F.d.U. aufrecht.

d) Lw. K. See wird gebeten, einen Offizier des F.d.L. in den Sonderstab zu kommandieren.
Da der vom 2. Grad der Sicherung ab vorgesehene Verbindungsoffizier- Major Edert- noch dem Flottenkommando untersteht, ist die Kommandierung desvorg F.d.Luft.=Ost oder eines Offiziers seines Stabes notwendig, um die Verbindung zum F.d.Luft aufzunehmen.

XX. a) 1. Bei Anordnung des 2. Grades der Sicherung oder bei Eintritt des X= oder M o b=falls übernimmt der Marinegruppenbefehlshaber Ost (O.d.O.) die Befehlsführung zunächst vom Befehlsstand im Kommando-Gebäude aus.

2. Der B.S.O. leitet Ausrüstung, Aufmarsch und Einsatz seiner Streitkräfte zunächst von seinem Befehlsstand im E.K.K. Gebäude.

3. Der F.d.U. entsendet den vorgesehenen F.d.U.=Ost zum Sitz des Gruppenbefehlhabers nach Kiel. Der F.d.U. Ost leitet seine Verbände zunächst vom Befehlsstand des Kommandogebäudes aus.

4.)

24.

4. Der F.d.Luft=Ost übernimmt die Befehlsführung zunächst von seinem Befehlsstand in Kiel, Moltkestr. 21/23. Der Verbindungsoffizier des F.d.Luft=Ost beim Gruppenbefehlshaber tritt zum Stabe des Gruppenbefehlshabers.

b) Bei Anordnung des 2. Grades der Sicherung wird der vorgesehene Befehlsstand im Walfisch, Swinemünde beschleunigt eingerichtet.
Die Beschlagnahme des Gebäudes ist zu tarnen.
Es ist damit zu rechnen, dass der Befehlsstand Swinemünde ab 10. 9., 24 Stunden nach Eingang des Befehls verwendungsfähig ist.
Nach Klarmeldung wird der Stab des Gruppenbefehlshabers, des B.S.O. und des F.d.U.=Ost auf dem Luftwege nach Swinemünde verlegt. Gleichzeitig verlegt F.d.Luft= Ost seinen Stab nach Dievenow.

2 F1 ü.
F 2

III. Die mobmässig vorgesehene Ergänzung der Stäbe erfolgt erst bei Eintritt des X= oder M o b = falls.

X

IV. Zusatz für Luftwaffenkommando See:

Es wird gebeten,

vom 2. Grad der Sicherung ab :
1.) eine Kurierstaffel, darunter 2 Ju 52 z. Vfg. des Marine= Grupp. Bef. Ost (O.d.O.) zu halten und diese auch für den X=oder M o b=fall vorzusehen.
2.) Einige Flugzeuge d. Luftdienst=kdo's vorzusehen, die im X= oder Mob=fall dem F.d.Luft Ost für die Aufklärung in Sund und Belten z. Vfg. gestellt werden können.

Bevreeds

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkds I. 14. Chefs. A.

t/1/1 a2 a3 25

Kiel, den 26. August 1938.

I. Entwurf

Geheime Kommandosache! Chefsache !

An

Kommando der Marinestation der Ostsee, Sonderstab
z.Hd. Anschr. Kapitän z.S. Fein
oder Vertr. im Amt

Betrifft: Aufgabenstellung gem. O.d.O. Gkds. 14/38 Chefs. v. 19.8. 1938.

In Abschrift zur Kenntnisnahme

A. Mit Ziffer VII ist dem B.S.O. befohlen:
   1. Mit Bekanntgabe des Warngebietes Lotsendienst und Sperrlückenbewachung am Ostende der Ölandsperre einzurichten.
   2. Die Bewachung der U-Bootssperre vor Pillau zu übernehmen.
   3. Die Bewachung der Gjedsersperre und den Sperrlotsendienst Gjedser zu übernehmen.

B. Nach Ziffer II a bezw. II b ist beabsichtigt, dem Chef Ostgeschwader je nach Lage die 1. oder 2. Minensuchflottille und die 1. sowie 2. R.-Flottille bezw. eine der R.-Flottillen für das Auslegen der Sperren im Warngebiet zuzuteilen.

C. Mit O.d.O. Gkds. 8/38 Chefs. v. 15.8.38. ist befohlen "Die Seeverbindungen Ostpreussen - Reich bis zur Kieler Bucht zu sichern und gegen feindliche U-Boot- und Minenunternehmungen zu sichern".

Die bis zum 10.9.38 zur Verfügung stehenden Streitkräfte reichen bereits zur Durchführung dieser letzteren Aufgaben nicht. Sund, Belt, Gjedser Enge und westlicher Ostsee müssen so gut wie unberücksichtigt bleiben.

Die nach dem 10.9.38 hinzutretende 19. Minensuch-Flottille und 11. U.-Jagdflottille sind zunächst nicht kriegsbereit. Nach Einsatzfähigkeit reichen die Streitkräfte für eine reine Überwachung notfalls, solange keine der M.S. bezw. R.-Flottillen für ihre eigentliche Aufgabe - Minensperren zu räumen - benötigt wird.

D. Zu den vorstehend aufgeführten Aufgaben kann zeitlich mehr oder minder zusammenfallend noch die Sicherung von Truppentransporten hinzukommen, ohne dass Streitkräfte von der Bewachung der Sperren und vom Sperrlotsendienst abgezogen werden können. Auch ein nur zeitweiser Fortfall der Überwachung des Weges Ostpreussen-Reich erscheint nicht angängig.

E. Es stehen keine Fahrzeuge für den Sperrlotsendienst zur Verfügung, falls Sperren oder ein Teil derselben vor Ausspruch des Mob.-Befehls geworfen werden. Für Sperrlotsendienst am Ostende des Warn~~sperr~~gebietes sind ~~sind~~ bisher überhaupt keine Dampfer vorgesehen. Erfassung wird vorbereitet. Sie könnten aber bei der Durchfahrtslücke frühestens am 4. Mob.-Tag ihren Dienst aufnehmen. (Schwierigkeit der Dampfererfassung in Ostpreussen, g.F. Herausholen aus Danzig oder Überführen aus dem Reich).

Die mit Gkds. 14/38 Chefs. befohlenen Aufgaben können nur mit bereits in Dienst befindlichen Verbänden durchgeführt werden.

F. Bei der Durchführung der gestellten Aufgaben müssen sich daher zwangsläufig Reibungen ergeben. Es darf nicht übersehen werden, dass bereits für die bisherigen Aufgaben die Streitkräfte nicht reichten und dass zwangsweise Lücken entstanden sind, die nicht vergrössert werden dürfen.

G. Ich beantrage daher die Mob.-Indienststellung der 9. Vorpostenflottille zum 10.9.38, die für die Bewachung der Ostlücke des Warngebietes, den Sperrlotsendienst, Bewachung der U.-Bootssperre und auch für dem Dienst der Begleitoffiziere herangezogen werden soll.

Ich erneuere weiterhin meinen Antrag auf Bildung der 3. R.-Flottille zum 10.9.38 mit mindestens 6 Booten. Die Flottille wird in der westlichen Ostsee, zur Bewachung der Gjedser Enge, zur Einrichtung des Durchfahrtsbetriebes usw. benötigt, da die 2. R.-Flottille baldigst nach Pillau verlegt werden muss. Mit "Strahl" müssen stets mehrere R.-Boote zusammen arbeiten, da dieser ~~Waff~~ keine Waffen zur U.-Bootsbekämpfung hat.

Bei Absperrungen für Kaliberschießübungen der Kommandanturen wird es sich immer nur um wenige Tage handeln, für die z.B. in Kiel der B.S.O. diese R.-Boote stellen wird, die Kommandanturen im Bedarfsfalle aber auch Schlepper, Arsenal- oder Hafendampfer notfalls ermieten können.

Ich bin mir bewußt, dass mein Antrag eine Mindestforderung ist, die bei Bewilligung nur die gröbsten Lücken füllt. In Ansehung der Gesamtlage sehe ich jedoch z.Zt. von weitergehenden Forderungen ab.

In Vertretung

II. 3.-S.-O. Chef- - Hafen.

28

Station O., Sonderstab.
B.Nr. 23/38 Gkdos Chefs.

Kiel, den 27. August 1938

Geheime Kommandosache!

Chefsache!

Nur durch Offizier.

A2. A3.

B.S.O.
Eingang: 30. 8. 38
B.Nr. Gkdos. I. 15 Anl. –

An den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Herrn Vizeadmiral S c h u s t e r
oder Vertreter im Amt.

Betrifft: Aufgabenstellung gem. O.d.O. 14/38 Gkdos. Chefs.
Vorgang: B.S.O. Gkdos I. 14 Chefs AI vom 26.8.38

Den Anträgen des B.S.O. wird grundsätzlich zugestimmt.

Jm Einzelnen:

1.) Antrag auf Mob-Jndienststellung der 9. Vp.-Flottille:

Von einer Weitergabe des Antrages wird aus folgenden Gründen zunächst abgesehen: Das O.K.M. prüft z.Zt, die Frage, ob die politische Lage eine mobmäßige Jndienststellung weiterer Hilfsverbände, als bereits befohlen, zu Übungszwecken notwendig macht. Wird diese Frage bejaht, so ist voraussichtlich mit der Aufstellung und vorüberhehende Jndiensthaltung von 2 weiteren M.S.-Flottillen und 1 Vp.-Flottille im September zu rechnen. Es ist möglich, daß die politische Lage eine Aufstellung weiterer Verbände nicht erforderlich macht oder aber die Beurteilung der Lage eine derartige, nicht geheimzuhaltende, Maßnahme verbietet. Eine Genehmigung des Antrages steht dann nicht zu erwarten. Jn diesem Falle muß, wenn Sperren oder ein Teil derselben vor Ausspruch des Mob-Befehls geworfen werden, Der Fortfall einer Bewachung der Ostlücke des Warngebietes zunächst bis Kriegsbeginn in Kauf genommen werden. Auf Sperrlotsendienst kann jedoch nicht verzichtet werden. Die notwendigen Vorbereitungen zur Erfassung von hierfür geeigneten oder vergesehenen Fahrzeugen und Dampfern sind in Zusammenarbeit mit Station O sofort zu treffen. Das Sachleistungsdienstgesetz gibt die Möglichkeit schon im Frieden die erforderlichen Fahrzeuge als für militärische Übungen notwendig ohne Verzug zu ermieten.

A2

Hinsichtlich der übrigen Aufgaben, zu deren Durchführung die Jndienststellung der 9. Vp.-Flottille beantragt wird,

beantragt wird, wird angeordnet:

a.) Auf die ständige Überwachung der U-bootssperren vor Pillau muß bis zum Kriegsbeginn verzichtet werden. Die gelegentliche Überwachung wird durch die in Pillau liegenden aktiven Verbände sicherzustellen sein.

b.) Der Begleitoffizierdienst wird erst bei Geleit der Schiffahrt im Kriege einsetzen.

2.) Antrag auf Bildung der 3. R-Flottille:

Dem Antrag wird zugestimmt. Die baldige Zusammenstellung der 3. R-Flottille zur Ausbildung und zu Übungen ist erforderlich. Das Stationskommando der Ostsee prüft z.Zt. erneut die Möglichkeit einer Bildung der 3. R-Flottille. Die notwendigen Vorbereitungen sind nach Entscheidung der Station O. im Einvernehmen mit der Station O. zu treffen. L.

Tel. 12a Mahnen am 209.
5 R-Boote können gestellt werden.
R-Boot in Pillau soll vorläufig
● dort verbleiben.

I/19 26.8.40 30

Geheime Kommandosache!

Alarmübung !

1.) 1. Minensuchflottille gehört mit Inkrafttreten dieses Befehls zum neugebildeten F.d.M. Ost - Verband, der dem B.S.O. unterstellt ist.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M. Ost, B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft zunächst in Pillau als Einsatzhafen verbleiben. 3 Stunden - Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Kriegsmarine
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Grüßhandschuh

An den
Chef der 1. Minensuchflottille
Herrn Korvettenkapitän Hagen

2220

Bemerke:
Brückgängig am [illegible]
in [illegible]

3 Oa

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Kiel, den 22-9. 1936

B.-Nr.

v. m.

Mark 114 2719. 2229
Mg 2250 Nb/Tel.

Vfg.

I. ~~Schreibe~~
Fernschreiben
~~Fernspruch~~
~~Telegramm~~
} an: 1. M. S. Werft Kiel

Umschlag 1 öffnen.

B. S. O. 2227.

26.8.38.

31

Geheime Kommandosache!

Alarmübung !

1.) 2. Minensuchflottille gehört mit Inkraftreten dieses Befehls zum neugebildeten F.d.M. Ost-Verband, der dem B.S.O. unterstellt ist.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M. Ost, B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft sofort auslaufen, ohne weiteren Befehl nach Swinemünde als Einsatzhafen gehen. Einlaufmeldung an N.A. Station O. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Kriegsmarine
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

An den

Chef der 2. Minensuchflottille

Herrn Korvettenkapitän Kowalzig

Entwurf 2200 h/
27.9.

Bemerkung:
Durchgeführt am 3.9.38 durch Q3 an Bord Stelle 012
mit vorliegendem Umschlag 1

32

Kiel, den 12. September 1938.

Geheime Kommandosache!

Alarmübung !

1.) Die 19. Minensuchflottille ist mit Inkrafttreten dieses Befehls ~~dem~~ zunächst dem B.S.O. unmittelbar unterstellt. Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an B.d.M.O., B.S.O. und O.d.O. zu richten..

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: 19. Minensuchflottille bricht Übungen ab, stellt beschleunigt Kriegsbereitschaft her und geht sofort nach Kiel als Einsatzhafen. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

An den
Chef der 19. Minensuchflottille
Herrn Kapitänleutnant Sünnichsen

Lose öffnen ab D-3:0 21/7
24/9

+ 1/12

Hg 26.8.38 32a

Geheime Kommandosache!

Alarmübung !

1.) 1. Räumbootsflottille gehört mit Inkrafttreten dieses Befehls zum neugebildeten F.d.M. Ost - Verband, der dem B.S.O. unterstellt ist.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M. Ost, B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft sofort auslaufen ohne weiteren Befehl nach Stolpmünde als Einsatzhafen. Einlaufmeldung an N.A. Station O. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Kriegsmarine
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

An den
Chef der 1. Räumbootsflottille
Herrn Kapitänleutnant Bergelt

Seeoffz 2210

Vermerk:
Durchschrift am 3.9.38 Skl. A
in dortigem Umschlag 1.

F.J.Kn. 32 b

Kiel, den 5. September 1938.

Geheime Kommandosache

Alarmübung !

1.) 2. Räumbootsflottille gehört mit Inkrafttreten dieses Befehls zum neugebildeten F.d.M. Ost-Verband, der dem B.S.O. unterstellt ist.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M. Ost, B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft ohne weiteren Befehl nach Pillau als Einsatzhafen gehen. Einlaufmeldung an N.A. Ost. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Kriegsmarine
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Abdien

Chef der 2. Räumbootsflottille

Herrn

Offiz 2210

Bemerkung:
Letzten Entwurfsabschrift für 2. R. Fl. Fl zurückgezogen, da inzwischen 19. u. 8. R. Fl. und 3. R. Fl. Klar gemeldet sind. Ri Ja. 26/9.

Kdg.

33

Kiel, den 26. August 1938

Alarmübung 1

1.) 2. Räumbootsflottille gehört mit Inkrafttreten dieses Befehls zum neugebildeten F.d.M. Ost-Verband, der dem B.S.O. unterstellt ist.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M.Ost, B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft zunächst in Kiel als Einsatzhafen bleiben. Herstellung der Kriegsbereitschaft mündlich bei Chef B.S.O. melden. 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

An den
Chef der 2. Räumbootsflottille
Herrn Kapitänleutnant Bergelt
Flgl. Chef 1.R.Fl.

Weiterweh: Kdo gefährlich am 3.9.38
Kdg Ai
Ia.

34

Kiel, den 12. September 1938.

Geheime Kommandosache!

Alarmübung !

1.) Die 3. R.-Flottille ist mit Inkrafttreten dieses Befehls zunächst dem B.S.O. unterstellt.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an F.d.M.O., B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: 3. R.-Flottille bricht Übungen ab, stellt beschleunigt Kriegsbereitschaft her und geht mit den fahrbereiten Booten nach Warnemünde als Einsatzhafen. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Dönitz

An den
Chef der 3. R.-Flottille
Herrn Kapitänleutnant d.R. Rogge

+ / 12

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee **Kiel**

An B.d.O.

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Umschlag	1		

Abgesandt am: 3
Erhalten am: 12.9.38

(Unterschrift des Empfängers)

(Dienststempel)

Anlage 1 35

Kiel, den 5. September 1938.

Geheime Kommandosache

Alarmübung !

1.) Die 11. U.-Jagdflottille ist mit Inkrafttreten dieses Befehls zunächst dem B.S.O. unmittelbar unterstellt.
Meldung über Beendigung der mob.-mässigen Ausrüstung ist an B.S.O. und O.d.O. zu richten.

2.) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O, Kiel.

3.) Befehl: Übungen bei U.-Schule abbrechen. Ohne weiteren Befehl sofort nach Stolpmünde als Einsatzhafen auslaufen. Auf dem Marsch nach Stolpmünde Kriegsbereitschaft herstellen. Im Einsatzhafen 3 Stunden Bereitschaft.

4.) Die Bereitschaft ist ein Teil der Alarmübung, anders gearteten Gerüchten ist entgegenzutreten.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Kriegsmarine
Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

An den

Chef der 11. U.-Jagdflottille

Herrn Korvettenkapitän d.R. v. Selchow

Schickt Ihnen Anl. zu Chef skr/Ai
vom 2.11.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Befehl. 461 Ai

Kriegsflag 1

Kiel, den ~~3. 8.~~ 1. 9. 1939

v. m.

Geheime Kommandosache!

Dfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
~~Telegramm~~
} an:

Gefertigt: 1 x Abg.

Gelesen:

Ab: 3.9.38 0h

Den Führer der Minensuchboote.
Herrn Fregattenkapitän Ruge.

1) Chef Zerstörerflottille übernimmt Befehle als Verband der Minensuchboote der Ostsee fahrbereit, die dem B.S.O. unterstellt ist.

2) Führer der Verbände der Minensuchboote der Ostsee ist Fregattenkapitän Ruge (F.d.M.O.)

3) Flottillen haben eine mittlere Besatzung aufzubauen, die Grundlage der mob.-mäßigen Aufstellung von F.d.M.O., B.d.U. und O.d.O. für ~~Minen~~suchboote „T 196" darstellt der Personalliste der F.d.M.O.

4) Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O.d.O.) hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstelle Stabsim O, Kiel.

5. Hafft: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft von „T 196" nur Heimathäfen haben. Bei Minenlegen in Holtenau befehlsmäßige Meldung bei Chef B.S.O.

6) Die Verlegung der F.d.M.O. nach Pillau und Teilung der Flottille in Zeit der Alarmübung. Einzelheiten besonders festzulegen ist aufzugeben.

7/. Abschrift z. K. der 1. und 2. M.S. Flottille sowie 1. und 2. R. Flottille zugegangenen Befehle z. K. beigefügt.

" " " .

II. zur Akte Chefs-Befehle.

7/9 3/31/8

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee **Kiel**

An Flottille Ach

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Umschlag 1	an F.J.Ab.	–	
Umschlag 1	2. M.S. Flottille	–	
Umschlag 2		–	
Umschlag 2	F.J.Ab.	–	

Abgesandt am: 3.9.38

Erhalten am: 3.9.38 Richelsen

Kommando der Marine-Station der Ostsee

(Dienststempel) (Unterschrift des Empfängers)

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.-Nr. Skl. 463 Ai

Kriegstag 2

37

Kiel, den 3. 9. 1939

v. m.

Geheime Kommandosache

Dfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
~~Telegramm~~
} an:

An den
Führer der Unterseeboote Ost
Herrn Torpedoversuchsanstalt Rüge o. V. im Amt.

Skl. Fernschr. Kommando

-3- / Weisungen erwarten die Befehle für die
1. und 2. U.-Fl. Flottille sowie die 1. R. Flottill.
~~sind~~ und die Boote zum Unternehmen gegen -
England

die Hilfsbefehle für 2. R.-Flottille und
die Ausb. Flottillen sowie anordnen, Verbot
Aufklärung über E. F. Gebiet u. Handels
zu Feindberührung Feindstellen aufgehoben i/A.

* * * *

II. p.s.a. Chefs. Befehlen.

Ai
Pr 3/9

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Gkds. I 16/38 Chefs. A 1

Kiel, den 31. August 1938.

Geheime Kommandosache!

An den

Chef der 1. Minensuchflottille
Herrn Korvettenkapitän Hagen

Stichwort: "Sonderkommando".

A. 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.
Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U.-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U.-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischem Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B.) <u>Aufgabe.</u>

Chef 1. Minensuchflottille hat mit den Booten der 1. Minensuchflottille das Seegebiet zwischen Rixhöft und Brüsterort nördlich bis 55° N gegen feindliche U-Boote und Minenunternehmungen zu überwachen und auf Minen zu kontrollieren. Mit feindlicher Luftaufklärung ist zu rechnen.

C.) <u>Durchführung.</u>

Es ist stets eine Rotte auf wechselnden Kursen zur Überwachung des Gebietes in See. Während der Dunkelheit sind im besonderen folgende Wege auf Minen zu kontrollieren:

1. Pillau H.T. - Kurs 293°, 53 sm
2. " " - Kurs 300°, 42 sm
3. " " - Kurs 356°, 21 sm

Ablösung der Rotten alle 24 Stunden. Auslaufen der Ablösung möglichst während der Dunkelheit. Ein- und auslaufende Rotten überlappen sich zweckmässig um einige Stunden.

Im Rahmen dieser Überwachungstätigkeit Übungen der ganzen Flottille in vorstehendem Seegebiet nach Anweisung des Flottillenchefs, mit der Einschränkung, dass stets innerhalb 3 Stunden vier Boote auf Anforderung B.d.A. bei Pillau H.T. klar zum Minengeleit stehen können.

Bei Helligkeit ist jede Regelmässigkeit der Bewegungen zu vermeiden.

Ansatz der Übungen bezw. Ablösung der Rotten regelt Flottillenchef. Überwachung ist so einzurichten, dass sie längere Zeit durchgeführt werden kann.

D.) Gerät.
Es ist in erster Linie O.R.G. zu fahren und anzustreben, Teile der Wege mit 300 m Gerät abzufahren.

E.) Bereitschaft.
In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.
Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) Wetterlage.
Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.

H.) Eigene Streitkräfte.
Westlich der 1. M.S.Flottille sichert im Seegebiet Rixhöft - Funkenhagen die 1. R.-Flottille mit Einsatzhafen Stolpmünde.
F.d.M.O. auf "T 196" in Swinemünde, B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.
B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd. Eigene U-Boote auf dem Wege nach Norden. Luftaufklärung ist angeordnet.

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

K.) Wegekarten
Nach jedem Einlaufen an F.d.M.O. und B.S.O. einreichen.

L.) Nach Eingang Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Absichten und Durchführung an F.d.M.O. und B.S.O.

gez. Schuster

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee **Kiel**

An 1. M. S. Fl.

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Anschlag 1			
2			

Abgesandt am: 13. 9. 38

Erhalten am:

(Unterschrift des Empfängers)

(Dienststempel)

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Gkds. I 16/38 Chefs.A 1

Kiel, den 30. August 1938.

Geheime Kommandosache!

An den

Chef der 2. Minensuchflottille
Herrn Korvettenkapitän Kowalzig

Stichwort: "Sonderkommando".

A. 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Je Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.
Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzustellen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U.-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U.-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischem Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B. Aufgabe. Chef 2. Minensuchflottille hat mit den Booten der 2. Minensuchflottille das Seegebiet zwischen Arkona - Adlergrund - Finkenhagen gegen feindliche U.-Boots- und Minenunternehmungen zu überwachen und auf Minen zu kontrollieren. Mit feindlicher Luftaufklärung ist zu rechnen.

C. Durchführung. Tags rottenweise auf wechselnden Kursen im vorbezeichneten Seegebiet stehen, nach Eintritt der Dunkelheit sind folgende Wege auf Minen zu kontrollieren:

1. Swinemünde H.Tn. - Arkona
2. Swinemünde H.Tn. - Kurs 50°, 37 sm, Kurs 29°, 12 sm
3. Swinemünde H.Tn. - Kurs 60°, 63 sm.

Bei Helligkeit ist jede Regelmässigkeit in den Bewegungen der Rotten zu vermeiden. Die Kontrolle der Wege zu 1 - 3 ist so einzurichten, dass sie nicht länger als 48 Stunden unkontrolliert sind. Teile der Wege können auch tags bei Übungen der ganzen Flottille und unregelmässigen Bewegungen abgefahren werden.

Ansatz der Übungen bezw. Ablösung der Rotten regelt Flottillenchef. Überwachung so einrichten, dass sie längere Zeit durchgeführt werden kann.

D. Gerät. Nach Anweisung Flottillenchefs entsprechend der Wassertiefe.

E. Bereitschaft ~~xxbrMxBx~~

In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.

Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F. Wetterlage. Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G. Nachrichtenbefehl folgt gesondert.

H. Eigene Streitkräfte. Östlich der 2. Minensuchflottille im Seegebiet Funkenhagen - Rixhöft sichert die 1. R.-Flottille mit Einsatzhafen Stolpmünde, westlich Arcona eine R.-Flottille oder die 7. M.S. Flottille nach Erledigung einer Sonderaufgabe.

F.d.M.O. auf "T 196" in Swinemünde, B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.

B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd. Eigene U.-Boote auf dem Wege nach Norden. Luftaufklärung ist angeordnet.

J. E.S. nach Sonderanweisung.

K. Wegekarten . Nach jedem Einlaufen an F.d.M.O. und B.S.O. einreichen.

L. Nach Eingang Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Absichten und Durchführung an F.d.M.O. und B.S.O.

Jg. Schenker

Anschlag 2 1/4

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Gkds. I 16/38 A 1 Chefs.

Kiel, den 12. September 1938.

Geheime Kommandosache!

An den

Chef der 19. M.S.Flottille
Herrn Kapitänleutnant Sönnichsen

Stichwort: "Sonderkommando".

A.1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz: Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.
Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Außerhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalles, soweit sie den unauffälligen Einsatz außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B. Aufgabe:
Sicherung der westlichen Ostsee einschliesslich Mecklenburger Bucht gegen feindliche U-Boote und Minenunternehmungen. Unauffällige Kontrolle auf Minen. Flugmeldedienst.

C. Durchführung:
Je ein Boot Südausgang kleiner und grosser Belt unauffällig überwachen. Eine Rotte Überwachung Fehmarnbelt und Mecklenburger Bucht bis 12° Ost. Ablösung der Boote bezw. Rotte regelt Flottillenchef.

D.) Gerät: Nach Anweisung Flottillenchef entsprechend der Wassertiefe.

E.) Bereitschaft:
In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.
Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) Wetterlage:
Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.
In Durchführung der Aufgabe sind zu melden:
Fremde, in erster Linie russische See- und Seeluftstreitkräfte

46

und als verdächtig anzusprechende Handels- (Hilfs-) Schiffe, deren Verhalten Operationen gegen die westliche Ostsee und deutschen Hoheitsgewässer oder deutsche Seeverbindungen möglich erscheinen lassen. An gemeldeten Fahrzeugen ist unauffällig Fühlung zu halten.

H. Eigene Streitkräfte.

Östlich der 19.M.S.Fl. steht 3. R.-Fl. im Gebiet der Gjedser Enge.

B.S.O. sichert die Seeverbindungen Ostpreussen - Reich, B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd. Mit eigenen U-Booten auf dem Wege nach Osten und auch zurückkehrend ist zu rechnen, eigene Luftaufklärung ist befohlen.

F.d.M.O. in Swinemünde. B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

K.) Nach Eingang des Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Absichten und Durchführung an F.d.M.O. und B.S.O.

Bemerkung:
Zurückgehalten
Und zum V.V.
Abschrift

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee — **Kiel**

An B.S.O.

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Empfang	1		
a	2.		

Abgesandt am: 12.9.39
Erhalten am:

(Unterschrift des Empfängers)

(Dienststempel)

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Gkds. I 16/38 Chefs. A 1

Kiel, den 31. August 1938.

An den

Chef der 1. Räumbootsflottille
Herrn Kapitänleutnant Bergelt.

Stichwort "Sonderkommando"
Betrifft: Überwachung des Seegebietes Fuskenhagen - Rixhöft.

A. 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B.) <u>Aufgabe.</u>

Chef 1. R.-Flottille hat mit den Booten der 1. R.-Flottille das Seegebiet zwischen Funkenhagen und Rixhöft bis 55° N zu überwachen, im besonderen die Durchfahrt zwischen Stolpe Bank - Scholpin - Jershöft, und sucht bei Dunkelheit den Weg zwischen

54° 22,1', 15° 50,4' O
54° 57' N, 17° 15' O
55° 02' N, 18° 06' O

ab. Die Sicherung hat tags rottenweise, nachts gruppenweise mit 100 m Gerät zu erfolgen.

Ansatz der Übungen und Ablösung regelt Flottillenchef. Überwachung so einrichten, dass sie längere Zeit durchgeführt werden kann.

D.) <u>Gerät</u> wie vorstehend angegeben.

E.) <u>Bereitschaft.</u>

In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.

Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) <u>Wetterlage.</u>

Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) <u>Nachrichtenbefehl</u> folgt gesondert.

H.) Eigene Streitkräfte.
Östlich der 1. R.-Flottille sichert die 1. M.S.Flottille, westlich die 2. M.S.Flottille.
F.d.M.O. auf "T 196" in Swinemünde, B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.
B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd. Eigene U-Boote auf dem Wege nach Norden. Luftaufklärung ist angeordnet.

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

K.) Wegekarten.
Nach jedem Einlaufen an F.d.M.O. und B.S.O. einreichen.

L.) Nach Eingang Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Absichten und Durchführung an F.d.M.O. und B.S.O.

gez. Lehmann.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee **Kiel**

An Chef 1. R. Flottille

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Umschlag 1 Umschlag 2	1. R. Fl.		
Umschlag 1	2. R. Fl.		

Abgesandt am: 3. 9. 38
Erhalten am: 3. 9. 38

(Dienststempel)

(Unterschrift des Empfängers)

Anlage 2 zu

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Kiel, den 5. September 1938.

Gkds. I 16/38 A 1 Chefs.

Geheime Kommandosache

An den

Chef der 2. Räumbootsflottille
Herrn

Stichwort "Sonderkommando".

A.1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei der schwedischen Hoheitsgrenze ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muß den ersten Schuß getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Außerhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B.) Aufgabe:

2. R.-Flottille bleibt zunächst dem B.S.O. unmittelbar unterstellt.
Aufgabe erfolgt gesondert. Unterstellung zur 1. M.S. Flottille zur Minenräumübung bei Minensuchern, im Seegebiet der Pillau bleibt vorbehalten.

C.) Durchführung.

Befehl folgt gesondert.

D.) Gerät

Nach Anweisung Flottillenchef.

E.) Bereitschaft.

In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet.
Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.
Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) Wetterlage.

Nach Anweisung Flottillenchefs.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.

H.) Eigene Streitkräfte

B.d.A. sichert als Chef Ostgeschwader auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd.
Im Seegebiet vor Pillau sichert 1. M.S.Flottille, zwischen Funkenhagen - Rixhöft 1. R.-Flottille mit Einsatzhafen Stolpmünde, anschließend nach Westen 2. M.S.Flottille zwischen Arcona und Funkenhagen.
F.d.M.O. auf "T 196" in Swinemünde, B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.

12

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

gez. Schuster.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee **Kiel**

An B.S.O.

Empfangsschein

(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Umschlag 1	}	für 2. R. Boote	
Umschlag 2			
		erhalten	

Abgesandt am: } 7.9.38
Erhalten am:

Hoff

(Unterschrift des Empfängers)

(Dienststempel)

52a

Anlage 2

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr.Gkds. I 16/38 A 1 Chefs.

Kiel, den 14. September 1938.

An den

Geheime Kommandosache!

Chef der 3. Räumbootsflottille
Herrn Kapitänleutnant d.R. Rogge

Stichwort: "Sonderkommando"

A. 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet ausserdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz: Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) ~~Zusatz~~ Werden bei der Durchführung der Aufgabe gesuchte U.-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

526

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt/~~n~~ kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B.) <u>Aufgabe.</u>
Unauffällige Überwachung der Gjedser Enge zwischen 12° O Längengrad Darßerort und nördlich bis 54° 40' N gegen feindliche (russische) U-Boote und Minenunternehmungen. Unauffällige Kontrolle auf Minen. Flugmeldedienst.

C.) <u>Durchführung.</u>
Mit fahrbereiten Booten nach Anweisung Flottillenchef. Unauffälligkeit der Bewegungen besonders in Sicht des Gjedser Rev Feuerschiffes wird zur besonderen Pflicht gemacht.

Einsatz der Boote so regeln, dass Überwachung längere Zeit durchgeführt werden kann.

B.) <u>Gerät.</u>
Nach Anweisung Flottillenchef entsprechend der Wassertiefe.

E.) <u>Bereitschaft.</u>
In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.
Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) <u>Wetterlage.</u>
Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.
In Durchführung der Aufgabe sind zu melden: Fremde, in erster Linie russische See- und Seeluftstreitkräfte und als verdächtig anzusprechende Handels- (Hilfs-) Schiffe, deren Verhalten ~~gegen~~ Operationen gegen die westliche Ostsee und deutschen Hoheitsgewässer oder deutsche Seeverbindungen möglich erscheinen lassen. An gemeldeten Fahrzeugen ist unauffällig Fühlung zu halten.

H.) Eigene Streitkräfte.
Westlich der 3. R.-Flottille sichert bis 12° O 19. M.S.Fl.
Östlich zwischen Arcona und Funkenhagen 2. M.S.Flottille.
Weitere Sicherungsstreitkräfte des B.S.O. auf dem Wege Ostpreussen - Reich. B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd.
Mit eigenen U-Booten auf dem Wege nach Osten und auch zurückkehrend ist zu rechnen, eigene Luftaufklärung ist befohlen.
F.d.M.O. in Swinemünde, B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

K.) Nach Eingang des Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Durchführung auf dem Drahtwege an F.d.M.O. und B.S.O.

gez. Schuster

Anlage 2 53

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

Gkds. I 16/38 Chefs. A 1

Kiel, den 5. September 1938.

Geheime Kommandosache!

An den

Chef der 11. U.-Jagdflottille
Herrn Korvettenkapitän d.R. v. Selchow

Stichwort: "Sonderkommando".

A.1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet außerdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getsuchte U-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnehme besonders hingewieseh.

57

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls soweit sie den unauffälligen Einsatz innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B.) Aufgabe.

11. U.-Jagdflottille überwacht das Seegebiet zwischen Stolpebank N Tonne und Bornholm gegen feindliche U-Boote und Minenunternehmungen. Auf fremde Flugzeuge ist besonders zu achten.

C.) Durchführung.

Eine Gruppe

a) Tags: Vorpostenstreifen bilden ☐ 191 ☐ 90 ☐ 2991 M, 2889 M.

Auf S.A. II Heft c Ziffer 95 (93 96) wird hingewiesen.

b) Nachts: Vorpostenstreifen bilden ☐ 2890 M nach ☐ 190 L. Kurs 315°, Horchfahrt, bei einer Durchschnittsfahrt von 6 sm.

Ablösung der Gruppen regelt Flottillenchef.

D.) Frei.

E.) Bereitschaft

In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.

Flottille gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) Wetterlage.

Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillenchef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.

H.) Eigene Streitkräfte.
Im Seegebiet Funkenhagen - Rixhöft sichert die 1. R.-Flottille mit Einsatzhafen Stolpmünde. 2. M.S.-Flottille im Raum Arcona - Adlergrund - Funkenhagen.
B.S.O. in Kiel oder Swinemünde.
B.d.A. als Chef Ostgeschwader sichert auf der Linie Brüsterort - Öland-Süd. Eigene U-Boote auf dem Wege nach Norden.
Luftaufklärung ist angeordnet.

J.) E.S. nach Sonderanweisung.

K.) Nach Eingang Stichwortes "Sonderkommando" meldet Flottillenchef Absichten und Durchführung an B.S.O.

Gez. Schuster

Umschlag 2 57

Abg. 31. 8. 38

Geheime Kommandosache!

I. Befehl

An den
Chef der 11. U-Jagdflottille
Herrn Fregattenkapitän z. Res. v. Selchow

Nachrichtl.: Sonderkommando

Buch Skl. I 16/38 geh. [ ]

B. Aufgabe: 11. U-Jagdflottille übernimmt ab Hangabruch zwischen Holzbunker N Komm und Bornholm gegen feindliche U-Boote und Minenunternehmungen. Auf fernere Weisung ist besonders zu achten.

C. Durchführung.

Beim Vorgehen

a) Jagd: Vorgeschobene Horchposten bilden □ 191 L, □ 90 L, □ 299 in, □ 2889 in.

Auf S.A. II Heft c Seite 95 wird hingewiesen.

b) Sicherung: Vorgeschobene Horchposten bilden □ 2890 in und □ 190 L

Buch 315 c, ~~Seite 6 Satz~~ Horchposten bei sicherer Sicht, bei ~~Sicherheit~~ Ablösung der Vorpostenboote durch Flottillenschiff. der Gruppe.

D. frei

E. ~~Verschiedenes~~ [ ] Buch

H. ~~Eigene Maßnahmen~~. Der Hangabruch Einbauplatzen-Richtung fischen die 1. U-Flottille mit Hilfsschiffen Holzminde. ~~in der Stellung und Hilfe~~ 2. U. F. Flottille in Kiel Arcona. Adlergrund-Einbauplatzen.

B.d.O. in Kiel über Admiralinsel.
B.d.A. als Chef Abschnitt Küste Linie Brüsterort - Oland-Süd. Eigenen U-Boote auf dem Wege nach Norden.
Luftaufklärung ist angeordnet.

2. E.S. auf Sonderanweisung

3. ~~Angekommen~~ bei jeden feindlichen an B.d.O. ~~und Chef~~
Laufende Beobachtungen, Sonderbefehle und Meldungen Kriegsschiffe Absichten und Richtung Führung an B.d.O.

" " "

5. zum Abstand

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee — Kiel

An 11. U-Jagdfl.

Empfangsschein
(sofort offen zurück)

B.Nr.	vom	Stückzahl	
Kennflag	1		
Kennflag	2		

Abgesandt am: 7.9.38
Erhalten am:

(Dienststempel)

(Unterschrift des Empfängers)

Entw. Ob.d.V. B.d.S.C. F.d.M.V. 1.Ch. ? 2.T.Fl.
Jodl
SKA

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Kiel, den ..... 19 .....

B.-Nr. .....

v. m.

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
~~Telegramm~~
} an: Versuchsbrt Strahl.

[–]

B. Aufgabe: Strahl hat das Tenderboot der Pillau ~~in Fahrt~~ ~~nach der Chef d. 1. U. S.~~ ~~Flottille~~ zum feindlichen U-Boot zu führen. Die U-Bootjäger „Jaguar" und „Wachtelhund" waren ihm Begleitschutz.

C). Durchführung:

1) Die Durchführung der Aufgabe hat eine Fühlungnahme mit dem Chef der 1. U. S. Flottille zu bestehen. Es ist anzustreben, daß das Tenderboot der Pillau in einem Umkreis von 20 sm ständig unter Beobachtung zu halten. Nach Anweisung des Chefs der 1. U. S. Flottille ist die 2. R. Flottille — falls vom F.S.U.O. nicht anderweitig eingesetzt — für etwaige gemeinsame Abwehrmaßnahmen heranzuziehen.

Fühlung: mit dem Tenderboot der Pillau / mit dem Kommandanten Pillau

2). Es ist wichtig, daß mit dem Auftauchen des Strahl eine etwa der Pillau anhaftende feindliche U-Bootaufklärung nicht auf das aufmerksame Beobachten von Handelsschiffen der eigenen Sicherungsstreitkräfte Rückschlüsse auf Strahl zuläßt.

Selbstständigkeit in Abgrenzung einerseits zu den zu stellenden Aufgaben „Stabsstelle“ Unterstützung von einzelnen Dienststellen durch Einsatz von Transportmitteln p.p. so fest wie möglich als möglich über Dienstbetrieb zu sichern.

Ziel: Und Abschluß Maßnahmen über Ch.S.S. Pillau bis Ende Mai.

d. Ziel

E.

F. Ziel

G.

H. Ziel

J. E.L. und Sonderanweisung.

A 28

An A: mit Ausnahme der hervorstehenden Ziffern von Pillau ändert sich die Aufgabe etwas zum Vorjahr des O.d.O.

B 27.

5.6 b

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

Kiel, den 12. 9. 1934

B.-Nr.

v. m.

Geheime Kommandosache!

Dfg.

I. Schreibe / ~~Fernschreiben~~ / Fernspruch / ~~Telegramm~~ } an: Chef 3. Räumbootsflottille
Herrn Kapitänleutnant d. Res. Rogge

Betrifft: Sonderkommando.

A. [–]

B. Aufgabe: ~~Aufgabe~~ ~~Ziel~~
Unauffällige Überwachung der Ostsee-Enge (Darsser Schwelle und südlich bis) östlichem 12° O, ~~und~~ 54° 40' N / gegen feindliche (rötliche) U-Boote und Minenverseuchungen. Unauffällige Kontrolle auf Minen. Feindnachrichten.

C. Durchführung. Mit sehr kleinen Booten unter Ausnutzung der Tarnmöglichkeiten. ~~Auf~~ Unauffällig bei Tage in die Nähe der Ostsee-Enge und zur Beobachtung östlich gemacht.
Einheit A der Boote so ansetzen, daß Überwachung längere Zeit durchgeführt werden kann.

D. Bericht über Durchführung der Aufgabe.

E. Deckname [–] ab 13.9.34 ab

H. ~~Eigene Beobachtungen~~:

Anflug der 3. R.-Flottille Linie bei 12° O
19. u. 5. Flottille. Abflug zum Arena und Feuerübungen
~~B.S.O. Linie der~~ Weiteren Befehlsübergabe der B.S.O.
und den Chef Operationen Kais. B.u.L.O.
als Chef Operationen Linie auf der Chinin
Küstenwerk — Island-Bay.
Mit eigenen M. Booten auf dem Hafen und
Offen und auf gründliche Befehle zu warten,
eigenen Küstenaufklärung ist befohlen.
F.S.M.O. in Tientsinmünde, B.S.O. in Weil der
Tientsinmünde.

J. E.S. auf Tientsinmündung.

K. Auf Prüfung der Befehlsübergabe „Feuerübungen"
unserer Flottillenchef ~~Operationen~~ Einschätzung.
auf den Vorschlägen der F.S.M.O. und B.S.O.

" " "

E. S.M.O. Chef. Operationen.

+ 13 R2 R3 Rit:

565

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. A'

Kiel, den 9. 9. 19 34

v. m.

Betreff: Seekriegsübung.

Vfg.

I. Schreibe
~~Fernschreiben~~
Fernspruch
~~Telegramm~~
} an: Chef 19. M.S. Flottille
Chef der Kapitänleutnant Schmiedchen.

Bezug: Befehl Seekriegsübung.

A [-]

B. Aufgabe: Sicherung der westlichen Ostsee einschl. Mecklenburger Bucht gegen feindliche U-Boote und Minen einschließlich Verhinderung unauffälliger Verkehrs ~~des~~ auf Minen. Flugmeldedienst.

C. Durchführung: Zu Beginn der Übung Sicherung Kleiner und Großer Belt unauffällig übernehmen. Sperre Großer Belt/Fehmarnbelt und Mecklenburger Bucht bis 12° Ost. Verbindung zu Chef Ostsee und Chef Flottille rapide Verbindung.

D. Gegner: Durch Aufklärung Flottillenchef unterrichtet über Standorte.

E. Verschiedenes. [-]
~~O~~ Zur Durchführung der Aufgabe sind zu ernennen:

Frauen, in erster Linie ärztliche Hau- und Fachpflegekräfte und sehr dringend benötigte Schreib- (Kiff-) Kräfte, denen Marschallen Gelegenheit gegeben ist, weibliche Ärzte und Fachkräfte der Wehrmacht möglichst nachkommen lassen. Die genauen Einzelheiten sind unaufhörlich Fürsorge zu halten.

H. Ärztliche Kräfte.

Stabsarzt der 19. U.-Flottille stellt 3. R. Flottille ein Gesuch der Ärzte-Enge.

~~Ärzte der Boote auf den Stäben und~~
Bootsleute B.d.O. bittet die Personalbearbeitungen Ost.
Gruppen-Nord, B.d.O. und Chef Ostsicherungsdivision auf die kleine Küstenboot-Island-Süd.
Luft eigenen U-Booten und den Stäben auf Osten und nach gründlicher Lage zu prüfen, eigenen Küstenaufklärung ist Abgestellen.
V.d.U.-Kdo. in Swinemünde. B.d.O. in Kiel und Swinemünde.

J. E.L. auf Truppenausweisung.

K. Auf Prüfung des Hafenamtes „Sonderkommando" mehrere Flottillenchefs Abgeben und Weisungen an V.d.U.-Kdo. und B.d.O.

* * *

E. z.d.A. Chef-Abgang.

56 a

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee

B.-Nr. Skl. I. 16. Chef A I

Kiel, den 23. 8. 1937

v. m.

Geheime Kommandosache! Chefsache!

Dfg.

I. Schreibe ~~Fernschreiben~~ Fernspruch ~~Telegramm~~ an: Chef der 2. Unterseebootsflottille
Herrn Korvettenkapitän Kuvelcejg

Betrifft: „Scharfe Kommando"
Betr.: Überwachung der Torpedoschüsse zwischen Arcona-Ostgrund-Feuerschiff.

A. 1/. Die diesjährige Schießübung sieht vor, zwischen Arcona-Ostgrund-Feuerschiff besonders Schüsse zu beobachten. Bei der scharfen Abschießung der Schüsse ist jedesmal mit Kriegsmäßigen Alarmierungen zu rechnen. Die weitere Verfügung erfolgt durch F.T.

2/. Es kommt darauf an, daß die Schüsse unauffällig durchgeführt werden. Jede Kenntnisnahme Unbeteiligter ist militärisch und politisch Unglück mit sich bringen.

3/. Ohne besonderen Befehl darf der Torpedoschuß niemals durch Boote nicht planmäßig berührt werden. Bei den Torpedoschüssen Torpedogruppe ist dies genau zu beachten.

4/. Ohne besonderen Befehl dürfen außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Aufnahmen gegeben.

welche U-Boote gegen Schiffe und Flugzeuge mit Aussicht auf Erfolg eingesetzt werden. ~~Zeit und Ort~~

5/. Für den Angriff auf einen Geleitzug gilt der Grundsatz: Der Gegner muß an einem Punkte mit Schwerpunkt angegriffen werden. Diese erkannten Angriffe sind mit Schwerpunkt abzuwehren.

4/. Diese erkannten Absichten feindlicher Kriegsschiffe, einen U-Boot-Angriff mit Schwerpunkt zu unterbinden, Geleitzug-Angriffe mit Schwerpunkt zu verhindern. Außerhalb Geleitzug stehende U-Boote sind mit allen Mitteln zu bekämpfen.

6/. Werden bei der Durchführung der Aufgabe Geleitzüge u. Boote in Geleitzugstaffeln angetroffen, so sind Treffer irgendwelcher Art zu buchen. Überschüsse etwa versenkter U-Boote sind auf den Geleitzugstaffeln zu verrechnen. Einzel-U-Boote sind wie F. d. U. O. auf sich allein gestellt zu betrachten.

Unter der 2. Admiralität Chef der Führer der Operations- Abteilung - Einsatzbefehle gegen feindliche U-Boote und Admiralität Aufgaben zu überwachen sind auf Admiralität zu koordinieren. und feindlichen Kräfte-Aufklärung ist zu achten.

C/ Durchführung. Zwei Verbände sind auf verschiedenen Kursen im vorbezeichneten Seegebiet stehen, um Fühlung der Dänemarkstraße sind folgende Wege ~~zu~~ auf Admiralität zu koordinieren:

1/. Island H.Pt. - Lerwick

2/. Island H.Pt. - Kurs 50°, 37 sm, Kurs 29°, 12 sm

A/. Die Besetzung ist nur nach Maßgabe der Aufgaben und die Pflicht besonderer Sicherheitsvorkehrungen festzusetzen. Die Einschätzung der Aufgaben, sowohl als auch die Feindlage kann nur in offenem Kriegsgerichtlichen Verfahren Kenntnis, sind weiter als Maßnahmen zu gelten.

B/. Über den Gebrauch der Waffen und die Befugnis der Truppenführer, soweit sie über die einzelnen Einheiten hinausgehen, sind Kommandanten und Besatzungen noch dem zu unterrichten, wann keine Befehle der Kriegsgerichtsbarkeit vorliegen.

B. Aufgaben. Chef 2. Marinenachrichtenstelle hat mit den Kräften der 2. Marinenachrichtenstelle der Feindaufklärung - Feindsicherungen gegen feindliche Luftangriffe und feindliche Kampfhandlungen zu übernehmen und auf Weisung zu kontrollieren.

C/. Einteilung. Für Kriegsmarsch auf Kampfplätzen Kiel ist im Hafengebiet Kiel folgende Einteilung auf Weisung zu kontrollieren:

1/. Sicherungsfahrzeuge H.R. - Laboe

2/. Sicherungsfahrzeuge H.R. - Kiel 50°, 37 sm, Kiel 29°, 12 sm

56 c

3). Schlagrichtung H.Z. Kurs 60°, 63 sm.

Bei Fahrtbeginn ist jede Regelmäßigkeit mit den Booten. Einigen der Rotten zu vermeiden. Die Kurzstrecke Übungen zu 1-3 ~~sind stets mit 4 Booten~~ ist so einzurichten, daß sie mit ~~voller~~ langer Fahrt 48 Stunden zurückgelegt sind. Zweck der Übungen können nur Übungen bei Übungen sein. gen Fahrten und unregelmäßigen Belastungen abgehalten werden.

Beginn der Übungen bzw. Ablösung der Rotten regelt Flottillenchef. Übernachtung so einrichten, daß sie ~~in~~ Zeit durchgeführt werden kann.

D. Gerät: Laut Anweisung Flottillenchef entsprechend der Ausbildung.

E. Kleidung: In den Booten voller Kampfanzug zu tragen, sonst abgelehnt.

Laut den friedens Norm Übungsplan z.z. ergänzen. In Zukunft 3 Stunden Gefechtsfahrt

Flottille Gleitend bis in die Tag- Gewöhnung der Übungsgebiete hin. Zukunft von Fahrzeugkommandanten Karten verschiedenen Maßstabs anfertigen, sind die Fälle der Tag- Karten der ~~Flottille~~ im Übungsgebiet liegend Flotte stets klar zum Laufen anfertigen.

F. Verpflegung: Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Klassenverband möglich zur Übungsgebiet in Zukunft Gefechtsfahrt. Die Rotte und die Übernachtung durchgeführt.

G. Besonderer Befehl: folgt gesondert

~~Kommandos für und Rückkehr Übungen mit Befehl über U.B.~~
~~F.d.U. und Rotte Führer~~

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

D. J. A. reb Chef Ortsgeschäftsstelle bittet um Übermittlung Bürobedarf - Öland - Pf. Pfingsten h. Orts um den Lager aufstocken Instandhaltung J. zu veranlassen.

5 k f

~~Kr. Einteilung nur bei fester ortsansässiger Besatzung, deren Unterkünfte [illegible] innerhalb der Schießplatzgrenzen liegen innerhalb Schießplatzgrenzen und bei Anstellen auf Minen oder Barrieren mit.~~
~~Flugzeugmeldungen auf der Feuermeldestation.~~

Feuermeldestation.

Chef der 2. M. S. Flottille ein Zerstörer Führer-Kriegsschiff [illegible] der 1. A. Flottille mit Flottillenchef Wolfgangsee, abwechselnd Arcona einer A-Flottille oder der 2. M. S. Flottille auf Vorbereitung einer Übung.

F. S. M. O. auf T 196 in Swinemünde, B. S. O. in Kiel oder Wilhelmshaven.

~~B. S. O. als Chef Verbandsführer in Stellung auf Bülkebergen. der Flotten und Fl. Swinemünde beim Zerstörer F. d. S. Boot. Admiral Graf Spee Kriegsschiff in Swinemünde Gegen Gefechtsübung ist Vorsehen.~~

E. S. auf Handanweisung.

Flugzeuge Flugwarten. Funkenmeldungen [illegible] Verbindung an F. S. M. O. Flottillenchef und B. S. O.

" " "

~~F. S. M. O. Chefs Befehl~~

II. Befehl an den
Chef der 1. Minensuchflottille
Führer Vorpostenlinie Hagen.

~~Befehl~~ Befehl „Sonderkommando“
~~Verl. Übersendung des Tagesbefehls – Quittung.~~

Blatt A von [bis]

B. Aufgabe. Chef 1. Minensuchflottille hat mit den Booten der 1. Minensuchflottille das Tagesbild zwischen Riffschiff und Feuerschiff südlich bis 55° N ~~[illegible]~~ gegen feindliche U-Boote und Minensperren zu übersichern und auf Minen zu kontrollieren. Mit feindlicher Luftaufklärung ist zu rechnen.

C. Durchführung. Es ist stets ein Boot auf vorgelagertem Posten zur Überwachung des Fahrwassers in Sm. Schlüssel der Minenlage sind ihm besonders folgende Orte auf Minen zu kontrollieren:
1). Hellen H.T. – Kurs 293°, 53 sm
2). " " – Kurs 300°, 42 sm
3). " " – Kurs 356°, 21 sm
Ablösung der Posten alle 24 Stunden. Beginn der Ablösung möglichst während der Dunkelheit. Für eine ausgelaufene Posten übergangen bis spätestens ein einige Stunden.
Im Benehmen dieser Überwachung 96 tüchtig bei Übungen der ganzen Flottille ein entsprechendes Tagesbild Anweisung des Flottillenchefs, mit der Einschränkung, daß stets innerhalb 3 Stunden ein Boot auf Anforderung B.d.A. der Hellen H.T.

Kdo zum Minensuchen stehen können.
Die Zeitfolge ist so zu wählen, daß die Sperrungen
sicher durchfahren werden.
Anstelle der Räumung bzw. Ablösung der Boote
durch Flottillenchef. Übernahme ist so einzurichten,
daß die längere Zeit durchgeführt werden kann.

D. Gerät. Es ist in erster Linie O. R. G. zu setzen und
vorzubereiten, Teile der Stege mit 300 m Zeit
abzuschneiden.

E. Verschluß. F — |

F. Signal Räumboote. Abschlag der 1. M.S. Flottille sichert im
Tagesbild Räumboote - Sinkversuchen der 1. R-Flottille
mit Heimatflagge Backgaffel.
F — |

H H H

III Fortsetzung

An den
Chef der 1. Räum-Flottille
Herrn Kapitänleutnant Bergelt.

Bericht über „Sonderkommando"
betr. Übersendung des Tagesbefehls Räumversuche-Räumboote.

Anlage 1 vom [bis —|

B. Aufgabe. Chef der R.-Flottille hat mit den Booten der 1. R.-
Flottille den Tagesbefehl zwischen Feindsicherungen und Räu-

zu übermitteln
fürs bis 55° N ~~,~~ ein besonderes Nachrichtenmittel
Walze Kreuz - Scheinwerfer - Verbindung, sind Einzelheiten
Kalfeist über Steg zu treffen 50,4 O
54° ~~31~~ 29,2' N , 15° ~~54~~' O
54° 57' N , 17° 15' O
55° 02' N , 18° 06' O
ab. Die Übermittlung soll tags wöchentlich, nachts
mit Sonderzeichen
gelegentlich Bei erfolgen.
Anstelle der Übungen sind Ablösung Angehöriger Flottillen.
Zeit. Übermittlung so einrichten, daß die längere
Zeit Ruhe gepflegt werden kann.

D. Gerät. wie vorstehend angegeben.

E. Verbindung. ⌜ — ⌟

F. Eigene Kräfte. Öffnet der 1. U.-Flottille Einfahrt die
1. U. S. Flottille, nachts die 2. U. S. Flottille
F —

" " "

N. Befehle an den
Chef der 2. U. Flottille
Chef der 19. U. S. Flottille
Chef der 11. U.-Jagdstl.
Chef der 12. U.-Jagdstl.
} pers. Aufforderung

Verb. Befund „Sonderkommando":

Ein A am ⌜ bis ⌟

B. Anfrage. Sofern Ihnen die Anfrage nicht über Ihre Zuständigkeit vorliegt, haben Sie die Anfrage zu beantworten.

C. Weiterleitung. Sind mit Rückfrage die Anfragen vorzulegen.

D. Fertig. Nach Antwortung Rückfrage.

E. Erledigt. F - =1

F. Ohne Rückfrage. F - =1

K. + 1/Jung Rückfrage vorlegen.
U. z. d. A. Chef-Sache.

Bemerkung: 1. Anfragen werden über Chef Vorgang 2 vorläufig zurückgehalten, und die Anfragen, als sie auf Vorgang 2 zu öffnen sind.
2. F. d. L. u. B. S. A. O. d. U. Anfragen Abschrift

z. V.

+

29/8

Q3

Ai 24/8

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkds. I 16/38 Chefs.A 1

Kiel, den 30. September 1938.

I/ An

Geheime Kommandosache!

V.S.-Verband der Ostsee
Herrn Korvettenkapitän Pahl

Stichwort: "Sonderkommando".

A. 1.) Die bisherige Alarmübung hatte den Zweck, die nachfolgende besondere Aufgabe zu tarnen. Bei der weiteren Durchführung der Aufgabe ist jederzeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen. Die weitere Unterrichtung erfolgt durch F.T.

2.) Es kommt darauf an, dass die Aufgabe unauffällig durchgeführt wird. Jede Kompromittierung kann schwere militärische und politische Nachteile mit sich bringen.

3.) Ohne besonderen Befehl darf das Hoheitsgebiet ausserdeutscher Staaten nicht verletzt werden. Bei den schwedischen Hoheitsgewässern ist die 4 sm Grenze zu achten.

4.) Ohne besonderen Befehl dürfen ausserhalb der deutschen Hoheitsgewässer keine Maßnahmen irgendwelcher Art gegen Schiffe und Flugzeuge nicht deutscher Nationalität durchgeführt werden.

5.) Bis zur Ausgabe anderer Befehle gilt der Grundsatz:
Der Gegner muss den ersten Schuss getan haben. Sicher erkannte Angriffe sind mit Waffengewalt abzuwehren.

Sicher erkanntes Minenlegen fremder Kriegsschiffe innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer gilt als Angriff und ist mit Waffengewalt zu verhindern. Ausserhalb deutscher Hoheitsgewässer sind minenlegende fremde Schiffe zu überwachen und ihr genauer Standort festzulegen.

6.) Werden bei der Durchführung der Aufgabe getauchte U-Boote in deutschen Hoheitsgewässern angetroffen, so sind Wasserbombenwurfübungen durchzuführen. Daraufhin etwa auftauchende U-Boote sind aus den Hoheitsgewässern zu verweisen. Eigene U-Boote sind durch F.d.U.O. auf diese Maßnahme besonders hingewiesen.

56 j

7.) Über den Zweck der Maßnahme und die Tatsache des Ernstfalls, soweit sie den unauffälligen Einsatz innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer betreffen, sind Kommandanten und Besatzungen erst dann zu unterrichten, wenn keine Gefahr der Kompromittierung mehr besteht.

8.) Die Besatzung ist auch nach Beendigung der Aufgabe auf die Pflicht besonderer Geheimhaltung hinzuweisen. Die Durchführung der Aufgabe, sofern es nicht zu offenem kriegerischen Konflikt kommt, hat weiter als Alarmübung zu gelten.

B) Aufgabe
C) Durchführung } Es ist beabsichtigt, den V.S.Verband Ostsee zur Sicherung der westlichen Ostsee, der Belte und des Sundes nach Maßgabe der Lage einzusetzen. Befehl erhält Verbandschef mündlich vom Chef B.S.O.

D.) Gerät:
Nach Anweisung Flottillenchef. Verbands-

E.) Bereitschaft:
In See ist volle Kriegswache zu gehen, nachts abgeblendet. Nach dem Einlaufen sofort Brennstoff pp. ergänzen. Im Hafen 3 Stunden Bereitschaft.
Verband gliedert sich in die Fla-Verteidigung des Stützpunktes ein. Sofern vom Festungskommandanten keine anderweitigen Befehle ergehen, sind die Hälfte der Fla-Waffen der im Hafen Stützpunkt liegenden Boote stets klar zum Feuer eröffnen.

F.) Wetterlage:
Bei schwerem Wetter bleiben Boote solange Waffenverwendung möglich zur Überwachung in See. Entscheidung trifft Flottillen-Verbandschef. Bei Nebel wird die Überwachung durchgeführt.

G.) Nachrichtenbefehl folgt gesondert.

H.) E.S. nach Sonderanweisung.

J) Wegekarten
Nach jedem Einlaufen an F.d.M.O. und B.S.O. einreichen.

\# \# \#

Z. g. s. a. Chef. Schluß.

+ 1/30

Sonderstab Station O.
B.Nr. 25/38 Gkdos.Chefs.

K i e l, den 6. Sept. 1938

Geheime Kommandosache!

Chefsache!

Nur durch Offizier.

B.S.O.
Eingang: 9.9.38
B.-Nr. Gkdos. I. 22 Anl. -

An

Befehlshaber der Sichrg. Strkr. der Ostsee,
Pers. Anschrift.

Kommando der Marinestation der Ostsee, nachrichtlich.
Pers. Anschrift.

Betrifft: Übernahme der Befehlsführung.

Vorgang: 1.) B.S.O. Gkdos 447/38 A1 v. 28.8.38.
2.) Sonderstab St. O. 19/38 Chefs. v. 23.8.38.

1.) Mit dem 20.9.38 wird der Sonderstab des Marine-Gruppen-Befehlshabers Ost in das Dienstgebäude D ü p p e l s t r. 5 verlegt.

2.) Von diesem Zeitpunkt ab ist damit zu rechnen, daß die behelfsmäßige Befehlsstelle im „Walfisch„ in Swinemünde 24 Stunden nach erteiltem Befehl klar ist.

3.) Vom 20.9.38 ab beabsichtigt der Gruppenbefehlshaber, falls der 2. Grad der Sicherung bzw. der X.- oder Mob.- Fall angeordnet wird, die Befehlsführung bis zur Übersiedlung nach Swinemünde vom Dienstgebäude Düppelstraße 5 durchzuführen. Die Einrichtung eines Lagezimmers des O.d.O. im Kommandogebäude ist dann nicht mehr beabsichtigt.

4.) Da inzwischen die Fernschreibapparate für das E.K.K.-Gebäude angeliefert sind und die Bereitstellung des Fernschreibpersonals sichergestellt ist, wird es für zweckmäßig gehalten, daß der B.S.O. seinen Sitz wie mit Sonderstab Station O. Gkdos 19/38 Chefs. v.23.8.38 vorgesehen im E.K.K.-Gebäude behält,

behält, um nicht innerhalb 24 Stunden zweimal umziehen zu müssen, zumal die räumliche Trennung ab 20. 9. 38 bestehen bleiben würde.

5.) Es wird daher schon jetzt davon abgesehen, das Haus des M.N.V. und die danebenstehende kleine Baracke für den B.S.O. vom 1. Grad der Sicherung an bereitzustellen.

6.) Jn diesen Räumen wären bis zum 20. 9. 38 bei Anordnung des 1. oder 2. Grades der Sicherung

a) der F.d.U. Ost mit seinem Stabe,

b) der Verbindungsoffizier des F.d.L.Ost,

c) nach Anordnung des X.- oder Mob.-Falls der erweiterte Stab des Marine-Gruppen-Befehlshabers unterzubringen.

7.) Ab 20. 9. 38 wird die Unterbringung der unter 6.) aufgeführten Stäbe im Dienstgebäude Düppelstraße 5 bis zur Übersiedlung nach Swinemünde vorbereitet.

Sonderstab Station O.

Der I. Admiralstabsoffizier.

Fein.

Marinenachrichtendienst

B. S. (1)
Eingang
B.-Nr. Gkdos. 550 Anl.

Eingeg. von Mot	Weiter an	Datum	Uhrzeit	durch	Platz für Eing.-Stempel
am 28/9 um 1917					
durch Hilcig		29	28/9		
Verz.-Verm.					
Nr. 101					

Fernschreiben von +SSD MOB 87 2819 1920=
SSD 690=

GLTD SSD OST= SSD BDA= SSD FD LUFT OST= SSD FDU OST=
--GKDOS-- SEEKRIEGSLEITUNG DRAHTET: 1.) ERHOEHTE BEREITSCHAFT
ALLER BEFEHLSSTELLEN VERTEIDGUNGS- UND VERSORGUNGSANLAGEN
IST AB 28/9 ABENDS HERZUSTELLEN. ZUR AUFRECHTERHALTUNG DER
BEREITSCHAFT SIND ERFORDERLICHE DIENSTSTELLEN UND
MILITAERISCHE ANLAGEN KRIEGSWACHARTIG BESETZT ZU HALTEN.-
2.) S.B.-BEREITSCHAFT IST ANGEORDNET.-
AUF FERNSCHRB MBZ 0319=

O D OST+

Ich bitte empfangen. Rng.
Befg
I, 3-1 a. Chefs Befehl.
gez. Dh

Sonderstab Station O

Gkdos 46 / 38 Chefs.

Kiel, d. 14.9.38.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!

Nur durch Offizier.

B.S.O.
Eingang 16. 9. 38
Tgb. Gkdos I. 26 Anl. 1

An

~~Persönliche Anschriften~~

Seekriegsleitung	Prüf.Nr.	1 - 2
B d.A. (als Chef Ostgeschwader	" "	3
B.S.O.	" "	4
F.d.U.Ost	" "	5
F.d.U. Ost für 3.U-Flottille	" "	13 - 20
F.d.Luft Ost	" "	6
Komm. Adm. der Stat.O	" "	7
F.d.T.	" "	8
F.d.M.	" "	9
Flottenchef als O.d.West	" "	10

Vorgang : Station O Sonderstab gkdos 8 / 38 Chefs
Betrifft: Weisung O.d.O. für zurückkehrende U-Boote beim II. Sicherungsgrad.

1x

Anliegende Weisungen zur Sicherung der beim II. Sicherungsgrad von der Aufklärung zurückkehrenden U-Boote werden übersandt.

Im Auftrage !

Hmann

Ltr. 1 6. Abteilung wird gebeten.

Ich darauf noch 1x an ch. zurück

Ch. O.

Chefsache! **Geheime Kommandosache!** 87

Nur durch Offizier. Prüf-Nr. 4

Station O, Sonderstab. Kiel, den 11.Sept. 1938.

B.Nr. Gkdos 46 / 38 Chefs.

Weisung des O.d.O. für die
von der Aufklärung vor dem finnischen Meerbusen
zurückkehrenden U.-Boote beim 2. Sicherungsgrad.

Vorgang: Sonderstab Station O Gkdos 8 / 38 Chefs.

1.) Die Aufstellung der U.-Boote ergiebt sich beim 1. u. 2. Sicherungsgrad aus den Einsatzbefehlen des F.d.U. (B.Nr. F.d.U. Gkdos 7,9,10 Chefs.)

2.) Die Notwendigkeit, die U.-Bootsaufklärung vor dem finnischen Meerbusen entsprechend der Lage längere Zeit durchzuführen, wird zu einer laufenden, voraussichtlich bald nach Ausliegen einsetzenden Zurückziehung bzw. Ablösung einzelner Boote zwingen.

Um die Sicherheit der zurückkehrenden bzw. auslaufenden U.-Boote beim Zusammentreffen mit eigenen Streitkräften zu gewährleisten, wird angeordnet:

a) Nach Pillau zurückkehrende U.-Boote treten den Rückmarsch zur deutschen Küste östlich des Längengrades 20°25' Ost an. Der Rückmarsch hat ausserhalb Sichtweite der lettländischen und littauischen Küste und bis 56° N Breite unauffällig zu erfolgen.

Bei einer Annäherung von 30 sm an die deutsche Küste ist der Weitermarsch aufgetaucht durchzuführen und erfolgt über die Quadrate 1644 - 1642 - 1741 - 1841 M. Südlich 55° und östlich 19°2o' O darf nach Aus-

Ausspruch des x-Falles nicht mehr getaucht werden.

