PG-70708-NID

Kr 8293 a-c

Oberkommando
der
Kriegsmarine

KTB

M.S. „Dresden"

28.3.-23.5.1941.

mit 2 Tagebüchern u. B.C.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/10108 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON ... SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1SK 11200 Kds.

-2 Anl.-

PG/70708

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. MOTOR VESSEL "DRESDEN". VOYAGE REPORT AND WAR DIARIES FROM 28/3/41 to 23/5/41

Geheime Kommando-Sache! 562)

1/	Chef I. Gef. Abgemeldet		I a Gef. Abwesend.				
2/	I	c IV	28/5	I		I	
3/	B. K. 4.						
4/	2 Mc	Na	(s. auch die FT Berichte)				
5/	3 Mc	FH					
6/	1 Mc	an Kr.					

Abteil IV
31. MAI 1941
B. Nr. 1539/41 geh.-K.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 70108.
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

Fu 1.SK! 11200 C.KOS.

Reisebericht des M/S " DRESDEN " von Santos und weiter.
==========

Am 28.3.41 wurde um 19 Uhr ausklariert. Die Mannschaft wurde durch persönliche Übergabe der Seefahrtsbücher durch den Hafenkapitän gemustert. Da kein Schlepper benutzt werden durfte, wurde bei Stauwasser, gegen 21 Uhr Ankerauf gegangen. Brennstoff- und Proviantkontrolle fand nicht statt. Die Behörden waren sehr entgegenkommend. Tiefgang bei Abfahrt vorne 17 Fuss 5 Zoll, hinten 2o Fuss 11 Zoll. 22 Uhr Anker auf, Abfahrt. 22^{30} Uhr Lotse von Bord. Im Verlaufe der Nacht wurden verschiedene Dampfer durch Umgehung passiert. Das Wetter war vollkommen sichtig, leicht bewegte See.

29.3.41. Mittags 25° 12 Süd u. 47° 47 West - Dist. 133 sm.
Der Tag verlief ohne irgendwelches in Sichtkommen von Schiffen.

3o.3.41. Mittags 26° 5 Süd u. 39° 51 West - Dist. 267 sm.
22 Uhr erhielten T. DAN. No 1. Treffpunkt. Sparfahrt. Nichts gesichtet.

31.3.41. Mittags 26° 26 Süd u. 35° 11 West- Dist. 252 sm.
Nichts gesichtet, zunehmender Wind u.See von vorne.

1.4.41. Mittags 26° 5o Süd u. 31° 8 West.-Dist. 218 sm.
Windstärke 5 von vorne, nichts gesichtet.

2.4.41. Mittags 27° 13 Süd u. 27° 7 West - Dist. 216 sm.
Windstärke 5 bis 6 von vorne. Stoppten 3o Minuten wegen Regulierung einer Zündung. Nichts gesichtet.

3.4.41. Mittags 27° 34 Süd u. 23° 33 West - Dist. 191 sm.
Böige Winde von Ost bis Nord 5 - 6. Nichts gesichtet.

4.4.41. Mittags 27° 52 Süd u. 2o° 14 West - Dist. 177 sm.
Hohe östliche Dünung, Wind Nord 6, Regenböen. Schiff arbeitete schwer. Nichts gesichtet.

5.4.41. Mittags 27° 59 Süd u. 16° 39 West - Dist. 19o sm.
Wind Nord 5, ziemlich gröbe See, hohe Ostdünung, Schiff arbeitete schwer. Nichts gesichtet.

6.4.41. Mittags 28° o2 Süd u. 12° 34 West - Dist. 216 sm.
Hohe nördliche Dünung, Regenschauer, Wind nordwest 4-5, Schiff arbeitete schwer. Nichts gesichtet.

7.4.41. Mittags 27° 57 Süd u. 8° 36 West - Dist. 213 sm. (Treffpunkt). Ab 18 Uhr Maschine gestoppt. Erhielten T. Dan No. 2.
0 Uhr setzten Reise Nordkurs fort. Hohe Nordwestdünung, Schiff schlingerte stark. Nichts gesichtet.

8.4.41. Mittags 26° 53 Süd u. 8° 21 West - Dist. 97 sm.
Ab 18 Uhr Maschine gestoppt. Hohe Nordwestdünung.Schiff schlingerte stark. Nichts gesichtet.

9.4.41. 3^{30} Uhr erhielten T.DAN No 3. Mittags 25° 33 Süd u. 8° 2o West - Dist. 83 sm. Gestoppte Maschine von 17^{55} Uhr bis 5^{16} Uhr. Lange Südwestdünung. Nichts gesichtet.

1o.4.41. Mittags 24° 43 Süd u. 9° o7 West - Dist. 78 sm. Stoppten von 17^{55} Uhr bis 5^{16} Uhr. Lange südöstliche Dünung. Nicnts gesichtet.

11.4.41. Mittags 25° o5 Süd u. 8° 55 West - Dist. 48 sm. 16^{26} Uhr stoppten. Östliche Dünung. Nichts gesichtet.

12.4.41. Mittags 26° o1 Süd u. 9° 13 West - Dist. 62 sm. 7 Uhr setzten Reise fort. 16^{30} Uhr stoppten. Lange südöstliche Dünung. Nichts gesichtet.

13.4.41. Mittags 26° 3o Süd u. 8° 44 West - Dist. 54 sm. 7 Uhr setzten Reise fort, 16^{56} Uhr stoppten. Zunehmende Süddünung. Nichts gesichtet.

14.4.41. Mittags 27° 32 Süd u. 8° 47 West - Dist. 62 sm. 6^{44} Uhr setzten Reise fort, 17^{00} Uhr stoppten. Hohe Süddünung (Treffpunkt). Nichts gesichtet.

15.4.41. 6^{00} Uhr morgens 28° o2 Süd u. 8° 35 West. 7^{00} Uhr setzten mit rechtweisend 9o° Kurs Reise fort. 18 Uhr stoppten (27° 57 Süd u. 8° 37 West. Nichts gesichtet.

16.4.41. 5^{1o} Uhr sichteten Schiff, nach Erkennung stellten Verbindung her. Begannen nachdem mit Abgabe von Proviant,Öl,Holz, Wasser.

17.4.41. 1^{30} Uhr Wasserabgabe beendet (200 cbm). Lösten Verbindung. H.K. läuft ab. 3^{45} Uhr sichteten fremdes Fahrzeug, Alarm (ZamZam). Drehten sofort mit voller Fahrt süd ab. 3^{5o} Uhr sichten backbord voraus auf Gegenkurs H.K. Wir setzten Reise südkurs fort.

18.4.41. 5^{00} Uhr sichten H.K., stellten Verbindung her.Nahmen an Bord 76 Frauen, 35 Kinder, 91 weisse Männer und 127 Mann ägyptische Besatzung = 329 Personen total. (Anzahl der Frauen inklusive drei weibliche Besatzungsmitglieder). Ferner nahmen an Bord Gepäck, soweit geborgen, zwei Rettungsboote für 90 Personen. Drei Verwundete. 16^{1o} Uhr lösten Verbindung. 16^{2o} Uhr setzten Reise fort,lt.Befehl H.K.

19.4.41. Mittags 27° 53 Süd u. 13° o6 West - Dist. 146 sm. 14^{3o} Uhr stoppten, treiben. Nichts gesichtet. Bei Überholung der an Bord genommenen Boote wurde festgestellt, dass dieselben sich in einem absolut unmöglichen Zustand befanden. (Wasser in Fässern verfault, Boot 5 teilweise angefault. Notdürftig repariertes Ruderblatt.)

2o.4.41. Mittags 27° 59 Süd u. 14° 13 West - Dist. 11o sm. 4^{51} Uhr setzten Reise fort. 18^{00} Uhr stoppten,treiben.Südwestdünung.

~~21.4.41 Mittags 27° 31 Süd u. 14° 15 West - Dist. 79 sm. (Zwinger) 16~~

21.4.41. Mittags 27° 31 Süd u. 14° 15 West - Dist. 79 sm. (Zwinger) 16 Uhr stoppten 27° 47 Süd u. 14° 35 West. Nichts gesichtet.

22.4.41. 5^{25} Uhr setzten Reise fort. Mittags 27° 54 Süd u. 14° 37 West - Dist 8o sm. 16 Uhr 27° 49 Süd u. 14° 31 West stoppten. Boot- und Flossraum, welcher zusätzlich angefertigt wurde, den Gefangenen zugeteilt. Südwestdünung.Schiff schlingerte.Nichts gesichtet.

23.4.41. F.T.O. meldet morgens, Chatham-Radio ruft ZAMZAM,treiben, nichts gesichtet.

24.4.41. 5 Uhr setzten Reise fort. Mittags 27° 37 Süd u. 14° 36 West-Dist. 52 sm. Wechselnd bewölkt,Staubregen, lange Südwestdünung. Nicnts gesichtet.

25.4.41. 5^{32} Uhr stoppten. Mittags 27° 44 Süd u. 13° 54 West - Dist. 96 sm. 12^{08} setzten Reise fort. 17^{58} stoppten. Leichte Regenschauer, lange Südwestdünung. Nichts gesichtet.

26.4.41. 6^{08} Uhr sichteten H.K. 7^{15} Uhr Schleppverbindung hergestellt. Besprechung Kommandanten.Übernahme von 1o Kapokflössen und zusätzlichen Proviant. II.O. Dittmann,F.T.O. Fröhlich an H.K. abgegeben. Leutnant Ackermann u.Kniefer sowie O.F.M. Schade erhalten. 18^{18} Uhr Verbindung gelöst, von H.K. entlassen. 27° 57 Süd u. 14° 12 West.

27.4.41. Mittags 25° o9 Süd u. 14° 11 West - Dist. 179 sm. Fuhren nachts halbe Kraft, da Schornstein stark brennt. Südwestdünung. Nichts gesichtet.

28.4.41. Mittags 21° 23 Süd u. 14° 56 West - Dist. 237 sm. Südostpassat, Nichts gesichtet. Bei Überpumpen der Hinterpiek nach Tank No 3 wurde eine Treibölpumpe benutzt, wodurch ca 12o Tons Frischwasser mit Öl durchsetzt wurden. Wachhabender Ing.:II.Ing.Nüstedt. Daraufhin äusserste Rationierung des Frischwasserverbrauchs.

29.4.41. Mittags 17° 2o Süd u. 47° 45 West - Dist. 291 sm Schiff schlingerte stark in Südwestdünung. Nichts gesichtet. Zwei Diarrhoekranke 39^{5} Fieber(Gefangene) .

3o.4.41. Mittags 13° 17 Süd u. 2o° 23 West - Dist. 287 sm. Erhielten T.DAN No 4 (Befehl). Südwestliche Dünung,nichts gesichtet. Zwei weitere Durchfallkranke.

1.5.41. Mittags 9° 25 Süd u. 23° 36 West - Dist. 299 sm. Durcheinanderlaufende Dünung, nichts gesichtet. Zustand der Durchfallkranken bessert sich.

2.5.41. Mittags 5° 42 Süd u. 26° 45 West - Dist. 291 sm. Durcheinanderlaufende Dünung,Schiff arbeitete,nichts gesichtet. Zustand der Erkrankten bessert sich weiter.

3.5.41. Mittags 1° 53 Süd u. 3o° 01 West - Dist. 301 sm. Mallungen, durcheinanderlaufende Dünung. Nichts gesichtet.

4.5.41. Mittags 2° 04 Nord und 32° 28 West - Dist. 279 sm. Umlaufende Winde, starke Regenschauer, mässige Norostdünung. Nichts gesichtet.

5.5.41. Erhielten T. DAN No 5.
Mittags 6° 06 Nord und 35° 9 West - Dist. 290 sm. Nordost-Passat Stärke 4, leichte Regenschauer, mässige Nordostdünung, Schiff stampfte. Nichts gesichtet.

6.5.41. Mittags 10° 01 Nord und 37° 51 West - Dist. 285 sm. Ändern auf rechtweisend Nordkurs. Nordost-Passat Stärke 4. Nichts gesichtet.
Bootsmanöver sämtlicher männlicher Gefangener.

7.5.41. Mittags 14° 39 Nord und 37° 48 West - Dist. 278 sm. Nordost-Passat Stärke 3-4, Nordostdünung. Nichts gesichtet.

8.5.41. 4^{53} Uhr sichteten grosses Schiff in Nord zum Ost (scheinbar neutraler Passagierdampfer, hell erleuchtet.) Liefen mit Westkurs ab und ausser Sicht. Kurs des fremden Schiffes ca. Südost. Position, wenn gesichtet, 18° 02 Nord u. 37° 48 West. Mittags 18° 57 Nord und 38° 00 West - Dist. 271 sm. Von 19 - $2o^{00}$ Uhr stoppten um aussenbords zu arbeiten. Nichts weiter gesichtet.

9.5.41. Mittags 23° 33 Nord und 37° 5o West - Dist. 276 sm. Windstille. Nichts gesichtet.
Bootsmanöver mit sämtlichen Besatzungsmitgliedern und Gefangenen.

1o.5.41. Mittags 28° 17 Nord und 37° 48 West - Dist. 284 sm Wind Nordnordost 2, schönes Wetter, nichts gesichtet.

11.5.41. Mittags 33° o7 Nord und 37° 48 West - Dist. 29o sm. Nordnordwest 2, leicht bewegte See. Nichts gesichtet.

12.5.41. 6^{40} Uhr sichteten in Nordwest starke Rauchwolken. Gingen auf rechtweisend 51°. Nach Peilkontrolle lag fremdes Schiff ca.Südsüdost an. Gesichtet auf Position 36° 4o Nord und 37° 5o West. Mittagsposition 37° 35 Nord und 37° 34 West - Dist. 274 sm. Zunehmende See, Wind und Dünung.

13.5.41. Mittags 41° 47 Nord und 36° 00 West - Dist. 262 sm. Grobe See, hohe Nordwestdünung, heftige Regenschauer.
18^{17} Uhr sichteten Dampfer.Kurs ca.Südsüdwest. Steuern verschiedene Kurse, bis Dampfer ausser Sicht.

14.5.41. Mittags 42° oo Nord und 3o° 1o West - Dist. 281 sm Grobe See, hohe Nordwestdünung, Regenschauer.
15^{25} Uhr sichteten Rauch von ca. 8 Dampfern. Gingen auf Gegen- und Zickzackkurs. Schiffe wandern mit Südsüdwest-Kurs aus.
18^{00} Uhr sichteten 3 Tanker, welche Westkurs lagen. Wir liefen nach Norden ab, bis Schiffe gut aus Sicht. Position derselben 42° 14 Nord und 28° 57 West. Ein aufgefangener Funkspruch gab Kurs der Dampfer mit 215° an.
15.5.41. Mittags 42° 13 Nord und 25° 02 West - Dist. 259 sm. Wind Nordost 5-8, Regnschauer, grobe See und Dünung.
Morgens gegen 5 Uhr sichteten Dreimastschoner an Steuerbord acht Strich. Nachmittags gegen 13 Uhr sichten einen anderen Segler sechs Strich an Steuerbord.
16.5.41. Mittags 42° 07 Nord und 2o° 13 West - Dist. 214 sm. Wind Nordost 8-9, hohe See und Dünung, Schiff arbeitete schwer. Nichts gesichtet. Erhielten Telegramme 7 und 8.
18.5.41. Mittags 42° 56 Nord und 11° 18 West- Dist. 223 sm. Um lt.Order die spanische Küste nachts anlaufen zu können,musste die Fahrt reduziert werden.2o^{17} Uhr meldeten uns DAN. 22^{43} Uhr passierten Kap Villano. Sichteten nur Fischdampfer.
17.5.41. Mittags 42° 43 Nord und 15° 4o West - Dist. 2o5 sm. Wind und See abnehmend. Nichts gesichtet.
19.5.41. Mittags 43° 37 Nord und 06° 03 West - Dist. 29o sm. Starker Westwind. Viele Fischdampfer an der Küste. Zeitweise wegen heftigen Regens schlechte oder keine Sicht. Fuhren in den spanischen Hoheitsgewässern

2o.5.41. 5^{08} Uhr erreichten Higuir. Wurden von drei Minensuch-booten durch die Sperre in den Hafen von St.Jean de Luz geleitet. Behörden an Bord. 18^{00} Uhr Amerikaner (140 Personen) mit Gepäck gelandet.
21.5.41. 6^{00} Uhr gingen Ankerauf. Setzten Reise in Begleitung von drei M-Booten fort.
18^{00} Uhr liefen von einem Sperrbrecher geführt, in die Garonde ein und ankerten 19^{42} Uhr auf Royan-Reede.
22.5.41. 12 Uhr setzten die Reise nach Bordeaux fort.Trafen dort 16 Uhr ein und machten am Pier fest. Behörden an Bord.
23.5.41. Um 15 Uhr landeten 61 Engländer,Frauen und Kinder und 13o Personen Besatzung "ZAM ZAM" .

Kapitän

Geheim!

Den 21. Mai 1941.

2 Ausf

F.T.-Betrieb M.S. "Dresden" während der Heimreise.

Der Funkdienst wurde vom 28. März 1941 (Auslaufen aus Santos) bis zum 26. April (Entlassung in die Heimat) von dem Ltnt.M.A. M e i e r ausgeübt, der auf Befehl von Kapt. z.S. R o g g e mit Einverständnis des Lloydkapitäns J ä g e r gegen den Stabsoberfunkmeister S c h a d e von "Schiff 16" ausgetauscht wurde. Weiter wurde zur Ausübung des Funkdienstes auf "Dresden" am 26.4. der Fk.Ob.Gfr. K a l i g a von"Schiff 16" kommandiert.

Zum Empfang der Befehle und Anweisungen der Seekriegsleitung wurden die Programmzeiten des einseitigen Dienstes von Norddeich um 0348, 0700, 1000, 1500, 1600, 1900, 2200 und der Richtstrahler Nauen um 0430, 1030, 1800 und 2300 Uhr MGZ geschaltet. Daneben wurden zur Lautstärkenfeststellung (gegebenenfalls zur Schwebungsabstimmung des 40 Watt-Kurzwellensenders) die Frequenzen des Nah- und Weitdienstes Norddeich beobachtet.

Alle Ergebnisse sind in einer Lautstärkenkontrolle niedergelegt.

Es wurden alle Funkanweisungen der S.K.L. und ab 1o. Mai die der Gruppe West erhalten, insgesamt 12 Telegramme, nach dem Versorgungsschlüssel geschlüsselt.

Gesendet wurden gemäß F.T.-Befehl am 17. und 18. Mai 2017 Uhr MGZ auf 36 m (Schwebungslücke Nah- und Weitdienst Norddeich) je ein Kurzsignal, die beide durch Funkspruch als von Norddeich gut gehört bestätigt wurden.

Zwischen den Programmzeiten wurde die 600 m Welle geschaltet, auf der jedoch sehr wenig und nur schwacher Dampferverkehr in Küstennähe, in der Hauptsache aber nur Funkverkehr von Küstenstellen beobachtet werden konnte.

Nach Aufnahme der "Dresden" durch die 8. M.S.Hlbfl. am 2o.Mai wurde die Ft.-Station ausgeschaltet.

Jäger
Kapt.

Schade,
Stabsoberfunkmeister.

M.S. " D r e s d e n "

Bordeaux, den 22. Mai 1941.

I

G e f a n g e n e n b e r i c h t .

Am 18.4.41 wurden mir vom Kommando des Schiffes No 16 91 Männer, 35 Kinder, 73 Frauen (Passagiere) und 130 Mann Besatzung des ägyptischen Schiffes "Zam Zam" zur Heimbeförderung in die Heimat übergeben.

Unter den Gefangenen waren an Verwundeten, eine Frau mit Fussverletzung, ein Mann mit Bauchverletzung, ein Mann mit Augenverletzung und ein Mann mit Granatsplitter im Gesäss. Sämtliche Verletzten wurden zum grössten Teil geheilt.(Siehe Arztbericht)

Die Frauen und Kinder wurden sämtlich in den Fahrgastzimmern und Salons untergebracht. Die weissen Männer wurden in Luke II , die farbigen Männer in Luke III Deck 1 untergebracht. Matratzen wurden an Bord aus Baumwollabfalltuch,mit Rohbaumwolle gefüllt, hergestellt. Toiletten und Brause wurden an Deck aufgebaut,für Weisse an Backbord, Farbige an Steuerbord.

Da mir von Schiff 16 nur zwei Boote, mit einem Fassungsvermögen für 96 Personen geliefert wurden, liess ich zusätzlich sieben Flösse für 16o Personen bauen und verteilte den Rest auf die Schiffsboote. Weitere Flösse konnten nicht gebaut werden, da keine Nägel zu erhalten waren und unser Bestand aufgebraucht war.

Aussergewöhnliche Schwierigkeiten entstanden,um viele der Gefangenen mit Kleidung und Schuhzeug auszustatten, da viele von ihnen ihr gesamtes Gepäck und Zeug verloren hatten. Durch Überholung des geretteten Gepäcks konnte jedoch ein gewisser Ausgleich geschaffen werden.

Die Verpflegung der Erwachsenen wurde auf Suppen und Eintopf eingestellt. Zitronen- und Apfelsinensaft wurde aus Mangel an Frischgemüse verabfolgt. Für die Kinder wurden anstelle der vorgenannten Verpflegung Milchsuppen, Spezial-Trinkmilch,sowie Frisch- und Dosengemüse täglich in Abwechslung gereicht. Aus vorhandenen Beständen wurden zusätzlich jeden 2.Tag Keks und Schokolade an die Kinder verteilt. Der Gesundheitszustand war im allgemeinen gut. Durch das an Bord gebackene Mischbrot stellten sich in der ersten Zeit heftige Durchfälle ein, die sich nach Gewöhnung an das Brot verloren.

Für beschlagnahmtes Geld wurden Quittungen ausgehändigt, Ferngläser, Taschenlampen und Fotoapparate wurden sichergestellt.

Auf meine Veranlassung hin wurde je ein Kommitee der Männer und Frauen gebildet, welche ihre Anliegen bei meiner täglichen Ronde vortrugen. Da Schiff 16 von uns 200 cbm Frischwasser vor Übernahme der Gefangenen erhalten hatte, musste Wasser strengstens rationiert werden. Es wurden pro Mann und Tag 2 lt. Wasser zum waschen verteilt, Trinkwasser ohne Einschränkung. Gottesdienst wurde jeder Religionsgemeinschaft gestattet.(Vier Religionen, darunter 22 Sekten).Für katholische Messen abzuhalten, wurde ein Extrazelt errichtet. Die verheirateten Männer durften täglich von 1o - 12 ihre Frauen auf Promenadendeck besuchen. Betreten der Zimmer wurde nicht gestattet. Sämtliche Gefangenen hatten Erlaubnis, zu bestimmten Tageszeiten das Schwimmbad zu benutzen, und zwar nach Geschlechtern getrennt. Für die Kinder war die Bademöglichkeit eine glänzende Abwechslung. Material wurde für Bordspiele zur Verfügung gestellt. Schuffleboard, Ringtennis usw. Englische Grammophonplatten und Lesestoff aus der Bordbibliothek wurden dem Kommitee übergeben.

Am 2o. Mai wurden zwei Amerikanerinnen bei Ankunft in St.Jean de Luz wegen Grippe in das dortige Hospital eingeliefert. 157 Personen amerikanischer Nationalität wurden in Biarritz bis zur Auslieferung untergebracht. An Bord beschlagnahmte Fotoapparate, sowie Geld und Pässe, wurden der Abteilung Abwehr übergeben.

Die Abfertigung in St.Jean de Luz wurden von den damit beauftragten Stellen trotz vieler Schwierigkeiten vorbildlich durchgeführt.

Am 22.Mai erreichten Bordeaux, um 16 Uhr. Nach Rücksprache mit den zuständigen Stellen verblieben die Gefangenen noch an Bord um am 23.Mai 16 Uhr gelandet zu werden.

Kapitän

Auszug aus dem neuen Neutralitaetsgesetz vom 28-1-1941 die Handelsschiffe neutraler und kriegfuehrender Nationen betreffend.

Art. 5) Es ist den Handelsschiffen verboten, in brasilianischen Haefen Kriegsmaterial, Personen, Proviant oder Treibstoffe an Bord zu nehmen, um sie Kriegsschiffen kriegfuehrender Nationen auf See zuzufuehren. Diese Verfuegung soll in folgender Weise ausgefuehrt werden:

1.) - In allen Faellen: a) in allen Haefen strenge Beaufsichtigung der Manifeste und Schiffsdokumente, die sich auf die im betreffenden Hafen erhaltene Ladung beziehen; b) Forderung einer schriftlichen Erklaerung seitens des Kapitaens, Agenten oder Reeders, dass das Schiff nur fuer Handelszwecke bestimmt ist, unter Ausschaltung jeglicher Kriegstaetigkeit; welches das Ziel und der Reiseweg ist; und mit dem Versprechen die Ladung nicht in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu landen und sie nicht auf Kriegsschiffe kriegfuehrender Nationen umzuladen; c) Verhaengung von Strafen im Falle efalscher Aussagen gemaess vorstehende Regel, wie auch bei Namensaenderung und anderen Faellen von Verschleierung der Schiffsidentitaet.

2.) - In Zweifelsfaellen, wenn genuegend Grund zur Annahme vorhanden ist, dass die Ladung nicht im Bestimmungshafen abgeladen werden soll, kann verlangt werden:
a) Verpflichtung des Nachweises, dass die Ladung im Bestimmungshafen abgeliefert worden ist, durch Vorlage auf der Rueckreise eines Ablieferungszertifikates, das im betreffenden Hafen ausgestellt ist; b) Stellung einer Garantie fuer den Fall der Nichtvorlage des Zertifikates, wenn dies nicht auf hoehere Gewalt zurueckzufuehren ist.

---+---

Abschrift gefertigt für 1. Bd. Akten III 5a Bras.
28.V.41

1. Kr 8293 b

Tagebuch

M. St. Dresden

Anlage 1 zu [illegible]

Monat März 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	179°	Ostl	1	0	-10°	+4°	173°	10.5				
2	140°	"	"	"	-10°	+5°	135°	9.0	24	135°	(+5°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	10.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	10.5	763.9	26.5	25.4	
1	"	"	1	"	"	"	"	10.5				
2	"	"	1/2	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	2	"	"	"	"	11.5	24	135.5°	(+5.5°)	
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	764.2	26.0	24.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	765.2	25.5	26.0	26.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 24° 20,5' 46° 18,2'

Gut gemacht 1° 26,3' 1° 24,0' Kurs 135° Meilen 133

Erreicht 25° 46,5' 44° 44,2'

Beobachtet 25° 42,3' 44° 42,4' Kurs 134.8° Meilen 16 rd.

Unterschied 4,2' 3,8' 033 Sm

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags den 29. März 1941

0 Tage 12.6 Stunden in See

Ölvorrat 282.8 Tons Distanz - Sml

Verbrauch 9.5 Gut gemacht 133 "

Rest : 273.3 Tons D.bis heute 133 Sml

Kapitänsbesuch in den Räumen
der Passagiere
Mannschaft
Proviant
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	103°	Ostl	2/3	0	-11°	+3°	95°	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0	24	24.5°	(+3.5	
4	"	"	"	"	"	"	"	11.0	765.3	24.8	26.0	26.0
1	"	"	3	"	"	"	"	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.0	765.7	25.0	26.0	26.0
1	103°	"	"	0	-12°	+4°	95°	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.0	765.7	27°	22°	24°

		Bbd.Abt.	1	2	3	134	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

3

Begebenheiten.

1 Lage de Santos Mr 84°. 35 sml ab (φ = 24° 20' S λ = 46° 18' W)
2 Leicht bewegte See, Schiff stampft in still dünnung, leicht bewölkt
3 φ: 24° 41,5' S λ: 45° 54' W
4
5
6
7 Leicht bewegte See, Schiff stampft in östl. Dünung, leicht bewölkt
8 astr. φ: 25° 13' S λ: 45° 22' W
9
10 Desgl.
11 111
12

Um 8 h 00 m Chr. 10 h 18 m 56 s Θ = 23° 47' Φ = 60° 46' N

Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +41 m 06 s, tägl.Gang: + m 2,5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

W/t Mittag 12 ot

Std des Chron um 23h00. (MGZ 0h am 30.IV.)
+ 41m 13,5 sec Gg. +0m 2,7 sec

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Leicht bewegte See, östl. Dünung, Schiff arbeitet, teilweise
15 bewölkt
16 φ: 25° 45' S λ: 44° 00' W 112
17
18 Desgl.
19 1/2 astr. φ: 25° 53' S λ: 43° 30' W (5'S, 1'0)
20 112.0
21
22 Desgl.
23
24 φ: 25° 57' S λ: 42° 21' W 112.0

Monat März 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	103°	Ostl.	1/2	0	-12°	+4°	95°	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.0	765.0	24.0	21.0	27.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
2	"	"	1	"	"	"	"	11.0				
3	105°	"	"	"	-13	+3	"	11.0	Vrk ∅ 95° (+3°)			
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.0	767.4	25.9	29.5	26
1	105°	"	"	0	-13°	+3°	95°	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0	Hrk 93.5 (+1.5°)			
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.0	768.1	22.0	27.4	25.3

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6 7
2	Wasser	Stb.Abt.					
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hoohtk.		Vorpiek
4		StbdAbt.					Hinterpiek

Abgefahren von 25° 42,5 44° 47,2 W

Gut gemacht 0° 23,5 4° 52,6 Kurs 95° Meilen 364

Erreicht 26° 05,5 39° 55,4

Beobachtet 26° 05,2 39° 51,4 Kurs 94.9° Meilen 367

Unterschied 0 4.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag, Mittags den 30. März 1941

1 Tage 12.6 Stunden in See

Ölvorrat 2733 Tons — Distanz 133 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 19.0 — Gut gemacht 267 "

Rest : 714.3 Tons — D.bis heute 400 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 113

1	108°	Ostl.	1	0	-15	+2	95°	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	1/2	"	"	"	"	11.0	Vrk ∅ 96.5° (+2.5			
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.0	766.6	27.0	26.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0	Vrk ∅ 97° (+4°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.0	767.2	28.0	25.0	
1	107°	"	2	"	-16	+4°	"	11.0				
2	"	"	2/3	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	7.0	Hrk 20 Min ostwärts (+4			
4	"	"	"	"	"	"	" 40	11.0	767.3	26.4	24.2	

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6	7
	Wasser-	Stb.Abt.						
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek	
		Stb.Abt.					Hinterpiek	

auf der Reise von Santos nach . 4

Begebenheiten.

1
2 Wechselnd bewölkt, östl. Dünung, Schiff arbeitete,
3 See leicht bewegt.
4 φ: 26° 03' S λ: 41° 32' W 112
5 5ᵘ astr φ = 25° 59,5' S λ = 41° 19,2' W (Δφ-2'N Δλ-4,5')
6 Leicht bewölkt, leicht bewegte See, östl. Dünung, Schiff arbeitete
7 leicht
8 112
9
10 dsgl.
11
12 112.5

Um 8 h 00 m Chr. 10 h 19 m 05 s 0 = 27° 29, ∅ = 60° 00, W

Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +41 m 15 s, tägl.Gang: +0 m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Der Mittag: 11⁴⁴

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Leicht bewölkt, leicht bewegte See, östl. Dünung, Schiff arbeitete
15
16 φ = 26° 09' S λ = 39° 02' W 112,0
17
18 17⁵⁸ φa = 26° 17' S λa = 38° 33' W (Δφ = 6' S Δλ 5,0' O)
19 dsgl.
20 φ = 26° 19' S λ = 38° 07' W 112
21
22 dsgl.
23
24 φ = 26° 21' S λ 37° 23' W 112

Monat März 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	107°	Ost	3	0	-16°	+4°	95°	7.0	Wsf 20	Min vorüber (W 25° N)		
2	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	10.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 39	10.5	765.8	25.5	23.9	26
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Wsf 20	Min vorüber (W 30° N)		
2	"	"	"	"	"	"	"	10.0	NNW	94.5° (+3.5)		
3	"	"	"	"	"	"	"	10.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 39	10.5	767.3	25.2	25.0	25
1	"	"	"	"	"	"	"	9.5	NW ø	95° (+4°)		
2	"	"	4	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	767.7	25.5	26.5	26

1		Bbd.Abt.	1	2	3	116 4	5 6 7.
2	Wasser	Stb.Abt.					
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek
4		StbdAbt.					Hinterpiek

Abgefahren von 26° 05',5 39° 51',4

Gut gemacht ° 21',8 4° 31',0 Kurs 95° Meilen 6744

Erreicht 26° 26',8 35° 20',4

Beobachtet 26° 32',8 35° 11',4 Kurs 96,1° Meilen 252

Unterschied 6',8 9',0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags den 31. März 1941

2 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 234.3 Tons Distanz 400 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 16.2 Gut gemacht 252 " der Passagiere

Rest : 218.0 Tons D.bis heute 652 Sml Mannschaft

+ 225.4 Proviant

766.4 Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	103°	Ost	4	0	-17°	+4°	95°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	766.1	26.8	26.0	
1	109°	"	"	0	-18°	+4°	95°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5	NW	94° (+3°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	767.2	26.3	24.5	25
1	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
2	"	"	5	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5	NW	95.0 (+4°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	767.2	26.0	24.5	

		Bbd.Abt.	1	2	3	114 5	6 7
	Wasser-	Stb.Abt.					
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek
		Stb.Abt.					Hinterpiek

auf der Reise von Santos nach Wladiwostok . 5

Begebenheiten.

1	
2	Wolkenlos - Leicht bewölkt, leicht bewegte See, östl Dünung
3	Schiff arbeitete 106
4	ϕ: 26°37'S λ: 36°40'W
5	106
6	Vorwiegend bewölkt, sonst desgl.
7	"
8	ϕ: 26°28'S λ: 35°52'W 104
9	
10	Leicht bewölkt, sonst desgl.
11	
12	92

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 19 m 48 s O = 18° 28', ø = 59° 10',N

Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +41 m 12 s, tägl.Gang: + m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wsf Mittag um 12 25.

Kapitän. 1. Offizier.

13	
14	Einzelne bewölkt, mässig bewegte See, sonst
15	unverändert.
16	ϕ: 26°35'S λ: 34°29'W 92
17	
18	Leicht bewölkt, sonst unverändert.
19	18⁴⁰ ϕa = 26°41'S λa = 34°07'W (dϕ = 3'S dλ = 6'W)
20	ϕ: 26°38'S λ: 33°46'5 92
21	
22	Unverändert
23	
24	ϕ = 26°44'S λ = 33°02'W 92

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	109°	Ost	4/5	0	-18°	+4°	95	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0	Hkp	94°	(+3°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	765	25.0	23.4	25°
1	110°	"	"	4	-19°	+4°	95°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	5	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	766.7	25.0	24.5	25°
1	111°	"	"	4	-20°	+4°	95°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	766.6	24.0	24.8	25°
1			Bbd.Abt.	1	2	3	1084	5	6		7	
2		Wasser	Stb.Abt.									
3		stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek				
4			Stbdabt.					Hinterpiek				

Abgefahren von 26° 32,4 35° 11,4W

Gut gemacht ° ,4 ° ,4W Kurs 95 Meilen 2 2 7

Erreicht 26° 51,4 31° 03,4W

Beobachtet 26° 50,5 31° 08,4W Kurs 94,7° Meilen 2 1 8

Unterschied 1 ,N 5 ,W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Heutag Mittags den 1. April 1941

3 Tage 11.6 Stunden im See

Ölvorrat 766.2 Tons Distanz 652 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 11.3 Gut gemacht 218 " Mannschaft

Rest : 754.9 Tons D.bis heute 870 Sml Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 92.2 Maschine

1	111°	Ost	4/5	0	-20	+4°	95°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	766.5	26.0	25.2	
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	767.7	26.0	25.5	
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	112°	"	4	4	-21°	+4°	"	9.0	Hkp	94°	(+3°	
4	"	"	"	"	"	"	36	9.0	767.9	26.0	25.5	
			Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6		7	
		Wasser-	Stb.Abt.									
		stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek				
			Stb.Abt.					Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

2 Stark bewölkt, bewegte See, östl. Dünung, Schiff arbeitete
3 ☿: 26° 45' S L: 32° 20' W 92
4
5
6 Unverändert
7
8 92
9
10 Schiff stampfte stw. sonst unverändert
11
12 92

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 21 m 10 s 0 = 22° 14', Ø = 58° 29,2'W

Beob.Chron.No. 2478 auf Stand heute: +41 m 20.4 s, tägl.Gang: - m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /.

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag : 12 - 08

Jürgen Kapitän. D. Fischer 1. Offizier.

13
14 Bedeckt, bewegte See, Schiff schlingerte stw stark in Dünung.
15
16 ☿: 26° 57' S L: 30° 28' W 92
17
18 Ends der Nacht Regenschauer, sonst unverändert
19
20 ☿: 26° 57' S L: 29° 48' W 92
21
22 Anfang d. Wache stw. Regenböen, sonst desgl.
23
24 ☿: 27° 00' S L: 29° 08' W

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	112°	Ost	3	0	-21°	+4°	95°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 36	9.0	767.1	24	25.3	24.0
1	"	OSO	4/5	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0	1kg	95° (+4°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 36	9.0	767.8	24.0	24.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0	2kg	95° (+4°)		
3	"	Ost	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 36	9.0	768.4	27.0	27.0	24.0
1			Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6			T.
2			Stb.Abt.									
3		Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek				
4			StbdAbt.					Hinterpiek				

Abgefahren von 26° 50',5 31° 03',45

Gut gemacht 27° 19',5 31° 40',6 Kurs 95° Meilen 216

Erreicht 27° 09',5 27° 06',2

Beobachtet 27° 13',5 27° 07',2 Kurs 96.1 Meilen 226

Unterschied 4',5 4',2

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 2. April 1941

4 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 754.9 Tons Distanz 870 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 11.1 Gut gemacht 216 " der Passagiere

Rest : 743.8 Tons D.bis heute 1086 Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 92 Maschine

1	113°	OSO	3/4	0	-22°	+4°	95°	8.0				
2	"	"	5/6	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	5	"	"	"	"	8.0	1kg	95° (+4°)		
4	"	"	4	"	"	"	" 32.0	8.0	767.2	22.0	24.0	
1	"	"	4	"	"	"	"	8.0	1kg	76° (+5°)		
2	"	"	3/4	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	3/4	"	"	"	"	8.0				
4	Treiben	"	"	und	gegangen	Umdrehung	310	4.0	766.6	22.9	22.5	24.0
1	113°	"	"	0	-22°	+4°	95°	6.0				
2	"	"	4/5	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 30	8.0	767.9	27.0	25.3	24.0
			Bbd.Abt.	1	2	3	904	5	6			T
		Wasser-	Stb.Abt.									
		stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek				
			Stb.Abt.					Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

7

4 Wechselnde Bewölkung, bewegte See, Schiff schlingerte stw in voll. Fahrt.
φ = 27°04'S λ = 28°28'W 92.

6 stark bewölkt, sonst desgl.
φ: 27°07'S λ: 27°48'W 92

10 Vereinzelte - leichte Bewölkung, sonst desg.

92

Um 8 h 47 m Chr. 10 h 05 m 57 s 0 = 340 31 , ø = 57 0 43 ,
Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +41 m 33.1 s , tägl.Gang: +0 m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um: /
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um: /

Kapitän. 1. Offizier.

14 Leicht bewölkt, grobe See, Schiff schlingerte stw in östl. Fahrt.
φ: 27°15'S λ: 26° 27'W 92

18 bewegte See, Schiff schlingerte in östl. Fahrt, Segelmanöver
18½ astr. φ 27°19'S λ: 26°13'W (04 2'S, Δλ: 9'W)
20 Von 19 30 Kurs Segel und gestoppte Maschine. 92
20 10 Setzen die Reise fort.
Leicht bewölkt, sonst desgl.
φ: 27°23'S λ = 25°28'W

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	113°	OSO	4/5	0	- 22°	+4°	95°	8.0				
2	"	"	"	4	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	4	"	"	"	8.0	1Kk	24.5	(+3.5°)	
4	"	"	"	4	"	"	" 32	8.0	766.5	26.0	24.2	27.0
1	114°	"	"	0	- 23°	+4°	95°	8.0				
2	"	"	5	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0	2Kk	25.5°	(+4.5°)	
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	767.4	26.0	24.5	27.0
1	"	"	5	0	"	"	"	8.0				
2	"	ONO	6	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	4	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	767.7	26.3	24.4	25.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	964	5	6	7.
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 27° 13' S 27° 07' W

Gut gemacht ° 16' S 3° 29' O Kurs 95 Meilen 156

Erreicht 27° 29' S 23° 38' W

Beobachtet 27° 34' S 23° 33' W Kurs 96.3° Meilen 171

Unterschied 5 S 5' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags den 3. April 1941

5 Tage 111.6 Stunden in See

Ölvorrat 2138 Tons Distanz 1086 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 10.9 Gut gemacht 191 " Mannschaft

Rest : 732.9 Tons D.bis heute 1277 Sml Proviant } Br.

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 92.0 Maschine

1	114°	ONO	6	0	- 23°	+4	95°	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0	2Kk	25.5°	(+	
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	766.5	26.0	26.0	
1	112°	"	5/6	+2°	"	+4°	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	766.7	26.0	25.5	
1	112°	"	5	"	"	"	"	8.0				
2	113°	"	4	"	- 24°	"	"	8.0				
3	"	"	3	"	"	"	"	5.0	um 20 Min			
4	"	"	"	"	"	"	" 29	8.0	767.0	26.4	23.5	

		Bbd.Abt.	1	2	3	4 93	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1
2 Wechselnd bewölkt, bewegte See, Östl. Dünung, Schiff stampfte leicht.
3
4 4: 27° 27' S 4: 24° 52' W 92
5
6 Ende der Wache Regenschauer, sonst unverändert
7
8 91.5
9
10 Zwischenschauer, sonst desgl.
11
12 92.0

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 16 m 49 s O = 27° 11', Ø = 36° 54', N

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 35 s, tägl.Gang: +0 m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-38

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Stark bewölkt, grobe See, Schiff arbeitete stw heftig in östl Dünung
15
16 8 = 27° 39' S λ = 22° 57' W 92
17
18 Unverändert 94
19
20 8 = 27° 43' S λ = 22° 21' W 91
21
22 Stark bewölkt, zwischen leichten Regenschauer, Schiff stampfte heftig
23 in östl. Dünung.
24 4: 27° 46' S λ: 21° 49' W 91

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	113°	ONO	3(6)	+2°	-24°	+4°	95°	5.0	765.20			
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 29	8.0	765.5	26.0	25.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0	764.20			
2	"	Nord	4	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	5/6	"	"	"	"	8.0	764.0	95° (+4°)		
4	115°	"	"	8	"	"	" 30	8.0	766.2	25.4	25.4	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0	764.0	96.5° (+5°)		
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	5	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	765.5	26.0	26.0	24.0
1								8.0				
2								8.0				
3								8.0				
4								8.0				

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.								
	Stb.Abt.								
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek			
	Stbd.Abt.					Hinterpiek			

Abgefahren von 27° 34',8 23° 53',W

Gut gemacht ° 46',8 3° 27',0 Kurs 95° Meilen 184

Erreicht 27° 50',8 20° 06',W

Beobachtet 27° 52',8 20° 14',W Kurs 95°,8 Meilen 127

Unterschied 2',8 8',0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags den 4. April 1941

6 Tage 10,6 Stunden in See

Ölvorrat 232.9 Tons — Distanz 1277 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere, Mannschaft, Proviant, Maschine

Verbrauch 10.8 — Gut gemacht 177 "

Rest : 222.1 Tons — D.bis heute 1454 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 91.6

1	110°	Nord	5	4	-24°	+4	20°	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0	764	90° (+4°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	764.8	26.0	25.7	
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	4	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	3	"	"	"	" 32	8.0	766.0	27.0	25.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	111°	"	"	"	-25°	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	766.4	27.0	25.0	

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.								
	Stb.Abt.								
	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek			
	Stbd.Abt.					Hinterpiek			

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

2 Wechselnde Bewölkung, vereinzelte Böen, bezogte See, östl. Dünung
Schiff arbeitet.
L= 27°49'S Z= 21°16'W 91.5

6 6^00 a.P. 4 E o4 6' W Astr. P. 27°50',5 L. 21°06' W
7 Stark bewölkt, sonst dsgl.
8 L: 27°57',5 N: 20° 42',W 91.0

10 Wechselnde Bewölkung, vereinzelte Regenschauer,
11 sonst unverändert
12 91.0

Um 8 h 10 m Chr. 8 h 28 m 53 s 0 = 19° 46', Ø = 06° 19',N

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 28,8 s, tägl.Gang +10 m 02,2 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Letzte Mittag 1224

Kapitän. 1. Offizier.

14 Stark bewölkt stw. Böen, grobe See, Schiff arbeitete
15 stark in östl. Dünung. Ende d. Wache eine Regenbö
16 L: 27°52',9 N: 19°37',W 91

18 Häufige Regenboen bewölkt, grobe See, Schiff stampfte
19 heftig in Ostdünung
20 L: 27°53',3 19° 07',W 91

22 Vereinzelte Regenboen, sonst dsgl

24 L: 27°52',8 N: 18°31',W 91

Monat April 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	111°	Nord	3/4	0	-25°	+4°	90°	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Hrp	90°(+4°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	32	8.0	765.3	26.0	25.0	26.0
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Hrp	90°(+4°)		
4	107°	"	3	+4°	"	+4°	32	8.0	765.7	26.0	25.4	25.0
1	"	"	4	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	4/5	"	"	"	"	8.0	Hrp	89°(+3°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	32	8.0	766.2	26.0	26.3	26.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	964	5 6 7.
2	Wasser	Stb.Abt.					
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek

Abgefahren von 27° 52,5 S 20° 14,2 W
Gut gemacht 0° 4,5 3° 37,0 Kurs 90° Meilen 544
Erreicht 27° 52,4 16° 37,4 W
Beobachtet 27° 57,5 16° 39,1 W Kurs 92,7° Meilen 190
Unterschied 7,5 2,4 W
Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags den 5. April 194/
7 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 722.1 Tons Distanz 1454 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen
Verbrauch 10.9 Gut gemacht 190 " der Passagiere
Rest : 711.2 Tons D.bis heute 1644 Sml Mannschaft
Proviant
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	106°	Nord	4/5	+5°	-25°	14°	90°	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	-26°	"	"	8.0				
4	107°	"	"	"	"	"	32	8.0	765.0	27.0	26.4	
1	"	"	4	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Hrp	90 (+4°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	112°	"	"	0	"	"	32	8.0	765.0	27.0	25.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	3	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Hrp	89.5° (+3.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	32	8.0	767.5	26.3	24.6	

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6 7
	Wasser-	Stb.Abt.					
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek
		Stb.Abt.					Hinterpiek

auf der Reise von Lautoka nach

Begebenheiten.

1
2 Stark böiwind, ztw. Regenschauer, bewegte See,
3 otk. Dünung. Schiff arbeitet ztw. heftig.
4 Y: 27°52'S L: 17°54'W 21.0
5
6 6h Abp. Y 28°03'S L: 17°35'W a P. 11'S a L 4'W
7 Unverändert
8 96.0
9
10 Gleichstand bewölkt, ztw. Regenböen, mässig bewegte See,
11 Wedding. Schiff arbeitet stark
12 89.0

Um 1 h 00 m Chr. 8 h 16 m 49 s O = 20° 42', Ø = 55° 49', N
Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 31.2 s, tägl.Gang: -0 m 12.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um: /.
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12-09

Krüger Kapitän. Wedding 1. Offizier.

13
14 Wechselnd bewölkt, ztw. Regenböen mässig bewegte See, durchlaufende
15 laufende Dünung, Schiff arbeitete ztw. heftig Y: 27°57'S L: 15°03'W 90
16
17
18 " Unverändert
19 18h Ya = 27°54'S La = 15°43'W (ap. 4.5 N a L = 1'E)
20 Y: 27°57'S L: 15°29'W 90
21
22 Festgestellt
23
24 Y: 27°54'S L: 14°50'W 90

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	112°	Nord	3	0	-26°	+4°	90°	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	765.8	26.0	24.5	25°
1	"	"	4	0	"	"	"	8.0				
2	"	NNW	5	"	"	"	"	8.0	Hz ⌀ 89 (+3°)			
3	"	NW	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	766.7	25.0	25.2	25.5
1	113°	"	"	"	-27°	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0	Hz ⌀ 90° (+4°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 32	8.0	766.7	25.0	25.5	25.0

			1	2	3	4	5	6	7
1		Bbd.Abt.				96			
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		StbdAbt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 27° 59',8 16° 39',W

Gut gemacht ° ', 3° 37',0 Kurs 90° Meilen 192

Erreicht 27° 59',8 13° 02',W

Beobachtet 28° 02',5 12° 34',W Kurs 90,8° Meilen 216

Unterschied 3',5 28',0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sunday Mittags, den 6. April 1941

8 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 711.2 Tons Distanz 1644 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 10.9 Gut gemacht 216 " der Passagiere

Rest : 700.3 Tons D.bis heute 1860 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	110°	NW	5	+3°	-27°	+4°	90°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 36	9.0	Hz ⌀ 90° (+4°) 766.7	24.0	25.8	25.8
1	"	"	4	+3°	"	"	"	9.0				
2	"	NWlich	3	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	2/3	"	"	"	"	9.5	Hz ⌀ 90° (+4°)			
4	100°	"	"	+1/3	-27°	"	" 37	9.5	767.6	23.0	26.0	26.0
1	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	2	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	767.4	26.0	24.8	25.0

			1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.				114			
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

2 Wechselnd bewölkt, bewegte See, durchwandernde Dünung, stw. belt. Hauptmaschinenschaden, Schiff arbeitete stw. heftig.

φ = 27°59'S L = 14°14'W 90

6 Himmel bedeckt, am Ende der Wache teilw. bewölkt,

sonst unverändert.

4: 27°59'S 4: 13°38'W 90

10 Leicht bewölkt, sonst unverändert

90°

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 17 m 17 s 0 = 23°22', ⌀ = 55°24',4

Beob.Chron.No. 2438 207 Stand heute: +41 m 38.9 s, tägl.Gang: +0 m 02.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Std. der Chron. nach Nauen Vgl. um 0°° MEZ d. am 7. 4. 41

Std. + 41 m 33.5 sec (Abl. gg: +0 m 2.5 sec)

Kapitän. 1. Offizier.

13 Heiterne bewölkt, stws. Haubregenschauer, grobe See,

16 4: 28°02'S 4: 11°58'W 90.0

17 90.0

18 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See, durchwandernde 95.0

19 Dünung, asst. 4: 28°07'S 2: 11°32'W (5' Süd, 7' Ost) 90.0

20 Hauptmaschine arbeitete stw. stark.

21

22 Unverändert

23

24 4: 28°02'S 2: 10°38'W 90

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	100°	NO/NW	2/3	+13°	-27°	+4°	90°	9.5			
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5			
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5	4Kφ	89°(+3°)	
4	"	"	"	"	"	"	" 38	9.5	764.3	25.8	24.□ 25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	9.5			
2	"	"	2	"	"	"	" 168	9.5			
3	133°	"	"	0	-27	+4	110°	9.0	4Kφ	112°(+6°)	
4	"	"	"	"	"	"	"	9.0	766.5	26.8	28.7 24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0			
2	"	NNW	3/4	"	"	"	"	6.0	4Kφ	110.5	(+4.5°)
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0			
4	"	"	"	"	"	"	" 24	5.0	766.2	27.0	26.4 24.2

	Wasserstand	1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

6⁰⁰ Abgefahren von 27 ° 45 ' S 9 ° 25 ' W nach astr. Best. 158/

Gut gemacht ° 14 ' S ° 45 ' O Kurs 110° Meilen 42

Erreicht 27 ° 59 ' S 8 ° 40 ' W

Beobachtet 27 ° 57 ' S 8 ° 36 ' W Kurs 115.5° Meilen 45 4/

Unterschied 2 ' N 4 ' O 03

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags, den 7. April 1941

9 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 200.3 Tons Distanz 1560 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 9.6 Gut gemacht 213 " Mannschaft

Rest : 690.7 Tons D.bis heute 2073 Sml Proviant

46.6 Maschine

236.7

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	113°	West	2	0	-27	+4°	90°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0	4Kφ	90°	(+4°)	
4	"	"	"	"	"	"	" 20.5	5.0	764.9	26.5	26.0	
1	300°	"	"	0	-27°	-3°	270°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	" 12.-	7.0	4Kφ	270.5	(-3.5°)	
3	Liegen mit	"	"	gestopptes Maschinen u. treiben								
4	"	"	"	" — "	— "	— "			765.9	27.5	24.8	
1	"	"	2	"	—	"	"					
2	"	"	3	"	—	"	"					
3	"	"	"	"	—	"	"					
4	"	"	"	"	—	"	"		765.1	24.3	24.0	

	Wasserstand	1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1
2 Wechselnd bewölkt, leichtbewegte See, durcheinanderlaufende Dünung.
3 Schiff arbeitete.
4 L: 25°07'S λ: 10°01'W 90
5
6 5¹⁸ astr. φ: 27°45'S. λ: 9°33'W Δφ: 17'N; Δλ: 35'O.
7 Unverändert
8 90
9 720
10 Leicht bewölkt, bewegte See, westl. Dünung. Schiff rollte heute 50
11 "
12 4

Um 7 h 58 m Chr. 8 h 16 m 44 s ☉ = 26°32, ☾ = 33°17, W

Beob.Chron.No. 2438 auf/Stand heute: + 41 m 34.6 s, tägl.Gang: + 0 m 2.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um;

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-37

Kapitän. Offizier.

13
14 Wechselnde Bewölkung, durcheinanderlaufende Dünung, leicht bewegte
15 See, Schiff arbeitete.
16 L: 27°57'S λ: 08°13'W 50
17 50
18 18⁰⁰ astr. φ: 27°55' S λ: 8°23' W (Δφ: 2'N Δλ 5' O.L.) 18⁰⁰ Stoppen 97
19 Unverändert
20
21
22 Stark bewölkt, leicht bewegte See, nördl. Dünung. Schiff
23 rollte etwas stark.
24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	24°	West	3/4	0	-27°	-7°	350°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	764.1	27.	24.8	25.0
1	"	"	4	"	"	"	327° 29	6.0				
2	28°	"	5	+5°	-27°	-6	0° 5	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0	⅓ 357° (-7°)			
4	"	"	"	"	"	"	" 15	6.0	765.0	25.0	24.9	25.-
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0	⅔ Nord (+6)			
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 24	6.0	764.8	25.0	24.0	25.0

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
1		Bbd.Abt.							
2		Stb.Abt.							
3		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 27° 22,5 W 8° 32,5 W

Gut gemacht ° , Kurs ° Meilen

Erreicht 26° 43,5 8° 32,5 W

Beobachtet 26° 53,5 8° 21,4 W Kurs Westlich Meilen 31,4

Unterschied 10,5 11,0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Dienstag Mittags den 8. April 1941

10 Tage 10,6 Stunden in See

Ölvorrat 736.7 Tons Distanz 2023 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 3.9 Gut gemacht 97 " Mannschaft

Rest : 732.8 Tons D.bis heute 2170 Sml Proviant

+31.0 Maschine

763.8

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	28°	West	4	+5°	-27°	-6	360°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	764.3	25.1	24.6	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0	⅔ Süd 360° (-6			
2	"	"	"	"	"	"	" 33.0	8.0				
3	Liegen mit	"	"	gestoppter	Maschine	"	treiben					
4	"	"	"	"	"	"	"		766.3	26.4	24.-	
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	3	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		766.3	26.0	24	

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Lautos nach

Begebenheiten.

1 0¹² Uhr Reise fort
2 Bedeckt, bewegte See westl. Dünung, anfangs Staubregenhauer,
3 Schiff schlingerte heftig
4 L: 27°32'S A: 08°28'W 60

5
6 Stark bewölkt, bewegte See, lange, mittelhohe Dünung, Schiff 60
7 rollte etwas, sonst Stark, 60
8 L: 27°07'S A: 8°32'W

9
10 Unverändert
11
12

60

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 17 m 36 s ☉ = 27° 19,- ☾ = 35° 46,- N

Beob.Chron.No. 2428 auf Stand heute: +41 m 37,3 s, tägl.Gang: +0 m 02,5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Wolkenlos bewölkt, leicht bewegte See, sonst unver-
15 ändert
16 L: 26°33'S A: 8°21'W 60

17 60
18 17³⁰-17⁵⁰ fahren voll, 17⁵⁰-18⁰⁰ H.V.-L.V. 18⁰⁰ Stoppten, lassen Schiff treiben. 40
19 ank. 17⁵⁰ L: 26°16'S A: 8°26'W (Δ 5'N Δ 5'W)
20 Stark bewölkt sonst dergl.
21
22 Unverändert
23
24

Monat April 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	Liegen uns	westl.	4	gestoppter		Maschine					
2	"	"	"	i.	treiben						
3	"	"	"		— " —						
4									765.5	25.0	13.0	14.5
1	301°	"	3	0	-27°	-4°	270°	2.0			
2	26°	"	2	5°	-37°	-6°	360°	3.0	NW 6	260°	(-6°)
3	"	"	1	"	"	"	"	4.0			
4	"	"	"	"	"	"	"	4.0	767.0	25.5	23.5	14.5
1	"	"	"	"	"	"	"	4.0			
2	"	"	"	"	"	"	"	4.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	4.0			
4	"	"	"	"	"	"	"	4.0	767.9	27	25.9	15.5

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
1		Bbd.Abt.							
2		Stb.Abt.							
3		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		StbdAbt.					Hinterpiek		

5 Abgefahren von 26° 08,4 S 8° 20,2 W nach astr. Bech.
Gut gemacht ° 27,N ° 4, Kurs 360° Meilen 257
Erreicht 25° 41,4 S 8° 20,4 W
Beobachtet 25° 33,4 S 8° 20,4 W Kurs 360° Meilen 35 + 1,4
Unterschied 8' N 4 + 1,4

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags, den 9. April 194 /
11 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 263.8 Tons
Verbrauch 2.8
Rest : 261.0 Tons

Distanz 2170 Sml
Gut gemacht 83 "
D.bis heute 2253 Sml

Kapitänsbesuch in den Räumen
der Passagiere
Mannschaft
Proviant
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	301°	Westl.	1	0	-27°	-4°	270°	4.0			
2	"	"	"	"	"	"	"	4.0	NW 6	270°	(-4°)
3	"	Süd	1/2	"	"	"	"	4.0			
4	"	"	"	"	"	"	"	4.0	767.9	25.0	27.6	14
1	"	"	"	"	"	"	"	4.0			
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0			
3	Liegen mit	"	"	gestoppter	Maschine	i.	treiben				
4	"	"	"	"	"	"	"		769.4	26.0	28	14
1	"	Südl.	2	—	"	—	"				
2	"	"	3/4	—	"	—	"				
3	"	"	"	—	"	—	"				
4	"	"	"	—	"	—	"		769.8	25.0	23.0	15

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 Bedeckt, am Ende der Wache Staubregen. Leicht
2 bewegte See, lange D-Dünung. Schiff rollte etw.
3 sehr stark
4
5
6 5^{20}: $\varphi_a = 26°08'S$ $\lambda_a = 8°20'W$ (d 1.8'N dλ: 9'O)
7 Anfangs bedeckt, spt abklarend, leicht bewegte See, lange D-Dünung, Schiff
8 schlingerte etw. leichter 57
9
10 Stets bewölkt, fast ruhige See, D-Dünung. Schiff
11 schlingerte.
12 57

Um 7 h 59 m Chr. 8 h 16 m 14 s O = 27°37,5 Ø = 36°44,2
Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 39,8 s, tägl.Gang: +0 m 02,5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /.
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag. 11-35 Bemerk.: Peilempfang.

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Anfangs heiter bewölkt spt bedeckt etw Staubregen zuletzt heiter, leicht
15 bewegte See lange D-Dünung, Schiff arbeitete etw. leichter
16 φ = 25°33' S λ = 8°38' W 57.0
17 57.5
18 Von 17^{32} - 17^{55} V.V. 4^{5} Stoppten und tauten. φ 25°33' S h 8°48' W 74.5
19 Beobacht, somst unverändert
20
21
22 Wechselnd bewölkt, leichte bewegte See, D-Dünung.
23 Schiff arbeitete.
24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Lagen mit	SO	2/3	gestoppter	Maschine	und treiben						
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.1	24.0	23.2	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	33°	"	3	"	-27°	-6°	360°	5.0				
3	"	"	4	"	"	"	"	5.0	WKB	359.5° (-6.7)		
4	"	"	5	"	"	"	" 15	5.0	770.8	26.3	22.5°	15.0
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0	WKB	359.5° (-6.7)		
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 20	5.0	770.8	24.5	23.0	15.

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 25° 33',8 S 8° 48',W

Gut gemacht 0° 35',N 0° 0', Kurs 360° Meilen 35

Erreicht 24° 38',5 S 8° 48',W

Beobachtet 24° 43',5 S 9° 07',W Kurs 341° Meilen 53 + 7

Unterschied 15' N 19' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags, den 10. April 1941

12 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 761.0 Tons Distanz 2253 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 2.6 Gut gemacht 78 " Passagiere

Rest : 758.4 Tons D.bis heute 2331 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	118°	"	3	-5°	-27°	+40°	90°	3.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	3.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	3.5	WKB	93.5 (+6.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	3.5	769.6	24.3	24.5	24.3
1	"	"	"	"	"	"	"	3.5	WKB	93° (+7°)		
2	"	"	4/5	"	"	"	"	4.5				
3	Liegen mit	"	"	gestoppter	Maschine u.		22					
4	— " —	"	"	— " —		treiben			771.3	25.0	24.)	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	5	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.6	24.0	23.0	24.

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1	
2	Wechselnde Bewölkung, leicht bewegte See, lange Abstimmung, Schiff arbeitet
3	
4	
5	59
6	5½ setzten die Reise fort. Anfangs bedeckt, später 23
7	aufklarend, mässig bewegte See, Abstimmung, Schiff arbeitete 57
8	4: 25° 18'.4 d: 5° 48'.5 .
9	
10	Meßtag bewirkt, sonst unverändert
11	
12	57.0

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 15 m 56 s 0 = 27° 00', Ø = 57° 11',W

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 42.8 s, tägl.Gang: +0 m 02.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Jäger Kapitän. Frieling Offizier.

13	
14	Wenig bewölkt, mässig bewegte See, durcheinanderlfd.
15	Dg. Schiff arbeitete gleichm. Marsch
16	4: 24° 43' S 1: 8° 45' W 57
17	
18	Vorwiegend bewölkt, südöstl. Dünung, sonst desgl. 50 36
19	
20	
21	
22	21 30 fa = 24° 41' S Da = 8° 43' W (Δ-2'N Δ2·10'W) Mondkommando
23	17 22 HLV 17 55 Klipp unverändert
24	

Monat April 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Liegen mit	SO	5	gestoppter	Maschine u.							
2	—"—	"	"	—"—	—"—		treiben					
3	—"—	"	"	—"—	—"—							
4	—"—	"	"	—"—	—"—				769.8	23.5	22.8	22.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	200°	"	"	+5°	-27°	+2°	180°	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	4.0	NW ø	170.5° (+1.5)		
4	"	"	"	"	"	"	"	4.0	770.8	22.0	22.8	22
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	770.0	23.0	23.2	22.5

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
1		Bbd.Abt.							
2		Stb.Abt.							
3		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

21ste Abgefahren von 24° 41' S 8° 43' W

Gut gemacht 24° 36' S 8° 0' W Kurs 150° Meilen 36

Erreicht 25° 17' S 8° 43' W

Beobachtet 25° 05' S 8° 55' W Kurs 204.4° Meilen 26.4

Unterschied 12' N 12' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags, den 11. April 194/

13 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 77.4 Tons Distanz 2331 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 3.1 Gut gemacht 48 " der Passagiere

Rest : 74.3 Tons D.bis heute 2379 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	200°	SO	5	+5°	-27°	+2°	180°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	107°	"	"	"	"	+5°	"	5.0	770 ø	180° (+5°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770.3	23.0	21.5	21
1	Liegen mit	"	"	gestoppter	Maschine u.		24	4.0				
2	"	"	4				treiben	6	6.0	getrieben		
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.0	23.0	22.0	21
1	"	"	3	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		771.0	23.0	22.0	21

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1 2 3 Teilweise bewölkt, südöstl. frischer, mäßig bewegte See, Schiff arbeitete stark.