Von Pillau auslaufende U.-Boote verfahren entsprechend.

b) Nach Swinemünde zurückkehrende Boote treten den Rückmarsch östlich Gotland ausserhalb der Sichtweite der Küste Gotlands an und steuern ausserhalb der Hoheitsgewässer über Ölands Südspitze die Ostküste Bornholms an. Von hier aus hat der Weitermarsch nach Swinemünde aufgetaucht zu erfolgen. Der Rückmarsch ist bis 56° N Breite unauffällig durchzuführen.

Von Swinemünde auslaufende U.-Boote verfahren entsprechend.

3.) Zurückkehrende U.-Boote geben bei Passieren des 56° N Breitengrades Standortmeldung auf U.-Bootkurzwelle.

4.) Minenlage sowie Änderung der Minenlage und Nachrichten über eigene Streitkräfte und beabsichtigte Massnahmen werden dem F.d.U. laufend übermittelt, der Weitergabe an U.-Boote auf U.-Bootskurz- und Längstwelle sicherstellt.

Rbreck.

88

Verteiler.

Seekriegsleitung	1 - 2
B.d.A.(als Chef des Ostgeschwaders)	3
B.S.O.	4
F.d.U. Ost	5
F.d.Luft Ost	6
Komm. Adm. Stat. O	7
F.d.T.	8
F.d.M.	9
Flottenchef als O.d.West	10
Reserve	11 - 12
F.d.U. Ost für 3.U.-Fl.	13 - 20

Tag Uhrzeit.	Eingang von:	Eingang bei:	Inhalt des Eingangs:	Bedeutung	Maßnahmen des Flottenkommandos	Nachrichten-Mittel.	Maßnahmen d O.d.O. und fehle.
1. Tag 0000 h	O.K.M. Skl.	Flotte Stat. O. Stat. N. F.d.U. L.W.K.(See) F.d.Luft.	"Sofort vorlegen! Sonderapell "Karin"".	Vorbereitung und Sicherung der Seeverbindung Pillau-Reich für Truppentransporte durch Seestreitkräfte und Seeluftstreitkräfte. Herstellung der Kriegsbereitschaft, mobmäßige Ausrüstung und Aufmarsch in Einsatzhäfen.	Befehl an alle unterstellten Streitkräfte (bei Übungen auch an taktisch unterstellte Seeluftstreitkräfte und die der Flotte vorübergehend zu Übungen unterstellten Hilfsverbände und Schiffe und Fahrzeuge der Stat. und Instpektionen.). "Alarmübung gemäß Mob.-Plan Ziffer 8. Sofort mobmäßig ausrüsten in Heimathäfen (bezw. in besonders zu befehlende Häfen). Weitere Befehle gibt O.d.O."	F.T. bezw. Fernspr. oder Fernschrb. Nachrichtl. an O.d.Gr O.	1.) Befehl: fort vo gen! Al bung, O Übermi fehlsfü im der Befehls Station Kiel." 2.) Befehl: fort vo gen! So pell "K (mit Zu über Au stungsh falls F kommand anderen Heimath befohle

Maßnahmen des O.d.O. und Befehle.	Vom O.d.O. an wen?	Nachrichtenmittel O.d.O.	Maßnahmen des B.d.A.	Maßnahmen de B.S.O.	Maßnahmen des F.d.U. (Ost.)
1.) Befehl: "Sofort vorlegen! Alarmübung, O.d.O. übernimmt Befehlsführung in der Ostsee. Befehlsstand Station 0, Kiel."	An: Stat. O. B.d.A. B.S.O. F.d.T. F.d.M. F.d.U. F.d.Luft. Nachr.: Skl. Flotte. O.d.W.	F.T. bezw. Fernschrb. oder Fernspruch.		1.) Aufstellung des F.d.M. Ost veranlassen.	1.) Aufstellung des F.d.U. Ost veranlassen. 2.) Falls die " U " - Maßnahmen noch nicht vorhe gangen sind: durch Fernschrb., Fernspr., F.T.: An 3. U.-Flottille "Alarmübung gem. Mob.-Plan Ziffer 8. Sofort ausrüsten in Heimathäfen!" 3.) Aufstellung u. Ausrüstung der 4.-U.-Flottil 4.) Durchführung der Maßnahmen gemäß 1. Sicheru (Ulfilas!) (bezw. Ursula!). 5.) Im Fall "Karin": Entsendung der 4. U.-Flottille nach Herstel Kriegsbereitschaft: nach Pillau. (.....std. schaft.) 6.) Nach Aufstellung des F.d.U. Ost unterstell kräfte benachrichtigen (durch F.d.U. Ost.).
2.) Befehl: "Sofort vorlegen! Sonderspell "Karin" (mit Zusatz über Ausrüstungshäfen, falls Flottenkommando in anderen als Heimathäfen befohlen hat)."	An: B.d.A. B.S.O.	Fernschrb. bezw. Fernspruch oder F.T.	1.) Fernschrb. bezw. Fernspruch oder F.T. an: An alle im Fall "Karin" unterstellten Streitkräfte: "Alarmübung, Umschlag 1 öffnen!" 2.) Befehle geben für Bordfliegerstaffel.	2.) F.T., Fernschrb. bezw. Fernspruch An: F.d.M. Ost. 1. M.S.Fl. 2. M.S.Fl. 1. R-Flottille 2. R-Flottille ab 10.) auch an: 11. U.-Jagdfl. 19. M.S.Flott. "Alarmbung, Umschlag 1 öffnen!" 3.) Falls 1. U.-Jagdfl. und 19.M.S. Fl. noch keine Befehle von Flotte erhalten haben, gibt B.S.O. an: 1 U.-Jagdflottille 1 M.S. Flottille "Alarmbung gem. Mob.-Plan Ziffer 8.Sofort mobmäßig ausrüsten in Heimathäfen. Umschlag 1 öffnen!" 4.) Die vollzogene Aufstellung des F.d.M. Ost an unterstellte Streitkräfte mitteilen.	

des F.d.U. (Ost.)	Maßnahmen des F.d.Luft (Ost).	Maßnahmen der Stationskommandos.	Was veranlassen die Streitkräfte?
es F.d.U. Ost veranlassen. " - Maßnahmen noch nicht vorherge- rb., Fernspr., F.T.: ottille em. Mob.-Plan Ziffer 8. Sofort mobmäßig Heimathäfen!" . Ausrüstung der 4.-U.-Flottille. der Maßnahmen gemäß 1. Sicherungsgrad esw. Ursula!). n": r 4. U.-Flottille nach Herstellung der chaft: nach Pillau. (....std. Bereit- ung des F.d.U. Ost unterstellte Streit-richtigen (durch F.d.U. Ost.).	1.) Aufstellung des F.d.Luft Ost. Befehlsstand: Dievenow. (Verlegung gleichzeitig mit O.d.O. 2.) Verlegung der Gruppe 506 nach Pillau-Lochstädt. 3.) Verlegung Staffel 1/ 706 nach Leba. 4.) Durchführung der Maßnahmen gem. KENN "Fink bezw. Feodora". 5.) Entsendung eines Verbindungsoffiziers zum O.d.O.	1.) Weitergabe Befehl O.K.M.: an B.S.O. "Sofort vorlegen! Sonderapell "Karin"". (Fernspr.,Fernschrb.) 2.) Maßnahmen treffen für den Ostseestationsbereich gemäß Befehlen für 2. Sicherungsgrad.	Streitkräfte gehen auf Befehl B Flotte in die Heimathäfen bezw. in die von Flotte besonders befohlenen Ausrüstungshäfen zur mobmäßigen Ausrüstung (Herstellung der Kriegsbereitschaft.). Streitkräfte gehen nach Herstellung der Kriegsbereitschaft ohne weiteren Befehl in befohlene Einsatzhäfen (gemäß Umschlag-Befehl ⟶).

...nahmen der
...tionskommandos.

...) Weitergabe Befehl O.K.M.:
an B.S.O.
"Sofort vorlegen! Sonderapell "Karin"".
(Fernspr.,Fernschrb.)

...) Maßnahmen treffen für den Ostseestationsbereich gemäß Befehlen für 2. Sicherungsgrad.

Was veranlassen die Streitkräfte?

Streitkräfte gehen auf Befehl Flotte in die Heimathäfen bezw. in die von Flotte besonders befohlenen Ausrüstungshäfen zur mobmäßigen Ausrüstung (Herstellung der Kriegsbereitschaft.).

Streitkräfte gehen nach Herstellung der Kriegsbereitschaft ohne weiteren Befehl in befohlene Einsatzhäfen (gemäß Umschlag-Befehl ⟶).

Die besonderen Befehle.

Muster für Umschlag 1.

(Umschlagbefehle sind vom B.d.A. und B.S.O. vorzubereiten. Verausgabung nur bis zu Schiffen, Flottillen bezw. Zerst.-Divisionen einschl.)
Aufschrift der Umschläge:

Kuriersache! Nur durch Offizier!

Alarmübung Umschlag 1 !

Bemerkung: Nur zu öffnen auf besonderen Befehl. Rückgabe dieses Umschlages an B.d.A. bezw. B.S.O. wird besonders befohlen.

Inhalt des Umschlages 1.

Alarmübung !

1.) Schiff (bezw. Division, bezw. Flottille) gehört mit Inkrafttreten dieses Befehls zum neugebildeten B.d.A.-Verband (bezw. zum B.S.O.-Verband). Meldung über Beendigung der mobmäßigen Ausrüstung ist zu richten an:
von Schiffen an: B.d.A., O.d.O.
von Zerst.Div., T.- und S.-Flottillen an: F.d.T., B.d.A., O.d.O.
von M.S.-, R.- U.-Jagd-Flottillen an: F.d.M.O.,B.S.O., O.d.O.

2.) O.d.O. hat Befehlsführung in der Ostsee übernommen. Befehlsstand Station O.,Kiel.

3.) Befehl: Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft ..... Auflaufen ohne weiteren Befehl nach ..... als Einsatzhafen. Einlaufmeldung an N.A. Station O. Im Einsatzhafen ....std. Bereitschaft.

4.) Das Auflaufen ist ein Teil der Alarmübung. Anders gearteten Gerüchten ist entgegen zu treten.

Also Sonderkommando: Anfang 2.

Blatt.	Eingang von:	Eingang bei:	Inhalt des Eingangs:
	Abteilung O Fernsprechstelle Gefechtsstand 8/38 II. Gruppe.		
	O.K.H. Abt.	Flotte Stat. O. Stat. H. F.d.U. L.N.K.(See) F.d.Luft.	"Befehl von Jagen! Sonderzeppelin "Kurin".

Prüf. Nr.: 2.

14

Anlagen der Befehlsstelle der II. Fliegergruppe „Zeppelin Kiew"

B. S. O.
Eingang: 25. 8. 35
B.-Nr. Gkdos. T 13 Anl.

26/8.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!
Nur durch Offizier.

Abschrift:
29.9.38

Kfg

1) Fall Corvo, Zeppelin ist am 27.9.38 um 20[55] Uhr Bataillon und Kampfstaffel
2) Befehl d. Ia. Chef-Adjutant
Ai Pr. 29/9

Prüf. Nr.		
1	an	B. d. A.
2	"	B. S. O.
3	"	A I., Zeppelin
4	"	A III, Zeppelin
5		Reserve

ohne Aufschrift!

107

Flottenkommando. Kiel, den 1. Dezember 1938.
B.Nr. 98 A1 g. Kdos. Chefs.

Geheim-Kommandosache.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

An

O.K.M., 1. Abteilung Seekriegsleitung
Gruppenkommando Ost
B. D. A.
Station O.
B. S. O.
Luftwaffenkommando See
F. d. Luft
Station N. für Gruppe West.

B. S. O.
Eingang: 2. 12. 38.
B.Nr. Gkdos I 37 Anl. —

Anordnung des Flottenkommandos zu Weisung Nr. 1 des Gruppenbefehlshabers Ost.

Zu Gruppenkommando Ost B.Nr. 71/38 A1 g.Kdos.Chefs. vom 28.XI.38 Abschnitt X,A

1) Zuteilung der Flottenstreitkräfte an B.D.A.

Panzerschiff:	Graf Spee	
Kreuzer:	Nürnberg	
	Leipzig	
Zerstörer:	Leberecht Maaß	
	Max Schultz	→ 1. Z. D.
	Richard Beitzen	→ 1. Z. D.
	Georg Thiele	→ 1. Z. D.
	Paul Jacobi	→ 2. Z. D.
	Theodor Riedel	→ 2. Z. D.
	Herrmann Schömann	→ 2. Z. D.
Torpedoboote:	4. T.-Flottille	
	5. -"-	= 9 Boote
	6. -"-	
Geleitboote:	Geleitflottille	= 7 Boote
S-Boote:	1.S-Flottille	= 6 Boote
R.-Boote:	2. R-Flottille	= 8 Boote
U.-Boote:	3. U.-Flottille	= 7 Boote

2.) Übungsanordnungen

2). <u>Übungsanordnung für die nicht dem B.d.A. gem. 1 unterstellten Seestreitkräfte der Flotte für Dezember 1938.</u>

Siehe Zeiteinteilung der Seestreitkräfte für Dezember 1938. Flotte B.Nr. 12421 A3 v. 21.XI.38.

Der B.d.A. meldet Änderungen der Zeiteinteilung für die Ihm gem. Ziffer 1) unterstellten Einheiten und der Zerstörer „Wolfgang Zenker", „Erich Steinbrink" und „Bruno Heinemann", soweit solche zur Herstellung der Kriegsbereitschaft notwendig sind.

Die Gestellung eines Zerstörers für die T.S. vom 5.-9.12. und die Marineschule Wesermünde vom 12.-17.12. ist zu berücksichtigen.

3). <u>Nachstehende Anordnungen, Befehle und Vereinbarungen bzgl. der ihm gem.1) unterstellter Streitkräfte werden dem B.d.A. übertragen.</u>

a) Übungsanordnungen.
b) Allgemeine Anordnungen zur Erhöhung des Bereitschaftsgrades.
c) Festlegung der Bereitschaftsfristen.
d) Befehle über erforderliche Verlegungen.
e) Befehle des F.d.U. für Sicherungsaufgabe.
f) Anordnungen über Brennstoff und Vorratsbestände, sowie Anordnungen über Ausrüstung.
g) Zusammenstellung der Zerstörerlandungskompanie.
h) Vereinbarung mit Station O bezüglich Kommandeur Stoßtruppabteilung für Ausbildung und Unterstellung der Zerstörerlandungskompanie.

Von seiten des Flottenkommandos
Der Chef des Stabes

Kummetz

110a

Marine-Gruppenkommando Ost
B.Nr. Gkds 81/38 A III II.Ang.

Kiel, den 9. Dezember 1938

Geheime Kommandosache!

B.S.O. Eingang: 12.12.38 B.-Nr. Gkdos. 725 Anl.: -

An
das Flottenkommando, Kiel
den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Kiel
das Kommando der Marinestation der Ostsee, Kiel
das Luftwaffenkommando See, Kiel
den Führer der Seeluftstreitkräfte, Kiel
den Führer der Torpedoboote,
den Führer der Unterseeboote,
nachrichtlich:
das Oberkommando der Kriegsmarine, Berlin W 35
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee, Kiel
das Kommando der Marinestation der Nordsee, Wilhelmshaven
für Gruppe West.

B.S.O. Eingang: 12.12.38 B.-Nr. Gkdos. I 38 Anl.: -

Das Fernschreiben:
" Sofort vorlegen. Gkds.
Betrifft: Transportübungen.

1.) Bereitschaftsfristen gemäss Gruppe Ost Gkds 71/38 vom 28.11. aufgehoben.

2.) Wiederherstellung Bereitschaftsfristen erfolgt, sobald erforderlich, durch Befehl "Bereitschaftsfristen gemäss Weisung Nr. 1 wiederherstellen."

3.) Beendigung Schnellausbildung M.A.A.'en regelt Station O.

4.) Gruppenkommando legt Wert darauf, dass Stosstruppausbildung erst nach Erreichung eines ausreichenden Ausbildungsstandes beendet wird. Ost regelt Weiteres einschliesslich Rückverlegung Nordseetruppenteile.

5.) Planmässige Weihnachtsbeurlaubungen.

6.) Über Zurückziehung von Nachrichtenpersonal durch Ost folgt Anweisung.

C.d.Ost Gkds 81/38 "

wird bestätigt.

Von seiten des Marine-Gruppenkommandos Ost.
Der Chef des Stabes.I.V.

d.t.a. Schell. d.t. Vorgg.

Marinenachrichtendienst

Eingeg. von Mbz	Weiter an	Datum	Uhrzeit	durch	Platz für Eing.-Stempel
am 9/12 um 1255					
durch Heilborg					
Verz.-Verm.					
Nr. 6125					

Fernschreiben von +SSD MBZ 0405 9/12 1255=

SSD NACHR BSO=

GLTD SSD GRUPPENKDO OST= SSD NACHR FLOTTE= SSD NACHR BDA=
SSD NACHR OST= SSD NACHR LWK SEE= SSD NACHR FD LUFT=
SSD NACHR NORD FUER GRUPPE WEST=

--GKDOS-- DRINGEND-- BETR TRANSPORTUEBUNGEN.-.

1) TERMIN FUER DIE UEBUNGEN IST NICHT BESTIMMBAR.-

2) ES KANN DAMIT GERECHNET WERDEN, DASZ DIE BEFEHLE FUER DIE TRANSPORTUEBUNGEN SO RECHTZEITIG GEGEBEN WERDEN, DASZ BESONDERE BEREITSCHAFTSMASZNAHMEN ZUR INNEHALTUNG DER 48 STUNDEN ANLAUFZEIT NICHT MEHR ERFORDERLICH SIND.-

3) BESCHLEUNIGTE AUSBILDUNGSVORBEREITUNGEN FUER DIE TRANSPORTUEBUNGEN SIND NICHT MEHR DRINGLICH. DIE PLANMAESZIGE AUSBILDUNG, SCHIFFSGESTELLUNG UND ZEITEINTEILUNG IST DESHALB SOFORT WIEDER EINZULEITEN.-

4) DIE VORBEREITUNGEN FUER TRANSPORTUEBUNGEN SIND BEFEHLSGEMAESZ ABZUSCHLIESZEN UND SO AUF DEM LAUFENDEN ZU HALTEN, DASZ NACH EINEM ZEITGERECHTEN VORBEFEHL, DER DIE VERSAMMLUNG DER AN DEN UEBUNGEN BETEILIGTEN STREITKRAEFTE UND DIE HERSTELLUNG IHRER BEREITSCHAFT ERLAUBT, DANN NOCH 48 STUNDEN ANLUFZEIT ZUR VERFUEGUNG STEHEN=

OKM 1 ABT EINS+

B.S.O.
Eingang: 10. 12. 38.
B.-Nr. Gkdos. I 38 ab Anl. zu Fernschreiben

110

Marinenachrichtendienst

OKM
1 IA Ltr Einl.
A 5 12/XII

Eingeg. von	Weiter an	Datum	Uhrzeit	durch	Platz für Eing.-Stempel
am 9.12. um 1635					
durch Fernschreiben					
Verz.-Verm.	Geheime Kommandosache!				
Nr. 0127	Geheime Kommandosache!				

Fernschreiben von +SV MOZ 0127 9/12 1635=

NACHR BSO=

GLTD FLOTTE= BDA= OST= LW K SEE= FD LUFT= NACHR OKM= NACHR NORD FUER GRUPPE WEST= FDT= FDU=

GKDOS-- SOFORT VORLEGEN.--- BETR TRANSPORTUEBUNGEN.-

1.) BEREITSCHAFTSFRISTEN GEM GRUPPE OST GKDOS 71/38 VOM 28/11 AUFGEHOBEN.-

2.) WIEDERHERSTELLUNG BEREITSCHAFTSFRISTEN ERFOLGT, SOBALD ERFORDERLICH, DURCH BEFEHL ''BEREITSCHAFTSFRISTEN GEM WEISUNG NR 1. WIEDERHERSTELLEN''.-

3.) BEENDIGUNG SCHNELLAUSBILDUNG MAA'EN REGELT OST.-

4.) GRUPPENKDO LEGT WERT DARAUF, DASZ STOSZTRUPPAUSBILDUNG ERST NACH ERREICHUNG EINES AUSREICHENDEN AUSBILDUNGSSTANDES BEENDET WIRD. OST REGELT WEITERES EINSCHL RUECKVERLEGUNG NORDSEETRUPPENTEILE.-

5.) PLANMAESZIGE WEIHNACHTSBEURLAUBUNGEN.-

6.) UEBER ZURUECKZIEHUNG VON NACHRICHTENPERSONAL DURCH OST FOLGT ANWEISUNG=

O. D. OST GKDOS 81/38+

Eigene B. Nr.	des Absenders			Verbleib
	Dienststelle	B. Nr.	Dat.	
6	Gr. Kdo I	-1-	11/8.38.	
7	Gr. Kdo I	8	15/8.38	
7	an Gr. Kdo I		17/8.38	
9	Gr. Kdo I	12	18/8.38	
10	Gr. Kdo I	15	19/8.38	
11	Gr. Kdo I	19	23/8.38	
14	an Gr. Kdo I		26/8.38	
15	Gr. Kdo I	23	27/8.38	
O.B.	an gem. Kdl.		5/9.38	Bek.: Alarmübungen (9 Befehle)
Ghdos 461	an F.d.M.O.		1/9.38	
Ghdos 463	an F.d.M.O.		3/9.38	
16	an Chef i.M.S.Fl.		3/8.38	32 Seiten! übergt. an Chef 2. u. 19. M.S.Abt., 1. R. Fl., 10. Kp. 2. u. 3. R. je 1 Fl. m.d.f.
22.	Gr. Kdo I	25	6/9.38	
Ghdos 550	O.d.O.d.L.	MOB 87	28/9.38.	
26	Gr. Kdo I	46	14/9.38	
13	Gr. Kdo I	8	25/8.38	
37	Flotte	98	1/12.38	
38	O.K.M.(Abt.)	MBZ 0405	9/12.38	Anl. 1 2 Anlagen
94	OKM	173	19/8.39	mit 2 Abschriftsanlagen/übgn.

zu Heft 365

Muster der Mob-Hefte

des B.S.O.

Vereinnahmt
auf Seite 406 Lfd. Nr. .....
der Ogkdos — Sammlung
Flottenkommando

Vereinnahmt
auf Seite 406 Lfd. Nr. .....
der Gkdos — Sammlung
Flottenkommando
30/5

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/39773 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M
ON IT, BUT ESPECIALLY NOT
SHOULD BE M ON THE
RECORD CARD OR ANY SHEET OF P
OR ANY GISTERED NUMBER

B&B
ReTIES

(Bearb: III/38) Sonderblatt A

Einführung.

1.) Dieses Heft enthält Richtlinien und Befehle des Befehlshabers der Sicherung der Ostsee (B.S.O.) für die Kommandanten bzw. Flottillenchefs von Hilfskriegsschiffen bzw. Verbänden zur Herstellung der Gefechtsbereitschaft der Fahrzeuge bzw. Verbände.

2.) Die Richtlinien und Befehle sind mit Ausspruch der Mobilmachung in Kraft getreten.

3.) Der Stichtag für das Anlaufen der Mobilmachung ist der 1. Mob-Tag, der um Mitternacht 0000 Uhr beginnt und um 2400 Uhr endet. Für Zeiten außenpolitischer Spannung sind bereits vor öffentlicher Verkündung der Mobilmachung sogenannte "Vorausmaßnahmen" befohlen worden. Diese "Vorausmaßnahmen"werden in der gleichen Weise durchgeführt wie die Mobilmachung selbst. Es ist jedoch besonders sorgfältig darauf zu achten, daß alle Durchführungsarbeiten weitestgehend getarnt und vor der Öffentlichkeit strengstens geheim gehalten werden!

4.) Dieses Mob-Heft enthält:

a) Vorbemerkungen,die umfassen:

Titelblatt
Sonderblatt A. Einführung
Sonderblatt B. Abkürzungen
Sonderblatt C. Begriffserklärungen.

b) Teil I (Abschnitt A - D): Die Aufstellung
mit allen Angaben, die der Kommandant/Flottillenchef zur Durchführung der Aufstellung der Hilfskriegsschiffe bis zur Seeklarbesichtigung benötigt.

c) Teil II: Die militärischen Aufgaben.
Dies sind die Befehle und Anweisungen für den Kommandanten bzw. Flottillenchef zur Herstellung der Gefechtsbereitschaft seines Fahrzeuges, bzw. seines Verbandes; weiterhin die Aufgaben des Fahrzeuges bzw. Verbandes im Kriege.

d) Mob.-Kalender,
in dem alle vom Kommandanten bzw. Flottillenchefs zu veranlassenden Maßnahmen und Meldungen der Zeit nach geordnet sind.

e) Deckeltasche
mit Anlagen und Formularen.

(Bearb: III/38)

Sonder-Blatt B.

A b k ü r z u n g e n .

A 1	= I. Admiralstabsoffizier.
A 2	= II. "
A 3	= III. "
A J	= Artillerie-Inspektion.
A L	= Ausrüstungsleiter.
A U A	= Artillerie Untersuchungsausschuß(Artl. Abnahme und Anschießkommando d.Mar.Werft bezw. des Mar.Arsenal.)
+ B H	= Bestimmungen für Hilfsschiffe.
B.L.	= Bemannungsleiter.
B.S.O.	= Befehlshaber des Sicherung der Ostsee
+ E.A.N.	= Einheiten-Ausrüstungs-Nachweisung.
+ Em.V.P.	= Entfernungsmesser-Verteilungsplan.
E.S.Vorschr.	= Erkennungssignal-Vorschrift (siehe Geheimbücher Ausrüstung).
F.d.H.O.	= Führer des Handelsschutzverbandes der Ostsee.
F.d.M.O.	= Führer der Minensuchboote der Ostsee.
F.d.V.O.	= Führer der Vorpostenverbände der Ostsee.
+ F.V.Pl.	= Funkgerät-Verteilungsplan.
+ G.V.P.	= Geschütz-Verteilungsplan.
+ K.G.	= Kriegsgliederung.
K.M.D.	= Kriegsmarinedienststelle(bezw. die am Ort befindliche Zweigstelle der zuständigen Kriegsmarinedienststelle).
M.A.St.	= Marine-Annahme-Stelle.
M.Ausr.St.	= Marine-Ausrüstungsstelle.
M-Boot	= Minensuchboot.
M.F.S.	= Marine-Funkstelle.
M.N.O.	= Marine-Nachrichten-Offizier.
+ Mob-Plan	= Mobilmachungsplan.
M.P.S.	= Marine-Funkpeilstelle.
M.S.S.	= Marine-Signalstelle.
+ M.V.P.	= Munitionsverteilungsplan.
M.Za.(A)	= Marine-Artillerie-Zeugamt.
M.Za.(Spr.)	= Marine-Sperrzeugamt.
N.J.	= Nachrichten-Inspektion.
Op.u.Man.	= Operations-und Manöverbestimmungen(siehe Geheimbücherausrüstung).
R-Boot	= Minenräumboot.
+ S.B.	= Sonderbezeichnung (der Fahrwasser im Kriege).
+ Sch.V.P.	= Scheinwerfer-Verteilungsplan.
S.D.O.	= Schiffsstammdivision der Ostsee.
S.J.	= Sperrwaffen-Inspektion.
S.St.A.	= Schiffsstammabteilung.
S.V.K.	= Sperrversuchskommando.
T-Boot	= Torpedoboot.
T.V.A.	= Torpedoversuchsanstallt.
U.L.	= Umbauleiter.

+: Diese Vorschriften befinden sich nur beim B.S.O., bei den Kriegsmarinedienststellen und Marinewerften und können dort gegebenenfalls eingesehen werden.

Begriffserklärungen siehe nächstes Blatt!

(Bearb: III/38) **Sonder-** Blatt C.

Begriffserklärungen für dieses Mob-Heft!

1.) Der Mob-Endtag ist der Termin, bis zu dem die personelle und materielle Aufstellung der Einheit beendet sein soll. Das Anschießen und die Erprobung der Waffen sowie die Herstellung der Gefechts-Bereitschaft schließen sich an die Mob-Aufstellungsfrist an.

2.) Die zuständige Kriegsmarinedienststelle (K.M.D.) im Ausrüstungshafen ist für die Erfassung, den Umbau, die 1.Versorgung der Besatzungsstämme und die allgemeine Ausrüstung des Schiffes bis zur Indienststellung allein verantwortlich.

3.) Im Ausrüstungshafen wird das Schiff umgebaut, bemannt und ausgerüstet.

4.) Der Ausrüstungsleiter (A.L.) ist als Bevollmächtigter der K.M.D. verantwortlich für die Übernahme des Schiffes von der Reederei und für seine Ausrüstung.

5.) In der Umbauwerft wird das Schiff für seine militärische Verwendung umgebaut.

6.) Der Umbauleiter (U.L.) ist als Bevollmächtigter für die K.M.D. verantwortlich für den Umbau.

7.) Der Bemannungsleiter (B.L.) erfaßt die Friedensbesatzung des Schiffes und führt sie der zuständigen Marine-Annahmestelle zu.

8.) Die zuständige Marine-Annahmestelle (M.A.St.) ist Sammelstelle für das gesamte für die Bemannung von Schiffen zur Verfügung stehende Personal (aktive Soldaten, Reservisten, Ergänzungspersonal und Zivilpersonen).

9.) Die Aufstellungskompanie betreut die ihr von der Marine-Annahmestelle zugewiesenen Soldaten.

10.)

10.) Der Verteilungs-Offizier der Aufstellungskompanie stellt die Verbands- bzw. Schiffs-Besatzungen nach den vom Oberkommando der Marine festgelegten Kriegsbordstärken zusammen.

11.) Im Bewaffnungshafen erhält das Schiff die bereitgestellten Waffen und Munition sowie den Rest der fehlenden militärischen Ausrüstung.

12.) Die zugehörige Marinewerft hat die Ausrüstung an Waffen und militärischem Gerät bereitzustellen, sofern diese nicht durch die Zeugämter der Waffen-Inspektionen und durch Fach-Dienststellen zu liefern sind.

13.) "Marine-eigene Fahrzeuge" sind Schiffe und Boote, die schon im Frieden zur Kriegsmarine gehören. Ihr Umbau und ihre Ausrüstung erfolgt stets durch die zugehörige Marine-Werft.

14.) Das Marinezeugamt (A=Artillerie, Spr.= Sperr) ist für Anbordgabe der gem. Munitionsverteilungsplan vorgesehenen Munition bzw. der gem. Einheiten-Ausrüstungs-Nachweisung vorbereiteten Sperr-Ausrüstung verantwortlich.

15.) Der Hauptliegehafen dient im Kriege als Stützpunkt für das Schiff (Verband).

16.) Als "höhere Stäbe" sind bezeichnet: die Stäbe des B.S.O., F.d.M.O., F.d.V.O. und F.d.H.O. Die Stäbe der Flottillen und Gruppen sind in der Bezeichnung: "Stäbe" zusammengefaßt.

17.) Sachbearbeiter beim B.S.O. für:

a) Operative Vorarbeiten und Personal-Angelegenheiten der Offiziere ist: A 1 - Telefon: 8 121,

b) Materielle Vorarbeiten und Angelegenheiten der Unteroffiziere und Mannschaften ist: A 2 - Telefon: 8 122,

c) Sperr=, Minen= und Torpedo=Waffe ist: A 3 - Telefon 8 125.

(Bearb: III/38)

Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkungen.

Titelblatt
Sonderblatt A: Einführung.
Sonderblatt B: Abkürzungen.
Sonderblatt C: Begriffserklärungen.

Teil I mit Inhaltsverzeichnis.

Blatt A 1 : Aufstellungsplan
" A 2 : Militärische Unterstellung und Befugnisse m.Anlage
" A 3 : Gang der Ausrüstung, Indienststellung, Bereitschaftsmeldung, Geheimsachen,Abwehr von Spionage und kommunistischer Zersetzung.
" A 4 : Richtlinien für den Kommandanten.
" A 5 : Richtlinien für Flugabwehr.
" A 6 : Friedensmäßige Schiffskunde (nur bei marineeigenen Fahrzeugen).

" B 1 : Allgemeines über Umfang der Ausrüstung.
" B 2 : Ausrüstung mit Geschützen, Em-Geräten und Feuerleitanlagen.
" B 3 : Ausrüstung mit Maschinen-Gewehren, Handwaffen und Sternsignalpistolen.
" B 4 : Ausrüstung durch die Torpedoverwaltung d.Marinewerft.
" B 5 : Ausrüstung durch das Sperrzeugamt.
" B 6 : Munition für Geschütze, M.G.C/30, Handwaffen,Sternsignalpistolen.
" B 7 : Ausrüstung mit Druckschriften.
" B 8 : Ausrüstung mit Dienststempeln und Formularen.
" B 9 : Sanitäts-Ausrüstung.
" B 10 : Nautische Zusatz-Ausrüstung.

" C 1 : Stellenbesetzung der Offiziere.
" C 2 : Bemannung, Fürsorge, Wachdienst.
" C 3 : Vereidigung der Besatzung, Seelsorge.
" C 4 : K-Bordstärke mit Anlage.
" C 5 : Gesamt-K-Bordstärke (nur für Stäbe).

Blatt D 1

~~Blatt~~ D 1 : ~~Unterbringung,~~ Verpflegung, Bekleidung, Geldversorgung.
" D 2 : Ausrüstung mit Verpflegung.
" D 3 : Ausrüstung mit Bekleidung.
" D 4 : Geldversorgung und Rechnungslegung.
" D 5 : Beschaffung von Betriebsmitteln (nur für Stäbe und Amtskassen).
" D 6 : Merkblatt für Verwaltungs-Angelegenheiten.
" D 7 : Zuständige Amtskasse.(Für Stäbe: Amtskassenverzeichnis)

Teil II.

Inhaltsverzeichnis: vor Teil II.
Dieser Teil wird erst im Mob-Falle und nur an den Verbandsführer verausgabt. Die Weitergabe an den Kommandanten erfolgt durch ihn nach eigenem Ermessen.

M o b k a l e n d e r .

D e c k e l t a s c h e

mit besonderem Inhaltsverzeichnis.

A

KW

Zehner-Hefter

D. R. G. M.

a
b
c
d
e
f
g
h
i
k
l
m
n
o
p
q
r
s
t
u
v
w
xy
z

Titel:

~~II. Abschnitt A — Office~~

Wohnort:

~~Teil A~~

Angefangen:

Geschlossen:

Teil I

Abschnitt A

Kipp-Ordner-Werk G.m.b.H.
Berlin-Neukölln
Kaiser-Friedrichstr. 132-33

Bestell-Nr. 787 a

Teil I. Blatt A 1

g s p l a n

Fahrzeuges bezw. Verbandes)

.....

.....

.....

Kriegsbereitschaft bis spä-
ob-Tag.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ffes (Stabes):.....

.....

.....

.....

.....

lo

.....

.....

.....

.G.Nr:.....

(Bearb: 3/38) Teil I. Blatt A1

A u f s t e l l u n g s p l a n

(Angaben über Bereitstellung des Fahrzeuges bezw. Verbandes)

für

.....

.....

K.G.Nr:..... B.H.Nr:.....

1.) Mob-Endtag: Herstellung voller Kriegsbereitschaft bis spätestens zum Ende des .....Mob-Tag.

2.) Zuständige K.M.D.:.....

3.) Ausrüstungshafen:.....

4.) Umbauwerft:.....

5.) Zugehörige Marinewerft:.....

6.) Zugehöriges Artilleriezeugamt:.....

7.) Zugehöriges Sperrzeugamt:.....

8.) Zugehöriges Sanitätsamt:.....

9.) Zuständige Marine-Annahmestelle:.....

10.) Meldeort für die Besatzung:.....

11.) Meldestelle für die Offz. d.Schiffes (Stabes):.....

12.) Meldestelle f.U.O. u. Mannsch.:.....

13.) Bewaffnungshafen:.....

14.) Hauptliegehafen:.....

15.) Zugehöriges Marinestationskommando
für die Zuteilung der Besatzung :.....

Es sind eingeschifft:

16.) Der Verbandsingenieur auf K.G.Nr:.....

17.) Der Verbandsarzt " " " ":.....

18.) Der Verbandsverwalt.Offz." " " ":.....

19.) Die Amtskasse befindet sich auf K.G.Nr:.....

Militärische Unterstellung und Befugnisse.

1.) Während des Bereitstellungsganges unterstehen die Besatzungen der Fahrzeuge, Flottillen und Verbände - vom Zeitpunkt ihrer Zusammenstellung an - ihren militärischen Kommandanten, Flottillenchefs bzw. Gruppenführern, die ihrerseits wiederum direkt dem Befehlshaber der Sicherung der Ostsee unterstellt sind.

2.) Nach beendeter Aufstellung tritt:

K.G.Nr:.....

entsprechend der taktischen Gliederung unter den Befehl

des .....

3.) Aus den Schiffsbesatzungen sind auf Anforderung der K.M.D. die "Baubelehrungskommandos" auszusondern, die bis zur Entlassung aus diesem Dienst unter der Befehlsgewalt des Chefs der K.M.D. stehen.

4.) Die Verantwortung für die sachliche Durchführung der Umbau- und Ausrüstungsarbeiten verbleibt bis zur Indienststellung bei der K.M.D. (bei marineeigenen Fahrzeugen bei der Marine-Werft). - Diese leitet daher eigene Wünsche und Forderungen an den Verbandsführer (bzw. dessen Stellvertreter und bei Einzelschiffen den Kommandanten).

Aus diesem Grunde ist - in Vertretung des Verbandsführers - der älteste Kommandant eines jeden Verbandes von Hilfskriegsschiffen (bei Einzelschiffen der Kommandant) verpflichtet, engste Fühlung mit der K.M.D. bzw. deren Umbau-, Ausrüstungs- und Bemannungsleitern zu halten. Den Anforderungen der K.M.D. auf Personalgestellung ist, in Zusammenarbeit mit den übrigen Kommandanten des Verbandes, bis zur vollendeten Ausrüstung der Schiffe nachzukommen. Es muß besonderer Wert darauf gelegt werden, daß jede unnötige Reibung vermieden wird, um in zweckmäßiger Zusammenarbeit weitestgehende Beschleunigung der Bereitstellung der Schiffe zu erzielen.

Glaubt der älteste Kommandant, daß ein Verlangen der K.M.D. seinen späteren militärischen Aufgaben oder den in den Mob-Heften festgelegten Weisungen zuwiderläuft, und kann er nicht alsbald bei der K.M.D. Klärung herbeiführen, so kommt er zunächst der Aufforderung der K.M.D. nach. Er macht aber

gleichzeitig Meldung an den im Umbauhafen weilenden, späteren Verbandschef (wo dieser fehlt, unmittelbar an B.S.O.). Der Verbandschef setzt sich als Organ des B.S.O. mit der K.M.D. in Verbindung; notfalls macht er Meldung an B.S.O. Dieser erwirkt etwa nötige Weisungen auf dem Dienstwege.

5.) Die Bereitschaft zum drahtlichen Befehlsempfang ist jederzeit sicherzustellen - notfalls durch Antrag auf Bereitstellung einer fliegenden Fernsprech-Anlage bei der K.M.D. - und, so führzeitig wie möglich, durch die Kommandanten bzw. Verbandschefs zu regeln.

6.) Die Verbands- und Gruppenführer und ihre Admiralstabsoffiziere sowie die Flottillenchefs melden sich im Mob-Falle beim B.S.O. in Kiel, um sich zunächst über ihre Kriegsaufgaben zu unterrichten; Dauer voraussichtlich etwa 2 Tage. Die Stellvertretung im Kommando für den etwa inzwischen am anderen Orte in Dienst gestellten Verband (oder Teile desselben) übernimmt der älteste Kommandant.

7.) Die Disziplinarbefugnisse für den Kommandanten (Verbandschef) ergeben sich aus der "Marine-Disziplinarstrafordnung", die Urlaubsbefugnisse aus der Urlaubsordnung (O.B.Heft 7). Beide Bücher befinden sich in der Schiffsbücherkiste, die vom Torpedo-Ressort der zuständigen Marine-Werft bereitgestellt wird.

8.) Gerichtsherr ist der B.S.O.

9.) Den Tag der Indienststellung setzt der Chef der K.M.D. im Einvernehmen mit dem B.S.O. nach dem Mob.-Plan fest, unter Berücksichtigung der sich aus der tatsächlichen Lage oder nach Befehlen höherer Stellen ergebenden Änderungen. Die Durchführung der Indienststellung obliegt dem Verbandschef bzw. bei Einzelschiffen dem Kommandanten.

10.) Alle Einheiten des B.S.O. führen die Reichskriegsflagge mit Ausnahme der mit Zivilbesatzung fahrenden Hilfsbeischiffe.

11.)

KODAK SAFETY FILM

11.) An Kommandozeichen führen:

a) den Kommandowimpel - alle Einheiten unter der Reichskriegsflagge, wenn sie durch einen Offizier besetzt sind. Das Setzen des Kommandowimpels unterbleibt, wenn ein militärischer Führer eingeschifft ist, der zur Führung eines der nachstehenden Kommandozeichen berechtigt ist.

b) den Flottillenstander: die Führerfahrzeuge der Flottillenchefs.

c) den Gruppenstander: die Fahrzeuge, auf denen die Führer der

1.Handelsschutzgruppe
2.Handelsschutzgruppe
3.S-Gruppe

eingeschifft sind.

d) den Führerstander: die Führerfahrzeuge des F.d.V.O., F.d.M.O. und F.d.H.O., sofern sie nicht im Dienstrange der Flaggoffiziere stehen und damit zur Führung der entsprechenden Admiralsflagge berechtigt sind.

Die Bereitstellung der Kommandozeichen erfolgt durch die zuständige K.M.D. (Rechtzeitig anfordern!).

12.) Die taktische Gliederung der Flottillen und Verbände ist vom Flottillenchef bzw. vom Verbandsführer vorzunehmen und nach dem anliegenden Muster einzureichen.

-Anlage -

(Bearb: III/38)

T a k t i s c h e G l i e d e r u n g

der:

(DieFl-Chefs (Verbandsführer) reichen ausgefüllte Listen nach diesem Muster in 3-facher Ausfertigung auf dem Dienstwege an B.S.O. baldmöglichst ein!)
- Bitte deutlich schreiben! -

TAKT! Nr.	Verwendungszweck	N a m e des Schiffes Bootes Dampfers	Bezeichn. Signal Std.G über:	Morse name	offener Funkname	Toppzeichen	Angabe ob: Führerboot Arztboot-Vbd.Ing-Boot eigene Amtskasse eingeschifft.	K.G. Nr.	Name des Vbd.Führers bzw. des Kommandanten	Bemerkungen
	Stab									
	Führerschiff-(boot)									
					U					

Bemerkungen: a) Bezeichnungsignal und Morsenamen sind der "Marineliste zum Signalbuch" zu entnehmen, deren Neuausgabe mit Erlass des Mob-Befehls erfolgt.

b) die verschlossenen Funknamen sind aus der "Zuteilungsliste für das F. und K. Buch Nr. 35" ersichtlich, die am erstem Mob.-Tag ausgegeben wird.

c) Die Toppzeichen aus, "S.A., Teil I, Heft C, Tafel 1" sind massgebend.

d) Entsprechend der Eigenart der Hilfskriegsschiffe ist eine Änderung der takt. Gliederung dem Verbandsführer anheimgestellt unter gleichzeitiger schriftlicher Meldung an B.S.O.

Teil I, Blatt A 2
Anlage

Gang der Ausrüstung, Indienststellung, Bereitschaftsmeldung, Geheimsachen, Abwehr von Spionage und kommunistischer Zersetzung.

1.) Verantwortlich für den Umbau und die allgemeine Schiffs-Ausrüstung ist die zuständige K.M.D.(bei marine-eigenen Schiffen: die zuständige Marinewerft). Einzelangaben enthalten die Ausrüstungsmappen der K.M.D.(bzw. die Sonderausrüstungsmappe der zuständigen Marinewerft).

2.) Die Kommandanten und Flottillenchefs haben sich, sobald wie möglich, mit der K.M.D. in Verbindung zu setzen wegen Einrichtung eines Sicherheitsdienstes auf der Umbauwerft.

3.) In Zusammenarbeit mit der K.M.D. ist vom B.S.O. Entscheidung einzuholen, ob schiffbauliche Arbeiten von längerer Zeitdauer durchgeführt werden sollen, wenn einzelne Waffen oder Geräte nicht einbauklar sein sollten, damit gegebenenfalls Abkürzung der Mobfrist erzielt werden kann.

4.) Verantwortlich für die Bereitstellung der Waffen und militärischen Geräte sind die auf den einzelnen Blättern des Teil I, Abschnitt B, dieses Mobheftes bezeichneten Fach-Ausrüstungsdienststellen.

5.) Die Verantwortung für den technisch richtigen Einbau der Waffen und militärischen Geräte,für die Vollzähligkeit der Zubehörteile und für die ordnungsmäßige Übergabe an die Schiffskommandos tragen die Ausgabe-Stellen und die militärischen Einbaukommandos der Fachdienststellen.

6.) Angaben über Zusammenstellung und Stärke der Besatzung sowie deren Vereidigung enthält Teil I, Abschnitt C.

7.) Der Kommandant hat im einzelnen darauf zu achten, daß ihm oder dem von ihm bestellten Offizier

a) die nach der Bordstärke(siehe Teil I.,Abschnitt C) vorgesehene Besatzung zugewiesen und

b) die gemäß Teil I, Abschnitt B und nach dem allgemeinen Ausrüstungssoll bereitgestellte Ausrüstung vollzählich und ordnungsmäßig übergeben wird.

8.) Der Zeitpunkt der Indienststellung wird vom Chef der K.M.D. im Einvernehmen mit dem militärischen Befehlshaber festgesetzt.

9.) Von der Indienststellung ab geht die gesamte Verantwortung für Fahrzeug und Besatzung sowie für die Vervollständigung der Ausrüstung auf den Kommandanten über.

10.)

10.) Vom Zeitpunkt der Indienststellung ab ist

bei Einzelfahrzeugen vom Kommandanten

bei Flottillen und Verbänden von den Flottillen-Chefs und den Verbandsführern.

"Kriegstagebuch" gemäß "Operations- und Manöverbestimmungen, Teil III" zu führen. Muster siehe Deckeltasche des Mobheftes.

11.) Die Reihenfolge für die Anbordgabe der Waffen und militärischen Ausrüstung im "Bewaffnungshafen" ist:

a) für Swinemünde und Pillau durch fernmündliche Vereinbarung der Schiffskommandos bzw. Flottillenchefs mit den örtlichen Ausrüstungsdienststellen zu regeln.

b) für Kiel beim B.S.O. zu erfragen, der die Reihenfolge im Einvernehmen mit den Ausrüstungsdienststellen festsetzt.

12.) Eine Abkürzung der Mobfrist ist mit allen Mitteln anzustreben. Ist die Kriegsbereitschaft nicht fristgemäß herzustellen, so muß im Notfalle - nach Entscheidung durch den B.S.O. - eine behelfsmäßige Bereitschaft sichergestellt werden.

13.) Bereitschaftsmeldungen von Einzelschiffen bzw. Flottillen an B.S.O. sind durch Fernschreiber oder Fernsprecher nur zu erstatten

a) bei Indienststellung,
b) beim Verlassen des Ausrüstungshafens,
c) mit Eintreffen im Bewaffnungshafen,
d) nach Beendigung der gesamten Aufstellung.

14.) Im übrigen sind Meldungen nur zu machen im Falle unvorherzusehender Schwierigkeiten, die das Einhalten der Mobfrist gefährden. Nichts Unnötiges fragen und melden! Selbständig handeln!

15.) Geheimsachen: Richtlinien siehe Deckeltasche Blatt 2.

16.) Spionage-Abwehr: siehe Deckeltasche Blatt 3.

17.) Zur Durchführung der Abwehrmaßnahmen gegen kommunistische Zersetzung erhalten die Flottillen- bzw. Gruppenführer ein Merkblatt, nach dem sie durch geeignete Unterrichtung ihrer Offizierkorps eine einheitliche Handhabung sicherzustellen haben. (siehe Deckeltasche Blatt 4, nur in den Stabsheften und bei Einzelfahrzeugen).

(Bearb: III/38) Teil I, Blatt A 4

Richtlinien für den Kommandanten (Verbandsführer).

1.) Die mobilmachungsmäßige Bereitstellung von Schiffen (Verbänden) ist friedensmäßig vorbereitet, soweit dies theoretische Überlegungen, Übungen und Kriegserfahrungen möglich machen. Trotzdem stellt die praktische Mobilmachung -infolge unvorhergesehener Kriegsereignisse - alle beteiligten Dienststellen vor schwierige Aufgaben.

2.) Aus diesem Grunde können die nachfolgenden Richtlinien für den Kommandanten (Verbandsführer) lediglich als Anhalt dienen; festumrissene Anweisungen sind weder beabsichtigt noch möglich.

3.) Das Hauptziel, hinter dem alle sonstigen Erfordernisse zurück zutreten haben, ist die fristgerechte Bereitstellung des Schiffes (Verbandes); diese Frist ist aus dem vorgehefteten Aufstellungsplan zu ersehen. Aufgabe des Kommandanten (Verbandsführers) ist es daher, die nahen und zwangsläufigen Zusammenhänge aller Vorarbeiten aus diesem Mob.-Heft zu erkennen, um in engster Zusammenarbeit mit der zuständigen K.M.D. (Marinewerft) einen möglichst reibungslosen und pünktlichen Ablauf der Mobilmachung zu fördern.

4.) Es ist dringendes Gebot, den Ablauf der Maßnahmen (Erfassung, Umbau, Ausrüstung und Bemannung des Schiffes) von anderer Seite nicht zu stören, da die zahlreich beteiligten Dienststellen nach den ihnen schon im Frieden gegebenen Befehlen und Richtlinien zu handeln haben.

5.) Es ist dringend erforderlich, daß so frühzeitig wie möglich Bereitschaft zum Empfang von Drahtnachrichten sichergestellt wird. Alle im Arsenal und in Kieler Werften liegenden Einheiten haben zu vereinbarten Zeiten eingegangene Fernschreiben abzuholen. (Arsenal Hauptgebäude - Keller, Telefon 6459)

6.) Erste Dringlichkeit:
Zusammenstellung der Besatzung. Bildung der Stäbe und Zuteilung der Arbeitsgebiete. Gasmasken und Erkennungsmarken nachprüfen bezw. Ausrüstung damit veranlassen. Unterbringung und Verpflegung sicherstellen. Diensteinteilung festlegen. Wach- und Sicherheitsdienst regeln. Postenvorschriften aufstellen. Ärztliche Betreuung sicherstellen. Für Teilnahme an Rundfunk-Bekanntgaben sorgen.

Örtliche Luftschutzmaßnahmen erfragen und Belehrung durchführen. Besatzung auf Geheimhaltung und Spionage-Abwehr hinweisen.

7.) Zweite Dringlichkeit:
Eigene Unterrichtung des Kommandanten über Schiff, Umbau Maßnahmen und Ausrüstung der Mob.-Einheit. Verteilung des Stabes zur Einschiffung mit K.M.D. vereinbaren, damit die entsprechende Unterbringung schiffbaulich und Gerätemäßig vorbereitet werden kann. Vereidigung durchführen. (Dazu Kriegsflagge) Abgabe der angeforderten Baubelehrungs-Kommandos an K.M.D.-Plan für militärische Ausbildung der Besatzungen festlegen. Wünsche der K.M.D. auf Gestellung von Arbeitskommandos einholen. Urlaub der Besatzungen regeln. Besondere Standortbestimmungen und Angaben über verbotene Lokale erfragen und bekanntgeben. Ausweise und Urlaubskontrolle vorbereiten.

8.) Dritte Dringlichkeit:
Manöverrollen ausarbeiten. Anlieferung der Dienstvorschriften erfragen. Verschluß der Geheimsachen sicherstellen. Ausrüstung übernehmen. Indienststellung vorbereiten. Kriegstagebuch (nur Einzelschiffe und Flottillen) Indienststellung.

9.) Vierte Dringlichkeit:
Vorläufige Deviationsbestimmung durchführen. Krängungsversuch nach Anweisung der K.M.D. Seeklar-Besichtigung. Wichtigste Rollen einüben. Auslauftermin im Einvernehmen mit K.M.D. festlegen. Feuer und Schleusen bestellen. Durch K.M.D. über E.S., S.B., Minenlage, Standort eigener Streitkräfte unterrichten. Funkbeschickung sicherstellen.
(Vergleiche auch Mob.-Kalender.)

(Bearb:X/35)

AS
Nail T. Blatt 6 e
~~Dr. Anl. 14.~~

Flugabwehr = Richtlinien.

I. I m H a f e n :

1.) Während Umbau und Ausrüstung:
Die Leitung für die Flugabwehr liegt bei dem militärischen Leiter des örtlichen Luftschutzes. Der Verbandsführer (älteste Kommandant) hat Verhaltungsmaßregeln zu erfragen und einheitlich anzuordnen.

Bei Luftgefahr: Alle Mann klar bei Gasmasken! Gassicheres Schließen aller Fenster, evtl. Abblenden! Klarmachen der Notbeleuchtung. Klarmachen zum Abstellen von Dampf. Wachhabende verteilen für Aufsicht unter Deck bzw. in den Untertreträumen. Klarmachen der Feuerlöscheinrichtung. Fernsprecher besetzen.

2.) Nach durchgeführter Ausrüstung und Armierung:
siehe Ziffer 1.), im übrigen aktive Beteiligung an der Flugabwehr mit Geschütz, M.G. oder Scheinwerfer nur nach Anweisung des Verbandsführers (ältesten Kommandanten).

Der Hafenkapitän, der in jedem Hafen vom Einlaufen des Bootes (Schiffes) zwangsläufig Kenntnis erhält, ist verpflichtet, den Liegeplatz des Schiffes an den militärischen Leiter des örtlichen Luftschutzes zu übermitteln.

II. I n S e e :

1.) Jedes sich einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug nähernde Flugzeug ist als feindliches anzusehen, bis es durch E.S. oder Unterscheidungszeichen einwandfrei als eigenes erkannt ist. (E.S.=Vorschrift).

2.) Flugmeldedienst:
Jedes gesichtete Feindflugzeug ist auf der Küstenwelle zu melden. Die Meldung hat nur Zweck, wenn sie klar, schnell und zuverlässig ist. Sie muß daher im Funkraum stets so vorbereitet klarliegen, daß die hierunter folgenden Angaben in kürzester Zeit eingefügt werden können. Die Meldung soll enthalten:

a) Uhrzeitgruppe
b) eigener Standort
c) Zahl und (nach Möglichkeit) Art (Typ) der feindlichen Flugzeuge

d) Peilung (Höhe)
e) Kurs.
Die Meldung erfolgt ausschließlich nach der "Flugmelde-Funktafel".

3.) Flugabwehr:
Jedes Feindflugzeug ist mit allen vorhandenen Mitteln zu bekämpfen!

Genaue Vorschriften siehe auch:
a) "Flugabwehrvorschrift (FAV)", S.A.II, Heft h, Entwurf.
b) "Ausbildungsvorschrift für Flugabwehr (AVFla)" und deren Teil III "Fla-Schießvorschrift (FlaSV)".
c) "Gasabwehr an Bord", Teil II der GAR.

III. Funksignale nur nach "Flugmeldefunktafel".
Optische und akustische Signale nach "Marine-Signalbuch" S. 122.

IV. Der Kommandant ist verantwortlich, daß durch sofort einsetzende Ausbildung nach der Indienststellung und durch häufige Übungen der Höchststand an Flugabwehrbereitschaft in kürzester Zeit erreicht wird. Besonderer Wert ist auf die sorgfältige Auswahl der Ausguckposten zu legen; die Ausrüstung dieser Posten und des Brükkenpersonals mit den nötigen Hilfsmitteln ist rechtzeitig sicherzustellen. Hierzu gehören: Doppelglas mit Blendglas, Sonnenbrille, Uhr, Schreibblock, Bleistift. Ferner eine Tafel, die die eigenen und feinlichen Flugzeugtypen darstellt; eine Tafel der Flugzeugabzeichen; eine Tafel mit den Signalen für Fliegeralarm; eine Tafel mit den eigenen E.S.

V. Für die Kenntnis des örtlichen Luftschutzes in Kiel sind gültig:
1.) "Hafenluftschutzordnung für Kiel", Entwurf.
2.) "Sonderbetriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal" und Anhang "Richtlinien für den Luftschutzdienst auf dem K.W.Kanal".
3.) "Merkblatt: Luftschutzanleitung für Kriegsschiffe im Arsenalbereich" (Deckeltasche Teil B.)

Sonstige Vorschriften, die hier im einzelnen nicht sämtlich aufgeführt werden können, sind von Fall zu Fall an Ort und Stelle bei den Kommandanturen zu erfragen.

B

KOW

Zehner-Hefter

D.R.G.M.

a
b
c
d
e
f
g
h
i
k
l
m
n
o
p
q
r
s
sch
st
t
u
v
w
xy
z

Titel:

~~Zentral~~ ~~Heft~~

Wohnort:

~~Heft~~

Angefangen:

Geschlossen:

Teil I
Abschnitt
B

Kipp-Ordner-Werk G.m.b.H.
Berlin-Neukölln
Kaiser-Friedrichstr. 132-33

Bestell-Nr. 737 a

materielle

r Hilfskriegsschiffe mit
hiffsinventar
chsstoffen

verantwortlich.

gen obliegt die Bereit-
tar sowie Brenn- und Ver-
igen Marine-Werft.
ig ist vom örtlichen
bereitet. Sie ist nach Ver-
n. Hierzu sind ausreichende
'skommando zur Verfügung zu
os haben auf eigene Ver-
-Ausrüstung in die Trans-
chaffen. Falls notwendig,
ng ihrer Abfertigung auch
erpflegungsamtes beim Her-
Hand anzulegen.
allgemeines " Ausrüstungs-
die Übernahme durch das
hat.
nd militärischen Berä-
n Blättern nach Gattung
n getrennt aufgeführt.
st dafür Sorge zu tragen,
em vorgesehenen Umfange

n die Kommandanten bezw.
llständigkeit und Verwen-
rnehmenden Waffen und Aus-
Zubehörs überzeugen.Nach
vorschriften fragen !!!

(Bearb:III/38) Teil I, Blatt B1

Allgemeine Angaben über die materielle Ausrüstung.

1.) Für die erste Ausrüstung der Hilfskriegsschiffe mit
   a) dem allgemeinen Schiffsinventar
   b) Brenn- und Verbrauchsstoffen
   c) Schiffsproviant
   ist die zuständige K.M.D. verantwortlich.

2.) Bei marine-eigenen Fahrzeugen obliegt die Bereitstellung von Schiffs-Inventar sowie Brenn- und Verbrauchsstoffen der zuständigen Marine-Werft.
   Die erste Proviant-Ausrüstung ist vom örtlichen Marine-Verpflegungsamt vorbereitet. Sie ist nach Vereinbarung von dort abzuholen. Hierzu sind ausreichende Arbeitskommandos vom Schiffskommando zur Verfügung zu stellen. Die Arbeitskommandos haben auf eigene Verantwortung die Verpflegungs-Ausrüstung in die Transportmittel und an Bord zu schaffen. Falls notwendig, müssen sie zur Beschleunigung ihrer Abfertigung auch sonst auf Anforderung des Verpflegungsamtes beim Heranschaffen der Ausrüstung Hand anzulegen.

3.) Für jedes Fahrzeug ist ein allgemeines " Ausrüstungssoll" aufgestellt, nach dem die Übernahme durch das Schiffskommando zu erfolgeh hat.

4.) Die Ausrüstung mit Waffen und militärischen Geräten ist in den nachstehenden Blättern nach Gattung und Ausrüstungsdienststellen getrennt aufgeführt.
   Die Kommandanten haben selbst dafür Sorge zu tragen, daß sie die Ausrüstung in dem vorgesehenen Umfange an Bord bekommen.

5.) Es ist unerläßlich, daß sich die Kommandanten bezw. deren Beauftragte von der Vollständigkeit und Verwendungsbereitschaft der zu übernehmenden Waffen und Ausrüstungsgegenstände und des Zubehörs überzeugen.Nach "Soll-Listen" und Bedienungsvorschriften fragen !!!

6.) Die Kommandanten haben enge Fühlung zu haben mit

a) den militärischen Einbaukommandos, die in ihrer Besetzung durch Waffenspezialisten für die Beachtung aller waffentechnischen Erfordernisse bei den Umbau-Arbeiten verantwortlich sind.

b) den Umbauleitern ihrer Schiffe, um sich eingehend über alle schiffbaulichen Maßnahmen für die Übernahme der Waffen und Geräte sowie von Halterungen und Strom-oder Dampfanschlüssen zu unterrichten und gegebenenfalls Berücksichtigung von eigenen Anregungen zu beantragen.

Zusatz für Hilfskriegsschiffe- siehe auch:
" Gang der Ausrüstung"
Teil I, Blatt A 3

(Bearb: III/38)

Teil I Blatt B 2.

Ausrüstung mit Geschützen, M.G.C/30, E-Meßgeräten u. Feuerleitanlagen.

Für K.G.Nr.:.....Name:.....

1.) Folgende Ausrüstung ist vorgesehen:

A) Geschütze und M.G.C/30:

Modell:	Zahl:	Lagerort:	Vermerk:

B) E-Meßgeräte:

Modell:	Zahl:	Lagerort:	Vermerk:

C) Feuerleitanlagen:

Modell:	Stell:	Lagerort:	Vermerk:

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist:.....
im:.....

Auskunftstelle:

(für Geschütze u.M.G.C/30 in Kiel: Mar.Fernspr.Nr. 6 117
(" M.G.C/30 " " " 6 421
(" Geschütze) : " " " 6 339
(" M.G.C/30) in Sw-de: M.A.Za.über Festungshauptstelle Nr.2915
" E-Meßgeräte in Kiel: Mar.Fernspr.Nr. 6 117
" " 6 427
" Feuerleitanlagen in Sw-de: " " siehe ob.
in Kiel: " " 6 117
6 495
" " in Sw-de: " " 6 339
siehe ob.

Die Übernahme erfolgt in:.....

(Bearb: III/38) Teil I Blatt B 3

Ausrüstung mit Maschinengewahren Handwaffen Sternsignalpistolen.

für K.G.Nr:.....Name:.....

1.) Folgende Ausrüstung ist vorgesehen:

MG/08	MG/08/15	Gewehre	Pistolen 08	Pistolen 7,65	Seitengewehre	St.Sign.P. 1lfg.	St.Sign.P. 2lfg.	Bemerkungen

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist:.....
in:.....

Auskunftstelle: in Kiel: Mar.Fernspr. Nr.8 703
in Swm: Lager III.M.A.A. über Festungshauptstelle 2915

3.) Zubehörteile sind wie folgt automatisch zuständig:
a) für jedes Gewehr: 1 Münd.Schoner,1 Gew.Riemen,2 Patr.-taschen (3teilig)

b) für jedes Seitengewehr: 1 Leibriemen, 1 Schloss für Leibriemen, 1 Seitengewehrtasche.

Übernahme erfolgt in:.....

(Bearb: III/38) Teil I., Blatt B4

Ausrüstung durch die Torpedoverwaltung einer Marinewerft.

für K.G.Nr.:.....Name:.....

1.) Folgende Ausrüstung ist vorgesehen:

Lfd. Nr.:	Stück (Stell)	G e r ä t	Modell	Lagerort:
1		Torpedos		
2		Scheinwerfer		
3		Drachenhorchgerät		
4		Flottenatmer		
5		Gasmasken-Zuschlag		
6		Bugschutzgerät		
7		Dampfleinenwinde		
8		Transportbahnen (nur nicht normale Teile)		
9		Funkanlage		
10		Nebelanlage		
11		Schiffsbücherkiste (nicht geheimen Inhalts)	Nr:	

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist:.....

in:.....

Auskunftsstelle: (in Kiel: Mar.Fernspr.Ltg. 6 361, 6 844.
(in Swinemünde: über Festungshauptstelle 2915.
(in W'haven: Mar.Fernspr.Ltg.Werft 172.

(Bearb: III/38) Teil I Blatt 35

Ausrüstung durch das Marine-Sperrzeugamt.

für K.G.Nr:.....Name:.....

1.) Folgende Ausrüstung ist vorgesehen:

Lfd. Nr.	Stck. (Stell)	G e r ä t	Lagerort
1		Wasserbomben (W.B.W.)	
2		W.B.Gerüste	
3		W.B.-Einzellager	
4		M-Boots-Gerät mit Zuschlägen für:Kral-lengreifer, Sprenggreifer, Sprengkral-lengreifer m.V., Tiefsuch-und Räumge-rät, Fahrwasserbojen.	
5		R-Bootsgerät	
6		M.Jollengerät	
7		M.Pinnaß-Gerät	
8		Schw.Minenräumgerät	
9		Grundminenräumgerät (erst bei Bedarf)	
10		Fahrwasserbojenausrüstung	
11		Otter-Räumgerät (C.R.G.)	
12		Otter-Geleitgerät (O.G.G.)	
13		U-Drachengerät (U.D.-Gerät)	
14		Sprenggerät für T-Boote	
15		Sprenggerät für M-Boote	
16		Versenkstell (V)	
17		Korbgerät	
18		Sprengbojen	
19		Transportbahnen	

2.) Ausrüstung mit Bugschutzgerät und nicht norm.Minenschienen erfolgt durch Torpedoverwaltung der zuständigen Mar.Werft. Die Angaben sind in dem Ausrüstungsblatt enthalten.

3.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist das Sperrzeugamt in:.....

Auskunftstelle: in Kiel: Mar.Fernspr.Nr. O 355
in Swinemünde: Festungshauptstelle 2915
Nebenanschluß: 430
in Wilhelmshaven: Mar.Fernspr.Nr. 74 oder 211

(Bearb: III/38) Teil I., Blatt 136

Munition für Geschütze, M.G.C/30, Handwaffen, Sternsignalpistolen.

für K.G.Nr.:.....Name:.....

1.) An Munition ist folgende Ausrüstung vorgesehen:

	Art d.Munition	Anzahl	Lagerort	Vermerk:
a) Geschütze	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	II. Ausrüst:
b) M.G.C/30	L'spur Sprgr.-Patr	.....	.....	.....
c) M.G.08	S.m.K-Patr.....	.....	.....	.....
	S.m.K.L'spur-Patr.	.....	.....	.....
	s.S.-Patr.....	.....	.....	.....
d) M.G.08/15	s.S.-Patr.....	.....	.....	.....
e) Gewehre	Patr.....	.....	.....	.....
f) Pistolen	Patr.....	.....	.....	.....
g) Handgranaten	Stielhandgranaten	.....	.....	.....
h) Sternsign.Patr.	weiße	.....	.....	.....
	rote	.....	.....	.....
	grüne	.....	.....	.....
i) E.S.N.-Patronen	.....	.....	.....	.....
k) Stabsignalrak.	.....	.....	.....	.....

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist das Mar.Artilleriezeugamt in:.....

Die Übernahme erfolgt in:.....

Auskunftsstelle: (in Kiel: Mar.Fernspr.Nr.: O 133, O 134.
(in Swde.: M.A.Za. über Festungshauptstelle Nr. 2915

Ausrüstung mit geheimen Druckschriften.

1.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist: Stationskommando Ostsee in Kiel (Druckschriftenverwaltung, Düsternbrookerweg 70/90, Dachgeschoß Zimmer 308).

Auskunftstelle: (Kiel: Mar.Fernspr.Nr: 7 811
Swinemünde: Kommandantur, Zweigstelle der Druckschriftenverwaltung über Festungshauptstelle Nr: 2 915.

Die Übernahme erfolgt im Bewaffnungshafen (in Kiel ist Abholung erwünscht, nach Swinemünde erfolgt Zusendung durch Druckschriftenverwaltung).

2.) Die vorgesehene Ausrüstung erfolgt gem. dem "Ausrüstungssoll für geheime Druckschriften", das mit der Ausrüstung zusammen übermittelt wird.

3.) Nach Eingang der geheimen Druckschriften sind diese vom Adjutanten zu übernehmen und zu verwalten (siehe auch Teil I., Blatt 6 a, Ziffer 8).

4.) Bezüglich der offenen Druckschriften, die in der"Schiffsbücherkiste" enthalten sind, siehe: Teil I., Blatt ~~10 d.~~ B4

(Bearb: III/38) Teil I., Blatt B 8.

Ausrüstung mit Dienst-Stempeln und Formularen.

1.) Ausrüstungsstelle: Für die Ausrüstung der Dienststelle mit Dienst-Stempeln ist verantwortlich: das Marine-Arsenal, Kiel. (Auskunftsstelle: Arsenal, Kiel, Hauptlager-Verwaltung: "V 2)

2.) Die Lieferung des Dienststempels erfolgt im Bewaffnungshafen. Den Fahrzeugen, die einen anderen Bewaffnungshafen als Kiel haben, wird der Dienststempel nach Fertigstellung von der "Ausrüstungsstelle" zugesandt.

3.) Die Dienststempel sind nach Eingang vom Adjutanten bzw. Verwaltungsoffizier zu übernehmen und zu verwalten.

4.) Vor Lieferung des Dienststempels benötigte Bescheinigungen sind mit dem Vermerk zu versehen:

"In Ermanglung eines Dienststempels:

Kommando (Amtskasse) .....
(Unterschrift).

5.) Die Beschaffung von

Formularen (Briefbüchern, Signalkladden, Logbuch, Funksprüchen, Aktendeckel, Schnellhefter)

und Gummistempeln (Eingang, Ausgang, Geheime Kommandosache, Geheim)

hat bestimmungsgemäß aus den Geldmitteln der Schiffe zu erfolgen. Auskünfte werden zweckmäßig bei den Ausrüstenden K.M.D.'en eingeholt, die Vorarbeiten für den zu erwartenden Mob-Bedarf durchgeführt haben.

(Bearb: III/38)

Teil I., Blatt 39

S a n i t ä t s - A u s r ü s t u n g

für K. G. Nr: ..... Name: .....

1.) Folgende Ausrüstung ist vorgesehen:

Gegenstand:	Anzahl	Lagerort
Sanitätsschrank		
Sanitätskiste		
Verbandskasten I		
Verbandskasten II		
Verbandskasten III		
Pflichtschutzbehandlungskasten		
Transporthängematten		
Verbandstasche		
Morphiumröhrchen		
Lobelin 0,01 g		
Pers. Waage		
Vbd. - Päckchen, klein		

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist: .....

in: .....

Auskunftsstelle: (in Kiel: Geräteabteilung des Mar.Lazaretts
Mar. Fernspr.Nr.: 7 9262
Arzneimittelabteilung: Mar.Fernspr.
Nr. 7 9511
in Swinemünde: Mar.Lazarettverwaltung über:
Festungshauptst.Nr: 2915

Die Übernahme erfolgt in: .....

3.) Die friedensmäßig an Bord befindliche San.Ausrüstung bleibt an Bord, Auffüllung bzw. Austausch gem. Zf.1) erfolgt erst im Hafen zu 2.) nach Anordnung des verantwortlichen Sanitätsoffiziers.

4.) Die Schiffskommandos haben die Sanitätsausrüstung abzuholen; der Zeitpunkt ist vorher fernmündlich zu vereinbaren.

Nautische-Zusatz-Ausrüstung

1.) Hierunter ist nur diejenige Ausrüstung vorgesehen, die nicht im "Allgemeinen Ausrüstungssoll für Hilfsschiffe" (Navigation) bereits festgelegt ist.

2.) Verantwortliche Ausrüstungsstelle ist die zuständige Marine-Werft bzw. die Marine-Ausrüstungsstelle des Bewaffnungshafens.

Auskunftsstelle: Kiel: Mar.Fernspr.Nr. 6 586
Swinemünde: Marine-Ausrüstungsstelle über: Festungshauptstelle Nr: 2915.

Die Ausrüstung ist vom Schiffskommando abzuholen.

3.) Die nautische Zusatz-Ausrüstung ist in ihrem voraussichtlichen Umfange friedensmäßig bereitgelegt, jedoch z.Zt. noch nicht vollständig beschafft. Die Schiffskommandos müssen bemüht bleiben, ihre Ausrüstung mit nautischem Gerät, soweit irgend durchführbar, im Ausrüstungshafen zu vervollständigen.

4.) Die Ausrüstung mit Seekarten erfolgt unmittelbar durch das Oberkommando der Kriegsmarine, das die vorgesehene Ausrüstung der zuständigen Kriegsmarinedienststelle (Mar.Werft) im Mob-Falle sofort zusendet. Für die Weiterleitung der Seekarten an das Schiffskommando ist die K.M.D. bzw. zuständige Marinewerft verantwortlich.

5.) Im Falle nicht rechtzeitigen Eintreffens der vorgesehenen Karten= und nautischen Bücher=Ausrüstung besteht gegebenenfalls die Möglichkeit, die notwendigste Ausrüstung mit Hilfe der "amtlich zugelassenen Vertriebs- und Berichtigungsstellen" der Handelsschiffahrt durchzuführen.

als Beispiel

(Bearb: III/38) Teil I Blatt (1)

Namentliche Stellenbesetzung der Offiziere.

K.G. Nr.	Dienstst.	Name	Dienstgrad	Jahr-gang	Dienst-verhältnis	Sonder-ausbildu
178		Stab der 15.Minensuchflottille.				
	Fl.Ch.(Spr)	Uebe,Friedr.	Kaptl.d.R.	12	S I^B	Spr.
	Fl.Ing.	Junghans,Horst-E.	Kaptl.Ing.d.R.	15	J I^B	
	Fl.Arzt	Dr.Dobratz,Walt.	M.Feld.H.Arzt		A II^B	
	Fl.Vw.O.	Richter,Alfred	Kaptl.V.d.R.	12	V I^B	
178 a		Führerboot der 15.M.S.Flottille.				
	Kdt.(A^B)	Pies,Gottfr.	Obtl.z.S.d.R.	13	S I^B	A^B
	W.O.	Dr.Weiler,Carl	Lt.z.S.d.R.	18	S I^B	Spr.
178 b		5 Suchboote der 15.M.S.Flottille,152-155,158.				
	Kdt.(Spr)	Loerbroks,Gustav	Kaptld.R.	13	S I^B	Spr.
	Kdt.(Spr)	Apitzsch,Fritz	Obtldd.R.	13	S I^B	Spr.
	Kdt.(FT)	Bullinger,Otto	Obtl.z.S.d.R.	15	S I^B	Spr.
	Kdt.	v.Kalckreuth,W	Obtl.z.S.d.R.	14	S I^B	Spr.
	Kdt.	Dr.Dankworth,K	Obtl.z.S.d.R.	16	S I^B	Spr.
	W.O.	Flögel,Heinr.	Lt.z.S.d.R.	08	S I^B	
	W.O.	Dr.Reimann,Helm.	Lt.z.S.d.R.	23	S I^B	Spr.
	W.O.	Aus der Friedensbesatzung				
	W.O.	Aus der Friedensbesatzung				
	W.O.	Aus der Friedensbesatzung				
178 c		2 Bojenboote der 15.M.S.Flottille 156,157.				
	Kdt.	Dr.Benecke,Karl	Obtl.z.S.d.R.	15	S I^B	Spr.
	Kdt.	Leonhardt,Wolf.	Kaptl.d.R.	15	S I^B	Spr.
	W.O.	Dr.Richter,Erich	Lt.z.S.d.R.	17	S I^B	
	W.O.	Aus der Friedensbesatzung.				

Bemannung, Fürsorge, Wachdienst.

I. Offiziere:

1.) Offizier-Stellenbesetzung siehe Teil I, Blatt C 1.
2.) Sachbearbeiter beim B.S.O.: A 1.
3.) Alle an Bord einzuschiffenden Offiziere melden sich mobilmachungsmässig bei den in der Mob-Designierung bezeichneten Meldestellen.
4.) Nur die Verbandsführer, ihre Admiralstabsoffiziere und Flottillenchefs melden sich grundsätzlich beim B.S.O. in Kiel, wo sie das Mob-Heft des Stabes empfangen und Sonderbefehle erhalten.
5.) Etwaige Fehlstellen an Offizieren sind verbandsweise dem B.S.O. schnellstens zu melden.
6.) Auskunftstellen sind bei den Stationskommandos, den K.M.D.'en und den Festungskommandanturen vorgesehen. Offiziere, die ihr Mob-Kommando nicht erreichen können, werden dort über Mob-Meldestelle, Reiseweg, Unterkunft usw. unterrichtet.

II. Mannschaften:

1.) Sachbearbeiter beim B.S.O.: A 2.
2.) Die Schiffsbesatzungen werden entsprechend den festgesetzten "Kriegsbordstärken" zusammengestellt aus:
   a) den namentlich designierten, aktiv dienenden Soldaten (besonders Spezialisten) der Kriegsmarine.
   b) den ebenfalls designierten Ergänzungsmannschaften.
   c) dem kriegsbrauchbaren Teil der Zivil-Besatzungen auf den erfassten Schiffen.
3.) Die aktiven Soldaten haben sich bei der örtlichen Marine-Annahmestelle zu melden. Sie werden von dort durch den Verteiler-Offizier für die zu besetzende Einheit zusammengefasst und den Schiffskommandanten bzw. den Flottillenchefs (oder Vertretern) - den letzteren für die ganze Formation - zugewiesen.
4.) Die bei der Marine-Annahmestelle eintreffenden Ergänzungs-Mannschaften werden hier zunächst als Soldaten eingestellt und danach wie unter 3.) weitergeleitet.

5.)

5.) Die Zivilbesatzungender für die Mob-Verwendung erfassten Handelsschiffe werden durch den Bemannungsleiter der K.M.D. der örtlichen Marine-Annahmestelle zugeführt.
Hier erfolgt Überprüfung und Einstellung und danach Weiterleitung wie unter Ziffer 3.).

6.) Die Flottillenchefs bezw. Kommandanten erhalten von dem Verteiler-Offizier der zuständigen Marine-Annahmestelle eine namentliche Designierungsliste, die die volle Besatzung der Mob.-Einheit umfaßt. Sowohl Fehlstellen, wie auch Überschreitungen gegenüber der K-Bordstärke sind sofort anzumelden und zu klären!

7.) Die Verteilung der einzuschiffenden Verbands-bezw. Flottillenstäbe auf die Einheiten des Verbandes regelt der Verbands-(Flottillen-)Chef nach eigenem Ermessen entsprechend den gegebenen Unterbringungsmöglichkeiten. Die in den Bordstärke-Angaben eingetragene Verteilung stellt nur einen Anhalt dar.

8.) Die Ausgabe der Erkennungsmarken erfolgt durch die Marine-Annahmestelle.
Die Schiffskommandanten haben bei Übernahme der Besatzungen zu überwachen, daß jeder Soldat eine Erkennungsmarke hat.
Die Erkennungsmarken für die Offiziere werden von Station O verausgabt. (über K.M.D. nachfragen!)

9.) Gasmasken haben aktive Offiziere und Mannschaften in Besitz. Über die Ausrüstung der inaktiven Soldaten ist Auskunft bei der zuständigen Aufstellungskompanie einzuholen.
Die Kommandanten und Flottillenchefs haben vollständige Ausrüstung, ordnungsmäßige Verpassung und Nachprüfung in Reizräumen sorgfältig zu überwachen.

10.) Die erste Einkleidung der inaktiven Soldaten erfolgt durch die zuständige Aufstellungskompanie.

11.) Die Unterbringung und Verpflegung der Schiffsbesatzungen während des Umbaues der Hilfsschiffe ist Aufgabe der Aufstellungskompanie.

12.) Die Kommandanten und Flottillenchefs haben unmittelbar anschließend an die Übernahme der Besatzungen folgende Maßnahmen zu veranlassen:

a) Überprüfung der Unterbringung und Verpfegung.
b) Abgabe der Baubelehrungskommandos nach Anforderung der K.M.D.
c) Aufstellung einer Tageseinteilung unter Berücksichtigung des Bedarfes der K.M.D. an Arbeitskommandos.
d) Einrichtung des Wach-und Sicherheitsdienstes.
e) Aufstellung der erforderlichen Wach-und Posten-Vorschriften.

13.) Es ist zu beachten, daß die ärztliche Untersuchung der eingestellten Ergänzungssoldaten nur eine vorläufige Untersuchung darstellt.
Die Kommandanten und Flottillenchefs haben möglichst frühzeitig die Durchführung einer sorgfältigen Nachuntersuchung durch den Schiffs-bezw. Flottillenarzt sicherzustellen.

14.) Die von der Marine-Annahmestelle übergebenen "Kriegsstammrollen"-blätter sind von den Flottillen-bezw. Schiffskommandos nach sorgfältiger Vervollständigung an die Schiffsstammdivision zurückzusenden.

15.) Truppenausweise bringen alle aktiven Offiziere und Mannschaften von ihren Friedenskommandos mit.
Die eingestellten Ergänzungsmannschaften erhalten von der Annahmestelle eine farbige Einstellungskarte, die vorläufig als Ausweis Geltung hat.
Für alle Soldaten der Besatzungen sind baldmöglichst Truppenausweise von den neuen Mob.-Einheiten auszustellen.(Formulare über K.M.D. anfordern!) Über die ausgestellten Ausweise ist laufend eine genaue Kontrolle zu führen!
Die veralteten Ausweise und Einstellungskarten sind dann ordnungsmäßig zu vernichten.

(Bearb: II/36)

Teil I., Blatt ~~6 d.~~ C3

Vereidigung der Besatzung, Seelsorge.

1.) Der Kommandant hat sobald wie möglich die Vereidigung der Besatzung vorzunehmen ohne Rücksicht auf einzelne Fehlstellen. Bei Klein-Schiffverbänden (Flottillen) bestimmt der Verbandsführer bzw. älteste Kommandant, ob die Vereidigung boots- oder verbandsweise stattfinden soll. Vor der Vereidigung sind die Soldaten eingehend über "die Pflichten des deutschen Soldaten" (siehe Teil II., Blatt 26a) und über die Bedeutung des Eides zu belehren.

2.) Zu vereidigen sind nur die bisher militärisch nicht erfaßten Besatzungs-Angehörigen, bzw. die ehemaligen Soldaten der Wehrmacht, die noch nicht auf den Führer vereidigt sind. Der übrige Teil der Besatzung ist auf seinen auf den Führer geleisteten Eid hinzuweisen.

3.) Die zur Baubelehrung kommandierten Besatzungs-Angehörigen sind von der K.M.D. (Marinewerft) dem Kommandanten zur Vereidigung der Besatzung zur Verfügung zu stellen.

4.) Die Vereidigung soll in feierlicher Form durchgeführt werden.

5.) Zur Teilnahme sind sämtliche Offiziere, Beamte und Mannschaften zu kommandieren.

6.) Der Anzug soll möglichst gleichmäßig sein, soweit dies die Verhältnisse zulassen.

7.) Die Vereidigung erfolgt derart, daß die zu Vereidigenden die linke Hand an die Flagge legen und dabei die rechte Hand zum Schwur erheben. Der Eid, welcher vorgelesen wird, ist von den zu Vereidigenden nachzusprechen. Nimmt eine Abteilung unter Gewehr teil, so hat diese das Gewehr zu präsentieren.

8.) Die Eidesformel lautet:

"Ich schwöre bei Gott diesen heiligen Eid, daß ich dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes, Adolf Hitler, dem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, unbedingten Gehorsam leisten und als tapferer Soldat bereit sein will, jederzeit für diesen Eid mein Leben einzusetzen.".

9.) In den Personalpapieren jedes einzelnen Soldaten ist ein Vermerk über die Durchführung der Vereidigung aufzunehmen.

10.) Über die Durchführung der "Seelsorge" werden im Mob-Falle Anweisungen durch den II. A.d.O. erlassen.

(Bearb: II/36)

Teil I., Blatt 6 d. C3

Vereidigung der Besatzung, Seelsorge.

1.) Der Kommandant hat sobald wie möglich die Vereidigung der Besatzung vorzunehmen ohne Rücksicht auf einzelne Fehlstellen. Bei Klein-Schiffverbänden (Flottillen) bestimmt der Verbandsführer bzw. älteste Kommandant, ob die Vereidigung boots- oder verbandsweise stattfinden soll. Vor der Vereidigung sind die Soldaten eingehend über "die Pflichten des deutschen Soldaten" (siehe Teil II., Blatt 26a) und über die Bedeutung des Eides zu belehren.

2.) Zu vereidigen sind nur die bisher militärisch nicht erfaßten Besatzungs-Angehörigen, bzw. die ehemaligen Soldaten der Wehrmacht, die noch nicht auf den Führer vereidigt sind. Der übrige Teil der Besatzung ist auf seinen auf den Führer geleisteten Eid hinzuweisen.

3.) Die zur Baubelehrung kommandierten Besatzungs-Angehörigen sind von der K.M.D. (Marinewerft) dem Kommandanten zur Vereidigung der Besatzung zur Verfügung zu stellen.

4.) Die Vereidigung soll in feierlicher Form durchgeführt werden.

5.) Zur Teilnahme sind sämtliche Offiziere, Beamte und Mannschaften zu kommandieren.

6.) Der Anzug soll möglichst gleichmäßig sein, soweit dies die Verhältnisse zulassen.

7.) Die Vereidigung erfolgt derart, daß die zu Vereidigenden die linke Hand an die Flagge legen und dabei die rechte Hand zum Schwur erheben. Der Eid, welcher vorgelesen wird, ist von den zu Vereidigenden nachzusprechen. Nimmt eine Abteilung unter Gewehr teil, so hat diese das Gewehr zu präsentieren.

8.) Die Eidesformel lautet:

"Ich schwöre bei Gott diesen heiligen Eid, daß ich dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes, Adolf Hitler, dem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, unbedingten Gehorsam leisten und als tapferer Soldat bereit sein will, jederzeit für diesen Eid mein Leben einzusetzen.".

9.) In den Personalpapieren jedes einzelnen Soldaten ist ein Vermerk über die Durchführung der Vereidigung aufzunehmen.

10.) Über die Durchführung der "Seelsorge" werden im Mob-Falle Anweisungen durch den II. A.d.O. erlassen.

(Bearb: III/38)

Teil I, Blatt C4

Kriegsbordstärke

für K.G. Nr.:.....

1.) Die Kriegsbordstärkennummer lautet:..... .....

2.) Die Zusammensetzung der Besatzung im einzelnen(ohne Offiziere) ist aus der Anlage ersichtlich.

3.) Die Kriegsbesatzung soll bestehen aus:

Ausserdem sind vom Verbands-bezw. Flottillenstabe zusätzlich an Bord unterzubringen etwa:

.....Offizieren.....

.....Oberfeldw.u.Feldw.....

.....Unteroffizieren.....

.....Mannschaften.....

.....K ö p f e n.....

Es bleibt dem Verbandschef überlassen, je nach Gutdünken unter Berücksichtigung von Zweckmäßigkeit und Unterbringungsmöglichke: eine andere Verteilung seines Stabes auf den Fahrzeugen seines Verbandes vorzunehmen.

4.) Meldeort für die Besatzung ist:.....

5.) Meldestelle:.....

6.) Nach der Indienststellung stellt das Schiffs-(Verbands) Kommando alsbald eine endgültige Besatzungsliste in doppelter Ausfertigung gem. Muster Ziffer 8.) auf und reicht diese auf dem Dienstwege an S.D.O. ein. Ausserdem ist ein Abdruck zu fertigen für die zuständige Amtskasse.

7.) Muster für die Besatzungsliste gem. Ziffer 7.):

Besatzungsliste für K.G.Nr.....Name:.....(ausfüllen!)....
Nach dem Stand vom:(Datum).....

Dienstgrad	Name Vor-	Name Zu-	St.Roll. Nummer	Erkenn. Marken Nummer+)	Anschrift des nächsten Angehörigen.

+) nur auszufüllen bei Offizieren!

(BearbP III/38) Teil I Blatt C 5

Gesamt- Kriegsbordstärke des Verbandes.

Die Kopfstärken.....
setzen sich zusammen:

für K.G. Nr.	E i n h e i t	Offz:	Feldw.	U-Offz:	Mannsch.	Summe:

Gesamtzahl:

D

KW

Zehner-Hefter

D. R. G. M.

a
b
c
d
e
f
g
h
i
k
l
m
n
o
p
q
r
s
sch
st
t
u
v
w
x y
z

Titel:

~~II. Admiral Ost-See~~

Wohnort:

~~Emil A~~

Angefangen: .....

Geschlossen: .....

Teil I

Abschnitt D

Kipp-Ordner-Werk G.m.b.H.
Berlin-Neukölln
Kaiser-Friedrichstr. 132-33

Bestell-Nr. 737 a

Teil I. Blatt D 1

idung, Geldversorgung.

ldeort bei der Annahmestel -

für die Regelung der Unter-
erforderlichen Maßnahmen
gt. ...D.-...-

ef, Gruppenführer) hat sich
M.D. zu unterrichten.
e.
Fahrzeuge mit kurzfri-
unterzubringen und zu ver-
ge bei der 1.S.St.A.
llung.
mit dem Inventar zur Unter-
ist Aufgabe der K.M.D.(bzw.
der zugehörigen Marinewerft).

ne folgende Blätter.

Unterbringung, Verpflegung, Bekleidung, Geldversorgung.

A. In der Zeit vom Eintreffen im Meldeort bei der Annahmestelle bis zur Indienststellung.

Die zuständige K. M. D. ist für die Regelung der Unterbringung usw. verantwortlich. Die erforderlichen Maßnahmen sind in ihrem Mob.-Heft festgelegt.

Der Kommandant (Flottillenchef, Gruppenführer) hat sich über die Einzelheiten bei der K.M.D. zu unterrichten.

Zusatz für marineeigene Fahrzeuge.

Die Besatzungen der marineeigenen Fahrzeuge mit kurzfristiger Bereitschaft sind an Bord unterzubringen und zu verpflegen; die der übrigen Fahrzeuge bei der 1.S.St.A.

B. In der Zeit nach der Indienststellung.

1. Unterbringung: Die Ausrüstung mit dem Inventar zur Unterbringung der Besatzung an Bord ist Aufgabe der K.M.D.(bzw. bei marineeigenen Fahrzeugen der zugehörigen Marinewerft).
2. Verpflegung
3. Bekleidung
4. Geldversorgung

siehe folgende Blätter.

D1

Ausrüstung mit Vorpflegung.
(Auskunftstelle: Marinefernsprechnummer Kiel 7 224).

I. Erste Lebensmittelausrüstung.

1. Hilfsschiffe übernehmen im Ausrüstungshafen mit Hilfe der zuständigen Kriegsmarinedienststelle Proviant (möglichst Frischkost) für 14 Tage; evtl. darüber hinaus entsprechend der Haltbarkeit und Lagermöglichkeit. Maßnahmen über die Beschaffung dieser ersten Lebensmittelausrüstung befinden sich i. Mob.-Heft der K.M.D.
Dauerkost erhalten die Hilfskriegsschiffe im Bewaffnungshafen gem. II C 5.
2. Marineeigene Kriegsschiffe in Werftbereitschaft und im Dienst befindliche Schiffe, die zu den II. Admiralen bezw. Kommandanturen treten, übernehmen im Bewaffnungshafen Frisch- und Dauerkost gem. II B. und C.

II. Nachschub von Lebensmitteln.

A. Allgemeines.

1. Bis zum Anlaufen der Zwangsbewirtschaftung - siehe unter 2 - ist nach den Angaben unter II B. und C. zu verfahren.
2. Die hauptsächlichsten Lebensmittel werden im Mob.-Falle öffentlich bewirtschaftet (Zwangsbewirtschaftung); ihre Beschaffung wird alsdann voraussichtlich nur noch durch die Marine - Verpflegungsämter erfolgen können.
M.*V*. Ämter befinden sich in Flensburg, Eckernförde, Kiel, Travemünde, Warnemünde, Stralsund, Saßnitz, Swinemünde, Pillau.
3. Ist eine Beschaffung gem. 1. bezw. 2 nicht möglich - z. B. an Orten ohne *V*. Ämter - so können die Hilfskriegsschiffe in den ersten vier Wochen nach Beginn der Zwangsbewirtschaftung gegen gestempelte Bescheinigungen, die Art, Menge und Preis enthalten müssen -Muster in der Deckeltasche - alle Verpflegungsmittel ohne Bezugschein bei einschlägigen Firmen ankaufen.

B. Frischkost.

1. Brot, Kartoffeln, Frischfleisch, Frischwurst.
a) Es besteht die Verpflichtung, die Vertragslieferanten in Anspruch zu nehmen (Liste siehe Deckeltasche).
b) Die Anforderung erfolgt mit Bestellzetteln (Siehe unter C, Ziffer 3.)
c) Der Lieferant ist möglichst 24 Stunden vorher zu benachrichtigen.
d) Als Anhalt für die Bestellung gilt pro Kopf und Tag ein Satz von: Brot 750 gr, Kartoffeln 1000 gr, Frischfleisch 250 gr, Frischwurst 150 gr.
2. Sonstige Verpflegungsmittel.
Die Beschaffung hat im freien Handel zu erfolgen.

C. Dauerkost.

1. Die Ausgabe erfolgt:
a) In Kiel durch Mar.*V*.Amt a.d.Hörn Ruf. Mar.F.Spr.Nr.7 245.
b) In Warnemünde Durch Mar.*V*.Amt a.d.Warnow (Schuppen August Vick) Fernsprechn.erfragen.

c) Jn Swinemünde durch Mar.*V*.Amt in der Färberstr.Ruf 471
d) " Saßnitz durch Mar.*V*.A.Ausgabest. F.Spr.Nr. erfragen
e) " Pillau durch M.*V*.A. a. d. Bahnhofstr. Ruf 174 und 184 (Mar.Fernsprechn.) 131 Postanschluß.
f)-i) Jn Flensburg, Eckernförde, Travemünde, Stralsund, durch Mar. *V*.Amt. Die Fernsprechn. ist bei anderen Dienststellen bezw. Post zu erfragen.

Ausgabezeiten zu a - e:
In den ersten 3 Mob-Tagen von 6 - 2200 Uhr; danach und in dringenden Ausnahmefällen unter obiger Rufnummer zu erfragen.

2. Verpflichtung zur Abnahme.
Es besteht die Verpflichtung, Dauerkost bei den Verpflegungsämtern zu beschaffen.

3. Bestellung.
Die Bestellung hat - abgesehen von der ersten Ausrüstung - auf Grund von Bestellzetteln zu geschehen; ein Muster des Bestellzettel siehe Deckeltasche.

Anl. 3

4. Lieferung.
a) Die Abholung hat durch die Schiffe zu erfolgen; nur in Ausnahmefällen wird nach benehmen mit dem Verpflegungsamt frei Bord geliefert.
b) Tag und Stunde der Abholung ist nach Möglichkeit dem Verpflegungsamt mitzuteilen.

5. Erste Ausrüstung mit Dauerkost.
a) Die Schiffe sind verpflichtet, diese Dauerkost alsbald nach Eintreffen im Bewaffnungshafen abzuholen, und zwar ohne Rücksicht auf dem Bedarf.
b) Diese Dauerkost lagert für Schiffe mit einer Mob.-Bereitschaft bis zu 6 Tagen im Frieden ausgabebereit bei dem zuständigen Verpflegungsamt. Bestellzettel ist nicht erforderlich.

Anl. 4

c) Die Art und Menge dieses Proviants ist berechnet nach dem Speisezettel (siehe Deckeltasche).
d) Für Schiffe mit einer Bereitschaft von mehr als 6 Mob.-Tagen gilt das unter 5 a - c Gesagte, jedoch ist die Abholung mit dem Verpflegungsamt rechtzeitig zu vereinbaren, da der Proviant erst von Fall zu Fall gepackt werden muß.

III. Nachweis der Lebensmittel.
Über den gelieferten Proviant und seinen Verbrauch ist ein Nachweis in einfachster Form (Einnahme, Ausgabe) nach näherer Anweisung der zuständigen Amtskasse (siehe Deckeltasche Anlage zu Teil I., 14 c) zu führen.

Ausrüstung mit Bekleidung.

1. Die Einkleidung der Ergänzungsmannschaften hat grundsätzlich durch die zuständige Aufstellungskompanie zu erfolgen.
2. Die Besatzungen der Hilfsschiffe erhalten "blaue" Bekleidung gem. Ausrüstungsplan.
3. Die Bekleidung wird in Form der Naturalabfindung gewährt.
4. Soweit neu in Dienst stellende schwimmende Verbände nicht gleich mit voller Dienstoberbekleidung eingekleidet werden können, muss jeder Mann sofort
   a) zwei Armbinden(für Mantel und Jakett)
   b) eine blaue Tuchmütze mit Reichskorkade, Hoheitsabzeichen und Mützenband erhalten. Die Verabfolgung dieser Gegenstände erfolgt durch die zuständige Aufstellungskompanie.
5. Nach der Indienststellung ist die Ergänzung der Bekleidungsausrüstung durch die zuständige Amtskasse zu regeln.
6. Offiziere bringen im allgemeinen Dienstbekleidung mit. Grundsätzlich können sie ihren Bedarf gegen Bezahlung der Selbstkosten aus Mannschaftsständen entnehmen.

Geldverdorgung und Rechnungslegung.

(Auskunftsstelle: Marinefernsprechnummer 7 232)

Vorbemerkung.

Bis zur Jndienststellung der Hilfskriegsschiffe regelt die Kriegsmarinedienststelle die Geldversorgung.Der zuständigen Amtskasse ist von gezahlten Vorschüssen sofort Kenntnis zu geben; diese hat die Erstattung beschleunigt zu veranlassen.

1. Liste der Schiffe mit eigener Amtskasse sowie die der Amtskasse zugeteilten Fahrzeuge und Stäbe siehe Deckeltasche.
2. Die Amtskasse bestreitet sämtliche Ausgaben des Verbandes (einschl. derzugeteilten Schiffe und Stäbe); sie zahlt den zugeteilten Schiffen und Stäben notfalls auf Anfordern einen Handvorschuß, über den diese einen schriftlichen Nachweis in einfachster Form (Einnahme, Ausgabe) zu führen haben; nähere Einzelheiten sind bei der Amtskasse zu erfragen.
3. Die Rechnungslegung - auch für die zugeteilten Schiffe und Stäbe - erfolgt durch die Amtskasse auf Grund der Reichsrechnungslegungsordnung, die sich, wie auch die R. K. O., in der Schiffsbücherkiste befindet.

Teil I, Blatt D5

neue fünf Bläter

Beschaffung von Betriebsmitteln

Anl. I, Blatt 15

D6

M e r k b l a t t

f. d. Boots- pp. Kommandanten betr. der von ihnen zu beachtenden

V e r w a l t u n g s a n g e l e g e n h e i t e n.

1. G e l d .1. Zuständig für alle Verwaltungsangelegenheiten und Zahlungen : Amtskasse .....
eingeschifft auf .....
Von andrer Stelle etwa aufgenommene Vorschüsse umgehend an die Amtskasse mitteilen.

2. Vorsicht bei Geldtransport (im Boot Flaggleine an die Beutel anstecken, am andren Ende Boje)
" " Geldverwahren an Bord.
" " Auszahlungen . Nur gegen Quittung.

3. Nicht auszahlbare Beträge baldigst an Amtskasse zurück.
4. Quittierte Zahllisten " " " " .
5. Namen der zum Geldempfang berechtigten Messevorstände baldigst an Amtskasse mitteilen .
6. Kassenbücher der Menage und Kantine monatlich abschliessen, Kassenbestand nachzählen und bescheinigen.
7. Bargeldbestände mindestens halbjährlich einmal unvermutet prüfen.
8. Kommandant bewahrt die Reserveschlüssel f.d. Kassenbehälter der Amtskasse auf. (Sie sind versiegelt.Falls sie gebraucht werden müssen, ist eine Verhandlung mit Begründung zu den Akten zu nehmen. Die Schlüssel sind alsdann wieder zu versiegeln entweder mit dem Siegel des Arsenals oder dem der Amtskasse, sie gehen wieder in Verwahrung des Kommandanten) .

2. Rechnungswesen.

1. Alle Personal - Zu- und Abgänge und Veränderungen, die Einfluss auf die Gebührnisse haben, sind laufend durch Veränderungszettel an Amtskasse zu melden.
2. Überweisungslisten neu an Bord Kommandierter umgehend an Amtskasse geben.
3. Mit jedem Monatsletzten sind abzuschliessen die : Messe- , Menage- und Kantinenbücher, die zum 10.des auf den Abschluss folgenden Monats an die Amtskasse zur Prüfung einzureichen sind.

   Aus den Abschlüssen muss zu ersehen sein, dass keine bzw. welche unbezahlten Rechnungen ausstehen.
4. Über erhaltene Vorschussbeträge stets möglichst bald unter Beifügen der Belege mit der Amtskasse abrechnen.

3. B e k l e i d u n g (s. auch Teil I. Bl. 14b).

1. Kleiderergänzung höchstens einmal vierteljährlich Antrag mittels Kleiderausgabelisten (von Amtskasse erhältlich). In den Listen, die nach dem A-B-C aufzustellen sind, müssen die leeren Felder mit wagerechten Strichen durchstrichen werden. Verbessern von Zahlen nur durch Durchstrei - chen unter Hinzusetzen der Nameschiffre. Radierenund Übermalen von Zahlen streng verboten.
2. Kleiderbestandsbuch auf dem laufenden halten, d.h. jeden Zu- und Abgang von Zeug vermerken.
3. Flickarbeiten durch Vermittlung der Amtskasse .
4. Bekleidungsamt Kiel befindet sich : Langersegen .
5. Erkennungsmarken erhält die Besatzung bei der Einstellung von der Annahmestelle.

4. V e r p f l e g u n g .

1. Ausrüstung s. Teil I Bl. 14a
2. Speisezettel das. Deckeltasche Anl. zu Bl. 14a
3. Bestellzettelmuster " " " " "
4. Vertragslieferantenverz. " " " " "
5. Bestimmungen s. Sonderbestimmungen für Tp.-Boote u.s.w.
6. Menageführer ernennen, über seine Obliegenheiten unterricht.
7. Zoll und Steuervorschriften beachten .
8. Unverzollte Waren nur ausserhalb der Zollgrenze verbrauchen,
" " in besonders verschlossenen Lasten lagern. Schlüssel dazu nach Einlaufen ins Zollgebiet verwahrt ein vom Kommandanten Beauftragter. Öffnen der Lasten innerhalb der Zollgrenze nur mit Wissen des Kommandanten.
9. Anlandnehmen von Proviant (sog. Verheiratetenproviant)

Auszug aus dem F.T.B. 47/36 IX Zollangelegenheiten.

„ Es dürfen folgende Gegenstände, soweit sie den aus dem freien Verkehr stammenden Beständen des Schiffes entnommen sind, zum Verzehr an Land gebracht werden: 1 - 2 ganze Brote, je 500 gr. Aufstrichmittel(Butter, Schmalz, Margarine, Marmelade, Kunsthonig,Schmierkäse u. dergl.) und Aufschnitt (Fleisch, Wurst u.s.w.) von jedem Berechtigten.
Einer Bescheinigung des Kommandanten, der Gestellung bei einer Zollstelle und Abgabeentrichtung bedarf es in diesen Falle nicht . "

10. Mittagessen für die ganze Besatzung einheitlich.
11. Morgen- und Abendkost für die Messen nach eignem Plan.
12. Speisezettel am Freitag f.d. kommende Woche aufstellen, den Geldwert ausrechnen aud auf Auskommen mit dem zuständigen Verpflegungsgeld nachprüfen.
13. Viel frisches Gemüse und Suppenkraut, süsse Speisen kochen.
14. Kartoffeln möglichst als Pellkartoffeln (zum Zusammengekochten natürlich geschälte) .
15. Weisses Gebäck, Eier, Frische Milch nur,wenn genügend Mehl u.s.w. am Markt (Rücksicht auf die Zivilbevölkerung).
16. Hackfleisch nicht vom Schlachter beziehen, sondern selbst herstellen.Es darf in der Nacht nur abgekocht aufbewahrt werd.
17. Kartoffelsalat nicht über Nacht und nicht in metallenen Gefässen aufbewahren.

18. Stets Reservebestand an Hartbrot halten.
19. Jede Gelegenheit zum Fischen wahrnehmen, Fischräuchergelegenheiten mit Bordmitteln schaffen.
20. Bei Kälte und Nässe heisse Getränke und Suppen vorsehen.
21. Einkäufe nur mittels Bestellzettels (vom Kommandanten unterschrieben) .
22. Abfälle und Reste richtig verwerten, Knochen und Konservendosen den Sammelstellen zuführen.
23. Preisverzeichnis der von den Verpfl.-Ämtern vorrätig gehaltenen Gegenstände hat Amtskasse .
24. Proviant u.s.w. - Lasten dauernd auf Feuchtigkeit (Wasserniederschlag an den Eisenwänden) und Wärmeentwicklung (durch die Lasten etwa führende Dampfrohre) überwachen .

5. Kantine.

1. Kantinenverwalter ernennen, über Obliegenheiten unterrichten.(Verbot des Verkehrs mit Lieferanten, Bestechung).
2. Einkäufe nur mittels Bestellzettels.
3. Unverzollte Waren siehe zu Nr. 4 Abs. 8.
4. Anlandbringen von unverz. Tabak pp :

Auszug aus F.T.B. 47/36 IX Zollangelegenheiten.

" Unverzollte Tabakwaren und Zigarettenhüllen dürfen offen oder in angebrochenen Packungen, ohne daß es einer Bescheinigung des Kommandanten bedarf, ohne Gestellung bei einer Zollstelle und ohne Abgabenentrichtung an Land gebracht werden, wenn sie folgenden Mengen entsprechen:
für feingeschnittenen Tabak, Pfeifentabak und Schnupftabak ist die Zollfreiheit beschränkt auf Mengen bis zu 50 g.
für Zigaretten auf 25 Stück und weniger
für Zigarren " 10 " " "
für Kautabak " 3 " " "
für Zttenhüllen " 1 Büchelchen m.50 St. und weniger.
In unangebrochenen Packungen dürfen Tabakwaren ohne Bescheinigung des Kommandanten und ohne Abfertigung und Abgabenentrichtung nur an Land gebracht werden, wenn sie mit unverletztem Steuerzeichen versehen sind, die nicht den Stempel " Ausfuhr " tragen.

5. Ausfuhrscheine müssen vom Kommandanten unterschrieben werden. Sie sind zu registrieren, dürfen nicht den Lieferern, sondern nur dem Zollamt (mit Post) ausgehändigt werden.
6. Preisverzeichnis festsetzen und im Schiff aushängen.
7. Buchführung überwachen.
8. Wegen der Lasten s. zu 4. Nr.24.

6. G e r ä t e und V e r b r a u c h s s t o f f e .

1. Bestimmungen siehe Verwaltungsvorschrift f. Schiffsbetrieb.
2. Übernahme bei der Indienststellung gegen Generalempfang - schein, der an Verbandsführer einzureichen ist.
3. Ausrüstungsplan, Ausrüstungsmappe, Solle genau prüfen auf Übereinstimmen mit den in die Obhut der Abschnittsleiter zu übernehmenden Mengen.
4. Abschnitte bilden und Abschnittsvorstände ernennen. Steuerm.- Masch-Abschnitt.
5. Spätere Ergänzungen und Instandsetzungen :

Geräte u. Instandsetzg.	Verbrauchsstoffe
K. fordert solche mittels Fragebuchs beim Fl. Kmdo. an. Papiere werden dort vom Mat.Verw. ausgestellt und an Arsenal besorgt.	Jeden Freitag beim Fl. Kdo. anmelden, das Beliefern veranlasst.

Unmittelbares Anfordern oder Beschaffen nur bei Detachierung und gebotener Eile gestattet, stets unter gleichzeitiger Meldung der Mengen und der Entnahmestelle an Fl.-Kdo.

6. Verfahren bei Verlusten s. V.f.S. § 33 und D.a.B.(Havariebestimmungen).
7. Seife aus Reichsbeständen ist zuständige pro Kopf u. Tag:

	Für Zeugwäsche und Selbstreinigung :	Reinigen der Hängematten u. Matratzenbezüge, der Arbeits-und Takelanzüge.
Für Kammerbewohner des techn. Personals	41 g	
Für alle Schiffsverpfl. Teilnehmer einschl. Hilfsköche u. - Kellner		
a) seem. Personal	20 g	20 g
b) tech. "	41 g	20 g

Artl. Mech.-Personal rechnet dabei zum seemännischen,
Tp. Mech. und F.T. " " " " technischen Personal.

8. Wegen der Lasten s. zu 4. Nr. 24.

7. Zivilpersonal.

1. Einstellen nur unter Mitwirkung der Amtskasse und nur nach Anfrage bei Abwehr.
2. Karteikarte ausgefüllt umgehend an Amtskasse
3. Kündigen des Arbeitnehmers im Kriege nicht möglich.
   " " Kommandos möglich unter Einhalten der gesetzlichen Kündigungsfrist oder fristlos bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nach B.G.B. § 626.
4. Die Zivilpersonen sind den Militärstrafgesetzen unterworfen.
5. Zuständiger Urlaub nach 1 Jahr Dienstzeit 6 Kalendertage.
   5 Jahren " 8 "tage.
   8 " " 10 "
   10 " " 12 "
   12 " " 14 "
   15 " " 16 "
   nach 15 J.und über 40 J.alt 18 "

Die früher bei Reichs- oder Gemeindebehörden als Arbeiter abgeleistete Dienstzeit ist als Dienstzeit anzurechnen.

als Beispiel

(Bearb: III/38)

Teil D 7 Blatt

nur für Stäbe!

Verzeichnis der für den B.S.O.-Verband gültigen Amtskassen.

(Auskunftsstelle:Mar.Fernsprechnummer Kiel 8 122)

Lfd. Nr:	Name der Amtskasse	Büro bei K.G.Nr:	Angeschlossen sind die Dienstst.K.G.Nr:	Etwa zugeteilte Kopfzahl:
1	B.S.O.	151a	150, 151a, 151c	300
2	Sperrversuchskommando (S.V.K.)	117	152, 152a, 152e, 152f, 152g, nur bis 14.Mob-Tag einschl.	260
3	Schiffsartillerieschule (S.A.S.)	103	152b, 152d, 152h " "	220
4	Nachrichtenmittelversuchsanstalt(NVA)	120	152i " "	50
5	"Hansestadt Danzig"	156a	-	125
6	Minensch."Preußen"	156b	-	125
7	Minensch."Tannenberg"	156c	-	125
8	1.Vorpostenflottille	161a	161, 161a	310
9	3.Vorpostenflottille	162a	160, 160a, 162, 162a	380
10	7.Vorpostenflottille	164a	164, 164a	310
11	9. Vorpostenflottille	165a	165, 165a	310
12	1.Geleitflottille	170a	170, 170a-e	680
13	1.Minensuchflottille	171a	171, 171a-f	530
14	5.Minensuchflottille	173a	173, 173a-h	540
15	7.Minensuchflottille	174a	169, 169a, 174, 174a-g	540
16	11.Minensuchflottille	176a	176, 176a-c	260
17	13.Minensuchflottille	177a	177, 177a-c	260
18	15.Minensuchflottille	178a	178, 178a-c	260
19	17.Minensuchflottille	179a	179, 179a-c	260
20	19.Minensuchflottille	180a	180, 180a-c	260
21	1.Räumbootsflottille	182a	182, 182a-b	220
22	3.Räumbootsflottille	183a	183, 183a-i	210
23	11.Räumbootsflottille	185a	185, 185a-b	240
24	Minenräumschiff 1	186	-	240
25	11.U-Jagdflottille	189a	189, 189a	290
26	17.U-Jagdflottille	192a	192, 192a-e	210
27	1.Handelsschutzgruppe	197a	196, 197 a - c, 195	490
28	2.Handelsschutzgruppe	198a	198a-c	340
29	Buchungsstelle der Marinelazarette Swinemünde	399b	199b 1 - b 4, b 6	950
30	Buchungsstelle der Marinelazarette Kiel	299e	199b 5	52

Bemerkungen:

Zu lfd.Nr. 29 und 30: Kranke der Lazarettschiffe sind unberücksichtigt geblieben.

(Bearb.:III/38)

M o b . - K a l e n d e r :

Vermerk:

1.) Dieser Mob.-Kalender enthält die vom Kommandanten(Verbandsführer) zu erstattenden wichtigsten Meldungen sowie diejenigen Maßnahmen,für die der Kommandant verantwortlich ist,nachdem er die Umbauwerft verlassen hat.

2.) Es wird empfohlen,diese Meldungen über den Adjutanten der zuständigen K.M.D. (Marinewerft) abzugeben,da dieser meldetechnisch geschult ist.

3.) Der nächsthöhere Vorgesetzte ist zu ersehen aus Teil I Blatt A 2.

4.)Bereitschaftsmeldungen gehen grundsätzlich nur an den nächsthöheren Vorgesetzten,der diese durch Fernschreiber,Telegramm oder Fernsprecher an B.S.O. weiterleitet.

5.) Der Stab des B.S.O.,Kiel-Wik,ist über "Marine-Fernsprechleitung Kiel" zu erreichen:

Der II.A.d.O. persönlich.....	über	8 100
Der I.Admiralstabsoffizier.....	"	8 121
Der II. " " "	"	81122
Der 1.und 2.Flaggleutnant	"	8 102
Der Hafenkapitän	"	8 205

Der Hafenkapitän Swinemünde über Festungshauptstelle Swinemünde,Nr.2915

Lfd. Nr	Zu veranlassende Maßnahme:
1.)	Persönliche Meldung des Kommandanten nach seinem Eintreffen im Meldeort beim Leiter der zuständigen K.M.D.(Marinewerft)
2.)	Persönliche Meldung des Kommandanten nach dem Eintreffen auf der Umbauwerft bei dem nächsthöheren Vorgesetzten (Fl.Chef oder Verbandsführer)
3.)	Zusammenstellung der Schiffs-bezw.Boots-Besatzung nach den Zuweisungen durch den Verteilungsoffizier der örtlichen Marine-Annahmestelle.
4.)	Musterung und Vervollständigung der Erkennungsmarken.

5.) Einkleidung der inaktiven Soldaten in Zusammenarbeit mit der örtlichen Aufstellungskompanie

6.) Vereidigung der Mannschaften

7.) Aussonderung der von der K.M.D. angeforderten"Baubelehrungskommandos"aus den Schiffs-bzw.Boots-Besatzungen.

8.) Fühlungnahme mit der K.M.D. wegen deren Bedarf an Arbeitskommandos und an Kosten für den Sicherheitsdienst.

9.) Unterrichtung über Fahrzeug(Friedenskapitän) sowie über,Umbau und Ausrüstung an Hand der Ausrüstungsmappe der K.M.D. und des Mob.-Heftes.

10.) Aufstellung einer Tages-Diensteinteilung der Besatzung unter Berücksichtigung der Anforderungen zu obiger Ziffer 8.) und der Notwendigkeit der militärischen Zusammenfassung und der Ausbildung.

11.) Studium der wichtigsten Dienstvorschriften.

12.) Aufstellung der Schiffsrollen.

13.) Indienststellung des Fahrzeugs nach Festsetzung des Zeitpunktes durch den K.M.D.-Chef

14.) Vor Verlassen des "Ausrüstungshafens"persönliche Abmeldung beim nächsthöheren ortsanwesenden Vorgesetzten und dem Chef der K.M.D.

15.) Vor dem Auslaufen vorläufige Deviationsbestimmung, Seeklarbesichtigung und Unterrichtung bei K.M.D. über E.S.,S.B.,Minenlage und eigene Streitkräfte.

16.) Nachricht geben über Zeitpunkt des Eintreffens im "Bewaffnungshafen"

a) von Stettin und Rostock aus direkt an Festungs-Kommandantur Swinemünde für die dortigen Ausrüstungsdienststellen.

b) von Hamburg,Bremen,Rendsburg,Flensburg und Lübeck aus an Festungskommandantur Kiel und B.S.O.

17.) Feuer und Schleusen,falls nötig,bestellen.

18.) Vor Passieren des K.W.-Kanals über Vorschriften für Tag-und Nachtfahrten unterrichten (beim Durchschleusen in Holtenau oder Brunsbüttel)

19.) Auf Fahrt nach dem Bewaffnungshafen wichtigsten Rollen einüben.

20.) Meldung erstatten über Einlaufen im "Bewaffnungshafen" über Hafenkapitän bzw. B.S.O.,Unterrichtung über Luftschutzmaßnahmen.

21.) Übernahme der Restausrüstung gemäß Teil I, Abschnitt B.

22.) Kompensieren der Kompasse.

23.) Anschießen der Geschütze.

24.) Beendigung der Aufstellung melden an den nächsthöheren Vorgesetzten und B.S.O.

25.) Auslaufen nach dem Hauptliegehafen.

26.) Vorkehrungen treffen für die schnelle Vernichtung von Geheimsachen im Notfalle.

Deckeltasche

Inhalt:

1.) Kriegstagebuch-Formular.
2.) Behandlung von Geheimsachen.
3.) Spionage-Abwehr.
4.) Abwehr kommunistischer Zersetzung (nur für Stäbe).
5.) Rollentafel.
6.) Luftschutzanleitung f. Kriegsschiffe im Arsenalbereich.
7.) Flugzeug-Abzeichen.
8.) Amtliche Bescheinigung für Proviantbeschaffung.
9.) Vertragslieferanten für Frischkost.
10.) Bestellzettel-Formular.
11.) Speisezettel für 7 Tage.
12.) Bekleidungs-Ausrüstungsplan für U.Offz. u. Mannschaften.
13.) ~~Amtskassen-Verzeichnis~~
14.) Vordruck für Unterschriftsprobe bei der Reichsbank } nur für
15.) " " Kassenbestands-Verstärkung } Stäbe.
16.) frei.
17.) frei.
18.) frei.
19.) frei.
20.) frei.

WIDUNA

~~B.Anl.~~ Buchhaltung Bücher I, Bl. 1.

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

" 1.-Im Dienst befindliche Schiffe ergänzen den Vorrat an diesen Formularen wie bisher.

2.-Hilfskriegsschiffe ergänzen den Erstbedarf für 14 Tage bei der zuständigen R.M.D.-Weiterer Bedarf ist im"Bewaffnungshafen" abzuholen, und zwar:

Kiel: Hauptregistratur des Stationskommandos, Düsternbrookerweg 70/90, Dachgeschoß Zimmer 289, Marinefernsprechnummer "Kiel 7120".

Swinemünde: Registratur ~~III. M.A.A.~~ Kundschaft.

Pillau: Registratur ~~V. M.A.A.~~ "

(Bearb: I/36) **Deckeltasche.**

Anlage zu Teil I., Blatt 6 a.

Behandlung von Geheimsachen.

1.) Für die Behandlung von Geheimsachen gilt die "Verschlußsachen-Vorschrift vom 1. Oktober 1935." Die darin enthaltenen Bestimmungen gelten als Befehle in Dienstsachen!

2.) Mit dem Eingang von Gkds.-, Geheim- und N.f.D.-Druckschriften oder -schreiben ist Aufbewahrung in sicheren Behältnissen (ortsfester Eisenkasten oder Schrank mit Sicherheitsschloß) unter dauerndem Verschluß durch einen Offizier oder einen mit der Bearbeitung von G-Sachen besonders Beauftragten gem. Verschl.Vorschr. Zff.30 Absatz B.u.C. sicherzustellen. Der Aufbewahrungsort muß im Bereich ständiger militärischer Kontrolle liegen.(Brücke, Kommandantenraum).

3.) Auf Verbänden von Fahrzeugen, deren Kommandanten nicht Seeoffiziere sind, sind Gkds.- u. G-Sachen, die nicht zum dauernden Gebrauch auf den einzelnen Fahrzeugen benötigt werden, für den Verband nur auf den Führerbooten zu verwalten. Bei vorübergehender Entleihung solcher Verschlußsachen an ein einzelnes Fahrzeug muß vor dem Inseegehen Rückgabe an das Führerboot sichergestellt werden.

4.) Die den nicht von Offizieren geführten Fahrzeugen zum dauernden Gebrauch an Bord zu gebenden Verschlußsachen sind auf das allernotwendigste Maß zu beschränken (Signalmittel, Vorschriften, Karten, bei Schiffen mit F.T. Schlüsselmittel). Die Flottillen- bzw. Gruppenführer legen im einzelnen fest, welche Ausrüstung ihre Fahrzeuge dauernd an Bord haben müssen bzw. wo Auszüge oder Übersichtstafeln (z.B. für E.S.) genügen.

5.) Feldwebel bzw. Unteroffiziere, die sich in Kommandantenstellungen auf Hilfsschiffen befinden, sind für die Dauer dieser Dienststellung in den Bearbeiterkreis für G- u. Gkds.-Sachen nach Zff. 30,Abs.B.u.C.der Verschl.Vorschr.einzubeziehen. Verhandlung aufsetzen!

6.) Auf allen Fahrzeugen sind genaue Maßnahmen vorzubereiten, die verhindern, daß Geheimsachen in Feindeshand fallen. Von entscheidender Wichtigkeit sind in dieser Beziehung Aufzeichnungen über E.S.,Sperren,Transportwege,Fahrwasserbezeichnung,Operationen u. alle Schlüsselmittel.- Nach den Erfahrungen des Weltkrieges genügt hierfür nicht die Vernichtung durch Versenken,darüber hinaus sind nach Möglichkeit auch Aufzeichnungen auf leicht zerstörbaren Glasplatten u. Übergießen mit stark zerfressenden Säuren vorzusehen.

(Bearb: II/36)

Deckeltasche.
Anlage zu Teil I., ~~Blatt 6a.~~

Spionage-Abwehr.

1.) Die Belehrung über Spionage-Abwehr erfordert besondere Aufmerksamkeit. Sie muß jedem Besatzungs-Angehörigen die ernsten Gefahren für den Gang der militärischen Operationen, für Schiffe u. Besatzungen der eigenen Streitmacht u. die besondere Verwerflichkeit u. Strafwürdigkeit des Verräters am eignen Vaterlande klar vor Augen führen.

2.) Bei Erteilung des Unterrichtes ist zu bedenken, daß andererseits unlautere u. moralisch schwache Elemente keine Anregungen erhalten dürfen, die sie möglicherweise dem ausländischen Nachrichtendienst zuführen.

3.) Unter Hinweis auf die Arbeitsmethoden ausländischer Agenten sind hervorzuheben:

a) Vorsicht bei allen Gesprächen unter Kameraden.
b) Strengste Zurückhaltung bei Unterhaltungen mit Zivilpersonen (Frauen!)
c) Warnung vor Einladungen an Land, Geldangeboten zur Schuldenabzahlung, Nebenverdienst.
d) Keinerlei Angaben in Briefen machen (Zensur kontrolliert!).

Vor allem sind zu unterlassen: alle Angaben über Verbände, Fahrzeuge, Aufgaben, Ausrüstung, Stand und Art der Umbauarbeiten, Kopfstärken, Auslaufzeiten, Liegehäfen usw.

4.) Bei Beobachtung verdächtiger Personen im Werft-Gelände u. bei den Fahrzeugen unauffällig Beaufsichtigung veranlassen. Bei offensichtlicher Sabotage sofort zugreifen.

5.) Verhaltungsmaßregeln bei Spionageverdacht:

a) Bei verdächtigen Äußerungen oder Angeboten hinhalten. Versuchen, weitere Angaben zu erhalten. Gegebenenfalls erneuten Treffpunkt verabreden.
b) Bei erster Gelegenheit sofortige eingehende Meldung an Vorgesetzten. Kein eigenmächtiges Handeln zu selbständiger Aufklärung, da Gefahr, selbst in Verdacht zu geraten, und ohne genügende Handhabe verfrühtes Zufassen Verurteilung wegen mangelnder Beweise vereitelt. Erhaltene Schriftstücke sofort vorlegen. Weitere Verfolgung nur nach Anweisung des Vorgesetzten.
c) Über Verdachtsmomente keinen anderen Personen Andeutungen machen. In jedem Falle die Unauffälligkeit wahren!

6.) Bei eingehenden Meldungen hat sich der Vorgesetzte sofort mit der zunächst erreichbaren Abwehr-Stelle der Kriegsmarine (Fernruf bei zuständiger K.M.D.(Mar.Werft) erfragen!) oder mit der Geh. Staatspolizei in Verbindung zu setzen und nach deren Anweisungen Weiteres zu veranlassen.

Deckeltasche 4

Der Reichskriegsminister
und Oberbefehlshaber der Wehrmacht

Nr. 1484. 35. geh. J I a.

Berlin, den 25. Oktober 1935.

Geheim!

Betr.: Abwehr kommunistischer Zersetzung.

Die illegale K.P.D. hat nach vorübergehender Lahmlegung ihre Zersetzungstätigkeit in verstärktem Umfange wieder aufgenommen. Ihr besonderes Augenmerk richtet sich dabei seit Einführung der allgemeinen Wehrpflicht auf die neue Wehrmacht.

In den Anlagen werden Mittel und Wege der Zersetzung, Maßnahmen der Abwehr sowie Beispiele von Zersetzungsschriften zur Kenntnis gebracht. Ihr Inhalt ist zum Gegenstand der Belehrung für Offiziere und Unteroffiziere und in geeigneter Form auch für Mannschaften zu machen.

Wesentlich für eine erfolgreiche Abwehr ist schärfstes Vorgehen in allen Fällen des Verdachts kommunistischer Zersetzungstätigkeit. Soldaten, gegen die dringender Verdacht kommunistischer Betätigung besteht, sind sofort vorläufig festzunehmen und bis zur Durchführung des umgehend gemäß § 24 Abs. 2c W.G. einzuleitenden Entlassungsverfahrens oder bis zum Eingang eines richterlichen Haftbefehls in Verwahrung zu halten. Die zuständige Geheime Staatspolizeistelle ist sofort zu benachrichtigen; in Orten, in denen keine Staatspolizeistelle ist, durch Vermittlung der Ortspolizeibehörde. Gleichzeitig erfolgt Meldung als „Besonderes Vorkommnis".

Alle beteiligten Dienststellen sind zu größter Beschleunigung des Entlassungsverfahrens verpflichtet. Die Bekanntgabe ihrer Genehmigung kann durch Fernsprecher oder Telegramm erfolgen. Nach Durchführung der Entlassung ist der Festgenommene der Polizei zu übergeben. Eine vorherige Abgabe in polizeiliche Schutzhaft kommt nicht in Frage. Den Polizeibeamten ist jedoch schon während der militärischen Sicherheitsverwahrung Gelegenheit zu Vernehmungen zu geben.

Ein weiteres wichtiges Mittel zur Bekämpfung aller Zersetzungsversuche ist die Unterdrückung von Mißständen, die erfahrungsgemäß als Propagandamittel benutzt werden. In allen Zersetzungsschriften spielen schlechte Verpflegung, zu hohe Kantinenpreise, Besoldungsabzüge, beleidigende Schimpfworte, Mißhandlung, vorschriftwidrige Behandlung und sonstiger Mißbrauch der Dienstgewalt eine entscheidende Rolle. Ernste Pflicht aller Vorgesetzten ist es daher, das Auftreten derartiger Übelstände mit allen Mitteln zu verhindern. Verpflegung, Kantinenpreise und Verhalten des Ausbildungspersonals bedürfen ständiger Überwachung. Beschwerden sind gewissenhaft zu prüfen. Keinesfalls dürfen berechtigte Beschwerden eine Benachteiligung des Beschwerdeführers zur Folge haben. „Eine unrichtige dienstliche Anschauung ist an sich nicht strafbar" (Beschwerdeordnung Ziffer 5, Abs. 2).

v. Blomberg.

Verteiler umseitig.

Berlin. Gedruckt im Reichskriegsministerium.
2. 11. 1935.

16757

Verteiler:

a) Heer.

Gruppenkommando 1—3 je 3		9
Gen. Kdo. I. Armeekorps	bis einschl. Kp. usw. — auch Erg.-Einheiten, San.-Staffeln, Truppenärzte u. Wehrersatzdienststellen bzw. Ersatzbehörden bis einschließlich Wehrbezirksoffiziere bzw. Untere Ersatzbehörden (Zweigstellen) Gruppen- und Wehrkreisgerichte mit je 1 Nebenabdruck f. d. Zweigstellen.	700
„ II. „		500
„ III. „		700
„ IV. „		700
„ V. „		550
„ VI. „		475
„ VII. „		625
„ VIII. „		475
„ IX. „		475
„ X. „		435
Kav. Korpskommando bis einschl. Schwadronen		150
Kommando der Panzertruppen		550
Heeresfeldzeugmeisterei (einschließl. Heereswaffenmeisterschule und Heeresfeuerwerkerschule)		150
Wirtschaftsinspektion I—XII		12
Höherer Pionieroffizier 1 und 2		2
„ Nachrichtenoffiziere 1—3		3
Kraftfahrinspizient 1 und 2		2
Inspektion der Ostbefestigungen		1
„ „ Westbefestigungen		1
Heeresabnahmeinspizient 1—3		3
Kriegsakademie		15
Kriegsschule Dresden		50
„ Hannover		25
„ München		25
„ Potsdam		20
Infanterieschule		20
Kavallerieschule		15
Fahr- und Nachschubschule		3
Artillerieschule		25
Pionierschule I und II je 5		10
Heeres-Kraftfahrschule		5
Heeres- und Luftnachrichtenschule		15
Übertrag:		6746

Übertrag:	6746
Heeres-Gasschutzschule	5
Heeres-Sportschule	5
Militärärztliche Akademie	5
Hauptsanitätslager I und II	2
Mil. Unterpersonal des Ob. d. H.	6
Deutsche Heeresbücherei	1
Forschungsanstalt für Kriegs- und Heeresgeschichte	1
Heeres-Veterinärakademie	2
Heeres-Veterinäruntersuchungsamt	1
Veterinärmittel-Abteilung	1
Militär-Lehrschmiede Berlin, München, Hannover	3
Evangelischer Feldbischof der Wehrmacht	25
Katholischer Feldbischof der Wehrmacht	25
Oberstkriegsgerichtsr. d. Dienstaufsichtsb. z. I—III	3
Wa Vs für A. N. Verwaltung Schöneberg und Heereszeichnungenverwaltung	2
Wa Prw für Heerestechnisches Büro	1
AHA für Heeresgerätinspizienten	1
Wehrkreisverwaltungen I—X je 3	30
Beschaffungsamt (Bekleidung und Ausrüstung) für Heer und Kriegsmarine	1
Heeres-Forstaufsichtsamt	1
Heeres-Zahlmeisterschule	10
Lehrgänge für Beamtenanwärter Hannover und Dresden je 3	6
Nachrichtlich:	
Wehrmachtakademie	2
Oberstleutnant Hoßbach	1
Hausverteiler:	
Ia	19
IIa	81
	6936

b) Kriegsmarine.

(bis zu den einzelnen Fahrzeugen, Kompanien, Nachrichtenstellen usw.)

Flottenkommando, Kiel (einschl. Gericht)	5
Vorrat für neue Verbände	30
Befehlshaber der Linienschiffe (einschl. Gericht)	3
Linienschiff Schleswig-Holstein	11
„ Schlesien	11
Panzerschiff Admiral Scheer	11
„ Deutschland	11
Befehlshaber der Aufkl. Streitkräfte (einschl. Gericht)	2
Kreuzer Königsberg	10
„ Köln	10
„ Leipzig	10
Flottentender „Jagd“ / Führer der Torpedoboote	3
1. Torpedobootsflottille	6
2. „	6
3. „	6
4. „	6
1. Schnellbootsflottille	6
Führer der Minensuchboote	2
1. Minensuchflottille	9
1. Räumbootsflottille	9
1. Geleitflottille	6
2. „	6
U-Flottille „Weddigen“	17
Übertrag:	196

Übertrag:	196
Flottentender „Hela“	1
Kommando der Marinestation der Nordsee, W'haven	100
Vorrat für neue Verbände	50
2. Admiral der Nordsee (einschl. Gericht)	3
Kommando der Marinestation der Ostsee, Kiel	120
Vorrat für neue Verbände	50
2. Admiral der Ostsee, Kiel (einschl. Gericht)	3
Inspektion des Bildungswesens der Marine, Kiel	50
„ der Marineartillerie, Wilhelmshaven	50
„ des Torpedo- und Minenwesens, Kiel	50
„ der Marinezeugämter, Wilhelmshaven	30
Schiffsmaschinenlinspektion, Wilhelmshaven	6
Kriegsmarinedienststelle Königsberg i. Pr.	1
„ Stettin	1
„ Bremen	1
Admiral der Kriegsmarinedienststelle, Hamburg	1
Marine-Intendantur, Wilhelmshaven	30
Marine-Intendantur, Kiel	30
Marine-Werft, Wilhelmshaven	10
Marine-Arsenal, Kiel	5
Hausverteiler: III a	45
	827

c) Luftwaffe.

R. d. L. und Ob. d. L.	865

Merkblatt

für die Abwehr kommunistischer Zersetzung.

Vorbereitungen.

Die Vorbereitungen für die Zersetzungstätigkeit in der Wehrmacht wurden bereits im Sommer getroffen. Die wehrpflichtigen Kommunisten wurden von allen anderen illegalen Arbeiten befreit und ausschließlich für ihre Tätigkeit in der Wehrmacht geschult. Ihre Verbindung untereinander sowie mit den Funktionären ihrer künftigen Standorte und ihrer Heimatorte wurden sorgfältig vorbereitet und sichergestellt. Die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel sicherte die Einführung des „Soldatengroschens“, den jeder Kommunist monatlich zu zahlen hat.

Tätigkeit in der Truppe.

Hauptträger der Zersetzungsarbeit in der Truppe sind die besonders geschulten wehrpflichtigen Kommunisten. Sie haben die Aufgabe, Gleichgesinnte zu ermitteln, Unzufriedenheit zu schüren, Widerstand anzuregen und unliebsame Vorkommnisse und Zustände zwecks Zusammenstellung von „Soldatenzeitungen“ zu berichten. Weitere Aufgaben sind die Verbreitung beunruhigender Berichte aus der Heimat, die Vermittlung von Bekanntschaften mit den örtlichen Funktionären und das Anbringen aufhetzender Inschriften in den Kasernen.

Einwirkung von außen.

Von außen wird diese Tätigkeit durch Anfertigung und Zustellung von Hetzschriften, durch schwarz gefärbte Berichte aus der Heimat und den Betrieben und durch geschickte Bearbeitung von Urlaubern unterstützt. Dabei ist vorgesehen, auch solche Soldaten, die bisher nicht kommunistisch eingestellt waren, durch Liebesgaben und zweckentsprechende Berichte zu gewinnen.

Hetzschriften.

Die Verbreitung von Hetzschriften erfolgt durch Abwerfen über die Kasernenmauer, Zustellung durch die Post, Einschmuggeln durch Handwerker oder kommunistisch eingestellte Soldaten und Zustecken in Manteltaschen, Koffer und dergleichen von Urlaubern.

Abwehr: Die sofortige Abgabe derartiger Schriften (bei Zusendung durch die Post auch der Umschläge) ist allen Soldaten durch ausdrücklichen Befehl zur Pflicht zu machen. Unterlassen bedeutet Ungehorsam gegenüber einem Befehl in Dienstsachen (§ 92 M. St. G. B.). Ertappt ein Soldat einen Zettelverteiler auf frischer Tat, so hat er ihn vorläufig festzunehmen und der nächsten Polizei- oder Militärwache zu übergeben. In allen anderen Fällen ist die Ermittlung der Täter nicht Sache des Soldaten oder seiner Vorgesetzten, sondern der zuständigen Staatspolizeistelle, die durch Vermittlung der Ortspolizeibehörde unverzüglich zu benachrichtigen ist. Gleichzeitig erfolgt Meldung als „Besonderes Vorkommnis“.

Anknüpfung von Bekanntschaften.

Ein weiterer Weg kommunistischer Beeinflussung ist die Anknüpfung von Bekanntschaften in Gastwirtschaften, Tanzstätten usw. Hierzu werden besonders auch weibliche Personen herangezogen. Beim ersten Zusammensein dreht sich das Gespräch meist um belanglose Dinge. Beim zweiten und dritten Zusammensein werden allgemeinpolitische Fragen berührt. Dabei werden zunächst häufig vaterländische oder soziale Gesichtspunkte in den Vordergrund geschoben und dabei die Einstellung des Soldaten vorsichtig erforscht. Erscheint er weiterer Beeinflussung zugänglich, so wird beim dritten oder vierten Zusammentreffen mehr oder weniger offen über die Ziele des Kommunismus gesprochen und um Zuführung geeignet erscheinender Kameraden gebeten. Ähnlich wie im Nachrichtendienst werden auch von den kommunistischen Agenten vielfach erpresserische Maßnahmen angewandt. Eingestandene dienstliche Verfehlungen oder leichtsinnig getane Äußerungen über militärische Dinge oder den nationalsozialistischen Staat werden benutzt, um den Soldaten durch Drohungen gefügig zu machen.