4

5 6 5½ L.V. 5½ R.V. Unverändert

7 8 70 53

9 10 64 71

11 Desgleichen "

12 7

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 18 m 46 s Ø = 27° 37', Ø = 56° 31',

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 44.8 s, tägl.Gang: +0 m 02.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Letzter Mittag: 11-36

Kapitän. 1. Offizier.

13 14 15 16 Unverändert

Ø = 25° 25' S λ = 8° 52' W 71.0

17 Von 16½ bis 16⅝ Manöv. d.V. N 3 Hyppen u. treiben 100

18 19 Unverändert

20 21 22 Leicht bewegte See, sonst desgl.

23 24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Lautoka nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	liegen mit	SW	1/2	gestoppter Maschine								
2	"	"	"	"		"	"					
3	"	"	"	"		"	"					
4	"	"	"	"		"	"		769.9	23.0	20.8	24
1	"	Ostl.	2/3	"		"	"					
2	"	"	"	"		"	"					
3	"	"	"	"		"	"		770	180 (+7°)		
4	195°	"	"	+5	-27°	+7°	180°	5.0	770.1	22.4	22.4	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770	181.5 (+8.5°)		
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	2	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770.0	23.0	22.8	24
1												
2												
3												
4												

Wasserstand: Bbd.Abt. 1 2 3 4 5 6 7 — Stb.Abt. — Bbd.Abt. 8 9 Hochtk. — Stbd.Abt. — Vorpiek — Hinterpiek

5²⁴ Abgefahren von 25° 29',4 9° 15',W

Gut gemacht 25° 25',8 4° 47',3 Kurs 180° Meilen 25

Erreicht 25° 54',5 4° 15',W

Beobachtet 26° 01',8 9° 13',W Kurs 176,8 Meilen 32+3

Unterschied 7' Süd 2' Ost

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonnabend Mittags, den 12. April 1941

14 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 755.3 Tons Distanz 2379 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere, Mannschaft, Proviant, Maschine

Verbrauch 3.1 Gut gemacht 62 "

Rest : 752.2 Tons D.bis heute 2441 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	110°	Ostl.	2	0	-2°	+7°	90°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770.0	23.0	23.-	24
1	liegen mit	"	"	gestoppter Maschine		treibt		5.0				
2	"	"	1	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.5	23.2	23.0	24
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	0	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.3	23.0	21.0	24

Wasserstand: Bbd.Abt. 1 2 3 4 5 6 7 — Stb.Abt. — Bbd.Abt. 8 9, Hochtk. — Stbd.Abt. — Vorpiek — Hinterpiek

Begebenheiten.

1 0²⁰ ag: 25°33'.9 Ab: 9°08'.7 (Δφ: 4'.7 Δλ: 13'.7) Mondkimmdk
2 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See, SO-Dünung, Schiff arbeitete,
3 zw. Regenschauer.
4
5
6 5²⁰ ag: 25° 29'.4 Ab: 9° 15'.4 (Δφ: 0' ; Δλ: 20'.4)
7 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See, Schiff arbeitete in Dünung,
8 zw. einigen Regenschauern. ag: 25° 24'.4 Ab: 9° 15'.4 Zeit
9
10 unverändert
11
12

Um 2 h 58 m Chr. 8 h 16 m 23 s Δ = 26° 47'.- Ø = 55° 13',4

Beob.Chron.No. 2438 a/c Stand heute: +41 m 47.3 s, tägl.Gang: +0 m 02.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Krüger Kapitän. D. Freiling 1. Offizier.

13
14
15 Ausgeräumt
16 ag: 26° 01'.7 Ab: 8° 51'.4
17 16⁰⁰-16⁵⁰ V.V 16⁵⁰ Stoppen
18 17⁵⁷ ag: 26° 02'.4 ab: 8° 42'.4 (1' Süd, 3' Ost)
19 Fast windstille See, leichte Dünung. Schiff arbeitete leicht.
20
21
22 unverändert
23
24

Monat April 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Miss-weisung	Dev.	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	liegen mit	südöstl.	1	gestoppter	Maschine	& treiben		Fernfahrt				
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		768.1	22.5	21.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"		301°			
3	"	"	"	"	"	"	"		6 Sml			
4	195°	"	"	+5°	-27°	+7°	180°	6.0				
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
2	"	südl.	1/2	"	"	"	"	6.0				
3	200°	"	"	0	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	769.0	24.0	24.8	25.0
1												
2												
3												
4												
1	200°	südl.	1	0	-27°	+7°	180°	6.0				
2	"	S 2/4	2	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	767.8	24.0	24.8	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
2	liegen mit	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	1	gestoppter	Maschine	& treiben		8.0	8.0	Messung		
4	"	"	"	"	"	"	"		769.1	25.0	23.0	24.5
1		südl.	1									
2	"	"	"									
3	"	"	"									
4	"	"	"						769.2	24.0	22.0	24.5

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Bbd.Abt. Stbdabt.					Hinterpiek		

5[20] Abgefahren von 25° 59',8 S 8° 48',4 W

Gut gemacht 0° 30',4 0° 0',0 Kurs 180° Meilen 30

Erreicht 26° 29',4 S 8° 48',4 W

Beobachtet 26° 30',9 S 8° 44',4 W Kurs 173.4° Meilen 31 +43 = 1.7

Unterschied 1'.7 4'.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 13. April 194 /

15 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 252.2 Tons Distanz 2441 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 3.1 Gut gemacht 54 " der Passagiere

Rest : 249.1 Tons D.bis heute 2495 Sml Mannschaft / Proviant / Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min:

Begebenheiten.

1 Meistens bewölkt, Mitte der Wache leicht. Regenschauer, Fünftige See,
2 südöstl. Dünung.
3
4
5
6 5[20] ϕa = 25°59',8 S λa = 8°48',4 W (ϕ.3'N λ2.6'W)
7
8 7[00] Setzen die Reise fort leicht bewölkt fast ruhige See, südöstl. Dünung, Schiff arbeitet leicht. 69.0
9
10 Vergleichen
11
12 71.5
Um 8 h 00 m Chr. 8 h 59 m 14 s O = 26°44',0 Ø = 57°22',0
Beob.Chron.No. 3738 auf Stand heute: +41 m 49.8 s, tägl.Gang: +0 m 2.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-36 Cox in Betrieb.

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Leicht bewölkt leicht bewegte See, südl. Dünung.
15
16 ϕ = 26°54',8 λ = 8°44',2 71
17 16[33] bis 16[57] V.V. 16[50] Stoppuhr 85
18 17-49 ϕa = 27°08',8 λa = 8°48',4 W (Δϕ 8,8 Δλ 2,4W)
19
20 Unverändert
21 Fast ruhige See, sonst desgl.
22
23
24

Monat April 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	liegend mit	südl	1	gestoppter Maschine			treiben	Berichtigung				
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		767.5	24.0	22.2	24.5
1								bis 24.0				
2								9.0				
3	200°	"	"	4	-27°	+7°	180°	9.0	179° (+6°)			
4	"	"	"	"	"	"	"	1.0				
1	"	"	1	"	"	"	"	6.0	769.0	24.0	23.5	24.5
2	"	"	2	"	"	"	"	6.0	2Hr ☉	179° (+6°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
1								6.0	768.9	24.5	23.0	24.0
2		Bbd.Abt.		1	2	3	4	5	6	7		
3	Wasser	Stb.Abt.										
	stand	Bbd.Abt.		8	9	Hochtk.		Vorpiek				
4		StbdAbt.						Hinterpiek				

5²⁰ Abgefahren von 26° 59,5 8° 48,W

Gut gemacht ° 31,5 ° 0,; Kurs 180° Meilen 31

Erreicht 27° 30,5 8° 48,4

Beobachtet 27° 32,5 8° 47,4 Kurs 178.5° Meilen 33 +2 / 63

Unterschied 2.5 1.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags den 14. April 194/

16 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 249.1 Tons — Distanz 2495 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 3.4 — Gut gemacht 62 "

Rest : 245.7 Tons — D.bis heute 25157 Sml

+30.5

276.2

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	201°	südwestl	3	0	-2°	+6°	180°	6.0				
2	"	"	2/1	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	1	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	2Hr	6.0	768.4	24.0	23.5	24.1
1	"	"	"	"	"	"	"	7 7.0				
2	Liegen mit	Stille	0	gestoppter Maschine								
3	—"—			—"—			treiben					
4	—"—			—"—					769.5	24.9	24.3	24.4
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	südwestl	1	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.0	24.0	22.2	24.2
		Bbd.Abt.		1	2	3	4	5	6	7		
	Wasser-	Stb.Abt.										
	stand	Bbd.Abt.		8	9,	Hochtk.		Vorpiek				
		Stb.Abt.						Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1
2 Leicht bewölkt, fast ruhige See, mäßige Dünung, Schiff arbeitete nur stark
3
4
5
6 5²⁹ ag. 26° 59' S ab: 8° 48' W (24.9'N, 02:0)
7 Schiff arbeitete, sonst desgl. 6⁴² Stoppten Reise fort 49.0
8 ↓ 27°07'S N: 8°48' W.0
9
10 Unverändert
11
12 70

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 17 m 37 s O = 26° 75' Ø = 52° 59' N

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 52.3 s, tägl.Gang: +0 m 02.5 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11²³ CO₂ in Bunker

Std. des Chron: nach Stern Vergl. um 0h am 15.4. Std. +41 m 53.5 sec

Tgl. Gg. +0 m 2.5 sec

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See, Schiff arbeitete
15 in südl. Dünung.
16 ↓ 27°56'S N: 10°47'5 W
17 17²⁰ Stoppten
18 17⁴³ ag. 25°08'7 ab: 10°42'W (24.5'N, 02: 5'0)
19 Fast ruhige See, sonst desgl.
20 15³⁰ Albrun zu Kohlenübernehmen
21
22 Unverändert
23
24

Monat April 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Miss-weisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	Liegen	Südwestl.	1	mit gestoppter			Maschine i.					
2	"	"	"	"	"	"	treiben					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"					
								1/4	768.6	24.0	22.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	47°				
2	"	"	"	"	"	"	"	95 sml				
3	"	"	"	"	"	"	"		Wechselnde	90° (+6°)		
4	111°	"	1	0	-27°	16°	90°	6.0	769.3	24.0	25.0	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0	390° (+6°)			
2	"	"	2	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	769.3	24.7	25.0	25.0
1			Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7		
2		Wasser	Stb.Abt.									
3		stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek				
4			StbdAbt.					Hinterpiek				

5[21] Abgefahren von 28° 02,5 S 8° 35,2 W

Gut gemacht ° , ° 34,0 Kurs 90° Meilen 30

Erreicht 28° 02,5 S 8° 01,2 W

Beobachtet 28° 02,5 S 7° 00,1 W Kurs 90° Meilen 31 + 30

Unterschied 6 1'0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Dienstag Mittags, den 15 April 194 /

17 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 776.2 Tons — Distanz 2557 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 3.2 — Gut gemacht 63 "

Rest : 773.0 Tons — D.bis heute 2620 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	301°	SW	2	6	-21°	-4°	270°	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0	Wechselnde	269° (-5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	768.6	24.0	24	
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	7.0				
3	liegen mit	"	1	gestoppter Maschine i treiben								
4	"	"	"	"	"	"	"		770.1	26.0	23.6	
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	Stille	0	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.8	25.0	23.0	
			Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7		
		Wasser-	Stb.Abt.									
		stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek				
			Stb.Abt.					Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 Wenig bewölkt, fast ruhige See, südl. Dünung. Schiff rollte etwas.
2
3
4
5
6 5[21] astr. φ = 28°02'S λ = 8°35'W (aφ = 6'N aλ = 2'W)
7 Unverändert
8 7[00] Lotsen die Reise frei 67
9 7[30] Alarm zur Übung gezeichnet
10
11 Desgl.
12 71

Um 7 h 58 m Chr. 8 h 16 m 10 s 0 = 25° 31, Ø = 52° 05, W

Beob.Chron.No. 0438 Stand heute: +41 m 54 s, tägl.Gang: +0 m 2.5 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag 11-32 CO2 im Betrieb.

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Leicht bewölkt, leicht bewegte See, SW'liche Dünung, Schiff arbeitete
15
16 φ = 28°02'S λ = 8°27'W 24
17
18 von 17[25] bis 17[49] V.V 17[?] Stoppten 17[46] astr. φ = 27°57'S λa = 8°37'W (aφ = 5'N aλ = 2'W)
19
20 Unverändert 87.0
21
22 Stark bewölkt, zeitw. leichter Regen, südwestl. Dünung. Schiff
23 rollte.
24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	liegen mit	Windst.	0/1	gestoppter	Maschine	i.	treiben					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.4	24.6	22.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.2	24.0	23.0	24.0
1	"	SW	1/2	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.6	24.0	26.0	24
1												
2												
3												
4												

Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 27° 12,4 W 0° 00,4 W

Gut gemacht 0° 5,N 0° 32,4 Kurs 278.7° Meilen 33

Erreicht 27° 57,4 W 0° 32,4

Beobachtet 27° 57,4 W 0° 32,4 Kurs 278.7 Meilen 33

Unterschied + +

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags, den 16. April 1941

18 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 273.0 Tons — Distanz 2620 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 2.4 — Gut gemacht 33 " — Mannschaft

Rest : 770.6 Tons — D.bis heute 2653 Sml — Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	liegen mit	Stb.Mot.	2	gestoppter	Maschine	u.	treiben.			
2	"	"	"	"	"	"	"			
3	"	"	"	"	"	"	"			
4	"	"	"	"	"	"	"	770.2	24.5	25.5	24
1	"	"	"	"	"	"	"			
2	"	"	"	"	"	"	"			
3	"	"	"	"	"	"	"			
4	"	"	"	"	"	"	"	769.8	25.0	24.5	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"			
2	"	"	"	"	"	"	"			
3	"	"	"	"	"	"	"			
4	"	"	"	"	"	"	"	769.8	25	22	24

Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

2 Stark bewölkt, fast ruhige See, vereinzelte Regenschauer, Stelle Dienst, Schiff arbeitete

5 Wechselnd bewölkt, fast ruhige See, Kurs täglich, Schiff arbeitete

6 5¹⁰ meldete H.K. 6²⁰ Lot der H.K. laufend, 7⁰⁰ begann

7 neu mit Proviantabgabe.

Unverändert

Um h m Chr. h m s 0 = 0 , Ø = 0 ,

Beob.Chron.No. 2438 a/d Stand heute: +4/m 57,3s , tägl.Gang: +0m 2,5s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

14 Wechselnd bewölkt, fast ruhige See, Schiff arbeitete in Fahrtrichtung.

15⁰⁰ Verbindg. mittels einer Leine mit H.K. hergestellt, Wasserabgabe

16 durch Hauptschlauch d. der H.K.

18 17⁴⁵ beendeten Ausrüstungsübergabe.

Unverändert

Unverändert

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	Liegen mit	SW	2	gestoppter	Maschine	u.						
2	"	4	"	"	"	treiben						
3	"	"	"	"	"	"						
4	201°	"	"	0	-27°	+6°	180°	4.-	769.6	24.5	24.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	278°	"	"	0	-27°	+6°	240°	3.0 18	770 ϕ 244°		(-2°)	
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770.5	25.0	23.0	24
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0	4N ϕ 244.5°		(-1.5°)	
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	770.5	25.2	24.0	24.0
1								8.5				
2								8.5	4N ϕ 244°		(-2°)	
3								8.5				
4								8.6	770.5	24.3	23.2	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	Liegen mit	"	0/1	gestoppter	Maschine	u.	treiben					
4	"	"	"	"	"	"	"		770.6	24.0	23.0	24.5
1												
2												
3												
4									770.2	25.0	23.5	24.0

Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

6³⁰ Abgefahren von 28° 00,5 8° 29,2

Gut gemacht 0 12,4 0 28,4 Kurs 244° Meilen 27

Erreicht 28 0 12,9 9 0 07,4

Beobachtet 28 0 19,5 9 0 06,0 Kurs 239.4° Meilen 18+30/48

Unterschied 7' 5 1' 6

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags den 17. April 1941

19 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 770.6 Tons Distanz 2653 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 3.4 " Gut gemacht 48 " der Passagiere

Rest : 267.4 Tons D.bis heute 2701 Sml Mannschaft Brinke

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

Begebenheiten.

1	
2	1/43 Wasserabgabe beendet, H.K. holte Wasserleitg. ein. 1/53 Verbindung mit H.K. gelöst. 3²⁰ Stärkste Alarmbereitschaft. H.K. 3²⁵ Alarm beendet.
3	Wenig Bewölkung sonst wie am Vortage.
4	
5	
6	5²⁰ astr ϕ = 27°55'S λ = 8°39'W (aϕ = 14'N a λ = 2·6W) Runand. 6³⁰ ϕ = 28°00'S λ = 8°39'W 80
7	Mäßig bewölkt, leicht bewegte See, Schlick dünning, Schiff arbeitete 71
8	71
9	
10	
11	Desgleichen
12	72.0

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 16 m 07 s Ω = 22° 03, ϕ = 57° 26,

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +41 m 59.8 s, tägl.Gang: +0 m 2.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /.

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um: /.

Wahrer Mittag : 11-36

Kapitän. 1. Offizier.

13	
14	Leicht bewölkt, leicht bewegte See, Dünung, Schiff arbeitete
15	
16	ϕ = 28°28'S λ = 9°26'W 71.0
17	
18	18° astr ϕ = 28°35' λ = 10°02'W (aϕ 3'S a λ 2·2W) 18° Stoppten
19	Unverändert
20	
21	
22	
23	23¹⁵ Sichten H.K. 23⁴⁰ bis 23⁵⁵ H.K. Bb. quer ab, über
24	gab Meldung. Wetter unverändert

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Steuern	Strich	1	nach	Kapt	Anweisungen		10.0				98.0
2	"	"	"	"	"	"	"	10.0				97.0
3	"	"	"	"	"	"	"	10.0				93.0
4	"	"	"	"	"	"	"	10.0	771.2	24.5	28.0	24.0
1	"	"	"					10.0				
2	"	"	"				60.-	10.0				
3	Liegen mit	"	"	gestoppter		Maschine in			772.7	24.2	24.0	24.0
4	"	"	"	Fahrt		mit HK.						
1	"	"	"									
2	"	"	"									
3	"	"	"						772.7	24.5	27.0	24.0
4	"	"	"									

			1	2	3	4	5	6	7
1		Bbd.Abt.							
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 28° 19,5 9° 06,W

Gut gemacht 0° 6,N 2° 4,W Kurs Meilen

Erreicht 28° 13,5 11° 10,W

11[22] Beobachtet 28° 13,5 11° 10,W Kurs 273° Meilen 109

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags den 18. April 1941

20 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 767.4 Tons Distanz 2707 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 5.3 Gut gemacht 109 " der Passagiere

Rest : 762.1 Tons D.bis heute 2810 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	liegen mit	Stille	1	gestoppter	Maschine in						
2	"	"	"		Schleppverbindg.	mit HK.					
3	"	Stille	0	"	"	"			771.5	24.3	26.0	24.0
4	"	SW	1	"	"	"						
1	30°	Nach Kompl.	Anweisung		-27,1	-6	0°	4.0				
2	"	Stille	4	4	-27	-6	276°	4.0	HK	276.5	(-3.5°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	773.1	25.2	24.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	10	5.0	773.7	24.8	23.0	24.0

			1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Lissabon nach .

Begebenheiten.

1
2
3 Leicht bewölkt, fast ruhige See, Abkühlung, Schiff arbeitet 93.0
4 95.0

5 Letzter unverändert
6 06.00 Stoppten H.K. Sichteten ein Boot. 06.30 Holten
7 Dorddy mit H.K. her. 06.46 Boote bringen Gepäckstücke
8 der Passagiere.

Unverändert

9
10
11
12

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No 2438 auf Stand heute: +42 m 02.3 s , tägl.Gang: +0 m 02.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Erhielten Position von H.K. 11[22] N: φ: 28°73'φ λ: 11°70'W

— " — — " — von H.K. 15[22] N: φ: 28°11'φ λ: 11°11'W

Uhr liefert unter einem II. Chronometer. NE 23 41

Einschiffung 7 H.K. 2 Reservebote für die Fahrgäste (Bootsmann 94 Ges.)
Rückkehr der Besatzung auf 4 Flößen für 80 Personen.

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Wetter wie oben (siehe Datum Handbuch)
15
16
17 16[22] Verbindung mit K.K. gibt Position wie oben
18 17[22] ag: 28°03'φ ag: 11°9'W (Δφ: 7'N Δλ: 2'W)
19 Einzelne Wolken, nötige Fe, sonst dergl. ag: 28°02'φ ag: λ: 11°32'W
20
21
22 Unverändert
23 φ = 28°00'S λ = 11°53'W 61.0
24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	307°	Stille	0	0	-27°	-4°	276°	5.0				
2	"	Südl.	1	"	"	"	"	5.0	WKf	27.5°	(-5°)	
3	"	"	1/2	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	772.6	24.9	23.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	7.0				
2	"	Ost	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0	WK ø	27.6°	(-4°)	
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	773.1	24.0	24.0	25°
1	"	"	2	"	"	"	"	5.0				
2	"	"	3	"	"	"	"	5.0	WKf	27.4°	(-5°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	773.1	27.0	26.0	25.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	654	5	6	7
2		Stb.Abt.							
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 28° 03' S 11° 19' W

Gut gemacht 0° 10' N 1° 47' W Kurs 276° Meilen 95

Erreicht 27° 53' S 13° 06' W

Beobachtet 27° 52' S 13° 50' W Kurs 274.7° Meilen 134

Unterschied 1' N 44' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonnabend Mittags, den 19. April 1941

21 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 762.1 Tons Distanz 2810 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere, Mannschaft, Proviant, Maschine } bevor

Verbrauch 5.8 Gut gemacht 146 "

Rest : 756.3 Tons D.bis heute 2956 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	300°	Ost	3	0	-26°	-4°	270°	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	4.0	WK ø	26.9°	(-5°)	
3	"	"	4	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	773.2	27.2	27.0	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0	WKø	26.8°	(-5.5°)	
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	—"—	"	2	—"—	—"—	—"—	—"—	1.0				
4	Liegen	"	0	mit gestoppter Maschine treiben			0		773.4	27.5	22.0	24.5
1	"	"	1	"	"	"	"					
2	"	Stille	0	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		773.1	26.2	22.5	24.0

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1 Wenig bewölkt, fast ruhige See, Schiffsbewegung, Schiff rollte leicht
2
3
4 4.27°58' S L: 120 18'4 W 71.-
5 80
6 5^37 astr. ϕ = 27°52'S λ = 13°06'W (Δϕ 4'N Δλ 35'W) 75
7 Leicht bewegte See, sonst unverändert 71
8 74
9 77
10 Desgleichen 71
11 67
12 70

Um ϕ h 00 m Chr. ϕ h 16 m 17 s 0 = 21°04, ø = 30°30,1W

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42 m 04.8 s, tägl.Gang: +0 m 03.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /.

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um: /.

Wahrer Mittag: 11-54

Inventar und Ausrüstung der Reservebote übergeholt. Trinkwasser erneuert.

Kapitän. 1. Offizier.

13 71
14 Von 14^30 15^05 stoppten 71
15 Desgl. 67
16 ϕ = 27°52'S 14°14'W 70
17 77
18 Unverändert 67
19 18^10 Stoppten u treiben. astr. ϕ = 27°52'S λ = 14°50'W (Δϕ = 0 Δλ = 21'W)
20
21
22 Wechselnd bewölkt, anfangs leicht Regenschauer, mäßige See,
23 leichte südwestl. Dünung.
24

Monat April 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Lautoka nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Liegen mit	stillbel	0	gestoppte Maschine			treiben	Versetzung				
2	"	"	"	"	"	"	"	4 212°				
3	"	"	"	"	"	"	"	14.0				
4	"	"	"	"	"	"	"		772.9	26.0	22.5	24.0
1								7.0				
2	110°	O/O	2	4	-26°	+4°	90°	5.0	772.0	29°	(25)	
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	772.1	25.2	24.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0	772.4	26.0	25	24.0
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0				

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 27 ° 59 ,5 14° 55 ,4 W

Gut gemacht ° ,0 ° 25 ,0 Kurs 90° Meilen 3.62

Erreicht 27 ° 54 ,5 14 ° 20 ,4

Beobachtet 27 ° 57 ,5 14 ° 13 ,1 Kurs 86,4° Meilen 37 = 110

Unterschied 2 4 7 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags den 20 April 194

22 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 756.3 Tons Distanz 24.56 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 3.9 Gut gemacht 110 " der Passagiere

Rest : 752.4 Tons D.bis heute 3066 Sml Mannschaft

18.8 Proviant

761.4 Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	328°	O/O	3	6	-11	-2	295°	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	299°	"	"	"	-16°	-2°	260	184 6.0	1836 (-30)			
1	201°	"	"	"	-26°	+5°	180°	3.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	3.0				
3	Liegen mit	Stille	0	gestoppter	Maschine							
4	"	"	"	"	"	"	"		770.7	26.0	24.0	23.0
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	Ost	4	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		769.7	25.2	24	23.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser-	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1		
2	Leicht bewölkt, leicht bewegte See	
3		
4		
5	4 55 Letzter Reise fort	100
6	5 46 auf: 27° 59'S ab: 14° 55'W (04: 7·9 ab: 12·W)	76.
7	Regelmäßig	70
8		70
9		
10	Unverändert	
11		
12		70

Um 7 h 58 m Chr. 8 h 15 m 13 s 0 = 180° 45, Ø = 50° 25, N

Beob.Chron.No. 2488 Auf Stand heute: + 42 m 02.3 s, tägl.Gang: - 0 m 2.5 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahre Mittag 11-56

Beginnen mit Aufstellung weiterer 3 Flöße als Reserveraum.
Rettungsboote abgedeckt und in Promenadendeckhöhe gelascht.

Kapitän. Offizier.

13	
14	Leicht bewölkt, leicht bewegte See, klar. Dünung.
15	
16	4 22 43°4 N. 14° 32'W 71.0
17	
18	18" Stoppten
19	18 10 ab: 27°48 S an: 14°27 W (2 N, 4 O)
20	Fast windstille, See meist unverändert
21	
22	Unverändert
23	
24	

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	Liegen mit	Ost.	gestoppter		Maschine u.	treiben						
2	"	"	1	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		768.6	25.2	23.5	25.1
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	SO	2	"	"	"	"	11.0				
4	72°	"	"	O	-27°	O	45°	6.0	768.9	24.5	24.0	24.6
1	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
2	"	"	2/3	"	"	"	"	6.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	768.1	24.6	25.5	24.1
1												
2		Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7		
3			Stb.Abt.									
4			Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek				
			Stbd.Abt.					Hinterpiek				

5[44] Abgefahren von 27° 56,S 14° 35,W

Gut gemacht ° 21,N ° 24,0 Kurs 45° Meilen 20

Erreicht 27° 35,S 14° 11,W

Beobachtet 27° 31,S 14° 15,W Kurs 358° Meilen 31 + 19/19

Unterschied 4' N 4' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags, den 21. April 1941

23 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 762.4 Tons Distanz 306 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 3.3 Gut gemacht 29 " Passagiere

Rest : 759.1 Tons D.bis heute 3145 Sml Mannschaft } Vorräte

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	255°	SO	2	O	-27°	O	228°	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0	24 St	228°	(=0)	
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	768.1	23.5	24.0	24.1
1	Liegen mit		1	gestoppter	Maschine u.	treiben						
2	"	Stille	0	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		768.1	23.5	22.5	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		767.9	26.2	23.0	24.5
		Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7		
			Stb.Abt.									
			Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek				
			Stb.Abt.					Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 Vorwiegend stark bewölkt, fast ruhige See, ganz leichte
2 Regenschauer.
3
4
5 Leicht bewölkt leicht bewegte See Schiff wellenposte leicht
6 5[44] astr ϕ = 27°56'S λ = 14°35'W (Δϕ - 8'S Δλ 2 - 8'W)
7 7[00] setzten die Reise fort.
8
9
10 Desgleichen
11
12

Um 5 h 19 m Chr. 5 h 36 m 42 s O = 23° 05', Ø = 50° 30',4

Beob.Chron.No. auf Stand heute: +42 m 28 s, tägl.Gang: +0m.5 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag : 11-55

1 Fk. Reiserbatterie 24 Std geladen. Säuredichte 1.24
Flüssigkeit etwas über den Platten T.O.

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Leicht bewölkt leicht bewegte See, lange SW Dünung,
15 Schiff stampft ϕ = 27°42'S λ = 14°25'W (71
16 16[00] Stoppten
17
18 Unverändert
19 18[12] astr ϕ = 27°52'S λ = 14°33'W (Δϕ = 5'S Δλ = 2'W)
20
21
22 Desgl.
23
24

Monat April 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	Liegen mit	Stille	0	gestopptes Maschine u. treiben				Anker 35				
2	"	"	"	"	"	"	"	12 Smil trieb				
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		766.1	25.0	22.0	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	300°	südöstl.	1/2	0	-26°	-5°	270°	3 3.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	13 4.0	766.2	24.3	23.0	24.0
1	110°	"	"	0	-26	+6°	90°	5.0				
2	"	"	"	4	"	"	"	5.0				
3	"	"	1	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	767.1	25.4	24.-	24.0
1												
2												
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4			5	6	7	
		Stb.Abt.										
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.				Vorpiek			
4		Stbdabt.							Hinterpiek			

548 Abgefahren von 27° 52,5 N 14° 51,5 W

Gut gemacht 0° 0,0 0° 8,0 Kurs 270° Meilen 13

Erreicht 27° 52,5 N 14° 43,5 W

Beobachtet 27° 54,8 N 14° 37,2 W Kurs Versetzt Meilen 39 + 1 = 40

Unterschied 2,3 6,0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Neustag Mittags, den 22. April 1941

24 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 259.1 Tons Distanz 314.5 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 3.5 Gut gemacht 80 " der Passagiere

Rest : 255.6 Tons D.bis heute 3225 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	110°	Stille	0	4	-26°	+6°	90°	5	5.0				
2	30°	West	2	"	-26	-9°	0°		5.0				
3	"	"	2/3	"				10	5.0	765.8 (+40')			
4	200°	"	"	"	-26°	+6°	180°		5.0	765.1	25.1	26.5	
1	Liegen mit	"	2/3	"	gestoppten Maschine u treiben			8	3.0				
2	— " —	"	1	"	"	"	"						
3	200°	"	"	0	-26°	+6°	180	4	4.0				
4	Liegen mit	"	"	gestoppten Maschine Treiben						765.5	25.4	23.5	24
1	"	"	"	"	"	"	"						
2	"	"	"	"	"	"	"						
3	"	"	"	"	"	"	"						
4	"	"	"	"	"	"	"			765.5	25.0	23.2	25.0
	Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4			5	6	7		
		Stb.Abt.											
		Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.				Vorpiek				
		Stb.Abt.							Hinterpiek				

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 Leicht bewölkt, ruhige See, lange Dünung, Schiff schlingert
2 stw. leftig
3
4
5 525 Setzten die Reise fort 102
6 543 auf 27°52'S λ: 14°51'W (Ogo, od: 14'W) 71
7 unverändert φ: 27°52'S λ: 15°06'W 71
8
9
10 Unverändert
11
12

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 18 m 23 s 0 = 119° 48' Ø = 49° 47' W

Beob.Chron.No. 2038 Stand heute: + 42 m 13.8 s ; tägl.Gang: + 0 m 2.7 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Ogot Zerbrochen Taxen Std. + 42 - 12.5 tgl. Gang: + 2.7 sec

Anom. W: 23.41 Std. + 15 - 54.5

Wasser Montag 8h 57

F. Fredsing.

Kapitän. 1 Offizier.

13
14 Leicht bewyte See, sonst unverändert
15 φ: 27° 49.5 N: 14° 31'4" W
16
17 16.50 Stoppten
18 um 18h = 18.26 V.V 18.32 Stoppten
19 18.42 gek. φ: 27°56' N λ: 14° 31 W. Einzelne Regenschauer,
20 fast völlige See lange Dünung. Schiff rollt stw. stark
21
22 Unverändert
23
24

Monat April 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	liegen mit	Ost	1/2	gestoppter	Maschine	u. treiben		Umdrehung				
2	"	"	"	"	"	"	"	"				
3	"	"	"	"	"	"	"	"				
4	"	"	"	"	"	"	"	"	764.8	25.0	22.0	25.0
1	"	SW	2	"	"	"	"	20.-				
2	"	"	"	"	"	"	"	"				
3	"	"	"	"	"	"	"	"				
4	"	"	"	"	"	"	"	"	765.7	25.6	25.3	25.0
1	"	"	2/3	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		765.3	25.2	24.6	25.0

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stbd.Abt.					Hinterpiek		

54 Abgefahren von 27° 53,5 14° 09,2?

Gut gemacht ° ', ° ', Kurs gestrichen Meilen

Erreicht 27° 53,5 14° 09,

Beobachtet 27° 52,5 14° 05, Kurs 74,2° Meilen 4

Unterschied 1' N 4' O.L

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags, den 23. April 194/

25 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 255.6 Tons Distanz 3225 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 2.0 Gut gemacht 57 " Passagiere

Rest : 253.6 Tons D.bis heute 3276 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	30	25	5	2	-26	-5	270°	5.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0	24h ϕ 27°5.5' (-4.5')			
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	764.6	26.0	24.2	25
1	liegen mit	"	"	gestoppter	Maschine	u. treiben		+ 4.0	Verschiung			
2	"	"	2	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		764.8	26.0	24.6	25
1	"	Stille	0	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		764.6	25.7	22.0	24.

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 2 3 4 Wenig bewölkt, leicht bewegte See, SW-Dünung. Luft rollte etwas stark.

5 6 547 astr. ϕ = 27°53' S λ = 14-09 W (O.f. 3' N. λ = 12' O.)
unverändert

7 8

9 10 Ausgelaufen

11 12 12h Lotsen an Bord

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 17 m 40 s 0 = 20° 12', Ø = 490 29',7

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: - 42 m 46 s, tägl.Gang: + 0 m 2.7 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-55

Kapitän. 1. Offizier.

13 14 Wetter u. Bewölkung, sonst unverändert

15 ϕ = 27°52' S λ = 14°28' W 69

16 16h Stoppten

17 18 unverändert

19 12h astr. ϕ = 27°57' S λ = 14°32' W (29.1' N. 3.4' W)

20 21 22 Fast windstille See, sonst desgl.

23 24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	liegen mit	NW	1	gestoppter Maschine				Anfang 6 Uhr	769			
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"		764.8	25.2	24.0	24.8
4	"	"	"	"	"	"	"					
1	"	West	2	"	"	"	"					
2	309°	"	2	4	-26°	-5°	270°	10 10.-				
3	liegen mit	"	3	gestoppter	Maschine	stoppen			765.2	25.4	24.0	24.5
4	"	"	"	"	"	"	"					
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		764.1	25.2	24.1	24.0

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.								
	Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9	Hochtk.			Vorpiek Hinterpiek		

Abgefahren von 27° 49,- 14° 32,4 W

Gut gemacht 0 6, 0 6, Kurs 0 Meilen -

Erreicht 270 49,8 140 32,4

Beobachtet 270 37,8 140 26,4 Kurs Nordost Meilen 2 46

Unterschied 12 N 1 Ost 2

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags, den 24. April 1941

26 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 253.6 Tons Distanz 3276 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 2.5 Gut gemacht 52 " der Passagiere

Rest : 251.1 Tons D.bis heute 3328 Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

1	liegen mit	West	3	gestoppter Maschine								
2	"	"	4	"								
3	178°	"	"	4	-26°	+6	158°	8.0	HK	158/46		
4	"	"	"	"	"	"	"	16 8.0	763.3	25.2	25.2	24.8
1	liegen mit	"	3	gestoppter	Maschine	stoppen						
2	78°	"	2	4	-26°	-2°	50°	4 4.0				
3	"	"	2/1	"	"	"	"	6.0	HK	50° (-2°)		
4	"	"	1	"	"	"	"	6.0	765.1	26.0	25.5	24.8
1	77°	"	"	"	-26°	-1°	"	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	6.0	24	HK	50° (-1°	
3	"	"	"	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	6.0	764.6	25.4	24.2	24.0

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.								
	Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9.	Hochtk.			Vorpiek Hinterpiek		

auf der Reise von Yantai nach .

Begebenheiten.

1	
2	Wechselnd bewölkt, ztw. Nässel, fast ruhige See, leichte Dünung
3	
4	
5	5[00] Setzen Reise fort.
6	[00] ay: 27°49'S a.l: 14°32'E (Δφ: 2'N, Δλ: 6'Ost) 101
7	5[07] - 5[17] V.V. Wechselnd bewölkt, ztw. leichte Schauerneigung, leichte bewegte See, Dünung,
8	
9	
10	Leicht bewölkt, meist bewegte See, Dünung
11	
12	

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 17 m 37 s 0 = 19° 47, Ø = 49° 24,N

Beob.Chron.No. 2438 27 Stand heute: +42 m 19,2 s, tägl.Gang: -0 m 27 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. 1.Offizier.

13	
14	Wechselnd bewölkt, mäßig bewegte See, lange, mittelhohe 91
15	Dünung, Sicht zeitweise ztw. stark;
16	[00] ay: 27°52'S a.l: 14°30'E 92
17	
18	17-18 Setzten die Reise fort 18[22] ay: 27°49'S a.l: 14°14'E (Δφ 0; Δλ: 12.0) 65 71
19	Leicht bewegte See, leicht bewölkt, sonst unverändert 4
20	
21	
22	Unverändert
23	
24	φ = 27°30'S λ = 13°48'E 74

Monat April 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	257°	Nord	3	0	-26°	-1°	230°	5.0				
2	"	"	4/4	"	"	"	"	5.0	1147	230°(-1°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 20	5.0	763.5	25.5	23.4	24.0
1	"	"	"					5.0				
2	liegen mit	"	3	gestoppter Maschine i. treiben				4.0				
3	"	"	"	"	"	"	" 29					
4	"	"	"	"	"	"	"		764.8	25.2	25.5	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"		764.5	25.3	26.0	24.5

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt. Stbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

18ª Abgefahren von 27° 49' S 14° 14' W

Gut gemacht 0° 5' N 0° 6' O Kurs 50° Meilen 7

Erreicht 27° 44' S 14° 08' W

Beobachtet 27° 44' S 13° 54' W Kurs 74.2° Meilen 18 + 7

Unterschied 4 14' O

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags, den 25. April 1941

Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 757.1 Tons Distanz 3328 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 4.6 Gut gemacht 96 " Passagiere

Rest : 746.5 Tons D.bis heute 3424 Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

1	290°	West	3	2	-26°	-1°	459°	4.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	5.0	27x	258° (-6		
3	"	"	4	"	"	"	"	6.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	5.0	763.7	26.3	25.2	24
1	"	"	"	"	"	"	"	5.0				
2	"	"	3/4	"	"	"	" 30	6.0	1147	258° (-6°)		
3	liegen mit	"	"	gestoppter Maschine i. treiben								
4	"	"	3	"	"	"	" Verbr.: 7.0		765.0	26.1	24.5	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	3/2	"	"	"	"		764.4	26.0	24.0	24.5

			1	2	3	4 37	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 Wolkenlos bewölkt, leicht bis mäßig bewegte See,
2 lange SW = Dünung. Schiff arbeitet stets stark.
3 4: 27°44'5 S : 14°21'W 20
4
5 70
6 5³² Stoppten. 102
7 Unverändert
8
9 Regnerisch
10
11
12

Um 7 h 00 m Chr. 8 h 15 m 19 s 0 = 19° 26', Ø = 48° 57', NM

Beob.Chron.No. 2438 Auf Stand heute: -42m 21.9s, tägl.Gang: +0m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-55

Kapitän. 1. Offizier.

13
14
15 12-13 Stoppten die Maschine 70
16 mäßig bewegte See, sonst desgl. 70
17 φ = 23°48'5 S λ = 14°15'W
18 17⁵³ Stoppten: astr. φ = 27°50'5 S λ = 14°35'W (φ + 2 d 2·8') 80
19 Unverändert
20
21
22 Am Anfang der Wache leichter Regenschauer, leicht bewegte See,
23 sonst desgl.
24

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Liegen mit	Ost	2	gestoppter Maschine								
2	"	"	"	"								
3	"	"	"	"								
4	"	"	"	"					763.0	25.8	24.2	24.0
1	"	"	3/4	"								
2	"	"	"	"								
3	"	"	"	"								
4	"	"	"	"					764.7	25.0	25.0	24.5
1	"	"	4	"								
2	"	"	"	"								
3	"	"	"	"								
4	"	"	"	"					763.6	26.0	26.	25.5

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7	
2	Wasser	Stb.Abt.								
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek			
4		Stbdabt.					Hinterpiek			

Abgefahren von ° ' ° '

Gut gemacht ° ' ° ' Kurs Meilen

Erreicht vom 4.K. 27° 37,5' 140° 12,2' Kurs Versetzung Meilen 59 sm

Beobachtet um 11 3/4 27° 37,5' 140° 12,2' Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonnabend Mittags, den 26. April 1941

38 Tage 126 Stunden in See

Ölvorrat 246.5 Tons Distanz 3424 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 2.6 Gut gemacht 59 " der Passagiere

Rest : 243.9 Tons D.bis heute 3483 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	Liegen mit	Ost	4/5	gestoppter	Maschine a.		treiben	Abstich 24 Std. 110 sm			
2	"	"	"	"							
3	"	"	"	"					763.3	26.2	25.0	24.0
1	"	"	"	"				8 Std.				
2	"	"	4/3	Q								
3	31°	"	"	-26°	-5°	0°		8.0				
4	"	"	"	"	"	"		8.0	764.4	26.3	24.0	24.5
1	"	"	"	"				8.0				
2	"	"	"	"				8.0				
3	"	"	"	"				8.0				
4	"	"	"	"				8.0	764.6	26.0	24.0	24.0

		Bbd.Abt.	1	2	3	4 48	5	6	7	
	Wasser-	Stb.Abt.								
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek			
		Stb.Abt.					Hinterpiek			

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1	
2	Einzelne Wolken, leicht bewegte See, SW-Dünung, Schiff arbeitete.
3	
4	
5	
6	6.00 Stehenden F.K. 7.15 Stillegungsübung mit F.K.
7	desgl.
8	
9	
10	Wechselnde Bewölkung, grobe See, SW-Dünung, Schiff arbeitete
11	ztw. Regenschauer
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° ' , Ø = ° ' ,

Beob.Chron.No. Stand heute: +42 m 24 s , tägl.Gang: +0 m 2,2 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

12 = mgz: ag: 27° 37,4' ag: 140° 12,4' E

(11.30 Uhrzt.)

18.00 mit ag: 27° 59,4' ag: 140° 26,4' E

6 Passagiere von HH 10 Kopfst. Besatzungsstärke als Feuerlöschübung

3 Kp. Dettmann u. Fischer gingen hier an Bord.

Kapitän. 1. Offizier.

13	
14	wenig bewölkt, grobe See, SW-Dünung. Schiff arbeitete
15	ztws. stark.
16	
17	
18	18.00 Letzten Reise pos- re: 28° 00' S ag: 140° 03' E
19	Lade der Kaute Lichtschächte. Wetter desgl. 142.0
20	ag: 27° 44' E ag: 140° 03' E 99.5
21	
22	Mäßig bewölkt, trocken sonst desgl.
23	
24	6- 27° 12' E 2- 140° 03' E

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	48 Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	31°	SW	3	4	-26°	-5°	360°	8.0				
2	"	Süd	3/4	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	4	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	8.0	765.5	25.7	27.2	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0	24 Ø	357°	(-5°)	
4	"	"	"	"	"	"	"	8.0	766.9	25.2	22.6	24.6
1	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
2	"	südöstl.	"	"	"	"	"	8.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	8.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	8.0	767.2	26.2	26.0	24.5

			1	2	3	4 144	5	6	7
	Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.							
		Bbd.Abt. StbdAbt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

Abgefahren von 28° 00,S 14° 03,W angegebener Besteck um 12h
Gut gemacht 2° 24,N 0° 0, Kurs 360° Meilen 144
Erreicht 25° 36,S 14° 03,W
Beobachtet 25° 09,S 14° 11,W Kurs 357,6° Meilen 129
Unterschied 27'N 8'W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 27. April 1941

29 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 243.9 Tons
Verbrauch 8.4
Rest : 235.5 Tons

Distanz 3483 Sml
Gut gemacht 195 "
D.bis heute 3662 Sml

Kapitänsbesuch in den Räumen
der Passagiere
Mannschaft
Proviant
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	34°	SO	4/3	4	-26°	-8°	360°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	9.5	766.5	25.8		
1	32°	"	"	"	"	-6°	"	9.5	24 Ø	360°	(-5°)	
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.0				
4	Lügen mit	"	2	zeitweise Regen	"	"	38	10.0	766.6	25.0	24.9	24.5
1	"	"	"	"	"	"	"					
2	32°	"	"	4	-26°	-6°	360°	10.0	24 Ø	357°	(-5°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	4	9.5	767.3	25.4	24.0	24.5

			1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt.							
		Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 Ztws. Staubregenschauer mässig bewegte See, Dünung.
2 Schiff rollte ztws. stark
3 φ: 26° 40'S λ: 14° 03'W 99.
4
5 Unverändert
6
7 φ: 26° 08'S λ: 14° 03'W 91.0
8
9 Mässig bewegte See, südwestl. Dünung. Schiff arbeitete.
10 Zeitweise bewölkt
11 91.0
12

Um 8 h 05 m Chr. 8 h 22 m 53 s 0 = 21° 38, Ø = 50° 52,W
Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42 m 22s, tägl.Gang: +0m 2.7 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Letzter Mittag: 11-53

Std.: -0.42-26
Std.: +0-2.3 Mi

Kapitän. 1. Offizier.

13 Meist, sonst unverändert
14
15 φ: 24° 33'S λ: 14° 11'W 90
16 91
17 91.0
18 18°0 φa - 24° 18'S λa: 14° 08'W (Δφ: 3'N Δλ: 2.3'O) 108.0
19 Leicht bewölkt, teils bewegte See, Dünung, 100.0
20 Schiffsarbeiten.
21
22 21°0 Setzten Kurs fort
23 Vorgl.
24 φ: 23° 21'S λ: 14° 08'W 90.0

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												

	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° ' ° '

Gut gemacht ° ' ° ' Kurs Meilen

Erreicht ° ' ° '

Beobachtet ° ' ° ' Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den Tage 194

Ölvorrat Tons Distanz Sml Stunden in See

Verbrauch Gut gemacht " Kapitänsbesuch in den Räumen

Rest : Tons D.bis heute Sml der Passagiere

Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

Tagebuch Kr 8293c

M. S. Dresden.

Anlage 2 zu

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	32°	SW	2	0	-26°	-6°	360°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.5	4Uhr ⌀ 358° (-8°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	9.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	9.5	766.5	25.0	23.8	25.0
1	"	"	2/3	"	"	"	328°	8½ 4.5				
2	340°	"	4	"	-26°	-6°	"	3.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5	4Uhr ⌀ 328° (-6°)			
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	767.1	25.2	24.2	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	3	"	"	"	"	11.5	4Uhr ⌀ 328° (-6°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	767.2	27.2	27.0	25.0

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.								
	Stb.Abt.								
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek			
	Stbd.Abt.					Hinterpiek			

Abgefahren von 22° 23',5 14° 13',4

Gut gemacht 1° 6',4 0° 42',5 Kurs 328° Meilen 74,1

Erreicht 21° 25',5 14° 55',5

Beobachtet 21° 23',5 14° 56',5 Kurs Utrecht Meilen 76 + 161.

Unterschied 2',4 N 1',5 W 23,7

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags den 28. April 1941

30 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 235.5 Tons Distanz 3662 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine Montag Mittags

Verbrauch 14.6 " Gut gemacht 232 "

Rest : 220.9 Tons D.bis heute 3895 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	334°	SW	4	0	-25°	-6°	328°	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5	4Uhr ⌀ 328.5° (-5.5°)			
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	766.7	27.2	25.0	25.0
1	"	"	3	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	767.4	27.2	24.0	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5	4Uhr ⌀ 326° (-8°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	11.5	767.5	27.0	23.5	25.0

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.								
	Stb.Abt.								
	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek			
	Stb.Abt.					Hinterpiek			

Begebenheiten.

1 Einzelne Wolken, leicht bewegte See, südliche Dünung,
2 Schiff arbeitete
3 ⌀ = 22°43'S λ = 14°08'W 90.5
4 96
5 102
6 5³⁰ änderten Kurs 5³⁸ aφ. 22°28'S aλ: 14°13'W (Δφ: 1'Süd; 4'West.) 112
7 4
8
9 Unverändert
10
11
12 112

Um 8 h 20 m Chr. 8 h 37 m 5 s 0 = 25° 50, ⌀ = 50° 20, W
Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42m 27s, tägl.Gang: +0m 2.3s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11 57

13 Leicht bewölkt, mässig bewegte See, nördliche Dünung.
14 Schiff arbeitete.
15 φ: 22°40'S λ: 15°12'W 113.0
16
17
18 18⁰² astr. φ: 20°22'S λ: 15°37'W (Δφ: 2'N; Δλ: 2'W)
19 rgl.
20 φ: 20°02'S λ: 16°00'W 113.0
21
22 Unverändert
23
24 φ: 19°23'S λ: 16°26'W

Kapitän. 1. Offizier.

Monat April 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	359°	NO	4	0	-25°	-6°	328°	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5	1147	328° (-6°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	46 11.5	766.0	26.2	23.5	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5	24C ϕ	327.5° (-6.5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	46 11.5	766.4	25.8	24.0	25.0
1	"	"	4	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	3	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	4	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	46 11.5	766.2	26.8	24.0	25.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2		Stb.Abt.							
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 21° 23' S 14° 36' W

Gut gemacht 3° 57' N 2° 35' W Kurs 328° Meilen 296

Erreicht 17° 29' N 17° 31' W

Beobachtet 17° 20' N 17° 45' W Kurs 326,7° Meilen 291

Unterschied 9' N 14' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags, den 29. April 1941

31 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 222.9 Tons Distanz 3899 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen:

Verbrauch 19.4 Gut gemacht 291 " der Passagiere

Rest : 203.5 Tons D.bis heute 4190 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 47: 12.1

1	358°	NO	3	0	-24°	-6°	328°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	27C ϕ	328.5° (-6.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	48 12.0	765.0	27.2	26.0	25.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	27B	327.5° (-6.5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	48 12.0	766.0	27.8	24.0	25.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	48 12.0	765.7	27.2	24.0	24.0

		Bbd.Abt.	1	2	3	144	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 Wenig bewölkt, leicht bewegte See, leichte südwestl. Dünung.

2 4. 18°44'S 16°49'W 113.0

3 5.52 fa = 18°23'S λa = 17°03'W (Δϕ 6'N; Δλ 11'W)

4 Ende der Walfischbucht, sonst unverändert

5 113.0

6 Leicht bewölkt, leicht bewegte See, südwestl. Dünung.

7 113.0

Um 8 h 03 m Chr. 8 h 02 m 43 s 0 = 21° 37, ϕ = 58° 06' W

Beob.Chron.No. 428 auf Stand heute: +42 m 29 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag : 12-08

Kapitän. 1. Offizier.

13

14

15 Unverändert

16 ϕ = 16°40'S λ = 17°19'W 113.

17

18 Unverändert

19 18.22 astr ϕ = 16°14.5'S λ = 18°28'W (Δϕ 0.5'N Δλ 1'W)

20 ϕ = 15°58'S λ = 18°38'W 113.

21

22 Vorherrschend bewölkt, sonst desgl.

23

24 ϕ = 15°18'S λ = 19°02'W 113.

Monat April 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	358°	SO	3	0	-24°	-6°	328°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 43	12.0	764.8	27.0	24.0	26.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	3/4	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	765.0	27.0	25.5	26.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	4	"	"	"	"	12.0	24h ϕ 32° (-5°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	764.7	27.0	28.6	27°
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	764.8	27.0	26.0	27°
1	330°	NO	4	0	-23°	-7	320°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	ϕ 321.5° (-5.5°)			
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	762.7	22.0	27.4	27.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	763.0	27.2	26.0	27°
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	16.0	16h 20 Barometer zurück 1/4 20 764.4			
4	"	"	"	"	"	"	" 52	12.0	764.8	27.5	26.0	27.5

			1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 17° 20',8 17° 45',4

Gut gemacht 4° 04',4 2° 38',5 Kurs 328° Meilen 288

Erreicht 13° 16',9 20° 23',4

Beobachtet 13° 17',1 20° 23', Kurs 327.9° Meilen 287

Unterschied 1'.2 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals Mittwoch

Mittags, den 30. April 194 1

32 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 703.5 Tons Distanz 4190 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 18.0 Gut gemacht 287 " Mannschaft } bonnitiert

Rest : 685.5 Tons D.bis heute 4477 Sml Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 2 3 4 Mäßig bewölkt, leicht bewegte See, südwestl. Dünung

4: 14° 37' S 4: 19° 28' W 113.0

5 6 6h ag. 14° 15' S ad: 19° 49' W (04: 2' N; 04: 5' W)

7 Veränderl. bewölkt, mäßig bewegte See, SW-Dünung.

8 112.5

9 10 11 12 Unverändert

112.0

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 26 m 04 s 0 = 22° 4.5 ϕ = 61° 52,N

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42 m 31,9 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

24. Mittag 12-19

Kapitän. 1. Offizier.

13 14 15 16 Desgl.

4: 12 40 ϕ λ: 20° 55' W 112.5

17 18 Desgl.

19 18 38 astr ϕ = 12° 15' S λ = 21° 17' W (dϕ = 1' N dλ = 2.2' W)

20 ϕ = 12° 03' S λ = 21° 27' W 112.5

21 22 23 24 Desgl.

ϕ = 11° 24' S λ = 22° 02' W 112.5

Monat Mai 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser	Begebenheiten
1	330°	SO	2	4	-23°	-7	320°	16.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0		321°(-6°)			
4	"	"	"	"	"	"	" 52	12.0	762.9	27.8	25.5°	27.5	
1	"	"	"	"	"	"	"	16.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
4	"	"	"	"	"	"	" 54	12.0	764.1	27.2	27.3	28.5	
1	"	"	3	"	"	"	"	12.0					
2	"	"	4	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	762.9	28.3	30.0	31.0	

1 2 3 4 Wasserstand: Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stbd.Abt. — 1 2 3 1524 — 5 6 7 — 8 9 Hochtk. — Vorpiek Hinterpiek

Abgefahren von 13°17',4 20°23',4

Gut gemacht 3°50',N 3°17',W Kurs 320° Meilen 300

Erreicht 9°27',4 23°40',W

Beobachtet 9°25',4 23°36',W Kurs 320,8° Meilen 299

Unterschied 2' N 4' Ost

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 1. Mai 194 1

33 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 685.5 Tons Distanz 4477 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 20.1 Gut gemacht 299 " Mannschaft

Rest : 665.4 Tons D.bis heute 4276 Sml Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. AE 11.9 Uhr Maschine

1	348°	SO	3	0	-22°	6	320°	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0		24	∅ 320°(-6		
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.0	28.7	30.0	31	
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0					
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	763.2	29.0	27.5	28.0	
1	"	"	2	"	"	"	"	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	∅320,5°(-5.5°)				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	763.3	29.0	27.0	28.0	

Wasserstand: Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stbd.Abt. — 1 2 3 4 — 5 6 7 — 8 9, Hochtk. — Vorpiek Hinterpiek

Mittag 12.0 Uhr

1													
2													
3													
4													
1													
2													
3													
4													
1													
2													
3													
4													

Begebenheiten.

1 2 3 4 Mäßig bewölkt, leicht bewegte See, durchwandelfd. Küstg. Schiff arbeitete. — ϕ = 10°45'S λ = 22°36'W — 112.5

5 6 5^h astr ϕ = 10°28'S λ = 22°48'W (Δϕ 2'N Δλ 2.2'W)

7 Desgl

8 ϕ: 10°05'S λ: 23°10'W — 112.5

9 10 Mäßig bewegte See, sonst desgl.

11 12 — 112.5

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 16 m 03 s ☉ = 21° 56.2 ☾ = 65° 18.N

Beob.Chron.No 2438 Stand heute: +42 m 34 2 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-31 (30°Hzt)

Kapitän. Offizier.

13 14 Desgl

15 16 δ = 8°49'S λ = 24°07'W — 113.5

17 18 Bezogen, mäßig bewegte See, Ho. Dünung.

19 20 ϕ = 8°13'S λ = 24°39'W — 113.5

21 22 Mäßig bewölkt, leicht bewegte See, Ho.Dünung.

23 24 ϕ: 7°36'S λ: 25°10'W — 113.5

Monat Mai 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	348°	SO	3	0	-22°	-6°	320°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	762.4	29.0	27.2	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	762.9	29.6	28.0	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	ZK ϕ	321° (-5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	762.7	29.9	29.0	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	761.6	30.0	32.0	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	762.4	30.5	29.5	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	ZK ϕ	322.5° (-5.5°)		
3	347°	"	"	"	-21°	-6°	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.1	30.3	28.0	28.5

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. / Stb.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek / Hinterpiek		

Abgefahren von 9° 25,5 23° 36,2

Gut gemacht 3° 41,4 3° 07,4 Kurs 320° Meilen 288

Erreicht 5° 44,8 26° 43,6

Beobachtet 5° 42,8 26° 45,2 Kurs 320° Meilen 291

Unterschied 2'N 2' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags den 2. Mai 194 1

34 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 665.4 Tons — Distanz 4276 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 19.9 — Gut gemacht 291 "

Rest : 645.5 Tons — D.bis heute 5067 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

auf der Reise von Lautas nach .

Begebenheiten.

1
2 Wechselnde Bewölkung, mäßig bewegte See, durcheinanderlaufende Dünung, leicht achterlich.
3 ϕ: 7°00'S λ: 25°42'W 113.5
4
5
6 5¹⁹ aq: 6°32'S al: 26°10'W (Δφ: 9'N; Δλ: 19.4')
7 Leicht bewölkt, sonst desgl. φ: 6° 12'S λ: 26°31'W 113.5
8
9
10 Unverändert
11
12 113.5

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 12 m 18 s 0 = 30° 48', Ø = 18° 25', N

Beob.Chron.No. 2128 Stand heute: +42 m 36.5 s , tägl.Gang: +00 m 03.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. 1. Offizier.

13
14
15 Wechselnd bewölkt, mäßig bewegte See, SO-Dünung.
16 ϕ: 5°43'W λ: 27°17'W 113.5
17
18 18¹³ aq: 4°47'S al: 27°35'W (Δφ: 3'N; Δλ: 2'W)
19 Vereinzelte Regenschauer, sonst desgl.
20 113.5
21
22 Meist bedeckt, mäßig bewegte See, SO-Dünung, zeitw. Regenschauer.
23
24 ϕ: 3°54'S λ: 28°16'W 113.5

Monat Mai 194[illegible] geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach .

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	347°	SO	3	4	-21°	-6	320°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	761.2	30.0	27.0	28.5
1	"	OSO	4	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	762.7	29.0	28.5	28.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	3/4	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	762.1	30.1	31.5	30.0

	Wasserstand	1	2	3	4	5	6	7
1	Bbd.Abt.							
2	Stb.Abt.							
3	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4	Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 3° 42' S 26° 43' W

Gut gemacht 3° 41' N 3° 05' W Kurs 320 Meilen 288

Erreicht 2° 01' S 29° 50' W

Beobachtet 1° 53' S 30° 01' W Kurs 319.5° Meilen 301

Unterschied 8' N 11' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonnabend Mittags, den 3. Mai 1941

35 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 645.5 Tons Distanz 5067 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine

Verbrauch 20.1 Gut gemacht 301 "

Rest : 625.4 Tons D.bis heute 5368 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	333°	Umlfd	1/2	0	-21°	-6	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.7	29.0	29.0	29.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	NOstlich	2	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.4	29.3	28.5	29.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	Umlfd	"	"	"	"	"	12.0				
3	352°	"	"	"	-20	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.8	29.3	27.0	28.5

	Wasserstand	1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1 Hws. leichte Regenschauer, leicht bewegt See,
2 stark bewölkt, So-tung.
3 4: 30 17° S 4: 29° 47' W 113.5
4
5 5[1/2] Uhr ab. 4: 2° 56' S 2: 29° 12' W. 0 4: 5' N 0 2: 1.2' W.
6 Mais bedeckt und bezogen, abnehmend mäßig bewegte 114
7 See, mäßige SO Dünung. "
8
9 stark bewölkt, sonst desgl.
10
11
12 113.5

Um 8 h 27 m Chr. 9 h 43 m 42 s O = 35° 13' Ø = 720 18.0 114

Beob.Chron.No 2438 auf Stand heute: +42m 38.8s , tägl.Gang: +0m 2.3s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Höhen Mittag: 11-57 (30°13')

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 unverändert
15
16 4 = 1° 13' S 2 = 30° 29' W 114
17
18 Bedeckt, trübe, leicht bewegte See, durchlaufende
19 Dünung, Schiff arbeitete
20 4 = 0° 33' S 2 = 30° 57' W 113.5
21
22 desgl.
23
24 4: 0° 07' N 2: 31° 25' W 113.5

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	352°	NO	2	0	-20°	-6°	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.8	28.6	27.0	28.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.5	28.5	28.3	28.0
1	"	"	"	"	"	"	"	13.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	24c	ϕ 327° (-5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.5	28.6	31.2	28.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.1	28.0	26.0	28.0

Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
	Bbd.Abt.							
	Stb.Abt.							
	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
	Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 1° 53,5 30° 01,N

Gut gemacht 3° 59,N 2° 41,W Kurs 326° Meilen 288

Erreicht 2° 06,N 32° 42,W

Beobachtet 2° 04,N 32° 28,W Kurs 328.2° Meilen 279

Unterschied 2.5 14.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 4. Mai 1941

36 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 625.4 Tons Distanz 5362 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 20.2 Gut gemacht 279 " Passagiere

Rest : 605.2 Tons D.bis heute 5647 Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

1 2 3 4 Bedeckt, trübe, leicht bewegte See, leichter Regenschauer
f. 0°47'N l. 31°52'W 113.5

5 6 7 8 Meist bedeckt, leicht bewegte See, durcheinandlfd. Dünung. Schiff arbeitete.
f. 1°27'N l. 32°20'W 113.5

9 10 11 12 Unverändert
113.5

Um 7 h 50 m Chr. 9 h 07 m 42 s 0 = 25° 36, ϕ = 75° 59,N

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42 m 40.7s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Zeitzeichen kamen gut

Chron. 2438 Std. +0-42-39.5 tgl. Gang: +0-2.3

Chron. 2341 Std. +0-16-12.0 tgl. Gang: +0-0.8

Kapitän. 1. Offizier.