Abwehr: Pflicht der Soldaten ist es, jeden Fall kommunistischer Beeinflussung unverzüglich zu melden. Sie sind dazu durch ausdrücklichen Befehl anzuhalten. Ungehorsam zieht gerichtliche Verfolgung aus § 92 M. St. G. B. nach sich. Das Verhalten gegenüber kommunistischen „Bekannten" ist ähnlich wie bei Spionageverdacht. Es ist also falsch, selbständig die Polizei zu benachrichtigen oder dem Agenten seine Absicht unverhüllt vorzuwerfen. Richtig ist es vielmehr, ein neues Zusammensein mit ihm zu verabreden, unter diesem Vorwande seine Anschrift zu erfragen und dann Meldung zu machen. Die weiteren Ermittlungen sind auch in diesen Fällen unter gleichzeitiger Meldung an die vorgesetzte Dienststelle der Geheimen Staatspolizei zu überlassen.

Erkennen von Hetzern.

Die in der Truppe befindlichen Agenten haben Anweisung, durch besonders gutes dienstliches Verhalten hervorzutreten. Mangelhafte Leistungen und schlechte Führung werden also selten einen Anhalt für ihre Ermittlung geben. Sichere Anzeichen für die Anwesenheit kommunistischer Hetzer sind jedoch Vorfälle, wie sie sich aus den Anlagen 2 und 3 ergeben.

Abwehr: Bei gehäuftem Auftreten derartiger Vorfälle ist sofort Meldung zu machen. Die weiteren Maßnahmen sind im Einvernehmen mit der Geheimen Staatspolizei zu treffen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die verantwortlichen Hetzer in vielen Fällen nicht aktiv beteiligt sein werden, sondern sich bewußt im Hintergrund halten.

Anlage 2.

Aus „Die Rote Fahne", April 1935.

Wenn Du zum Militärdienst eingezogen wirst.

Halte die Augen offen und sieh, wo Deinen Kameraden der Schuh drückt. Schon beim Einrücken wird es zu Äußerungen der Mißstimmung kommen, weil die Eingezogenen nicht für drei Tage Verpflegung, Strümpfe usw. mitbringen können.

Teile alle Beispiele über militärischen Drill, über das Schleifen einzelner Kameraden und über Mißhandlungen sowie über mangelhafte sanitäre Verhältnisse Deinen Freunden oder Deiner Freundin mit. Suche die Kameraden, die ihr Mißfallen über den Drill äußern, halte mit ihnen Verbindung mit dem Ziel der Organisierung einer Gruppe. Teile Deinen Freunden alle Beispiele mit des schamlosen Verhaltens der Offizierskaste gegenüber den Mannschaften. Informiere über alle Argumente und Fragen im „vaterländischen Unterricht".

Bevor Du eingezogen wirst, organisiere sorgfältig die Verbindung mit Deinen Freunden und besprich mit ihnen, wie die Herausgabe der „Soldatenzeitung" erfolgen soll.

Aus „Hammer und Sichel, Organ der K. P. D.", Juni 1935.

„Lustig ist das Soldatenleben."

Bericht eines Reichswehr-Zeitfreiwilligen.

Viel wird von dem neuen Geist geredet, der mit dem Nationalsozialismus in die Wehrmacht eingezogen sein soll. Der alte Kastengeist sei überwunden, Kameradschaft und Volksgemeinschaft seien neben der notwendigen Disziplin das Bindemittel der Wehrmacht. Wie sieht die Wirklichkeit aus?

Statt der versprochenen 15,— *RM* halbmonatlich werden im Höchstfalle 10,— *RM* ausgezahlt; einmal sogar nur 6,— *RM*. Der Rest wurde für „Anschaffungen" zurückbehalten — und für die Winterhilfe. Nicht einmal zahnärztliche Behandlung wird vergütet! Für das, was übrigbleibt, kann der Soldat notdürftig die mangelhafte Verpflegung ergänzen. Denn trotz der körperlichen Anstrengungen werden völlig unzureichende Mahlzeiten ausgegeben. Morgens und abends Brot mit dünnem, schwer bestimmbarem Aufstrich; selten gibt es dazu Wurstbelag. Da der Rekrut in den ersten Monaten die Kaserne nicht verlassen darf, ist er auf die Kantine angewiesen. Die Kantinenpächter dürfen die Zwangslage der Soldaten ausbeuten und viel höhere Preise für ihre Waren nehmen als im freien Handel. Wer kein Geld hat, muß hungern!

Der Dienst beginnt morgens sofort nach dem Aufstehen (5 Uhr) und endet nicht vor 7 Uhr abends. Den ganzen Vormittag wird exerziert. Ein großer Teil der Übungen dient lediglich der „Subordination", das heißt der systematischen Unterdrückung der eigenen Persönlichkeit. Der Soldat hat keinen Willen mehr, er soll automatisch funktionieren. So wird ein großer Teil der Dienststunden nicht für die Ausbildung an der Waffe verwendet, sondern für Äußerlichkeiten wie Grüßen und Stechschritt.

Überhaupt das Grüßen der Vorgesetzten! Eine Instanz macht die andere für mangelhaftes Grüßen verantwortlich. Entweder wird 2 Schritte zu spät oder zu früh gegrüßt, oder die Finger sind nicht genügend gerade ausgerichtet usw. usw. Noch schlimmer ist es fast bei den Marschübungen. Wer beim Schwenken oder Kehrtmachen nur im geringsten nachklappt, muß nachexerzieren. Er wird durch den Sand der Reitbahn geschleift — „aufstehen! hinlegen!" — bis zur Bewußtlosigkeit. Nicht selten geschieht es, daß sogar kräftige Bauernjungen „aus den Latschen kippen". Dem Ohnmächtigen wird die Uniform ein wenig über der Brust aufgeknöpft; dann wird er liegen gelassen, bis er wieder aufwacht und die Übung weitergehen kann.

Die auf diese Weise zum Kadavergehorsam erzogenen, zermürbten und abgestumpften Soldaten werden dann erst mit der Waffe ausgebildet. Die Übungen stehen im Zeichen der Motorisierung. Die Reiter bekommen die Pferde gar nicht mehr zu sehen. Statt der Pferde werden sie mit Kampfwagen vertraut gemacht, die leicht transportable Geschütze und Maschinengewehre tragen.

Der Rest des Tages wird mit Geländeübungen ausgefüllt. In den Abendstunden wird geflickt und das Zeug für den nächsten Tag instandgesetzt. Auch der Sonntag ist kein Ruhetag. Am Sonntag wird die Stube gesäubert, und der Wachtmeister wacht, daß auch kein Stäubchen übrigbleibt, und wenn bis zum Sonntagabend geschrubbt wird.

Der Dienst mit seiner körperlichen Überlastung, die schlechte Verpflegung und der Mangel an notwendiger Freizeit wird ergänzt durch eine

menschenunwürdige und erniedrigende Behandlung.

Gemeinste Beschimpfungen und sogar körperliche Mißhandlungen sind an der Tagesordnung. Ein Wachtmeister schlug zwei Rekruten mit dem blank gezogenen Säbel blutig.

Theoretisch gibt es ein Beschwerderecht. Praktisch wird kein Soldat davon Gebrauch machen. Bleibt der Unteroffizier oder Feldwebel bei seinem Truppenteil, so hat der Beschwerdesteller keine ruhige Minute mehr. Er wird systematisch zu Tode gequält. Das ist eine hauptsächliche Quelle der

Soldatenselbstmorde,

die sich in letzter Zeit in solchem Maße häufen, daß sich die höheren Offiziere veranlaßt sehen, die Mannschaften öffentlich zu beruhigen.

Das Verhältnis zwischen Offizieren und Mannschaften ist im Durchschnitt vielleicht besser als zwischen diesen und den Unteroffizieren. Eine unüberbrückbare rangmäßige Kluft trennt das Offizierkorps von den Unteroffizieren und Mannschaften und die Unteroffiziere von ihren Untergebenen. Jeder Vorgesetzte wird mit seinem Titel in dritter Person angeredet: „Herr Obergefreiter möchten ...", „Herr Unteroffizier gestatten ...".

Wie reagieren die Mannschaften auf diese Zustände? Die Zeitfreiwilligen sind zu einem Teil ehemalige S. A.-Leute, die eine gewisse Kameradschaft auch von ihren früheren Vorgesetzten in Form einer rauhbeinigen Jovialität gewohnt waren. Diese Leute sind anfangs besonders schwer enttäuscht. Sie schimpfen und sagen, im Heere sei es „schlimmer als in der Fremdenlegion". Aber sie passen sich dem neuen Geist an. Statt wenigstens untereinander zusammenzuhalten, versuchen die Gedrillten, sich gegenseitig zu übervorteilen. Angebereien und Prügeleien sind alltägliche Erscheinungen. Man will sich bei den Vorgesetzten „Lieb Kind" machen, vielleicht weil man hierin die einzige Möglichkeit sieht, den unerträglichen Druck zu mildern. Gegen besonders scharfe Vorgesetzte richtet sich allerdings der gemeinsame Haß. Es ist beschlossene Sache, die schlimmsten Peiniger als erste aufs Korn zu nehmen, wenn der Krieg ausbricht. Krieg ist das, worauf fast alle Soldaten sehnsüchtig warten. Krieg — das bedeutet Befreiung von der Kaserne. Wer der Feind ist, für was und für wen es geht, das ist ziemlich gleichgültig.

Von Nationalsozialismus ist in der Kaserne wenig zu spüren. Hin und wieder werden die Mannschaften vor einen Lautsprecher zu einer Rede des „Führers" beordert; es ist eine willkommene Unterbrechung des Dienstes, wobei man sich ausschlafen kann. In der Instruktionsstunde ist von nationalsozialistischer Weltanschauung und dem Aufbau des Dritten Reichs überhaupt keine Rede, dagegen viel von der Rangordnung in der Armee.

Das deutsche Heer ist heute wie gestern ein Staat im Staate, ein gefügiges Werkzeug in der Hand seiner Herren. Diese Herren haben bei den Hohenzollern gestanden, den Krieg verloren, sind Mitarbeiter Eberts geworden und helfen nun, das Dritte Reich begründen. Regieren kann, wer will — Hauptsache ist, sie bleiben an der Macht. Sie sind die Säulen des bürgerlichen Staates, mag sich dieser verkleiden, wie er will. Ob Monarchie, Republik oder Diktatur — die Generalität ist sich selbst gleich geblieben.

Nachwort der Redaktion:

Der vorstehende Bericht ist sehr aufschlußreich in verschiedenen Beziehungen. Wir möchten zu seiner Korrektur zunächst bemerken, daß zwar wegen der täglichen nahen Berührung zwischen den Mannschaften und den Unteroffizieren es verständlich erscheint, daß sich der Haß des einfachen Soldaten in erster Linie gegen diese seine unmittelbaren Unterdrücker und Peiniger richtet. Falsch ist es aber, den Offizieren anzudichten, daß sie besser wären als die Unteroffiziere. Die Offiziere sind verantwortlich für die Behandlung des

„Gemeinen", die Unteroffiziere sind nur ihre Handlanger! Der Geist des Kadavergehorsams ist der Geist der Offizierskamarilla, der sich in den Handlungen der Unteroffiziere nur widerspiegelt.

Aus dem Bericht kann man aber auch entnehmen, wo der Hebel anzusetzen ist bei der Arbeit unter den Soldaten der Wehrmacht, nämlich in erster Linie bei dem natürlichen Haß des „gewöhnlichen" Soldaten gegen seine Vorgesetzten. Diese Arbeit ist allerdings die primitivste und leichteste. Immerhin können hierdurch bei geschickter Arbeit Meutereien hervorgerufen werden.

Sehr gefährlich ist die Stimmung unter den Soldatenmassen hinsichtlich eines Krieges „als Befreiung von der Kasernenhofzucht"! Diese Stimmung muß der Generalität außerordentlich erwünscht sein ohne Rücksicht auf ihre Entstehungsursache. Mit allen Mitteln muß der klassenbewußte Prolet im Waffenrock, müssen alle klassenbewußten Werktätigen, die Beziehungen irgendwelcher Art zu Soldaten unterhalten, dieser aus der Verzweiflung geborenen Stimmung entgegenwirken! Als Gegenmittel kommt in Betracht die Schilderung der furchtbaren Schrecken des Krieges, im Vergleich zu denen die Schrecken des Kasernenhofs klein sind. Allerdings wird dieses Mittel infolge Fehlens der persönlichen Erfahrung kaum durchschlagenden Erfolg haben. Es muß also ergänzt werden durch die Propagierung und Organisierung des Massenwiderstandes, also der Meuterei gegen die Schikanierungen und die unmenschliche Behandlung seitens der Vorgesetzten. Zweckmäßig wird man hierbei stufenweise vorgehen: also zunächst passiver Widerstand in „leichterer" Form (z. B. massenhaftes Schlappmachen, massenhaftes schlechtes Schießen, massenhaftes schlechtes Ausführen der Exerzierübungen usw.); dann wenn die Kameraden hierdurch mutiger geworden sind und sich das Gefühl des Verbundenseins, der Solidarität im Kampfe gegen die Vorgesetzten bemerkbar macht, passiver Widerstand in stärkerer Form: geschlossenes Nichtantreten zum Appell, geschlossene Weigerung zum Ausmarsch, geschlossene Weigerung der Grußerwiderung usw. Selbständige geschlossene Rast bei anstrengenden Märschen, geschlossener Protest gegen schlechtes Essen gehören bereits in die Reihe der aktiven Widerstandshandlungen. Das Unbrauchbarmachen von Gewehren, M. G., Kampfwagen, Geschützen usw., also die Sabotage, ist eine wirksame Ergänzung der Meuterei.

Nun kommt es aber nicht auf die Meuterei als solche nur an, sondern es kommt vor allem auch darauf an, den rein negativen Inhalt der gewöhnlichen Meuterei umzuwandeln in die positive Form der Ausrichtung auf den Klassenkampf! Darum müssen wir an die Soldaten herantreten und sie darauf hinweisen, daß sie, wenn auch zur Zeit im Waffenrock, zur arbeitenden Klasse gehören, wir müssen sie über die klassenmäßige Bedeutung der Wehrmacht aufklären; denn es kommt nicht nur darauf an, die Waffe der Wehrmacht für die Bourgeoisie stumpf zu machen, damit sie keinen Krieg führen kann oder ihr dies zumindest erschwert wird, sondern es kommt vor allem auch darauf an, möglichst große Teile der Reichswehr zu revolutionieren, um sie im entscheidenden Augenblick in das Lager der Revolution führen zu können.

Der vorstehende Bericht zeigt noch die zur Zeit bestehende Lage in der Wehrmacht — Vorherrschen der „Zeitfreiwilligen", der früheren S. A.-Leute usw. Sobald die Einziehungen auf Grund der allgemeinen Wehrpflicht erfolgt sein werden, wird sich das Bild ändern: zugunsten der revolutionären Arbeit im Heer! Denn dann werden die zwangsweise Rekrutierten vorherrschen, die zu einem erheblichen Teil aus dem Proletariat stammen werden.

Die revolutionäre Arbeit in der Wehrmacht muß einer der Hauptpfeiler unserer gesamten revolutionären Tätigkeit sein. Von ihrem Erfolg hängt das Schicksal der proletarischen Revolution im entscheidenden Maße ab.

(Bearb: IV/36)

Deckeltasche.
~~zu~~ Teil I., Blatt 6 c.

Muster einer

R o l l e n t a f e l

(als Richtlinie)

Schiffs-Nr.	Dienstgrad	N a m e	St. R. Nr.	Spezialausbldg.	Klarschiff	Kriegswache	Flugmeldedienst

Fliegeralarm	Gasalarm	Feuer i.Schiff	Leck i.Schiff	Schotten dicht	Abblender	Bergerolle

Mann über Bord	Schleppen	Unterfangen	Alle Boote aus	Ruderjolle aus	Motorjolle aus

An und Ablegen	Ankern und Ankerlichten	Minenwerfen	Ruder-Versager	Manöver-Rolle	Landungs-Rolle	Klar bei Schwimmw.

Untersuchungs- und Befragungsdienst	Bemerkungen.

Dienstanweisung
zu Teil I H. 6c

Merkblatt.

Luftschutzanleitung für Kriegsschiffe im Arsenalbereich.

A. Arsenaleinrichtungen:

1. Die Arsenalluftschutzleitung befindet sich nach Eintreffen der Vorwarnung im Luz-Raum Gebäude 79, Fernsprech-Nr. 376, 567, 474, 452, 451, 424. (Die Arsenalluftschutzleiter sind kenntlich an blauer Armbinde mit weißem Stern.)

   Ferner gehören zur Arsenalluftschutzleitung die im Arsenalgelände verteilten Arsenalabschnittsleiter. Abzeichen: Blaue Armbinde mit weißen Rändern.

2. Im Arsenal sind folgende Arbeitstrupps aufgestellt:

Verwendung	Abzeichen (Armbinden)
Arsenalfeuerwehrtrupps	rot
Arsenalsanitätstrupps	weiß mit rotem Kreuz
Arsenalentgiftungstrupps	gelb
Arsenalstörungstrupps	grün
Arsenalwiederherstellungstrupps	braun
Notbelegschaft der Betriebe	lila
Ordner	blau
Läufer	blau mit aufgesticktem L.

   Die Truppführer sind kenntlich an den weiß bezw. beim Sanitätstrupp rot eingefaßten Binden.

3. Bezeichnung der allgemeinen Schutzräume: „Schwarzes „S" auf gelbem Grund."
   Wegweiser: „Schwarzer Pfeil auf gelbem Grund."
   Bezeichnung der Schutzräume für Arbeitstrupps und der Standorte von Notbelegschaften, Brandwachen und Beobachtungsposten durch Blechschilder an den Außenwänden der Gebäude:

Arsenalfeuerwehrtrupps	rotes Feld
Arsenalsanitätstrupps	rotes Kreuz auf weißem Feld
Arsenalentgiftungstrupps	gelbes Feld
Arsenalstörungstrupps	grünes Feld
Arsenalwiederherstellungstrupps	braunes Feld
Notbelegschaften	lila Feld
Beobachtungsposten	blaues Feld mit weißem B.
Brandwachen	rotes Feld mit weißem W.

4. Für die einzelnen Liegeplätze in erster Linie vorgesehene Schutzräume gegenüber den Liegeplätzen:

Liegeplatz	A 2	Gebäude	79
„	A 3	„	79
„	A 4	„	29 (alter Schießstand und Art.-Kammergebäude)
„	A 5	„	27 (Ostseite Gerätemagazin)
„	A 6 und A 7 Sohstberg, Aufgang beim Agnethator.		
„	A 8 — A 13 Schutzgräben auf Arsenalmole.		

5. Benachrichtigung durch:
   a) telefonisch von Arsenalfernsprechzentrale als Betriebswarnstelle durch Rundspruchgerät für Liegeplätze A 2, A 6 u. A 13. Anruf durch langes Anwecken und zweimalige Durchgabe der Warnung: „Achtung Luftschutz! Luftgefahr (Minutenangabe)!"
   Meldung nicht wiederholen!
   b) über das Arsenal verteiltes Arlarmgerät, dreimal Gruppen von drei kurzen Tönen für Luftgefahr (Vorwarnung). Eine Minute langer Ton für Fliegeralarm (Hauptwarnung).
   c) Arsenalsirene: Eine Minute langer Ton nur für Fliegeralarm, wird von Schiffen und Booten nach Möglichkeit mit Schiffssirenen oder Heulern durch einen 6 Sekunden langen Ton aufgenommen. „Fliegeralarm aufgehoben!" und die Entwarnung „Luftgefahr vorbei!" werden telefonisch oder durch Läufer von Arsenalleitung mitgeteilt.

B. Verhaltungsmaßnahmen:

1. Im Arsenalbereich befindliche Kriegsschiffe gliedern sich den Arsenalluftschutzmaßnahmen ein. Für Luftabwehrmaßnahmen (Flak und Scheinwerfer) gelten die Sonderbefehle der Kommandantur.
2. Nach Möglichkeit so unter Dampf liegen, daß in kürzester Zeit fahrbereit. Verlassen des Arsenals nach Sonderbefehlen oder eigenem Ermessen.

   Wegschleppen nicht fahrbereiter Schiffe durch Arsenalfahrzeuge hängt von vorhandenen Schleppern und Zeit ab. Anforderung von Schleppern beim Fahrzeugbetrieb Tel.-Nr. 417 und 514.
3. Festmachen am Kai mit mehrfachen gut federnden Leinen und reichlich Fendern, um Loßreißen durch Wasserbewegungen zu vermeiden.
4. Sicherheitsmaßnahmen im Schiff nach eigenem Ermessen oder Sonderbefehlen.
5. Nachts Beleuchtung möglichst einschränken. Bei Verdunkelung des Arsenals — spätestens mit „Fliegeralarm" — abblenden. Aufblenden erst nach Vorgang des Arsenals. Beiboote abgeblendet fahren lassen. Dampfer- und Seitenlaternen nach oben abblenden.
6. Alles an Land befindliche Personal hat sich spätestens mit „Fliegeralarm" an Bord oder in die Schutzräume an Land zu begeben.
7. An Bord befindliche Arsenalangehörige bleiben, soweit die Schutzräume nicht mehr aufgesucht werden können, an Bord in Deckung.
8. An Land und in Schutzräumen befindliche Besatzungsangehörige unterliegen den ausgehängten Verhaltungsmaßregeln und den Anordnungen der Abschnittsleiter und der Ordner (blaue Armbinden mit weißem Rand).
9. Nach Möglichkeit haben alle an Land befindlichen Besatzungsangehörigen ihre Gasmasken bei sich zu führen.
10. Es ist wünschenswert, daß auf Anforderung der Arsenalluftschutzleitung Kriegsschiffsbesatzungen zur Hilfeleistung zur Verfügung gestellt werden.
11. Bezüglich des Verhaltens von Kriegsfahrzeugen im Bereich der Deutschen Werke und im Dock gelten entsprechende Anweisungen der Deutschen Werke.

Marinearsenal.

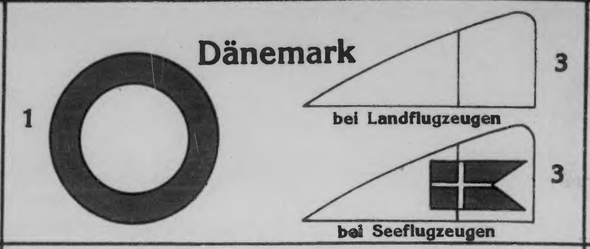
Flugzeug-Abzeichen

Staaten O. (Druckschr. Verm.)
Dereinnahmt in der offenen
Sammlung
Band IV Seite 19

Belgien



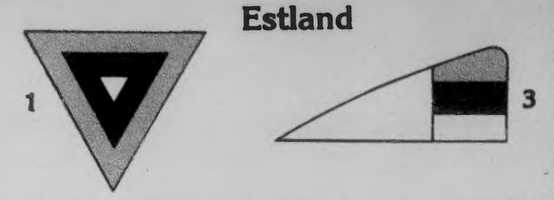
Dänemark



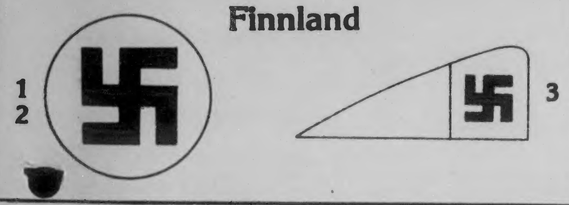
England



Estland



Finnland

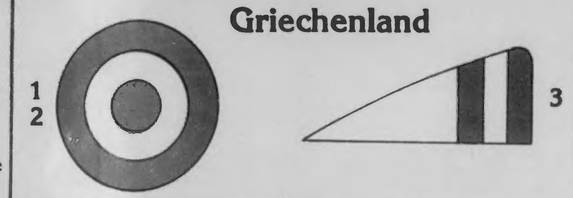


Frankreich



Marine mit schwarzem Anker in Kokarde und im Mittelstreifen des Seitenruders.

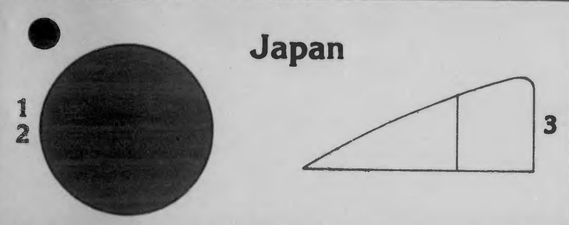
Griechenland



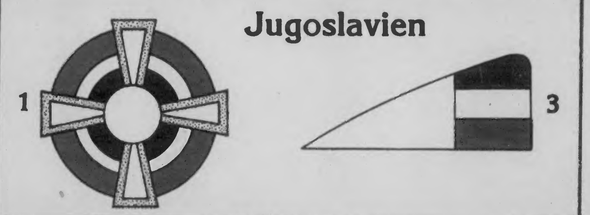
Italien



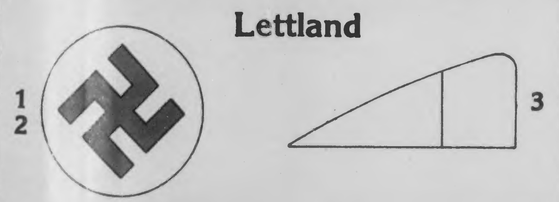
Japan



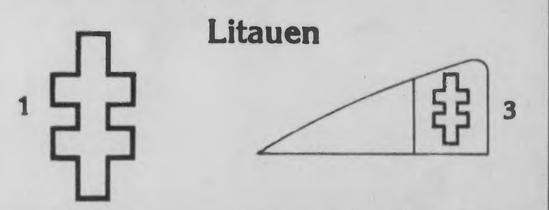
Jugoslavien



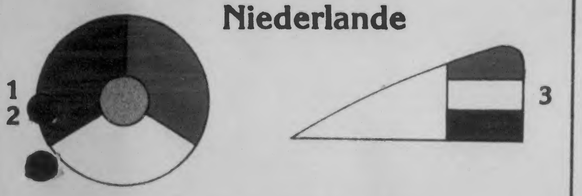
Lettland



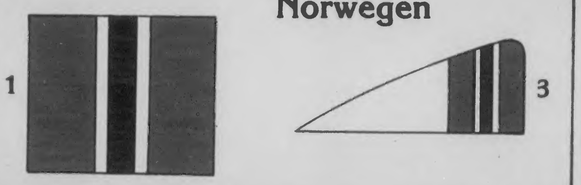
Litauen



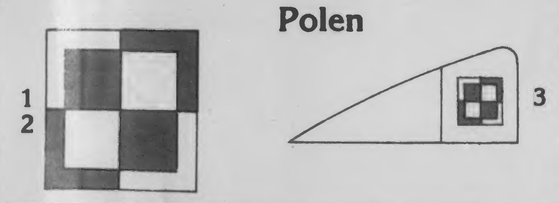
Niederlande



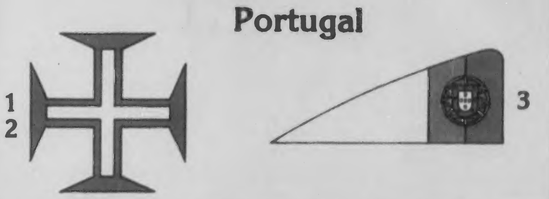
Norwegen



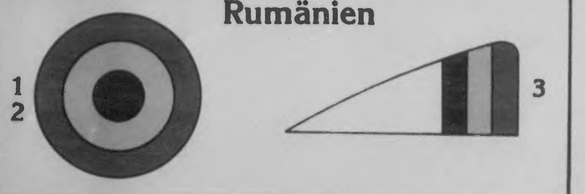
Polen



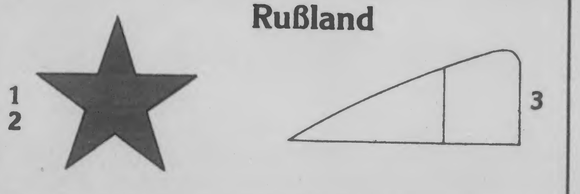
Portugal



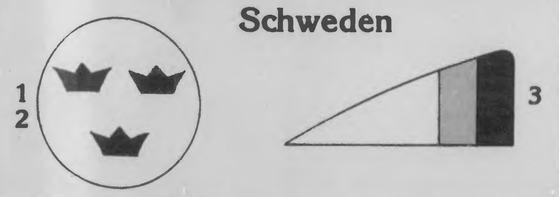
Rumänien



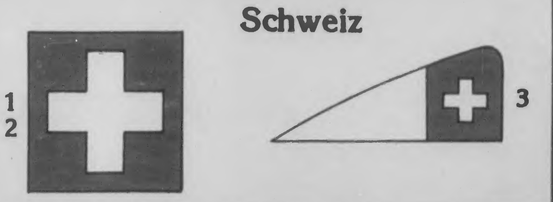
Rußland



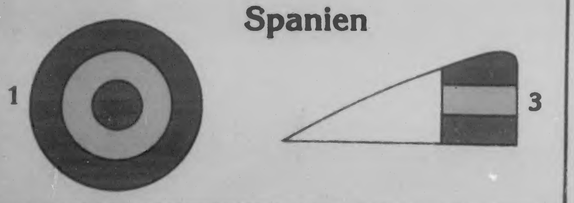
Schweden



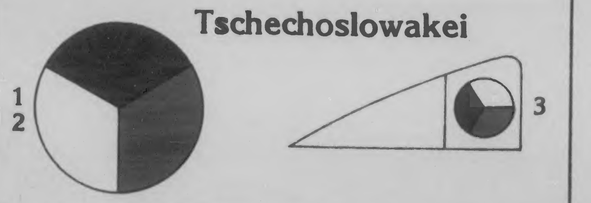
Schweiz



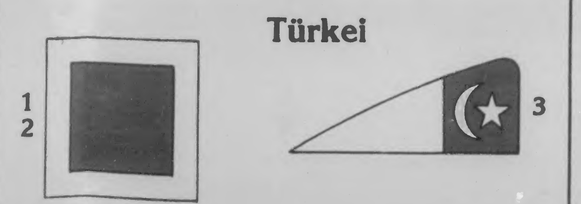
Spanien



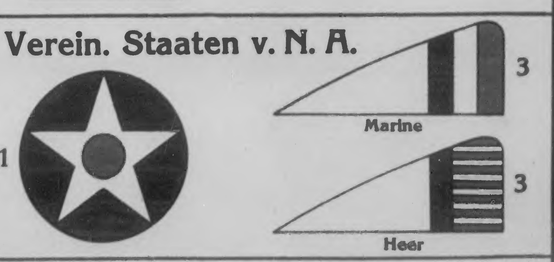
Tschechoslowakei



Türkei



Verein. Staaten v. N. A.



Erläuterung: 1=auf Flügeln 2=an Rumpfseiten 3=am Seitenruder

Bestellzettel und amtliche Bescheinigung.

An
die Firma.....

.....

Das Kommando.....bestellt bei Jhnen die nachstehenden Lebensmittel zu den angegebenen Preisen.

Es wird hiermit bescheinigt, daß für diese Lieferung Bezugsscheine nicht erforderlich sind, und daß die bestellten Mengen auf Grund dieser Bescheinigung nötigenfalls aus Vorräten zu entnehmen sind, die zum Zwecke der öffentlichen Bewirtschaftung (Zwangswirtschaft) beschlagnahmt worden sind.

Warenart	Menge	Einheitspreis	Warenart	Menge	Einheitspreis

Dienststempel.

den, ...

Kommando

(Bearb.: XII/35)

Deckeltasche
~~Anlage 2 zu Teil I Bl. 14a~~

Vertragslieferanten für Frischkost.

(Auskunftsstelle: Marinefernsprechnummer Kiel 7 224)

1. Brot.

a) Jn Kiel: Wilhelm Nehlsen & Sohn, Kieler Brotfabrik, Kiel-Wik Adalbertstraße 7/9, Ruf: 1982.
b) Jn Warnemünde: Bäckermeister Feldt, Mühlenstr. 28 Ruf 259
c) Jn Swinemünde: Bäckerei Bliesath, Große Kirchenstr. 71, Ruf: 2214
d) Jn Saßnitz: Festlegung erfolgt im Mob-Falle, Auskunftsstelle: Mar. Verpflegungsausgabestelle.
e) Jn Pillau: Marinebäckerei beim Mar. Verpfl. Amt Ruf Marine=nummer 174 und 184.

Zu a - e: 1. Die Lieferung erfolgt auf Wunsch frei Brücke bezw. Kai.
2. Die Abgabezeiten sind unter den genannten Rufnummern zu erfragen.

2. Kartoffeln.

a) Jn Kiel: Johs. C.F. Wahrlich, Knooperweg 41, Ruf: 821.
b) Jn Warnemünde: Festlegung erfolgt im Mob.-Falle, Auskunfts=stelle: Mar. Verpflegungsamt.
c) Jn Swinemünde: Gutsbesitzer A. Döring, Lager: Lotsenstr. 46, Ruf: 2671
d) Jn Saßnitz: Festlegung erfolgt im Mob.-Falle, Auskunftsstelle: Mar. Verpflegungsausgabestelle.
e) Jn Pillau: Jn den Monaten November bis Mai bei dem Mar. Verpfl. Amt in Pillau, Ruf: Marinenummer 174 und 184. Jm übrigen freihändig, Einkaufsquellen sind beim Marineverpflegungsamt zu erfragen.

Zu a - e: 1. Lieferung erfolgt auf Wunsch frei Bord.
2. Die Abgabezeiten sind unter den genannten Rufnum=mern zu erfragen.

3. Frischfleisch, Frischwurst.

a) Jn Kiel:
b) Jn Warnemünde:
c) Jn Swinemünde:
d) Jn Saßnitz:
e) Jn Pillau:

Die Lieferfirmen sind in Kiel bei Marine=rufnummer 7 245 und in den übrigen Orten beim Marineverpflegungsamt zu erfragen.

Vermerk:
Zu 1 bis 3.

Jn den anderen Ostseehäfen sind die Bezugsquellen bei Wehrmacht -Dienststellen bezw. Gemeinde-Vertre=tung zu erfragen.

Bestellzettel Nr. 7

von .....

an Marine-Verpflegungsamt Kiel.

Rechnungsstelle: .....

Verpflegungsstärke: .....

Bestellzettelhefte halten die Marine-verpflegungsämter vorrätig; sie sind dort bei der ersten Lieferung in Empfang zu nehmen. Die Bestellzettel sind für sämtliche Beschaffungen von Frisch- und Dauerwaren verwendbar.

Kiel, den ..... 19.....

Unterschrift: .....

(Dienstgrad):

REICHSMARINE (Siegel) MARINE-VERPFLEGUNGSAMT

Bestellbuch Nr. 2291

Bestellzettel Nr. 7 -10-

von .....

an Marine-Verpflegungsamt Kiel.

Rechnungsstelle: .....

Verpflegungsstärke: .....

~~B. Anl. 9c~~

~~Deckeltasche.~~

zu Teil I., Bl. 14a

Kiel, den ..... 19.....

(Dienst-Siegel)

Unterschrift des III. oder I. Mitgliedes des Verpfleg.-Ausch.

.....

(Dienstgrad):

Deckeltasche. Blatt 11

Speisezettel für 7 Tage Frischkost f. 1 Kopf.

B. Mittagskost.

1.	Tag	Schweinebraten	Rotkohl oder Erbsen, Karotten
2.	"	Rindfleisch gek.	Reis oder Nudeln
3.	"	Gulasch	Makkaroni
4.	"	Schweinebauch	Steckrüben oder Linsen
5.	"	Frikandellen	Schmorkohl
6.	"	Rinderbraten	Erbsen, Karotten
7.	"	Schweinekleinfleisch	gelbe Erbsen, Sauerkohl

	Rind-Schw.-Fleisch		Kohl Rot-Weiß.	Kartoffel	Erbsen Karotten	Reis	Nudel Makkaroni	Steckrüben	Linsen	Sauerkohl	Fett	Mehl
					Gramm							
1		250	500	500							60	50
2	250			250		125	(125)				60	
3	125	125		250			200				60	50
4		250		500				500	(200)			50
5	125	125	500	500							60	50
6	250			500	500						60	50
7		250		250	200 (gelb)	-				333	60	50
Sa.	750	1000	1000	2750	500 200 gelb	125	375	500	200	333	360	300

A. Morgenkost.

C. Abendkost.

D. Außerdem für 7 Tage pro Kopf

siehe Speisezettel für 7 Tg. Dauerkost.

Die dort vermerkten Mengen müssen also für 2 mal 7 Tage vorgesehen werden.

Speisezettel für 7 Tage Dauerkost f. 1 Mann.

Deckeltasche, Blatt 11

A. Morgenkost.

	+ Brot g	Kaffee gebr. roh g	Zucker g	Milch kond. g	+ Butter g	+ Schmalz g	Marmelade g
Täglich	750	20 bzw. 25	30	25			
An 5 Tg.					85		
" 2 "		.....	.....	.....	.....		90
Für 7 Tge.		140 bez.					
	5250	175	210	175	425		180

+ f. Morgen- und Abendkost

B. Mittagskost.

	Konserviertes Rind	Schw. od. Speck	Gulasch	Bockwurst Stck.	Kartoff	Dosen Bohnen	Dosen Erbsen	Kohl Sauerkohl	Spinat Pilze	Erbsen gelb	Bohnen wss	Makkaroni	Fett	Mehl
						--- g ---								
1.	200				500	500							60	50
2.		200			500			333					30	50
3.		200 Speck			250					200			30	
4.				2 St.	500		333						60	50
5.	200 gebr.				(250)							200	60	30
6.			200		500				333				60	30
7.		200			500						200		30	
Sa.	400	600	200	2 St.	3000	500	333	333	333	200	200	200	330	230

C. Abendkost.

	Suppe kochfert.	Blut-	Leb.-	Fleischwurst	Mett- g	Dauer-	Brüh- Stck.	Schinken	Speck-	Ölsardin. Dose	
1.	30								50		
2.		125									
3.	30						1 St.	50			
4.			50	75							
5.					75					1Dose	
6.						75		50			
7.	30								60		
Sa.	90	125	50	75	75	75	1 St.	100	110	1Dose	

D. Außerdem für 7 Tage pro Tag:

	Salz	Pfeffer	Piment	Zwiebel	Zucker g	Tee	Essig	Senf	Fruchtsaft	Kompott	Kümmel Majoran	
7mal	15	0,5	0,5		30	2,5						
3mal				50			0,2 l	10	30	90	2	
Sa.	105	3,5	3,5	150	210 g	17,5	0,6 l	30	90	270	6	

Vermerk: 1. Mit der ersten, beim Verpfl.Amt lagernden und von da zu empfangenden Prov.ausrüstung muß versucht werden, obigen Speiseplan durchzuführen.
2. Brot und Kartoffeln sind unmittelbar von den Vertragslieferanten zu beziehen.
3. Wenn Frischproviant erhältlich, zunächst n.d.Frischkostplan verpflegen.

Ausrüstungplan B.

für blau bekleidete Unteroffiziere und Mannschaften
(Ergänzungsmannschaften)

2 (1) blaue Mützen mit Hoheitsabzeichen oder
1 Mützengestell mit
2 (1) Bezügen
2 (1) Mützenbänder
1 Überzieher
1 Tuchhose an Bord 2 (1)
1 blaues Hemd mit Hoheitsabzeichen " " 2 (1)
1 Arbeitshemd) Drillich oder Moleskin " 2 (1)
1 Arbeitshose)
1 Blauwollene Unterjac ke (nur im Winter)
2 Unterhosen
2 Unterhemden
1 Hemdenkragen an Bord 2 (1)
(1) seidenes Tuch soweit aus Friedensbeständen vorhanden
1 wollenes Tuch (nur im Winter)
2 Paar Strümpfe
1 Paar gew.Handschuhe (nur im Winter)
1 Paar Schnürschuhe
1 Paar Segeltuchschuhe
1 Paar Marschstiefel
2 (1) Sporthosen
2 (1) Sporthemden
1 Paar Sportschuhe
1 Nachtanzug soweit aus Friedensbeständen vorhanden
1 Badehose (nur in der Zeit vom 15.6.bis 15.9.)
1 Kleidersack
1 Vorratstasche
(1) Stiefelbeutel
(2) Zeugbeutel
1 Feldflasche mit Trinkbecher
1 Putzkasten mit Inhalt nur an Bord

Ausrüstungsplan C.

für blau bekleidete Unteroffiziere mit Portepee
(Ergänzungsmannschaften)

1 Mantel (Döskin oder Feintuch)
1 Rock mit Hoheitsabzeichen (nur für Musikmeister)
1 Jakettanzug mit Hoheitsabzeichen (Döskin oder Feintuch)
2 blaue Mützen (Döskin oder Feintuch) mit Hoheitsabzeichen oder
1 Mützengestell mit
2 Bezügen (Döskin oder Feintuch)
2 weisse Jaketts mit Hoheitsabzeichen) nur April-September
5 Oberhemden)
2 Sportoberhemden) an Bord 3 (2)
6 Kragen (weiche oder Steife) " " 9 (6)
2 Binder
1 Potepee für Dolch
1 Portepee für Säbel nur an Land
2 Paar Handschuhe graue (wildlederne oder aus Stoff)
1 Paar Schnürschuhe an Bord 2 (1)
1 Paar Marschstiefel oder statt deren an Land
1 weiteres Paar Schnürschuhe und
1 Paar Gamaschen
4 Paar Strümpfe an Bord 6 (4)
3 Unterhosen
3 Unterhemden
1 Dolch
1 Paar Mantelständer
1 Paar Dolchständer
1 Dolchkoppel und ein Säbelkoppel mit Ständer
1 Sporthose an Bord 2 (1)
1 Sporthemd an Bord 2 (1)
1 Paar Sportschuhe
1 Nachtanzug soweit aus Friedensbeständen " 2 (1)
vorhanden wie nebenstehend
1 Badehose (nur im Sommer)
1 blauwollene Unterjacke (nur im Winter)
1 Vorratstasche
1 Kleidersack)
1 Koffer)
1 Putzkasten) soweit Bedarf vorhanden und Vorräte ausreichen.
1 Stiefelsack)
1 Zeugbeutel)
1 Feldflasche mit Trinkbecher

Anmerkung: Falls die vorhandenen Vorräte zur Befriedigung des vollen Bedarfs nicht ausreichen, sind zunächst nur die in ( ) gesetzten Stückzahlen zu verausgaben.

Deckeltasche.

zu ~~Teil I.~~, Blatt 14 d

(Schiffsklasse)

Vordruck 24
zu Beilage 1
Ziffer 35.

....., den ..... 19.....

Anerkenntnis
über eine Kassenbestandsverstärkung

Betrag der Kassenbestandsverstärkung RM	Rpf	Zu überweisen an Reichsbankanstalt in	Gegenwärtige Höhe des Kassenbestandes in Bargeld RM	Rpf	in Reichsbank-Giroguthaben RM	Rpf	Die Kassenbestandsverstärkung muß zur Verfügung stehen am	Vermerke

Deckeltasche.
~~zu Teil I., Blatt 14 d~~

Behördenvertreter

Vertretungsmitteilung nach Nr. 3 der Bestimmungen über den Giroverkehr mit der Reichsbank (siehe auch Rückseite)

Bitte dieses Blatt nicht zu knicken!

Behörde:
(genaue Bezeichnung des Kontos)

Dienststempel
(Nur wenn die einzelne Kontoverfügung den Stempel tragen soll)

Des Zeichnungsberechtigten

Amtsbezeichnung:

Name:

Tintenstift:

Eigenhändige Unterschrift:

Tinte:

Zeichnungsbefugnis:
zeichnet allein
zeichnet zusammen mit einem anderen Zeichnungsberechtigten

Vermerke der Reichsbank

eingegangen am:

Art des Ausweises:

geprüft von:

gelöscht am:

..... den .....193.....

Unterschrift mit Dienststempel der anzeigenden Stelle:

Vordr. Nr. 4012
2. 8. 33

Vermerke der Reichsbank

Grundsätze, die bei Ausfüllung des umstehenden Vordrucks zu beachten sind

(mit Auszug aus den Girobestimmungen der Reichsbank)

Die für den gesamten Geschäftsverkehr mit der Reichsbank erforderlichen Mitteilungen der Rechts- und Vertretungsverhältnisse sowie der Unterschriften übergibt der Kunde seiner Reichsbankanstalt auf besonderen dort erhältlichen Vordrucken. Der Reichsbank ist durch Übersendung eines neuen Vordrucks auch jede Veränderung eines Zeichnungsrechts anzuzeigen; von dessen Beendigung ist sie brieflich zu benachrichtigen. Erst wenn diese Mitteilungen der Reichsbankanstalt zugegangen sind, beachtet die Reichsbank eine Änderung oder das Erlöschen eines Zeichnungsrechts; sie ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die aus Handels- und sonstigen öffentlichen Registern sowie aus amtlichen und privaten Veröffentlichungen ersichtlichen Tatsachen zu berücksichtigen, welche die Rechtsverhältnisse der Geschäftsinhaber, der gesetzlichen oder bevollmächtigten Vertreter betreffen.

Bei der Mitteilung der Rechts- und Vertretungsverhältnisse sowie der Unterschriften von Geschäftsinhabern und gesetzlichen Vertretern ist in der Regel ein beglaubigter Registerauszug neuesten Datums beizufügen. Für die entsprechende Mitteilung über Bevollmächtigte ist folgendes zu beachten:

Die Vollmacht erteilt der Kontoinhaber in dem für den Reichsbankverkehr erforderlichen Umfang durch eine Erklärung gegenüber dem Bevollmächtigten. Er setzt die Reichsbank von der erfolgten Vollmachtserteilung dadurch in Kenntnis, daß er den entsprechenden Reichsbankvordruck ausfüllt und der Reichsbank übersendet. Der Kunde kann den Bevollmächtigten — soweit sich der Umfang seiner Vertretungsmacht nicht schon aus seiner Stellung als Prokurist ergibt — für den gesamten Geschäftsverkehr mit der Reichsbank oder für einzelne Geschäftszweige bestellen; im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsverkehrs bittet die Reichsbank dringend, in möglichst weitem Umfange von allgemeinen Ermächtigungen für den gesamten Geschäftsverkehr Gebrauch zu machen.

Die Vollmacht muß im Falle des unbeschränkten Verfügungsrechts mit folgendem Inhalt und Umfang erteilt sein:

Der Zeichnungsberechtigte muß — mit der Befugnis, mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte vorzunehmen — zu allen im Giro-, Diskont-, Lombard- und Effektenverkehr der Reichsbank vorkommenden Verfügungen, Erklärungen und sonstigen Rechtshandlungen berechtigt sein, insbesondere also dazu,

a) (Giroverkehr) Schecks und Quittungen jeder Art zu unterschreiben, Zahlungen, Scheckhefte und sonstige Gegenstände entgegenzunehmen;

b) (Diskont- usw.-Verkehr) Wechsel auszustellen und zu akzeptieren, Wechsel und Schecks zu girieren (auch zum Einzug), zu diskontieren, zu kaufen und zu verkaufen, Geld, Wertpapiere, Dokumente und sonstige Gegenstände in Empfang zu nehmen und deren Empfang zu bestätigen, Sicherheiten zu bestellen und zu übergeben, sie zurückzunehmen und in ihren außergerichtlichen Verkauf oder ihre sonstige Verwertung zur Berichtigung der Schuld nebst Zinsen und Kosten zu willigen;

c) (Lombardverkehr) alle Bedingungen einzugehen, von denen die Reichsbank die Erteilung von Lombarddarlehen abhängig macht, z. B. die Darlehen in beliebigen Beträgen aufzunehmen und über ihren Empfang zu quittieren; Unterpfänder jeder Art einschließlich Wechsel zur Sicherheit der Reichsbank zu bestellen und zu übergeben, sie auch wieder einzulösen oder in ihren außergerichtlichen Verkauf oder sonstige Verwertung zur Berichtigung der Pfand- oder sonstigen Schuld nebst Zinsen und Kosten zu willigen; Bankpfandscheine, eingelöste Unterpfänder sowie Geld und sonstige Gegenstände entgegenzunehmen und ihren Empfang zu bestätigen; die Unterpfänder gegen Feuersgefahr zu versichern oder durch die Reichsbank versichern zu lassen;

d) (Effektenverkehr) Aufträge zu Kauf-, Verkauf-, Bezugs- und sonstigen Wertpapiergeschäften zu erteilen, Geld, Wertpapiere und sonstige Gegenstände in Empfang zu nehmen und den Empfang sowie Abrechnungen zu bestätigen; für den Verkehr mit dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin sind besondere Vollmachten vorgesehen;

e) (Vertretungsmitteilungen) weitere Vertretungs- und Unterschriftsmitteilungen abzugeben (vgl. hierzu jedoch den nächsten Absatz).

Soll der Bevollmächtigte nach dem Umfang der ihm vom Kontoinhaber erteilten Vollmacht nur berechtigt sein, lediglich für einen bestimmten Geschäftszweig, z. B. den Giroverkehr zu zeichnen, so sind auf der Vorderseite in die rechte untere Ecke neben die Firmenunterschrift die Worte zu setzen: „Nur im Giroverkehr". Bei einer derartigen Beschränkung seiner Vollmacht ist der Bevollmächtigte gegebenenfalls auch nur befugt, weitere Vertretungs- und Unterschriftsmitteilungen lediglich für den bestimmten Geschäftszweig abzugeben. Hat der Kontoinhaber die Vollmacht nur mit der Beschränkung erteilt, daß der Bevollmächtigte weitere Vertretungs- und Unterschriftsmitteilungen überhaupt nicht abgeben soll, so ist dies der Reichsbank durch Ausfüllung der dafür vorgesehenen letzten Spalte des Vordrucks zur Kenntnis zu bringen.

Kommando
der Marinestation der Ostsee
- Heimatstab Ausland -

Anlage zu Stat. O
Buch-Nr. 9/RD 6.300/41
Pr. Nr. 12

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 4186/4

Richtlinien für die Erledigung der Aufgaben, die durch das Operieren eines Handelsschutzkreuzers in Übersee anfallen.

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31959 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Vereinnahmt
unter Tit. A lfd. Nr. 204
Seite 50 der 9244.
Bücher-Sammlung des
Marinekommandos Nord

Vereinnahmt
auf Seite 210 lfd. Nr. 1.
der 9/RD 6 Sammlung
Flottenkommando

Sorte Condor mit Schieberdeckleiste
Lieferbar in 10 Farben: grau, blau, rot, orange, chamois, dunkelrot, braun, violett, citron, grün
Sorte Magnet mit Metalldeckleiste
Fach Nr.
Liste Nr.
Jahrgang
vom
bis

PG/31959

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. REGUALTIONS FOR MAILING IN THE CASE OF BLODKADE BREAKERS OVERSEAS.

1941

Kommando
der Mar inestation der Ostsee
- Heimatstab Ausland -

Anlage z.Ost Gkdos. 3001/41
35 Ausfertigungen
Pr.Nr. 12

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31959 ./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE ABOVE NUMBER.

Geheime Kommandosache!

Richtlinien

für

die Erledigung der Aufgaben, die durch das Operieren eines Handelsschutzkreuzers in Übersee anfallen.

I. Postregelung.

Die Feldpostversorgung der Handelsschutzkreuzer ist durch Vfg. von OKM Skl. Qu A II 1660/41 Gkdos. vom 4.9. 1941, wie folgt, geregelt:

1.) Steht die Ausreise eines H.S.K. nach Übersee bevor, so sind die von dem Schiff abzusendenden privaten Feldpostsendungen von einem bestimmten Zeitpunkt ab vor dem Auslaufen des Schiffes nicht mehr der Post zur Beförderung zu übergeben, sondern an das Stationskommando Ost - Heimatstab Ausland - zu senden. Die Frist soll im allgemeinen 3 Wochen vor dem Auslaufen betragen. Heimatstab Ausland übergibt diese privaten Feldpostsendungen allgemein nach dem Auslaufen der Deutschen Reichspost zur weiteren Beförderung.

2.) Die nach dem Auslaufen eines H.S.K. eingehenden privaten Feldpostsendungen sind zur Sammlung und Aufbewahrung an das Marinepostbüro Berlin SW 11 zu übersenden. Ihre Absendung erfolgt auf Anordnung des OKM von Fall zu Fall nach Maßgabe der vorhandenen Zustellungsmöglichkeiten.

3.) Die nach dem Auslaufen eingehenden dienstlichen - auch eingeschriebenen - Feldpostsendungen gehen ausnahmslos an das Stationskommando Ost - Heimatstab Ausland - , das die Sendungen öffnet, prüft und feststellt, ob sie
   a) von ihm erledigt werden können, oder
   b) dem Schiff bei nächster Gelegenheit nachzusenden sind, oder
   c) an den Absender zurückzugeben sind mit dem Vermerk: "Zustellung z.Zt. nicht möglich."

4.) Die Anordnungen der vorstehenden Ziffer 3) - mit Ausnahme des Schlußabsatzes c) - gelten auch für alle übrigen an das Kommando eines H.S.K. gerichteten Sendungen einschließlich der für den Kommandanten - ohne persönliche Namensnennung - bestimmten Briefe. Hierbei wird es sich im allgemeinen um Schriftwechsel von Gemeinden, Körperschaften des öffentlichen Rechts, Partei-Dienststellen und - Gliederungen, Dienststellen des Roten Kreuzes usw., sowie um Anfragen und dergl. von Angehörigen der Schiffsbesatzungen handeln. Diese Schreiben werden bevorzugt beantwortet, ggf. durch Erteilung eines vorläufigen, unverfänglichen Bescheides.

5.) Geldsendungen, die nach dem Auslaufen eines H.S.K. eingehen, werden, wie folgt, behandelt:

Dienstlich eingehende Beträge werden dem Konto des Schiffes bei der Reichsbank zugeführt. Diese Überweisungen werden von der Heimatverwaltung Ausland aufgelöst.

Zur Überweisung privaten Geldsendungen sollen alle verheirateten Besatzungsangehörigen, sowie diejenigen ledigen, die Geldsendungen erwarten, rechtzeitig ein Konto (Sparbuch) bei einer Bankanstalt anlegen. Das Schiffskommando gibt eine Aufstellung dieser Konten an die Marine~~in~~-Heimat - Verwaltung Ausland ~~tendantur Kiel~~, die die Überweisung eingehender Beträge veranlaßt. Geht ein Geldbetrag für einen Besatzungsangehörigen ein, der sich kein Konto angelegt hat, so holt die ~~Marine~~-Heimat - Verwaltung Ausland ~~intendantur Kiel~~ dies bei einer Kieler Bankanstalt nach und zahlt den eingehenden Betrag ein.

6.) Geldsendungen von Besatzungsangehörigen nach der Heimat sind in Heimatszahlungs-Nachweisungen einzutragen, die zusammen mit den Postanweisungen und Zahlkarten an das Marinepostbüro Berlin SW 11 zu übersenden sind. Der Endbetrag der Nachweisungen wird durch Buchungsausgleich an die Reichshauptkasse überwiesen. Die Auszahlung wird vom Marinepostbüro veranlaßt.

7.) Die Unterrichtung der Familienangehörigen der Besatzung über alle Fragen des Feldpostverkehrs, sowie die Beantwortung entsprechender Anfragen erfolgt durch Heimatstab Ausland.

II. Nachrichtenbetreuung.

1. Die Nachrichtenbetreuung der Besatzung eines in Übersee operierenden H.S.K.'s und deren Angehörigen erfolgt durch die dem Heimatstab Ausland angeschlossene Zentralstelle für Nachrichtenbetreuung.

Anl.1

2. Personalkarten.

Die Grundlage für die Nachrichtenbetreuung bildet die Personalkarte eines jeden Besatzungsmitgliedes, von der ein Muster in Anlage 1 beigefügt ist.

Die sorgfältige Ausfüllung der Angaben auf der Karte durch das Schiffskommando liegt sowohl im Interesse des Besatzungsmitgliedes wie auch dessen Angehörigen.

Auf der Karte sind auszufüllen:

Feldpostnummer des Schiffes,
Name, Vorname, Stammrollennummer, Dienstgrad,

die nächsten Angehörigen, denen Nachricht durch den Heimatstab Ausland zugehen soll.

Werden als nächste Angehörige nicht die Eltern, sondern die Ehefrau, die Braut, der Vormund oder sonst jemand angegeben, so sind die Eltern mit aufzuführen.

Die Karten sind tunlichst mit der Schreibmaschine auszufüllen. Ist dies nicht angängig, so ist Tinte zu verwenden, wobei die Namen mit Druckschrift zu schreiben sind.

Die Karten sind erst unmittelbar vor dem Auslaufen an Heimatstab Ausland zu übergeben, damit sicher gestellt ist, daß sämtliche Besatzungsmitglieder erfaßt sind.

Jede Veränderung bei der Besatzung nach Abgang der Personalkarten muß Heimatstab Ausland sofort mitgeteilt werden.

Die Personalkartothek eines Schiffes wird laufend überprüft. Insbesondere ist die Richtigstellung der Kartothek erforderlich, wenn Prisenkommandos in die Heimat zurückkehren oder Teile der Besatzung mit Personal eines Versorgungsschiffes Übersee ausgetauscht werden.

3. Erste Benachrichtigung der Angehörigen. Die Angehörigen der Besatzung eines H.S.K.'s werden vom dem Auslaufen des Schiffs nach Übersee unterrichtet, sobald OKM Skl. den Heimatstab Ausland hierzu ermächtigt.

Als Anhalt für das Benachrichtigungsschreiben dient das
Anl.2. in Anlage 2 beigefügte Muster. Aus ihm ist der Umfang der Betreuung ersichtlich.

4. Laufende Unterrichtung der Angehörigen.

Die Angchörigen erhalten mindestens jeden Monat einmal Nachricht vom Heimatstab Ausland, auch wenn keine neuen Nachrichten vom Schiff vorliegen. Im letzteren Falle ist die Benachrichtigung allgemein zu fassen, etwa derart, dass hinreichend Grund zu der Annahme vorliegt, dass Schiff und Besatzung wohlauf sind. Jede Monatsbenachrichtigung wird auf der Personalkarte vermerkt.

Ausser der monatlichen Verlautbarung sind weitere Nachrichten bei besonderen Gelegenheiten, so zu den hohen Festtagen, an die Angehörigen zu geben.

Der Heimatstab Ausland unterrichtet solange die Angehörigen im Sinne guter Nachrichten vom Schiff, bis OKM.gegenteilige Anweisung gibt. Heimatstab Ausland hält dieserhalb ständig mit OKM. Fühlung.

Geht aus dem feindlichen Funkdienst hervor, dass über ein in Übersee operierendes Schiff ungünstige Nachrichten verbreitet werden, so nimmt Heimatstab Ausland sofort mit OKM. Verbindung auf. In diesen Falle werden weitere Nachrichten an die Angehörigen nur abgesandt, die OKM. gebilligt hat.

5. Nachrichtenübermittlung an die Besatzungen.

Heimatstab Ausland gibt die für einzelne Besatzungsmitglieder eingehenden funkentelegraphisch zu übermittelnden Familiennachrichten laufend an OKM. Skl.Chef M.N.D.

Auf der Personalkarte des Empfängers wird jeder abgegebene Funkspruch vermerkt, damit überwacht werden kann, dass alle Besatzungsmitglieder an dieser Nachrichtenübermittlung teil haben.

Bei der Nachrichtenübermittlung wird darauf Bedacht genommen, dass keine unnötige Beunruhigung hervorgerufen wird, da der Mann draussen nichts veranlassen kann. Zweifelsfragen werden vor Abgabe einer Nachricht durch Heimatstab Ausland geklärt.

Besonderer Wert wird auf die Nachrichtenübermittlang aus stark luftgefährdeten Orten gelegt.

III. Nachschubsendungen an ein H.S.K.

Geht eine Nachschubsendung an ein H.S.K., so veranlaßt Heimatstab Ausland die Nachsendung von Wehrbetreuungsmaterial und von Filmen. Das Schiffskommando soll hierzu vor dem Auslaufen nach Übersee seine besonderen Wünsche an Heimatstab Ausland übermitteln, insbesondere über Art und Umfang etwa nachzusendenden Wehrbetreuungsmaterials.

Heimatstab Ausland veranlaßt ferner, daß eine entsprechende Anzahl "Päckchen an unbekannte Soldaten" mit der Nachschubsendung mitgehen.

IV. Rückkehr eines H.S.K.'s aus Übersee.

Bei Rückkehr eines H.S.K.'s aus Übersee übernimmt ein Offizier von Heimatstab Ausland die Aufgabe eines Verbindungsoffiziers zwischen den Kommandanten und den Dienststellen in der Heimat, um den Kommandanten in den ersten Tagen zu entlasten und die Aufnahme der Verbindung mit der Heimat zu erleichtern.

Anl.3. Die Aufgabe des Verbindungsoffiziers im einzelnen ist aus den in Anlage 3 beigefügten Richtlinien zu ersehen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Feldpostnummer: Anlage 1 | Nr.

Name:

Vorname:

Str.N[redacted]

Dienstgrad:

1. **Ehefrau:** Vor- und Mädchenname

(ggf. Vermerk „ledig")

Wohnort (Kreis)

Straße, Haus-Nr.

Angehörige benachrichtigt am:

I	II	III
IV	V	VI
VII	VIII	IX
X	XI	XII
I	II	III
IV	V	VI
VII	VIII	IX

2. **Eltern:** des Vaters Vor- und Zuname

Stand oder Gewerbe

der Mutter Vor- und Mädchenname

Wohnort (Kreis)

Straße, Haus-Nr.

3. Verwandte oder Braut: *)

Vor- und Zuname

Stand oder Gewerbe

Wohnort (Kreis)

Straße, Haus-Nr.

*) Ausfüllung nur, wenn weder 1 noch 2 ausgefüllt ist.

Zurückgekommen am:

Anlage 2

Kommando
der Marinestation der Ostsee
- Heimatstab Ausland -

Kiel, den ..... 194....
Fernsprecher über Post: 10600.

An die Familienangehörigen
der zur Feldpostnummer M_____
gehörenden Besatzungsmitglieder.

Ihr Angehöriger befindet sich bei einem Kommando, das für einige Zeit durch die Post nicht unmittelbar erreichbar ist. Während dieser Zeit übernimmt der Heimatstab Ausland als Betreuungsstelle solcher Kommandos auch die Fürsorge für die Familienangehörigen.

Die Anschrift der Dienststelle ist:

Kommando der Marinestation der Ostsee
— Heimatstab Ausland —

Kiel.

In allen Fragen, in denen Sie Auskunft betreffs Ihres Angehörigen haben möchten, sollen Sie sich künftig an diese Stelle wenden.

Die Betreuung wird sich auf folgende Punkte erstrecken:

1. Nachrichten über das Ergehen Ihres Angehörigen.

Etwa einmal monatlich werden Sie von der Betreuungsstelle hören, ob Nachrichten vom Kommando Ihres Angehörigen vorliegen. Das Besondere der Aufgabe dieses Kommandos bringt es mit sich, daß persönliche Nachrichten einzelner Mitglieder der Besatzung nur selten eingehen. Wohl aber wird Ihnen gesagt werden können, ob allgemein gute Nachrichten von dem Kommando vorliegen.

Aus technischen Gründen müssen diese Nachrichten als Umdruckschreiben herausgehen. Die große Zahl der zu betreuenden Angehörigen läßt es nicht zu, monatlich jedem ein persönliches Schreiben zu senden. Jede Einzelanfrage eines Angehörigen an den Heimatstab Ausland wird jedoch durch persönliches Schreiben beantwortet.

2. Übermittlung von Familiennachrichten an Ihren Angehörigen.

Über den Heimatstab Ausland können Sie Ihrem Angehörigen zukommen lassen:

a) Grüße und Nachrichten über das Wohlergehen der Familie sowie auch Glückwünsche zum Geburtstage. Damit der Zweck des Freudemachens erfüllt wird, muß ein solcher Gruß mindestens acht Tage vor dem Geburtstage beim Heimatstab Ausland eingehen,
b) Mitteilung von freudigen Ereignissen in der Familie, aber auch von Unglücks- und Todesfällen, insbesondere auch über etwaige Unglücksfälle bei Luftangriffen,
c) sonstige wichtige Nachrichten persönlicher Art, die zu wissen für Ihren Angehörigen wertvoll sind.

Nachrichten, die eine **unnötige** Beunruhigung Ihres Angehörigen hervorrufen können, müssen unterbleiben. Nöte also, die voraussichtlich bald überstanden sein werden, sollen nicht mitgeteilt werden. Sie müssen bedenken, daß Ihr Angehöriger nicht in der Lage ist, auf eine solche Mitteilung hin irgend etwas zu veranlassen.

Angebracht aber ist besonders nach schweren Luftangriffen auf Ihren Wohnort, zumal wenn dieser namentlich im Wehrmachtbericht genannt ist, ein kurzer Gruß an Ihren Angehörigen. Es genügt z. B. eine kurze Nachricht, daß alles wohlauf ist und keine Bombenschäden eingetreten sind. Ein solcher Gruß wird zur Beruhigung Ihres Angehörigen dienlich sein.

Sind jedoch Schäden und Unglücksfälle zu berichten, so sind genaue Angaben über Art und Umfang erforderlich, damit Ihr Angehöriger klar erkennen kann, was vorgefallen und was daraufhin veranlaßt worden ist. Solange die Betreuungsstelle von Ihnen keine Nachrichten über Schäden usw. durch Luftangriffe erhält, nimmt sie an, daß Ihre Familie durch derartige Vorfälle nicht betroffen wurde.

Die telegraphisch an Ihren Angehörigen zu übermittelnden Nachrichten teilen Sie dem Heimatstab Ausland **brieflich** mit. Sie müssen es dem Heimatstab Ausland dann überlassen, daß er ev. die funktechnisch notwendige Zusammenfassung vornimmt. Sie dürfen jedoch überzeugt sein, daß dies mit aller Vorsicht geschieht, so daß eine Veränderung des Sinnes Ihrer gewünschten Mitteilung ausgeschlossen ist.

Als Unterschriften für die Nachrichten sollten Sie unbesorgt die Ihrem Angehörigen bekannten Kosenamen in der Familie benutzen. Je persönlicher die Mitteilung dadurch wird, desto wertvoller ist sie für Ihren Angehörigen.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß bei diesen Grüßen tunlichst die Nachrichten von allen nächsten Angehörigen zusammengefaßt wird, also von den Eltern, von der Ehefrau, den Geschwistern usw.

3. Postverbindung mit Ihrem Angehörigen.

Wenn Ihrem Angehörigen im Augenblick auch keine Post zugestellt werden kann, so sollen Sie trotzdem an ihn schreiben und auch Päckchen an ihn aufgeben, die jedoch keine verderblichen Waren enthalten dürfen. Sie senden Briefe und Päckchen, wie bisher, unter der Feldpostnummer Ihres Angehörigen ab. Sobald sich eine Möglichkeit ergibt, daß die Post nachgeschickt wird, wird dies veranlaßt.

Die Anschrift auf Briefumschlägen an einen Wehrmachtangehörigen der Marine lautet **richtig:**

An den „Dienstgrad, Name"
Feldpostnummer M.....

Das „M" darf nicht vergessen werden. Zusätze, wie „Schiff....." oder „Kommando....." oder dergleichen sind verboten. Die Sendungen sind der für Sie zuständigen Post zu übergeben. Sie sind nicht an den Heimatstab Ausland oder ein sonstiges Kommando zu richten.

Ein Brief, der an das Kommando der Feldpostnummer M..... gerichtet ist, der also keine persönliche Anschrift trägt, wird dem Heimatstab Ausland zugeleitet und hier geöffnet. Er erreicht also Ihren eingeschifften Verwandten nicht.

Im Feldpostverkehr sind Briefe bis 100 g und Päckchen von 100—250 g gebührenfrei. Päckchen von 250—1000 g kosten 0,20 RM. Gebühren.

Alle Sendungen müssen den Vermerk „Feldpost" tragen.