13 14 15 16 Anfangs stark bewölkt, später bedeckt, leicht bewegte See, zeitw. Regenschauer, mittelhohe NO-Dünung. Schiff stampfte.
f. 0°44'N l. 31°56'W 113.5

17 18 19 20 Bedeckt, sonst unverändert
f. 3°24'S l. 33°23'W 113.5

21 22 23 24 Bedeckt, Regen, leicht bewegte See, NO-Dünung
Schiff stampfte.
f. 4°04'S l. 33°50'W 113.5

Monat Mai 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Lissabon nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	331°	NO	2	0	-20°	-5	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.1	29.0	26.0	25.0
1	"	"	2	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	3	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762	ϕ 320.5° (-4.5°)		
4	"	"	4	"	"	"	"	12.0	762.2	29.2	29.2	28.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.8	327° (-4°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.6	29.0	28.7	28.0

Wasserstand: 1 2 3 4 5 6 7

Bbd.Abt. / Stb.Abt. / Bbd.Abt. / Stbd.Abt. — 8 9 Hochtk. Vorpiek Hinterpiek

Abgefahren von 2° 04,N 32° 28,W

Gut gemacht 3° 59,N 2° 41,W Kurs 326° Meilen 288

Erreicht 6° 03,N 35° 09,W

Beobachtet 6° 06,N 35° 09,W Kurs 326,4° Meilen 280

Unterschied 3'N 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags, den 5. Mai 194 /

37 Tage 116 Stunden in See

Ölvorrat 2052 Tons Distanz 5647 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 20.1 Gut gemacht 290 "

Rest : 785.1 Tons D.bis heute 5937 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min:

1	350°	NO	4	0	-20°	-4°	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762	ϕ 328.5° (-4.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.0	27.0	29.8	28
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0		ϕ 327° (-3°)		
3	"	"	4/3	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.2	27.5	26.5	27.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763	327° (-3°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.7	27.2	26.0	27.0

Wasserstand: 1 2 3 4 5 6 7

Bbd.Abt. / Stb.Abt. / Bbd.Abt. / Stb.Abt. — 8 9, Hochtk. Vorpiek Hinterpiek

Begebenheiten.

1 Bericht zfrs. leichte Regenschauer, NO-lung. Schiff stampfte.
2
3
4 φ 4°44'N, λ: 34°17'W 119.5

5
6 Mäßig bis leicht bewölkt mäßig bewegte See, NO-dünung,
7 Schiff stampfte.
8 113.0

9 Vorherrschend bewölkt, zfrs. leicht. Regenschauer, sonst
10 unverändert.
11 113.0
12

Um 7 h 18 m Chr. 9 h 15 m 25 s Θ = 26° 44', Ø = 29° 45', N

Beob.Chron.No. 4438 auf Stand heute: +42 m 43.0 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12-17 (30.5.41)

Kapitän. 1. Offizier.

13 Leicht bewölkt, mäßig bewegte See, Schiff stampfte in NO-dünung
14
15 φ = 5°46'N λ = 35°36'W 112.5
16
17
18 Gesichten
19 18h5 astr. Gz. ×2°14.N. λ = 35°58'W. Δφ = 1°6' Δλ = 2°4' 112.5
20
21
22 Unverändert
23 φ: 7°06'N λ: 36°31'W 112.5
24

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	350°	NO	3	0	-20°	-4°	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	764.0	27.0	26.0	27.0
1	350°	NO	3 3	0	-20°	-4°	326°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.5	764.5	26.3	26.8	27°
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	3	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	764.0	26.4	28.9	

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 6° 46' N 35° 04' W

Gut gemacht 3° 29' N 2° 43' W Kurs 326° Meilen 288

Erreicht 10° 05' N 37° 52' W

Beobachtet 10° 01' N 37° 51' W Kurs 325.7° Meilen 285

Unterschied 4' S 1' O.

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Dienstag Mittags, den 6. Mai 1941

38 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 585.1 Tons Distanz 5937 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der

Verbrauch 20.1 Gut gemacht 285 " Passagiere

Rest : 564.0 Tons D.bis heute 5222 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	26°	NO	3/4	-2°	-20°	-4°	360°	12.0			
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0			
4	"	"	"	"	"	"	" 42	12.5	763.0	24.2	27.5	27.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.8	26.2	26.1	27.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	764.4	26.2	25.0	26.0

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Lissabon nach .

	Begebenheiten.				
1					
2	Leicht bis mäßig bewölkt, mäßig bewegte See, NO-Dünung				
3					
4					
	φ = 8° 46' N λ = 36° 58' W				113.0
5					
6	Wechselnde Bewölkung, mäßig bewegte See, NO-Dünung				
7					
8					112.0
9					112.5
10	unverändert				112.5
11					113
12					113

Um 8 h 11 m Chr. 9 h 27 m 58 s ☉ = 42° 26', ☾ = 83° 25', W

Beob.Chron.No. 428 Standstand heute: +42 m 45.3 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12 h 28

Mit Gefangenen wurde ein Positionswechsel abgehalten.

Kapitän. 1. Offizier.

13									
14	Wenig bewölkt, mäßig bewegte See, Schiff arbeitete								
15	in NO-Dünung								
16									
	φ: 10° 49' N	λ: 37° 57' W							112.5
17									
18									
19	dsgl.								
20									
	φ: 11° 32' N	λ: 37° 57' W							112.5
21									
22	dsgl.								
23									
24									
	φ = 12° 25' N	λ = 37° 57' W							111.0

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	26°	NO	2/3	-2	-20°	-4°	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	NKP	1°	(-3°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	763.2	26.2	25.0	26.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	3/4	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	763.8	26.2	26.0	25.5
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	NKP	1°	(-3°)	
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	48	12.0	764.8	25.2	27.2	25.0

			1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.	Stb.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek	Hinterpiek	
	Bbd.Abt.	Stbd.Abt.							

Abgefahren von 10° 01,N 37° 57,W

Gut gemacht 4° 48,N 0° 4,W Kurs 360° Meilen 288

Erreicht 14° 49,N 37° 57,4

Beobachtet 14° 39,N 37° 48,W Kurs 360.6° Meilen 278

Unterschied 10.2 3.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags, den 7. Mai 1941

39 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 565.0 Tons — Distanz 6222 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine

Verbrauch 19.5 — Gut gemacht 278 "

Rest : 545.5 Tons — D.bis heute 6500 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. HF: 11.58 Kn

1	26	NO	3	-2°	-20°	-4°	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.5	26.0	30.8	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	764.8	25.0	27.4	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	NKP	3190	(-5°)	
3	"	"	4/3	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.2	25.3	24.5	25.0

			1	2	3	4 144	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt.	Stb.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
	Bbd.Abt.	Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach .

Begebenheiten.

2 Vorwiegend stark bewölkt, leicht bewegte See, NO-tung. Schiff arbeitete leicht

3 L: 13°13'N Λ: 32°51'W 111.0

6 Wechselnde Bewölkung, sonst desgl.

9 Vorwiegend bewölkt, mäßig bewegte See, NO-tung.

10 Schiff arbeitete

12 111.0

Um 8 h 19 m Chr. 9 h 35 m 16 s 0 = 24° 00', Ø = ° ,

Beob.Chron.No. 2488 auf Stand heute: +42 m 47.6 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Nächster Mittag: 12-28 (30 Mrz)

Kapitän. 1. Offizier.

13

14

15 Unverändert

16 L= 15°27'N Λ=37°48' 110.5

17

18 Unverändert

19

20 19^h ast L= 15°56'N Λ = 37°41'W (ap-10'S a2= 7'O) L 16°15'N Λ 37°41' 110.5

21

22 Desgl.

23 L: 17°03'N Λ: 37°48'W

24

110.5

Monat Mai 194 / geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Hamburg nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	26°	NO	4/5	-2°	-20°	-4°	360°	12.0	24h ✓	359.5° (-4.5°)		
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	764.8	25.4	24.0	25.0
1	"	"	4	"	"	"	204	12.0				
2	290°	"	3	0	-20°	-4°	266°12	12.0				
3	26°	"	"	-2°	-"	-4°	360°	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	765.8	24.6	24.8	25.0
1	27°	"	"	-2°	-21°	-4°	360	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.2	25.2	27.0	25.0

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 18° 02,N 38° 01,W nach Logstrich 6h um 8.5
Gut gemacht 1° 12,N 0° 0, Kurs 360° Meilen 72
Erreicht 19° 14,N 38° 01,W
Beobachtet 18° 57,N 38° 00,W Kurs 1° Meilen 55 +2 = 27
Unterschied 17' S 1' O

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags, den 8. Mai 194 /
40 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 545.5 Tons Distanz 6500 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der
Verbrauch 19.1 Gut gemacht 271 " Passagiere
Rest : 526.4 Tons D.bis heute 6771 Sml Mannschaft
Proviant / Donnerstag
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	27°	NO	3	-2°	-21°	-4°	360°	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5	24h ✓	3°(-1°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 46	11.5	765.5	25.0	22.5	25.0
1	25°	"	"	0	"	"	"	11.5				
2	"	"	2	"	"	"	"	11.5	24h ✓	360°(-3°)		
3	24°	"	"	"	-21°	-3°		11.5				
4	"	"	"	"	"	"	38	3.5	766.7	25.0	24.5	25.0
1	24°	"	"	0	-21°	-3°	360°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5	24h ✓	360°(-3°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 44	11.5	766.9	25.0	24.2	25.0

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1 Stark bewölkt, mäßig bewegte See, NO-Dünung, Schiff stampfte
2
3
4 φ = 17°37'N λ = 37°48'W 110.5
5 4h 53 richteten Schiff um 1 Uhr 7h. vorr.
6
7 Unverändert
8 φ: 18° 26'N λ: 38° 00'W 110.0
9
10
11 Unverändert
12 111.0

Um 8 h 32 m Chr. 9 h 49 m 24 s O = 32°25.5 Ø = 87°53,5
Beob.Chron.No. 2488 auf Stand heute: +42 m 49.8 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12 28 (30°A7+)

Kapitän. 1. Offizier.

13
14 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See,
15 NO-Dünung.
16 φ: 19°43'N λ: 38°00'W 111.0
17 111.0
18 Desgl. "
19 19 14 Maschine gestoppt (Außenbords Arbeit.) "
20 φ: 20° 21'N λ: 38°00'W 95.0
21 20 10 Setzten die Reise fort.
22
23 Desgl.
24 φ = 21°05'N λ = 38°00'W 111.5

Monat Mai 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	24°	NO	1/2	0	-21°	-3°	360°	11.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 46	11.5	766.0	25.1	24.0	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	1	"	"	"	"	11.5				
3	"	nördl.	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 46	11.5	767.4	24.2	23.4	25.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	NO lm	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
4	"	"	"	"	"	"	" 46	11.5	767.7	24.6	24.2	25.0

1		Bbd.Abt.	1	2	3	1384	5 6 7
2	Wasser	Stb.Abt.					
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek

Abgefahren von 18° 37' N 38° 00' W

Gut gemacht 4° 26' N 0° 0' Kurs 360° Meilen 266

Erreicht 23° 23' N 38° 00' W

Beobachtet 23° 33' N 37° 50' W Kurs 1.7° Meilen 276

Unterschied 10' N 10' O

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags, den 9. Mai 194 1

41 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 526.4 Tons Distanz 6771 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 18.5 Gut gemacht 276 "

Rest : 507.9 Tons D.bis heute 7047 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 47. 11.95

									Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	23°	NO	1	0	21°	-2°	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	768.0	25.0	28.0	24
1	"	Ost	1	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	767.1	25.-	24.0	24.0
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	Stille	0	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	767.5	25.2	23.0	24.0

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6 7	
	Wasser-	Stb.Abt.						
	stand	Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek	
		Stb.Abt.					Hinterpiek	

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1	
2	Meist bedeckt, fast ständige See, NO-Dünung.
3	
4	φ: 21° 51' N λ: 38° 00' W 111.5
5	
6	Unverändert
7	
8	112.0
9	
10	Leicht bewölkt, sonst desgl.
11	
12	112.0

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 15 m 57 s ☉ = 26° 59', ☾ = 83° 34',5

Beob.Chron.No. 2438 a Stand heute: +42 m 52 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um: /.

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um: /.

Datum Mittag: 12-28 (30° W)

Kapitän. 1. Offizier.

13	
14	
15	Unverändert
16	φ: 24° 21' N λ: 37° 50' W 111.5
17	
18	Unverändert
19	
20	1925 φ: 25° 11' N λ: 32° 49' W (115. 1. U.) φ: 25° 09' N 37° 50' W 112
21	
22	
23	Ständige See, sonst desgl. φ: 25° 57' N λ: 37° 50' W 112.0
24	

Monat Mai 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev.	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser	Beobachtungen
1	23°	Stille	0	0	-21	-2°	360°	12.0	Hk # 357.5° (-2.5°)				
1 2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
2 3	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3 4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.5	25.0	22.0	24	
4 1	23°	Stille	0	0	-22	-2	360°	12.0					
1 2	24°	"	"	"	-22°	-2	360°	12.0					
2 3	"	Ostl.	1/2	"	"	"	"	12.0					
3 4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.7	24.5	23.3	24	
4 1	"	"	"	"	"	"	"	12.0	Hk ø 360° (-2°)				
1 2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
2 3	"	Nordl.	"	"	"	"	"	12.0					
3 4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.7	24.6	26	23	
4 1							144	12.0					
1 2		Bbd.Abt.	1	2	3	4	288	5	6	7			
2 3	Wasser	Stb.Abt.											
3 4	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.			Vorpiek					
		Stbd.Abt.						Hinterpiek					

Abgefahren von 23° 33,N 37° 50,W

Gut gemacht 4° 48,N 0° 05 Kurs 360° Meilen 288

Erreicht 28° 21,N 37° 50,W

Beobachtet 28° 17,N 37° 48,W Kurs 0,4° Meilen 284

Unterschied 4.5 2.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Abgefahren von Santos Mittags, den 10. Mai 194/

42 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 307.9 Tons — Verbrauch 19.3 — Rest: 488.6 Tons

Distanz 7047 Sml — Gut gemacht 284 " — D.bis heute 7331 Sml

Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. T.F. 111.83

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev.	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser	Beobachtungen
1	24°	Stille	0	0	-22°	-2	360°	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	NNO	2	"	"	"	"	12.0	Hk ø 19 (-1°)				
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	766.9	24.0	24.7	23	
1	23°	"	"	"	-22°	-2°	"	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	Hk ø 360° (-1°)				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0	767.1	24.0	22.0	23.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	Hk # 357.5° (-2.5°)				
4	24°	"	"	"	-2°	"	"	12.0	766.9	24.0	20.5	23.0	
		Bbd.Abt.	1	2	3	4	144	5	6	7			
	Wasser-	Stb.Abt.											
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.			Vorpiek					
		Stb.Abt.						Hinterpiek					

Begebenheiten.

1 2 3 4	Mäßig bewölkt, ruhige See, leicht NO-Dünung φ: 26°45'N λ: 37°50'W — 112.0
5 6 7 8	Sehr ruhige See, wechselnde, zum stark bewölkt und Regenschauer — 112.0
9 10 11 12	Wechselnde Bewölkung, ruhige See, NW-Dünung. — 112.0

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 16 m 05 s O = 22° 48, Ø = 79° 05,8

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +42 m 34.5 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12 27 / 30 43 =

13 14 15 16	Leicht bewölkt, Ende der Passat bedeckt leicht bewegte See, NW-Dünung. — φ: 29° 05' N λ: 37°48'W — 111.5
17 18 19 20	Wechselnd bewölkt, sonst unverändert — 1945 ay: 29°50'N ax: 37°49'W (4'N, 1'W) — φ: 29°49'N λ: 37°48'W — 111.5
21	— 111.5
22 23	Segel — 112.0
24	φ: 30°33'N λ: 37°48'W — 112.0

Kapitän. 1. Offizier.

Monat Mai 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	24°	NNO	4	0	-22°	-2°	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	1147	359 (-3°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.8	23.4	19.8	22.0
1	"	NW	1	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.6	22.2	20.7	21.3
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.7	22.2	22.3	23.0

1 2 3 4 — Wasserstand — Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stbd.Abt. — 1 8 — 2 9 — 3 Hochtk. — 4 — 5 Vorpiek Hinterpiek — 6 — 7

Abgefahren von 28° 12' N 32° 48' W

Gut gemacht 4° 48' N 0° 0' Kurs 360° Meilen 288

Erreicht 33° 05' N 37° 48' W

Beobachtet 33° 07' N 37° 48' W Kurs 360° Meilen 290

Unterschied 2 N 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 11. Mai 1941

43 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 488.6 Tons — Distanz 7 331 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine

Verbrauch 19.3 — Gut gemacht 290 "

Rest : 469.3 Tons — D.bis heute 7621 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	24°	NW	2	0	-22°	-2	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.3	22.0	25.5	21.5
1	25°	"	"	"	-23°	"	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	Nr 6	1.5° (-0.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.4	21.2	19.5	20.0
1	"	"	"	"	"	-4	"	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0		359.5° (-2.5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 49	12.0	767.1	21.8	19.0	20.0

1 2 3 4 — Wasserstand — Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stbd.Abt. — 1 8 — 2 9 — 3 Hochtk. — 4 — 5 Vorpiek Hinterpiek — 6 — 7

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 Leicht bewölkt, leicht bewegte See, NW-Dünung.

2 3 4 — φ: 31°17' N λ: 37°48' W 112.0

5 6 5-16 Ank. φ: 31-43 N λ: 32-50 W. 2 φ: 1'S. 0 λ: 2'W.

7 Unverändert

8 112.0

9 10 11 12 Desgl. 112.0

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 18 m 47 s O = 28° 54', Ø = 74° 31',5

Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +42 m 56.8 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12-27 (30°42')

Kapitän. 1. Offizier.

13 14 15 16 Unverändert φ: 33°55' N λ: 35°48' W 112.0

17 18 19 Unverändert

20 Ank. 19 48 φ: 34°38' S λ: 37°53' W (3° S, 5' W) φ: 34°43' N λ: 37°48' W 112.0

21 22 23 Wechselnd bewölkt, leicht bewegte See, Steuff Stampfte in Nw-Ndr. Dünung. φ: 35°31' N λ: 37°48' W 111.5

24

Monat Mai 194-1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	25°	NW	3	0	-23	-2°	360°	12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0	Ank 308° (-4)			
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 48	12.0	766.2	21.2	17.5	20.0
1	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
2	"	"	4	"	"	"	"	11.5	Ank 360° (-2°)			
3	240	"	4/5	"	"	-1°/0	360° 228	7.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 16	4.5	766.9	20.2	18.0	19.0
1	250	"	"	0	"	-2°	360°	11.5	Ank 0° (-1°)			
2	"	"	"	"	"	"	"	11.5				
3	"	"	5/6	"	"	"	"	11.5				
4			6				" 41	11.5	766.3	19.0	18.9	18.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		StbdAbt.					Hinterpiek		

Abgefahren von 33° 07', N 37° 48', W 360 268
Gut gemacht 4° 38', N 0° 15', 0 Kurs 50° Meilen 16
Erreicht 37° 45', N 37° 33', W
Beobachtet 37° 31', N 37° 24', W Kurs Vorschl. Meilen 36 + 238
Unterschied 10' 5 1 W 274
Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags, den 12. Mai 1941
44 Tage 11.6 Stunden in See
Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere / Mannschaft / Proviant / Maschine } Vormittags

Ölvorrat 469.3 Tons
Verbrauch 19.3
Rest : 450.0 Tons

Distanz 7621 Sml
Gut gemacht 274 "
D. bis heute 7895 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	41°	NW	5	0	-24°	-2°	15°		11.-			
2	"	NNW	"	"	"	"	"		11.-	Ank 160 (-1°)		
3	"	West	"	"	"	"	"	46	11.-	766.6	19.0	19.5	18.0
4	"	WNW	5/6	"	"	"	"		11.-			
1	"	"	"	"	"	"	"		11.-			
2	"	NW	"	"	"	"	"		11.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	450	11.0	767.0	19.0	17.0	18
4	"	"	"	"	"	"	"		11.0			
1	"	"	"	"	"	"	"		11.0	Ank 7 14° (-3°)		
2	"	"	"	"	"	"	"		11.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	44	11.0	766.8	20.1	16.0	16.0
4	"	"	"	"	"	"	"						

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1		
2	Leicht bewölkt, leicht bewegte See, NW-Dünung, Schiff stampfte	
3		
4		φ = 36° 19' N λ = 37° 48' W 112.0
5	4 48 astr. φ 36° 22' N λ 37° 50' W (7' Süd, 2' W.)	
6	6 40 zeitlich Rapidwalken in NW	
7	6 40 anderten Kurs (rw 50°); Teilweise bewölkt, mässig bewegte	
8	See NW-Dünung. Schiff arbeitete	4.36° 37' W λ 37° 37' W 112.0
9		
10	Unverändert	
11	ziemlich grobe See.	
12		112.0

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 17 m 20 s O = 29° 48', Ø = 70° 19', 5
Beob.Chron.No. 2488 aus Stand heute: +42 m 34.1 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Hahnen Mittag: 12 27 (30 37')

13	Wechselnd bewölkt, ziemliches grobe See, NW-Dünung. Schiff arbeitete	
14		
15		φ: 38° 18' N λ: 37° 19' W 112.0
16		
17		
18	Anzahl.	
19		
20		φ: 39° 02' N λ: 37° 04' W 112.0
21		
22	Unverändert	
23		
24		112.0

φ = 39° 46' N λ = 36° 45' W

Krüger Kapitän. W. Freitag 1. Offizier.

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	135°	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	41°	NW	5/6	4	-34°	-2°	15°		11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	44	11.0	767.2	19.0	16.0	14.0
4	"	"	"	"	"	"	"		11.0				
1								201	11.0				
2	36°			+2°	-24	-2	12°		11.0				
3	"								11.0	767.2	18.5	16.0	17.
4	"												
1	"	"	"	"	"	"	"		11.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		11.0				
3	"	"	"	"	"	"	"		11.0	767.5	19.0	16.0	17.0
4													

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6 7
	Wasser	Stb.Abt.					
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek
		Stbd.Abt.					Hinterpiek

6⁰⁰ Abgefahren von 40° 48,N 36° 20,2 W mael astr. Beob.

Gut gemacht 1° 05,N ° 18,0 Kurs 12° Meilen 66

Erreicht 41° 53,N 36° 02,W

Beobachtet 41° 42,N 36° 00,W Kurs 14.3 Meilen 61+201/262

Unterschied 6.8 2.0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Dienstag, Mittags, den 13. Mai 1941

45 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 430.0 Tons Distanz 7895 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine

Verbrauch 19.3 Gut gemacht 262 "

Rest : 430.7 Tons D.bis heute 8157 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	78°	NW	4	+3°	-24°	+3	80°		12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	48	12.0	766.5	18.5	16.0	17.0
4	"	"	"	"	"	"	"		12.0				
1	"	"	4/5	"	"	"	"		12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		12.0				
3			6	Umweltmotor									
4	113°												
1	"	"	4/5	"	"	"	"		12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		12.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	48	12.0	765.0	18.0	15.0	16.0
4	"	"	"	"	"	"	"		12.0				

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5 6 7
	Wasser-	Stb.Abt.					
	stand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek
		Stb.Abt.					Hinterpiek

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 Wolkenlos bewölkt, ziemlich grobe See, NW-liche Dünung.
2 Schiff arbeitet.
3 ⊙ 40°30'N λ: 36°29'W 112.0
4
5 4-46 astr. φ: 40°34'N λ: 36°25'W (40.7'S 02.5'O)
6 6° anom. Rwo.
7 Unverändert
8 111.5
9
10 Vorwiegend stark bewölkt, ziemliche grobe See, NW-liche
11 Dünung. Schiff arbeitet etwas stark, zuw. Regenböen.
12 112.0

Um 8 h 24 m Chr. 9 h 46 m 22s O = 35° 48, Ø = 66° 22,5
Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +43 m 07.4s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 12-20 (300°/4)

13
14 Wolkenlos bewölkt, grobe See, NW-Dünung, etw. Regenschauer.
15 Schiff arbeitet.
16 ⊙ φ: 41°55'N λ: 34°56'W 111.5
17
18 Unverändert.
19 18[17]-19[20] Uhr Kurswechsel Kurs gerade Ausgleichsmanöver.
20 10[58] ⊙ φ: 42°17'N λ: 24°29'W (9'N: 11'W) φ: 42°08'N λ: 24°18'W 111.5
21 Ø Abt. Bed. Ruf bis 20° 88 Smls.
22 Hzgl.
23
24 φ: 42°17'N λ: 33° 24'W 111.5

Kapitän. Offizier.

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Santos nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.	Begebenheiten.	
1	113°	NW	5	0	-23°	0	90°	12.0						
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	762.5	18.0	16.0	16.-		
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
2	112°	"	"	"	-22°	"	"	12.0						
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	763.0	19.0	15.0	16.-		
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
1	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0						
3	"	"	"	"	"	"	"	12.0	764.0	18.0	14.5	17		
4														

1 Bbd.Abt. 2 3 4 5 6 7
Wasserstand Stb.Abt. Bbd.Abt. 8 9 Hochtk. Vorpiek Hinterpiek Stbd.Abt.

Abgefahren von 42° 17' N 34° 29' W 1958 ask. Beobachtung am 13.
Gut gemacht 0 ° 4' 4 ° 20' 0 Kurs 90° Meilen 1142
Erreicht 42 ° 17' N 30 ° 09' W
Beobachtet 42 ° 00' N 30 ° 10' W Kurs 85.1 Meilen 1193 + 88 = 1281
Unterschied 17.5 1.W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags den 14. Mai 1941
46 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 430.7 Tons
Verbrauch 18.8
Rest : 411.9 Tons

Distanz 8157 Sml
Gut gemacht 281 "
D.bis heute 8438 Sml

Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere
Mannschaft
Proviant
Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	102°	NW	5	+5°	-22°	0	90°	12.0					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
3	"	"	"	"	"	"	"	41	12.0	758.0	17.0	16.4	16.0
4	"	"	"	"	"	"	"		8.0				
1		"	5/6	Küste 4 Buschenbuch					12.0				
2		"	4	zw.	-21°	Ans peilen		37	12.0				
3		"	4	+5°	-21°	0	90°	12	12.0	759.8	17.6	15.1	16.0
4	106°	"	"	"	"	"	"		12.0				
1	106°	Nord	"	+5°	"	0	90°		12.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		12.0				
3	"	NNO	"	"	"	"	"	48	12.0	760.0	17.5	15.2	16.0
4													

1 Bbd.Abt. 2 3 4 5 6 7
Wasserstand Stb.Abt. Bbd.Abt. 8 9 Hochtk. Vorpiek Hinterpiek Stb.Abt.

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 12 m 12 s 0 = 34° 08', Ø = 44° 28',8
Beob.Chron.No. 2438 Stand heute: +43 m 37 s, tägl.Gang: 0 m 2,3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:
Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:
Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

	Begebenheiten.	
1		
2	Wechselnde Bewölkung, grobe See, NW-Dünung, Schiff	
3	arbeitete ztw. stark, ztw. Regenschauer.	
4	φ 42° 17' N λ 32° 18' W	112.5
5		
6	Unverändert	
7		
8		112.-
9		
10	Unverändert	
11		
12		112.-

Kapitän. 1. Offizier.

13		112.-
14	Vorwiegend bedeckt, grobe See, mittelhohe NW-Dünung.	"
15	Schiff arbeitet ztws. stark, ztws. Regenschauer.	
16	15 25 mittleren Zeitpunkt ändern Kurs (2 x 270°) 15° HW. φ: 42°00' N λ: 29°23' W	95.-
17	Himmel bewölkt, sonst desgl. 17° C.V.	95
18		109.-
19	19 00 gst. φ: 42°14' N λ: 28°06' W	111.5
20	20 00 ask. φ: 42°13' N λ: 28°50' W	"
21	Δ φ - 1'.5 Δ λ - 8'.	
22		
23	Unverändert	
24	φ: 42°13' N λ: 27°45' W	111.0

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs		Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	106°	NO	5/6	4	-21°	4	90°		11.0			
2	"	"	"	"	"	"	"		11.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	44	11.0	760.1	17.0	14.5 17.0
4									11.0			
1	110°	"	"	0	-20°	"	"		11.0			
2	"	"	"	"	"	"	"		11.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	44	11.0	760.1	16.5	16.0 16.0
4	"	"	"	"	"	"	"		11.0			
1	"	"	"	"	"	"	"		11.0	NNO	89.5	(-0.5°)
2	"	"	5	"	"	"	"		11.0			
3	"	"	"	"	"	"	"	44	11.0	761.0	17.2	16.5 16.6
4												

1			Bbd.Abt.	1		2		3	4 132	5	6	7	
2		Wasser	Stb.Abt.										
3		stand	Bbd.Abt.	8		9		Hochtk.		Vorpiek			
4			Stbdabt.							Hinterpiek			

20ᵉˢ Abgefahren von 42° 13' N 28° 50' W achs.

Gut gemacht ° ' , 40° 03' W Kurs 90° Meilen 180

Erreicht 42° 13' N 24° 47' W

Beobachtet 42° 13' N 25° 02' W Kurs 90° Meilen 169 + 90 = 259

Unterschied + 15' W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 15. Mai 1941

47 Tage 11.6 Stunden in See

Ölvorrat 411.9 Tons — Distanz 8488 Sml — Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch 18.5 — Gut gemacht 259 " — Mannschaft

Rest : 393.4 Tons — D.bis heute 8697 Sml — Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 17: 10.5 Kn — Maschine

1	110°	NO	5	0	-20°	0	90°		10.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		10.0	NNO	89.5	(0)	
3	"	"	6	"	"	"	"	40	10.0	760.4	17.2	16.3	16.0
4	"	"	3(7)	"	"	"	"		10.0				
1	"	"	8	"	"	"	"		10.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		10.0				
3	"	"	"	"	-19°	"	"	40	10.0	760.0	17.0	14.9	16.0
4	109°	"	"	"	"	"	"		9.0				
1	106°	"	4	+3°	"	0	"		9.0				
2	"	"	7	"	"	"	"		6.0	Nur 20 Min. voraus			
3	"	"	6	"	"	"	"	33	9.0	760.7	17.0	14.5	15.0
4	"	"	"	"	"	"	"		113				

1			Bbd.Abt.	1		2		3	4	5	6	7	
2		Wasser-	Stb.Abt.										
3		stand	Bbd.Abt.	8		9		Hochtk.		Vorpiek			
4			Stb.Abt.							Hinterpiek			

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 Wechselnd bewölkt, zuw. heftige Schauerböen, zunehmender grobe See, NW-Dünung! Schiff arbeitet

2 4 42°13'N L: 26°46'W 111.0

3

4

5

6 Unverändert.

7 111.0

8

9

10 Einzelne leichte Regenböen, sonst desgl.

11

12 111.0

Um 8 h 00 m Chr. 9 h 17 m 13 s 0 = 38°00', ø = 66°29',5'

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +43 m 6.0 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11²⁶ (30°47'+)

Kapitän. 1. Offizier.