4. Sonstige Betreuung.

Die Betreuungsstelle steht auch sonst in allen Fragen, die sich aus dem Dienstverhältnis Ihres Angehörigen (z. B. Fragen der Wohnung, der Besoldung usw.) ergeben, für Sie zur Verfügung und wird Sie gern mit Rat und Tat unterstützen, soweit sie irgend hierzu in der Lage ist.

Anfragen über Gehalt oder Familien- und Heimatzahlungen können Sie auch unmittelbar an die zahlende Stelle: „Heimat**verwaltung** Ausland in Brake (Oldenburg)" richten.

Wenden Sie sich im übrigen aber vertrauensvoll an den Heimatstab Ausland in Kiel, wenn Sie mit einer Frage allein nicht fertig werden und glauben, durch Inanspruchnahme dieser Betreuungsstelle Ihre Sorge beheben zu können.

Es wird gebeten, bei allen Zuschriften an den Heimatstab Ausland den Dienstgrad und die Feldpostnummer Ihres Verwandten anzugeben. Ferner würden Sie die Arbeit hier erleichtern, wenn Sie für die Rückantwort einen **unfrankierten** Briefumschlag mit Ihrer genauen Anschrift beilegen würden.

Heil Hitler!

Korvettenkapitän

Anlage 3
35 Ausfertigungen
Prf.Nr. 12

Kommando der Marinestation
der Ostsee
- Heimatstab Ausland -

Richtlinien für die Betreuung eines heimkehrenden H.S.K.'s

Der mit der Durchführung der Betreuung eines einlaufenden H.S.K's beauftragte Offizier ist Verbindungsoffizier zwischen dem Kommandanten und sämtlichen Dienststellen, um den Kommandanten in jeder Weise zu entlasten und die Aufnahme der Verbindung mit der Heimat zu erleichtern.

Die Tätigkeit des Verbindungsoffiziers erstreckt sich im einzelnen auf folgende Punkte:

1. Meldung beim Kommandanten.

Der Verbindungsoffizier hat möglichst schon mit dem Seelotsen an Bord zu gehen. Er unterrichtet den Kommandanten über Unterstellungsverhältnisse und die örtlichen Stellen im Einlaufhafen. Er berichtet ferner über den vorgesehenen Empfang des Schiffes.

2. Absperrung und Luftschutz.

Die vorgesehenen Absperrmassnahmen sind bekannt zu geben. Die zuständige Abwehrdienststelle ist zu unterrichten.

Die Massnahmen des Luftschutzes sind zu erörtern. Flakschutz und Verwendung der eigenen Flak. Munitionsergänzung für eigene Flak des Schiffes. Ev. Luftschutzräume an Land für die Besatzung bereit stellen.

3. Postregelung.

Die für das Schiffskommando und die Besatzung vorhandene Post ist möglichst schon mit dem Lotsenboot an Bord zu geben.

Sicherstellung der Benachrichtigung der Angehörigen der Besatzung von dem Einlaufen des Schiffes durch Heimatstab Ausland, sofort nach Ankunft des Schiffes.

Regelung der Postabgabe durch die Besatzung nach der Heimat (Zensur).

Herstellung der Telefonverbindung mit dem Schiff. Fernschriftliche Verbindung sicherstellen.

4. Regelung der Berichterstattung pp.

Berichterstattung beim Ob.d.M., ev. beim Führer klären (Flugzeug). Absendung von Kurierpost sicherstellen.

5. Wehrbetreuungsmaterial.

Neues Wehrbetreuungsmaterial bereit stellen. Besatzung muss vom Einlaufen ab die für den Hafen gegebene Tageszeitung erhalten.

6. Verpflegung.

Sofort nach dem Ankern oder Festmachen sind für mehrere Tage an Bord zu schaffen: Frisches Fleisch, Kartoffeln, Gemüse, Obst, Eier, frisches Wasser, Getränke (Wein, Bier, alkoholfreie Getränke) und Rauchwaren. Gegebenenfalls Lebensmittelkarten, die im Anlaufhafen Gültigkeit haben, für Reisen pp.

7. Geldbeschaffung.

Die Geldauszahlung ist vorzubereiten. Erforderlichenfalls sind genügend Zahlungsmittel des Landes, in dem der Anlaufhafen liegt, bereit zu halten (RM 100.-- je Kopf der Besatzung).

8.) Heimatverwaltung Ausland.

Die Heimatverwaltung Ausland ist über Rückkehr des Schiffes zu unterrichten. Wenn nötig, Sachbearbeiter des Schiffes mit Unterlagen anfordern, z.B. wenn V.O. des Schiffes nicht gleich abkömlich ist, um zur Heimatverwaltung zu fahren.

9. Ordensangelegenheiten.

E.K.'s, Hilfskreuzerabzeichen und Verwundetenabzeichen mit Verleihungsurkunden in genügender Zahl an Bord bringen.

10. Befehle und Drucksachen.

An Bord zu geben sind (seit Auslaufen des Schiffes):

Stationstagesbefehle,
Geheime Stationstagesbefehle,
Marine Verordnungs-Blatt,
Reichshaushalts- und Besoldungsblatt,
Besondere Marinebestimmungen.

Ferner

Soldbücher für die ganze Besatzung,
Wehrmachtsfahrscheine,
Urlaubsscheine,
Marschbefehle,
Eisenbahnfahrplan,
Urlaubskarten des Anlaufhafens, falls besondere vorhanden,

Ferner

Formulare auf Anträge für Heiratserlaubnis, und Heiratserlaubnisscheine.

11. Bekleidung.

Sicherstellen, dass Bekleidungsausrüstung erforderlichenfalls beschleunigt ergänzt werden kann.

Handwerker (Schneider, Schuster) von örtlichen Dienststellen zur Unterstützung der Bordhandwerker bereit halten.

12. Sanitäre Massnahmen.

Verbindung mit dem nächsten Sanitätslager aufnehmen, falls Bestände zu ergänzen sind. Abtransport Kranker und Verwundeter u.s.w. Sofort nach dem Einlaufen sicher stellen.

Zahl der Erholungsbedürftigen feststellen, die in Erholungsheimen unterzubringen sind.

13. Arrestanten und Kriegsgefangene.

Sicherstellung des Abtransportes festgenommener Soldaten.
Sofortigen Abtransport von Kriegsgefangenen regeln.

14. Urlaub.

a. Urlaub im Einlaufhafen.

Urlaubsbestimmungen des Einlaufhafens bekannt geben.
Plakate der Vergnügungslokale und Kinos an Bord geben.
Liste der verbotenen Lokale bekannt geben.

Besondere Veranstaltungen von K.d.F. für Besatzung vorbereiten.

b. Heimaturlaub.

Benachrichtigung des Transportoffiziers wegen Abtransport der Urlauber.

Besondere Betreuung der Nichturlauber durch Zeitschriften, Broschüren, Romane, Karten für Kino und Theater, Varieté.

Sicherstellen, dass verbotene Fotos nicht an Land gebracht werden. Abwehrdienst unterrichten.

15. Schiffsinstandsetzung.

Verbindung herstellen mit Werften und Ausrüstungsstellen zur Durchführung dringendster Arbeiten und Reparaturen, sowie zur Materialergänzung (Seife!).

12

K.T.B.

Seekmdt. "O"

15.5. – 15.6.41.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31960 /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

PG/31960

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARY OF SEA DEFENSE COMMANDANT "O"

15 - 16 May 1941

...rteidigungs. O's Kr 9061 ✓ Anlage zu Gruppe Nord Buch-Nr. Geh. 7794

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.5.41	Seebad "Ahlbeck" b./ Swinemünde	Die Dienststelle "Kommandant der Seeverteidigung "O" wurde am 15.5. 1941 gemäß O.K.M. A IIa o 773/41 Gkdos. aufgestellt.
25.5.41	"	Einsatzbereitschaft gemäß Station O Gkdos. 1097/41 P IIa vom 6.5.41.
11.6.41	"	Abtransport von Ahlbeck
13.6.41	Schwarzort b./Memel	Neue Wartestellung bezogen.

Vom 15.5. bis 15.6.41 wurde das Personal für seine Sonderaufgabe geschult.

Sonst keine besonderen Vorkommnisse.

Schwarzort, den 19. Juni 1941

Kommandant der Seeverteidigung "O"

Hansel[illegible]

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31960/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

1. Abt. Skl. 1514 1941

Oberkommando der Kriegsmarine

Kommandant im Abschnitt der Seewasserstraße

der Kaiser Wilhelm Kanal

K. T. B. 24 VIII. 1939 - 31 XII. 1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31961 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY CORRECTIONS
SHOULD BE MADE LIGHTLY ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

SOENNECKEN
BONNA ES · DIN A4 (Quart)

PG/31961

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND EAST. WAR DIARY OF OFFICER COMMANDING KAISER WILHELM CANAL WATERWAYS.

24 Aug. 1939 - 31 Dec. 1940

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

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. Gdos 94/41

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos

738/41

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 10/41 geh.

Geheim!

Kr 9157

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser - Wilhelm - Kanal Konteradmiral Mahrholz.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/31961 /N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT THIS
SHOULD BE MADE ON THE WORD
RECORD OR ON A SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Angefangen: 16. Dezember 1940.
Beendet: 31. Dezember 1940.

An
den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee

Kiel.

Anlage 3 311 1/St 693/41 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.40	Kiel - 5,5° C., Wind: S 3-5, bedeckt, Sicht: 6 km. Br'koog - 4° C., Wind: O 3-4, bedeckt, Sicht: 5,5 km.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal auf der Weststrecke von 0249 bis 0701 h und auf der Oststrecke von 0301 bis 0701 h gesperrt. 10 Überfliegungen in mittlerer und großer Höhe in verschiedenen Richtungen ohne Abwürfe.
0505 h		Posten km 96,6 meldet hellen Feuerschein in südöstlicher Richtung.
0510 h		Posten km 88,4 meldet losgerissenen Sperrballon in nordwestlicher Richtung treibend.
0701 h		wurde der Kanal auf der ganzen Strecke mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee freigegeben.
0745 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
		In Holtenau liegen im Binnengafen 2, auf Reede 7 Schiffe.
17.12.40	Kiel - 5° C., Wind: SSW.4, ganz bedeckt, Sicht: 5 km. Br'koog - 6° C., Wind: OSO 6, bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Der Dampfer "Dessau" wurde mit Bunkerbrand an Bord dringlichkeitshalber durch den Kanal geführt (eingeschleust in Holtenau 16.12.40 um 2025 h, ausgeschleust in Br.'koog 17.12.40 um 0454 h.
2020 h		In der Nacht sonst keine besonderen Ereignisse. stoßen der westwärts fahrende finnische Dampfer "Inga", 1929 Br.R.T. mit 2947 t Erzladung und der ostwärts fahrende dänische Dampfer "Silkeborg", 1800 Br.R.T. bei km 73,5 zusammen. Der finnische Dampfer legte sich quer zum Kanal und sank um 2052 h. Der Bug liegt dicht an der Südböschung, das Heck ca. 20 m von der Nordböschung.
		Der Dampfer ist anscheinend durchgebrochen. Der Kanal ist für den Verkehr gesperrt. Die K.M.-Werft Kiel ist mit der Leitung der Bergung beauftragt. Schlepper "Jan" sowie Berger

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.12.40		"Hiev" und "Griep" haben Befehl erhalten, von Brunsbüttelkoog zur Unfallstelle zu gehen. Die Besatzung der beiden Dampfer ist von der Kanalwachabteilung unter militärische Bewachung genommen. Abwehrstelle Kiel ist benachrichtigt und veranlaßt Untersuchung auf etwaige Sabotage Die in der Schleuse Holtenau liegenden Fahrzeuge sind in den Binnenhafen geholt, mit Hilfe der Boote "Schlei" und "Eider" der 11. Hafenschutzflottille herumgedreht und wieder ausgeschleust worden. Meldung an Küstenbefehlshaber westliche Ostsee und Station O. ist erstattet. Station O. hat die Weitermeldung an O.K.M., Gruppe Nord, Flotte und Station N. übernommen.
18.12.40	Kiel + 0° C., Wind: umlaufend, bedeckt, Sicht: 1 km. Br'koog - 1,5° C., Wind: S 2, bedeckt, Sicht: 300 - 500 m.	In der Nacht keine Feindeinflüge. Für die Bergungsarbeiten vom gesunkenen Dampfer "Inga" trafen mittags der Werftschlepper "Fün" mit einem Leichter und dem Taucherboot "DükerII aus Kiel und das Hebefahrzeug "Griep" aus Brunsbüttelkoog an der Unfallstelle ein. Die vorbereitenden Taucherarbeiten wurden sofort vorgenommen. Der Dampfer ist zwischen vorderem Mast und dem Heizraumschott gebrochen. Am Südufer ist zwischen Bug des "Inga" und der Uferböschung eine Lücke von etwa 20 m. 8 m vom Bug nach Land zu ist eine Wassertiefe von 3½m. Durch diese Lücke können kleine Fahrzeuge, wie U-Boote, M-Boote usw. hindurchfahren. Vom Heck zum Nordufer ist eine Lücke von etwa 30 m, die jedoch geringere Tiefen aufweist und daher für Durchfahrt ungeeignet ist.
		19.12.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.12.40	Kiel + 0° C., Wind:S-SW 1,bewölkt, Sicht: 800 m.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
	Br'koog + 2,5° C., Wind:S-SW 6,bewölkt, Sicht: 2 sm.	Auf Reede Br.'koog liegen 5 Schiffe.
0800 h		Wasserstraßenverkehrsamt Holtenau meldet: Schiffahrt im Giesslau-Kanal eisschalber geschlossen.
20.12.40	Kiel - 1,6° C., Wind:O 6,ganz bedeckt Sicht: 10-15 km.	Keine besonderen Vorkommnisse.
1730 h	Br.'koog - 2,5° C., Wind: O 1-2,bedeckt, Sicht: 3,5 km.	Die für den Sperrzug von Hamburg eingetroffene Barkasse "Georg Wilhelm" wird nach der Wrackstelle bei km 76 befohlen und legt dahin ab.
21.12.40	Kiel - 6° C., Wind: O.3, wolkenlos, Sicht: 8 km.	Wegen feindlicher Einflüge war der Schiffsverkehr in der Nacht auf dem K.W.-Kanal stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht auf der
	Br.'koog - 8° C., Wind: O.3, wolkenlos, Sicht: 10 sm.	Weststrecke vom 2102 - 2257 u.von 0406-0804 h, Oststrecke " 0412 - 0817 h. Der Kanal wurde 4 mal in großer, einmal in mittlerer und einmal in niedriger Höhe überflogen. Bei km 62,7 wurde ein aufklatschendes Geräusch auf das Wasser gemeldet, nähere Nachprüfung ergab, daß es sich nicht um einen Minen- oder Bombenabwurf gehandelt haben kann.
0745 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf den Kanalreeden liegen in Holtenau 24, in Br.'koog 30 Schiffe. Küstenbefehlshaber Nordfriesland erhält von Hafenüberwachungsstelle Br.'koog Angaben über Schiffe auf Reede sowie Bestimmungsort, um

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.12.40		Unterlagen für Bildung eines Geleitzuges zu haben. Nach kurzer Sperrung des Kanals wegen Einfluges angeblich feindlicher Flugzeuge wird der Verkehr um 1545 h wieder freigegeben, da es sich um deutsche Flugzeuge gehandelt hat.
22.12.40	Kiel - 5,2° C., Wind: NNO.1, bewölkt, Sicht: 10-15 km.	Der Kanal wurde wegen feindlicher Einflüge
	Br'koog - 4° C., Wind: O. 1-2, bewölkt,	auf der Weststrecke 0322 h,
0535 h	Sicht: 7 km.	" " Oststrecke 0341 h gesperrt. Überfliegungen fanden nicht statt.
		erfolgte Freigabe auf der ganzen Strecke im
		Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl Ostsee.
0628 h		erhält die 11. Hafenschutzflottille auf Anordnung des Küstenbefehlshabers Befehl, bei Hellwerden die Kieler Bucht Weg 01 bis Weg rot 04 b
0899 h		mit "Schlei" und "Eider" abzusuchen,
0839 h		laufen beide Boote zum Absuchen aus.
		wegen neuer Feindeinflüge in deutsche Bucht
		erfolgte erneute Sperrung des Kanals auf der
		Weststrecke. Der Kanal wurde von den Flugzeugen
0900 h		nicht erreicht und
		wieder freigegeben mit entsprechender Meldung
1815 h		an Küstenbefehlshaber West. "Schlei" und "Eider" laufen ein nach Absuchen der befohlenen Strecke ohne Erfolg.
23.12.40	Kiel - 1° C., Wind: NNW 3, bedeckt,	wurde der Kanal auf der Weststrecke wegen Ein-
0712 h	Br!koog - 1,5° C., Wind: OSO 2, bedeckt,	flugs feindlicher Flugzeuge gesperrt.
	Sicht: 2 sm.	Überfliegungen des Kanals fanden nicht statt.
0800 h		den Kanal freigegeben. Küstenbefehlshaber westliche Ostsee ist benachrichtigt.

Es

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.12.40		Es liegen auf Reede Br.'koog 22 Schiffe, im Binnenhafen " 2 " , " " Holtenau 2 " , auf Reede " 7 " . Wegen der großen Zahl neutraler Schiffe, die von der Sperrung des Kanals Kenntnis haben, ist anzunehmen, daß der Feind hierüber unterrichtet ist. Es muß daher mit Angriffen aus der Luft gegen die die Bergungsarbeit ausführenden Fahrzeuge gerechnet werden. Der Schutz ist durch Aufstellung von Fla. M.W. bereits verstärkt. Beim Küstenbefehlshaber westliche Ostsee ist angeregt worden, auch den passiven Schutz durch Vernebeln während eines erkannten Angriffs vorzusehen. Der Anregung wird wahrscheinlich stattgegeben. Bei km 73,9 arbeiten an der nördlichen Durchfahrt 2 Schwimmbagger, um bis zum 28.12.40 eine Rinne von 5 m Tiefe und 15 m Breite zu schaffen. Ein Löffelbagger wird hierzu von Land aus eingesetzt. An der südlichen Durchfahrt arbeitet ein Greifbagger, um die Böschungssteine aus der Durchfahrt zu entfernen. Die Vorbereitungen für ein Einnebeln der Unfallstelle bei km 74 sind getroffen. 11. Hafenschutzflottille hat Befehl, hierfür ein Boot zu stellen; die an Land benötigten Leute werden von der Batterie Mühlenberg gestellt. Das Auslösen der Vernebelung erfolgt durch den Batteriekommandeur.
24.12.40	Kiel 0 - +1° C., Wind: NO 1,bedeckt, Sicht: mäßig. Br'koog - 0,5° C., Wind: N 1,bedeckt, Sicht: 2 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.

25.12.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.12.40	Kiel - 0,5° C., Wind: ONO 2-3, bedeckt Sicht: 8 km. Br'koog - 0,5° C., Wind: NW 1, bedeckt, Sicht: 3,5 km.	Keine besonderen Ereignisse.
26.12.40	Kiel - 1° C., Wind: SW 5, bewölkt, Sicht: 4 km, Br'koog - 1° C., Wind: SW 2-4, bewölkt, Sicht: 2 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Zur Beseitigung des Wracks "Inga" wurden bisher aus den Ladeluken des Vorschiffes 1850 t Erz gelöscht. Der Versuch, auch aus der achtern gelegenen Ladeluke 4 zu löschen, scheiterte daran, daß der zur Verfügung stehende Greifer nicht in die zu kleine Luke eingeführt werden konnte. Vom Vorschiff wurden Ankergeschirr und Ankerspill abgenommen, mit der Entfernung des Fockmastes und mit Sprengungen am Vorschiff über der Wasserlinie wurde begonnen. Gleichzeitig wurden Baggerungsarbeiten zur Verbreiterung und Vertiefung an der Nordseite durchgeführt. Ab 27. 12. 0900 h können Schiffe mit einer größten Breite von 10 m und einem Tiefgang von nicht mehr als 5,0 m die Unfallstelle an der Nordseite wieder passieren. Station O. hat entsprechende Meldung erhalten mit der Bitte zur Aufnahme in den Geh.O.T.B. und weitere Veranlassung zur Aufnahme in den Geh. Flott.T.B., Küstenbefehlshaber westliche Ostsee hat gleichlautende Meldung erhalten.
27.12.40	Kiel + - 0° C., Wind: W 3, bedeckt, Sicht: 6 km. Br'koog + - 0° C., Wind: W 3, bedeckt, Sicht: 5,5 km.	Keine besonderen Vorkommnisse. Die Sprengungen an dem Wrack "Inga" wurden fortgesetzt. Es wird zunächst versucht, das Vorschiff vom Steven bis zur Achterkante der Back in etwa 5 Stücken abzusprengen und mit dem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.12.40		dem Kran herauszuheben. Es ist ferner begonnen, unter dem restlichen Teil des Wracks Hebetrossen für die spätere Hebung desselben durchzunehmen. Während der Dunkelheit kann von den Tauchern nicht gearbeitet werden. Die Baggerarbeiten in der Nordlücke sind beendet. Das Ufer wird noch durch 2 Trockenbagger abgeschrägt. Die Wassertiefe beträgt vom Heck "Inga" bis 15 m nach Land zu 6 bis 6,3 m, bei 18 m noch 5 m; genauer Peilplan wird hergestellt.
28.12.40	Kiel + - 0° C., Wind: WSW 5, bedeckt, Sicht: 4 - 5 km, Dr'koog - 0,5° C., Wind: N 3-4, bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Von 0516 bis 0532 h kreist ein feindliches Flugzeug in der Gegend des Kanalgebietes zwischen km 72 und 81 zum Teil zwischen 150 und 200 m Höhe in der Nähe des Wracks "Inga". Wegen Bodennebels wurde die Nebelanlage nicht ausgelöst.
		Um 0600 h kreist ein Flugzeug in niedriger Höhe zwischen km 50 und 57.
0610 h		Minenabwurf mit Fallschirm bei km 88,4 ins Wasser nahe der Nordböschung.
		Von 0609 bis 0622 h kreist ein Flugzeug in mittlerer und niedriger Höhe zwischen km 70 und 89. Keine Vernebelung wegen unsichtiger Witterung. Sichtweite etwa 200 m. Das Flugzeug wurde im Scheinwerferlicht beschossen.
0715 h		11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, den Kanal von Holtenau bis km 45 mit F.R.G.-Gerät abzusuchen.
0725 h		Auf Befehl des Küstenbefehlshabers soll die Gruppe Holtenau sofort die Kieler Außenförde von der Balkensperre bis zum Feuerschiff absuchen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.12.40		suchen. Die Kanalstrecke bleibt zunächst ge-
0730 h		sperrt.
		F.R.G.-Boot "Piraly" erhält Befehl, von Brunsbüttelkoog auszulaufen und die Strecke von
0745 h		km 45 bis zum Wrack "Inga" auf Hin- und Rück-
		weg abzusuchen. Die Weichen Breiholz und Rade
0840 h		sollen dabei in voller Breite abgesucht werden, die übrigen Weichen nur im Durchfahren.
		Die Weststrecke wird von Brunsbüttelkoog bis
1455 h	mit VFS 50 x gefallen	zur Weiche Oldenbüttel freigegeben.
		Küstenbefehlshaber westl. Ostsee hat von Travemünde ein Matsigerät angefordert zum Absuchen
		des K.W.-Kanals bei km 88.
		Detonation einer Mine auf km 81,5, desgl. auf
		km 75,5 durch Auslösung mit Gerät der 11.Ha-
1855 h		fenschutzflottille. Küstenbefehlshaber westl.
		Ostsee hat Nachricht. Letztere Mine war schon
		einmal ohne Erfolg mit F.R.G. überfahren worden
		Minenabwurfstelle bei km 88 Nordseite wurde
		5 mal ohne Erfolg mit F.R.G. überfahren.
		wird gemeldet, daß Minenfallschirm im Baum
1900 h		bei Pastorat Sehestedt durch M.Fla.Abt.231
		gefunden ist.
		Auf Vorschlag des Flottillenchefs der 11.Ha-
		fenschutzflottille wird Suchaktion wegen Dun-
		kelheit abgebrochen. F.R.G.-Boote haben 2000 h
		am Stützpunkt Holtenau festgemacht. Fortsetzung
		des Absuchens morgen bei Tagwerden.
		Küstenbefehlshaber westl. Ostsee hat Nachricht
		und stellt für morgen Verstärkung der Such-
		gruppe durch 2 Boote des Sperrkommandanten
		Kiel mit Gerät in Aussicht.
		Der Kanal bleibt von Holtenau bis Weiche Brei-
		holz gesperrt.
		Einflug feindlicher Flugzeuge und Sperrung
		der Weststrecke von Brunsbüttelkoog bis Weiche
		Breiholz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.12.40		Breiholz sowie Löschen der Streckenbefeuerung von 2021 bis 2223 h. Abwürfe in das Kanalgebiet und Überfliegungen des Kanals wurden nicht beobachtet.
2233 h		Kanalverkehr für die Strecke Brunsbüttelkoog bis Breiholz im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee freigegeben.
29.12.40	Kiel + 3 - 4 ° C., Wind: W 4-6, ganz bed., teils Niederschl Sicht: 6 - 10 km. Br'koog + 3° C., Wind: O. 3-4, bewölkt, teils leicht. Regen Sicht: 1 sm.	In der Nacht Luftlage ruhig. Da das Verhalten der feindlichen Flugzeuge erkennen läßt, daß sie über die Sperrung des Kanals durch ein Wrack unterrichtet sind, sind weitere Störungen der Bergearbeiten zu erwarten. Küstenbefehlshaber westl. Ostsee ist gebeten worden, den Schutz der Bergungsarbeiten durch Sperrballone zu verstärken. Soweit möglich, wird der Anforderung nachgekommen werden. Stand der Räumarbeiten bei Dunkelwerden: Strecke km 50 - 74: 4 mal abgesucht, " " 74 - 80: 15 " " , " " 80 - 85: 19 " " , " " 85 - 92: 37 " " .
30.12.40	Kiel + 1,4° C., Wind: W 4, bedeckt, Sicht: 6 km,	Am Wrack wurde die abgesprengte Back gehoben und weitere Teile des Vorschiffes abgesprengt.
0830 h	Br'koog + 2,5° C., Wind: N-NW 3, bedeckt, Sicht: 4 sm.	Beginn des Minensuchens. Von 1130 h ab stehen 2 weitere Boote vom Sperrversuchskommando zum Minensuchen zur Verfügung. Verteilung der Boote: Klm. 50 - 57 "Piraly" " 61 - 66 "Blauwal" " 66 - 70 "Eider" " 70 - 74 "Grundhai" " 74 - 80 "Jonquieres" " 80 - 85 "Westerplatte"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.12.40		Klm. 85 - 92 "C. 22" Stand der Räumarbeiten bei Dunkelwerden: Strecke km 50 - 57: 8 mal abgesucht, " " 61 - 66: 15 " " " " " 66 - 70: 23 " " " " " 70 - 74: 18 " " " " " 74 - 80: 31 " " " " " 80 - 85: 31 " " " " " 85 - 92: 51 " " " Das Minensuchen und -räumen wird bei Anbruch der Dunkelheit eingestellt. Die Boote des Sperrkommandanten und des S.V.K. werden entlassen. Es wurden keine weiteren Minen gefunden. Am 29.12. sank der D. "Adriana" der Reederei Kirsten, Hamburg etwa 4 sm oberhalb Scheelenkulen im Elbfahrwasser um 2200 h infolge schwerer Explosion mittschiffs, verursacht wahrscheinlich durch eine Mine.] Trotzdem das Schiff Notsignale und Raketensignale gab, ist von Land aus nichts bemerkt worden. Es herrschte stark diesiges Wetter mit starkem Westwind. Am 30.12. gegen 1000 h wurde das auf Strand gesetzte Schiff durch das Flugsicherungsboot "Günther Plüschow" entdeckt und die Besatzungsmitglieder in den Rettungsbooten geborgen. Gegen 1300 Uhr wurden 6 Schwer- und 5 Leichtverwundete in Br'koog an Land gebracht und ins Lazarett Marne bezw. Krankenhaus Brunsbüttel überführt. 2 Besatzungsmitglieder sind gegen Morgen bei Freiburg/Elbe gelandet. Vermißt werden 4 Mann der Besatzung. [Um 1715 h meldet Zollaufsichtsstelle Brokdorf, daß an der Unfallstelle um 1540 h eine kurze Detonation und um 1710 h eine schwere Doppeldetonation wahrgenommen wurde.] K.Ü-Stelle Cuxhaven erhielt ausführliche telefonische und schriftliche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.12.40		liche Meldung. Der Abschnittskommandant wurde fernmündlich unterrichtet. Schiffahrt auf der Elbe an Unfallstelle ist lt. Mitteilung der K.Ü.-Stelle Cuxhaven bis auf weiteres gesperrt.
31.12.40 0900 h	Kiel - 1° C., Wind: O. 4-5, bedeckt, Sicht: 6 - 8 km, Br'koog + - 0° C., Wind: NO 1, bedeckt, Sicht: 1 sm.	Freigabe der Schiffahrt für die Handelsschiffe Schlepper liegen bei den Feichenstationen Breiholz und Rade bereit für etwaige Minenunfälle. Wasserstraßendirektion Kiel hat Anweisung, die Lotsen erneut über richtiges Verhalten bei Unfällen im Kanal zu belehren, erstes Gebot ist Freimachen der Fahrrinne. Den im Kanal befindlichen Kriegsschiffen (2 Zerstörer, 2 U-Boote und 2 M-Boote) ist bezw. wird nach Eintreffen nachstehender Fernspruch übermittelt: "Der Kanalverkehr wird am 31.12. 0900 h nur für Handelsschiffahrt von Weiche Breiholz nach Osten freigegeben. Kriegsschiffe dürfen erst ab 1.1.41 0900 h die genannte Strecke befahren mit folgenden Einschränkungen: von km 50 - 58 und " " 70 - 77 in Schlepp von bereitliegenden Schleppern. Personal ausnahmslos an Deck. km 88,5 - 88,7 ist mit langsamer Fahrt auf der Südseite zu passieren. Kdt. K.V.K. " [Taucher des S.V.K. sucht erfolglos Mine auf km 88 bis 1500 h. Suchen wird ab 1.1.41 0900 h fortgesetzt.] Im Laufe des Tages von 0900 h bis zum Eintritt der Dunkelheit haben die Gefahrenstellen Kanal Km 50 - 88,4 insgesamt in beiden Richtungen 113 Handelsschiffe passiert. Keine Vorkommnisse. In der Nacht ruhte der Verkehr auf dieser Strecke.

Zusammenfassung

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

Zusammenfassung:

1. In der Zeit vom 16. - 31. Dezember 1940 passierten den K.W.-Kanal insgesamt 545 Schiffe, und zwar 243 in Richtung West-Ost und 302 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 147neutrale Schiffe. Im K.W.-Kanal befanden sich täglich mithin im Durchschnitt 34 Schiffe. Der geringe Verkehr ist auf die Sperrung des Kanals durch das Wrack zurückzuführen.
2. Soweit bisher durch Vernehmungen festgestellt ist, handelt es sich bei dem Zusammenstoß des finnischen Dampfers "Inga" mit dem dänischen Dampfer "Silkeborg" nicht um einen Sabotageakt. Vor Wiederaufnahme des vollen Schiffsverkehrs wird die Frage geprüft, welche Folgerungen aus dem Unfall für den Kanalbetrieb zu ziehen sind. Es kommt in Frage:
   Nur noch eingleisiger Verkehr.
   Eingleisiger Verkehr bei Nacht.
   Ausdehnung der Bestimmungen für Weichendampfer auf alle Erzdampfer und auf Kleinere Fahrzeuge als bisher.
   Allgemeine Herabsetzung der Geschwindigkeit für die Durchfahrt durch den Kanal.
   Die Wasserstraßendirektion Kiel hat Anweisung, diese Fragen zu prüfen und entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.
3. Die Verwendung von Fallschirmminen durch den Feind, die unter Umständen erst nach 54 Impulsen zur Wirkung kommen, haben zur Folge, daß das Minenräumen, wenn man sichergehen will, sehr lange Zeit dauert. Bei einer Besprechung beim Kommandierenden Admiral Station O. ist von mir angeregt worden, die Boote der 11. Hafenschutzflottille mit Geräten auszurüsten, die auch bei Nacht im Kanal ein Minenräumen gestatten, außerdem ist gebeten worden, die Zahl der für das Räumen von Fallschirmminen geeigneten Fahrzeuge erheblich zu vermehren. Bei der Sitzung ist entschieden worden, daß die 4 F.R.G. der 11. Hafenschutzflottille durch SSG ersetzt werden sollen, 8 weitere Boote sollen, sofern sie verfügbar, durch größere Fahrzeuge ersetzt und gleichfalls mit S.S.G. ausgestattet werden. Das S.V.K. wird außerdem die

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

Frage prüfen, wie weit es materiell möglich sein wird, Kabel im K.W.-Kanal zu verwenden, durch die Stromimpulse zur Auslösung der Minen geschickt werden können.

4. An 2 Tagen waren je 2 F.R.G. - Schlepper der 11. Hafenschutzflottille außerhalb des K.W.-Kanals zum Minensuchen eingesetzt.]

Am 17. 12. wurde der deutsche Dampfer "Dessau" mit Bunkerbrand an Bord dringlichkeitshalber durch den K.W.-Kanal geführt. Keine besonderen Vorkommnisse.

5. Die Schiffahrt auf dem Gieselau-Kanal ist seit dem 19. 12.40 eisesshalber geschlossen.

Zu 3:[Um den Abwurfort der Minen mit größerer Sicherheit festzustellen, soll die Kanalbewachung weiter verstärkt werden.]

gez. Mahrholz.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 527/41

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. Gr. 26 2628/40

Kr 6458

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kommandant der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal A.-Nr. 1946 geh.	Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Wilhelm - Kanal
Konteradmiral Mahrholz

Angefangen: 1. Dezember 1940.
Beendet : 15. Dezember 1940.

An

den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee

Kiel.

1.Abt.
Skl.

486/41.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
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
.12.40 115 h	Kiel + 2,3° C., Wind:WSW 3, bedeckt, Sicht: 6 - 8 km. Br'koog + 0,° C., Wind: W.3, bedeckt, Sicht: 3 sm.	Um 0115 h wurde der außerhalb der alten Schleuse in Br'koog zu Anker liegende Sperrbrecher 38 (764 Br.Reg.T.) von dem einlaufenden deutschen Dampfer "Tilsit" (950 Br.Reg.T.) gerammt. Der Sperrbrecher sank nach 10 Minuten. Besatzung gerettet. Unfallstelle 400 m OSO von Mole 1. Bergung des Fahrzeugs übernimmt Kriegsmarinedienststelle Hamburg. 3 Boote der 11. Hafenschutzflottille beteiligten sich an den Rettungsarbeiten.
0705 h		Fahrwasser ist nicht gesperrt. Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 3, " " Holtenau 10 Schiffe.
		Wegen Einflugs eines Feindflugzeuges wurde 1410 h "Linie 10 Einflug" für Brunsbüttelkoog gegeben, 1416 h folgte bereits "Linie 10 Ausflug". Zur Stillegung des Verkehrs ist es nicht gekommen.
.12.40	Kiel + 0,4° C., Wind: WSW.5,bewölkt, Sicht: 5-6 km. Br'koog + 0° C., Wind:WSW 4,bewölkt, Sicht: 2 sm.	Einflug feindlicher Flugzeuge, daher Sperrung des Kanals Weststrecke 0552 h, Oststrecke 0607 h. Überfliegungen in großer Höhe und Querrichtung bei km 15,8; 44,4 u. 58,5. Abwürfe in Kanalgebiet wurden nicht beobachtet. Ein Bombenabwurf auf Gehöft Friedrichshof b. Eddelak (4 Leichtverletzte, Soldaten eines Leuchtstandes)
0750 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber estl. Ostsee freigegeben.
0812 h		Netzsperre geöffnet.
0705 h		war Balkensperre Fr.'ort geöffnet worden.
		Auf den Reeden des Kanals liegen in Br.'koog 1 Schiff, in Holtenau 9 Schiffe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.12.40		Mit sofortiger Wirkung sind folgende Posten eingezogen: km. 45,2 N, 46,6 N, 48,7 N, 56,0 N, 61,0 N, 62,3 S, 63,2 N, 67,5 N, 71,5 S, 73,3 S, 84,5 S, 85,5 N, 86,3 S, 93,0 S., Zwischenposten 49,4 N, rückt auf 49,0 N., 56,7 N. " " 56,3 N., 71,0 S. " " 71,5 S..
.12.40 0705 h	Kiel + 5° C., Wind: SW 2, klar, Sicht: 4-5 sm. Br'koog + 8° C., Wind: W 3-5, wolkenlos Sicht: 10-15 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
1.12.40 555 h	Kiel + 6-8° C., Wind: W 4-5, bedeckt, Sicht: mäßig. Br'koog + 4° C., Wind: W 3-4, bedeckt, Sicht: 4	Keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
5.12.40 0124 h 0145 h 0700 h 1032 h	Kiel + 3,9° C., Wind: S-SW 5, bedeckt, Sicht: 1 km. Br'koog + 5,5° C., Wind: SW 8, bedeckt, Sicht: 2 sm.	wurde der Kanal auf der Oststrecke wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge bei qm. 54,3 gesperrt. Überfliegungen fanden nicht statt. Kanal wieder freigegeben. Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br.'koog liegen 2 Schiffe. Wegen Einflugs von 2 Feindflugzeugen war die Weststrecke des Kanals für die Schiffahrt von 0939 h bis 1032 h gesperrt. erfolgte wieder Freigabe der Strecke beim Ausflug.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.40	Kiel + 1° C., Wind: stürm. Südwind 7-8 in Böen 9, bedeckt	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0700 h	Sicht: 1-2 km.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
0702 h	Br-koog + 2,7° C, Wind: W-NW 7, bedeckt, Sicht: 2 sm.	Es treiben mehrere Sperrballone in nordöstlicher Richtung auf die Küste zu.
0835 h		D. "Erika Fisser" liegt bei km 57 quer im Kanal. Schiff setzt nach einigen Minuten Fahrt fort. Schiffahrt nicht behindert.
1.12.40	Kiel + 3° C., Wind: SW 4, ganz bedeckt Sicht: 1-2 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0700 h	Br'koog + 4° C., Wind: NW 8, 8/10 bed., Sicht: 2 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Im Binnenhafen Br.'koog liegen 4 Schiffe, auf den Reeden des Kanals: in Br'koog 7, in Holtenau 2 Schiffe.
1200 h		passiert Schlachtschiff "Bismarck" die Schleuse Holtenau und macht
1354 h		bei km 85 fest.
9.12.40	Kiel ± 0° C., Wind: W 4, wolkenlos, Sicht: 12 km.	In der Nacht keine besonderen Ereignisse.
0730 h	Br'koog + 3,5° C., Wind: NW 2, 2/10 bed. Sicht: 7,5 km.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf den Kanalreeden liegen in Br'koog 1 Schiff, " Holtenau 6 Schiffe.
0800 h		Schlachtschiff "Bismarck" macht nach beendeter Kanalfahrt an den Marinedalben Br'kocg fest.
0850 h		Auf schwed. D. "Orneborg" fliegt bei km 45 Brieftaube mit Hülse und Schreibmaschinennotiz im Briefumschlag zu. Taube wurde an Eigentümer, Wehrmeldeamt Husum, Hülse mit Inhalt durch Küstenüberwachungsstelle an Abwehrstelle Ost weisungsgemäß abgeliefert.

9.12.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.12.40	Kiel + 1,5° C., Wind: W 3, wolkenlos, Sicht: 10 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0710 h	Br'koog + 2,5° C., Wind: W o-1, 6/10 bed. Sicht: 5 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
10.12.40	Kiel + 1,8° C., Wind:SSO 4, Regen, Sicht: 4-5 km. Br'koog + 3° C., Wind:WSW 4, bedeckt, Sicht: 1 sm.	Der Kanal war wegen feindlicher Anflüge auf der Strecke Br'koog von 0415 bis 0444 h und " 0651 " 0815 h gesperrt. Keine Überfliegungen.
0645 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Im Binnenhafen Br.'koog liegen 3 Schiffe, auf den Reeden in Br.'koog 2, in Holtenau 10 Schiffe.
11.12.40	Kiel + 4° C., Wind: S 3-5, bedeckt, Sicht: 4 km.	Keine besonderen Ereignisse.
0700 h	Br'koog + 4° C., Wind: WSW 3, bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
12.12.40	Kiel + 3,5° C., Wind: O-NO 5-6, ganz bedeckt Sicht: 2 - 4 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0730 h	Br'koog + 2,5° C., Wind: NO 8, 8/10 bed. Sicht 1/2 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br.'koog liegen 2 Schiffe.

13.12.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.40	Kiel + 1° C., Wind: ONO 1, bedeckt, Sicht: 10 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0630 h	Br'koog + 1° C., Wind: NO 1, bedeckt, Sicht: 6 km.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br.'koog liegen 2 Schiffe.
2030 h		Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanalverkehr 2008 h auf der Weststrecke und 2014 h auf der Oststrecke gesperrt. Zwischen km 13 und 85 wurde er etwa 20 mal in großer Höhe und bei km 34,7; 43; 53; 67,7; und 94 in mittlerer Höhe überquert. Bei km 34,7 fanden außerdem 2127 h und 2207 h kurze Überfliegungen in Längsrichtung und großer Höhe statt. Bei km 66,1 wurden 2 Brandbomben abgeworfen, eine davon ging etwa 20 m südlich vom Kanalufer auf Land nieder. Sie wurde von dem dort stehenden Zwischenposten gelöscht. Die 2. Bombe fiel ins Wasser. Südlich von Posten 86,6 etwa 2,5 km vom Kanal entfernt, wurden in und um Stampe 5 Sprengbomben (200 k und 60 - 65 Brandbomben geworfen. Ein Bauerngehöft niedergebrannt. Menschen und Tiere nic verletzt, außer 40 Stück Federvieh, die verbrannten. 3. Kompanie 1. Kanalwachabteilung nahm mit 1 Rettungstrupp von 1 Utffz. 11 Mann an Löscharbeiten teil. Minenabwürfe Kieler Außenförde bis Howachter Bucht.
2317 h		Weitere Abwürfe wurden nicht beobachtet. Netzsperre geschlossen. wurde der Kanal im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westliche Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben.
2347 h		Netzsperre geöffnet.
2203 h		meldet Posten km 96,6 in großer Entfernung und südwestlicher Richtung starken Feuerschein.
		14.12.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.12.40	Kiel + 0 ° C., Wind: NW, leicht auffrischend, bedeckt Sicht: 15 km. Br'koog + 0,2° C., Wind: ONO 3, bedeckt, Sicht: 15 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Auf Reede Holtenau liegen 8, im Binnenhafen Br.'koog 3 Schiffe.
15.12.40	Kiel - 2° C., Wind: SO 2-4, heiter, Sicht: nach Frühdunst gut, Br'koog - 2° C., Wind: S-SO 4-5, bewölkt Sicht: 2 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Auf Reede Br.'koog liegt 1 Schiff, auf Reede Holtenau liegen 15 Schiffe.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 1. bis 15. Dezember 1940 passierten den K.W.-Kanal 1264 Schiffe und zwar 623 in Richtung West-Ost und 641 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 412 neutrale Schiffe. Im K.W.-Kanal befanden sich täglich mithin durchschnittlich 84 Schiffe.

2.) Die feindliche Lufttätigkeit war in der Berichtszeit recht gering. Der Schiffsverkehr mußte in der Zeit vom 1. bis 15. Dezember 1940 während der Dunkelheit an 4 Tagen durchschnittlich 2 Stunden stillgelegt werden, bei Helligkeit wurde der Kanalverkehr nicht stillgelegt. An 11 Tagen fanden Unterbrechungen des Verkehrs nicht statt. Am 13.12.40 warf der Feind 2 Brandbomben im Kanalgebiet bei km 66,1 ab. Kein Schaden.

3.) Am 1.12.40 wurde der auf der Kanalreede Brunsbüttelkoog vor der alten Schleuse vor Anker liegende Sperrbrecher 38 von einem deutschen Dampfer gerammt. Der Sperrbrecher sank Besatzung gerettet.

4.

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

4.) Am 7. - 8.12.40 passierte das Schlachtschiff "Bismarc den Kanal in westlicher Richtung. Die Durchfahrt ging ohne Zwischenfälle von statten.

gez. Mahrholz.

Stellungnahme des Küstenbefehlshaber westl. Ostsee:

Der Untergang des Sperrbrechers 38, der vor der alten Schleuse in Brunsbüttel vor Anker lag und bei Dunkelheit durch einen passierenden Erzdampfer gerammt wurde, zwingt zu der Forderung, daß der Ankerplatz der ankernden Schiffe in größerem Abstand von dem Fahrweg liegen muß, um eine Sperrung der Einfahrt zu verhindern und nicht unnötig den vorhandenen Schiffsraum und Menschenleben in Gefahr zu bringen.

K i e l , den 24. Dezember 1940

v. Ippbach

Konteradmiral

Anlage zu F. Nldr. Kiel
Buch-Nr. 12336
Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 1984/40

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1892 geh

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. Gkdos 2552/40

Geheim Ch 15424

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Willhelm - Kanal
Konteradmiral Mahrholz

Angefangen: 16. November 1940.
Beendet : 30. November 1940.

An

den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee

Kiel.

1. Abt. Skl. 024/1941

Zu beziehen vom Vordruclager 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
16.11.40	Kiel + 3° C., Wind: SW5, bedeckt, Sicht: 2 - 4 sm., Br.'koog: + 1,8°C., Wind: S 1-2, bedeckt, Sicht: 4-6 km.	Wegen Einfluges feindlicher Flugzeuge wurde der Kanalkom 1958 bis 0002 h auf der Weststrecke und von 2008 " 0002 h " " Oststrecke gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet. Es fanden etwa 80 Überfliegungen zumeist in großer Höhe und einzelne in mittlerer Höhe quer zum Kanal statt. Vereinzelt wurden weiße und rote Leuchtkugeln abgeworfen. Minen- und Bombenabwürfe wurden im Kanalgebiet nichtnbeobachtet.
0002 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben.
		Infolge neuer Einflüge neue Sperrung des Kanals von 0350 bis 0710 h auf der Weststrecke und " 0401 " 0710 h " " Oststrecke.
		Die Streckenbeleuchtung wurde ausgeschaltet.
		Verschiedene Querflüge über den Kanal in großer Höhe, einen in etwa 800 m Höhe.
		Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0630 h		Bei km 72 in etwa 750 - 850 m fliegende Feindflugzeuge mit MG beschossen. (721 Schuß).
0635 h		Feindliches Flugzeug mit brennenden Positionslampen in W - O - Richtung den K.W.-Kanal überquerend wurde mit l.M.G. in 1000 - 1200 m beschossen. (43 Schuß).
0710 h		Freigabe des Kanals im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee auf der ganzen Strecke.
0905 h		Auf Anforderung des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee Motorschlepper "Schlei" zum Absuchen mit F.R.G. nach Eckernförder Bucht.
1755 h		"Schlei" zum Standort zurück. M.E.S. beschädigt eine Seekuh reparaturbedürftig.
		11. Hafenschutzflottille meldet dazu: Schlepper "Schlei" und Boot 143 haben den Bojensteg in der Eckernförder Bucht mehrmals abgesucht. Nichts gefunden. Auf Rückfahrt Stollergrund

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		lergrund - Rinne um 1555 h eine Mine ausgelöst auf Position 54° 29' 30" Nord und 10° 12'24" Ost. Da in Holtenau kein Boot mit F.H.G. einsatzbereit, erhalten "v.Jonquieres" und "Piraly" Befehl zu sofortiger Fahrbereitschaft.
17.11.40	Kiel + 4° C., Wind: SSO 2, dunstig, bedeckt, Sicht: 5 km, Br'koog + 5° C., Wind: O 3-4, stark bedeckt, Sicht: 3 sm.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal gesperrt 2007 h auf der Weststrecke, 2016 h " " Oststrecke und die Beleuchtung ausgeschaltet. Zwischen km 2,1 und 87,4 fanden 23 Überfliegungen in großer Höhe und bei km 48,0 eine in mittlerer Höhe statt. Bei km 48, 96,6 und 94,8 wurden südlich bezw. nördlich des Kanals Leuchtkugeln und bei Brunsbüttelkoog 3 Bomben in die Elbe und das Vorland hinterm Deich abgeworfen. Abwürfe von Minen und Bomben in den Kanal und auf die Schleusenanlagen wurden nicht beobachtet.
0150		Bombenabwürfe in Kiel: 2028 h, 2046 h und 0003h wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben, Infolge neuer Einflüge Sperrung des Kanals 0520 h auf der Weststrecke, 0557 h " " Oststrecke und Ausschaltung der Streckenbeleuchtung. Bei km 4, 31, 58,5 und 61 fanden Überquerungen des Kanals statt. Abwürfe von Minen und Bomben wurden nicht beobachtet.
0611 h		Feindflugzeug wird von 5. Komp. der 1.K.W.Abt. Holtenau mit M.G. beschossen. (22 Schuß)
0615 h		Wache Drehbrücke Rendsburg feuert 21 Schuß 1.M.G.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.11.40		1.M.G. auf ein feindliches Flugzeug in etwa 700 m Höhe, das von Scheinwerfern erfaßt war.
0620 h		Zwischenposten km 56 meldet leichten Aufschlag ins Wasser (vermutlich Flakgeschoß).
0730 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
		Auf Reede Holtenau liegen 8, auf Reede Br'koog 2 Schiffe.
0816 h		mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee wurde der Kanal auf der ganzen Strecke freigegeben.
0911 h 0912 h 0913 h		Posten km 91,9; 96,6 und 93,5 melden Treiben eines losgerissenen Sperrballons in östlicher Richtung.
1000 h		Sperrballon ging auf die Baumkronen nördlich Funkstation Tannenberg nieder. Ballon ist von 2. Komp. geborgen, leicht beschädigt, Kennzeichen SW 347. Abgabe an 3. Batterie, Reserveluftsperrabteilung 205 ist erfolgt.
18.11.40	Kiel + 6° C., Wind: S 1, bewölkt, Sicht: 6 km.,	Keine besonderen Vorkommnisse.
0710 h	Br'koog + 5° C., Wind: SO-O-1, bewölkt, Sicht: 1 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Holtenau liegen 21 Schiffe.
19.11.40	Kiel + 3,5° C., Wind: S 1, 8/10 bedeckt, Sicht: 3-4 km.	Keine besonderen Vorkommnisse.
0710 h	Br'koog + 7° C., Wind: S 2, 3/10 bedeckt, Sicht: 2 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br'koog liegt 1 Schiff, auf Reede Holtenau liegen 16 Schiffe.
2103 h		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge über die ostfriesischen Inseln in Richtung Wilhelmshaven Oldenburg wurden die Schleusen in Brunsbüttelkoog geräumt und nach Ausflug Linie 15
2126 h		wieder in Betrieb genommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.11.40	Kiel + 3° C., Wind: SSW 3, bedeckt, Sicht: 3–4 km. Br'koog + 5° C., Wind: S 2, bedeckt, Sicht: 3 sm.	Infolge neuer Feindeinflüge wurde der Kanal
		0302 h auf der Weststrecke und
		0344 h " " Oststrecke
		gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet.
		Der Kanal wurde 24 mal zwischen km 13 und 96,6 in großer Höhe überquert, bei km 58 fand eine kurze Überfliegung in Längsrichtung, bei km 48 eine Überkreisung, in beiden Fällen in großer Höhe statt.
		Minen- und Bombenabwürfe im Kanalgebiet wurden nicht beobachtet.
0415 h		Bomben- (hauptsächlich Brandbomben) und Flugblätterabwurf bei Kiel.
		Abwurf einer Brandbombe auf Holtenau. Bombe erlosch nach dem Aufschlagen sofort.
		Ein Fesselballon, der über der Gasanstalt Kiel-Wik gestanden hatte, war von oben gekommen und nördlich des Kanals auf Land niedergegangen. Das Ankerseil lag bei Ausflug Linie 10 noch quer über den Kanal.
0704 h		wurde daher nur die Weststrecke des Kanals im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee freigegeben.
0750 h		erfolgte Freigabe der Oststrecke nach Bergung des Sperrballons und des Seils.
0650 h		Auf Anordnung des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee erhält 11. Hafenschutzflottille Befehl, mit Motorschlepper "Schlei" die Strecke Weg rot 01 – 02 abzusuchen.
		Auf Reede Holtenau liegen 13 Schiffe.
1545 h		11. Hafenschutzflottille meldet: Weg rot 01–02 achtmal ohne Ergebnis abgesucht.
21.11.40	Kiel + 7° C., Wind: SW 6, bedeckt, Sicht: 6 km. Br.'koog + 6,5°C., Wind: WSW 6–7, bedeckt, Sicht: 2 – 3 sm.	Infolge Querschlagens des norweg. Dampfers "Ferndale" – 4321 t – am Ostausgang der Weiche Schülp und Kollision mit schwed. Dampfer "Olsa" (1490 t) im Sturm war der Schiffsverkehr von

km

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.11.40		km 48 bis 66 von 1930 h bis 0330 h gesperrt. Der Dampfer "Ferndale" wurde durch einen von Holtenau zur Hilfe gesandten Schlepper abgeschleppt und beide Schiffe setzten dann die Fahrt mit eigener Kraft fort. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
0715 h		Balkensperre Fr.'ort wieder geöffnet.
22.11.40	Kiel + 10 ° C., Wind: SW 5-6, böig, bedeckt,	Keine besonderen Vorkommnisse.
0700 h	Sicht: nach Frühdunst mittelgute Sicht	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
	Br.'koog + 11° C., Wind: SSW 5, bedeckt, Sicht: 2 sm.	Auf den Kanalreeden liegen: in Holtenau 8 Schiffe, in Br.'koog 1 Schiff.
23.11.40	Kiel + 5° C., Wind: NW 3, wolkenlos, Sicht: 10 km.	Keine besonderen Ereignisse.
0735 h	Br.'koog + 6,5° C., Wind: NW 3-4, bewölkt, Sicht: 2 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Holtenau liegen 6 Schiffe.
2130 h		Das fertiggestellte Torpedoschutznetz für die Ostseite der neuen Südschleuse Holtenau wurde der 11. Hafenschutzflottille zur Bedienung übergeben. Nach Gestellung besonderer Boote soll die Bedienung durch einen neu aufzustellenden Netzzug erfolgen. Die Sperrung erfolgt bei "Linie 15 Einflug" nach Räumung der betreffenden Schleuse. Nach Freigabe des Schiffsverkehrs wird die Sperre geöffnet. Nach Mitteilung der Küstenüberwachungsstelle Cuxhaven wurde das Elbfahrwasser von Feuerschiff H bis Brunsbüttel gesperrt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.11.40	Kiel + 8° C., Wind: SW 4-5, teils wolkig, vielfach neblig, Sicht: 5 km. Br.'koog + 6° C., Wind: SSW 2-3, bedeckt, Sicht: 5 sm.	In der Nacht wurde der Schiffsverkehr auf der Weststrecke von 1935 bis 2030 h wegen Einfluges feindlicher Flieger gesperrt. Überfliegungen des Kanals fanden nicht statt. Abwürfe von Minen oder Bomben im Kanalgebiet wurden nicht beobachtet. Wegen Einfluges eines unbekannt gebliebenen Flugzeuges war die Weststrecke von 1052 bis 1109 h für den Schiffsverkehr gesperrt. Der Kanal wurde weder erreicht noch überflogen Das Flugzeug wurde als deutsches festgestellt.
2035 h		Wegen weiterer Einflüge feindlicher Flugzeuge Kanalsperrung Strecke Br'koog von 1949 -2157 h " Holtenau " 2016 -2157 h. Netzsperre geschlossen. Überfliegungen um 2103 h bei km 61,5 v.W.n.O., " 2130 h " " 48 v.S.n.N. in mittlerer Höhe ohne Abwürfe.
25.11.40	Kiel + 7° C., Wind: WSW 5, dunstig, bedeckt, Sicht: 4-6 km. Br'koog + 7,5° C., Wind: NW 3-4, bewölkt, Sicht: 2 sm.	Weitere Sperrung wegen neuer Einflüge: Strecke Br.'koog von 0506 bis 0734 h u. " Holtenau " 0510 " 0700 h. Überfliegungen: um 0530 h bei km 90 v.N.n.S., " 0636 h " " 21 " O." W., " 0638 h " " 2 " O." W. in großer Höhe ohne Abwürfe.
0700 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf den Kanalreeden liegen: In Holtenau 7, in Br.'koog 2 Schiffe. Infolge erneuten Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal gesperrt auf der Weststrecke um 1914 h, " " Oststrecke " 1929 h. Es fanden zwischen km 34 und 75,3 7 Überfliegungen in großer und 3 in mittlerer Höhe quer zum Kanal statt. Minen- und Bombenabwürfe in den Kanal wurden nicht

Zu beziehen vom 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
25.11.40		
2058 h		nicht beobachtet. Dagegen wurden bei km 96,6 nördlich der Straße Hoheneck-Knoop 3 Sprengbomben und 5 Brandbomben auf den Wald abgeworfen. Die Brandbomben wurdenv von einem Kommando der 2. Kompanie Kanalwachabteilung Holtenau gelöscht.
2050 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee auf der ganzen Strekke freigegeben.
2055 h		erhielt die 11. Hafenschutzflottille auf Anordnung des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee Befehl, mit "Schlei" und "Eider" beim Hellwerden zum Einsatz in der Eckernförder Bucht klar zu sein.
2000 h		fiel der Zollbetriebsassistent Kröll vom Zollkreuzer "Hexe" in die alte Schleuse Br.'koog und ertrank. Sofort angestellte Rettungsversuche blieben erfolglos. Die Leiche wurde um 2200 Uhr geborgen.
26.11.40	Kiel + 8,8° C.,	
0610 h	Wind:WSW 7-8,bedeckt, Sicht: 3 km.	Der Befehl für 11. Hafenschutzflottille zum Einsatz in der Eckernförder Bucht wurde wegen aufkommenden schlechten Wetters Windstärke 7-8, Seegang 4) belegt.
	Br.'koog + 9° C., Wind: W 5-6,bedeckt, Sicht: 4 km.	
0700 h		Balkensperre geöffnet.
0930 h		Das Torpedoschutznetz für die Ostseite der neuen Nordschleuse Holtenau wurde fertiggestellt Russischer Dampfer "Maja" bei km 8,8 festgekommen. Schlepperhilfe ist angefordert.
27.11.40	Kiel + 5,5° C., Wind:WSW 6, 9/10 bed. Sicht: 6-8 km. Br'koog + 5,5° C., Wind:W 8-9,ganz bed. Sicht: 2 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Die Torpedonetzsperre wurde zweimal bei"Linie 15 Einflug" geschlossen. Wegen Einflug eines feindlichen Flugzeuges

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.11.40		Sperrung der Strecke Br.'koog von 1056-1157 h
		und " " Holtenau " 1132-1157 h.
		Überfliegung um 1146 h bei km 12 in großer
1530 h		Höhe von Ost nach West ohne Abwürfe.
		Einflug Linie 15 für Br.'koog. Die Schleusen
1610 h		wurden geräumt.
		Ausflug Linie 15 für Br.'koog. Ein Flugzeug
		gelangt bis Wangerooge.
		Weitere Sperrung der Strecke Br.'koog von
		1942 bis 2034 h, und der Strecke Holtenau von
		1951 bis 2034 h, wegen Einflug eines feindli-
		chen Flugzeuges bis zur Westküste.
28.11.40	Kiel + 7° C.,	Keine besonderen Vorkommnisse.
0730 h	Wind: WNW 4-5, bewölkt,	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
	Sicht: 15-20 km.	Auf Reede Holtenau liegen 14, im Binnenhafen
	Br.'koog + 7° C.,	Br.'koog 2 Schiffe.
	Wind: WSW 2-3, Regen,	Wegen Einflugs "Linie 15" wurden die Schleusen
	Sicht: 6 sm.	Holtenau um 1230 h bis zum Ausflug um 1244 h
		geräumt.
		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die
		Kanalbeleuchtung ausgeschaltet und der Schiffs-
		verkehr stillgelegt:
		auf der Weststrecke 2009 h,
		" " Oststrecke 2036 h.
		Bei km 62,7; 66,1; 69,2; 77,2; 78,8; 86,6;
		88,4 und 96,9 fanden Überfliegungen in großer
		Höhe, bei km 77,3; 88,4 und 85,8 in mittlerer
		Höhe statt. Minen- und Bombenabwürfe im Kanal-
		gebiet wurden nicht beobachtet. Die Flugzeuge
		flogen mit östlichem Kurs ab.
2215 h		wurde mit Einverständnis des Küstenbefehlsha-
		bers der Kanal auf der ganzen Strecke freigege-
		ben.
2250 h		Netzsperre geöffnet.

29.11.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.11.40	Kiel + 1° C., Wind: NW 3, bedeckt, Sicht: 12 km. Br.'koog + 5° C., Wind: WNW 2, ganz bed. Sicht: 3,5 km.	Wegen der zurückfliegenden Flugzeuge erfolgte neue Sperrung auf der Strecke Holtenau um 2323 h, " " " Br.'koog " 2339 h. Überfliegungen fanden statt bei km 13,0; 25.0; 91; 93; und 96, sämtlich in großer Höhe.
0007 h		Abwurf von Brandbomben über Kiel (Richtung Hassee).
0200 h		wurde mit Einverständnis des Küstenbefehlshaber der Kanal auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
0700 h		In Kiel, Projensdorferstr. 108/110 wurde durch eine 7,5 cm Flakgranate ein Haus leicht beschädigt. Eine weitere 7,5 cm Flakgranate ging im Marinegelände in Kiel-Wik nieder.
0730 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br.'koog liegen 2, auf Reede Holtenau 4 Schiffe. F.R.G.-Boote "Eider" und "Schlei" mit Gerät nach Schilksee ausgelaufen.
1430 h		Mit Gerät Strecke 01 - 04 b wiederholt abgesucht. Nichts gefunden. "Eider" und "Schlei" wegen zu hohen Seegangs wieder eingelaufen; eine Seekuh leicht beschädigt, wird bis zum 30.12. nachmittags wieder betriebsklar sein.
30.11.40	Kiel + 1° C., Wind: NNO 4, ganz bed. Sicht: 10 km. Br.'koog + 0,5° C., Wind: NW 1-2, bedeckt,	Wegen feindlicher Einflüge war der Schiffsverkehr auf der Weststrecke von 2015 bis 2053 h und von 2115 bis 2212 h gesperrt. Das Kanalgebiet wurde nicht überflogen.
0705 h	Sicht: 6 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.

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

Zusammenfassung.

1. In der Zeit vom 16. bis 30. November 1940 passierten den K.W.-Kanal 1276 Schiffe und zwar 634 in Richtung West-Ost und 642 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 426 neutrale Schiffe.
   Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 85 Schiffe.
2. Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 16. bis 30. November 1940 während der Dunkelheit an 10 Tagen 2 3/4 Stunden täglich stillgelegt werden; bei Helligkeit war der Kanalverkehr nur an einem Tage stillgelegt. An 5 Tagen fanden keine Unterbrechungen statt. Außerdem war eine Teilstrecke des Kanals wegen Querschlagens eines norwegischen Dampfers 8 Stunden gesperrt. Bomben- und Minenabwürfe in das Kanalgebiet wurden nicht beobachtet.
   An 2 Tagen waren F.R.G.- Schlepper der 11. Hafenschutzflottille außerhalb des Kanals zum Minensuchen eingesetzt.

gez. Mahrholz.

Stellungnahme des Küstenbefehlshaber westl.Ostsee:

"Nichts zu bemerken".

K i e l , den 16. Dezember 1940

v. Tiebach

Konteradmiral.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Dim A 3

SAFETY FILM

Anlage zu Stat. D.
Buch-Nr. 9358

Skl 14698

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1830 geh.

Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Wilhelm - Kanal
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1. November 1940.
Beendet : 15. November 1940.

An

den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee

Kiel.

Adl Wzn. 1.Abt. Skl. 044/41

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebezeich: 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
1.11.40 0625 h	Kiel + 10° C., Wind: SW.7, bedeckt, Sicht: 3-4 sm. Br'koog + 4° C., Wind: W.7-8, bedeckt, Sicht: 3 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Zwischen Nienbüttel, Bestorf und Holstenniendorf sind 10 Brandplättchen gefunden. Es handelt sich anscheinend um vom Wind an den Fundort gewehte Stücke, da weiteres Suchen ergebnislos verlief.
0630 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
2.11.40	Kiel + 5,6° C., Wind: SW.4, bedeckt, Sicht: 8 km, Br'koog + 5,5° C., Wind: WSW 3-4, bedeckt Sicht: 6 km.	Wegen feindlicher Einflüge wurde die Schiffahrt von 2100 bis 0005 h und von 0025 bis 0127 h auf der Weststrecke stillgelegt, die Beleuchtung ausgeschaltet. Der Kanal wurde in diesen Zeiten nicht überflogen.
0005 h bezw. 0127 h		erfolgte Freigabe im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westliche Ostsee.
		Infolge erneuter Einflüge Stillegung der Schiffahrt auf der Weststrecke 0217 h, auf der Oststrecke 0228 h und Ausschaltung der Beleuchtung. Der Kanal wurde zwischen km 2,1 und 81,3 in großen Höhen achtmal überquert. Bomban- und Minenabwürfe wurden nicht beobachtet.
0614 h		wurde der Kanal mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westliche Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben.
0650 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Holtenau liegen 9 Schiffe, im Binnenhafen und auf Reede Br.'koog je 1 Schiff.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.11.40 0700 h	Kiel + 11,6° C., Wind: SSW 7-8, bedeckt, Regen, Sicht: 2-4 km.,	Keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
1830 h	Br'koog: + 10° C., Wind: W 9-10, bewölkt, Regen, Sicht: 1 sm.	Lazarettschiff "Alexander v.Humboldt" tritt Kanalfahrt in West-Ost-Richtung an mit Erlaubnis, Fahrt auch bei Luftgefahr fortzusetzen.
4.11.40	Kiel + 10° C., Wind: W 4-5, leicht bedeckt, Sicht: 10 km., Br'koog + 6° C., Wind: W 3-4, bedeckt, Sicht: 6 sm.	Der Kanal war wegen feindlicher Einflüge auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 0430 bis 0657 h und auf der Strecke Holtenau " 0438 " 0651 h gesperrt. 9 Kanalüberfliegungen in großer Höhe. Keine Abwürfe im Kanalgebiet.
0440 h 0624 h	}	Bombenabwürfe bei Kiel und Plön.
0530 - 0534		Feuerschein in Richtung Kitzeberg sichtbar.
		Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 6, auf Reede Holtenau 20 Schiffe. Die verstärkten Ausguckposten stehen ab 5.11.40 von 1800 h bis 0800 h.
5.11.40 0645 h	Kiel + 3,9° C., Wind: NNW 2, heiter, Sicht: 10 km.,	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
1420 bis 1545 h	Br'koog + 6° C., Wind: SW 1, ganz bedeckt, Sicht: 3,5 km.	Sperrung des Kanals von Br'koog bis Weiche Kudensee wegen Sprengung ~~eines~~ Bomben-Blindgängers bei Ostermoor. Kein Personen- oder Sachschaden. Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal auf der Strecke Br'koog von 2030 bis 2236 u. auf der Strecke Holtenau von 2101 bis 2236 gesperrt. Auf der Weststrecke 3 Überfliegungen in großer Höhe ohne Abwürfe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.11.40	Kiel + 2,3° C., Wind: SW 1, 4/10 bedeckt, Sicht: 1 km., Br'koog + 2,3° C., Wind: SW 1-2, bewölkt Nebel, Sicht: 200 m.	Wegen weiterer Einflüge Sperrung der Strecke Br'koog von 0237 bis 0656 h und der Strecke Holtenau " 0249 " 0656 h. Mehrere Überfliegungen in großer Höhe.
0748 h		Eine Überfliegung um 0750 h bei km 96,6 in 50 m Höhe. Das Flugzeug wurde abgeschossen und stürzte brennend am Südufer neben dem Damm zur Prinz-Heinrich-Brücke ab. Der Wachzug Pr.Heinr. Brücke der K 2, 1.K.W.A. übernahm die Absperrung der Absturzstelle bis nach 1½ Stunden die Polizei ablöste.
0825 h		100 m südlich des Kanals bei km 96 wurde eine Brandbombe geworfen. 300 m nördlich des Weges Landwehr-Königsförde und 100 m östlich des Weges Schinkel-Schinkelhütten ging ein Blindgänger nieder. Absperrung durch 3. Komp. veranlaßt. Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
7.11.40	Kiel + 6° C., Wind: 0.5, bedeckt, Sicht: 2 km., Br'koog + 7° C., Wind: OSO 0-1, diesig, Sicht: 4-500 m.	Der Schiffsverkehr war in der Nacht von 0408 bis 0450 h wegen Luftgefahr gesperrt.
0700 h		Der Kanal wurde bei km 26 und 18 in großer Höhe von feindlichen Fliegern überquert. Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Br.'koog liegt 1 Schiff, auf Reede Holtenau liegen 6 Schiffe.
8.11.40	Kiel + 5° C., Wind: W.3-4, bedeckt, Regen, Sicht: 8 km., Br'koog + 6° C., Wind: W., Regen, Sicht: 2 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse.
0705 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Wegen Einflugs Linie 15 wurden die Schleusen in Br.'koog um 1550 h geräumt. Der Schleusenbetrieb ruhte bis zum Ausflug um 1608 h.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.11.40	Kiel + 0,5° C., Wind: W 1, bedeckt, Sicht: 12-15 km.,	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0700 h	Br'koog + 4° C., Wind: SW 0-1, bedeckt,	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
1425 h	Sicht: 3-4 sm.	Schiff 13 tritt Kanalfahrt ab Br'koog nach Osten an mit Erlaubnis, bei Fliegeralarm Fahrt fortzusetzen.
10.11.40	Kiel + 2-4° C., Wind: SO-SW 4-5, bedeckt,	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
0715 h	Sicht: 4 km.,	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
	Br'koog + 3° C., Wind: SW 3-4, bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Auf Reede Br.'koog liegt 1 Schiff, auf Reede Holtenau liegen 12 Schiffe. Sperrungen des Kanals wegen feindlicher Einflüge fanden statt: auf der Weststrecke von 1336 bis 1400 h u. " 2014 " 2355 h, " " Oststrecke " 1345 " 1400 h u. " 2139 " 2355 h. Überfliegungen des Kanals fanden nicht statt.
11.11.40	Kiel + 4,5° C., Wind: S 3, 9/10 bedeckt, Sicht: 5 km.,	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt im Kanal stillgelegt: auf der Weststrecke von 0250 bis 0413 h, " " Oststrecke " 0109 " 0413 h. Der Kanal wurde bei km 11,1 in mittlerer, bei km 18,8 in großer Höhe überquert. Abwürfe nicht beobachtet. Wegen weiterer Einflüge wurde der Kanal erneut gesperrt auf der Weststrecke von 0501 bis 0625 h, " " Oststrecke " 0523 " 0625 h.
	Br'koog + 4° C., Wind: SSW 4-5, 1/10 bedeckt, Sicht: 5,5 km.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.11.40		Der Kanal wurde bei km 43 in mittlerer Höhe überquert.
		Abwürfe nicht beobachtet.
		Die Freigabe des Kanals 2355, 0413 und 0625 h erfolgte im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee.
0700 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
		Auf Reede Br.'koog liegen 2, auf Reede Holtenau 3 Schiffe.
12.11.40	Kiel + 7° C., Wind: S 6, leichter Regen,	Keine besonderen Vorkommnisse.
0707 h	Sicht: 6 - 8 km., Br'koog + 6° C., Wind: S 6-7, Regen, Sicht: 4 sm.	Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
13.11.40	Kiel + 7° C., Wind: SSW 7-8, bedeckt Regen,	Linie 15 Einflug für Brunsbüttelkoog,
0323 h		
0418 h	Sicht: mäßig bis mittel	" 15 Ausflug " "
	Br'koog + 8,5° C., Wind: SW 7-8, Regen, bewölkt,	Die Schleusen wurden geräumt.
	Sicht: 1 - 2 sm.	Sonst keine Vorkommnisse.
		Auf Reede Holtenau liegen 10 Schiffe.
0700 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet.
		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet
		von 1943 bis 2118 h auf der Weststrecke,
		" 1952 " 2118 h " " Oststrecke.
		Überfliegungen fanden nicht statt.
2118 h		erfolgte Freigabe auf der ganzen Strecke.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.11.40	Kiel + 6,8° C., Wind: S 2, Regen, Sicht: 4 km., Br-koog + 8° C., Wind: SW 5-6, Regen, Sicht: 7 km.	Wegen wiederholter Einflüge feindlicher Flugzeuge war der Kanal gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet auf der Weststrecke von 22,32 bis 0120 h 1.Einf " 0238 " 0355 h 2. " " 0504 " 0547 h 3. " " 0608 " 0704 h 4. " auf der Oststrecke " 2240 " 0120 h 1. " " 0634 " 0704 h 2. " Eine Überfliegung des Kanals fand nur einmal bei km 50 in großer Höhe während des ersten Einflugs statt. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0120 h 0355 h 0547 h 0704 h		Erfolgte Freigabe des Kanalverkehrs für die Schiffahrt. Beim 2. und 3. Einflug in die Weststrecke des Kanals waren in Holtenau nur die Schleusen geräumt.
0745 h		Balkensperre Fr.'ort geöffnet. Auf Reede Holtenau liegen 2, auf Reede Brunsbüttelkoog 4 Schiffe.
15.11.40	Kiel + 5° C., Wind: SW 5-6, bedeckt, dunstig, Sicht: 5 km., Br'koog + 6° C., Wind: SW 6-7, bedeckt, Sicht: 4-5 sm.	Der Schiffsverkehr war wegen feindlicher Einflüge auf der Weststrecke von 2010 bis 0608 h, auf der Oststrecke von 2036 bis 2110 h und von 2250 bis 0608 h stillgelegt. Der Kanal wurde 16 mal in großer und einmal in mittlerer Höhe überflogen.
ø2110 h bezw. 0608 h		Abwürfe von Bomben oder Minen wurden nicht beobachtet.
2235 h		Die Freigabe erfolgte im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee. bei km 45,5 wird ein feindliches, nördlich fliegendes Flugzeug mit 25 Schuß MG beschossen. Balkensperren Fr.'ort geöffnet.

Auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.11.40		Auf Reede Br.'koog liegt 1 Schiff, auf Reede Holtenau liegen 11 Schiffe.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 1. bis 15. November 1940 passierten den K.W.-Kanal 987 Schiffe und zwar 516 in Richtung West-Ost und 471 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 332 neutrale Schiffe. Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 66 Schiffe.

2.) Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 1. bis 15.11.40 während der Dunkelheit an 11 Tagen täglich 3 Stunden stillgelegt werden. Bei Helligkeit wurde der Verkehr nur einmal für 1/2 Stunde unterbrochen. An 4 Tagen fand eine Sperrung des Kanals nicht statt. Bomben- und Minenabwürfe in das Kanalgebiet wurden nicht beobachtet. Ein feindliches Flugzeug überquerte den Kanal am 6.11.40 bei km 96,6 in nur 50 m Höhe. Es wurde abgeschossen und zertrümmerte beim Aufschlag. Insassen: tot.

Im Entwurf gezeichnet Mahrholz.

Stellungnahme des Küstenbefehlshaber westliche Ostsee:

"Nichts zu bemerken".

K i e l , den 25. November 1940

v. Seebach

Konteradmiral

Geheime Kommandosache!

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1794 geh.

~~Geheim!~~

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. geheim 2957/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds.

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Wilhelm - Kanal
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 16. Oktober 1940.
Beendet : 31. Oktober 1940.

An
den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee
Kiel

Anlage 15 zu 1/Mi. 19099/40 geh.

Zu beziehen vom 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
16.10.40 0010 h	Kiel: + 10° C., Wind: OSO 1, bedeckt, dunstig, Sicht: 5 km. Br.'koog: + 6° C., Wind: NO 1-2, bedeckt, Nebel, Sicht: 2 sm.	"Piraly" und "Schlei" erhalten Befehl, die Strecke km 75 - 80 dreimal mit F.R.G. abzusuchen, dann mit "v.Jonquieres" auszuschleusen, um auf Befehl des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee auf Holtenau-Reede bei den Aufschlagstellen und bei der Balkensperre abzusuchen.
0745 h		Die F.R.G.-Boote der 11. Hafenschutzflottille liefen nach erfolgtem dreimaligen Absuchen der Strecke km 75 - 80 aus der Holtenauer Schleuse aus.
0310 h bezw. 0355 h		Der Schiffsverkehr wurde auf der Weststrecke um 0310 h, auf der Oststrecke im Anschluß an das Absuchen der Strecke km 75 - 80 um 0355 h im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee freigegeben.
		Die Kanalreede Holtenau und das Einlaufen durch die Balkensperre blieben gesperrt.
		In der Nacht fielen folgende Bomben: In den Kieler Hafen größere Zahl Bomben (kein Schaden). Kiel: Richard Menzelstr. 4 Sprengbomben (kein Schaden) Flemhude: 6 Sprengbomben (Straße beschädigt) bei Sehestedt: bei Rendsburg: Bombe (kein Schaden)
1045 h		Das Absuchen des Kieler Hafens durch die 11. Hafenschutzflottille zwischen den Schleusen Holtenau - Mönkeberg - Balkensperre ist beendet. Es wurde nichts gefunden.
		Der Verkehr von den Schleusen Holtenau bis zur Balkensperre wurde wieder freigegeben.
		Zwischen Schirnau und Sehestedt unweit km 73 Kanalnordseite 2 Sprengtrichter und 200 m weiter Löcher von 3 Blindgängern festgestellt.
		Bei km 71,3 Südseite wurde ein Fallschirm mit Hülse (vermutlich Leuchtrakete) gefunden und sichergestellt.
		2119 h

Geheime Kommandosache!

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. g 4006 2295/40

Stellungnahme des Küstenbefehlshaber westliche Ostsee:

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 1957/40

"Nichts zu bemerken".

K i e l , den 13. November 1940.

I.V.
v. Trebra
Konteradmiral.

Anlage 14 zu 1/Mo. 19099/40 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.40 2119 h		Schnellboote 25 und 26 treten Kanalfahrt West - Ost an mit Erlaubnis zur Fortsetzung der Fahrt auch bei Fliegeralarm.
17.10.40	Kiel: + 8,6° C., Wind: OSO 2-3, bedeckt, Sicht: 6 - 8 km. Br'koog: + 10°C., Wind: O 5-6, bedeckt, Sicht: 2 - 4 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Oststrecke von 2143 bis 0115 h und " " Weststrecke " 2123 " 0115 h gesperrt. Rollender Bombenangriff auf Kiel von allen Seiten. An 43 Stellen wurde der Kanal in großer Höhe überflogen. Minen- oder Bombenabwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet. 2222 h bei km 81 Flakblindgänger auf Nord- und Südseite des Kanals, 2248 h bei den Schleusen Holtenau in Richtung Mönkeberg Bombenabwürfe. Bomben im Hafen detoniert. 2317 h fielen bei km 91 südlich 7 Bomben auf freies Feld, von denen drei zerknallten. Absperrung bei den 4 Blindgängern ist sofort veranlaßt. Sperrversuchskdo. stellte später fest, daß alle Bomben detoniert sind.
0024 h		fielen bei km 86 in südlicher Richtung Bomben, die zerknallten. Entfernung vom Kanal nicht festgestellt.
0115 h		Der Kanalverkehr wurde auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
0200 h		Beobachtung eines Leuchtbombenfallschirms, der in der Nähe von Eddelak niedergeht. Gelände wird abgesucht.
0600 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet. Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 2 Schiffe, " " Holtenau 1 Schiff. Im Kieler Gebiet wurden folgende Bomben abgeworfen: Kriegsmarinewerft: 4 Sprengbomben (1 auf leeren Tanker, 2 auf Hauptstraße, 1 an Vorderfront eines Schuppens)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.10.40		Marineverpflegungsamt: 1 Sprengbombe (leichter Gebäudeschaden) In den Hafen: größere Anzahl von Bomben bei Werft, Schiffen und Marineverpflegungsamt (kein Schaden), Kiel, Ringstr.32: 2 Sprengbomben (2 Häuser beschädigt), " Gr.Kuhberg 20: 1 Sprengbombe (Gebäudeschaden), " Ringstr.19 (Amtsgericht): 1 Sprengbombe, (Gebäude beschädigt), " Fabrikstr.1: 1 Sprengbombe (kleines Feuer in Lagerschuppen - gelöscht), " Gartenstr. 8: 2 Sprengbomben (Garage eingestürzt, LKW's verschüttet), " Muhliusstr. 60,62,66: 3 Sprengbomben (Häuser und Werkstätten beschädigt), " Rathausstr./Waisenhofstr.: Sprengtrichter auf Straße, " Waisenhofstr. 2: 1 Sprengbombe im Vorgarten einer Schule, " Reeperbahn 15 u.26: 3 Sprengbomben (Häuser beschädigt), " Georg Pfingstenstr.2: 2 Sprengbomben (1 Haus beschädigt - Wasserrohrbruch
1730 h		Torpedoboot "T.6" tritt Kanalfahrt nach Osten an mit Erlaubnis, auch bei Fliegeralarm Fahrt fortzusetzen.
18.10.40	Kiel: + 7° C., Wind: S 3, bedeckt, Sicht: 5,5 km.	In der Nacht keine besonderen Ereignisse.
0630 h	Br'koog: + 8° C., Wind: OSO 2-3, dunstig, Sicht: 6-8 km.	Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
19.10.40	Kiel: + 8,5° C., Wind: S 2, 7/10 bedeckt Sicht: 6 km. Br'koog: + 8° C., Wind: SO, 0-1, 6/10 bewölkt, etwas dunstig, Sicht: 2 - 3 sm.	Der Schiffsverkehr war auf der Weststrecke von 0054 bis 0514 h, auf der Oststrecke von 0112 bis 0514 h wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge gesperrt. Der Kanal wurde bei km 2, 7, 11, 17, 18, 22,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.10.40 0514 h		23, 34, 48 und 60 in großer Höhe überflogen. Bomben- und Minenabwürfe über dem Kanalgebiet fanden nicht statt. Die Freigabe erfolgte im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee. Im Kieler Stadtgebiet wurden folgende Bomben abgeworfen: Kiel, Wall 78: 1 Sprengbombe auf Fahrbahn (Gasrohrbruch, Straßenbahngeleise beschädigt, Umfassungsmauer niedergerissen,) " Kattenstr.: 1 Sprengbombe in Ostflügel Alte Landesbibliothek (großer Sachschaden), " Langemarck-Ufer: 1 Sprengbombe neben Kaimauer ins Wasser (Seglerbrücke zerstört), " Seegartenbrücke 5: 1 Sprengbombe(Kaimauer zerstört, Brücke und Normaluhr beschädigt),
20.10.40	Kiel: + 7,5 ° C., Wind: O 2, dunstig, Sicht: 6 - 8 km. Br'koog: + 6° C., Wind: O 1-2, klar, Sicht: 5,5 km.	Wegen Einflugs eines feindlichen Flugzeuges war der Kanal in der Nacht auf der Oststrecke von 2024 bis 2056 h und auf der Weststrecke von 2015 bis 2145 h gesperrt. Das Flugzeug überquerte den Kanal in großer Höhe von West nach Ost zwischen km 23,8 und 31 und drehte dann nach Westen ab. Die Weststrecke war abermals von 2224 bis 2342h gesperrt. Überfliegungen fanden in dieser Zeit nicht stat Ein Flugzeug erreichte die Wesermündung und drehte dort wieder nach Westen ab. Der am 17.10.40 bei Eddelak niedergegangene Leuchtbombenfallschirm, englischer Herkunft, mit ausgebranntem Leuchtkörper, ist sichergestellt. Größe ⌀ 6,50 m. Nachmittags sprach ein Mann mit dunkelkarierter

Mantel

Zu beziehen vom 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
20.10.40		Mantel und fremdländischer Aussprache bei der Rendsburger Straßendrehbrücke eine Frau an und erkundigte sich in verdächtiger Weise, von welcher Seite aus er die Rendsburger Hochbrücke besonders gut und eingehend fotografieren könne. Feststellungen ergebnislos.
2304 h		Wegen weiteren Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke von 2043 bis 2304 h, auf der Oststrecke von 2142 bis 2304 erneut gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Es fanden 2 Überfliegungen statt in großer Höhe und Querrichtung bei km 6 und 11. Abwürfe von Bomben und Minen wurden nicht beobachtet. wurde der Kanal mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben.
21.10.40	Kiel: + 5° C., Wind: OSO 2, diesig, Sicht: 5,5 km. Br'koog: + 4,5° C., Wind: O 1, diesig, Sicht: 6 - 8 km.	Wegen feindlichen Einflugs wurde der Kanal
		auf der Weststrecke von 0257 bis 0650 h,
		" " Oststrecke " 0315 " 0650 h ge
		sperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet.
0650 h		Der Kanal wurde bei km 7, 14, 18, 40 u.43 in großer Höhe in N - S - Richtung überflogen. Abwürfe fanden nicht statt.
0655 h		wurde der Kanal mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
22.10.40	Kiel: + 4,2° C., Wind: O 4-5, bewölkt, Sicht: 4-10 km. Br'koog: + 3° C., Wind: SO 1-2, bewölkt, Sicht: 1-2 sm.	Der Schiffsverkehr war wegen feindlicher Einflüge auf der Weststrecke von 2042 bis 2311 h,
		" " Oststrecke " 2059 " 2311 h
		gesperrt.
		Der Kanal wurde auf der Weststrecke 21 mal in
		großer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.10.40 2311 h 0630 h		größer Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet. Der Schiffsverkehr wurde im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wieder freigegeben. Balkensperre Friedrichsort wieder geöffnet.
23.10.40 0630 h	Kiel: + 5° C., Wind: O 5-6, stark bewölkt, vereinzelt Regen, Sicht: gut. Br'koog: + 6° C., Wind: SO 3, 9/10 bedeckt, Sicht: 3 - 4 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Friedrichsort geöffnet. Einflug feindlicher Flugzeuge. Die Schiffahrt wurde auf der Weststrecke 2128 h, auf der Oststrecke 2158 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde bei km 11, 18 und 18,8 in großer Höhe überquert. Bomben und Minenabwürfe wurden nicht beobachtet. 2355 h erfolgte die Freigabe mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee auf der ganzen Strecke.
24.10.40 2130 bis 2350 h	Kiel: + 4° C., Wind: OSO 3, heiter, Sicht: 15 km. Br'koog: + 7° C., Wind: O 3-4, bedeckt, Sicht: 6 km.	Erneuter Einflug und Stillegung der Schiffahrt auf der Weststrecke des Kanals 0236 h, auf der Oststrecke 0257 h sowie Abschaltung der Kanalbeleuchtung. Der Einflug erfolgte in mehreren Wellen. Der Kanal wurde dabei nur einmal in mittlerer Höhe bei km 4 überquert. Abwürfe wurde nicht beobachtet. Posten km 6 - 15 melden Beobachtung von Blinkzeichen in östlicher Richtung. Feststellung ergab Übungen der Luftwaffe, die weder der Kanalwachabteilung noch den Flakstellungen bekannt war.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.40		
2240 h		Südlich km 15 wird roter Feuerschein gesichtet, der langsam stärker wird.
2248 h		Abschuß eines feindlichen Flugzeuges bei Balje wahrscheinlich durch Nachtjäger.
632 h		wurde der Kanal auf der ganzen Strecke mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee freigegeben.
0645 h		Auf Reede Holtenau liegen 9 Schiffe. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
25.10.40	Kiel: + 3,8° C., Wind: O 3, bedeckt, Sicht: 10 km. Br'koog: + 2,5° C., Wind: NO 1-2,bedeckt, Sicht: 5 - 6 sm.	Der Schiffsverkehr war wegen Luftgefahr auf der Weststrecke von 2108 bis 0532 h, auf der Oststrecke von 2112 bis 0532 h gesperrt. Der Kanal wurde 19 mal in großer Höhe, 3 mal in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0620 h		Balkensperre Friedrichsort wieder geöffnet.
26.10.40	Kiel: + 5° C., Wind O-NO 5,bewölkt, Sicht: 20 km. Br'koog: + 2,5° C., Wind: NO O-1,bewölkt, Sicht: 4 - 5 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal auf der Strecke Holtenau von 2132 bis 0050 h und auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 2118 bis 0050 h gesperrt. Es fanden 17 Überfliegungen des Kanals auf der ganzen Strecke in großer Höhe statt. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
2240 h		meldet Posten km 61,5 Sicht eines großen Fallschirmes in nordöstl.Richtung, wahrscheinlich Fallschirmspringer.
		Der Kanal wurde wegen weiterer feindlicher Einflüge erneut auf der Strecke Holtenau von 0316 bis 0552 h und auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 0250 bis 0552 h gesperrt.
		Es fanden nur auf der Weststrecke zwischen den

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.10.40		km 4 und 32,5 in großer Höhe 7 Überfliegungen statt.
0640 h		Abwürfe wurden nicht beobachtet, mit Ausnahme eines unbestätigten Bombenabwurfes westlich von Kiel.
		Auf Reede Holtenau liegen 4 Schiffe, auf Reede Brunsbüttelkoog 1 Schiff.
		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
27.10.40	Kiel: + 3° C., Wind: ONO 3, bedeckt, Sicht: 20 km.	Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke 2108, auf der Oststrecke 2136 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht.
	Br'koog: + 2° C., Wind: NO 1, bedeckt, Sicht: 5 - 6 km.	Die Einflüge fanden in mehreren Wellen statt. Der Kanal wurde zwischen km 2 und 95,1 in großer und mittlerer Höhe insgesamt 21 mal überquert. Bei km 94 wurde ein heftiger Aufschlag auf das Wasser in der Höhe der Böschung am Südufer beobachtet, eine Detonation erfolgte hierbei nicht.
		Bei Fliegeralarm weiterfahrende Schiffe (1 M - Boot und 1 U - Boot) sind in Weiche Schwartenbek festgelegt.
0635 h		Weitere Abwürfe wurden nicht gemeldet.
		Die 11. Hafenschutzflottille erhielt Befehl, die Kanalstrecke von Holtenau Schleuse bis Weiche Schwartenbek km 92 abzusuchen.
0633 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee auf der Oststrecke von km 0 - 92 freigegeben.
0645 h		Balkensperre geöffnet.
0845 h		Absuchen der Strecke km 92 bis Holtenau ohne Ergebnis beendet. Schiffsverkehr für die Reststrecke freigegeben.

28.10.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.10.40	Kiel: + 1,6° C., Windstille, bewölkt, Sicht: 10 km. Br'koog: + 3° C., Wind: 0 1-2, klar, Sicht: 5 sm.	Der Schiffsverkehr auf dem K.W.-Kanal war auf der Weststrecke von 2115 h, auf der Oststrecke von 2121 h an wegen feindlicher Einflüge gesperrt. Der Kanal wurde in 16 Fällen in großer Höhe, in 3 Fällen in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe von Minen oder Bomben wurden im Kanalgebiet nicht beobachtet.
0105 h		Zwischen 2215 u. 2230 h wurde ein Flugzeug mit Westkurs von Scheinwerfern der Kanalwachabteilung erfaßt und ca. 2-3 Minuten gehalten. Das Flugzeug feuerte mit Leuchtspurmunition. Es wurde von der Flak beschossen, anscheinend erfolglos.
1500 h		erfolgte die Freigabe des Schiffsverkehrs im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee.
		Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 2, auf Reede Holtenau 18 Schiffe.
		Moorbrand Südseite des Kanals bei km 45, Ursache nicht festzustellen, vielleicht Brandplättchen.
		Wegen feindlicher Einflüge war die Schiffahrt auf dem Kanal stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke von 2018 bis 2353 h auf der Oststrecke von 2021 bis 2353 h.
		28 Überfliegungen des Kanals in großer Höhe fanden statt.
		Minen- und Bombenabwürfe im Kanalgebiet wurden nicht beobachtet.
2052 h		Bombenabwurf nördlich km 15,1 (Gegend Burg i.D. Nach späterer Feststellung handelte es sich um einen Bodenkrepierer der schweren Flak.
2105 h		ging ein Flakblindgänger 200 - 300 m vom Kanal entfernt bei km 44 nieder.
2353 h		wurde der Schiffsverkehr im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wieder aufgenommen.

Bombenabwürfe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.10.40 0615 h		Bombenabwürfe außerhalb des Kanalgebiets wurden gemeldet nordöstlich Rendsburg, in Suchsdorf (5 Spreng- und 7 Brandbomben, Bahnwärterhaus brennt, sonst kein Schaden) am Ostufer der Kieler Förde. Der Angriff auf Suchsdorf galt offenbar der Levensauer Hochbrücke. Da Brandbomben auf den Geleisen lagen, wurde der Bahnverkehr für einige Zeit gesperrt, bis alles abgesucht war.
29.10.40 0615 h	Kiel: + 1° C., Windstille, wolkenlos Sicht: 10 - 15 km. Br'koog: + - 0° C., Wind: NO 1-2, leicht neblig, Sicht: 1 - 2 sm.	Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Auf Reede Holtenau liegen 15 Schiffe. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
30.10.40 0604 h 0650 h	Kiel: + 2,1° C., Wind: OSO 5, 1/2 bedeckt, Sicht: 8 km. Br'koog: + 1,5° C., Wind: NO 1, diesig, Sicht: 8 - 9 km.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal gesperrt auf der Weststrecke 1934, auf der Oststrecke 2000 h. Die Beleuchtung wurde ausgeschaltet. Zwischen den km 4,3 und 67,7 fanden Querflüge in großer Höhe und bei km 75,3 einer in mittlerer Höhe statt. Bei km 70,5 ging eine Bombe oder ein Flakblindgänger südlich vom Kanal auf Land nieder. (Gegend Weiche Rade). Die 4. Kompanie der 1. Kanalwachabteilung erhielt Befehl, beim Hellwerden das Gelände abzusuchen und evtl. abzusperren. Weitere Abwürfe von Bomben und Minenabwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet. wurde der Kanal mit Einverständnis des Küstenbefehlshaber westl. Ostsee freigegeben. Auf Reede Holtenau liegen 8 Schiffe. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
		31.10

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.10.40 0700 h	Kiel: + 2° C., Wind: S 2, bedeckt, Sicht: 10-12 km. Br'koog: + 2,5° C., Wind: SO 2-3, bedeckt, Sicht: 4 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse. Balkensperre Friedrichsort geöffnet. Der Kanal war auf der Weststrecke wegen Anfluges eines feindlichen Flugzeuges von Westen bis zur Wesermündung von 1832 bis 1910 h gesperrt.

Zusammenfassung.

1. In der Zeit vom 16. bis 31. Oktober 1940 passierten den K.W.-Kanal 1344 Schiffe und zwar 640 in Richtung West-Ost und 704 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 441 neutrale Schiffe.
   Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 84 Schiffe.
2. Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 16.bis 31. Oktober 1940 während der Dunkelheit an 12 Tagen 5½ Stunden täglich stillgelegt werden. An 4 Tagen fanden keine Unterbrechungen statt. Bei Helligkeit war der Schiffsverkehr im Kanal nicht gesperrt. Bomben- und Minenabwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet, doch wurden zweimal aus Gründen der Vorsicht Teilstrecken des Kanals durch die 11. Hafenschutzflottille abgesucht. Einmal wurde die 11. Hafenschutzflottille außerhalb des Kanals zum Minensuchen eingesetzt.
   In der Nacht vom 16. zum 17.10. erfolgte ein rollender feindlicher Bombenangriff auf Kiel von allen Seiten.
   Mehrere Bombenabwürfe in der Nähe des K.W.-Kanals lassen die Feindabsicht, den Kanal, seine Anlagen und Überführungen zu zerstören, erkennen.
3. In der Elbe unweit Brunsbüttel wurden Teile eines Flugzeugtorpedos gefunden, die die Vermutung rechtfertigen, daß auf die Schleusen mit Torpedoangriffen aus der Luft zu rechnen ist. Meinem Vorschlag, vor den Schleusentoren Torpedoschutznetze vorzusehen, die bei Stillegung des Schiffsverkehrs geschlossen werden, ist von Stat.O. zugestimmt. Die Vorbereitungen für das Herstellen und Ausbringen solcher Torpedoschutznetze sind im Gange.

Im Entwurf gez. Mahrholz.

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

Da 15369.

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1722 geh.

Geheim! Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 3749
Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 3408/2145/40

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Wilhelm - Kanal,
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1. Oktober 1940.
Beendet: 15. Oktober 1940.

Anlagen: keine.

An
den Kistenbefehlshaber der westlichen Ostsee
Kiel.

1.Abt. Skl. 01372 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.40	Kiel: + 4° C., Windstille, Nebel, Sicht: 4 - 6 km.	Die Sperrung des Kanals wegen Luftgefahr dauerte von 2210 bis 0125 h.
	Br'koog: + 8° C., Wind: N-O 0-1, bewölkt, Sicht: 3-4 sm.	Bei erneuten Einflügen wurde der Kanal wiederum von 0135 bis 0215 h und " 0343 " 0435 h gesperrt.
		Während letztgenannter Zeit wurde er bei km 6 und 9 in sehr großer Höhe von Rückfliegern überflogen.
0620 h		Abwürfe wurden nicht beobachtet. Balkensperre Friedrichsort wieder geöffnet.
		gez. Frhr. Grote.
2.10.40	Kiel: + 5° C., Wind: SO 1, wolkenlos, Sicht: 12 km,	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Strecke Holtenau von 0200 bis 0326 h und " " " Br.'koog " 0206 " 0326 h gesperrt.
	Br'koog: + 5° C, Wind: O. 1, klar, Sicht: 5 sm.	Der Kanal wurde um 0300 h bei km 83 und 95 in großer Höhe in Süd - Nord - Richtung überflogen.
0326 h		Abwürfe nicht beobachtet.
0435 h		Schiffahrt auf dem Kanal wieder freigegeben.
		Vorpostenboot 103 und Sperrbrecher 9 treten Kanalfahrt nach Westen an mit Erlaubnis zur Fahrt auch bei Fliegeralarm.
0740 h		Auf Reede Holtenau liegen 5 Schiffe, im Binnenhafen Br.'koog 1 und auf Reede Br.'koog 2 Kriegsschiffe.
1715 h		Kreuzer "Admiral Hipper" tritt Kanalfahrt nach Westen an mit Erlaubnis, auch bei Fliegeralarm Fahrt fortzusetzen.
		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt im K.W.-Kanal auf der Weststrecke von 2228 h und auf der Oststrecke von 2237 h ab stillgelegt und die Streckenbeleuchtung gelöscht.
2240 h bis 2347 h		Der Kanal wurde bei km 38,0; 18,0 und 4,4 in Querrichtung und bei km 55,0 für kurze Zeit

in

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.10.40		in Längsrichtung überflogen. Sämtliche Überfliegungen wurden in großer Höhe ausgeführt. gez. Frhr. Grote.
3.10.40 0010 h bis 0253 h	Kiel: + 10° C., Wind: Ø.5, bedeckt, Sicht: 10 km, Br.'koog: + 12° C., Wind: NO 4, diesig, Sicht: 6 km.	Weitere Querflüge über den Kanal zwischen km 4,4 und 91,0. Keine Abwürfe in den Kanal. Abwurf von Gegenständen aus Flugzeug bei km 44,5 wahrscheinlich.
0510 h		wurde der Kanal auf der ganzen Strecke im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee freigegeben.
0045 h		Roter Feuerschein südlich von km 43 beobachtet, wahrscheinlich vom Brand des Sägewerks Hohenwestedt herrührend.
1345 h		Suchaktion km 43 - 46 nördlich Kanal ergebnislos durchgeführt. Abwürfe waren vermutlich Sprengstücke der Flak.
4.10.40	Kiel: + 9° C., Wind: NO 1, bewölkt, Sicht: 2-3 sm. Br-koog: + 9° C., Wind: NO 1, bewölkt, Sicht: 2 - 3 sm.	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Keine besonderen Vorkommnisse. Die verstärkten Ausguckposten Seewasserstraße stehen ab 3.10.40 von 1900 Uhr bis 0700 h.
5.10.40	Kiel: + 9,5° C., Wind: SSW 4, bedeckt, Sicht: 4-6 km, Br.-koog: + 7° C., Wind: SSW 4, bedeckt, Sicht: 2 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse.

6.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.10.40	Kiel: + 10° C., Wind: WSW 4, voll bed., Sicht: 6 km, Br'koog: + 11° C., Wind: W 5-7, 7/10 bed. Sicht: 9 km.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 2153 -2330 h und auf der Strecke Holtenau " 2208 -2330 h gesperrt. Der Kanal wurde von einem Flugzeug zwischen 2212 h und 2215 h bei den km 46 - 50 in sehr großer Höhe überflogen. Das Flugzeug drehte dann wieder nach Westen ab. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
2150 h		Dampfer "Otto Alfred Müller" hat sich bei km 88 quer zum Kanal gelegt. Das Schiff wird mit Schlepperhilfe um 2310 h wieder flott.
7.10.40	Kiel: + 14° C., Wind: WSW 5-7, bewölkt, Regen, Sicht: 4 km. Br.'koog: 14° C., Wind: WSW 5-7, bewölkt, Regen, Sicht: 4 km.	In der Nacht keine Einflüge in das Kanalgebiet. Bei km 5,5 wurde die Leitung der Kanalbeleuchtung beschädigt, wahrscheinlich durch treibenden Sperrballon, der in der Nähe von Arpsdorf b. Neumünster gesichtet wurde. Die Kanalbeleuchtung von Brunsbüttelkoog bis km 21 fiel aus am 6.10. Südseite 1930 bis 2055 h, Nordseite 1930 " 2115 h, " 6/7.10. Binnenhafen 1930 " 0235 h.
8.10.40	Kiel: + 9° C., Wind: WSW 5, bedeckt, Sicht: 5 km, Br-koog: + 8,5° C., Wind: NW 5-6, 4/10 bedeckt, Sicht: 3-4 sm.	Der Kanal und die Schleusen waren wegen Einflüge feindlicher Flugzeuge gesperrt und verdunkelt auf der Oststrecke von 2142 bis 2209 h " 2347 " 0057 h " 0150 " 0209 h " 0250 " 0355 h auf der Weststrecke " 2128 " 0120 h und " 0149 " 0420 h 21 Überfliegungen des Kanals, teils in mittlerer, meist in großer Höhe wurden gemeldet. Bomben- und Minenabwürfe wurden nicht beobachtet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.10.40		Der Schiffsverkehr auf dem Kanal wurde im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wieder freigegeben.
9.10.40 ● 0010 h	Kiel: + 8,° C., Wind:SSW 2-3,bedeckt, Sicht: 8 km, Br'koog: + 6° C., Wind:SSW 3-4, klar, Sicht: 4 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Schiffsverkehr von 2025 bis 0010 h stillgelegt. Der Kanal wurde nur bei km 2,1 in großer Höhe überquert. Abwürfe wurden nicht beobachtet. Der Schiffsverkehr wurde im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wieder freigegeben.
0620 h		Balkensperre Friedrichsort wieder geöffnet.
10.10.40 1216 h ● 1250 h	Kiel + 13° C., Wind:SW 4-5,bedeckt, Sicht: 10 km. Br'koog: + 9° C., Wind: SW 2-3,bewölkt, Sicht: 2 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. auf Linie 10 Einflug für Brunsbüttelkoog wurde die Schiffahrt im K.W.-Kanal auf der Weststrecke stillgelegt. Nachdem festgestellt worden war, daß ein deutsches Flugzeug in das Kanalgebiet eingeflogen war, wurde die Schiffahrt wieder in Gang gesetzt.
2132 h bezw. 2145 h		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke um 2132 h, auf der Oststrecke um 2145 h gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet.
11.10.40	Kiel: + 9° C., Wind:WSW 3, bedeckt, Sicht: 6 km, Br'koog: + 8° C., Wind:SSW 2-3,bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Es fanden zwischen den km 18,8 - 94 mehrfache Überfliegungen in großer Höhe und Querrichtung zum Kanal statt. Bomben wurden abgeworfen bei km 72 südlich vom Kanal auf Land (keine Beschädigungen) und bei

Rendsburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.10.40		Rendsburg, in Richtung Kiel-Wellingdorf, wo es an 2 Stellen brennt; ferner 3–4 km westlich Batterie Projehsdorf 8 - 9 Bombenabwürfe gemeldet. Abwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet.
0150 h		im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee sollte der Kanal auf der ganzen Strecke freigegeben werden, da jedoch gleichzeitig erneut Linie 5 Einflug für Brunsbüttelkoog gegeben wurde, erfolgte die Freigabe nur auf der Oststrecke. Der Kanal wurde einmal in großer Höhe bei km 48 in Richtung S - N überflogen. Abwürfe wurden nicht gemeldet.
0325 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee auch auf der Weststrecke freigegeben.
0357 h bezw. 0415 h		Infolge neuer Einflüge wurde der Kanal nochmals und zwar auf der Weststrecke um 0357 h, auf der Oststrecke um 0415 h gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet. Überfliegungen fanden nicht statt.
0412 h		Nach Verdunkelung fuhr M.S."Hohendiep" noch 13 Min. weiter. Posten 58 gab Warnungsschuß ab, worauf das Schiff in der Weiche Schülp festmachte.
0557 h		erfolgte im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee die Freigabe auf der ganzen Strecke.
		Der Barackenneubau der Kanalwachabteilung Br'koog bei Fischerhütte wurde von der 4. Kompanie bezogen.
12.10.40	Kiel: + 11° C., Wind: OSO 4, Regen, Sicht: 1,5 km, Br'koog: + 9° C., Wind: S 1-2, Regen, Sicht: 1 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war die Schiffahrt auf dem Kanal stillgelegt von 21,20 - 0018 u.v.0032 - 0105 h a.d.Weststrecke " 2200 - 0018 " " 0021 - 0105 h " " Oststrecke Der Kanal wurde in seiner ganzen Länge 17 mal

überflogen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.40		überflogen.
		Posten km 33,9 meldet 2310 h Abwurf einer Bombe ins Wasser. Bombe ist detoniert; ein weiterer Bombenabwurf wurde 2247 h bei Sehestedt gemeldet.
0018 h bezw. 0105 h		wurde die Schiffahrt im Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wieder in Gang gesetzt.
0305 h		Einfahrt Kiel wegen Minenverdacht gesperrt.
1050 h		Ein- und Auslaufkurs wieder frei.
1055 h		Balkensperre wieder geöffnet.
13.10.40	Kiel: + 10° C., Wind: SSW 1-2, bedeckt, Sicht: 200 m, Br'koog: + 6 ° C., Wind: SSW 1-2, diesig, Sicht: 5 sm.	Der Schiffsverkehr war auf der Weststrecke von 2325 bis 0015 h wegen Einflugs feindlicher Flieger gesperrt. Der Kanal wurde nicht überflogen. Abwürfe sind nicht beobachtet worden.
0645 h		Balkensperre Friedrichsort wieder geöffnet.
14.10.40	Kiel: + 12,5° C., Wind: SO 2, bedeckt, Sicht: 6 km, Br'koog: + 12° C., Wind: ONO 2-3, bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 2223 bis 0155 h und auf der Strecke Holtensu von 2232 bis 0155 h gesperrt. An verschiedenen Stellen wurde der Kanal in großer Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0630 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
1300 h		Wegen Luftgefahr wurde die Schiffahrt im K.W.-Kanal auf der Weststrecke gesperrt. Ein Feindflugzeug kurvte vor Brunsbüttelkoog und drehte dann nach Westen ab. Der Kanal wurde nicht überflogen.
1345 h		wurde die Schiffahrt wieder in Gang gesetzt.

15.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.10.40	Kiel: + 9° C., Wind: SSO 2, bedeckt, Sicht: 4 km, Br'koog: +10,5° C., Wind: O 1-2, bedeckt, Sicht: 10 km.	Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal um 2115 h auf der Weststrecke, " 2136 h " " Oststrecke gesperrt und die Beleuchtung ausgeschaltet. In mehreren Ein- und Ausflügen wurde der Kanal zwischen km 4,4 und 70 mehrfach in großen Höhen einmal bei km 55 in mittlerer Höhe, überquert. Abwürfe 2er Blindgänger (anscheinend der Flak) 1 km südlich von 88,4. Abwürfe in den Kanal nicht beobachtet.
0548 h 0558 h		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Kanal auf der Oststrecke und " " Weststrecke freigegeben.
		Wegen feindlicher Einflüge wurde der Schiffsverkehr auf der Weststrecke um 2128 h, auf der Oststrecke um 2114 h stillgelegt.
		Der Kanal wurde 35 mal in großer Höhe und 2 mal bei km 62 und 78 in mittlerer Höhe überflogen.
2210 h		Rollende konzentrische Angriffe auf Kieler Raum durch 20 feindliche Flugzeuge aus Richtung Nord, West und Ost. wurden ca. 100 m östlich des Ost-Flakstandes der Holtenauer Schleusen 3 Einschläge auf dem Wasser,
2248 h		in derselben Richtung in etwas größerer Entfernung 2 Aufschläge auf dem Wasser beobachtet. Bei km 77,2 wurde ebenfalls ein Aufschlag auf dem Wasser beobachtet. Bei km 72 ging nördlich des Kanals ein Blindgänger (Flak?) nieder. Ein Öltank bei Mönkeberg erhielt einen Bombentreffer und geriet in Brand.

Zusammenfassung.

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

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 1. bis 15. Oktober 1940 passierten den K.W.-Kanal 1244 Schiffe und zwar 659 in Richtung West - Ost und 585 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 593 neutrale Schiffe.
Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 83 Schiffe.

2.) Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 1. bis 15. Oktober 1940 während der Dunkelheit 4 Stunden täglich stillgelegt werden. An 5 Tagen fanden keine Unterbrechungen statt. Bei Helligkeit wurde der Schiffsverkehr im Kanal nur einmal unterbrochen. Am 15.10.40 rollende konzentrische Angriffe auf den Kieler Raum, dabei fielen in der Nähe der Schleusen Holtenau 5 Bomben ins Wasser. Außerdem fielen an 2 Tagen Bomben ins Kanalgebiet. Keine Minenabwürfe.

gez. Mahrholz.

K i e l , den 25. O k t o b e r 1940

Stellungnahme des Küstenbefehlshaber westl.Ostsee:

"Nichts zu bemerken".

I.A.
v. Trotha
Konteradmiral.

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B. Nr. 1675 geh.

Skl. Nr. 5274

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 2099

2860

Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstraße
Kaiser - Wilhelm - Kanal,
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 16. September 1940.
Beendet : 30. September 1940.

Anlagen : keine.

An
den Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee
Kiel.

1. Abt. Skl. 0111i 1940

Kiel, im Luftw.-Lehrstab
gelesen 11/9/46

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
16.9.40	Kiel: + 8° C., Wind: WSW 2, wolkig, 7/10 bedeckt, Sicht: 4 km. Br.'koog: + 8° C, Wind: W 1-2, wolkig, Sicht: 10 km.	Die Sperrung der Schiffahrt auf der Weststrecke von km 35 bis Schleuse Brunsbüttelkoog dauerte von 2255 bis 0936 h, die übrige Weststrecke und die Oststrecke war von 2357 bis 0210 h gesperrt.
0210 h		Um 0210 h wurde der Verkehr im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee von km 35 bis Holtenau wieder freigegeben. Auf der Strecke zwischen Brunsbüttelkoog und km 35 wurden mehrere Tiefflüge in Längsrichtung des Kanals anscheinend ohne Abwurf von Minen beobachtet.
0115 h		Die 11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, die in Nobiskrug liegende F.R.G.-Gruppe sofort nach Westen in Marsch zu setzen, um mit F.R.G. die Strecke von km 35 bis Brunsbüttelkoog abzusuchen.
0200 h		Die F.R.G.-Gruppe ("Schlei" und "Eider") verläßt den Stützpunkt Nobiskrug.
		Der Schiffsverkehr von km 35 nach Westen kann der Suchgruppe folgen.
0606 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
0936 h		11. Hafenschutzflottille meldet: Absuchen des Kanals beendet ohne Erfolg. Der Schiffsverkehr
1600 h		wurde von km 35 bis Brunsbüttelkoog freigegeben. Verdächtiges Benehmen einer Zivilperson in der Nähe des Postens km 38,9, die auf Anruf in den Wald flüchtet. Posten gab 2 Schüsse ab. Der Mann entkam. Absuchen der Umgegend durch K.W.A. Brunsbüttelkoog ohne Erfolg.
1620 h		Schlachtschiff "Bismarck". Antritt der Kanalfahrt nach Osten unter Minensuchgeleit der 11. Hafenschutzflottille.
1925 h		Schlachtschiff "Bismarck" hat in der Weiche Dückerswisch für die Nacht festgemacht.
		Auf Reede Holtenau liegen 2, auf Reede Br.'koog 7 Schiffe.
2150 h		Verdächtiges Benehmen einer Zivilperson beim

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.40		Posten km 69,2. Posten rief den Mann an und gab, als dieser flüchtete, 4 Schüsse ab, wodurch der Mann vermutlich durch Streifschuß an rechter Seite verletzt wurde. Der Mann entkam. Beim Absuchen der Gegend wurde auf der Straße unweit des Dorfes Rade ein P.K.W. mit erleuchtetem Nummernschild festgestellt, beim dem allerdings nur die Buchstaben I.P. zu lesen waren. Bei Annäherung auf 150 m wurden die Lichter des Wagens gelöscht; der Wagen fuhr mit großer Geschwindigkeit davon.
17.9.40 0600 h	Kiel: + 8° C, Wind:SSW 2, dunstig, Sicht 15 km.	Weiterfahrt des Schlachtschiffes "Bismarck" nach Osten unter Minensuchgeleit der 11.Hafenschutzflottille.
	Br.'koog: + 9° C, Wind: W 2-3, bedeckt,	
1515 h	Sicht: 7,5 km.	Schlachtschiff "Bismarck" in Schleuse Holtenau eingelaufen.
		11. Hafenschutzflottille in Stützpunkte entlassen.
[illegible]20 h		Sonst keine besonderen Ereignisse.
		Infolge Sturms droht ein Lichtmast bei km 60,5 umzubrechen. Saatseewerft beseitigt Schaden.
18.9.40	Kiel: + 14° C., Wind: WSW 6, heiter, Sicht: 15 km.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal verdunkelt und für den Verkehr gesperrt auf der Weststrecke von 0123 bis 0354 h und auf der
	Br.'koog: + 9,5° C, Wind: SSW 6-7, 2/10 bedeckt, Sicht: 5 sm.	Oststrecke " 0126 " 0252 h. Der Kanal wurde in dieser Zeit in großer Höhe überflogen bei km 72; 28,3; 21,5; 18,8; 23,8; 40,4 und 34,7. Minen- oder Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet.

2329 h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.9.40		2329 h ein feindliches Flugzeug bei Cuxhaven abgeschossen.
0252 h bezw. 0354 h		wurde der Kanal für den Schiffsverkehr wieder freigegeben.
		Bei Scheelenkuhlen (zwischen Br.'koog und Glückstadt) wurden 3 Bomben geworfen (1 ins Watt, 2 hinter einen Dampfer).
19.9.40	Kiel: + 10° C, Wind: SW 4, bedeckt, Sicht: 15 km. Br.'koog: + 11° C, Wind: SW 6-7, bedeckt, Sicht: 4-5 sm.	Der Schiffsverkehr war wegen Luftgefahr auf der Weststrecke von 2206 bis 0022 h, auf der Oststrecke " 2309 " 0022 h gesperrt. Ueberfliegungen fanden nicht statt. Das Elbefahrwasser 12 km oberhalb Brunsbüttelkoog bis Cuxhaven wurde 0135 h wegen Minenverdachts durch Küstenbefehlshaber Nordfriesland gesperrt.
		2340 h kollidierten bei km 89,5 die norwegischen Dampfer "Sartoss" und "Karma". Beide Schiffe setzten ihre Fahrt fort.
1038 h		Auf Reede Holtenau liegen 8 Schiffe, im Binnenhafen Br.'koog 16 Schiffe. Elbefahrwasser für den Schiffsverkehr wieder freigegeben.
20.9.40	Kiel: + 14° C, Wind:: SW 3, fast bed., Sicht : 8 km,	Der Kanalverkehr wurde um 2344 h wegen feindlicher Einflüge gesperrt.
0047 h	Br.'koog: + 13,5° C, Wind: SW 4-5, bedeckt, Sicht: 8 km.	wurde der Verkehr wieder freigegeben. Überfliegungen hatten nicht stattgefunden.
		Auf Reede Holtenau liegen 1 Schiff, " " Br.'koog " 4 Schiffe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.9.40	Kiel: + 11° C, Wind: WSW 5, böig, Sicht: 15 km.	Wegen Luftgefahr wurde die Schiffahrt im Kanal auf der Weststrecke von 2254 bis 2350 h und " " Oststrecke " 2320 " 2350 h stillgelegt und die Beleuchtung abgeschaltet.
	Br.'koog: + 11° C, Wind: WSW 4-5, 7/10 bewölkt, Sicht: 4-6 sm.	Überfliegungen fanden nicht statt.
		2350 h wurde der Kanal auf der ganzen Strecke freigegeben.
		Auf Reede Holtenau liegen 18, auf Reede Br'koog 5 Schiffe.
1540 h		Vorpostenboot 1511 tritt Kanalfahrt westwärts an mit Erlaubnis, auch bei Luftgefahr Fahrt fortzusetzen.
2115 h		kollidierte deutscher D. "Hans Karl" 462 Br.R.T. (Holzladung) mit finnischem D. "Helny" bei km 43 und lief mit 20° Schlagseite auf die Böschung. Der Kanalverkehr mußte zwischen km 40 und 58 gesperrt werden. Nur kleine Schiffe werden langsam an der Unfallstelle vorbeigeführt. Das Abbringen gelang erst mit Hilfe von 3 Schleppern, nachdem ein Teil der Deckladung geleichtert war.
22.9.40 0615 h	Kiel: + 9° C, Wind: W 2, Bodennebel, wolkenlos, Sicht: 1 km.	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Verdächtiges Benehmen einer Zivilperson bei Kanal-km 86,6. Nach Anruf durch den Posten, der einen Warnschuß abgab, flüchtete der Mann.
0800 h	Br.-koog: + 10° C, Wind: S 1, bewölkt, Sicht: 3-4 km.	Auf Reede Holtenau liegen 13, auf Reede Br.-koog 2 Schiffe.
1705 h		Fotografierender Zivilist am K.W.-Kanal festgenommen, Apparat beschlagnahmt.
1740 h		Nach Abbringen des D. "Hans Karl" wurde die Strecke km 40 - 58 für den Kanalverkehr wieder freigegeben. D. "Hans Karl" wurde in die Weiche Oldenbüttel geschleppt.
		2230 h

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
21.9.40	Kiel: + 11° C, Wind: WSW 5, böig, Sicht: 15 km.	Wegen Luftgefahr wurde die Schiffahrt im Kanal
	Br.'koog: + 11° C, Wind: WSW 4-5, 7/10 bewölkt, Sicht: 4-6 sm.	auf der Weststrecke von 2254 bis 2350 h und " " Oststrecke " 2320 " 2350 h still-gelegt und die Beleuchtung abgeschaltet. Überfliegungen fanden nicht statt.
		2350 h wurde der Kanal auf der ganzen Strecke freigegeben.
		Auf Reede Holtenau liegen 18, auf Reede Br'koog 5 Schiffe.
1540 h		Vorpostenboot 1511 tritt Kanalfahrt westwärts an mit Erlaubnis, auch bei Luftgefahr Fahrt fortzusetzen.
2115 h		kollidierte deutscher D. "Hans Karl" 462 Br.R.T. (Holzladung) mit finnischem D. "Helny" bei km 43 und lief mit 20° Schlagseite auf die Böschung. Der Kanalverkehr mußte zwischen km 40 und 58 gesperrt werden. Nur kleine Schiffe werden langsam an der Unfallstelle vorbeigeführt. Das Abbringen gelang erst mit Hilfe von 3 Schleppern, nachdem ein Teil der Decksladung geleichtert war.
22.9.40 0615 h	Kiel: + 9° C, Wind: W 2, Bodennebel, wolkenlos, Sicht: 1 km.	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Verdächtiges Benehmen einer Zivilperson bei Kanal-km 86,6. Nach Anruf durch den Posten, der einen Warnschuß abgab, flüchtete der Mann.
0800 h	Br.-koog: + 10° C, Wind: S 1, bewölkt, Sicht: 3-4 km.	Auf Reede Holtenau liegen 13, auf Reede Br.-koog 2 Schiffe.
1705 h		Fotografierender Zivilist am K.W.-Kanal festgenommen, Apparat beschlagnahmt.
1740 h		Nach Abbringen des D. "Hans Karl" wurde die Strecke km 40 - 58 für den Kanalverkehr wieder freigegeben. D. "Hans Karl" wurde in die Weiche Oldenbüttel geschleppt.
		2230 h

Zu beziehen vom Amtlichen 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
22.9.40 2230 h.		Der nach Westen gehende D. "Oslebshausen" läuft bei km 23,8 aus dem Ruder und berührt mit der BB-Seite die Südböschung. Mit einem Leck in Tank 2 macht er in der Weiche Dückerswisch fest. Von Brunsbüttelkoog geht ein Pumpendampfer zur Hilfeleistung ab. Schiffahrt unbehindert.
23.9.40	Kiel: + 12° C, Wind: SSW 3, 10/10 bedeckt, leichter Regen, Sicht: 6 km. Br.'koog: + 13° C, Wind: S 1-2, Regen, ganz bedeckt, Sicht: 2-4 sm.	Wegen Einflugs eines feindlichen Fliegers war der Kanalverkehr auf der Weststrecke von 0056 bis 0106 h und von 0317 bis 0345 h, auf der Oststrecke von 0305 bis 0345 h gesperrt. Der Kanal wurde nur bei km 70,5 einmal in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0345 h		wurde der Schiffsverkehr wieder freigegeben.
1520 h		D. "Oslebshausen" geht von Weiche Dückerswisch nach Brunsbüttelkoog weiter.
1850 h		Die nach Osten gehenden D."Hertha Engeline Fritzen" und Sperrbrecher "R.46" stoßen bei km 22,3 zusammen und bleiben quer im Kanal liegen.
1900 h		setzen beide Schiffe ihre Fahrt nach Osten fort. Der Kanal war von 1850 bis 1900 h zwischen Dückerswisch und Fischerhütte gesperrt.
24.9.40	Kiel: + 9,5° C, Wind: WSW 3, wolkenlos Sicht: 5 km. Br.'koog: + 12° C, Wind: WSW 3-4, bedeckt, Sicht 4 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 2245 bis 0445 h und auf der Strecke Holtenau von 2250 bis 0304 h und von 0355 bis 0445 h gesperrt. Der Kanal wurde an vielen Stellen auf dem Ein- und Ausfluge in großer Höhe überquert.

0304 h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0304 h bezw. 0445 h		wurde der Kanal auf der Oststrecke bezw. auf der ganzen Strecke für die Schiffahrt wieder freigegeben.
0430 h		In Brunsbüttelkoog wurden 8 Bomben geworfen, die Wohnhäuser stark beschädigten. Personen nicht verletzt.
		Posten km 39,7 Meldet die Beobachtung von 4 verdächtigen Männern, die sich von Süden seinem Postenstand näherten. Er ließ sie bis auf 50 m herankommen und schoß dann. Die Männer entfernten sich dann. Der Posten folgte ihnen ca.100 m weit und beobachtete weiter. Darauf bemerkte er erneut 2 Männer, die er wieder beschoß. Als er wieder zu seinem Postenstand zurückkehrte, sah er wieder 2 Männer auf der Brücke stehen, die er erneut beschoß. Die Männer flüchteten, sprangen über einen Graben und entkamen in Richtung Oldenbüttel. Der Posten hat insgesamt 15 Schüsse abgegeben und glaubt, daß 4 mal auf ihn geschossen ist. Er gab noch an, daß ein in der Nähe befindliches Telefonkabel hochgerissen sei. Absuchen des Geländes durch Kompanie blieb erfolglos. Kabel wurde in Ordnung befunden. Abwehrstelle ist benachrichtigt und untersucht den Vorfall.
0650 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
25.9.50	Kiel: + 9° C, Wind: WSW 3-4, bedeckt, Sicht: 8 km, Br.'koog: + 9° C, Wind: SW 4-5, bedeckt, Sicht: 8 km.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke von 2236 h, " " Oststrecke " 2248 h ab gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde mehrmals in mittlerer und großer Höhe überquert und zwischen km 65-67,7 in Längsrichtung überflogen. Bei km 67,7 wurden südlich vom Kanal rote Leuchtkugeln abgeworfen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.40		worfen. Andere Abwürfe wurden nicht gemeldet. Sicherheitshalber erhielt die 11.Hafenschutzflottille Befehl, die in Längsrichtung überflogene Kanalstrecke und zwar von km 63 - 93 abzusuchen.
0430 h		wurde der Kanal auf der Weststrecke bis km 63 freigegeben.
0615 h		Beginn des Absuchens durch 11.Hafenschutzflottille.
0930 h		Absuchen der Strecke km 63 bis 93 ohne Ergebnis beendet. Schiffsverkehr wieder freigegeben auch für diese Strecke.
26.9.40	Kiel: + 9,9° C, Wind: WNW 6, in Böen7 bedeckt, Sicht: 6 km Br.'koog: + 10,5° C, Wind: N 3-5, leichter Regen, bedeckt, Sicht: 4 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal von 2233 bis 0407 h u. von 0438 " 0540 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht und zwar auf der ganzen Strecke. 28 Überfliegangen in großer Höhe wurden beobachtet. Bomben- oder Minenabwürfe nicht gemeldet.
0407 h bezw. 0540 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee für den Schiffsverkehr wieder freigegeben.
0615 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
2312 h		"U.34" tritt Kanalfahrt von Holtenau nach West an mit Erlaubnis, auch bei Luftgefahr die Fahrt fortzusetzen.
27.9.40	Kiel: + 6 ° C, Wind: W 3, bedeckt, Sicht: 15 km. Br.'koog: + 8° C, Wind: NW 1-2, bedeckt, Sicht: 3 sm.	Der Schiffsverkehr war wegen feindlicher Einflüge von 2359 bis 0250 h und von 0426 bis 0520 gesperrt. Der Kanal wurde viermal in großen und mittleren Höhen und einmal bei km 4 in geringer Höhe überflogen. Minenabwürfe wurden nicht beobachtet.

0250 h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.9.40 0250 h bezw. 0520 h		Der Schiffsverkehr wurde im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee freigegeben.
0800 h		Auf Reede Holtenau liegen 8 Schiffe.
0035 h		Posten km 96,6 meldet südlich Kiel Feuerschein und Rauch, Feuer nimmt größere Ausmaße an.
0118 h		Posten km 85 meldet vermutlichen Abwurf von 3 - 4 Bomben in Richtung Öllager Flemhude, Feuerschein nicht zu sehen.
28.9.40	Kiel: + 11 ° C, Wind: SW 4-7, bedeckt, Sicht: 10-20 km.	Die Strecke Brunsbüttelkoog war von 0415 bis 0515 h wegen feindlicher Einflüge in die Elbmündung gesperrt.
	Br.'koog: + 9° C, Wind: SW 7-8, 6/10 bedeckt,	Der Kanal wurde nicht überflogen.
0515 h	Sicht: 2-3 sm.	wurde der Schiffsverkehr auf der Weststrecke wieder aufgenommen.
		Sonst keine Vorkommnisse.
0800 h		Auf Reede Holtenau liegen 10 Schiffe.
		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt im K.W.-Kanal auf der Weststrecke von 2331 h und auf der Oststrecke von 2337 h stillgelegt und die Beleuchtung abgeschaltet. Feindliche Flugzeuge überflogen den Kanal zwischen km 4,4 und 21,5 in großer Höhe. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
29.9.40 0325 h.	Kiel: + 8,5° C, Wind: NO 4, wolkenlos, Sicht: 10-15 km.	wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee auf der Ost- und
	Br.'koog: + 8° C, Wind: SSW 1-2, klar,	auf der Weststrecke freigegeben.
0345 h	Sicht: 4-5 sm.	Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
0620 h		Wegen

Zu beziehen vom Amtlichen Bordrucklager 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
29.9.40		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt auf der Strecke Brunsbüttelkoog
1222 h		ab 2245 h stillgelegt. meldet 4.Komp. Abwurf von Brandplättchen bei km 26. Suchaktion machte eine Anzahl gefundener Plättchen unschädlich. Außer einigen Brandstellen im Gelände kein Schaden.
30.9.40 0025 h	Kiel: + 8° C, Wind: NO-O 1-3, wechselnd bewölkt, Sicht: 20 km. Br.'koog: + 4,5° C, Wind: NW 2, 3/10 bewölkt, Sicht: 5 sm.	wurde die Strecke Brunsbüttelkoog für die Schiffahrt wieder freigegeben im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee. Der Kanal wurde nicht überflogen.
0140 h		Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Scheinwerferposten feuerte einen Schuß auf verdächtige Person mit Fahrrad, die entkam.
2152 h		Wegen Luftgefahr war der Schiffsverkehr auf dem K.W.-Kanal von 21,30 h bis 2152 h und erneut ab 2210 h gesperrt. war der Kanal für die Schiffahrt wieder freigegeben. Kanalüberfliegungen und Abwürfe wurden nicht beobachtet.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 16. bis 30.September 1940 passierten den K.W.-Kanal 1213 Schiffe und zwar 617 in Richtung West-Ost und 596 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 393 neutrale Schiffe.
Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 81 Schiffe.

2.) Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom

16.

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

16. bis 30. September 1940 während der Dunkelheit 3 Stunden täglich stillgelegt werden. An 2 Tagen fanden keine Unterbrechungen statt. Bei Helligkeit erfolgte eine Stillegung des Verkehrs nicht. Minen oder Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet.

In Brunsbüttelkoog beschädigten 6 abgeworfene Bomben Wohnhäuser.

3.) Mehrere Posten mußten von ihrer Waffe verschiedentlich Gebrauch machen, da sich bei Nacht verdächtige Personen dem Kanal näherten und auf Anruf nicht stehen blieben, sondern flüchteten.

4.) Inder Berichtszeit fanden mehrere Zusammenstöße von Dampfern statt, die jedoch ohne Störungen für den Verkehr blieben.

Grüner

In Vertretung.

gez. Frhr. Grote

K i e l , den 11. Oktober 1940

Stellungnahme des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee:

1) Die in der Berichtszeit erfolgten Zusammenstöße, haben zu längeren Stillegungen des Kanals nicht geführt. Sie zeigen jedoch, daß größter Wert auf einwandfreie, zuverlässige und unerschrockene Lotsen zulegen ist.
Da der Kanalverkehr fast jede Nacht von Feindeinflügen für mehrere Stunden eingestellt werden muß, sind Stillegungen, die durch Schiffszusammenstöße erforderlich werden, nicht tragbar.

2) Wegen des gemeldeten Waffengebrauchs von Posten am Kanal, der dadurch veranlasst wurde, daß verdächtige Personen sich bei Nacht den Kanalanlagen näherten und auf Anruf nicht stehen blieben, ist eine Untersuchung in die Wege geleitet.

v. Leeb

Konteradmiral.

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 2112/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Ch 5039

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 1963/40

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.Nr. 1611 geh.

Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstrasse
Kaiser - Wilhelm - Kanal,

Konteradmiral Mahrholz,

Angefangen: 1.September 1940.
Beendet: 15.September 1940.

Anlagen: keine.

An

den Küstenbefehlshaber westliche Ostsee,
Kiel.

1.Abt. Skl. 01114 40 geh.

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
geheim 1140/40

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40.	Kiel: +15,6 °C. Wind: W 4, 8/10 bedeckt Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog: + 14 °C. Wind: WNW 4, bedeckt, Sicht: 7 km.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge auf der Front Bremen-Osnabrück nach Osten war die Strecke Brunsbüttelkoog von 2304 bis 0104 h und die Strecke Holtenau von 2314 bis 0104 h gesperrt. Auf dem Rückfluge überquert ein einzelnes Flugzeug den Kanal um 0345 h bei km 28,3 in grosser Höhe von SO. nach NW. Die Strecke Brunsbüttelkoog war daher nochmals von 0321 bis 0416 h und die Strecke Holtenau von 0328 bis 0416 h gesperrt. Bomben- und Minenabwürfe sind nicht gemeldet.
0416 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke freigegeben.
2.9.40.	Kiel: + 10 °C. Wind: W.3, bewölkt, Sicht: 12 km. Brunsbüttelkoog: + 12 °C. Wind: NW.0 - 1, be- Sicht: 4-5 sm. wölkt,	Infolge feindlicher Einflüge war der Kanal verdunkelt und gesperrt auf der Weststrecke von 2251 bis 0210 und " 0258 " 0355 h, " " Oststrecke " 2251 " 0355 h. Der Kanal wurde bei km 11,0; 18,8; 40,4 in großer Höhe überflogen. Keinen Minen- oder Bombenabwürfe im Kanalgebiet. 2330 h Bombenabwurf nördlich Neumünster.
0210 h bezw. 0355 h		erfolgeten die Freigaben der Kanalstrecken für den Schiffsverkehr im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee.
3.9.40.	Kiel: + 11 °C. Wind: W - NW, 4-5, bewölkt u. Regen, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog: + 14 °C. Wind: W 3-4. bedeckt, Sicht: 5 sm.	Vor der Einfahrt zu den neuen Schleusen Brunsbüttelkoog wurde ein einlaufendes U-Boot von dem norwegischen Dampfer "Mona" gerammt. Das U-Boot trieb kurze Zeit im Strom und sank im Elbefahrwasser. Mannschaft gerettet bis auf 6 Mann. Ein- und Auslaufen in die Brunsbütteler Schleusen ist nicht behindert. Luftlage ruhig. Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 10 Schiffe.

4.9.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.9.40.	Kiel: + 10 °C. Wind: NW, 2, bedeckt, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog: +14 °C. Wind: N, 1, bedeckt, Sicht: 12 km.	Wegen feindlicher Anflüge war nur die Weststrecke des Kanals von 0038 bis 0125 h gesperrt. Überfliegungen des Kanals fanden nicht statt.
0125 h		wurde der Verkehr auf der Weststrecke wieder freigegeben.
1521 h		wurde wegen Luftgefahr die Schiffahrt im Kanal auf der ganzen Strecke stillgelegt und um
1538 h		wieder freigegeben.
5.9.40.	Kiel: + 10 °C. Wind: W 1, heiter, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog: + 10 °C. Wind: WSW 1-3, 3/10. bedeckt, Sicht: 10 km.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke von 2320 bis 0345 h, auf der Oststrecke von 2326 bis 0345 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde in grossen Höhen mehrfach überquert. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0345 h		wurde der Kanal mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westliche Ostsee auf der ganzen Strecke freigegeben.
6.9.40.	Kiel: + 13 °C. Wind: WNW 4-5. bedeckt, Sicht: 800 - 1000 m. Brunsbüttelkoog: + 11 °C. Wind: S 1-2, bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Zwischen den km 18 bis 87 fanden in der Zeit von 2300 bis 0237 h eine grössere Anzahl (etwa 32) Überquerungen des Kanals durch feindliche Flugzeuge in grosser Höhe statt.
2325 h		meldet Posten 70,5 Blinksignale in westlicher Richtung.
2349 h		Südwestlich von Kiel etwa 7 Bomben abgworfen. Minen- und Bombenabwürfe im Kanalgebiet wurden nicht beobachtet.
		Der Kanal war für die Schiffahrt gesperrt
		auf der Oststrecke von 2246 bis 0311 h,
		" " Weststrecke " 2248 " 0311 h.
0311 h		wurde der Verkehr auf der ganzen Strecke im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wieder freigegeben.
		Wegen weiterer Überquerungen auch in grosser Höhe war der Kanal auf der ganzen Strecke abermals von 0347 bis 0527 h gesperrt.
0527 h		Freigabe des Verkehrs im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee.