13

14 Leicht bis mäßig bewölkt, grobe See, Dünung

15 Ende der Wache Regenschauer

16 ϕ = 42°13'N L = 24°02'W 111.0

17

18 Mäßig bewölkt grobe See, hohe NO-Dünung, Schiff nahm

19 Wasser über Deck und luken, Schiff stampfte stw stark

20 ϕ = 42°13 N L = 23°14'W . 110.5

21

22 Vorwiegend stark bewölkt, grobe See, Schiff arbeitete

23 schr stark in hoher NO-Dünung, stw. heftige Böen,

24 Spritzwasser a.Deck ϕ: 42°13'N L: 22° 24'W 110.0

Monat Mai 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	106°	NO	8	+3°	-19°	0	90°	6.0	Kur 20 Min. Vorau			
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0	24 0 90.5 (40.0)			
4	"	"	"	"	"	"	" 33	9.0	760.2	18.0	14.0	16.0
1	105°	"	"	+3°	-18°	0	"	6.0	Kur 20 Min. Vorau			
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				(15°2/+)
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	102	"	"	+6°	"	0	" 33	9.0	760.0	17.0	15.0	15
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	ONO	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 31	9.0	760.7	16.9	15.0	15.0
1			Bbd.Abt.		1		2	3	215 4	5	6	7
2			Stb.Abt.									
3		Wasserstand	Bbd.Abt.		8		9	Hochtk.		Vorpiek		
4			Stbd.Abt.							Hinterpiek		
1	94°	NO	7	+5	-18°	0	85°	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 86	9.0	761.0	17.5	14.0	15.0
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 86	9.0	762.1	21.5	13.2	15.0
1	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	9.0				
3	93°	"	"	"	-17°	"	"	9.0				
4	"	"	"	"	"	"	" 86	9.0	762.2	21.6	13.0	15.0
		Wasserstand	Bbd.Abt.		1		2	3	4	5	6	7
			Stb.Abt.									
			Bbd.Abt.		8		9,	Hochtk.		Vorpiek		
			Stb.Abt.							Hinterpiek		

Abgefahren von 42° 13,N 25° 02,W

Gut gemacht ° ', ° ,0 Kurs 90° Meilen 215

Erreicht 42° 13,N 20° 12,5

Beobachtet 42° 07,N 20° 13,5 Kurs 91,6° Meilen 214

Unterschied 6.5 1.5

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags den 16. Mai 194/

48 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 393.4 Tons Distanz 8697 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine } Besichtigung

Verbrauch 18.0 Gut gemacht 214 "

Rest : 375.4 Tons D.bis heute 8911 Sml

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

auf der Reise von Lauto nach

Begebenheiten.

Meist bedeckt, grobe See, hohe NO-Dünung, Schiff stampfte hart und nahm Wasser überDeck in Luken

φ 42° 13'N λ 21° 34'W 110.

desgl.

φ 42° 13'N λ 20° 44'W 110.

Verkehrende Bewölkung, sonst unverändert

110.0

Um 8 h 28 m Chr. 8 h 45 m 20 s Θ = 35° 09, Ø = 66° 49,8

Beob.Chron.No. W28 auf Stand heute: +43 m 18 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kalter Mittag: 12 17 (15°2/+)

Kapitän. 1. Offizier.

Meist bedeckt. Sonst desgl.

φ: 42° 13'N λ: 19° 25'W 110.-

Schiff stampfte sehr stark in hoher NO-Dünung. Spritzwasser an Deck, sonst desgl.

φ: 42° 19'N λ: 18° 37'W 110.-

Bedeckt, sonst desgl

φ = 42° 25'N λ = 17° 49'W 110.5

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs		Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1	93°	NO	2	+5°	-17°	4	81°		9.0				
2	"	"	6	"	"	"	"		9.0	Hk	80° (-1°)		
3	"	"	4	"	"	"	"		9.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	36	9.0	761.2	20.5	13.0	15.0
1	"	"	"	"	"	"	"		9.0				
2	"	"	"	"	"	"	"		9.0	2Hr	80.5° (-0.5°)		
3	"	"	"	"	"	"	"		9.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	36	9.0	761.8	19.5	13.0	14.0
1	92°	"	"	"	-16°	"	"		9.0				
2	"	NNO	"	"	"	"	"		9.0				
3	"	Nord	"	"	"	"	"		9.0				
4	"	"	"	"	"	"	"	36	9.0	761.9	18.7	13.5	15.0
1			Bbd.Abt.	1	2	3	4		5	6	7		
2			Stb.Abt.										
3		Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.			Vorpiek				
4			Stbdabt.						Hinterpiek				

Abgefahren von 42° 07,N 20° 13,W

Gut gemacht 0° 34,N 4° 49,O Kurs 87° Meilen 216

Erreicht 42° 41,N 15° 44,W

Beobachtet 42° 43,N 15° 40,W Kurs 79.5° Meilen 205

Unterschied 2'N 16'W

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonnabend Mittags, den 17. Mai 1941

49 Tage 10.6 Stunden in See

Ölvorrat 375.4 Tons Distanz 8911 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 18.3 Gut gemacht 205 " der ~~Passagiere~~ Mannschaft

Rest : 357.1 Tons D.bis heute 9116 Sml Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. 115 8.54 Kn Maschine

1	97°	Nord	4	+3	-16	4	84°		9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"		9.5				
3	"	"	"	"	"	"	"		9.5				
4	"	"	"	"	"	"	"	58	9.5	762.2	19.0	14.0	14.0
1	"	"	4/5	"	"	"	"		9.5				
2	"	"	4	"	"	"	"		9.5				
3	"	NW	"	"	"	"	"		8.0	Hk	84.5° (+0.5°)		
4	"	"	"	"	"	"	"	34.5	7.5	763.4	15.0	13.0	15.0
1	100	"	"	4	"	"	"		7.5				
2	99	"	"	"	-15	4	"		7.5	Hk	83° (-1°)		
3	"	"	4/3	"	"	"	"		5.0	2Hr	20 Min voraus		
4	"	"	"	"	"	"	"	22.5	7.5	763.1	21.0	13.0	14.0
			Bbd.Abt.	1	2	3	100 4		5	6	7		
		Wasserstand	Stb.Abt.										
			Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.			Vorpiek				
			Stb.Abt.						Hinterpiek				

auf der Reise von Lauto nach

Begebenheiten.

1	
2	Stark bewölkt grobe See, mehr NO-tung. Zuviff stampfte
3	ztws. sehr stark, Spritzwasser a/Deck
4	L. 42°37 N. L. 14°48' W 110.5
5	
6	unverändert
7	
8	110.5
9	
10	Vollstand bewölkt, sonst desgl.
11	
12	110.0

Um 8 h 00 m Chr. 8 h 15 m 44 s O = 34° 15', Ø = 66° 27,5'

Beob.Chron.No. 2438 auf Stand heute: +43 m 10.6 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Wahrer Mittag: 11-59 (15°Ost)

Kapitän. Offizier.

13	
14	Leicht bewölkt sonst desgl.
15	
16	L. 42°47 N. L. 14°48' W 110.5
17	111
18	Ab 1840 HK. Zunehmende Bewölkung 111
19	mässig bewegte See, lange Nord-Dünung 96
20	Schiff stampft L. 42°51' N. L. 14°01' W 86
21	
22	Vorwiegend stark bewölkt, leicht bewegte See,
23	sonst unverändert.
24	L: 42°57 N. L: d: 13° 22' W 86

Monat Mai 194 4 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von nach

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.	Bemerkungen
1	99°	West	3	0	-15	0	84°	3.0	hfr	20	Him.	vorm.	Stark bewölkt, teils bewegte See, lange Nord-Dünung
2	"	"	"	"	4	"	"	2.5					
3	"	"	"	"	4	"	"	2.5					
4	"	"	"	"	4	"	"	2.5	762.1	21.0	13.2	15.0	
1	99°	"	"	"	4	-2.5	264°	2.5	hfr	19	Him.	vorm.	
2	281°	"	"	"	4	"	"	2.0					(M.E. 82.)
3	99°	"	"	"	-15°	0	84°	8.0					
4	"	"	"	"	4	"	"	10.0	761.5	21	13.5	15	
1	"	"	"	"	"	"	"	10.0					
2	"	"	"	"	4	"	"	10.0	Hfr	83°	(-1°)		
3	"	"	"	"	4	"	"	10.0					
4	"	"	"	"	4	"	"	10.0	761.4	20.8	15.0	15	
1	"	"	"	"	"	"	"	10.0					
2	"	"	"	"	4	"	"	10.0					
3	"	"	"	"	4	"	"	10.0					
4	"	"	"	"	4	"	"	10.0					

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbdabt.					Hinterpiek		

Um 7 h 49 m Chr. 7 h 05 m 52 s 0 = 24° 32' Ø = 66° 27',5

Beob.Chron.No. 1428 Stand heute: + 43 m 13.6 s, tägl.Gang: + 0 m 2.4 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Abgefahren von 42° 43' N 15° 40' W 84° 189

Gut gemacht 0° 18' N 3° 56' W Kurs 264° Meilen 15

Erreicht 43° 01' N 11° 44' W

Beobachtet 42° 56' N 11° 18' W Kurs 82.1° Meilen 193 + 30 = 223

Unterschied 5' 5 26' 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Sonntag Mittags, den 18. Mai 194 1

50 Tage 9.6 Stunden in See

Ölvorrat 357.1 Tons Distanz 9116 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 14.1 Gut gemacht 223 " der Passagiere

Rest : 343.0 Tons D.bis heute 9339 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	99°	West	3	0	-2°	0	264°	2.0					
2	281°	"	"	"	"	"	"	8.0					
3	95°	WNW	4/5	0	-14°	0	81°	10.0					
4	"	"	"	"	"	"	"	12.5	760.3	20.0	14.2	15.0	
1	"	"	"	"	"	"	"	12.5					
2	"	"	"	"	"	"	"	12.5					
3	"	"	4/5	"	"	"	"	12.0	759.8	17.5	14.0	14.0	
4	"	"	"	"	"	"	"	12.0					
1	"			"	"	"	"	12.5					
2	"			"	"	"	"	12.5					
3	66° 79°			"	13°	0	52° 65°	3.0					
4	66°			"	"	"	52°	5.0	759.8	20.5	13.5	14	

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1	Stark bewölkt, teils bewegte See, lange Nord-Dünung
2	
3	d. 42°57' N λ 13°43' W
4	85
5	Leicht bewegte See, stark bewölkt, lange nördl. Dünung.
6	
7	
8	107
9	
10	Stw. Straßenregner, sonst desgl.
11	
12	107.5
13	Vorwiegend bedeckt, grobe See, stw. leichte
14	Regenschauer nördl. Kurs.
15	L: 42°57' N λ: 11°07' W 107.0
16	
17	Stark bewölkt, sonst desgl.
18	
19	L: 43°02' N λ 10°03' W 107.0
20	
21	Ende des Wache starker Regenschauer, sonst desgl
22	
23	22 43 Eg. Ostsaum Kap zw. 142°: 4'4 Sm ab.
24	23 22 Pt. Lage Kap zw. 138°: 4 Sm ab. 108.0

1° gms Raum zeichnen Std.: + 43 - 12.5

Tgl. Gang + 0 - 2.4

Wahrer Mittag: 12 42 (Gmt)

Reiger Kapitän. Fuesting 1. Offizier.

Monat Mai 194 1 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	64°	WNW	3/4	0	-13°	-1°	52°	6.0				
2	" "	"	"	" "	" "	" "	83°	5.0				
3	63°	"	"	" "	" "	" "	" "	9.0				
4	" "	"	"	" "	" "	" "	49°	3.0				
1	73°	"	"	" "	" "	" "	" "	6.0				
2	81°	"	"	" "	" "	" "	73°	3.5				
3	"	"	"	" "	" "	" "	" "	2.0				
4	62°	"	"	" "	" "	" "	48°	3.0	759.1	20.1	13.0	14.0
1	73°	"	"	" "	" "	" "	80°	9.0				
2	81° 122°	"	"	" "	" "	" "	109°	4.5				
3	"	"	"	" "	" "	" "	69°	3.5				
4	153°	"	"	" "	" "	" "	109°	2.0				
1	100°	"	"	1	-13°	0	87°	13.0				
2	108°	"	"	"	"	"	95°	12.0				
3	95	"	"	0	-2.50	0	72°	1.0				
4	Durch	"	"	0	-1.3	0	Durch 16.5	3.5	759.1	17.0	12.0	13.
1	100°	"	"	1	-13°	0	87°	13.0				
2	108°	"	"	"	"	"	95°	12.0				
3	95	"	"	0	-2.50	0	72°	1.0				
4	Durch	"	"	0	-1.3	0	Durch 16.5	3.5	759.1	17.0	12.0	13.
1	77.9°	NNW	3/6	0	"	0	126°	10 10.0				
2	103°	"	"	"	"	"	90°	11.5 4.0				
3	121°	"	(4)	"	"	"	108°	10.5 6.5				
4	113°	"	5	"	-13°	"	101°	15 4.0	760.5	17.2	13.0	13.
1	"	"	5/6	"	"	"	"	13.0				
2	102°	"	"	"	"	"	90°	24 7.0				
3	83°	"	"	"	-11°	"	72°	13 5.5 6.0	760.7	17.0	12.9	14.
4	"	"	"	"	"	"	"	13.0				
1	95 107°	"	"	"	"	"	84°	8 7.0				
2	145° 119°	"	"	"	"	"	96°	2.5 6.5				
3	62°	"	"	"	"	"	134° 108°	6 6.0 3.0				
4	91° 126°	"	"	"	"	"	80°	13 10.0 5.5 9.0	763.7	19.0	13.5	14.0

	Wasserstand		1	2	3	4	5	6	7
		Bbd.Abt.							
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

11[50] Abgefahren von 43° 36,N 6° 05,W ✕ S.Teresa Pt 113°; St.Rebollera Pt 221°

Gut gemacht o 1,N o 2,0 Kurs 70° Meilen 2 + 288

Erreicht 43° 37,N 6° 03,W

Beobachtet 43° 37,N 6° 03, Kurs versch. Meilen 290

Unterschied 0 0

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Montag Mittags, den 19. Mai 194 1

17 Tage 9.6 Stunden in See

Ölvorrat 343.0 Tons Distanz 9339 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 17.6 Gut gemacht 290 " der Passagiere

Rest : 325.4 Tons D.bis heute 9629 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

auf der Reise von Santos nach

Begebenheiten.

1 0[32] Lisavgas Kchf. Pr: 142° 2¼ Sm ab.

2 Stark bewölkt, Pass: Regenschauer, südl. Dünung. Kleiff voraus gesee. Stark.

3 2[20] Esp. Prior Kchf. Pr: 53.5° 5 Sm ab. 2[50] Esp. Tarrer Kchf. Pr: 98°; 3 Sm ab. 107.5

4

5 4[57] Esp. Ortegas Pr: 150° 2 Sm ab. Veränderliche Bewölkung 109.5

6 5[50] St. de la Estaca Fkt Pr: 108°; 1½ Sm ab Regenschauer, sonst klar 110.5

7 "

8 7[04] San Cyprian Fkt Pr: 256° 3½ Sm ab. 7[50] Foz Fkt. Pr: 330° 2½ Sm ab. "

9 10[27] Busto Lt. Pr: 185° 1¾ Sm. ab.

10 10[42] Las Chacarronas Pr: 185° 1,5 Sm. ab.

11 Veränderliche Bewölkung heftige Regenschauer, Leitst. Linie sichtbar

12 12[00] ✕ St Leuvarta Santo Pr: 201° - 3,5 Sm ab (0° 43' 37' N 3° 6' 03' W) 112.?

Um h m Chr. h m s 0 = ° , 0 = ° ,

Beob.Chron.No. 2488 Abstand heute: +43m 16,0s , tägl.Gang: +0m 2.7 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. 1. Offizier.

13 12[40] Esp. Tarar Kchf. Pr: 181° 2¼ Sm ab. Vor. heftige Regenschauer

14 13[40] Fkt. Catarina Fkt Pr: 216° 2½ Sm ab. Wechselnd bewölkt, gute Sicht

15 14[20] Fkt. de Tafonas Fkt Pr: 180° 2 Sm ab. Schiff voraus Kchf in Pr 189 112.0

16 15[44] Estachibella Fkt Pr: 184° 2 Sm ab.

17

18 17[25] Fkt. Encharra Fkt. Pr: 191° 1¾ Sm ab.

19 18[24] Seminar von Caminha Pr: 225° 3½ Sm ab. Unverändert 112.0

20

21 20[06] Esp. Major Kchf. Pr: 162° 2¾ Sm ab. 20[48] Esp. Cyo Kchf. Pr: 124° 1½ Sm ab.

22 21[37] Fkt. de Catgallo Kchf Pr: 224° 2½ Sm ab.

23 22[44] Fkt. Salsa Kchf. Pr: 131° 2¾ Sm ab. Unverändert.

24 23[57] Esp. Machichaco Kchf. Pr: 170° 2¼ Sm ab. 112.0

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	126°	NW	5	0	−11°	0	115°	9.5				
2	"	"	"	"	"	"	"	7.5				
3	101°	"	"	"	−11°	0	90°	4.0	763.6	17.0	10.0	13.0
4	82°	"	"	"	"	"	72°	5.8				
1	74°	"	"	"	"	"	63°	6.0				
2	"	"	"	"	"	"	"	1.0				
3							Reise:	6.0 Sml.				
4												
1	Singen	"	"	Ankerwache								
2	"	"	4	"								
3	"	"	"	"								
4	"	"	"	"					764.2	17.3	13.5	

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Samstag Mittags, den 20. Mai 1941

52 Tage Stunden in See

Ölvorrat 325.4 Tons Distanz 9629 Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 11.8 Gut gemacht 200 " der Passagiere

Rest : 313.6 Tons D.bis heute 9829 Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	Singen	NW	3	Ankerwache							
2	"	"	4	"							
3	"	"	"	"							
4	"	"	"	"							
1	"	"	"	"							
2	"	"	"	"							
3	"	"	"	"							
4	"	"	"	"							
1	"	"	"	"							
2	"	"	"	"							
3	"	"	"	"							
4	"	"	"	"							

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasser-	Stb.Abt.							
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von Santos nach St. Jean de Luz

Begebenheiten.

1
2 Kleu. mäßige Regenböen, stark bewölkt, grobe See, NW-Dünung.
3 3^{20} St. Les Anbon Kdsp. Pr. 133.5°, 2 3/4 Sm ab.
4 4^{23} St. la Plata Kdsp. Pr. 167°. 3 Sm ab. 20.5
5 4^{23} St. la Plata Kdsp. Pr. 167°. 3 Sm ab.
6 5^{08} Cap Higuier Ftf. Pr. 153°. 1½ Sm ab. Ende der Reise.
7 6^{05} ankerten mit Bb.-Anker, 30 Fd. in Wasser 6^{25} Anker auf. St. Jean de Luz.
8
9 Beim Einschwojen vor Anker geriet das Schiff auf Grund. Durch
10 M.-Boot 32 wurde das Schiff wieder freigeschleppt. Verholten darauf Ankerplatz
11 in der Nähe des Hafens. (Siehe Anlage besonders.)
12 Wechselnde Beurteilung, zeitweise starke Regenschauer

Um — h — m — Chr. — h — m — s 0 = — ° — ', Ø = — ° — ',

Beob.Chron.No. Wandstand heute: +43 m 43 s, tägl.Gang: +0 m 2.3 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

	Von Santos	nach St. Jean de Luz
Ausl. Santos	21. 3. 22 - 12	Anfang d. Reise: 21. 3. 13 - 27
Ankunft St. Jean d. Luz	20. 5. 6 - 06	Ende d. Reise: 20. 5. 5 - 06
Gr. Reisedauer	59 d - 7 h - 12 m	Reisedauer: 59 d - 5 h - 42 m
" vorgek.	- 3 h 00 m	Ihr vorgek.: - 3 h. 0 m
Gr. Reisedauer	59 d - 4 h - 54 m	Reisedauer: 59 d - 2 h - 42 m
Gr. Ausdistanz	9846 Sml	Endistanz: 9829 Sml

Kapitän. Offizier.

13
14 Desgl.
15
16
17
18 Desgl.
19
20
21
22 Desgl
23
24

Tiefgang b. Ankunft St. Jean de Luz V.: 15' 00" H.: 19' 00"

Monat Mai 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	Fingen	WNW	3	Ankerwache				Uhr 2 Stunden voraus				
2	"	"	"									
3	"	"	"									
4	"	"	"						766.4	18.0	11.0	
1	"	"	"									
2	"	"	"					2.-	Revier			
3	Folgen	"	"		M-Boot	(5°)		2.0				
4	"	"	"		"		"	12.0	767.8	18.0	11.0	14.
1	"	"	"		"		"	12.0				
2	"	"	2		"		"	12.0				
3	"	"	1		"		"	12.0				
4	"	Stille	0		"		"	12.0	769.0	18.2	12.0	14.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	-	7
2	Wasser	Stb.Abt.								
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek			
4		StbdAbt.					Hinterpiek			

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittwoch Mittags den 21. Mai 1941

Tage Stunden in See

Ölvorrat 313.6 Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch 5.3 Gut gemacht " der Passagiere

Rest : 308.3 Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1	Folgen	WNW	1		M-Boot	(360°)		12.0				
2	"	"	"		"	"	"	12.0				
3	"	"	"		"	"	"	12.5				
4	"	"	"		"	"	"	12.5	760.0	18.0	14.6	14.0
1	"	"	"		"	"	"	12.5				
2	"	"	"		"	"	140	12.5				
3	"	"	"		Speerbrecher	(90°)	12.0	12.0	Revier			
4	"	"	"		"							
1		Westl.	0/1		Ankerwache							
2		"	"		"							
3		"	"		"				771.0	20.0	14.0	5
4		"	"		"							

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7	
	Wasser-	Stb.Abt.								
	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek			
		Stb.Abt.					Hinterpiek			

auf der Reise von St Jean de Luz nach Bordeaux

Begebenheiten.

1	
2	Stark bewölkt, zw. Sandregenschauer, leicht bewegte See,
3	lange Dünung
4	
5	Desgl.
6	
7	6^{07} Lichten Anker 6^{15} Anker auf, folgen M-Boot 6^{18} abgefahrt 110.0
8	6^{30} Ausfahrt d. Seezeichen. 114.0
9	
10	Ausfahrt der Seuche bedeckt. Regen, später aufklarend,
11	See ruhig, klüvig,
12	113.5

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. [illegible] Stand heute: +43 m 20.6 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

St. Jean de Luz nach Royan (21. Mai 41)

Abfahrt	St Jean de Luz	6 - 18	Anfang d. Seuche: 6 - 30
Ankunft	Royan	19 - 42	Ende d. Seuche: 18 - 00
Reisedauer		13 - 24	Reisedauer: 11 - 30
Gesamtdistanz	179 Sml		Gesamtdistanz 140 Sml

Kapitän. Offizier.

13	
14	Fast wolkenlos, anfangs leicht dunig, sonst klar.
15	113.0
16	
17	
18	17^{50} Speerbrecher übernimmt die Führung 18^{00} Kurs Nordwestfahrt, Geschwindigkeit 6 Kn
19	Ende der Seuche.
20	19^{35} Lotse Lichten Backbord 19^{42} Ankern mit Bb. Anker 60 Fm. Kette zu Wasser
21	Lotse v/Bord 20^{55} Position 45° 50.5' N 1° 10.5' W Feu d. Suzac bei 114.0 Ausfahrt Royan
22	
23	Ankerplatz wurde still. Insp. Pehlingen Kontr.
24	

Monat Mai 1941 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

auf der Reise von Royan nach Bordeaux

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1	gehen	westl	2	Ankerwache								
2	"	"										
3	"	"	3									
4	"	"							771.3	18.0	11.0	
1	"	"										
2	"	"										
3	"	"										
4	"	"										
1	"	"										
2	"	"										
3	"	"										
4	Fahren mit	"	"	Lotsenannerg.								

	1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand Bbd.Abt.							
Stb.Abt.							
Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Donnerstag Mittags, den 22. Mai 1941

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

1	Fahren	WNW	3/4	mit	Lotsenannerg.							
2	"	"	"	"	"	"	"					
3	"	"	"	"	"	"	"					
4	"	"	"	"	"	"	"					
1	"	"	"	"	"	"	"	50.-	Revier			
2	"	"	"									
3	"	"	"									
4	"	"	"									
1	"	"	"									
2	"	"	"									
3	"	"	"									
4	"	"	"									

	1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand Bbd.Abt.							
Stb.Abt.							
Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
Stb.Abt.					Hinterpiek		

Begebenheiten.

1	
2	Stark bewölkt, häufig, teilw bewegte See
3	
4	
5	
6	desgl.
7	
8	
9	Bedeckt, Wind dürftig, leichter Nebel, ruhige See.
10	11⁰⁰ Lotse Fidecker an Bd.
11	11⁵⁰ wenden Anker: 11⁵⁹ Anker auf
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , ø = ° ,

Beob.Chron.No. 2478 Stand heute: +43 m 22.9 s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Tiefgang b. Abgang Bordeaux v. 15' 4" h. 20' 00"

Kapitän. Offizier.

13	12⁰⁰ Abfahrt von Royan 12⁴⁰ passiere Bakentonne von Platlas
14	13⁵⁹ pass Pauillac
15	14³⁷ pass Tonne 4; 14⁴⁵ Terte 14⁴⁵ pass Ile du Nord.
16	15³⁵ Hafenlotse a/Bord 16⁰⁰ drehen des Schiff. Hafenlotse a/Bord
17	
18	17⁴⁵ Schiff gut und sicher a/Bojer
19	Ankunft Bordeaux
20	
21	Stark diesig, stws. leichter Regen.
22	Fahren nach Vorschrift.
23	
24	

Monat Mai 194/ geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser
1		Westl.	1/2									
2		"	"									
3		"	"									
4		"	"									
1		"	"									
2		"	"									
3		"	"									
4		"	"									
1		"	"									
2		"	"									
3		"	"						761.4	20.7	14.0	
4		"	"									

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Freitag Mittags, den 23. Mai 194/

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser-	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

im Hafen
auf der Reise von Bordeaux nach

Begebenheiten.

1
2
3
4
5
6
7
8
9 Bedeckt, undurchsichtiger Regen.
10
11
12

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: +43 m 21.2s , tägl.Gang: +0 m 2.3 s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Misswei-sung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage

Ölvorrat Tons Distanz Sml Stunden in See

Verbrauch Gut gemacht " Kapitänsbesuch in den Räumen

Rest : Tons D.bis heute Sml der Passagiere

Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser-	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

	Begebenheiten.
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

	Kapitän.	Offizier.
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

Wasserstand: Bbd.Abt. 1 2 3 4 5 6 7 — Stb.Abt. — Bbd.Abt. 8 9 Hochtk. Vorpiek — Stbd.Abt. Hinterpiek

Abgefahren von ° , ° , Kurs Meilen

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° , Kurs Meilen

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den Tage 194

Ölvorrat Tons Distanz Sml Stunden in See

Verbrauch Gut gemacht " Kapitänsbesuch in den Räumen

Rest : Tons D.bis heute Sml der Passagiere

Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

Wasserstand: Bbd.Abt. 1 2 3 4 5 6 7 — Stb.Abt. — Bbd.Abt. 8 9 Hochtk. Vorpiek — Stb.Abt. Hinterpiek

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												

	Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage

Ölvorrat Tons Distanz Sml

Verbrauch Gut gemacht "

Rest : Tons D.bis heute Sml

Stunden in See

Kapitänsbesuch in den Räumen der

Passagiere

Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

	Wasserstand	Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
		Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s, tägl.Gang: m s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194" geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		StbdAbt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° , Kurs Meilen

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° , Kurs Meilen

Beobachtet

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasser-	Stb.Abt.							
3	stand	Bbd.Abt.	8	9.	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

		Kapitän.	Offizier.
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

Um h m Chr. h m s 0 = ° , ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Luft	Thermometer am Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

1 2 3 4 5 6 7

Wasserstand Bbd.Abt. / Stb.Abt. / Bbd.Abt. / Stbd.Abt. — 1 2 3 4 — Hochtk. — 8 9 — Vorpiek / Hinterpiek

Abgefahren von ° , ° , Kurs Meilen

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° , Kurs Meilen

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den Tage 194

Ölvorrat Tons Distanz Sml

Verbrauch Gut gemacht "

Rest : Tons D.bis heute Sml

Stunden in See

Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere Mannschaft Proviant Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1									
2									
3									
4									
1									
2									
3									
4									

1 2 3 4 5 6 7

Wasserstand Bbd.Abt. / Stb.Abt. / Bbd.Abt. / Stb.Abt. — 1 2 3 4 — Hochtk. — 8 9 — Vorpiek / Hinterpiek

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Misswei-sung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2		Stb.Abt.							
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbdabt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2		Stb.Abt.							
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s, tägl.Gang: m s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Luft Ba.	Thermometer Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6 7
2		Stb.Abt.						
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek	
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek	

Abgefahren von ° , ° , Kurs Meilen

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° , Kurs Meilen

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6 7
2		Stb.Abt.						
3	Wasserstand	Bbd.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek	
4		Stb.Abt.					Hinterpiek	

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

		Kapitän.	Offizier.
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											
1											
2											
3											
4											

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Verbrauch Gut gemacht " Mannschaft

Rest : Tons D.bis heute Sml Proviant

Maschine

Durchschnittliche Umdrehungen per Min.

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

	Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser.
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												
1												
2												
3												
4												

1		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
2	Wasserstand	Stb.Abt.							
3		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
4		Stbd.Abt.					Hinterpiek		

Abgefahren von ° , ° ,

Gut gemacht ° , ° , Kurs Meilen

Erreicht ° , ° ,

Beobachtet ° , ° , Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den 194

Tage Stunden in See

Ölvorrat Tons Distanz Sml Kapitänsbesuch in den Räumen

Verbrauch Gut gemacht " der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

1									
2									
3									
4									
1									
2									
3									
4									
1									
2									
3									
4									

		Bbd.Abt.	1	2	3	4	5	6	7
	Wasserstand	Stb.Abt.							
		Bbd.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek		
		Stb.Abt.					Hinterpiek		

auf der Reise von nach

Begebenheiten.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Um h m Chr. h m s 0 = ° , Ø = ° ,

Beob.Chron.No. Stand heute: m s , tägl.Gang: m s.

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F-T-Anlage und Auto-Alarmgerät sind betriebsbereit gemeldet um:

Kapitän. Offizier.

13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

Monat 194 geführt an Bord des Motorschiffes "DRESDEN"

Kompass Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrift	Missweisung	Dev	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer am Ba.	Thermometer Luft	Thermometer Wasser

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

Abgefahren von ° ' ° ' Kurs Meilen

Gut gemacht ° ' ° ' Kurs Meilen

Erreicht ° ' ° ' Kurs Meilen

Beobachtet ° ' ° ' Kurs Meilen

Unterschied

Geschätzter Strom während des letzten Etmals

Mittags den Tage 194

Ölvorrat Tons Distanz Sml Stunden in See

Verbrauch Gut gemacht " Kapitänsbesuch in den Räumen der Passagiere

Rest : Tons D.bis heute Sml Mannschaft

Proviant

Durchschnittliche Umdrehungen per Min. Maschine

		1	2	3	4	5	6	7
Wasserstand	Bbd.Abt. Stb.Abt. Bbd.Abt. Stb.Abt.	8	9,	Hochtk.		Vorpiek Hinterpiek		

NORDDEUTSCHER LLOYD
BREMEN

St.Jean de Luiz den 20.Mai 1941

D. M/S"Dresden" *Reise*

Betrifft: Grundberührung M/S"Dresden" im Hafen von St.Jean de Luiz am 20.Mai 1941.

Gemäss telegrafischer Anmeldung war Ankunft des Schiffes an der spanisch.französischen Grenze für den 20.Mai um 8 Uhr 00 MGZt. vorgesehen. Um 4 Uhr 45 Min wurden 3 M-Boote gesichtet. Das Schiff befand sich zur Zeit 3,5 Seemeilen vor der Querpeilung von Kap Higuer Feuerturm auf Kurs 63 Grad rechtweisend mit etwa 9 Seemeilen Fahrt.

Auf Anweisung des Führerbootes M 32 steuerte "Dresden" in den Hafen St.Jean de Luiz auf den befohlenen Ankerplatz. Beim Einschwoien erfolgte Grundberührung. Der Flotillenchef der 8. Minensuchflotille befand sich zur Zeit beim Kapitän an Bord "Dresden".

Auf Befehl des Flotillenchefs wurde das Heck "Dresden" freigeschleppt und das Schiff auf einen neuen Ankerplatz in die Mitte des Hafens gelegt. Beim vorherigen Einschwoien mit nachfolgender Grundberührung wurde eine im Hafen verankerte Festmachertonne unter den Boden des Schiffes getrieben und hierdurch in den Grund gedrückt. Da anzunehmen ist,dass das Schiff hierdurch Bodenbeschädigung davongetragen hat,ist es ratsam während einer Dockung eine Bodenbesichtigung vorzunehmen. Später erfolgte Doppelboden und Bilgenpeilungen ergaben keine Veränderung gegen vorherige Peilungen.