Zu beziehen vom Vordruclager 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
6.9.40.		Auf Reede Holtenau 7 Schiffe, " " Brunsbüttelkoog 4 Schiffe. Das Geleitschiff "Togo" lief 2100 h zur Fahrt nach Westen in die Holtensuer Schleuse ein und setzte auf Antrag seine Fahrt auch bei Luftgefahr -von 2246 bis 0311 h und 0347 bis 0527 h- fort. Da die Kanalbeleuchtung hierfür nicht angestellt wurde, fuhr "Togo" mit verlangsamter Fahrt und in den Weichen mit besonderer Vorsicht weiter und lief 0700 h in die Schleuse Brunsbüttelkoog ohne Zwischenfälle ein.
0600 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
7.9.40.	Kiel: + 11 °C. Wind: WSW,3,bewölkt, Sicht:8 km Brunsbüttelkoog: + 15 °C, Wind: W 1-2,bewölkt, Sicht: 10 km.	Der Schiffsverkehr war auf der Weststrecke von 0009 bis0111 h, auf der Oststrecke von 0019 bis 0101 h wegen Einflugs von zwei feindlichen Flugzeugen gesperrt. Der Kanal wurde nur bei km 26, 48, 72 und 87 in grosser Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht gemeldet. Die Flugzeuge wurden später als deutsche erkannt.
0119 h		wurde der Schiffsverkehr im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
0845 h		"Schiff 23", Minnenschiffe "Preussen", "Danzig" und "Schwerin"
1110 h		Lazarettschiff "Königsberg" u.Torp.Boot "Seeadler" traten ihre Kanalfahrt nach Westen an mit der Erlaubnis, auch bei Stillegung des Schiffsverkehrs wegen Luftgefahr die Fahrt fortzusetzen.
1922 h		wurden die Schleusen in Brunsbüttelkoog wegen Einflugs Linie 15 geräumt. Der Schleusenbetrieb ruhte bis zum Ausflug um 2003 h.
8.9.40.	Kiel: + 14 °C. Wind: West 2,leicht bedeckt, Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog:+ 8°C Wind: W 2-3,bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Wegen Einflugs Linie 15 waren die Schleusungen in Brunsbüttelkoog nach Räumung der Schleusen um 0124 bis 0206 h unterbrochen. Sonst Luftlage in der Nacht ruhig.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.9.40 1340 h		Bei km 94,8 Süd sprang ein Mann mit Kleidung ins Wasser, schwamm auf den Posten zu und wurde festgenommen und der Gestapo zugeführt. Es handelte sich um einen aus der Nervenklinik in Kiel entwichenen, nervenkranken Soldaten ohne Ausweispapiere.
2200 h		Der schwere Kreuzer "Admiral Hipper" passiert die Schleuse Brunsbüttelkoog zur Fahrt nach Osten. Wegen dringender Kriegsgründe setzt das Schiff seine Fahrt auch bei Luftgefahr fort und unterbricht sie nur, wenn es die örtliche Lage erfordert. Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal um 2237 h auf der Weststrecke, um 2241 h auf der Oststrecke gesperrt und die Beleuchtung gelöscht bis auf die Strekke, die jeweils der Kreuzer "Admiral Hipper" durchfuhr.
9.9.40.	Kiel: + 8 °C. Wind: W 2, leicht bedeckt, Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog: + 8 °C. Wind: W 2-3, 5/10 bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Der Kanal wurde etwa 30mal in grosser Höhe von Flugzeugen überquert. Bei km 94,8 ging etwa 100 ~~km~~ m südlich des Kanals eine Bombe nieder und detonierte. An gleicher Stelle schlug in der Nähe des nördlichen Kanalufers ein grosser Gegenstand (wahrscheinlich auch eine Bombe) ins Wasser; eine Detonation erfolgte hier nicht. Die 11.Hafenschutzflottille erhielt Befehl, die Strecke von Levensauer Hochbrücke bis Prinz-Heinrich-Brücke mit F.R.G. abzusuchen. Bei km 9,3 wurde ein Geräusch beobachtet, als ob kleine leichte Gegenstände auf das Wasser aufschlagen. Da es sich um Zelluloidplättchen mit Phosphorbeuteln handeln kann, erhält die Kanalwachabteilung Brunsbüttelkoog Auftrag, beim Hellwerden das Absuchen der Umgegend zu veranlassen. In der Nacht wurden an verschiedenen Stellen des

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.9.40.		des Kanals, z.B.über den Barackenlagern Schirnau und Holstenniendorf und über der Hochbrücke Hochdonn Fallschirm-Leuchtraketen mit einer Leuchtdauer von etwa 7 - 10 Minuten abgeworfen. Die betreffenden Anlagen waren taghell erleuchtet und sind anscheinend aus feindlichen Flugzeugen fotografiert worden. Es wurden einige Fallschirme sowie eine etwa 60 cm lange leere Hülse und ausgebrannte Raketenreste gefunden. Das Material wurde zur Untersuchung an die Seefliegerhorstkommandantur Holtenau abgegeben.
0225 h		kreist ein Flugzeug längere Zeit über der Hochbrücke Hochdonn.
0358 h		wurde der Kanal auf der Weststrecke im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee hinter der durch die 11.Hafenschutzflottille abgesuchten Strecke freigegeben.
0600 h		Die 11.Hafenschutzflottille hat befohlene Strekke abgesucht; keine besonderen Vorkommnisse.
0600 h		Die gesamte Oststrecke wurde daraufhin freigegeben.
1200 h		Kreuzer "Admiral Hipper" hat die Schleuse Holtenau passiert.
		Die Kanalwachabteilung Brunsbüttelkoog meldet: Absuchen des Geländes bei km 9,3 ohne Erfolg.
10.9.40.	Kiel: + 6,6 °C. Wind: WSW,1,heiter, Sicht: 10 km. Brunsbüttelkoog: + 11 °C. Wind: NW,1-2, 4/10.bedeckt, Sicht: 6 - 7 sm.	Wegen Luftgefahr war die Schiffahrt auf der Weststrecke von 2251 bis 0355 h, auf der Oststrecke von 2306 bis 0355 h gesperrt. 18 Kanalüberfliegungen fanden statt. Bombenabwürfe im Kanalgebiet: keine; im übrigen bei Schönkirchen, Kl.List und Barsbeck.
0015 h		Posten 34,7 und 32,5 melden Detonation in westlicher Richtung,
0048 h		Posten km 23,8 meldet Feuerschein in nordwestlicher Richtung.
0355 h		wurde die Schiffahrt im Einvernehmen mit dem Küsten-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.9.40.		Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
11.9.40.	Kiel: + 9 °C. Wind: WNW,2,wolkig, Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog: + 12 °C. Wind: SW,1,klar, Sicht: 8 sm.	Der Schiffsverkehr war auf der Weststrecke von 2316 bis 2331 h und von 0051 bis 0456 h, auf der Oststrecke von 0253 bis 0505 h gesperrt. Der Kanal wurde bei km 41,8; 18,8; 13,0; 93,5; 96,6; 7,1; 94,8 und 80,4 in grosser und mittlerer Höhe überflogen. Bei km 6 südöstlich vom Kanal wurden durch Sichaktionen 6 Bombeneinschläge festgestellt. Alle 6 Bomben waren detoniert. Kein Schaden. Bei km 43,1 fiel eine Bombe 50 m südlich des Kanals und detonierte. Sprengbomben fielen bei Stein und auf dem Dänischen Wohld. Die Eisenbahnstrecke nördlich Levensau wurde beschädigt und zwei Kühe auf einer Koppel getötet.
0500 h		Flugzeug stürzt in Eckernförder Bucht schwerbeschädigt ab.
0515 h		Die Freigabe des Schiffsverkehrs erfolgte im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee.
		Das Elbefahrwasser ist auf Anordnung des Küstenbefehlshabers Nordfriesland von Brunsbüttel bis Leuchtschiff K gesperrt und 0055 h wieder freigegeben.
1320 h.		Wasserstrassenverkehrsamt Holtenau meldet, dass die alte Südschleuse im Brunsbüttelkoog bis zur Hebung "U 57" vorläufig gesperrt ist.
12.9.40.	Kiel: +,8 °C. Wind: WNW,2,heiter, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog: + 9 °C. Wind:WNW,2,heiter, Sicht: 15 km.	Der Kanal war wegen feindlicher Einflüge auf der Oststrecke von 2216 bis 0053 und von 0303 bis 0355, auf der Weststrecke von 2221 bis 0245 h und von 0309 bis 0355 h gesperrt.
0245 h bezw. 0355 h		Freigabe des Kanals für den Schiffsverkehr im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.9.40.		Es fanden auf der ganzen Strecke eine Reihe von Überfliegungen des Kanals statt, sämtlich in grosser Höhe. Kurz nach 2400 h wurde feindliches Flugzeug bei Hochdonn durch M.G.Hochdonn beschossen. Es drehte darauf mit SO-Kurs ab. 2 - 3 Bomben fielen um 2307 h südlich von Rendsburg. Posten km 43 meldet um 2243 h in etwa 10 km Entfernung westlich pfeifendes Geräusch und Detonation an Land. Posten km 34,7 meldet Abwurf eines Gegenstandes ins Wasser (Blindgänger oder Sprengstück der Flak). Wegen Luftgefahr wurde die Schiffahrt im K.W.-Kanal um 2259 h auf der Weststrecke und 2304 h " " Oststrecke gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. 3 - 4 Bomben fielen beim Seefliegerhorst Schleswig.
13.9.40. 0030 h	Kiel: + 10 °C. Wind: SW, 3-4, dunstig Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog: + 10 °C. Wind: SW 6-7, bedeckt, Sicht: 9 km.	Der Kanal wurde während der Luftgefahr nicht überflogen und die Schiffahrt im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
0600 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
1100 h		Schleppzug mit havariertem U-Boot passiert Schleuse Brunsbüttelkoog zur Kanalfahrt ostwärts.
		Bei Kanal-Km 27,5 auf der Nordseite hat ein Böschungsrutsch stattgefunden von etwa 2000 cbm Sand auf einer Länge von 40 m. Normaler Schiffsverkehr nicht behindert. Baggerarbeiten im Gange. Wiederherstellung des Normalprofils voraussichtlich am 14.9.40 abends. Entsprechende Meldung an O.K.M. und Station O. wegen der am 16.9.40 zu erwartenden Kanalfahrt des Schlachtschiffes "Bismarck" ist erstattet.

14.9.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.9.40. 2000 h	Kiel: + 10 °C. Wind: WSW,5-6, bedeckt, Sicht: 10 km. Brunsbüttelkoog: + 5,1 °C. Wind: SW,4-6,bedeckt Sicht: 2-3 sm.	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Das durch den Erdrutsch bei km 27,5 verengte Fahrwasser wurde wieder freigebaggert. Entsprechende Meldungen an O.K.M. und Station O. sind erstattet.
15.9.40. 2330 h 0545 h	Kiel: + 6 ° C. Wind: SW, 3, dunstig, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog: + 8,5 °C. Wind: S,3-4,dunstig, Sicht: 6-7 sm.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. kreisen mehrere feindliche Flugzeuge im Raume Brunsbüttel. Balkensperre Friedrichsort geöffnet. Alte Südschleuse Brunsbüttelkoog nach Hebung "U 57" wieder in Betrieb genommen. Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Weststrecke ab 2255 h und auf der Oststrecke ab 2357 g gesperrt. Die Beleuchtung wurde gelöscht.

Zusammenfassung.

1. In der Zeit vom 1. bis 15.September 1940 passierten den Kaiser-Wilhelm-Kanal 1267 Schiffe und zwar 679 in Richtung West - Ost und 588 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 396 neutrale Schiffe.
   Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 85 Schiffe.
2. Der Schiffsverkehr musste im Durchschnitt in der Zeit vom 1. bis 15. September 1940 während der Dunkelheit 3 Stunden täglich stillgelegt werden, an 2 Tagen fanden keine Unterbrechungen statt. Bei Helligkeit erfolgte eine Stillegung des Verkehrs nicht. Minen- und Bombenabwürfe sind nicht beobachtet worden.

gez. Mahrholz.

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

Th 4393

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1553 geh.

Geheim!

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. geheim 1857/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 1840

Kriegstagebuch
des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen : 16. August 1940.

Beendet : 31. August 1940.

Anlagen : keine.

An

Küstenbefehlshaber westliche Ostsee

Kiel.

00758 1940

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
geheim 899/40

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
16.8.40	Kiel + 10,4° C., Wind: W.5, bedeckt, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog. + 14,2° C., Wind: W.2, bedeckt, Sicht: 5 - 6 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse.
17.8.40	Kiel + 13° C., Wind: SW.2, Regen, Sicht: 5 km. Brunsbüttelkoog + 14° C., Wind: NW.4-5, Regen, Sicht: 5 - 6 sm.	Der Kanalverkehr war wegen feindlichen Anflugs von 0010 bis 0040 h gesperrt. Überfliegungen fanden nicht statt.
0040 h.		wurde der Kanal auf der ganzen Strecke für den Schiffsverkehr wieder freigegeben.
18.8.40	Kiel + 14° C., Wind: WNW 3, voll bedeckt, Sicht: 20 km. Brunsbüttelkoog + 12° C., Wind: W.1-2, bedeckt, Sicht: 5 sm.	Infolge feindlicher Einflüge war der Kanal für die Schiffahrt gesperrt auf der Weststrecke von 0011 bis 0228 h, auf der Oststrecke von 0031 bis 0224 h. Von km 66 bis 99 wurde der Kanal 4 mal in g[illegible]- ßer, einmal in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe sind nicht beobachtet.
0206 h		Küstenbefehlshaber westl. Ostsee fordert die FRG.-Boote im Kanal an zum Absuchen der Kieler Förde von rot 01 bis rot 03 A und zurück.
0207 h		Befehl an 11. Hafenschutzflottille wie vor gegeben. Das Absuchen erfolgte zwischen 0630 bis 1110 h.
1110 h		Nichts gefunden. Boote kehren zu ihrem Stützpunkt zurück.
0223 h		Küstenüberwachungsstelle Holtenau meldet: Im Kanal zwischen km 53/54 liegt ein finnischer Dampfer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.8.40.		Dampfer "Wilke" quer im Fahrwasser. Erforderliches ist durch Betriebsabteilung veranlaßt.
0228 h.		Schiff wurde mit eigener Kraft um 0255 h wieder flott.
		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wird der Kanal auf der ganzen Strecke für die Schiffahrt wieder freigegeben.
0905 h.		Auslaufkurs Schleuse Holtenau nach Osten einschließl. Außenförde wieder frei bis auf Gebiet rot 01 bis rot 04 A, das noch abgesucht wird.
		Küstenüberwachungsstelle Holtenau hat Kenntnis erhalten.
1839 h		wurde auch die Strecke rot 01 bis rot 04 A freigegeben.
19.8.40.	Kiel + 13°C., Wind: W 2, bedeckt, Sicht 15 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
	Brunsbüttelkoog: + 14° C., Wind: W 1-2, bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	
20.8.40	Kiel + 13° C., Wind: W.2, bedeckt, Sicht: 15 km.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Oststrecke von 0017, auf der Weststrecke von 0020 bis 0405 h gesperrt.
	Brunsbüttelkoog + 14° C.,	
0405 h	Wind: W 1-2, bedeckt, Sicht: 2 - 3 sm.	Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee Freigabe der Schiffahrt auf der ganzen Strecke.
		Kanalüberquerungen fanden an verschiedenen Stellen in mittlerer und großer Höhe statt. Minenabwürfe wurden nicht beobachtet.
0149 h		Die Schleuse Holtenau wurde aus größerer Höhe mit mehreren Bomben beworfen. Im Schleusenge-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.8.40		lände keine Treffer. 1 Bombe fiel in Holtenau in die Kanalstraße bei Haus Nr.50. Dort wurde Kabel beschädigt, die ein Versagen der Licht- und Stromleitung in den Schleusenanlagen und zum Teil an der Kanalstrecke zur Folge hatte. Der Ausfall wurde zunächst durch Einschalten eines anderen Stromkreises behoben. 2 Bomben fielen in Holtenau vor das Haus Königstraße 39. Leichter Hausschaden. 2 Bomben richteten Schaden im Ölhof Wik an; der leere Tank 1 wurde ebenso wie die Umwallung leicht beschädigt. 1 Bombe beim Ehrenmal Laboe, kein Schaden. Mehrere Bomben bei Stein ins Wasser.
0440 h		Kieler Außenförde gesperrt.
0809 h		Kieler Außenförde wieder freigegeben.
2300 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
21.8.40 0500 h 0615 h	Kiel + 11° C., Wind: S-SSW.2-3, 10/10 bedeckt, Sicht: 3-4 km. Brunsbüttelkoog + 12° C., Wind: S.5-6, Regen, Sicht: 5 sm.	Balkensperre Friedrichsort geöffnet. Küstenüberwachungsstelle Holtenau meldet: Bei km 7,1 wurden zwei aus westlicher Richtung kommende Fesselballone durch die Flak abgeschossen. In der Nacht sonst keine besonderen Vorkommnisse.
22.8.40 0245 h.	Kiel + 9° C., Wind: NW 2, bewölkt, Sicht: 2,5 km. Brunsbüttelkoog + 13°C., Wind:NW2-3, teils bewölkt, Sicht: 3 - 4 sm.	Wegen feindlichen Einfluges war die Weststrecke von 0047 bis 0245 h gesperrt. Der Kanal wurde nur bei km 18,8 in großer Höhe überflogen. Das Flugzeug wurde beschossen. wurde im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee der Schiffsverkehr wieder freigegeben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.8.40 0735 h		freigegeben. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
23.8.40 0047 h.	Kiel + 9° C., Wind: WNW.6, Regen, Sicht: 8 km. Brunsbüttelkoog + 12° C., Wind: WNW 5-6,wolkig, Sicht: 8 km,	Beim Passieren eines U-Bootes mit hoher Fahrt wurde durch den Sog die Anlegebrücke bei km. 81,3 weggeschwemmt. Auf Holtenauer Reede: 20 Schiffe.
24.8.40 0220 h.	Kiel + 12° C, Wind: WNW.6-7, trübe, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog + 12° C., Wind: WNW.3 - 5, Regen Sicht: 5 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse. H.S.Stelle Brunsbüttelkoog meldet Räumung der Schleusen wegen Einfluge Linie 15.
25.8.40 0316 h 2318 h 2327 h	Kiel + 13° C, Wind: WNW.5, bedeckt, Sicht: 4 km. Brunsbüttelkoog 9° C., Wind: NW.7-9,bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Die Stillegung der Schleusen dauerte bis 0316 h Eine Stillegung der Schiffahrt auf der Weststrecke fand nicht statt. Auf Brunsbüttelkoog Reede: 5 Schiffe. Wegen feindlicher Einflüge wurde der Kanalverkehr auf der Strecke Brunsbüttelkoog, auf der Strecke Holtenau gesperrt.
26.8.40	Kiel + 14° C., Wind:WSW.3-4,bewölkt, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog + 12°C., Wind: W.6-7,ganz bedeckt Sicht: 4-5 sm.	Es fanden bei den Ein- und Ausflügen zwischen km 6 und 83 dreizehn Überfliegungen des Kanals in großer und mittlerer Höhe statt. Minen- oder Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet, nur Posten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.8.40		Posten km 40,4 meldet 0001 h Abwurf von kleineren Gegenständen aus einem Flugzeuge. Absuchen der Kanalufer nach Hellwerden war ergebnislos. Anscheinend handelte es sich um Sprengstücke von Flakgranaten.
0545 h		Der Kanalverkehr wurde auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
27.8.40	Kiel + 14° C., Wind: W.2-3, bedeckt, Sicht: 5 sm. Brunsbüttelkoog + 14°C, Wind: W.2, bedeckt, Sicht: 4 km.	Infolge nächtlicher Einflüge Linie 15 wurden die Schleusen in Holtenau um 0022 h, in Br.'koog um 0135 h geräumt und der Schleusenbetrieb bis 0144 bezw. 0220 h stillgelegt. Der Schiffsverkehr auf der Weststrecke war aus gleichem Grunde von 0135 bis 0227 h und von 0530 bis 0608 h stillgelegt.
0227 h bezw. 0610 h.		wurde im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee der Kanalverkehr auf der Weststrecke wieder freigegeben. Kanalüberfliegungen fanden nicht statt.
0055 h		erhielt die Betriebsabteilung des K.W.-Kanal Anweisung, einen Kran der Kriegsmarinewerft Kiel den Kanal beschleunigt nach Westen passieren zu lassen. Schleppzug liegt bereits auf Holtenauer Reede.
0500 h		mit Hellwerden war die Durchschleusung beendet und wurde die Kanalfahrt des Schleppzuges mit ungehinderter Durchfahrt angetreten.
1330 h		Ankunft in Brunsbüttelkoog. Auf Reede Holtenau: 10 Schiffe. Der Schiffsverkehr wurde am Nachmittag wegen Einflugs eines einzelnen Flugzeuges auf der Oststrecke von 1440 h bis 1452 h und von 1620 bis 1748 h, auf der Weststrecke von 1447 h bis 1537 h und von 1622 bis 1650 h gesperrt. Überfliegungen des Kanals fanden hierbei nicht statt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.8.40		Posten km 40,4 meldet 0001 h Abwurf von kleineren Gegenständen aus einem Flugzeuge. Absuchen der Kanalufer nach Hellwerden war ergebnislos. Anscheinend handelte es sich um Sprengstücke von Flakgranaten.
0545 h		Der Kanalverkehr wurde auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
27.8.40	Kiel + 14° C., Wind: W.2-3, bedeckt, Sicht: 5 sm. Brunsbüttelkoog + 14°C, Wind: W.2, bedeckt, Sicht: 4 km.	Infolge nächtlicher Einflüge Linie 15 wurden die Schleusen in Holtenau um 0022 h, in Br.'koog um 0135 h geräumt und der Schleusenbetrieb bis 0144 bezw. 0220 h stillgelegt. Der Schiffsverkehr auf der Weststrecke war aus gleichem Grunde von 0135 bis 0227 h und von 0530 bis 0608 h stillgelegt.
0227 h bezw. 0610 h.		wurde im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee der Kanalverkehr auf der Weststrecke wieder freigegeben. Kanalüberfliegungen fanden nicht statt.
0055 h		erhielt die Betriebsabteilung des K.W.-Kanal Anweisung, einen Kran der Kriegsmarinewerft Kiel den Kanal beschleunigt nach Westen passieren zu lassen. Schleppzug liegt bereits auf Holtenauer Reede.
0500 h		mit Hellwerden war die Durchschleusung beendet und wurde die Kanalfahrt des Schleppzuges mit ungehinderter Durchfahrt angetreten.
1330 h		Ankunft in Brunsbüttelkoog. Auf Reede Holtenau: 10 Schiffe. Der Schiffsverkehr wurde am Nachmittag wegen Einflugs eines einzelnen Flugzeuges auf der Oststrecke von 1440 h bis 1452 h und von 1620 bis 1748 h, auf der Weststrecke von 1447 h bis 1537 h und von 1622 bis 1650 h gesperrt. Überfliegungen des Kanals fanden hierbei nicht statt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.8.40	Kiel + 8° C., Wind: W 2, 8/10 bedeckt Sicht: 10 km. Brunsbüttelkoog + 9° C., Wind: WNW 2-3, 6/10 bewölkt, Sicht: 2-3 sm.	In der Nacht wurde die Schiffahrt auf dem Kanal auf der Weststrecke von 2335 bis 0217 h und von 0301 bis 0405 h, auf der Oststrecke von 2330 bis 0217 h und 0251 bis 0405 h wegen feindlicher Einflüge gesperrt.
0032 h		Posten km 96,6 meldet Abwurf und Detonation von 3 Sprengbomben in nördlicher Richtung auf freies Gelände bei Klausdorf.
0030 u. 0041 h		Posten km 46,o meldet die Beobachtung von Lichtsignalen südlich des Kanals.
0[redacted]2 h		Posten 88,4 meldet, daß bei km 89,1 ein Geschoßstand in ca. 100 m Entfernung vom Kanal auf Land gefallen ist.
0013 h		Abwurf einer Bombe bei Kiel-Pries.
0217 h bezw. 0405 h.		wurde der Schiffsverkehr im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee wieder freigegeben.
		Der Kanal wurde bei km 26, 40.4, 53, 61,5, 66.1, 69.2, 70.5, 75.8, 88.4, 89.9, 94.8, 96.6 in großer Höhe und bei km 64.8 und 78.8 in mittlerer Höhe überflogen.
		Ferner fielen Bomben:
		Kiel, Düppelstraße, 4 Sprengbomben } 4 Häuser z. Teil schwer beschädigt, 1 Leichtverl.
		" , Moltkestraße, 3 " }
		" -Ellerbeck, 7 " 1 Haus zerstört, 1 Haus schwer beschädigt.
		" -Gaarden, 18-20 Brandbomben, kleinere Brände.
		Kriegsmarinewerft, 1 Brandbombe Kettenprobieranstalt, Zufahrtstraße z.Deutsche Werke.
		" 1 "
		Auf Reede Holtenau: 27 Schiffe.
		29.8.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.8.40	Kiel + 9° C., Wind: SW 4, ganz bedeckt, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog + 10,2° C., Wind: SW 4-5, bedeckt, Sicht: 3-4 sm.	Der Kanalverkehr war wegen feindlicher Einflüge auf der Weststrecke von 0010 bis 0053 h und von 0145 bis 0556 h, auf der Oststrecke von 0205 bis 0546 h gesperrt. Überfliegungen des Kanals bei km 6.0, 17.0, 37.5, 64.3, 76.0, 81.3, 83.2, 88.4, 96.6 in großer Höhe. Abwürfe nicht beobachtet.
0430 h		Beschuß eines feindlichen Flugzeuges in ca. 300 m Höhe durch M.G.-Stand Hochdonn-Nord. Flugzeug dreht nach Osten ab.
		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde um
0546 h		der Kanal auf der Strecke Holtenau und
0558 h		auf der Strecke Brunsbüttelkoog wieder freigegeben.
		Auf Reede Brunsbüttelkoog liegen 10 Schiffe, " " Holtenau 23 Schiffe.
		Wegen erneuter Einflüge war die Weststrecke des Kanals von 1325 bis 1405 h gesperrt. Der Kanal wurde in dieser Zeit nicht überflogen.
1408 h		wurde der Schiffsverkehr auf der Weststrecke wieder freigegeben.
30.8.40	Kiel + 9° C., Wind: N 5, bedeckt, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog + 12° C., Wind: NNW 4-5, bedeckt Sicht: 6 - 7 sm.	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig. Auf Reede Holtenau liegen 9 Schiffe und im Binnenhafen Brunsbüttelkoog 1 Schiff.
31.8.40	Kiel + 7,6° C., Wind: WNW 2, 9/10 bedeckt, Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog +10°C, Wind: WNW, 1-2, Regen,	Der Schiffsverkehr war in der Nacht auf der Weststrecke von 0037 bis 0133 h und von 0327 bis 0405 h wegen feindlicher Einflüge gesperrt. Der Kanal wurde in keinem Falle überflogen.
0133 h	bedeckt, Sicht: 1-2 sm.	wurde der Schiffsverkehr nach dem ersten und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.8.40		
0405 h		nach dem zweiten Einflug wieder freigegeben.
0507 h		Bei km 29 kollidierte deutscher D. "Drossel" mit schwedischem D. "Gontög". Beide Schiffe setzten ihre Fahrt fort.

Zusammenfassung.

1. In der Zeit vom 16. bis 31. August 1940 passierten den K.W.-Kanal 1430 Schiffe und zwar 652 in Richtung West-Ost und 778 mit Gegenkurs. Darunter befanden sich 365 neutrale Schiffe.
Im K.W.-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich 89 Schiffe.
2. Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 16. - 31.August 1940 während der Dunkelheit 3 Stunden stillgelegt werden; an 6 Tagen fand keine Unterbrechung statt. Bei Helligkeit wurde der Verkehr nur 2 mal für kurze Zeit unterbrochen. Bombenabwürfe an 2 Tagen in der Nähe der Holtenauer Schleusen. Keine Minenabwürfe. Die 11. Hafenschutzflottille wurde einmal zum Minensuchen außerhalb des Kanals eingesetzt.

gez. Mahrholz.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 1867

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

Kr 4234

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.Nr. 1456 geh.

Anlage zu Stat O.
Buch-Nr. 1727

Geheim!

K r i e g s t a g e b u c h

des Kommandanten der Seewasserstrasse
Kaiser - Wilhelm - Kanal
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1.August 1940.
Beendet: 15.August 1940.

Anlagen: keine.

An

dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee,
K i e l.

1.Abt. Skl. 00815 1940

Kmdl. zu Luftw.-Lehrstab
geheim 883/40

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
1.8.40	Kiel: +15°C. Wind: W 2, diesig, bedeckt, Sicht: 12 km. Brunsbüttelkoog: + 12°C. Wind: NW.4, wolkig, Sicht: 15 km.	Einflug feindlicher Flugzeuge. Die Schiffahrt wurde im Kanal auf der Weststrecke von 0033 bis 0336 h und auf der Oststrecke von 0039 bis 0336 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen km 9 und 72,7 in grosser Höhe achtmal überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0336 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee freigegeben. Die 11.Hafenschutzflottille erhält Befehl nach Kiel zu gehen und suchte unter Assistenz der Boote 140 und 146 mit F.R.G.den Weg von Sperre Friedrichsort über Punkt rot 01 - rot 03 - rot 03A am Bojenstrich entlang im Südsektor nach Eckernförde und zurück ab; nichts befunden.
1440 h		11.Hafenschutzflottille meldet: Die befohlene ~~[illegible]~~ Aufgabe erledigt; keine besonderen Vorkommnisse.
2.8.40.	Kiel: + 13 °C. Wind: NW,1, Nebel, Sicht: 100 m. Brunsbüttelkoog: + 15 °C. Wind: NNO.2, klar, Sicht: 20 km.	Keine besonderen Ereignisse.
3.8.40.	Kiel: + 15 °C. Wind: NO. bis NNO,4, klar, Sicht: 25 km. Brunsbüttelkoog: + 14 °C. Wind: NO.2, klar, Sicht: 9 km.	Infolge Einfluges feindlicher Flugzeuge in das Kanalgebiet wurde die Schiffahrt auf der Weststrecke von 0017 bis 0357 h, auf der Oststrecke von 0027 bis 0357 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen km 6 und 55 in großer Höhe in Querrichtung oder auf kurzen Strecken in Längsrichtung überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet. Südlich von km 76,6 fiel eine rote Leuchtkugel. Bei km 34,7 wurden feindliche Flugblätter gefunden.
0357 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küsten-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.8.40		Küstenbefehlshaber westl.Ostsee für die Schiffahrt freigegeben.
4.8.40	Kiel: + 13½ °C. Wind: NW.1-2,Nebel, Sicht: 100 - 500 m. Brunsbüttelkoog: + 14° C. Wind: NW. 1-2,klar, Sicht: 3-4 sm.	Die Schiffahrt auf dem Kanal war wegen feindlicher Einflüge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht: auf der Weststrecke von 0028 bis 0255 h, " " Oststrecke " 0035 bis 0255 h. Von km 28,3 bis Schleuse Holtenau wurde der Kanal in Querrichtung 16mal in grosser Höhe und einmal in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe im Kanalgebiet sind nicht beobachtet. Bombenabwürfe während der Nacht: 1 Bombe ins Neubaugelände Neumühlen-Dietrichsdorf (Kiel), Baracke, 1 Bombe (Blindgänger) in ein Kornfeld am Wehdenweg in Neumühlen (Kiel), 2 Bomben nahe der Tirpitzmole ins Wasser, 1 Bombe (Blindgänger) in den Splitterschutzgraben bei Kaserne 16 (Kiel-Wik).
0255 h		wurde die Schiffahrt auf dem Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee freigegeben, ausgenommen Auslaufen in bezw. aus Schleuse Holtenau.
0300 h		Auf Anordnung des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee erhält die II.Hafenschutzflottille Befehl, "Schlei" und "Eider" mit Gerät sofort nach dem Kieler Hafen durchschleusen zu lassen. Die Boote laufen 0348 h von Nobiskrug aus, schleusen in Holtenau um 0650 h nach Osten durch und suchen den Kieler Hafen nach Anweisung des Hafenkapitäns mit F.R.G.ab; nichts gefunden.
0245 h		Küstenüberwachungsstelle Holtenau meldet: Ausguckposten Lotsenturm Holtenau hat beobachtet, dass bei erstem feindlichem Anflug zwischen Badeanstalt Holtenau und Heikendorfer Bucht etwas ins Wasser abgeworfen ist. Küstenbefehlshaber westl.Ostsee und Sperrkommandant

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
4.8.40.		mandant haben Nachricht.
0355 h		Kanalreede Holtenau und Kieler Aussenförde sind vom Küstenbefehlshaber westl.Ostsee für ein- und auslaufende Schiffe gesperrt.Küsten-überwachungsstelle Holtenau lässt nach Osten bestimmte Schiffe nicht auslaufen.
1220 h		Ein- und Auslaufen Schleuse Holtenau freigegeben. Kanalreede bleibt noch gesperrt.
1300 h		Balkensperre Friedrichsort Ein- und Auslaufkurs freigegeben.
1405 h		11.Hafenschutzflottille meldet: Kanalreede Holtenau und Kieler Hafen ohne Erfolg abgesucht.
1555 h		Sperrung der Kanalreede aufgehoben.
1630 h		Sperrung Kieler Hafen ist aufgehoben.
1745 h		Dampfer "Wiking" von 14277 Br.Reg.Tonn. mit 9,8 m Tiefgang, 150 m lang und 22 m breit, tritt Kanalfahrt von Osten nach Westen an. Wegen seines Tiefgangs hat er nur Erlaubnis für Tagfahrt mit Unterstützung durch drei Schlepper.
5.8.40.	Kiel: + 13,6 °C. Windstille, Nebel, Sicht: 100 m.	Nachts keine Feindeinflüge oder sonstigen Vorkommnisse.
2230 h	Brunsbüttelkoog: + 15 °C. Wind: NO. Sicht: 5 - 6 sm.	Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
6.8.40.	Kiel: + 17,6 °C. Wind: SSW.2,bedeckt, Sicht: 8 km. Brunsbüttelkoog: + 18 °C. Wind: O. 4-5, bedeckt, leicht diesig, Sicht: 3-4 sm.	Einflug feindlicher Flugzeuge in das Kanalgebiet. Die Schiffahrt wurde auf der Weststrekke von 2347 bis 0340 h, auf der Oststrecke von 0002 bis auf weiteres stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen km 18,8 und 94,8 in grosser und mittlerer Höhe etwa 3omal in Querrichtung und verschiedentlich für kurze Strecken in Längsrichtung überflogen. Etwa 200 - 300 m westlich der Levensauer Hochbrücke wurde ein sausendes Geräusch und nachfolgender

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.8.40.		Aufschlag auf das Wasser wahrgenommen. Die Hochbrücke Hochdonn wurde von einem Flugzeug aus mittlerer Höhe mit MG. beschossen.
0330 h		11.Hafenschutzflottille erhält Befehl, den Kanal auf der Strecke von km 80 bis Schleuse Holtenau abzusuchen.
0350 h		Kanalreede und Kieler Hafen für den Schiffsverkehr freigegeben.
0520 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
0750 h		meldet 11.Hafenschutzflottille: Kanalstrecke von km 80 bis Schleuse Holtenau abgesucht; nichts gefunden.
0340 h		Die Strecke von Schleuse Brunsbüttelkoog bis km 75 wurde für die Schiffahrt im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee freigegeben.
0755 h		wurde der Kanal auch für die Strecke km 75 bis Schleuse Holtenau freigegeben.
2310 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
7.8.40.	Kiel: + 11 °C. Wind: WNW.2-3, ganz bedeckt,	In der Nacht Luftlage im Kanalgebiet ruhig.
2340 h	Sicht: 15 km. Brunsbüttelkoog: +15°C. Wind: NNW.1-2, ganz bedeckt, Sicht: 2 - 3 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse. Die Telefon- und Lichtleitung nach Lager Bebek durch Dampfer "Monsun" beschädigt.
8.8.40.	Kiel: + 15 °C. Wind: SW. 2, wolkig, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog: + 13 °C. Wind: SSW1-2, Regen, Sicht: 5 - 6 sm.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge war die Schiffahrt auf dem Kanal von 2329 bis 0237 h stillgelegt. Der Kanal wurde von 0044 bis 0048 h bei km 58; 69; 61,5 in grosser Höhe überflogen. Abwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet. Um 0120 h Bombenabwurf 100 m südwestlich vom südlichen Brückenkopf der Rendsburger Hochbrücke in freies Gelände. Kein Schaden.
0210 h		Die F.R.G.-Boote erhalten vom Küstenbefehlshaber westl.Ostsee Befehl, sofort von Rendsburg nach Holtenau zu gehen zum Absuchen der Kieler

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
8.8.40. 0235 h		Kieler Aussenförde und der Eckernförder Bucht. Kanalverkehr freigegeben, desgleichen die Ausfahrt nach Kieler Hafen.
0510 h		Durchschleusen der F.R.G.-Boote in Holtenau nach Osten.
		Kieler Aussenförde Ein- und Ausfahrt bleiben vorläufig gesperrt. Bei Hellwerden Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
0850 h		Ein- und Auslaufen bis Kiel-Feuerschiff wieder freigegeben.
1449 h		11.Hafenschutzflottille meldet, den um 0210 h erhaltenen Befehl ausgeführt. Nichts gefunden. "Schlei" und "Eider" kehren zum Stützpunkt Nobiskrug zurück.
9.8.40.	Kiel: + 13 °C. Wind: WSW.3-4, bedeckt, Sicht: 8 km. Brunsbüttelkoog: + 12 °C. Wind: WSW.4-5, bedeckt, Sicht: 6 sm.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt im Kanal auf der Weststrecke von 2327 bis 0228 h, auf der Oststrecke von 2340 bis 0228 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht.
0228 h		Der Kanal wurde zwischen km 13 und 75,3 in grossen und mittleren Höhen etwa 20mal überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet. wurde im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee der Verkehr für die Schiffahrt auf der ganzen Kanalstrecke wieder freigegeben.
0458 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
10.8.40.	Kiel: + 15,3 °C. Wind: WSW.2, wolkig, Sicht: 6 - 8 km.	In der Nacht im Kanalgebiet Luftlage ruhig. Keine besonderen Vorkommnisse.
1330 bis 1405 h	Brunsbüttelkoog: + 17 °C. Wind: SW.3-4, 7/10 bedeckt, Sicht: 3 - 4 sm.	Kanalschiffahrt von km 92 bis 80 wegen Versuche stillgelegt.
11.8.40.	Kiel: + 16,5°C. Wind: SW.4, wolkig, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog: + 16°C. Wind: SW.3-4, wolkig, Sicht: 5 - 6 km.	Einflug feindlicher Flugzeuge in das Kanalgebiet. Die Schiffahrt wurde auf der Weststrecke von 0002 bis 0316 h und auf der Oststrecke von 0057 bis 0316 h stillgelegt, die Beleuchtung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.8.40.		Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen den km 31,0 bis 89,9 in grossen Höhen in Querrichtung und von km 70 bis 80 in Längsrichtung, ebenfalls in grosser Höhe, überflogen. Bei km 34,7 und 96,6 wurden weisse Leuchtkugeln abgeworfen; Etwa 100 m westlich der nördlichen Anlegestelle der Fähre Kiel-Holtenau wurde ein sausendes Geräusch und unmittelbar darauf eine etwa 20 m höhe Wassersäule, nur wenige Meter von der Böschung entfernt, beobachtet. Die Bombe ist detoniert. Der Haltering der Bombe wurde an der Kanalböschung vorgefunden. Eine Einstellvorrichtung, vermutlich zu der Bombe oder zu einer Leuchtbombe gehörig, wurde auf der Schleuseninsel unweit des Maschinenhauses aufgefunden. Weitere Abwürfe innerhalb des Kanalgebiets wurden nicht gemeldet. Weitere Bomben fielen: 1 Bombe zwischen Marineschule Wik und Gaswerk (nicht detoniert), 2 Bomben Kieler Förde ins Wasser, 1 Bombe südlich Kiel, 1 Bombe Howachter Bucht, 1 Bombe Eichhof (Kiel), 8 Bomben bei Kronshagen. Die bei der Fähre Holtenau geworfene Bombe galt vermutlich der Schleusenanlage.
0316 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee freigegeben.
0945 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
2305 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
12.8.40.	Kiel: + 12,5 °C. Wind: WSW.5,bewölkt, Sicht: 10 km. Brunsbüttelkoog: + 12 °C. Wind: WSW.5-6,bewölkt, Sicht: 6 km.	Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge in die deutsche Bucht und in die westliche Ostsee wurde die Schiffahrt im Kanal auf der Weststrecke von 0006 bis 0240 h, auf der Oststrecke von 0015 bis 0240 h stillgelegt und

die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.8.40.		die Beleuchtung gelöscht. Überfliegungen wurden in dieser Zeit nicht beobachtet.
0240 h		wurde die Schiffahrt auf der ganzen Strecke im Einverständnis mit dem Kistenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
0253 bis 0337 h		wurde der Kanal nochmals und zwar auf der Weststrecke bis km 50 gesperrt; ein Flugzeug überquerte ihn bei km 18,8 in grosser Höhe. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0337 h		erfolgte Freigabe im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee.
0425 bis 0509 h		erfolgte nochmalige Sperrung und zwar auf der Weststrecke von 0425 bis 0509, auf der Oststrecke von 0432 bis 0509 h. Überfliegungen fanden nicht statt.
0509 h		wurde der Kanal auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
0545 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
13.8.40.	Kiel: + 10 °C. Wind: WSW., bewölkt, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog: + 12 °C. Wind: SSW. 4-5, stark bewölkt, Sicht: 3-4 sm.	Der Kanal war wegen feindlicher Einflüge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke ab 0024 h, auf der Oststrecke ab 0048 h. Zweimal wurde der Kanal in Querrichtung überflogen und zwar bei km 9,3 und 11,o, beide Male in grosser Höhe. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0205 h		wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Kanalstrecke im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
0800 h		Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
2322 h		Der Kanalverkehr wurde wegen feindlicher Einflüge auf der ganzen Strecke gesperrt, Zwei Flugzeuge überquerten den Kanal in grosser Höhe bei km 77,o und 88,o von Nord nach Süd. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
14.8.40. 0025 h		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Kanalverkehr auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.8.40. 2315 h	Kiel: + 13 °C. Wind: SW.2, trübe, Sicht: 10 km. Brundbüttelkoog: + 14 °C. Wind: NW. 2-3, ganz bewölkt, Sicht: 3-4 sm.	Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
15.8.40. 1622 h	Kiel: + 13 °C. Wind: WSW.2, bedeckt, Sicht: 8 km. Brunsbüttelkoog: + 11 °C.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Auftauchen eines feindlichen Flugzeuges in grosser Höhe bei Rendsburg.
1656 h	Wind: NW.2, Regen, Sicht: 3,5 km.	Abflug des Flugzeuges über Schleswig - Flensburg - Niebüll nach Westen.

Zusammenfassung.

1) In der Zeit vom 1. bis 15. August 1940 passierten den Kanal 1673 Schiffe und zwar in Richtung West-Ost: 729, mit Gegenkurs: 944. Darunter befanden sich 347 neutrale Schiffe. Im Kaiser-Wilhelm-Kanal befanden sich mithin täglich durchschnittlich: 112 Schiffe.
2) Der Schiffsverkehr musste im Durchschnitt in der Zeit vom 1. bis 15. August 1940 während der Dunkelheit etwa 5 Stunden stillgelegt werden; an 5 Tagen fand keine Unterbrechung statt. Bei Helligkeit wurde der Verkehr nicht stillgelegt. Bomben und Minenabwürfe erfolgten im Kanal nicht. Einmal wurde im Kanal eine Teilstrecke durch die 11. Hafenschutzflottille nach Minen abgesucht, wofür 8 Stunden benötigt wurden. Dreimal wurde diese Flottille zum Absuchen der Kanalreede und ausserhalb des Kanalgebiets eingesetzt.

gez. M a h r h o l z.

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 1611/40

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1381 geh.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 10 M

Geheim!

Kriegstagebuch

des Kommandanten der Seewasserstrasse Kaiser-Wilhelm-Kanal,
Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 16. Juli 1940.
Beendet: 31.Juli 1940.

Anlagen: keine.

An

den Küstenbefehlshaber westl. Ostsee,

Kiel.

1.Abt. Skl. 594 1940

Zu beziehen vom Bordrucklager 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
16.7.40	Kiel. + 18 °C. Wind: OSO.4, leicht bedeckt, Sicht: 25 km. Brunsbüttelkoog. +17°C Wind: NW 2-3, stark bedeckt, Sicht: 3 - 4 sm.	Der Kanal war wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge von 0010 bis 0208 h auf der Weststrecke und von 0015 bis 0208 h auf der Oststrecke gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Überfliegungen des Kanals fanden nicht statt. Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke freigegeben.
0208 h.		
17.7.40	Kiel. + 17 °C, Windstille, dunstig. Sicht: 5 sm. Brunsbüttelkoog:+14°C Wind: NW 1, ganz bedeckt, Sicht: 5-6 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse.
18.7.40	Kiel.+ 14,6 °C, Wind: WSW 3, bedeckt, Sicht: 5 km. Brunsbüttelkoog:+14,5°C Wind: SSW 4-5 bedeckt, Sicht: 2-3 sm.	Keine besonderen Vorkommnisse.
19.7.40	Kiel: + 14 °C, Wind: SSW 3, bedeckt, Sicht: 12 km. Brunsbüttelkoog:+14°C, Wind: S 3-4, bedeckt, Sicht: 1½ - 2 sm.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge war der Kanal auf der Weststrecke von 0024 bis 0225h, auf der Oststrecke von 0054 bis 0155h für die Schiffahrt gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. In sehr grosser Höhe wurde der Kanal mehrere Male zwischen Brunsbüttelkoog und km 15,1 und zwischen km 85 und 95 überflogen. Abwürfe wurden an keiner Stelle beobachtet. Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Schiffsverkehr um auf der Weststrecke und um auf der Oststrecke freigegeben. Deutscher Dampfer "Jantoe Fritzen" kam bei km 60 fest und wurde mit Schlepperhilfe um 0445 h wieder flott. Wegen feindlicher Einflüge wurde der Schiffsverkehr
0225 h		
0212 h		
0425 h		

auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.7.40		auf der Weststrecke um 2336 h und auf der Oststrecke um 2346 h stillgelegt.
20.7.40	Kiel: + 13,8 °C, Wind: SW.1, bedeckt, Sicht: 6 km. Brunsbüttelkoog:+15°C. Wind: SSW 2,bedeckt, Sicht: 4 sm.	Der Kanal wurde 24mal auf der ganzen Strecke nur in grosser Höhe überflogen. Abwürfe wurden nicht beobachtet. Ein englisches Flugzeug wurde bei Bocknis Eck abgeschossen.
0250 h		Brunsbüttelkoog gab mehrfach Abwehrfeuer.
		Der Schiffsverkehr wurde im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wieder freigegeben.
		Vom Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wird angeordnet, dass "Piraly" und "von Jonquieres" auf der Kieler Förde Weg rot 01 bis rot 03 mit FRG.absuchen. Die Schlepper passierten 0630 h die Schleuse Holtenau auslaufend.
1155 h		11.Hafenschutzflottille meldet: Die befohlene Aufgabe durchgeführt, keine Ergebnisse.
1205 h		Auf Anordnung des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee erhält die 11.Hafenschutzflottille Befehl, Linienschiff "Hannover" auf seinen Ankerplatz zu bringen.
1700 h		11.Hafenschutzflottille meldet die Durchführung des Auftrages. Keine besonderen Vorkommnisse.
2015 h		Sperrbrecher 10 erhält Erlaubnis, bei eventl. Fliegeralarm trotz Sperre des Kanals die Kanalfahrt nach Westen heute Nacht fortzusetzen. Unterrichtung der Posten veranlasst Küstenüberwachungsstelle Holtenau. Auch bei Eintritt einer gewissen Gefahrzone ist die Erlaubnis zur Weiterfahrt erteilt, da Schiff mit ausgebrachtem Gerät fährt, was zugesagt wurde.
21.7.40	Kiel: +15 °C, Wind: SW 4, bedeckt, Sicht:12 km. Brunsbüttelkoog:+ 8°C. Wind:SSW 3-4,bewölkt, Sicht: 4-5 sm.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanalverkehr auf der Weststrecke von 2345 bis 0330 h, auf der Oststrecke von 2353 bis 0330 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Zahlreiche Überfliegungen des Kanals fanden statt und bei km 49,5 wurde der Kanal eine kurze

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.7.40		kurze Strecke in Längsrichtung überflogen; alles in grosser Höhe.
		Während der Anflüge lebhaftes Flakfeuer über dem Kanal, 0137 bis 0222 h Flakfeuer über Schleuse Holtenau.
		Abwürfe sind von keiner Stelle des Kanals gemeldet.
0330 h		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde die Schiffahrt auf dem Kanal für die ganze Strecke wieder freigegeben.
		In der Zeit von 0117 bis 0204 h wurden bei Wilhelmshaven und südlich Jever 4 feindliche Flugzeuge abgeschossen.
22.7.40	Kiel: +14 °C, Wind: WSW 3-4, bedeckt, Sicht: 8 km. Br'koog: + 14 °C. Wind: SSW 3, bedeckt, Sicht: 5 sm.	Der Kanal war auf der Weststrecke von 2348 bis 0336 h und auf der Oststrecke von 2354 bis 0336 h wegen Einfluges feindlicher Flugzeuge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht.
		Überfliegungen des Kanals fanden zwischen km 23,8 - 37,5 und 64 bis Schleuse Holtenau in mittlerer Höhe statt. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0022 h		Feindliches Flugzeug über Schleuse Holtenau.
0049 h		Posten km 96,6 beobachtet in südöstlicher Richtung Feuerschein und Rauchentwicklung (entweder Bombe oder Flugzeugabsturz).
0051 h		Bombenabwurf bei Mönkeberg und Stein.
0336 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Kanalstrecke wieder freigegeben.
2305 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
23.7.40	Kiel: + 12 °C, Wind: W 3, wolkig, Sicht: 12 km. Br'koog: +12 °C. Wind: SW - W, 20km. wolkig, bedeckt, Sicht: 5 km.	Der Kanal war wegen Einfluges feindlicher Flieger gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke von 0100 bis 0307 h, auf der Oststrecke von 0103 bis 0307 h. Kanalüberfliegrungen fanden nicht statt. Minen- und Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet. Auch im Raume Kiel feindliche Flugtätigkeit.

Im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.7.40		kurze Strecke in Längsrichtung überflogen; alles in grosser Höhe.
		Während der Anflüge lebhaftes Flakfeuer über dem Kanal, 0137 bis 0222 h Flakfeuer über Schleuse Holtenau.
0330 h		Abwürfe sind von keiner Stelle des Kanals gemeldet.
		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde die Schiffahrt auf dem Kanal für die ganze Strecke wieder freigegeben.
		In der Zeit von 0117 bis 0204 h wurden bei Wilhelmshaven und südlich Jever 4 feindliche Flugzeuge abgeschossen.
22.7.40	Kiel: +14 °C, Wind: WSW 3-4, bedeckt, Sicht: 8 km. Br'koog: + 14 °C. Wind: SSW 3, bedeckt, Sicht: 5 sm.	Der Kanal war auf der Weststrecke von 2348 bis 0336 h und auf der Oststrecke von 2354 bis 0336 h wegen Einfluges feindlicher Flugzeuge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht.
		Überfliegungen des Kanals fanden zwischen km 23,8 - 37,5 und 64 bis Schleuse Holtenau in mittlerer Höhe statt. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0022 h		Feindliches Flugzeug über Schleuse Holtenau.
0049 h		Posten km 96,6 beobachtet in südöstlicher Richtung Feuerschein und Rauchentwicklung (entweder Bombe oder Flugzeugabsturz).
0051 h		Bombenabwurf bei Mönkeberg und Stein.
0336 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Kanalstrecke wieder freigegeben.
2305 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
23.7.40	Kiel: + 12 °C, Wind: W 3, wolkig, Sicht: 12 km. Br'koog: +12 °C, Wind: SW - W, 20km. wolkig, bedeckt, Sicht: 5 km.	Der Kanal war wegen Einfluge feindlicher Flieger gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke von 0100 bis 0307 h, auf der Oststrecke von 0108 bis 0307 h. Kanalüberfliegrungen fanden nicht statt. Minen- und Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet. Auch im Raume Kiel feindliche Flugtätigkeit.

Im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.7.40 0307 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Kanal auf der ganzen Strecke für den Schiffsverkehr wieder freigegeben.
24.7.40	Kiel: +12 °C. Wind: W 1, heiter, Sicht: 15 km. Br'koog: + 13 °C. Wind: O 1-2, heiter, Sicht: 2-3 sm.	Der Kanal war verdunkelt und gesperrt auf der Weststrecke von 2357 bis 0317 h, auf der Oststrecke von 0018 bis 0317 h wegen verschiedener Einflüge feindlicher Flugzeuge. – Vereinzelte Überfliegungen des Kanals wurden zwischen km 0 und 48 in grosser Höhe beobachtet. Minenabwürfe fanden nicht statt.
0317 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde die Schiffahrt auf dem Kanal wieder freigegeben.
1825 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen,
1832 h		" " " " wieder geöffnet.
25.7.40	Kiel: +14 ° C, Wind: SSW 1, bedeckt, Sicht: 4 km. Br'koog: + 10 ° C, Wind: SW 1-2, bedeckt, Sicht: 1 km.	Wegen Einfluge feindlicher Flugzeuge wurde der Schiffsverkehr im Kanal auf der Weststrecke ab 0019 h und auf der Oststrecke ab 0026 h gesperrt, die Beleuchtung gelöscht.
		Wiederholt starkes Abwehrfeuer über dem Schleusengelände Brunsbüttelkoog und dem Kanal.
0248 h		Es wurden Überflüge in mittlerer Höhe zwischen km 4,4 - 55,3 und bei km 70,2 und 93,5 festgestellt. Bei km 4,4 wurde ein Gegenstand ins Wasser abgeworfen und bei km 15,1 südlich vom Kanal eine weisse Leuchtkugel beobachtet.
		erhielt die 11.Hafenschutzflottille Befehl, die Kanalstrecke von km 10 bis Schleuse Brunsbüttelkoog und zwar bei km 4,4 kreisend zweimal abzusuchen.
0340 h		wurde der Schiffsverkehr im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee von km 96 bis 20 freigegeben. Die Strecke Schleuse Brunsbüttelkoog bis km 20 bleibt einstweilen gesperrt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.7.40. 1205 h		11.Hafenschutzflottille meldet: Kanal von km 10 bis Brunsbüttelkoog befehlsgemäss abgesucht, nichts gefunden.
1410 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Kanalstrecke freigegeben.
2247 h		Gemäss einem Fernspruch des F.d.T. erhält Hafenamt Holtenau die Anweisung, von 2300 h ab die Schleusen für die Minenschiffe "Roland", "Preußen", "Königin Luise", "Kobra", "Hansestadt Danzig" und "Kaiser" zur Fahrt nach Westen klarzuhalten und den Schiffen ungehinderte Durchfahrt zu geben.
26.7.40	Kiel: + 12 °C. Wind: SW 2, fast bedeckt, Sicht: 5-6 km. Br'koog: + 12 °C, Wind: S 1, bewölkt, Sicht: 3-4 sm.	Der Kanal war wegen feindlichen Einflugs gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke von 0151 bis 0240 h, auf der Oststrecke von 0207 bis 0240 h. Überfliegungen des Kanals und Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0240 h		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Kanal auf der ganzen Kanalstrecke wieder freigegeben.
1245 h		Von Gruppe West wird befohlen, den Sperrbrecher 10, der um 1310 h Brunsbüttelkoog zur Fahrt nach Osten verläßt, bevorzugt und ohne Aufenthalt durch den Kanal zu führen. Küstenüberwachungsstelle K.W.Kanal und Betriebsdirektor in Holtenau erhalten entsprechenden Befehl. Schiff verläßt Schleuse Brunsbüttelkoog um 1332 h und trifft in Holtenau um 2028 h ein. Im Laufe des Nachmittags lief ein russischer Konvoi von 3 Schleppern und 3 Kränen von Rotterdam in die Schleuse Brunsbüttelkoog zur Fahrt nach Osten ein. Der Kapitän gab an, am 24.7. gegen 0730 h bei klarer Sicht 30 sm westlich Ymuiden von englischem Flugboot angegriffen zu sein. 3 Bomben aus ca 60 m Höhe seien abgeworfen. Kapitän leicht verwundet, Schlepper erhielten

ten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.7.40		ten zahlreiche Schusslöscher bei Beschuss mit MG. beim 2. und 3. Anflug. Der Konvoi war durch Flaggen und Buchstaben als russisch kenntlich gemacht.
27.7.40	Kiel: + 12 ° C. Wind: WSW 2, bedeckt, diesig, Sicht: 4 - 5 sm. Br'koog: + 13,5 °C. Wind: NW 1-2, bedeckt, Sicht: 4-5 sm.	Nachts keine feindlichen Einflüge. Keine sonstigen Vorkommnisse.
28.7.40	Kiel: + 12 ° C. Wind: W 3, wolkig, Sicht: 30 km. Br'koog: + 12 ° C. Wind: NW 2, 1/4 bedeckt, Sicht: 7,5 km.	Einflug feindlicher Flugzeuge in das Kanalgebiet. Die Schiffahrt wurde auf der Weststrecke von 0017 bis 0351 h, auf der Oststrecke von 0056 bis 0352 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen km 28,3 und 89,0 mehrfach in grosser Höhe überflogen. Bei km 78,0 wurden rote und bei km 93,5 weisse Leuchtkugeln beobachtet. Abwürfe wurden nicht gemeldet. 0127 h ein Flugzeug über Holtenau. 0352 h wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee auf der ganzen Strecke für die Schiffahrt freigegeben. 0712 h Balkensperre Friedrichsort Auslaufkurs freigegeben, 0740 h desgleichen Einlaufkurs, 1120 h erhalten 4 Torpedoboote und 1245 h 3 M- Boote und 4. Zerstörer Erlaubnis, ihre Kanalfahrt nach Westen auch bei einer eventl. Sperrung des Kanals bei feindlichen Einflügen fortzusetzen.
29.7.40	Kiel: + 11,4 ° C. Wind: W 4, bewölkt, Sicht: 25 km. Br'koog: + [illegible]°C. Wind WNW, bewölkt, Sicht 4 - 5 sm.	Der Kanal war wegen feindlicher Einflüge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Weststrecke von 2349 bis 0338 h, auf der Oststrecke von 0004 bis 0338 h. Der Kanal wurde in seiner gesamten Länge etwa 55mal hoch bis mittelhoch überflogen. Bei km 7,1 wurde von einem Flugzeug ein Gegenstand abgeworfen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.7.40		geworfen, ob dieser ins Wasser fiel, ist nicht mit Sicherheit festgestellt. Der Kanal ist daraufhin für die Schiffahrt von Schleuse Brunsbüttelkoog bis km 20 (Weiche Dückerswisch)bis zur Beendigung des Absuchens gesperrt worden.
0338 h		Das Absuchen der Kanalufer war ergebnislos. Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde die Schiffahrt auf dem Kanal von km 98 bis 20 freigegeben; die Strecke km 20 bis Schleuse Brunsbüttelkoog bleibt einstweilen gesperrt.
0328 h		erhält die 11.Hafenschutzflottille Befehl,den Kanal von km 15 bis Brunsbüttelkoog nach Minen abzusuchen.
0204 h		wurden auf die Mole III Brunsbüttelkoog 3 Bomben abgeworfen, wovon die eine traf. Die Mauer und der Leuchtturm wurden stark beschädigt. Die Schiffahrt ist dadurch nicht behindert.
1025 h		meldet 11.Hafenschutzflottille: Die befohlene Strecke im K.W.Kanal abgesucht, nichts gefunden.
1028 h		Den Schiffsverkehr auf der noch bis dahin gesperrten Strecke freigegeben.
1337 h		Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanalverkehr auf der Weststrecke erneut bis 1425 h stillgelegt.
1430 h		Da der Kanal nicht überflogen wurde, konnte ihm im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee die Strecke wieder freigegeben werden.
30.7.40	Kiel: + 10 ° C. Wind: WNW 3, bewölkt, Sicht: 10 km. Br'koog: + 12 ° C. Wind: NW 1,bewölkt, Sicht: 12 km.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Weststrecke von 0042 bis 0359 h, auf der Oststrecke von 0059 bis 0359 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht.
		Bei km 30 fand eine Überfliegung des Kanals in grosser Höhe statt. Besondere Vorkommnisse wurden nicht beobachtet.
0359 h		wurde der Kanal im Einverständnis mit dem Küsten-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.7.40		stenbefehlshaber westl.Ostsee auf der ganzen Strecke für die Schiffahrt freigegeben.
31.7.40	Kiel: + 15 ° C. Wind: WNW 5,bewölkt, Sicht: 10 km. Br'koog: + 15 ° C. Wind: W 3, bedeckt, Sicht: 7,5 km.	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.
1623 h		Infolge Einfluges feindlicher Flugzeuge wurde der Kanal auf der Oststrecke von 1605 bis 1623 h gesperrt. Überflüge fanden nicht statt.
2300 h		wurde die Schiffahrt vom Leiter der Küsten-überwachungsstelle Holtenau wieder freigegeben. Balkensperre Friedrichsort geschlossen.

Zusammenfassung.

1) In der Zeit vom 16. bis 31.Juli 1940 passierten den Kaiser-Wilhelm-Kanal 1582 Schiffe und zwar in Richtung West - Ost: 811, mit Gegenkurs: 771. Darunter befanden sich 289 neutrale Schiffe. Im Kanal waren mithin täglich durchschnittlich 99 Schiffe.

2) In den letzten 4 Monaten ist die Zahl der den Kanal passierenden neutralen Schiffe ausserordentlich gestiegen. Die Zahlen waren:

April	1940	87 Schiffe,
Mai	1940	189 "
Juni	1940	271 "
Juli	1940	529 "

Die Stärke des Begleitpersonals musste daher stark eingeschränkt werden, auch war es erforderlich, Personal der Kanalwachabteilungen für diesen Dienst heranzuziehen.
Eine Erhöhung der Stärke der 7.Kompanie Kanalwachabteilung Holtenau (Begleitdienstkompanie) ist unumgänglich notwendig und wird beantragt.

3) Der Schiffsverkehr musste im Durchschnitt in der Zeit vom 16.bis 31.Juli 1940 während der Dunkelheit wegen Luftgefahr etwa 2 - 3 1/2 Stunden stillgelegt werden, nur an 3 Tagen fand keine Unterbrechung statt. Bei Helligkeit wurde der Verkehr nur 2mal für 1/2 bis 1 Stunde stillgelegt. Bombenabwürfe nur einmal in Brunsbüttelkoog, keine Minenabwürfe. Aus Vorsicht wurde aber zweimal eine Teilstrecke des Kanals abgesucht. Einmal wurde die 11.Hafenschutzflottille ausserhalb des Kanals zum Minensuchen eingesetzt.

Die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Die Meldungen der Kanalwachabteilungen haben sich weiter als zuverlässig erwiesen.
		gez. M a h r h o l z.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 216

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Kr 4610

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B. Nr. 127 geh

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. Gkdos 1486/40.

Geheim!

Kriegstagebuch
des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1. Juli 1940.
Beendet : 15. Juli 1940.

Anlagen: keine.

An
Küstenbefehlshaber westliche Ostsee
K i e l

1. Abt. Skl. 00816

Anl. zu Luftw.-Lehrstab geheim 8220/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.40 027 - 230 h	Kiel + 13°C, Sicht 10 km, Wind: NW 2, wolkig, Wolken über 2000 m.	Wegen Einfluge feindlicher Flugzeuge war der Kanal verdunkelt, die Schiffahrt stillgelegt. Der Kanal wurde in großen Höhen bei km 7,1; 13,0; 18,8; 37,5; 60,0 und 71,8 in Querrichtung überflogen. Bei km 48,0 wurde eine rote, bei km 77,2 in südlicher Richtung eine weiße Leuchtkugel von längerer Dauer beobachtet. Minen- und Bombenabwürfe wurden nicht gemeldet. Posten 78,8 will 1 km östlich ein Geräusch gehört haben, wie wenn ein Gegenstand auf Wasser aufschlägt. Andere Posten, die an dieser Stelle standen, haben davon nichts gehört.
0230 h		Im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben.
2300 - 0100 h		Scheinwerferübung.
2350 h		Schließung der Balkensperre.
2.7.40	Kiel + 12°C, Sicht 20 km., Wind: WNW 2, wolkig	Wegen Luftgefahr war die Weststrecke des K.-Kanals von 0038 - 0055 h, die Oststrecke von 0100 h bis Hellwerden verdunkelt. Der Kanal wurde in großer Höhe bei km 55,0; 66,1; 85,0; 77,2 91,9; 94,8 überquert, bei km 87,4 in geringer Höhe und bei km 89,9 in großer Höhe in der Längsrichtung überflogen. Posten 93,5 meldete klatschenden Aufschlag auf den Kanal, anscheinend von Sprengstück.
0245 h		11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, mit den Räumbooten „Piraly" und „V.Jonquieres" den Kanal von km 70 bis Holtenau abzusuchen. Von Br.'koog bis Weiche Rade wurde der Verkehr 0300 h freigegeben.
0715 h		Das Abguchen ohne Resultat beendet.

Im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.40		Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Kanalverkehr für die ganze Strecke freigegeben. Bei Posten 91,0 einen dumpfen Aufschlag auf der Südseite des Kanals gemeldet hatte, wurde der 2.Kompanie Kanalwachabteilung Holtenau befohlen, dort an Land das Gelände nach einem Einschlag abzusuchen. Fliegeralarm und Flakfeuer in Kiel von 0102 - 0209 h. Konzentrischer Bombenangriff auf Kiel. Ziele anscheinend Werft und Bahnhof, getroffen wurden Werft und Stadt. 1 feindliches Flugzeug über Kriegsmarinewerft, 1 " " " Düsternbrook abgeschossen.
2320 h		Sperrkommandant Kiel gibt Ein- und Auslaufen
2230 - 0100 h		auf vorgesehenem, normalen Wege frei. Scheinwerferübung in 9568/08.
27.40		Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge war der Kanal verdunkelt und der Verkehr stillgelegt auf Strecke Br.'koog von 0015 -0306 h, " " Holtenau " 2355 -0304 h. Der Kanal wurde in großer Höhe von feindlichen Flugzeugen überquert bei km 4,3; 6,0; 17,0; 32,5; 81,9; 66,1 und 85,0. Minenabwürfe wurden nicht gemeldet.
0057 h		Südlich Zweidorf auf Land ein Bombenabwurf.
0304 h		Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben.
0450 h 1000 h		wurde die Kieler Außenförde gesperrt und um der Ein- und Auslaufkurs wieder freigegeben. 1345 h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.7.40 1345 h		1 feindliches Flugzeug überfliegt die Schleusen Holtenau und den Hafen von Kiel. Die Schleusen wurden geräumt und als das Flugzeug unter Flak-beschuß in Richtung Rendsburg abfliegt, um 1400 h wieder freigegeben.
1726 - 1755 h		Fliegeralarm für Kiel. 2 feindliche Flugzeuge überfliegen den Kanal bei km 89,9 in Nord-Süd-Richtung in mittlerer Höhe, 1 Flugzeug bei km 15,1 in nordwestlicher Richtung in mittlerer Höhe. Abwürfe wurden nicht beobachtet. In der östlichen Hälfte des Kanals wird der Schiffsver-kehr stillgelegt. Als der Kanal auch bei km 19,1 in nordwestlicher Richtung überflogen wird, wird auch in der westlichen Hälfte der Schiffsverkehr stillgelegt.
1822 h		melden die Posten 73,5 und 64,3, daß ein Flug-zeug in mittlerer Höhe Richtung Nord/Süd als deutsches erkannt ist.
1832 h		Nach der Entwarnung in Kiel wird der Schiffsver-kehr, da keinerlei Abwürfe im Kanalgebiet be-obachtet wurden, im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber wieder freigegeben.
4.7.40 0028 - 0300 h	Kiel + 13,5°C, Sicht 8 km, Wind: WSW 3, bedeckt	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge war der Kanal verdunkelt und die Schiffahrt stillgelegt
0300 h		Es wurden keine Überflüge beobachtet.
		Im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber west-liche Ostsee wird die Kanalbeleuchtung einge-schaltet und die Schiffahrt freigegeben.
		Der Kanalverkehr war wegen feindlicher Einflüge von 1831 h bis 1925 h auf der Oststrecke, auf der Weststrecke von 1835 bis 1925 h, sowie von 2030 bis 2052 h auf der Oststrecke gesperrt.
		Überfliegung des Kanals fand nur in der Zeit von 1831 bis 1925 h und nur in großer Höhe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.7.40		über den Holtenauer Schleusen statt. Abwürfe
0350 h		in den Kanal wurden nicht beobachtet.
		Weg rot 05 bis rot 15 wird vom Sperrkdt. Kiel
1825 h		gesperrt.
		Bombenabwürfe nordöstlichen Br.'koog. Beim Ab-
		suchen des Geländes wurden 4 Bombeneinschläge
		ca. 800 m südöstlich der Fähre Ostermoor fest-
		gestellt. Nur Flurschaden, Keine Blindgänger.
		Das 1825 h mehrfach bei Br.'koog kreisende
		Flugzeug wurde von Zweidorf zu spät als feind-
		liches erkannt, sodaß ein wirkungsvoller Be-
		schuß nicht erfolgen konnte, da die Flakstände
		zu spät mit der Abwehr begannen.
5.7.40		Der Kanalverkehr war auf der Weststrecke von
		0031 bis 0340 h, auf der Oststrecke von 0035 -
		0340 h wegen feindlicher Einflüge gesperrt. Der
		Kanal wurde bei km 26,0; 43,0; 45,6; 57,0; 58,2;
		61,3 83,2 und 91,9 in großer Höhe und bei km
		32,5 in mittlerer Höhe überflogen. Abwürfe in
		den Kanal wurden nicht gemeldet. Eine Bombe de-
		tonierte 3 - 400 m südlich der Weiche Schwarten-
		bek. Weitere Bomben wurden über Kiel geworfen.
		Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber wurde
		der Kanalverkehr um 0340 h wieder freigegeben.
		Die F.R.G.-Boote "Piraly" und "v.Jonquieres"
		erhielten 0350 h Befehl, in Holtenau auszu-
		schleusen und im Kieler Hafen abzusuchen. Die
		Boote schleusten 0730 h aus. Aufgabe ausgeführt,
		Minen wurden nicht gefunden.
0330 h		Hafenausfahrt ab Holtenau Schleuse gesperrt.
0515 h		Sperrkdt. Kiel ordnet an:
		Sperrung Kieler Einfahrt und
		" Weg schwarz 01, 03, 04, 06.

Weg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.7.40		Weg rot 01 über rot 02 nach rot 05 Quadrat 7229 für Grundminen verdächtig.
		Umleitung von schwarz 01 über 02, 07, 07a nach 06.
1125 h		Schleusen Ein- und Auslaufen wieder frei. Auslaufende Schiffe jedoch nur Holtenau-Reede.
1135 h		Sperrkat. Kiel gibt Einlaufkurs frei.
1530 h		Stat. O. gibt Kieler Einfahrt frei.
1739 h-1807 h		Wegen feindlicher Einflüge wurde der Schiffsverkehr auf der Weststrecke stillgelegt.
1905 - 1948 h		dasselbe für die Weststrecke,
1917 - 1948 h		" " " Oststrecke.
1950 h		Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben.
1925 h		km 17 zwei feindliche Flugzeuge über dem Kanal in etwa 1000 m Höhe, werden beschossen, kein Abwurf.
1935 h		Auf Anfrage erhalten die Räumboote "Piraly" und "v.Jonquieres" die Erlaubnis, trotz Sperre nach dem Stützpunkt Nobiskrug zu gehen, um dort Betriebsstoffe zu ergänzen.
2400 h		Balkensperre Fr.'ort geschlossen.
6.7.40	Kiel + 13°C, Sicht 10 km,	
0050 h	Wind: SSW 2, bedeckt	Posten 34,5 und 17 mitsamt Telefon ausgefallen, da D. "Sestris" die Brücke weggerissen hat.
		Posten sind nicht verletzt.
		Der Kanalverkehr war auf der Weststrecke von 0028- 0244 h und auf der Oststrecke von 0045 - 0240 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht.
		Rege Fliegertätigkeit über dem Kanal zwischen

km

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.7.40		km 22 und 96,6, viele Überquerungen des Kanals durch einzelne feindliche Flugzeuge fast durchweg in großer Höhe.
0156 h		meldet Posten km 89,9 ein rauschendes Geräusch und schwachen Aufschlag.
0201 h		meldet Posten km 86,6 ein rauschendes Geräusch und schwachen Aufschlag im Kanal. Obwohl angenommen wird, daß es sich dabei um Sprengstücke der Flak handelt, wird der Sicherheit halber nach Rücksprache mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee die Strecke von km 80 - Holtenau nach Aufheben der Luftgefahr gesperrt.
0340 h		Die 11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, mit der F.R.S.-Gruppe den Kanal von km 80 bis Holtenau abzusuchen. Die übrige Strecke wird für den Verkehr freigegeben.
0535 h		Balkensperre ist wieder freigegeben.
0715		Die 11. Hafenschutzflottille meldet Beendigung
0715 h		des Suchens. Keine Ergebnisse.
		Der Schiffsverkehr wird auf der ganzen Strecke
2250 - 2400 h		wieder freigegeben.
		Scheinwerferübung im Gradnetz 055/15 und 956/05
		es fliegt eine He 111.
7.7.40	Kiel + 13°C, Sicht 5 - 10 km, Wind: SO 4, 8/10 bedeckt.	Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge wurde die Schiffahrt im Kanal auf der Weststrecke von 0028 - 0343 h und auf der Oststrecke von 0044 - 0343 h stillgelegt und die Kanalbeleuchtung gelöscht. Der Kanal wurde zwischen den km 18,8 bis Schleuse Holtenau in großen Höhen und bei km 89,9 in mittlerer Höhe überflogen. Verschiedentlich wurden rote und weiße Leuchtkugeln abgeworfen, Minen- und Bombenabwürfe wurden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.7.40 0343 h		den nicht beobachtet. Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Strecke wieder freigegeben. Die 11. Hafenschutzflottille erhielt Befehl, nach Kiel zu gehen und sich dort zur Verfügung des Küstenbefehlshabers westliche Ostsee zu halten.
0454 h		Kieler Einfahrt wird vom Sperrkdt. Kiel gesperrt und um
0850 h		wieder freigegeben.
0730 h		Die Hafenschutzboote "Piraly" und "v.Jonquieres laufen aus der Holtenauer Schleuse aus, um auf Befehl des Küstenbefehlshabers in der Eckernförder Bucht Minen zu räumen.
1700 h		Die Boote laufen nach Ausführung des Befehls wieder ein. Minen wurden nicht gefunden.
1050 h		Sperrkommandant Kiel gibt Ausfahrt bis Kiel Feuerschiff frei, ebenfalls Weg nach Gr.Belt und Gjedser.
8.7.40	Kiel + 13°C, Sicht 4 - 5 sm., Wind:W 1-2, klar.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal auf der Weststrecke von 0010 - 0244 h, auf der Oststrecke von 0015 - 0244 h gesperrt. Der Kanal wurde in großer Höhe bei km 39, 48 und 61,5 überflogen. Bei km 33,9 hörte ein Posten ein "Plumpsen" in den Kanal. Da weder dieser Posten noch die Nachbarposten zur selben Zeit Flugzeuggeräusche hörten, wurde der Meldung keine Bedeutung beigelegt.
0244 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben. Lt. Mitteilung des örtlichen Ls.-Leiters wird

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7.40		ab 6.7.40 für Brunsbüttelkoog nach jedem Flakbeschuß auch ohne vorher gegebenen Fliegeralarm durch Sirenensignal entwarnt.
9.7.40	Kiel + 15°C, Sicht 8 km, Wind: W 3, diesig.	Der Kanalverkehr war von 0031 bis 0320 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht. Zwischen den km 17 und 96,6 wurde der Kanal mehrfach von feindlichen Fliegern in großer Höhe in Querrichtung und für kurze Strecken in Längsrichtung überflogen. Bei km 31, 71,5 und 91,9 erfolgt der Überflug in mittlerer Höhe. Abwürfe in den Kanal wurden nicht beobachtet.
0207 - 0224 h		1 Bombe in das leere Trockendock 5, 1 Bombe in das Haus Kiel-Gaarden, Kielerstr.18a, (1 Toter, 2 Schwerverletzte) 1 Bombe in das Haus Hansenstr. 8 in Ellerbeck, Keller eingestürzt.
		Abwurf von 22 Brandbomben und 7 Sprengbomben auf das Öllager Flemhude. Ein Haus zerstört. Telefon- und Hochspannungsleitungen zerstört. Keine Brände. Sämtliche Bomben sind außerhalb des eigenen Lagers gefallen.
0320 h		wurde mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westliche Ostsee der Verkehr wieder freigegeben.
10.7.40	Kiel + 13°C, Sicht 15 km, Wind: Stille, leicht bedeckt.	Wegen feindlicher Einflüge war der Kanal auf der Weststrecke von 0127 - 0305 h gesperrt und die Beleuchtung gelöscht. Keine Überfliegungen des Kanals. Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber
0305 h		westliche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.7.40 0420 h		westliche Ostsee wird der Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben. Balkensperre Friedrichsort zum Ein- und Auslaufen freigegeben.
11.7.40	Kiel + 16°C, Sicht 20 km, Wind: O 2, leicht bedeckt.	Keine besonderen Ereignisse. Der Schiffsverkehr blieb während des ganzen Tages in Betrieb.
12.7.40 0143 h	Kiel + 14,5°C, Sicht 2 km, Wind: NNW 3, Gewitter.	Der Kanalverkehr war auf der Weststrecke von 2345 - 0141 h, auf der Oststrecke von 2355 - 0110 h stillgelegt und Beleuchtung gelöscht. Anlaß: Einflug 2 er feindlicher Flugzeuge. Der Kanal wurde in großen Höhen bei km 50 und 67 in West-Ost-Richtung von je einem feindlichen Flugzeug überflogen. Abwürfe nicht beobachtet. Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl. Ostsee Schiffsverkehr auf ganzem Kanal wieder freigegeben.
0335 h		Zwei feindliche Flugzeuge überflogen in großer Höhe den Kanal bei km 18, Richtung Neumünster-Elbmündung. Stillegung des Schiffsverkehrs auf der Weststrecke von 0250 - 0325 h; auf der Oststrecke war die Beleuchtung gelöscht von 0301 - 0325 h. Abwürfe nirgends beobachtet. Schiffsverkehr im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wieder freigegeben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein.usw.	Vorkommnisse
13.7.40	Kiel + 13°C, Sicht 15 - 20 km., Wind: W 2-3, bedeckt.	Infolge Einflugs feindlicher Flugzeuge war die Schiffahrt im Kanal auf der Weststrecke von 0041 bis 0244 h und auf der Oststrecke von 0054 - 0220 h stillgelegt und die Beleuchtung gelöscht.
0216 h		Der Kanal wurde zwischen km 3,3 bis 61,5 mehrfach in mittlerer Höhe überflogen. Bei km 43,0 und 61,5 wurden weiße Leuchtkugeln beobachtet. Minen- und Bombenabwürfe wurden nicht gemeldet.
0258 h		Im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wurde der Kanal auf der Oststrecke und
0430 h		auf der Weststrecke freigegeben. Balkensperre Friedrichsort geöffnet.
		Wegen feindlichen Einflugs war die Weststrecke
		von 1911 bis 2057 h und die Oststrecke von
		1916 bis 2057 h für die Schiffahrt gesperrt.
1934 h		Der Kanal wurde zwischen km 4,3 bis 23,8 vom feindlichen Flugzeugen überflogen. Flakfeuer. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
[illegible]000 h		Abschuß eines feindlichen Flugzeuges bei Brunsbüttelkoog (Posfed - Strecke Wilster - St.Margarethen).
		Dänischer Fischdampfer meldet Beobachtung treibender Bleikappenmine am 12.7.40, 1500 h querab
2055 h		Isefjord u. 2300 h zwischen Segroe und Leeland Odde. Der Schiffsverkehr wurde für die ganze Strecke wieder freigegeben.
14.7.40	Kiel + 13,8°C, Sicht 6 - 8 sm., Wind: WSW 3, dunstig	Der Kanalverkehr war auf der Weststrecke von 2355 bis 0310 h und auf der Oststrecke von 0049 bis 0310 h gesperrt. Feindliche Flieger überflogen den Kanal bei km 9,3; 15,1; 18,8; 23,8; 31,1; 48,0; 38,9; 61,5; 64,3; 75,3; 89,9

und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.7.40		und 38,0 in großer Höhe.
0248 - 0251 h		Ein feindliches Flugzeug über Holtenauer Schleuse in schwerem Flakfeuer. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0310 h		Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wurde der Schiffsverkehr für die ganze Strecke wieder freigegeben.
1000 - 1845 h		Befehlsgemäß sucht F.R.G.-Gruppe, Boote 150 u. 151 der 11. Hafenschutzflottille den Kanal von Ost nach West ab. Keine Vorkommnisse. Rückkehr der Gruppe zum Stützpunkt Nobiskrug.
15.7.40	Kiel + 16,5°C, Sicht 5 km., Wind: SW 2, heiter	Der Kanal war wegen mehrerer feindlicher Einflüge gesperrt und die Beleuchtung gelöscht auf der Oststrecke von 0056 - 0223 h, " " Weststrecke " 0048 - 0312 h. M. 17 erhält trotz Sperre Erlaubnis zur Weiterfahrt, die ohne Streckenbeleuchtung erfolgt. Posten wurden hierüber unterrichtet. Das Passieren 2er auf der Strecke liegender Weichendampfer macht keine Schwierigkeiten.
0115 - 0228 h		Überfliegungen des Kanals bei km 38,9; 15,0; 75,8; 13,0; 4,4; 28,3; 17,0; 40,4; 18,8; 26,0; 38,0; 9,5 und 2,1 in großer Höhe.
0130 - 0132 h		kreisten Flieger in großer Höhe bei km 28,3 und 32,5 über dem Kanal.
0223 - 0226 h		wird der Kanal ausfliegend in südwestlicher Längsrichtung in großer Höhe überflogen bei km 28,3; 18,8; 17,0; 13,0; 15,0 und 6,0.
0228 h		Feindliche Flugzeuge überfliegen Br.'koog in großer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.7.40		großer Höhe.
0238 h		bei km 9,3 wird feindlicher Flieger mit Flakfeuer angegriffen.
		Abwürfe wurden an keiner Stelle beobachtet.
0246 h		Bei km 11,0 wurde eine Detonation in weiter Ferne wahrgenommen.
0223 h		wurde auf der Oststrecke und
0312 h		auf der Weststrecke im Einverständnis mit dem Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee der Schiffsverkehr auf dem Kanal wieder freigegeben.
		Infolge Sperrung der Weser mußten dorthin bestimmte Schiffe auf der Elbe bei Altenbruch ankern.
0715 h		Kollision zwischen dänischem D. "Margrete" und deutschem D. "Schön" bei km 33,5. Beide Schiffe konnten ihre Fahrt fortsetzen.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 1. bis 15. Juli 1940 passierten den Kanal 1536 Schiffe und zwar in Richtung West - Ost 702, in entgegengesetzter Richtung 834. Darunter befanden sich 240 neutrale Schiffe. Im Kanal waren mithin täglich durchschnittlich 102 Schiffe.

2.) Der Schiffsverkehr mußte im Durchschnitt in der Zeit vom 1. - 15. Juli 1940 während der Dunkelheit wegen Luftgefahr etwa 2 - 3 Stunden stillgelegt werden; nur an einem Tage war keine Unterbrechung. Bei Helligkeit fand eine Stillegung nur an 3 Tagen um etwa je 1 1/2 Std. statt.

Zu beziehen vom Amtlichen 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
		statt. Angriffe auf den Kanal und seine Einrichtungen erfolgte nur an seinen Endpunkten, führten aber wegen der starken Abwehr nicht zu wirksamen Bombenabwürfen. Minenabwürfe in den Kanal wurden vom Feinde nicht versucht. Aus Vorsicht wurde aber an 2 Tagen das Absuchen von Teilen der Kanalstrecke angeordnet, das 3 1/2 - 4 1/2 Stunden Zeit beanspruchte. Wegen des sicheren Durchbringens zweier Minenschiffe wurde außerdem an einem Tage die ganze Strecke in 8 3/4 Stunden abgesucht.. Die Meldungen der Kanalbewachung haben sich weiter als zuverlässig erwiesen. gez. Mahrholz

Anlage zu Stat. D.
Buch-Nr. 1395/40
Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 563

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1171 geh.

Ok 3787

Geheim!

Kriegstagebuch
des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 16. Juni 1940.
Beendet : 30. Juni 1940.

Anlagen: keine.

An

Kistenbefehlshaber westliche Ostsee

Kiel.

1. Abt. Skl. 524 1940

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
16.6.40	Kiel + 13,0°C, Sicht 3 - 5 sm, Wind: 0.4, wolkig	Keine besonderen Vorkommnisse.
17.6.40	Kiel + 13,2°C, Sicht 25 km, Wind: ONO.2, leicht bedeckt	Wegen feindlicher Einflüge war Weststrecke von 0032 bis 0214 h, Oststrecke von 0045 bis 0212 h verdunkelt. Überfliegung des Kanals bei km 21,5 (Leuchtkörper), km 48 (Überfliegen in Längsrichtung), km 70 (Querüberfliegung in großer Höhe). Bei km 46 Geräusch eines Aufschlages auf der Südseite des Kanals gehört.
0330 h		Absuchen mit F.R.G.-Gruppe von km 55 bis km 20 befohlen.
0415 h		Beginn des Minensuchens bei km 55. Die Strecken hinter dem abgesuchten Gebiet sowie von Br.'koog bis km 20 und Holtenau bis km 55
0730 h		wurden freigegeben.
0730 h		Das Minensuchen ist 0730 h beendet. Kein Ergebnis.
		Die Schiffahrt im Kanal für die ganze Strecke freigegeben. Kanalwachabteilung Holtenau er-
1315 h		hält Befehl, das Kanalufer zwischen km 48 und 46 bei Hellwerden abzusuchen.
0530 - 1140 h		Nichts gefunden.
		Balkensperre Friedrichsort gesperrt.
18.6.40 0800 h	Kiel + 14,0°C, 1019mb Wind: ONO.2, heiter	Die Strecke Brunsbüttelkoog war von 0040 h., die Strecke Holtenau vom 0100 h bis zum Hellwerden wegen feindlicher Einflüge verdunkelt. Einzelne Flugzeuge überquerten zwischen km 8 und 96,6 den Kanal in großer Höhe ein- und aus-

fliegend

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.6.40		fliegend. Längsflüge und Abwürfe von Minen wurden nirgends beobachtet.
0302 h		Posten km 26 bis 37,5 und 40,4 melden mehrere Detonationen in nördlicher und nordwestlicher Richtung. Die Bombenabwürfe erfolgten bei Erfde und Meggerkoog.
0315 h		Schiffahrt freigegeben.
0435 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
0955 h		Balkensperre geöffnet, Verkehr freigegeben.
19.6.40	Kiel + 15,0°C,1022 mb Windstille, Sicht 15 km.	Die Strecke Brunsbüttelkoog war von 0040 h, die Strecke Holtenau von 0120 h bis 0310 h verdunkelt und der Verkehr stillgelegt.
0310 h		Der Kanal wurde von feindlichen Flugzeugen bei km 11,0; 17,0; 18,8; 38,0; und 72,0 in großer Höhe in Querrichtung überflogen. Es wurden rote und weisse Leuchtkugeln beobachtet. Flakfeuer bei Brunsbüttelkoog und Grünenthal. Im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wird der Verkehr freigegeben.
20.6.40	Kiel + 16,0°C,1020 mb Windstille, wolkenlos, dunstig.	Der K.W.-Kanal war wegen feindlicher Einflüge auf der Oststrecke von 0105 h, auf der Weststrecke von 0041 h an verdunkelt. Überfliegungen fanden durchweg in großer Höhe statt bei km 26,0; 43,0; 44,5; 54,0; 55,0; 69,2; 87,4; 72,0; 73,5 und 32,5. Außerdem wurde ein Bombenangriff auf die Oelanlagen Ostermoor gemacht. Es detonierte eine Bombe im Oelwerk, kein Schaden; eine Bombe bei km 5,9 auf der Böschung, leichte Beschädigung des Deiches. Bis zur näheren Untersuchung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.6.40		wird die Stelle von Schiffen langsam passiert;
		1 Bombe bei km 7,8 an Land, kein Schaden.
		Blindgänger liegen: 1 Bombe im Oelwerk Ostermoor, 1 Bombe wahrscheinlich bei km 7,9. Weiteres Absuchen nach Blindgängern ist angeordnet.
0330 h		F.R.G.-Boote "Piraly" und "von Jonquieres" erhielten im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee Befehl, sofort auszulaufen und
0335 h		den Kanal von km 20 bis 0 nach Minen abzusuchen. Der Kanalverkehr von Holtenau bis km 20 wurde freigegeben. Freigabe von km 20 bis 0 erfolgt
0545 h		im Anschluß an die absuchenden Boote.
0900 h		Außenförde Kiel gesperrt.
		Minensuchen von km 20 bis 0 beendet. Keine Minen gefunden. Der Kanalverkehr wird für die
1132 h		ganze Strecke freigegeben.
		Ausfahrt Kieler Hafen freigegeben, desgl.1220 h
2206 h		Einfahrt.
		Auf Levensauer Hochbrücke wurden 2 Polen ohne Ausweis festgenommen und der Gestapo zugeführt.
21.6.40	Kiel + 16,0°C,1018 mb,	Der Kanalverkehr war auf der Strecke Br.'koog
0800 h	Wind: WSW 2,wolkenlos	von 0102 h - 0329 h, auf der Strecke Holtenau
		von 0108 h bis 0329 h wegen Luftgefahr gesperrt. Überquerungen des Kanals durch feindliche Flug-
0505 h		zeuge wurden an keiner Stelle beobachtet.
		Auf Befehl des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee sucht die 11. Hafenschutzflottille mit Boot 150
		und 151 mit F.R.G. Einlaufweg Kieler Außenförde bis Feuerschiff, dann nach Punkt 03 bis rot 04
0550 h		und zurück ab.
0933 h		Kieler Außenförde gesperrt.
		Balkensperre zum Einlaufen wie Auslaufen passier[illegible]
		bar.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6.40 1421 h		ca. 300 m vom Lotsendampfer auf Punkt rot 04 Mine unter dem Gerät von Boot 151 ("Piraly") detoniert, Gerät nicht beschädigt. Wasserschwall ca. 3 m hoch, Wassertiefe nach der Karte 23 m. Rückkehr Kiel Feuerschiff passiert. Der Befehl wurde von dem Küstenbefehlshaber ohne Benachrichtigung des Kommandanten K.W.-Kanal gegeben, sodaß dieser in Unkenntnis über die Abwesenheit der Hafenschutzboote 150 und 151 war. Mit dem Küstenbefehlshaber wurde vereinbart, daß ein Räumbefehl an die 11. Hafenschutzflottille nur über den Kommandanten K.W.-Kanal gegeben werden soll.
1810 h		
22.6.40 0800 h	Kiel + 13,5°C, Sicht 2 - 3 sm., Wind: NW 2, bedeckt.	Der Kanal war auf der Strecke Br.'koog von 0036 h, auf der Strecke Holtenau von 0038 h bis 0320 h wegen Luftgefahr verdunkelt und gesperrt. Überfliegen des Kanals in sehr großer Höhe bei km 18,8; 26,0; 43,0 und Schleuse Br.'koog, Zwischen km 15 und 17 sowie bei km 3 und 48.
0215 h		Leuchtkörperabwurf bei km 4,3; 7,1; 9,3 und 18,8 sowie Bahnhof Br.'koog, Abwürfe sonst nicht beobachtet.
0320 h		Elbfahrwasser von Ses bis Cuxhaven gesperrt. Kanalverkehr wird für die ganze Strecke freigegeben. Das Gelände seitlich des Kanals von Br.'koog bis km 18,8 wird von der Kanalwach-Abt. Br.'koog abgesucht. Nichts gefunden. Elbfahrwasser freigegeben.
1830 h		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.40	Kiel + 14,0°C, Sicht 8 km., Wind 0.1, bedeckt	Keine Vorkommnisse.
24.6.40	Kiel + 15,6°C, Sicht 3 - 4 km, Wind: W 2, dunstig.	Der Kanal war wegen Luftgefahr von 0021 h bis zum Hellwerden verdunkelt, die Schiffahrt stillgelegt.
0059 h - 0303 h		Ein- und Ausflüge feindlicher Flugzeuge über dem Kanalgebiet. Die Flugzeuge überkreuzten den Kanal in großen Höhen bei km 9,3; 18,8; 21,5; 23,8; 28,3; 32,5; 66,2 und 85,7. Bei km 9,3; 85,7 und 96,6 wurden weiße Leuchtkugeln gemeldet. Minen- und Bombenabwürfe sind nicht beobachtet worden.
0352 h		Nach Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wurde Kanalverkehr auf der ganzen Strecke freigegeben.
0705 h		Zufahrtswege nach Kiel gesperrt.
1230 h		Auslaufweg Kiel freigegeben, desgl. 0835 h Einlaufweg.
		Schlepper "Eider" und "Schlei" in Dienst gestellt und der 11. Hafenschutzflottille zugeteilt.
		11. Hafenschutzflottille sucht auf Befehl des Küstenbefehlshabers westl. Ostsee den Einlaufweg über Kiel, rot 02 nach rot 05 und zurück nach rot 03, rot 03 A nach Eckernförde Südsektor mit F.R.G. ab. Nichts gefunden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.40	Kiel + 15,2°C, Sicht 10 km, Wind: NNW 2, wolkenlos, dunstig.	Wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge in das westliche Kanalgebiet wurde der Kanal verdunkelt und die Schiffahrt stillgelegt von 0012 - 0245 h. Bei km 4,3: 18,8; 26,0 und 28,3 überkreuzten die Flugzeuge den Kanal in großer Höhe, Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0312 h		Im Einverständnis mit Küstenbefehlshaber westl. Ostsee wurde der Kanalverkehr auf der ganzen Strecke freigegeben.
26.6.40	Kiel + 15,0°C, Sicht 8 - 10 km, Wind: W 4, bewölkt.	Der Schiffsverkehr im K.W.-Kanal war in der Nacht auf der Weststrecke von 0044 h, auf der Oststrecke von 0048 h an wegen Luftgefahr stillgelegt. Der Kanal wurde bei km 18,8; 38,9 und 43,0 in großer Höhe überquert.
0306 h		Im Einvernehmen mit Küstenbefehlshaber wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
0505 h		Elbe gesperrt.
1510 h		Elbe wieder frei.
27.6.40	Kiel + 14,0°C, Sicht 8 km, Wind: WSW 07, bedeckt.	Der Kanal wurde wegen Einflug feindlicher Flugzeuge bis zum Hellwerden verdunkelt, der Verkehr stillgelegt.
0103 h		Bei km 26,0; 28,3; 43,0 und 76,0 wurden Minenabwürfe gemeldet.
		Eine Bombe wurde bei km 81,3 scheinbar auf einen Dampfer, der an der nördlichen Böschung festge-

Zu beziehen vom Amtlichen Bordruckager 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
27.6.40		macht hatte, abgeworfen, ohne den Dampfer zu treffen.
0345 h		Bei km 84,0 wurde ein Geräusch gemeldet, wie wenn ein Gegenstand ins Wasser einschlägt. Ein Flugzeug kreiste in niedriger Höhe bei km 60,0 über dem Obereiderhafen. 1 Flugzeug stürzte bei km 53,0 brennend ab. wurde die 11. Hafenschutzflottille zum Absuchen des Kanals eingesetzt. Dieser wurde später eine weitere Suchgruppe des Küstenbefehlshabers westl Ostsee zum Nachsuchen nachgeschickt. Die 3., 4., 5. u. 6. Kompanie der Kanalwachabteilung wurden eingesetzt zum Absuchen der beiden Kanalufer.
0504 h 0754 h 1123 h 1355 h 1535 h 1705 h		Ergebnisse des Absuchens durch die verstärkte Flottille: bei km 79,9 Ostseite eine Mine detoniert, " " 75,3 Westseite " " " , " " 57,0 " " " " (Detonation 15 m hinter dem Heck) " " 43,2 " " " " " " 27,9 " " " "
1715 h		Meldung der 3.,4.,5., u.6.Kompanie: Suchaktion an Land ergebnislos.
2208 h		Der Schiffsverkehr wird mit Einverständnis des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee für die ganze Strecke freigegeben. Die 11. Hafenschutzflottille hat den Obereiderhafen abgesucht, nichts gefunden.
28.6.40 0030 - 0332 h	Kiel + 9,5°C, Sicht 30 km, Wind: NW 3, klar.	Der Kanal war wegen Einflugs feindlicher Flugzeuge verdunkelt und der Verkehr stillgelegt. Feindliche Flugzeuge überkreuzten den Kanal

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6.40		in großen Höhen bei km 50,0; 66,1; 62,7 und 72,0. Abwürfe wurden nicht beobachtet.
0335 h		Im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber westl.Ostsee wurde der Schiffsverkehr auf der ganzen Strecke wieder freigegeben.
		Auslaufweg im Kieler Hafen von Schwentine bis
2345 h		Balkensperre durch Boot 150, 151 mit F.R.G. abgesucht, nichts gefunden.
●		Balkensperre geschlossen.
29.6.40	Kiel + 12,0°C, Sicht 25 km, Wind: NNO 3, halb bedeckt.	Wegen Luftgefahr war die Kanalschiffahrt auf der Weststrecke von 0126 bis 0311 h, auf
		der Oststrecke von 0125 bis 0310 h gesperrt.
		Die F.R.G.Boote "Piraly" und "v.Jonquieres"
		liefen 0630 h aus der Holtenauer Schleuse aus,
0315 h		um nach Anweisung des Küstenbefehlshabers westl.
		Ostsee in der Kieler Bucht zu räumen.
●		Der Schiffsverkehr wird im Einvernehmen mit dem
0450 h		Küstenbefehlshabers westl. Ostsee für die ganze
		Strecke wieder freigegeben.
		Balkensperre frei.
30.6.40	Kiel + 16,0°C, 1027 mb	Der Kanalverkehr wurde wegen feindlicher Einflüge auf der Strecke Br.'koog um 0025 h, auf der
0800 h	Wind: N 1, wolkig.	Strecke Holtenau um 0040 h gesperrt. Es fanden
		eine Reihe von Überquerungen des Kanals bei Ein-
		und Ausflügen meist in großer Höhe statt. Minen-
		abwürfe wurden nirgends beobachtet.
		Um 0220 h kreist bei km 75,0 - km 77,0 ein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.6.40		Flugzeug in etwa 500 m Höhe, wird durch Flak beschossen und dreht unter Tiefergehen nach Norden ab. Bombenabwurf in freies Gelände. Weiterer Verbleib des Flugzeugs nicht feststellbar.
0350 h		Die Strecke von Br.'koog bis Audorf-Weiche wird um 0330 h wieder freigegeben. Die Oststrecke von Audorf bis Holtenau bleibt gesperrt.
0702 h		Die 11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, mit der F.R.G.-Gruppe den Kanal von Landwehr bis Audorf-Weiche mit Gerät abzusuchen. Die Schiffahrt wird 2 Weichen hinter der Suchgruppe freigegeben.
		Die Suchaktion der 11. Hafenschutzflottille beendet, nichts gefunden.
		Der Schiffsverkehr wird im Einvernehmen mit dem Küstenbefehlshaber der westl. Ostsee für die ganze Strecke wieder freigegeben. Die F.R.G.-Gruppe geht zum Stützpunkt Nobiskrug.

Zusammenfassung.

1. In der Zeit vom 16. bis 30. Juni 1940 passierten den K.W.-Kanal insgesamt 1429 Schiffe und zwar in Richtung West-Ost 701, in entgegengesetzter Richtung 728. Neutrale Schiffe befinden sich 171 darunter. Im Durchschnitt im Kanal mithin täglich 95 Schiffe.
2. Bei dem Minenräumen am 27.6.40 ist eine Mine erst beim dritten Überfahren mit dem Gerät zur Detonation gekommen. Beim ersten Überfahren mußte das Räumboot mit 3 Seemeilen um 2 nebeneinander festliegende Fischdampfer einen Bogen schlagen, das Gerät war also von der Mine zu weit ab. Bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bei dem zweiten Überfahren auf Gegenkurs war die Seekuh an der Seite der Minenlage ausgefallen, sodaß die mittlere Seekuh wieder zu weit ab war. Erst das dahinterfahrende 2.Räumboot mit 3 Seekühen brachte die Mine zur Detonation. Die Wasserstraßendirektion ist angewiesen, ein Nebeneinander-Festmachen von Fahrzeugen im Kanal bei Luftgefahr zu verbieten. Der Vorfall zeigt, wie sorgfältig beim Absuchen des Kanals verfahren werden muß. Eine ausreichende Reserve an Seekühen ist unbedingt erforderlich, da mit jeder Minendetonation fast eine Seekuh unbrauchbar wird. gez. Mahrholz.

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 Kr 3647

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 1092 Geh.

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. Gkdos 1296/40

Geheim!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 291/40

Kriegstagebuch des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1. Juni 1940.
Beendet: 15. Juni 1940.

Anlagen: keine.

An

Küstenbefehlshaber westliche Ostsee

Kiel.

1.Abt. Sk. 00XII C 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.40	Kiel, + 12°C, gute Sicht Wind:WNW.4, bedeckt	Keine besonderen Vorkommnisse.
2350 h		Die Balkensperre Friedrichsort Westdurchfah geschlossen.
2.6.40	Kiel, + 11°C, gute Sicht Wind: WNW.3, bedeckt	Mehrere Flugzeuge überflogen von 0050 bis 0150 h die Weststrecke des Kanals. Minenwürfe nicht beobachtet. Bombenabwürfe 0108 h bei Hochdonn, um 0114 h bei Brunsbüttelkoog. Die Bomben fielen ins Heideland bei dem Dorfe Ecklack südlich des Kanals bei km 12. Kein Sach- oder Personenschaden.
0255 h		Kistenbefehlshaber ordnet an, daß von km 45 bis Br.'koog abgesucht wird. Zwei Suchboote "von Conquieres" und "Nordmark" werden vom Sperrkommandanten gestellt. Die 11.Hafenschutzflottille sucht hinter der F.R.G.Boote mit Korbgerät.
0530 h		Boote laufen von Holtenau nach Westen aus.
0610 h		Balkensperre Friedrichsort wird wieder geöffnet.
1415 h		Die Suchgruppe erreicht Br.'koog. Minen wurden nicht gefunden. Die Schiffahrt auf dem K.W.-Kanal wieder freigegeben.
3.6.40	Kiel, + 13°C, gute Sicht Wind: W 2, bedeckt	Keine besonderen Vorkommnisse.
4.6.40	Kiel, + ~~14°C~~ 11,2°C, Sicht 1500 m Wind:W 2-3, 9/10 bedeckt	Keine besonderen Vorkommnisse. Kanalschlepper "Piraly", mit F.R.G. versehen, in Dienst gestellt und der 11. Hafenschutz-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.40		flottille eingegliedert. "von Jonquieres" und "Piraly" behalten als Liegeplatz Nobiskrug, bis auch "Schlei" und "Eider" in Dienst gestellt werden können. Dann erfolgt Verteilung auf Holtenau und Brunsbüttelkoog.
5.6.40 2340 h	Kiel + 14°C, sehr gute Sicht, Windstille, wolkenlos.	Keine besonderen Vorkommnisse. Flottillenkommando mit Boot 140 nach Holtenau verlegt. Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
6.6.40 0800 h	Kiel + 16°C, sehr sichtig, Wind: N 1, wolkenlos.	Von 0023 bis 0250 h wurde der Kanal wiederholt von feindlichen Fliegern überflogen. Östlich von Fähre Landwehr wurde Überfliegen oder Flugzeuggeräusch nicht beobachtet.
0115 h		Bei km 23,8 wurde Abwurf eines Gegenstandes
0200 h		aus Flugzeug in den Kanal gesehen.
0210 h		Die alten Schleusen in Brunsbüttelkoog wurden von einem Tiefflieger mit M.G. beschossen. Kein Personen- oder Sachschaden. Scheinwerfer der Flak erfassen kein Flugzeug.
0222 h		Ein km südlich des Kanals bei km 7 zwei Bombendetonationen beobachtet; wie später festgestellt, sind dabei 14 Stück Vieh getötet oder verletzt.
		11. Hafenschutzflottille erhält Befehl, die F.R.G.-Fahrzeuge "von Jonquieres" und "Piraly" beschleunigt zum Absuchen klarzumachen. Absuchen zunächst ostwärts bis Fähre Landwehr, von dort auf Gegenkurs bis Brunsbüttelkoog. In Landwehr tritt eine Rotte von Holtenau dazu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.40 0417 h 0450 h		und fährt bis Brunsbüttelkoog mit, unter Ausbringen des Korbgerätes bei Nobiskrug. Beginn des Suchens von Nobiskrug nach Osten. Warnstelle Holtenau meldet, daß um 0130 h der Fährmann der Fähre Breiholz (km 50) bei etwa km 49,5 ein klatschendes Geräusch gehört habe. Er konnte nicht unterscheiden, ob der Gegenstand ins Wasser oder an Land fiel. Von den dortigen Posten ist nichts gehört worden. Die Kanalwachabteilungen erhalten Befehl, beide Kanalufer in etwa 1 km Tiefe nach abgeworfenen Minen oder sonstigen Gegenständen abzusuchen. Bei Tiefhusen wurden 2 Blindgänger gefunden und die Gegend abgesperrt. Abschnittskommandant Brunsbüttel veranlaßt Beseitigung durch Fachkräfte. Bei Kuhlen, in der Nähe St.Margarethens, haben eine große und eine kleine Brandbombe ein Gehöft beschädigt. Ein etwas beschädigtes Haus wurde von Polizei geräumt; Personen nicht verletzt. Ein weiterer Einschlag wurde 400 m östlich des Scheinwerferstandes, ein weiterer Trichter, 15 m lg, 4-5 m brt, südlich vom Scheinwerfer, östlich der Chaussee bei Kuhlen, festgestellt. Scheinbar sind hier 2 Bomben gefallen. Dicht dabei deutet ein Erdloch auf einen Blindgänger hin. In der Nähe dieses Einschlages fielen in der Nacht zwei Brandbomben, ohne ein Gehöft zu treffen. Die Gegend wurde gegen Besucher abgesperrt. Es macht den Eindruck, daß der Angriff den Öltanks in Ostermoor galt. Alle Einschläge liegen ungefähr in der Linie Bahngeleise Ostermoor - St. Margarethen. Spätdetonationen fanden bisher nicht statt. In der Nacht überall am Kanal zwischen Schirn

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.40		und Brunsbüttelkoog Abwehrfeuer der Flak. Abwurf von Leuchtkörpern durch feindliche Flieger während der Nacht zwischen km 82 bis Brunsbüttelkoog.
1525 h		Minensuchen in Br.'koog beendet, nichts gefunden. Kanalverkehr für die ganze Strecke freigegeben.
7.6.40	Kiel	Der Kanal war wegen Luftgefahr von 0031 h bis
0800 h	Wind NW, 20 km/Std., wolkenlos, diesig. Sicht bis 10 km.	zum Hellwerden verdunkelt, die Schiffahrt still gelegt. Von 0020 bis 0314 h Ein- und Ausflüge feindlicher Flieger über dem Kanalgebiet. Der Kanal wurde bei km 18,8, 43, 44,5, 48, 55, 64,3 und 73,5 überflogen. Bombenabwürfe wurden nicht beobachtet. Von verschiedenen Posten wurden nördlich und südlich des Kanals rote und weiße Leuchtkörper gemeldet.
1530 h		Die 11. Hafenschutzflottille erhielt auf Anweisung des Küstenbefehlshabers westl.Ostsee Befehl, zunächst den Kanal von Landwehr ab ostwärts bis km 80 und dann im Gegenkurs bis km 8 abzusuchen. Die Schiffahrt wird erst hinter der abgesuchten Strecke freigegeben. Der Kanal ist bis km 8 abgesucht. Nichts gefunden. Schiffahrt von Brunsbüttelkoog nach Osten freigegeben.
8.6.40	Kiel + 11,7°C, Sicht 8 - 9 sm. Wind: N 1, wolkenlos.	Wegen Einflug feindlicher Flieger war der Kana von 0030 bis 0300 h verdunkelt. Da eine Überfliegung des Kanals nur am Kanalknie in 2-300(Höhe durch ein Flugzeug stattgefunden hatte,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.40 0403 h 1230 h		wurde der Verkehr um 0300 h auf der ganzen Strecke wieder freigegeben. Balkensperre Friedrichsort geschlossen. Balkensperre freigegeben. Auf Holtenau - Reede liegen 10 Schiffe.
9.6.40	Kiel + 11° C., Wind: WSW 4, heiter, nach Gewitter.	Der Kanal war auf der Strecke Holtenau von 0059 bis 0230 h und auf der Strecke Brunsbüttelkoog von 0125 bis 0230 h wegen Luftgefahr verdunkelt und für die Schiffahrt gesperrt. Feindliche Flieger hatten das Luftgebiet über dem Kanal nicht berührt, daher wurde der Kanalverkehr um 0230 h wieder freigegeben. Der Kanalverkehr war von 2030 h bis 2138 h wegen Luftgefahr stillgelegt. Da Feindflüge in das Kanalgebiet nicht erfolgten, wurde der Schiffsverkehr wieder freigegeben.
10.6.40	Kiel + 13°C, Sicht 500 - 1000 m, Wind: NW 4-5, bedeckt	Während der Zeiten 0148 bis 0230 h und 0300 " 0320 h war die Schiffahrt im Kanal wegen Luftgefahr stillgelegt und der Kanal in der gleichen Zeit verdunkelt. Feindflüge in das Kanalgebiet fanden nicht sta Der Verkehr wurde nach jeder Ausflugmeldung wieder freigegeben. Im Gebiet Kudensee bei km 10 versuchte ein Sprengkommando in den Boden gegangene Bomben freizulegen. Versuche mißlangen, da Bomben zu tief im Grund. Die Einschlaglöcher wurden daher zugeschüttet. Das verseuchte Gebiet wi zunächst weiter bewacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.6.40	Kiel + 12°C, Sicht am Boden 0,5 bis 1 km, sonst 5 km, Wind:NW, 35 km/h, Nebel	Wegen Luftgefahr Weststrecke von 0028 h, Oststrecke von 0015 h an verdunkelt. Überfliegungen in großen bis mittleren Höhen bei km 17, 21,5, 26, 66,1, 72, 77 und 90, bei Rendsburg. (Flakfeuer). Abwürfe nicht beobachtet.
		Auf Befehl des Küstenbefehlshabers wird die Strecke von Grünenthal bis km 20 abgesucht (nur mit F.R.G.). "Piraly" und "von Jonquieres" erhielten um 0310 h Befehl, sofort auszulaufen.
0911 h		Die nicht abzusuchenden Strecken wurden 0310 h wieder freigegeben für den Schiffsverkehr.
0310 h		Der Kanal ist von km 31 bis km 20 abgesucht.
1647 h		Nichts gefunden. Auch diese Strecke wurde 0911h wieder freigegeben.
		Kieler Hafen Ein- und Ausfahrt gesperrt.
		Einlaufen nach Kiel freigegeben.
12.6.40	Kiel + 14°C, Sicht 2000 m., Windstille, bedeckt, diesig.	Von 0022 h bis zum Hellwerden war der Kanal wegen Luftgefahr verdunkelt. Die Schiffahrt wurde um 0022 h stillgelegt. Auf Reede Holtenau liegen 7 Schiffe.
		Es fanden eine Reihe von Kanalüberflügen feindlicher Flugzeuge zwischen km 15,1 und km 78,8 in geschätzten Höhen von 1000 bis 1500 m statt. Flakfeuer an verschiedenen Stellen des Kanals. Zielflüge auf den Kanal oder Abwürfe von Bomben und Minen wurden nicht beobachtet. Von 0105 bis 0120 h und um 0220 h Flakfeuer in Kiel und Holtenau.
0315 h		Auf Befehl des Küstenbefehlshabers soll der Kanal von km 68 bis 40 mit F.R.Gerät abgesucht werden.
		Der Schiffsverkehr wird um 0315 h für die nic

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.6.40		
0615 h		abzusuchenden Strecken freigegeben.
		Beginn des Absuchens von Nobiskrug aus, zunächst bis km 68, von dort bis km 40.
0915 h		Absuchen beendet. Keine Minen gefunden. Kanalverkehr anschließend auf der ganzen Strecke freigegeben.
2300 h		Balkensperre Friedrichsort geschlossen.
13.6.40	Kiel + 17°C, Sicht 1000 m. Wind: SSO 1, diesig	Von 0115 bis 0340 h war der Kanal wegen Luftgefahr verdunkelt und die Schiffahrt stillgelegt. Auf Reede Holtenau lagen 10 Schiffe.
0132 h		Fliegeralarm für Kiel.
0225 h		Fliegeralarm für Kiel beendet.
0157 h		Ein feindliches Flugzeug überquerte den Kanal bei Levensau und Sehestedt. Bomben- und Minenabwürfe wurden nicht gemeldet.
		Nördl. km 94 - 98 bei Bokinseck Flakfeuer.
0340 h		Auf Befehl des Küstenbefehlshabers wurde die F.R.G.-Gruppe der 11.Hafenschutzflottille nach Kiel beordert.
0305 h		Die Schiffahrt im Kanal für die ganze Strecke freigegeben.
		Ein- und Auslaufen durch die Balkensperre ist gesperrt.
2045 h		"Piraly" und "von Jonquieres" nach Beendigung ihrer Aufgaben wieder in den Kanal eingelaufen
		Das durch Blindgänger bombenverseuchte Gebiet bei Kudensee wird zum Betreten freigegeben.
14.6.40	Kiel + 14,2°C, Sicht 2,5 sm., Wind: S 1-2, leicht bedeckt	Keine Vorkommnisse.
0410 h.		Balkensperre Friedrichsort geöffnet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.6.40	Kiel + 15°C, 1019 mb. Wind: NO 1, heiter	Keine Vorkommnisse.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 1. bis 15. Juni 1940 passierten den K.W.-Kanal insgesamt 1473 Schiffe, und zwar in Richtung West - Ost 761, in entgegengesetzter Richtung 712. Neutrale Schiffe befinden sich 100 darunter. Im Durchschnitt im Kanal mithin täglich rund 98 Schiffe. Mit dem 3.Juni 1940 hat der Verkehr von Erzdampfern nach Lulea wieder begonnen.

2.) Längere Sperrungen des Kanalverkehrs müssen wegen der einsetzenden Erzfahrt nach Schweden nach Möglichkeit vermieden werden. In einer Rücksprache mit dem Küstenbefehlshaber der westlichen Ostsee wurde Übereinstimmung erzielt, daß Überquerungen des Kanals in mittlerer und großer Höhe einen Minenabwurf unwahrscheinlich machen und daß in Zukunft Minensuchen nur dann angeordnet werden soll, wenn die Feindflüge in Längsrichtung des Kanals in niederen Höhen, und wenn Angriffe unmittelbar auf Einrichtungen des Kanals mit Bomben stattgefunden haben; ferner bei Meldungen der Ausguckposten über Abwurf von Minen oder dergl. und bei verdächtigem Verhalten sowie schlechter Sicht.

gez. Mahrholz.

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 1214/40

Anlage zu Gruppe Ost
Buch-Nr. Geh. 3829

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

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 900 geh

Kr 4697

Geheim!

Kriegstagebuch des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 16. Mai 1940.
Beendet: 31. Mai 1940.

Anlagen: keine.

An

Küstenbefehlshaber westliche Ostsee

K i e l

1. Abt.
Sk 1829/40

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
16.5.40 0330 h.	Kiel + 5-6°C, Sicht 30 km. Wind: O.5, zart bedeckt	Der Verkehr im K.W.-Kanal wurde nach Absuchen der Strecke wieder voll aufgenommen. Luftlage während der Nacht ruhig. Nach Freigabe des Verkehrs um 0330 h keine Unterbrechung. Auf Brunsbüttelkoog-Reede liegen 7 Schiffe, " Holtenau " keine Schiffe. Auf Anordnung des Küstenbefehlsh. Nordfriesland wurde durch den Abschnittskommandanten Brunsbüttel eine teilweise Änderung in der Aufstellung der Flak am Kanal vorgenommen, um Minenflugzeuge wirksamer bekämpfen zu können.
17.5.40 0800 h	Kiel + 7°C, Sicht 15 km. Wind: O.S.O.1, bedeckt	In der Nacht keine Vorkommnisse. Luftlage ruhig. Die F.R.-Suchgruppe wird entlassen und kehrt von Brunsbüttelkoog nach Friedrichsort zurück. Die Boote der 11. Hafenschutzflottille gehen wieder auf ihre Liegeplätze.
18.5.40	Kiel + 6°C, Sicht gut. Wind: NO.3, heiter	In der Nacht vom 17. zum 18.Mai finden 13 Einflüge feindlicher Flugzeuge nach N.W.-Deutschland statt, von denen 5 das Kanalgebiet berühren. Der Posten km 60,5 meldet, daß er südlich des Kanals 4 rote Leuchtkugeln langsam herunterkommen sieht. Der Posten km 66 meldet: Bombeneinschlag in Richtung Audorf gehört. Verschiedene Posten und die Besatzung von 2 in der Nähe befindlichen Verkehrsbooten beobachter um 0140 h bei km 85 einen Bombenabwurf in den

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.40		Kanal (bei Flemhude). Die Bombe gilt wahrscheinlich dem Oellager. Kein Schaden. Splitter schlugen in der Nähe des Postens 84,3 ein, ein Postenversetzboot befand sich rd.200 m von der Einschlagstelle. 3 Sprengstücke wurden am nächsten Tage auf der Südseite des Kanals gefunden. Der Kanal wird von 0008 h für den Rest der Nacht verdunkelt. Die Schiffahrt bleibt gesperrt, da nicht sicher, ob Minen abgeworfen wurden.
		Vom Küstenbefehlshaber werden um 0200 h zwei F.R.G.-Boote angefordert, die mit Hellwerden den Kanal von Osten nach Westen absuchen sollen. 11.Hafenschutzflottille erhält Befehl, sich anzuschließen und die Strecke auf Ankertauminen abzusuchen.
1630 h		Das Absuchen beginnt erst um 0650 h von Holtenau, da F.R.G.-Boote nicht eher gestellt wurden. Hinter der abgesuchten Strecke wird der Kanalverkehr freigegeben. Die 6.Kompanie, Zug "Wienböken" meldet, daß die Posten bei km 43 und km 50 beobachteten, wie von der Erde aus in etwa 10 km in südlicher Richtung mehrere Raketen und Leuchtraketen, die anscheinend mit Fallschirm versehen waren, abgeschossen wurden. Meldung wird durch Ugruko Wilhelmsburg bestätigt. Da Verdacht auf Erdverbindung mit feindlichen Fliegern nicht ausgeschlossen erschien, wurde die Meldung an Ast Ost weitergegeben.
1810 h		Absuchen des Kanals bis Brunsbüttelkoog beendet.Nichts gefunden. Minenfrei. Kanalverkehr
1820 h		für die ganze Strecke freigegeben.
		Das Absuchen der beiden Kanalufer hat nur das Ergebnis, daß bei km 83 - 84 einige Sprengstücke und ein Flugblatt gefunden werden.
		D. „von Jonquieres" wird voraussichtlich am 23.5. abends mit F.R.G. für den K.W.-Kanal

zur

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.40		zur Verfügung stehen. Es ist beabsichtigt, „Schlei" und „Eider" gleichfalls mit F.H.G. ausrüsten zu lassen und später auch „Piraly". „Eider" und „von Jonquieres" sollen in Brunsbüttelkoog, „Schlei" und „Piraly" in Holtenau ihren Liegeplatz erhalten. Zur Unterbringung der Besatzungen Anbau an Baracke Hoheneck beantragt. Brunsbüttelkoog: Unterbringung auf „Usambara", dann Baracke oder „Zur Kanalmündung".
		. . .
19.5.40	Kiel + 6°C, Sicht 20 km. Wind: N 2, wolkenlos	Nachts eine Reihe von Einflügen feindlicher Flugzeuge nach N.W.-Deutschland. 7 feindliche Flugzeuge gelangen in das Gebiet zwischen Rendsburg und Eckernförde; zwischen 0100 h 0231 h
0231 h		bei Königsförde und Sehestedt Flakfeuer. Ein Posten des Wachtrupps Saatsee meldet in Richtung Audorf einen Gegenstand, vielleicht Fallschirm, gesehen zu haben. - Keine weiteren Angaben. Kanal bleibt auf Strecke Holtenau von 0001 h und auf Strecke Brunsbüttelkoog von 2340 h bis Hellwerden verdunkelt, der Verkehr bleibt wegen Verdachts des Minenabwurfs gesperrt, bis Absuchen beendet.
0240 h		Bombenabwurf bei Kleggendorf.
0325 h		Zwischen Einfahrt von alter und neuer Schleuse fiel ein Gegenstand (vermutlich Mine) in die Elbe.
0326 h		Bei Audorf (Kanal - km 64) Minenabwürfe über dem Kanal. Auf Brunsbüttelkoog - Reede 18 Schiffe, im Brunsbüttelkooger Binnenhafen 5 Schiffe, Auf der Strecke 24 Schiffe, " Holtenauer Reede 5 Schiffe.
		. . .

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.5.40 0500 h		Beginn des Absuchens durch F.R.G.-Boote und 11. Hafenschutzflottille ab Brunsbüttelkoog. Hinter der abgesuchten Strecke wird Verkehr freigegeben.
1020 h		Versuch des Fotographierens vom D.„Bornhoven" aus bei der Straßendrehbrücke Rendsburg. Beim Einlaufen des Schiffes in Holtenau Täter festgestellt, Film beschlagnahmt und an Ast abgeliefert.
1400 h		In Nübbel, Nähe der Windmühle, Sprengtrichter festgestellt. (Größe oben 3/4 m, Tiefe 0,3 m, unten rund) Geschoß oder Teil davon nicht gefunden. (festgestellt 18.5.1940 abends)
1430 h		Die Räum- und Suchgruppen treffen um 1430 h in Holtenau ein. Nichts gefunden. Schiffahrt für die ganze Strecke wieder freigegeben.
2315 h		Hafenamt Holtenau meldet losgerissenen Sperrballon bei km 85. Ballon geborgen.
20.5.40 0800 h	Kiel + 7°C, Sicht 15 sm, Wind: N.3, klar	Keine Vorkommnisse. Luftlage während der Nacht ruhig.
0930 h		Keine Ansammlungen von Schiffen im Kanal oder auf den Reeden.
		Ursache des Treibens der Leuchtboye Saatsee II wurde festgestellt, daß ein Tankschiff beim Drehen mit Boje kollidierte, die sich dabei von der Verankerung löste.
2000 h		Festnahme der Frau Käthe Hipp, die sich auf der Pr.Heinr.Brücke in auffälliger Weise benahm. Feststellung: Selbstmordabsichten wegen angebl. Lungenleidens. Sie wurde Polizeirevier II übergeben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.5.40 1515 h	Kiel + 12°C., Wind: N 2-3, Nebel	In derv Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Luftlage ruhig. Die Posten bei km 11, 11,5, 12,5 beobachten in westlicher Richtung vom Orte Kudensee aufsteigende rotgelbe Leuchtraketen von 2348 bis 2355 h, um 0015 h und von 0115 bis 0120 h. Die ins Moor bei km 72 gefallene Mine ist geborgen.
22.5.40 1530 h	Kiel + 11,4°C, Sicht 200 m, Wind SO 2, Nebel	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse. Luftlage ruhig. Laut Mitteilung des B.S.N. ist die Elbe von Tonne 17 bis See gesperrt, ebenso das Hubertgat der Ems.
23.5.40 2000 h	Kiel + 12,5°C, Sicht 2 sm. Wind: 2, leicht bedeckt, diesig	In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse 2225, 2305, 2310 u. 2313 h je 4 weiße Leuchtkörper, 2015 und 2315 h je 3 Leuchtkörper in Gegend Hochdonn - Holstenniendorf gesichtet. Heute wurde die Kopffernsprechverbindung für die Ausguckposten Seewasserstraße entlang des ganzen Kanals in Betrieb genommen. Der vom S.V.K. mit F.R.G. ausgerüstete Kanalschlepper „von Jonquieres" trifft in Rendsburg-Nobiskrug ein und wird der 11.Hafenschutzflottille unterstellt.
24.5.40	Kiel + 13,4°C, Sicht 10 km Wind:WNW2, bewölkt, dunstig.	Keine besonderen Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.5.40	Kiel + 13°C, Sicht 3 - 4 sm, Wind: SO1 - 2, diesig, bedeckt	Kanal und Schleusen waren auf der Szrecke Holtenau von 0244 h, auf der Strecke Br.'koog von 0219 h bis zum Hellwerden gesperrt. Die Schiffahrt wurde um 0408 h wieder freigegeben, da kein Flugzeug über dem Kanal gesichtet und auch keinerlei Meldungend der Ausguckposten über verdächtige Erscheinungen vorlagen. Das Elbe-Fahrwasser ist vom Feuerschiff Friedensposition nach See gesperrt.
0910 h		Südwestlich Nübbel auf Nordseite der Eider im Schilf Fallschirm aufgefunden und geborgen. Durchmesser 50 cm, engl. Firmenaufdruck und Datum: „1.4.40". Vermutlich benutzt für Abwurf von Flugblättern und Leuchtraketen.
26.5.40	Kiel + Wind: --, bedeckt, diesig. Wolkenhöhe ca. 2000 m, Sicht 200 - 300 m	Nachts Verdunkelung Strecke Br.'koog von 0210 h bis Hellwerden, Strecke Holtenau von 0228 h bis Hellwerden. Einflüge in deutsche Bucht, Dithmarscher Bucht und Elbmündung. Ein Flugzeug berührt 0341 h den K.W.-Kanal bei km 32,5 in 300 bis 500 m Höhe. Der Verkehr wird zunächst 0430 h wieder freigegeben, da keiner der Ausguckposten irgend etwas Verdächtiges gemeldet hat. Auf Veranlassung des Küstenbefehlshabers wurde der Schiffsverkehr jedoch 0540 h wieder von km 25 bis km 55 gesperrt, da 0535 h zweimalige Überfliegung des Kanals bei km 32,5 gemeldet war. Es wurde befohlen, den K.W.-Kanal von km 20 bis km 55 abzusuchen. Dies wurde von Osten her mit 2 Räumbooten ausgeführt und war 1530 beendet. Nichts gefunden.
1200 h		Elbefahrwasser wieder freigegeben.
1430 h		Fotographierender Radfahrer vom Posten km 50 festgestellt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.5.40 1600 h		festgestellt. Apparat beschlagnahmt, Personalien festgestellt. Schiffahrt auf der ganzen Kanalstrecke wieder freigegeben.
27.5.40	Kiel + 10°C, Sicht 4 sm, Wind S 1, bedeckt.	Keine Vorkommnisse.
28.5.40	Kiel + 12,6°C, Sicht 300 - 600 m, Wind: NW 1, Nebel.	Wegen feindlicher Einflüge, bei denen Brunsbüttelkoog und die Weststrecke des K.W.-Kanals mehrfach überflogen wurden, war die Weststrecke von 0113 bis 0358 h, die Oststrecke von 0119 bis 0410 h verdunkelt. Bomben- oder Minenabwürfe über dem K.W.-Kanal nicht beobachtet. 0417 h wurde der Schiffsverkehr wieder freigegeben. Flakfeuer in Br.'koog um 0238 h und 0314 h.
1045 h		Vom Schlepper „Mellum" aus, der westwärts fährt, wird Hochbrücke fotographiert. H.Ü.St.Br.'koog ist mit Feststellung und Beschlagnahme des Films beauftragt.
29.5.40	Kiel + 14°C, Sicht 1sm Wind: 0.2-3, stark bedeckt, Regen	Keine besonderen Vorkommnisse.
30.5.40	Kiel + 11,9°C, Sicht 1000 m, Wind:NNO 1, Nebel	Keine besonderen Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.40	Kiel + 11°C, Sicht 10 km, Wind: West 5, bedeckt	Der Kanal war von 0020 h bis zum Hellwerden verdunkelt. Die Schiffahrt blieb auf Anweisung des Küstenbefehlshabers gesperrt bis nach Absuchen durch F.R.-Gerät von Holtenau nach Brunsbüttelkoog. Boote der 11. Hafenschutzflottille suchen hinter der F.R.G. - Gruppe. Es wurde auf fast der ganzen Kanalstrecke von den Ausguckposten zwischen 0030 h und 0130 h Flugzeuggeräusche in nicht feststellbaren Richtungen gehört. Die Posten bei km 9,3 und 13 meldeten Flugzeuggeräusche auch über dem Kanal. Gesichtet wurde in der besonders dunklen Nacht und bei bewölktem Himmel kein Flugzeug. Abwürfe wurden nicht gemeldet. Um 1540 h war das Absuchen des Kanals (Beginn 0455 h) in Br.'koog beendet. Es wurden keine Minen gefunden und die Schiffahrt wieder freigegeben auf der ganzen Strecke und in beiden Richtungen.
1630 h		Auf Anordnung des Küstenbefehlshabers soll der Schlepper „von Jonquieres" sofort nach Friedrichsort zur Uebernahme des F.R.-Geräts gehen. 11. Hafenschutzflottille erhält entsprechenden Befehl.
2225 h		„Blauwal" und „Nordmark" sind nach Holtenau zurückgekehrt. Die anderen Boote liegen im Binnenhafen Brunsbüttelkoog.

Zusammenfassung.

1.) In der Zeit vom 16. bis 31. Mai 1940 passierten den K.W.-Kanal insgesamt: 1470 Schiffe und zwar in Richtung West - Ost: 728, in entgegengesetzter

Zitz 134.

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

gegengesetzter Richtung 742.
Neutrale Schiffe befinden sich 113 darunter.
Im Durchschnitt im Kanal mithin täglich rund 92 Schiffe.

2.) Nach den bisherigen Erfahrungen scheint es nicht notwendig, jedesmal nach Erscheinen von feindlichen Flugzeugen über dem Kanal Sperrung und Minensuchen zu veranlassen. Wenn nicht besonders ungünstige Umstände vorliegen, wird die Kanalbewachung jeden Abwurf von Minen aus geringer Höhe bemerken und melden; aus großer Höhe abgeworfene Minen aber werden den Kanal verfehlen. Es ist nicht anzunehmen, daß der Feind Abwürfe von Minen aus großen Höhen vornimmt.
Solange nicht genügend F.R.G. vorhanden sind, dauert das Absuchen der Kanalstrecke 9 - 10 Stunden. Da mit dem Suchen erst bei Hellwerden begonnen wird, die Schiffahrt aber aus Sicherheitsgründen bereits bei Linie 10 Einflug stillgelegt wird, also meist gegen 0100 - 0200 h nachts, dauert die Sperrung des Kanals für die Schiffahrt z.Zt. ca. 12 - 14 Stunden am Tage. Wenn schon in der günstigsten Jahreszeit eine derartige Störung eintritt, so kann die derzeitige Handhabung der Verkehrsunterbrechung bei Minengefahr im Winter zu völliger Lahmlegung führen. Man wird also in Zukunft nur noch dann Sperrung des Verkehrs und Minensuchen anordnen, wenn die Ausguckposten etwas Verdächtiges gemeldet haben oder wenn infolge der Witterung den Postenbeobachtungen nicht zu trauen ist.]

gez. Mahrholz.

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

Kr 3080

Anlage zu Stat. O.
Buch-Nr. 1077/40

Kommandant der Seewasserstraße
Kaiser-Wilhelm-Kanal
B.-Nr. 784 geh.

Geheim!

Kriegstagebuch
des Kommandanten der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal, Konteradmiral Mahrholz.

Angefangen: 1. Mai 1940.
Beendet: 15. Mai 1940.

Anlagen: keine.

An

Küstenbefehlshaber westliche Ostsee

§ Kiel

1. Abt.
Skl.
51/41

Zu beziehen vom Amtlichen 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
1.5.40 0800 h		Keine Vorkommnisse. Tor 1 der neuen Nordschleuse Holtenau wieder betriebsklar.
2.5.40 0800 h		Kanalstrecke Holtenau war wegen Luftgefahr verdunkelt von 0325 h bis 0340 h, Strecke Br.'koog von 0003 h bis 0116 h
3.5.40 0800 h		Wegen Luftgefahr waren in der Nacht verdunkelt: Strecke Holtenau von 0039 h bis 0145 h und von 0203 h bis 0350 h, Strecke Br.'koog von 2340 h bis 2358 h, von 0034 h bis 0052 h, von 0148 h bis 0226 h, von 0236 h bis 0259 h und von 0340 h bis 0352 h. Der 1. und 2. Zug der 2.Komp. der K.W.A. Br[illegible]oog beziehen die Baracken Kudensee bei km 9,5, der 3. Zug (Wache Abschnitt Burg) die Baracken Bebeck bei km 17. Feindliche Flieger berührten mehrfach die Kieler Außenförde und kreuzten den K.W.Kanal am Kanalknie, bei Sehestedt, 2 mal bei Rendsburg, Hohenhörn, Nübel. Flakfeuer 0048 h bis 0107 h bei Marienfelde, Pries, Holtenau, Krusendorf, Schwartenbek, Bocknieseck, 0214 h bei Hidkate und Laboe. Balkensperre Fr.'ort von 0700 h bis 1230 h geschlossen. Einflüge bezweckten anscheinend Mi-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.5.40		neulegen.
4.5.40 0800 h		Der Kanal war wegen Luftgefahr verdunkelt von 0042 h bis 0116 h und von 0138 h bis 0229 h für die Strecke Br.'koog und von 0047 h bis 0206 h für die Strecke Holtenau. Nachts fanden 3 Einflüge feindlicher Flugzeuge statt, von denen 1 Einflug den Kanal westlich von Rendsburg und südlich Grünenthal berührte. Ausfahrt Kieler Hafen wegen Minenabwurf gesperrt.
5.5.40 0800 h		In der Nacht von 0155 h bis 0210 h Verdunkelung der Strecke Br.'koog wegen Luftgefahr. Keine besonderen ~~Ereignisse~~ Vorkommnisse. Elbefahrwasser von Altenbruch nach See ab 1420 h gesperrt.
6.540 0800 h 0300 h 1100 h		Keine Vorkommnisse. „Gneisenau" unter Minensuchgeleit von Westen nach Osten durch den Kanal. Elbfahrwasser wieder frei.
7.5.40 0800 h		Wegen Luftgefahr war Strecke Br.'koog von 2355 h bis 0022 h und von

Seite 110

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.5.40 2145 h		0045 h bis 0104 h. Strecke Holtenau von 2318 h bis 0116 h verdunkelt. Feindliche Flieger berührten 0015 h Kiel und Eckernförde. Von 2148 h bis 2205 h und von 0015 h bis 0035 h Luftgefahr 15. Gemäß Befehl Küstenbefehlshaber westliche Ostsee wird Ein- und Ausfahrt Kiel täglich ab 2400 h gesperrt und erst nach Absuchen der Auslaufwege wieder freigegeben.
8.5.40 0800 h 1115 h		In der Nacht keine Vorkommnisse. Auf Reede Holtenau liegen 15 Schiffe. Versuchsboot Nautilus ab Holtenau zum Absuchen des K.W.K. mit dem R.F.G. bis Br.'koog. F.R.S.!
9.5.40 0800 h 1700 h		In der Nacht keine Vorkommnisse. Auf Reede Holtenau liegen 15 Schiffe. Befehl an Kanalwachabteilungen. Bis auf weiteres verstärkte Kanalbewachung. Damit sind die Ausguckposten Seewasserstraße während der Nacht vermehrt, sodaß etwa alle 600 - 700 m ein Posten steht.
10.5.40 0800 h		Der Kanal war wegen Luftgefahr verdunkelt von 2345 h bis 0353 h auf der Strecke Holtenau und von 2350 h bis 0029 h und 0046 h bis 0343 h auf der Strecke Br.'koog.

ENDING OF

REEL T-213-A

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG-39828-NID Cont from Reel T-212-A PG.39772-NID.	PG. 39773-NID. PG 31959-NID. PG.31960-NID. PG 31.961- NID. continued on Reel T 214 A.

NID

DATE: March 15, 1946

MACH. NO. 1699

PHOTOGRAPHED BY: Kirby McCarthy