Kapitän

1.Offizier

PG-70709-NID

Kr 24943

Etappen-D-Schiff „Dresden"

Fahrbefehl und
Berichtigungen hiezu

März 1942

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70709 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY ESSENTIAL ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

PG/70709

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND SUPPLY SHIP "DRESDEN". SAILING ORDERS AND SUPPLEMENTS

MARCH 1942

Oberkommando der Kriegsmarine
1.Skl.B.Nr IK 649 /42 gKds.Chefs.

Berlin, den 17. März 1942.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Vfg.

Anlagen:

I. Schreibe an: (auf Rotdruck)

	1) Gruppe West	Prf.Nr. 1	3, 4
	2) K.M.D. Bordeaux zur Aushändigung an den Kapt.des Etappen-V-schiffes "Dresden"	" " 2	1 - 5, Sonderanlage
im Hause:	3) Skl. Chef MND	" " 3	3, 4

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND IS REGISTERED NUMBER IS P G/ 70709
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) Anliegend wird der Fahrbefehl für das Etappen- V - Schiff "D r e s d e n" übersandt.

2) "Dresden" soll als Blockadebrecher Waren nach Japan bringen und auf dem Wege Nachschub für Hilfskreuzer abgeben. Das Auslaufen ist nach Beendigung der Beladung und Seeklarmeldung des Schiffes, voraussichtlich 12.4., freigegeben. Die Festlegung des Auslaufdatums und die Befehlsführung bis zum Überschreiten von 30° West erfolgen durch die Gruppe West.

3) K.M.D. Bordeaux wird gebeten, die für "Dresden" beigefügte Ausfertigung des Befehls dem Kapitän zu übermitteln und den Kapitän anzuweisen, die Angaben gemäß Fahrbefehl Ziffer F 4) vor dem Auslaufen über die Gruppe West an die Seekriegsleitung zu melden.

x x

II. Fertige 5 Abschriften des beigefügten Fahrbefehls und füge den Schreiben zu I) bei, Prf.Nr. 4 mit Anlagen 3,4 an I b, Prf.Nr. 5 mit Anlagen 3,4 = Reserve.

III. an I A z.Verbl. 770/42 g. 704/42 Chefs. } 1 Anl. N. 27/3.43 C/Skl.

IV. an K.R. Ulz-Verbl.

1/Skl. I a I op. I West I n

I g I

Oberkommando der Kriegsmarine

1. Skl. I B. Nr. 649/42 Chefs (-Obs)

Geheime Kommandosache!

F a h r b e f e h l

für das V'Schiff " D r e s d e n".

A. Die dem V'Schiff "Dresden" zufallende Aufgabe erfordert von dem Kapitän und der Besatzung vollen Einsatz. Kapitän und Besatzung müssen sich stets der Bedeutung der Aufgabe und des mit dieser Aufgabe in sie gesetzten Vertrauens bewusst sein. - Ausdauer, Selbständigkeit, mutiges und entschlossenes Handeln werden sie auch schwierige Lagen meistern lassen.

Die erfolgreiche Durchführung der Aufgabe ist besonders kriegswichtig und trägt zur Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Japan erheblich bei.

Alle militärisch wichtigen Nachrichten einschliesslich des Standortes und Kurses des Schiffes sind auch innerhalb der eigenen Besatzung auf den engsten Mitwisserkreis zu beschränken. Von dem vorliegenden Befehl hat nur der Kapitän Kenntnis zu nehmen.

B. Unterstellung und Befehlsführung:

1) V'Schiff "Dresden" untersteht der Seekriegsleitung. Während des Aus- und Einlaufens (bis 30° West) hat das Gruppenkommando West die Befehlsführung.

2) Beim Zusammentreffen mit einem deutschen Kriegsschiff sind die Befehle des Kriegsschiffskommandanten zu befolgen.

3) Der Kapitän des Schiffes ist verantwortlich für die seemännische und navigatorische Handhabung seines Schiffes, für die zeitgerechte und sachgemässe Befolgung der von der Seekriegsleitung eingehenden Weisungen, für die ordnungsmäßige Stauung, Wartung und Abgabe seiner Ladung, für Vorbereitung und Durchführung einer zweckmäßigen Tarnung, sowie im Notfall für die Versenkung des Schiffes.

C. Feindlage:

1) Wahrscheinliche Verteilung der feindlichen Seestreitkräfte siehe Anlage 1).

2) Die zur Zeit benutzten feindlichen Schiffahrts- und Geleitzugwege sind in Anlage 2) enthalten.

Ein geregeltes Geleitzugsystem ist nur im Nordatlantik zwischen Bermuda bzw. Halifax und Island bzw. Nordschottland, sowie zwischen Freetown, Gibraltar und England eingeführt. - In den übrigen Seegebieten werden nur wichtige Transporte geleitet. Dieses sind in erster Linie die Truppen- und Kriegsmaterialtransporte von England über Kapstadt.

Feindliche Einzelfahrer verkehren meist auf von den Friedensrouten abweichenden Wegen. Die Möglichkeit, Einzelfahrer zu treffen, besteht in nahezu allen Gebieten und erfordert stete Aufmerksamkeit.

3) Ergänzungen und Änderungen zu 1) und 2) werden, soweit sie für "Dresden" von Bedeutung sind, durch Funk übermittelt.

4) Trotz der zahlenmäßigen Stärke der feindlichen Flotte ist die Gefahr des Zusammentreffens mit feindlichen Kriegsschiffen nicht zu überschätzen. Der Gegner ist durch seine Hauptaufgabe, die Sicherung seiner eigenen Schiffahrt, so stark in Anspruch genommen, daß ihm zum Überwachen weiter Seegebiete außerhalb der Hauptverkehrswege wenig Kräfte zur Verfügung stehen.

5) In Küstennähe ist mit Luftüberwachung zu rechnen, die auch von einzelnen neutralen Staaten durchgeführt wird. Die Reichweite beträgt im allgemeinen etwa 400 sm.- Zur Zeit besteht noch eine Fluglinie der USA über den Atlantik zwischen Westindien über Nordostbrasilien (Natal oder Pernambuco) nach Bathurst, Freetown, oder Liberia. Auf dieser Linie werden auch Kampfmaschinen überführt. Im Stillen Ozean ist auf den Verbindungslinien feindlicher Besitzungen mit Flugverkehr zu rechnen.

D. Eigene Streitkräfte:

1) Mit Rücksicht auf eigene Ubootstätigkeit sind, falls nichts

Gegenteiliges befohlen wird, zu meiden:
Gebiet nördlich und westlich folgender Linie: Französische Küste bei 47 30 Nord, 47 30 Nord 30 West, 40 Nord 45 West bis zur brasilianischen Küste auf 45 West.
Gebiet, das östlich von folgender Linie liegt: Spanische Küste bei 42 Nord über 42 Nord 30 West, 10 Nord 30 West, Äquator 20 West bis Schnittpunkt Äquator - Afrika-Küste.

2) Unterrichtung über in außerheimischen Gewässern befindliche eigene Kriegsschiffe und nach der Heimat zurückkehrende Handelsschiffe erfolgt, soweit es für die Durchführung der eigenen Aufgabe erforderlich ist, vor dem Auslaufen mündlich bzw. von Fall zu Fall durch Funkspruch.

3) Ein Zusammentreffen mit italienischen Streitkräften ist nicht zu erwarten.

4) Mit dem Antreffen japanischer Streitkräfte muss im östlichen Indischen und im Pazifischen Ozean gerechnet werden. Die japanische Marine wird über den Attaché in Tokio über alle in den japanischen Machtbereich eintretenden deutschen Schiffe unterrichtet. Für diese Schiffe gelten die in der Anlage 3) enthaltenen Wege.
Erkennungssignale siehe ~~Ziffer I und Funkanweisung~~.

E. Aufgabe:

Aufgabe ist die Überführung der Ladung nach Japan und auf diesem Wege die Abgabe von Versorgungsgütern für Hilfskreuzer an einen Hilfskreuzer oder an ein Versorgungsschiff.

F. Operationsplan:

1) Das Auslaufen erfolgt zu einem nach Feindlage und Wetter günstigen Zeitpunkt nach Sonderbefehl der Gruppe West. Vor dem Auslaufen ist auf strengste Geheimhaltung auch gegenüber der eigenen Besatzung besonders zu achten und jede Verschleierungsmöglichkeit nach Anweisungen der Gruppe West auszunutzen.

2) Nach Überschreiten von 30° West (Übernahme der Befehlsführung

durch die Seekriegsleitung) marschiert das Schiff mit südwestlichem Kurs bis etwa 36° West weiter und danach nach Süden. Für die Steuerung des Schiffes sind die in der Anlage 3) enthaltenen Passier- bzw. Bezugspunkte und Wege festgelegt.

3) Beabsichtigt ist zunächst Marsch über die Punkte Nagel, Hammer, Zange, Säge in ein noch mitzuteilendes Warte- bzw. Versorgungsgebiet im Südatlantik. Auf dem Marsch besteht Bewegungsfreiheit bis zu 100 sm beiderseits des direkten Kurses. Die Verbindungslinie Pernambuco - Freetown ist in mindestens 200 sm - Abstand von St. Paul ostwärts dieses Felsens zu passieren.

4) Während des Auslaufens bis zum Überschreiten von 35° Nord nach Süden (südwestlich der Azoren), beim Passieren des Mittelatlantiks (von 10 Nord bis 15 Süd) sowie, wenn Verkehr angetroffen wird oder es dem Kapitän aus anderen Gründen erforderlich erscheint, ist Höchstfahrt zu laufen. Alle anderen Marschstrecken sind mit einer möglichst sparsamen Fahrtstufe zurückzulegen. -
Der Kapitän meldet vor dem Auslaufen über die Gruppe West an die Seekriegsleitung, in wieviel Tagen nach Überschreiten der Länge von Finisterre das Schiff die Punkte Nagel, Hammer, Zange, Säge erreichen wird. Gleichzeitig sind zu melden: Seeausdauer, Brennstoff- und Wasserbestand sowie das wahrscheinliche Tagesetmal für Höchstfahrt und sparsame Fahrt.

5) Um "Dresden" mit einem anderen Schiff zusammenzuführen, wird der jeweils einzunehmende ~~Versorgungs~~punkt zeitgerecht durch die Seekriegsleitung bezogen auf einen in der Anlage 3) genannten Punkte mit Datum befohlen. Der Punkt ist dann an dem befohlenen Tage um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit einzunehmen. In der Zwischenzeit sind günstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern. (Art der Befehlsgebung siehe Beispiele in Anlage 3).

6) Wird ein Wartegebiet befohlen, so besteht in diesem Gebiet bis zum Eingang eines neuen Befehls Bewegungsfreiheit. Ein befohlenes Wartegebiet bzw. ein befohlener Treffpunkt darf, falls keine weiteren Weisungen eingehen, nur verlassen werden,

wenn Aufbrauch von Brennstoff oder Proviant zum unmittelbaren Marsch nach Westfrankreich bzw. Japan zwingen, oder falls die Lage auf dem Treffpunkt (z.B. Feindverkehr) das Schiff bei weiterem Verbleiben stark gefährdet. In diesen Fällen ist Meldung an die Seekriegsleitung unter Hinzufügung der eigenen Absicht erforderlich.

7) Für den Fall einer Versorgung im Indischen Ozean gelten die in Anlage 3) Ziffer B 3) genannten Punkte. Auf dem Marsch in den Indischen Ozean ist das Kap der Guten Hoffnung nicht nördlicher als 42 Süd zu umsegeln.

8) Nach Abgabe der Nachschubgüter und der Post an den Hilfskreuzer oder an das Versorgungsschiff wird "Dresden" nach Japan entlassen. Vorgesehen ist der Marsch durch den Indischen Ozean nach der Sunda-Straße. Von dort weitere Wegeführung nach Anweisung des Marine-Attachés in Tokio bzw. der japanischen Marine.

~~Erfolgt~~ die Entlassung im Südatlantik auf dem Kap Horn-Wege, so ist die Linie Falkland-Inseln - Südgeorgien etwa auf der Mitte zu schneiden und Kap Horn je nach Wetterlage in einem Mindestabstand von etwa 220 sm zu runden. Der dann einzuschlagende Weg wird noch befohlen.

Die in Anlage 3) genannten Wege sind Reserven für den Fall, daß der Marsch durch den Indischen Ozean zur Sunda-Straße nicht durchgeführt werden kann. Diese Wege kommen nur auf besonderen Befehl in Frage.

Erhält "Dresden" entgegen der Aufgabe den Befehl, nach Westfrankreich zurückzukehren, so ist der Heimmarsch wie der Ausmarsch durchzuführen.

G. Weisungen für die Durchführung:

1) Von entscheidender Bedeutung für das Gelingen der Aufgab-e ist, daß "Dresden" möglichst ungesehen, zum mindesten unerkannt bleibt. Daher Dampfer- und Geleitzugwege möglichst meiden oder nur nachts kreuzen. Allen in Sicht kommenden Fahrzeugen, Mastspitzen und Rauchwolken frühzeitig ausweichen. Für recht-

zeitiges Ausweichen ist ein gut organisierter und stets gut besetzter Ausguck(am Tage im Mast, nachts zusätzlich möglichst niedrig an Deck) Voraussetzung. Besondere Aufmerksamkeit ist bei unsichtigem Wetter, während der Morgendämmerung und bei der Durchführung einer Versorgung erforderlich. Ist ein rechtzeitiges Ausweichen nicht möglich, so ist entweder nach Art der Feindschiffahrt hart abzudrehen und unter Umgehung des angetroffenen Fahrzeuges allmählich wieder auf den alten Kurs zu gehen oder ein für das Seegebiet wahrscheinlicher Scheinkurs zu steuern.

2) Von allen Küsten, Inseln und Ansteuerungspunkten gut abbleiben. Der beste Schutz für das Schiff ist die Weite der See. Nachts abgeblendet fahren. Auch die Feindschiffahrt fährt in nahezu allen Seegebieten abgeblendet.

3) Um auch bei einer unvermeidbaren Begegnung mit einem fremden Fahrzeug das Schiff nicht zu gefährden, ist "Dresden" sorgfältig zu tarnen. Als zweckmäßigste Tarnung wird die als feindliches oder im Dienst des Gegners fahrendes Schiff angesehen, dessen Auftreten im jeweiligen Seegebiet wahrscheinlich ist. Eine Beschreibung des für "Dresden" in Frage kommenden Tarnschiffes enthält Anlage 4). Im einzelnen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Zweckmäßigster Anstrich: Rumpf grau (nicht zu dunkel), Masten und Schornstein ockergelb oder hellgrau, Geschütz am Heck ungetarnt, Entfernung von Namen, Aufschriften und Abzeichen, bei Begegnung keine grössere Anzahl von Besatzungsangehörigen an Deck, Anzug der Besatzung denen feindlicher oder neutraler Dampfer angleichen. Keine schwimmenden Gegenstände, die das Schiff verraten können, über Bord werfen. Beim Wechsel des Seegebietes sowie nach Begegnung mit einem fremden Schiff, insbesondere, wenn "Dresden" durch dieses gemeldet sein sollte (QQQ-Meldung durch FT.), Tarnung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ändern.

4) Falls "Dresden" erkannt bzw. als verdächtiges Schiff gemeldet ist, muß damit gerechnet werden, daß feindliche Handelsschiffe gegebenenfalls auch unbemerkt, Fühlung zu halten versuchen. Dem kann im Wartegebiet durch Standortwechsel, auf dem Marsch

durch vorübergehendes Steuern von Schein- oder Zickzackkursen sowie nach Einbruch der Nacht durch seitliche Verlegung des Vormarschkurses wirkungsvoll begegnet werden. Wenn das Schiff bei Tage gesehen worden ist, ist grundsätzlich nach Einbruch der Dunkelheit drei Strich vom Kurs zu liegen, bis etwa 20 sm Querabstand von der bisherigen Kurslinie erreicht sind.

5) Als Sonderanlage ist ein Auszug aus den geheimen Sonderanweisungen für die Handelsschiffahrt der britischen Admiralität (A.M.S.I.) beigefügt. Der Anweisung können wertvolle Hinweise für das eigene Verhalten (nach Art der Feindschiffahrt) entnommen werden.

H. Versenkung des Schiffes:

1) Das Schiff mit dem an Bord befindlichen Nachschub darf auf keinen Fall in feindliche Hände fallen. Vor allem würde die Erbeutung der Geheimsachen (Schlüsselmittel, Befehle, Eintragung in Karten usw.) und der Waffen durch den Gegner für die eigene Kriegführung von schwerem Schaden sein. Die Geheimsachen sind daher stets klar zum Vernichten zu halten (in beschwerten Säcken verpackt, klar zum Überbordgeben).

2) Für die Versenkung des Schiffes und die Vernichtung der Geheimsachen ist eine besondere Rolle aufzustellen und ausreichend einzuüben, so daß sie in kürzester Zeit durchgeführt werden kann. Die Maßnahmen für die Versenkung müssen ausreichend sein. Hierzu nicht allein auf die mitgeführten Sprengpatronen verlassen, sondern Vorbereitungen treffen für einen möglichst grossen Wassereinbruch, für die Zerstörung von Ventilen, Lenzpumpen und Hauptmaschinen, sowie für die Inbrandsetzung des Schiffes.

3) Ist die Begegnung mit einem feindlichen Kriegsschiff nicht zu vermeiden, so können nur noch gute Tarnung und besonders unauffälliges Verhalten das Schiff schützen. Die Vorbereitungen für die Versenkung müssen unverzüglich getroffen, mit der Vernichtung der Geheimsachen sofort begonnen werden.

4) Englische Handelsschiffe haben Befehl, beim Sichten eines verdächtigen Kriegs- oder Handelsschiffes (Hilfskreuzer) eine

starke Kursänderung von diesem weg auszuführen und, falls das verdächtige Fahrzeug trotzdem folgt, unverzüglich auf 600 m mit stärkster Energie eine Notmeldung (QQQ oder RRR) abzusetzen. Bei Angriffen feindlicher Kriegs- oder Hilfskriegsschiffe kann ein entsprechendes Verfahren (mit dem Namen eines britischen oder in feindlichen Diensten stehenden Schiffes, das dem Aussehen des eigenen Schiffes etwa entspricht) unter Umständen Erfolg haben, da es beim Gegner den Eindruck hervorrufen wird, ein eigenes Schiff vor sich zu haben. Über Art und Form der abzugebenden Notmeldung siehe Funkanweisung. Als Funkname ist der in Anlage 4) enthaltene Funkname zu verwenden.

5) Wird das Schiff angehalten, so ist die <u>Versenkung auch unter feindlichem Beschuss so rechtzeitig und so wirkungsvoll</u> durchzuführen, daß es dem an Bord kommenden feindlichen Prisenkommando unmöglich ist, die eingeleiteten Maßnahmen rückgängig zu machen. Etwaiges Mißlingen der gebotenen Selbstversenkung führt zu einem kriegsgerichtlichen Verfahren.

6) Die Rettungsboote sind ausgeschwungen zu fahren und navigatorisch so auszurüsten, daß es der Besatzung möglich ist, in den Booten die nächstliegende neutrale Küste zu erreichen. Für den Fall, daß der Gegner die Rettungsboote zerschießt, sind Flöße platt an Deck zu legen.

7) Bei Begegnung mit einem feindlichen Kriegsschiff ist, abgesehen von der Notmeldung, erst zu funken, wenn ein Entkommen nicht mehr möglich ist. Dann ist, notfalls im offenen Wortlaut, mit größter Energie zu melden: Ob das Schiff sinkt, Geheimsachen vernichtet sind, sowie der Standort, die Zahl und Art der feindlichen Streitkräfte (Funkspruch beim Insichtkommen des feindlichen Kriegsschiffes vorbereiten).

I. <u>Bewaffnung:</u>

Die an Bord gegebene Bewaffnung dient zur Verteidigung gegen feindliche U-Boote, kleine Hilfskreuzer, Hilfsschiffe und Flugzeuge sowie zur Abwehr etwaiger völkerrechtswidriger Angriffe eines bewaffneten Handelsschiffes und ist entsprechend dem beiliegenden Merkblatt (Anlage 5) zu verwenden. - Widerstand ge-

gen einen Angriff durch feindliche Überwasserseestreitkräfte (Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, grosse Hilfskreuzer, Zerstörer) hat zu unterbleiben. In diesem Fall ist das Schiff gemäß Abschnitt H zu versenken.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann beim Antreffen eines Flugzeuges unauffälliges Verhalten bei guter Tarnung (Scheinkurs, Zuwinken, Beantwortung von Anfragen) ein besserer Schutz sein als Waffengebrauch. Da in der Biskaya und westlich davon nur sehr geringer feindlicher oder neutraler Einzelverkehr läuft und daher kaum erwartet werden kann, daß eine Täuschung des feindlichen Flugzeuges gelingt, ist in diesem Gebiet von der Waffe Gebrauch zu machen, sobald das Flugzeug als feindlich erkannt ist und sich in Fla-Reichweite befindet. Durch feindliche Flugzeuge beim Anhalten eines Handelsschiffes benutzte Signale sind der Sonderanlage beigefügt.

J. Nachrichtenbestimmungen:

1) Die Funkanweisung geht "Dresden" gesondert zu.

2) Vom Verlassen des Heimathafens ab ist Funkstille zu halten. Die Funkstille darf nur durchbrochen werden in den in der Funkanweisung genannten Fällen.

3) Da bei jedem noch so kurzen Funksignal mit Einpeilung durch den Gegner zu rechnen ist, ist, falls ein Funken zur Durchführung der Aufgabe notwendig geworden ist, der Standort des Schiffes sofort nach Abgabe des Funkspruchs energisch zu ändern.

4) Erkennungssignale siehe Funkanweisung, mit besonderem Hinweis auf die Erkennungssignale für ein Zusammentreffen mit japanischen Flugzeugen oder Seestreitkräften.

Der Chef der Seekriegsleitung.
I.A.

1. Anlage

Anlage zu Skl. Chef MND B Nr. 2961 g.

G e h e i m !

Ortsverteilung der engl. Seestreitkräfte, Stand: ~~10~~ 25.3.1942.
(seit einiger Zeit keine sicheren Unterlagen).

Gebiet Nordschottland:		King George V. ⚐ ✝ Duke of York Renown Rodney ? (Ref. im Südatlantik) Howe (im Dienst, aber unvollst. Armierung). Anson § Victorious Furious ✝
	Kreuzer:	Kent, Cumberland, Berwick, Norfolk, Nigeria ✝, Uganda ✝, Sheffield, Trinidad, Cleopatra. Argonaut
Westküste: **Clyde:**		Formidable ? (nicht einsatzbereit) Nelson (in Reparatur)
	Kreuzer:	Charybdis, Scylla.
Liverpool:		Illustrious (Reparatur).
Belfast:		Unicorn (kurz vor Fertigstellung)
Ostküste:	Kreuzer:	Suffolk, Curacao, Kenya, Cairo, Cardiff.
Kanal:	Kreuzer:	Hawkins, Dauntless ✝ (Anwesenheit weiterer Kreuzer aus anderen Gebieten möglich).
Islandgebiet:		Wahrscheinlich jeweils 1 Schl. Schiff und einzelne Kreuzer vom Nordschottlandgebiet.
Kanada-Gebiet:		Resolution ✝ (nicht einsatzbereit ?).
Amerika-Westindien:	Kreuzer: Hilfskrz.:	Newcastle ? Prince Robert, Circassia, 1 Kbt, 1 Uboot.
Ostküste Südamerika:	Kreuzer: Hilfskrz.:	Albatross ? Dorsetshiere. Diomede Bulolo, Carnavon Castle, Asturias, Alcantara ?, Cilicia, Dunottar Castle ✝
Westküste Amerika:	Kreuzer: Hilfakrz.:	Despatch ? [redacted] Prince Henry ✝ , Prince David.
U.S.A.-Häfen (Rep):	Kreuzer: Hilfskrz.:	Liverpool, Delhi, Phoebe, Orion, Manchester, Caradoc. Letitia, Malója, Brake, Cathay, California, Queen of Bermuda.

? = vermutlich
✝ = wahrscheinlich
§ = n. engl. Presse v. Indienststellung.

5 Zerstörer, 1 Minenleger, 1 Minensucher, weitere Einheiten möglich.

Südatl.

Südatlantik:
Gebiet Freetown:

Kreuzer: Birmingham ⚐ ⸸, Devonshire, Belfast, Sirius ?, Dragon.

4 Zerstörer, 2 Uboote ⸸

Hilfskrzr: Moreton Bay, Canton.

Südwestküste Afrika:
Kapgebiet: /=

Kreuzer: Shropshire, Vindictive ? Gambia
2 Zerstörer Jamaica, Guyana.
mehrere Kanonenboote.

Mittelmeer:
Gibraltar bzw. Gebiet:

Malaya (~~wahrscheinlich nur bedingt einsatzbereit~~)

Argus
Eagle
Kreuzer: Hermione
Minenleg.: Manxman ⸸
etwa 15 Zerstörer und 8 Uboote.

Gebiet Malta:

Kreuzer: Aurora, Penelope, ~~1 Didoklasse im Dock~~
1 C-klasse.
~~7~~ 5 Zerstörer
~~5~~ 12 Uboote. 1 Min. Leg.

Östl. Mittelmeer:
einschl. Suez:

Queen Elizabeth (⸸ beschädigt)
Valiant (⸸ beschädigt i/Schwimmdock).

Kreuzer: Ajax, Euryalus, Naiad, Dido, Arethusa, Frobisher ?, Coventry ⸸ Carlisle.

Min.Krz.: Adventure (Von den Krz. müssen bereits beschädigt bzw. versenkt, kann nicht bekannt)
Min.Leg.: Abdiel
15 - 20 Zerstörer
etwa 10 Uboote

Ind.Ozean/Ostasien:

Royal Sovereign, Revenge ?, Ramillies ⸸, Indomitable, Hermes.
Kreuzer: Edinburgh ⚐, London, Sussex, Cornwall, Australia, Glasgow, Mauritius, Leander, Enterprise, Emerald, Durban, Danae, Capetown, Colombo, Ceres, Caledon.
etwa 12 Zerstörer
etwa 7 Uboote
Hilfskrz.: ~~Carthage~~, Ranchi, Athene ? Carthage
mehrere Kanonenboote.

Australien:

Warspite
Kreuzer: Canberra, Adelaide, Achilles.
etwa 5 Zerstörer.

- - - - -

? = vermutlich
⸸ = wahrscheinlich
/= = mehrfach auch USA-Einheiten gemeldet.

Geheime Kommandosache!

3. Anlage zu O.K.M. 1.Skl. Ik 649/42 Chfs.

Anlage 3)

Marschwege, Passier-, Bezugs- und Treffpunkte.

A. Für die Steuerung des Schiffes (Umschreibung des Standortes, auch wenn dem Gegner durch Bloßstellung der Funkschlüssel bekannt werden sollte) werden die nachfolgenden Wege und Punkte festgelegt: Die Punkte sind erst bei Bedarf in die Karte einzutragen, Die Eintragungen nach Gebrauch sofort wieder zu entfernen.

B. 1) Nordatlantik:

Punkt Nagel	41 10 Nord	40 30 West
" Hammer	17 40 Nord	40 30 West

2) Südatlantik:

Zange	04 00 Süd	19 00 West
Säge	26 00 Süd	14 30 West
Schraube	38 00 Süd	03 00 Ost

3) Indischer Ozean:

Stift	40 00 Süd	60 00 Ost
Feile	29 00 Süd	76 00 Ost
Bohrer	21 00 Süd	87 00 Ost
Haken	~~07~~ 00 Süd	~~95~~ 00 Ost
	33	90

4) Wege nach Japan

a) Weg gelb: (Durch Indischen Ozean und Sunda-Straße)

Punkt	Düsseldorf	24 00 Süd	99 00 Ost
"	~~Detmold~~ Aalen	Sunda-Straße	
"	Danzig	09 15 Nord	110 30 Ost
"	Darmstadt	20 50 Nord	120 00 Ost
"	Duisburg	26 00 Nord	128 40 Ost
"	Döberitz	34 00 Nord	139 50 Ost

b) Weg Tannenbaum: (südlich Kap der Guten Hoffnung und Australien südostwärts Neuseeland)

Punkt	Dorsch	42 00 Süd	21 00 Ost
"	Delphin	53 00 Süd	166 00 Ost
"	Dwarslöper	44 30 Süd	169 00 West

c) Weg blau: (Ostwärts Cook- und Phönix-Inseln) zu benutzen, falls nichts anderes befohlen:

Punkt	Dwarslöper	44 30 Süd	169 00 West
"	Dachs	23 30 Süd	153 30 West
"	Dackel	11 40 Süd	157 30 West
"	Dingo	02 00 Süd	173 00 West
"	Dogge	33 10 Nord	133 25 Ost

d) Weg rot: (Zwischen Neuseeland und Kermadec-Inseln sowie Neuen Hebriden und Fidschi-Inseln) - nur auf besonderen Befehl:

Punkt	Dwarslöper	44 30 Süd	169 00 West
"	Dobbermann	30 00 Süd	177 00 Ost
"	Distelfink	10 00 Süd	172 00 Ost
"	Dohle	Äquator	160 00 W/L
"	Dompfaff	05 50 Nord	162 30 Ost
"	Dogge	33 10 Nord	133 25 Ost

5) Wege um Kap Horn nach Japan:

a) Weg Alpha, falls nichts anderes befohlen, zu wählen:

Punkt	Drossel	59 00 Süd	88 05 West
"	Drohne	48 05 Süd	116 15 West
"	Düker	31 50 Süd	144 40 West
"	Dingo	02 00 Nord	173 00 West
"	Dompfaff	05 50 Nord	162 30 Ost
"	Dogge	33 10 Nord	133 25 Ost

b) Weg Beta, nur auf besonderen Befehl:

Punkt	Dasselfliege	52 27 Süd	93 41 West
"	Drehwurm	38 30 Süd	150 00 West
"	Dromedar	42 00 Nord	180 00 West
"	Döberitz	34 00 Nord	139 50 Ost.

C. Alle Punkte können als Passier-, Bezugs- und Treffpunkte verwandt werden.

Beispiele für die Art der Befehlsgebung:

a) "Für "Schiff 10" 15. - 20.5. Zange in 90 Grad 100 sm" heißt: "Dresden" soll zum Treffen mit "Schiff 10" vom 15. - 20.5. täglich um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit auf einem Punkt stehen, von dem Punkt Zange 90 Grad rw. peilt und 100 sm entfernt ist.

b) "Über Schraube in 300 Grad 50 sm nach Säge gehen" heißt:
"Dresden" soll über einen Punkt, von dem Punkt Schraube in 300 Grad rw. peilt und 50 sm entfernt ist, nach Punkt Säge gehen.

4. Anlage zu O. K. H. 1. III. T K 649/42 Chefs.

3. Abt. Skl. FH a

Berlin, den 24. März 1942

Geheime Kommandosache!

An
1. Skl. Ik

Betr.: Tarnschiffe für "Dresden"

1) Brit. MS "Empire Confidence" (5023 BRT) ex dtsch. "Düsseldorf"
Reederei: Ministry of Shipping (Royal Mail Lines Ld), London
Rufzeichen: GLCC
Abmessung: 126 x 16,6 x 7,3
Baujahr: 1935
Geschwindigkeit: ca. 14 sm
Bewaffnung: 1 Heckgeschütz 10,2-12 cm , 1 Flak 7,6 cm
Anstrich: grau über alles
Fahrtgebiet: England - Nordamerika-Ostküste - Nordamerika-Westküste via Panama

2) Brit. MS "Kaituna" (4907 BRT)
Reederei: New Zealand Shipg. Co. Ld, Plymouth
Rufzeichen: GQGG
Abmessung: 126 x 17,2 x 7,8
Baujahr: 1938
Geschwindigkeit: ca. 12 sm
Bewaffnung: 2 Heckgeschütze, Minen-Abweisgerät
Anstrich: Rumpf grau, Schornstein und Aufbauten ockergelb
Fahrtgebiet: Anfang 1940 Sidney (Austral.) via Kap nach England, dann New York via Panama nach Neuseeland und Australien. Schiff fährt anscheinend zur Zeit noch auf gleicher Route.

3) Brit. MS "Port Saint John" (5668 BRT)

Reederei: Port Line Ld, London

Rufzeichen: GBGZ

Abmessung: 137 x 18 x 8

Baujahr : 1938

Geschwindigkeit : 13 sm

Bewaffnung: 1 Heckgeschütz 10-12 cm

Anstrich: Rumpf grau, Aufbauten ockergelb

Fahrtgebiet: England - Nordamerika-Ostküste - Australien via Panama

Bemerkung:

Zwischen Brücke und Schornstein auf Passagieraufbauten 1 Ladepfosten, mittlere Aufbauten niedriger, Ladepfosten vor achterem Mast fehlt

3. Abt. Skl. FH

5. Anlage zu O. K. M. 1.112. IK 649/42 Chefs.

Geheime Kommandosache!

Anlage 5)

M e r k b l a t t

für den Waffengebrauch durch Handelsschiffe.

I. Die Umwandlung des Handelsschiffes in ein Hilfskriegsschiff, um ihm das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken zu geben, ist nicht erforderlich. Da England für seine Handelsschiffe das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken in Anspruch nimmt, kann es dem deutschen Handelsschiff das Recht zu einem solchen Waffengebrauch nicht abstreiten. Es ist daher sicher nicht damit zu rechnen, dass England die Besatzung deutscher Handelsschiffe, die zu Verteidigungszwecken von der Waffe Gebrauch machen, als Piraten behandeln wird. Sollte der Gegner derartiges versuchen, so ist dies mit dem Hinweis darauf zu beantworten, dass dann auch alle Besatzungen bewaffneter englischer Handelsschiffe, die ihre Waffen gebraucht haben und bereits in deutsche Hand gefallen sind oder später noch fallen werden, als Piraten behandelt werden würden. Mit Rücksicht darauf, dass schon heute eine grössere Zahl solcher Besatzungen in deutscher Hand sind, wird der Engländer vor einem solchen Vorgehen zurückschrecken.

II. Von den Waffen ist Gebrauch zu machen:

1) gegen Angriffe feindlicher Kriegsschiffe;
2) gegen Angriffe feindlicher Flugzeuge;
3) gegen völkerrechtswidrige Angriffe feindlicher Handelsschiffe.

Zu 1): Als Angriff ist in Übereinstimmung mit der englischen Auffassung nicht nur die Eröffnung von Kampfhandlungen durch das feindliche Kriegsschiff, sondern schon die Annäherung in Angriffsabsicht und der Versuch der Anhaltung anzusehen. Es kann also von den Waffen Gebrauch gemacht werden, sobald das gegnerische Kriegsschiff den Stoppbefehl gibt.

Da alle aktiven Kriegsschiffe und grossen Hilfskreuzer den Handelsschiffen an Bewaffnung überlegen sind, kommt ein Waffeneinsatz gegen diese im allgemeinen nicht in Frage. Die Abwehr von kleineren Hilfskriegsschiffen (kl. Hilfskreuzer, Trawler, Bewacher) und U-Booten bietet jedoch auch dem Handelsschiff Aussicht auf Erfolg und ist daher durchzuführen.

Zu 2): Als angreifende Flugzeuge sind schon diejenigen anzusehen, die sich derart nähern, dass der Kapitän des Schiffes das Schiff als erkannt und eine Angriffsabsicht als gegeben ansieht.

Zu 3): Es ist anzunehmen, dass allein die Tatsache der Bewaffnung des Schiffes völkerrechtswidrige Angriffe englischer Handelsschiffe bereits verhindert. Völkerrechtswidrige Angriffe feindlicher Handelsschiffe, gegen die mit den Waffen Widerstand zu leisten ist, liegen vor:

a) bei Waffengebrauch durch das feindliche Handelsschiff,

b) bei einer Aufforderung zu stoppen durch das feindliche Handelsschiff,

c) bei einer Beschattung durch ein (bewaffnetes oder unbewaffnetes) feindliches Handelsschiff (um es einem britischen Kriegsschiff in die Hände zu spielen).

Im letzteren Fall ist der Kapitän berechtigt und verpflichtet, die Abschüttlung des feindlichen Handelsschiffes mit Waffengewalt zu erzwingen, wenn jede andere Möglichkeit, es abzuschütteln, misslungen ist und wenn dem feindlichen Handelsschiff vorher mitgeteilt worden ist, dass eine weitere Geleitung als völkerrechtswidrige Angriffshandlung angesehen werden müsse. Bei der Heckbewaffnung des Handelsschiffes ist das deutsche Schiff als das ablaufende gegenüber dem feindlichen als dem verfolgenden in absolutem Vorteil, wenn es dem Gegner stets das Heck zeigt, und einen solchen bewaffneten Widerstand am Abend beginnt. Dabei wird die eintretende Dunkelheit die Lösung vom Gegner erleichtern.

- - - - - - -

Marine-Nachrichten-Dienst

	weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:
1/	MFWW	4/4.	10 10		
2/	"	4/4.	10 10		

Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:

Dringlichkeits-Vermerke: SSD

Telegr.-Nr. MBBZ -453-

Berlin, den 3. April 19 42

Eilt sehr!

Geheim! Kommandosache!

Chefsache! Nur durch Offizier!

I.gkdos **Fernschreiben an:** 1/ Gruppe West

2) KMD Bordeaux gleichlautend

Berichtigung zu 1/Skl. I k 649/42 gkdos Chefs. v. 27.3.42

In Anlage 3 ist auf Seite 2 Ziffer 4d hinter das Wort Äquator einzusetzen:

160 00 Ost

Seekriegsleitung I K 704/42 gkdos Chefs.

II. Abschr. an Skl. Chef MND

III. Prf. Nr. 4 und 5 berichtigen.

IV. An I k

1/Skl.

Ia

Ik

(2097)

Ob. d. M.
770 / 42
Eing. 16. April 1942
W.B.B.K. 0116

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
16/4 42 UM 1035 UHR ERHALTEN MBBZ KPTLT SCHMITZ-LENDERS +					
von durch					
Verzögerungsvermerk	I	K	14 IV	bei II auf dem Dk 30/4.	

Fernschreiben von +SSD CHEFSACHE KMD BORDEAUX V 16/1 42 1025=

MBBZ SSD 1 SKL=

MFWW: SSD NACHR MAR GR WEST=

--GKDOS-- CHEFSACHE-- NUR DURCH OFFZ.-

ZU 1. SKL I K 649/42 VOM 27.4.42.

KAPITAEN JAEGER MELDET :

1) TARNSCHIFFE FUER MS. ''DRESDEN'': BRIT. MS. ''EMPIRE CONFIDENCE'' (EX ''DUESSELDORF'') RUFZ. G L C C , BIS NULL GRAD NORD BREITE. AB NULL GRAD BREITE: BRIT.MS. ''PORT SANCT JOHN'' RUFZ. G B G Z.

2) REISEDATEN: OELBESTAND 1340 TONS WASSER 720 TONS SEEAUSDAUER 85 TAGE TAGESETMAL BEI HOECHSTFAHRT 336 SM TAGESETMAL BEI SPARFAHRT 250 SM. NACH UEBERSCHREITEN DES LAENGENGRADES VON FINISTERRE 6 TAGE BIS PUNKT NAGEL, NACH WEITEREN 5 TAGEN PUNKT HAMMER, NACH WEITEREN 7 TAGEN PUNKT ZANGE, NACH WEITEREN 5TAGEN PUNKT SAEGE.

KMD. BORDEAUX 85 GKDOS CHEFS.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
2000X100 8d 4. 41 1069/069

PG-70710-NID

Kr 21062.

K. T. B.

Funker „Dresden"

24.7.- 8.9.1942.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70410/43
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

PG/70710

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH - ADMIRAL BLACK SEA".

TANKER "DRESDEN"

WAR DIARY 26/7 TO 8/9/42

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 40910
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTICE STAMPED ON THE WORK
SHOULD BE MADE ON THE SHEET OF PAPER,
RECORD OR ON A LABEL QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1. Reise Konstantza - Ak Metschet (Krim) MS. "Dresden"
		(Ladung 118 To Gasoel für Krim)
26.7.42.		
11.35	Wind Ost 4/5	Lotse an Bord
12.00		Legen ab von Pier (Schuppen 24) Anfang der Reise
12.15	Grobe See Gute Sicht	Pass. Netzsperre vor der Einfahrt von Konstantza.
12.2o		Folgen dem Führerboot im Geleit von 5 MFP.
2o.1o	Vollmond Das Schiff arbeitet äusserst haftig in der groben See und nimmt viel Wasser an Deck.	Pass. C Str. Georg im Abst. von 1,5 Sml.
27.7.42.		
17.3o		Fest in der Bucht von Ak Metschet. Ende der Reise.
	Während der Reise von Konstantza bis Ak Metschet waren keine besonderen Vorkommnisse. Die Reise wurde im Geleit von 5 MFP. ohne Verzögerung schnellstens durchgeführt (Feindberührung keine). Reisedauer 1 Tag, 5 Stunden, 3o Minuten. Seemeilen: 2o3.	
	Reise von Ak Metschet - Balaklawa (Krim)	
28.7.42.		
o4.1o		Auf Befehl des Hafenkommandanten verlassen im Geleit mit 5 MFP. die Bucht von Ak Metschet zur Weiterfahrt nach Balaklawa.
	Wind Nord 1 leicht bewegte See	
o4.3o		Folgen im Geleit dem Führerboot MFP. 133.
o6.48	Wind Nord 3/4	Pass. C. Farchankutskij im Abst. von 3 Sml.
11.5o	mässig bewegte See	Pass. C. Jewpatowrija im Abst. von 5 Sml.
16.35	gute Sicht	Pass. C. Chersones im Abst. von 1 Sml.
17.3o	Wind Nord 1/4 mässig bewegte See	Pass. C Teolent im Abst. von 1,5 Sml.
19.oo	Gute Sicht Schiff rollt leicht und nimmt Wasser an Deck.	Fest im Hafen von Balaklawa, längsseits von einem Tankleichter.
	Keine ~~Rei~~ Vorkommnisse während der Reise von Ak Metschet - Balaklawa. Die Reise wurde ohne Verzögerung schnellstens durchgeführt. Keine Feindberührung. Reisedauer oo Tage, 14 Stunden, 3o Minuten = 11o Seemeilen.	
28.7.42	Im Hafen von Balaklawa an die S Flotille für F. 128 - o,9oo cbm Diesel F. 341 - 2,35o cbm oel Versorgungsschiff Brunhild - 25,75o cbm " Aus Oelbestand MS. "Dresden" wurde an S-flott. und Versorgungsschiff Brunhild abgegeben 29,oo cbm Dieseloel.	

Anlage zu AVI 12077 geh/42

-/-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.7.42.	Erhalten aus Tankleichter "Moselia" 29,oo cbm Dieseloel, sodass der Ladungsbestand wieder auf 118,oo ts ergänzt wurde.	
3o.7.42.	Im Hafen Balaklawa	Keine Vorkommnisse und neue Befehle.
31.7.42	" " "	" " " " "
1. 8.42	" " "	" " " " "
2.8. 42	" " "	" " " " "
3. 8.42	" " "	Aus MS. "Dresden" Oelabgabe an 3. R.Flott. Abgegeben an R. 37 - 8.oo cbm Dieseloel R. 35 - 8,2o cbm " " Insgesamt 16.2o cbm.
3. 8.42.	Aus Tankleichter "Moselia" 16,2 cbm Dieseloel erhalten, sodass der Ladungsbestand des MS. "Dresden" wieder auf 118,o ts ergänzt wurde.	
4. 8.42.	Im Hafen von Balaklawa	Durch Fernschreiben Seeko Krim Befehl: Tankschiff "Dresden" Balaklawa bleiben.
5. 8.42.	Im Hafen von Balaklawa	Keine Vorkommnisse und neue Befehle. An MFP. 136 - 1,5oo cbm Dieseloel abgegeben 138 - 2,3oo cbm " 144 - 2,6oo cbm " 126 - 2,ooo cbm " 332 - 1,6oo cbm " 137 - 2,5oo cbm " An R. 163 -165 17,5oo cbm " R. 166+ 36 16,1oo cbm " An MFP. 121 2,ooo cbm " Total 48,1oo cmb Dieseloel abgegeben.
6.8.42.	Verbleibender Rest an Dieseloel in MS. "Dresden = 93,37 cbm.	
7.8.42.	Im Hafen von Balaklawa:	An R. 54 o,8oo cbm Dieseloel abgegeben 51 o,8oo cbm " 52 o,8oo cbm " 56 o,8oo cbm " An Tankleichter "Moselia" 7o,17o cmb " Total 73,37o cbm Dieseloel abgegeben
	Rest Dieseloel in MSs.	"Dresden" 2o,oo cbm.
8.8.42.	Im Hafen Balaklawa	Keine Vorkommnisse und neue Befehle.
9.8.42.		Durch Hantieren mit russ. Munition verunglückte der Sign.Gefr. Hans Maul Erk.Nr. O.1o185/4oS in der Nähe von Balaklawa tödlich.
1o.8.		Um 16.oo U den 1o.8.42. wurde der Sign.Gfr. Hans Maul auf dem 2. Ehrenfriedhof 1o km von Balaklawa beerdigt.
11.8.42.		Keine Vorkommnisse und neue Befehle.
12.842.		Keine Vorkommnisse und neue Befehle.
13.8.42.		Keine Vorkommnisse und neue Befehle.

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

14.8.42.	Reise Balaklawa - Ak Metschet.	
	Wind N O 1 - 4	Leinen los, verlassen den Hafen von Balaklawa.
04.00	ruhige bis mässig bewegte See	
04.10		Pass. die Hafengrenze und fahren im Geleit mit MFP. 127 (Führerboot)
05.45	gute Sicht	Pass. C. Khersonese, werden beim Cap von 4. H.S. übernommen.
05.50		H.S.-Flottille übernimmt mit ausgefahrenem Suchgerät die Führung.
09.00		Pass. C. Lukull an St.B. Abst. 2 Sml.
13.00		Pass. C. Jewpaterija im Abst. von 3 Sml.
18.40		Pass. C. Tarchankutskij. Die 4 H.S.Boote verlassen das Geleit. Setzen Reise nach Ak Metschet fort.
21.35		Erreichen den Hafen von Ak Metschet.
21.40		Liegen vor Anker im Hafen von Ak Metschet.
	Reisedauer O Tage, 17 Stunden O Minuten = 114 Sml. Während der Reise waren keine besonderen Vorkommnisse. Die Reise wurde ohne Aufenthalt und Verzögerung schnellstens durchgeführt. (Feindberührung keine)	
15.8.42.		Im Hafen von Ak Metschet.
	Reise Ak Metschet - Otschakow	
16.8.42		
04.00	NO - NNO 2 - 4	Anker auf, verlassen den Hafen von Ak Metschet.
04.25	leicht bis mässig bewegte See.	Fahren im Geleit mit MFP 127, einem Tanker und einem Bagger mit Leichter im Schlepp.
10.00	gute klare Sicht.	Erreichen Tendrewsky Solur Küstenstrich. Fahren auf befohlenen Wegen weiter bis zur Tendra Bucht.
19.00		Fallen Anker in der Tendra Bucht.
17.8.42.		
06.00		Hieven Anker und setzen die Reise im Geleit fort.
12.10		Erreichen Otschakow und gehen an die Verladepier.
	Reisedauer 1 Tag, 8 Stunden, 10 Minuten = 130 Sml. Während der Reise keine besonderen Vorkommnisse. (Feindberührung keine).	
18.8.42.	mässig bewegte See.	Auf Antrag erhalten Befehl zur Maschinenreparatur nach Nikolajew zu fahren.
16.15		Verlassen Otschakow und treten Reise nach Nikolajew an.
20.00		Gehen in der Upper Voloshki Bucht zu Anker.

-/-

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
19.8.42. 05.00 07.15		Setzen die Reise fort. Ankern in Nikolajew vor der Seetransporthauptstelle.
	Vom 19.8.42. bis 24.8.42. in der Werft in Nikolajew in Reparatur.	
	Reparaturen: 1. Kurbellager des Zylinder 4 neu ausgegossen. 2. Kurbellager des Zylinder 3 gründlich nachgepasst. 3. Schwungscheibe des Lademotors auf der Drehbank gerichtet. 4. Reeling St.B. 4 Stützen an Deck neu geschweisst. (Stützen wurden von einem MFP., welcher längsseits kam, um von MS. "Dresden" Treibstoff zu nehmen, abgerissen). 5. Verschanzungsplatte auf der Back gerichtet. 6. Bullaugen Mannschaftswohnräume repariert.	
24.8.42.	Fahren von Nikolajew nach Otschakow.	
25.8.42.	von 08.00 - 12.40 Uhr Laden 150.63 cbm Dieseltreibstoff für Iwan Baba (Krim).	
		gez.: Wilkennig Kapitän.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1942	2. Reise Otschakow - Ak Metschet (Krim)	MS. "Dresden"
28. 8.	Wetter gut, klare Sicht Wind No 4/1 mässig bis leicht.	o5.oo U Verlassen den Hafen von Otschakow und fahren im Geleit mit 2 R-Booten (3 + 4).
o9.oo		Pass. Tendra Frt. an B.B.
17.oo	bewegte See	Pass. Safijewska Frt. im Abst. von 1 Sml. Der Motor des Geleitbootes R 3 fällt aus. MS. " Dresden" nimmt R. 3. in Schlepp.
22.oo		Fallen Anker in der Bucht von Ak Metschet
	Reisedauer O Tage, 17	Stunden OO Min. = 118 Sml.
	Die Reise wurde ohne (Keine Feindberührung)	Verzögerung schnellstens durchgeführt.
	Reise von Ak Metschet - sewastopol	
29.8.		
o4.oo	Wind NO 1	Verlassen den Hafen von Ak Metschet. Da die Motore von beiden Geleitbooten R 3 und R 4 ausgefallen waren, wurden diese von "MS. Dresden" nach Sewastopol geschleppt.
	Wetter gut, klare sicht.	
o6.4o	Ruhige See	Pass. C. Tarchankutski im Abst. von 1 Sml.
14.25		" C. Lukull Frt. Abst. 2 Sml.
15.3o		Fest im Hafen von Sewastopol.
	Reisedauer O Tage, 11	Studnen, 3o Min. = 94 Sml.
	Die Reise wurde ohne beiden Rä-Booten nach (Keine Feindberührung.)	Verzögerung schnellstens in Schlepp mit den Sewastopol durchgeführt.
	Reise Sewastopol - Balaklawa	
3o.8.		
15.oo	Leicht bewegte See Wind NW 2	Verlassen den Hafen von Sewastopol im Geleit von 2 R Booten.
16.oo	Gute Sicht	Pass. C. Chersones an BB Abst. 1 Sml.
17.35		Fest im Hafen von Balaklawa
	Reisedauer O Tage, 2	Stunden, 35 Min = 24 Sml.
	Die Reise wurde ohne (Keine Feindberührung)	Verzogerung schnellstens durchgeführt.
	Reise Balaklawa -	Feodosia
31.8.		
151oo		Verlassen den Hafen von Balaklawa.
15.3o	NW Stärke 3/1	Fahren im Geleit von 2 R Booten.
16.12	NO Stärke 1/2	Sarich Pt. pass. Abst. o,5 Sml.
18.3o		Pass. C; Aitodor im Abst. von 1 Sml.
19.3o	gute klare Sicht schönes Wetter	Ankern in der Bucht von Jalta, warten auf Geleitablösung.
23.31	leicht bewegte See.	Anker auf, verlassen mit 2 R Booten (Ablösung) die Bucht von Jalta.

Anlage 31 AVI 12077 geh

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.		
00.35		Pass. C Aya Dag. im Abst. von 0,5 Sml.
04.47		Pass. C.Maganom 0,5 Sml ab.
07.00		Pass. C.KUK - Altama im Abst. von 0,5 Sml.
08.00		Fest im Hafen von Feodosia.
	Reisedauer 0 Tage, 17	Stunden, 0 Minuten = 1o2 Sml.
	Die Reise wurde bis auf die Ankerzeit in der Bucht von Jalta schnellstens durchgeführt. (Keine Feindberührung)	
3.9.	Reise Feodosia - Iwan Baba. ==========	
	NNO 4/6 hohe grobe See	
	Gute Sicht.	Schiff arbeitet schwer und nimmt viel Wasser an Deck.
11.00		Verlassen auf Befehl der Seetra. im Geleit von 2 R Booten den Hafen von Feodosia.
12.00		Fest im Hafen von Iwan Baba, längsseits des Tankleichters "Breslau".
	Reisedauer 0 Tage, 1	Stunde, 0 Minuten = 8 Sml.
	Keine Zwischenfälle,	keine Feindberührung.
	In der Zeit von 12.37 (15o.65 cbm Dieseltreibstoff) stationär liegenden Tankleichter "Breslau" übergepumpt.	- 18.25 U den 3.9.42. wurde die Ladung mit eigener Pumpe an den in Iwan Baba
	Reise Iwan Baba - Balaklawa. ==========	
3.9.		
2o.oo	NNO 4/2	Verlassen im Geleit von 2 R Booten den Hafen von Iwan Baba.
2o.25	gute klare Sicht.	Pass. C. KUK Allama im Abst. von 1 Sml.
22o7	mässig bewegte See	Pass. C. Meganom " " " 1 Sml.
4.9.	Lange hohe NNO Dünung	
o2.3o		Schiff arbeitet schwer und nimmt zeitweise viel Wasser an Deck.
		Pass. C. Aya Dag im Abst. von 1 Sml.
o4.oo		Pass. C. Aitodor i " " o,7 "
o5.4o		Pass. C. Sarich Pt. " " " 1 Sml.
o6.oo		Pass. C. Aiya " " " o,5 "
o7.oo		Fest im Hafen von Balaklawa.
	Die Reise wurde ohne (Keine Feindberührung)	Verzögerung schnellstens durchgeführt.
	Reisedauer 0 Tage, 11	Stunden, 0 Minuten = 98 Sml.
	Reise Balaklawa - Ak Metschet ==========	
6.9.		
o4.oo	schönes klares Wetter	Verlassen den Hafen von Balaklawa.
o4.1o		Fahren im Geleit mit 2 R.Booten
o4.4o	leichte bis mässig bewegte See.	Pass. C. Feolont im Abst. von 0,5 Sml.
o5.25		Pass. C. Cersones im Abst. von o,7 Sml.
o6.2o		Pass. Sewastopol Einfahrt im Abst. von 1,2 Sml.
o7.45		Pass. C. Lukull im Abst. von 2,o Sml.

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
6. 9		
1o.34	NO 3	Pass. C. Jewpatorija im Abst. von 3,2 Sml.
15.o5	SO / S / SW 1/3	" " Tarankutskij " " " 2,7 Sml.
17.oo	Winde umlaufend	" Ak Metschet Einfahrt.
17.4o		Fest im Hafen von Ak Metschet an Boje 2
	Reisedauer 0 Tage, 13	Stunden, 3o Minuten = 116 Sml.
	Die Reise wurde ohne Zwischenfälle und Verzögerungen schnellstens durchgeführt.	
	(Keine Feindberührung).	
	Reise Ak Metschet - Otschakow	
	==========	
7. 9.		
04.oo		Leinen los von der Boje, verlassen den Hafen
	leichte SW-Winde 1/2	von Ak Metschet mit 3 MFP.
04.3o	leicht bewegte See	Fahren in Formation.
1o.oo		Pass. Sofijewska Frt. im Abst. von 2 Sml.
15.5o		Pass. Tendra Frt. " " " 2,5 "
18.2o		Pass. Karabush " " " 2 "
19.oo		Pass. Berezan I. " " " 3 "
19.35		Gehen zu Anker vor der schwarzen Kanal-Wendeboje.
8. 9.		
04.oo	ruhiges Wetter	Anker auf und verholen in den Hafen.
05.3o	gute klare Sicht	Fest im Hafen von Otschakow an der Oelmole.
	Reisedauer 1 Tag, 1 Stunde, 3o Minuten = 131 Sml.	
	Die Reise wurde auf den befohlenen Wegen schnellstens und ohne besondere Vorkommnisse durchgeführt.	
	(Keine Feindberührung).	

gez.: Wilkennig
Kapitän

PG-7071I-NID



KODAK SAFETY FILM

Kr 2185

K. T. G.

M / S, Dresden"

21. 8. - 4. 11. 1942.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 70411 /1410
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
SHEET OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND SOUTH - ADMIRAL BLACK SEA.

EXTRACT FROM WAR DIARY OF MOTOR VESSEL "DRESDEN" ON ITS HOMEWARD PASSAGE.

20/8/42 TO 4/11/42

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND REGISTERED NUMBER IS
P G/70911 /NID
Geheime Kommandosache!

Auszug aus dem Tagebuch M/S Dresden Heimreise.

Tiefgang bei Abfahrt Yokohama: V: 19'02" H: 21'90"
Wasser: 693 Tons
Oel : 1137 Tons
Ladung : 2998 Tons
Ausrüstung : 450 Tons

18 Uhr am 20.August 1942 Verliesen Yokohama unter Lotsenführung.
Das Schiff wurde staendig durch japanische ~~Marinefahrzeuge~~ bis Tatayama-Wan kontrolliert.Der Lotse war sehr unzuverlaessig und kannte die neue Kennung der Landfeuer nicht,sodass schiffsseitig die Navigation durchgeführt werden musste.
21.August 1,10 Uhr passierten Mikomotofeuer in 7 Sml.Abstand.
Dieses Feuer ist stark abgeblendet und brennt als ein festes weisses Feuer.
Mittags-Pos. 32,47 Nord u.137,09 Ost.Dist.192 Sml.1 21 Umdr.
Wind SSW 2/5,leicht bewegte See.
Ga-ben Probefliegeralarm.

22.August. Pos.28,56 Nord 132,23 Ost. Dist.337 Sml. 121 Umdr.
Wind Süd 2/5,leicht bewegte See.
Erhielten Tel. nr 1 Tokio.

23.August. Pos. 25,25 Nord 128,03 Ost.Dist.350 Sml. 114 Umdr.
Wind Süd 3,leicht bewegte See.

24.August. Pos. 22,08 Nord 123,17 Ost.Dist.326 Sml. 114 Umdr.
Wind SSo 2, leicht bewegte See.
14,56 Uhr sichteten Flugzeug,gaben Fliegeralarm .Flugzeug hält sich zirka 5 Sml. entfernt an Steuerbord und dreht dann nach Norden ab.
(Japanisches Marineflugzeug.)

25.August. Pos. 19,16 Nord 118,41 Ost. Dist.326 Sml. 114,5 Umdr.
Wind SSO 2/3,ruhige See,zeitweise heftiger Gewitterregen.

26.August. Pos. 15,19 Nord 115,05 Ost. Dist.314 Sml. 114 Umdr.
Wind West 4/5,ziemlich grobe See.
18,25 Uhr sichteten Fahrzeug und hielten ab bis ausser Sicht.

27.August. Pos. 11,55 Nord 11,36 Ost.Dist. 288 Sml. 111,5 Umdr.
Wind SW 5/9,grobe See und hohe westliche Dünnung, heftige Regenböen .Reduzierte Fahrt weiter.

28.August. Pos. 5,48 Uhr Pulo Sapate r/w 244 Grad 27 Sml. ab.Durch ständige Landpeilung wurde starke Versetzung festgestellt. Dieses Gebiet kann bei unsichtigen Wetter nicht befahren werden.
Mittags-Pos. 10,17 Nord 108,11 Ost. Dist. 245 Sml.
1708 passierten St. Jaques-Feuerturm.
1758 ankerten Reede.
Es lagen keine Wachfahrzeuge ausserhalb der Barre.Kein Lotse war zu erhalten.Die japanische Marinestation gab beim Passieren:Ankern Sie,wo Sie wollen,Lotse kommt später an Bord.

29.August. Vormittags kam ein japanischer Marinelotse und ein Vertreter der Firma Mitsui an Bord.Dresden fuhr unter japanischer Flagge flussaufwaerts und fuehrte diese a uch im Hafen von Saigon zur Täuschung .Die Marinebehörden waren in jeder Hinsicht hilfsbereit ,ganz im Gegensatz zum Mutterlande.
Reisedauer 7 Ta-ge 22 Stunden 50 Minuten.
Um 17,20 Uhr lag das Schiff im Aussenhafen an den Bojen fest.
Der Kapitaen wurde gebeten an Land zu wohnen,da die Entfernung zwischen Schiff und Stadt sehr gross und der Reichsvertreter noch nie ein Schiff bearbeitet hat.Um Sabotage zu vermeiden,wurde Nachtarbeit nicht gemacht.

8. September. Tiefgang bei Abfahrt Saigon V: 25'07 " H:26'11"
Ladung: 6117 Tons
Oel : 978 Tons
Wasser: 418 Tons

12,45 Uhr verliesen Saigon unter Beratung des japanischen Marinelotsen Yamamoto .
16,57 Uhr Lotse von Bord,passierten Barre,starker SW Monsum 115 Umdr.

9.September. Pos.6,20 Nord 107,05 Ost .Dist.240 Sml 115 Umdr.
Wind SSW 4 ,grobe See.

10. September. Pos.1,20 Nord 107,37 Ost.Dist.305 Sml.115 Umdr.
Wind SSW 3/4,sehr häsig.Sichteten bei Insel Tokong einen Segler.

11.September. Pos.2,43 Süd 109,13 Ost .Dist 275 Sml .Umdr 115.
Wind SO 3/4,mässig bewegte See, starker Gegenstrom.
10,15 Uhr sichteten Kriegsfahrzeug,welches Richtung Nordborneo steuerte.

12.September. Pos.6,01 Süd 105,53 Ost .Dist .305 Sml.115 Umdr.
Wind SSO 1/4,mässig bewegte See.
11,25 Uhr laufen in die Sundastrasse ein.
16,00 Uhr Sundastrasse passiert.Bei Vierte Punt zeigten deutsche Flagge und Unterscheidungssignal.Sämtliche Waffen besetzt.

13.September. Erhielten Tel.nr 3 Tokio.
Pos. 10,26 Süd 103,12 Ost. Dist.320 Sml. 115 Umdr.
Wind SO bis OSO 5 ,grobe See und Dünnung .Wasser über Deck und Lucken.
Heimkehrer nochmals auf Schweigepflicht vereidigt.

14. September. Pos.14,54 Sued 101,18 Ost .Dist.219 Sml. 115 Umdr.
Wind SO 6/7 ,grobe See,lange suedliche Duennung.
Probe-Ubootsalarm.

15.September. Pos.19,19 Süd 99,25 Ost. Dist.286 Sml. 115 Umdr.
Wind SO 5/6,grobe See,hohe Süddünnung .Wasser über Deck und Lucken.

16.September. Pos.23,40 Süd 97,32 Ost ,Dist .281 Sml . 115 Umdr.
Wind Süd 4/5, grobe See,hohe südliche Dünnung,Regenböen.

17. September. Pos.24,59 Süd 93,25 Ost .Dist 239 Sml. 90 Umdr.
Wind SW 4/7,grobe See,hohe südwest Dünnung.Schiff arbeitete heftig.
Probe-Fliegeralarm.

18.September. Pos.26,32 Süd 89,40 Ost.Dist 223 Sml . 90 Umdr.
Wind SW 3/5 ,ziemlich grobe See ,hohe Süddünnung.
Schiff stampfte heftig.

19.September Posn.28,05 Süd 85,54 Ost .Dist .221 Sml. Umdr.90
Wind SW 3/4 ,mässigbewegte See,hohe Süddünnung .
Schiff stampfte heftig.

20.September. Pos. 29,44 Süd 81,53 Ost.Dist.233 Sml 90 Umdr.
Wind WSW 2/3,leicht bewegte See,lange südliche Dünnung.
Schiff stampfte.

21.September. Pos.31,08 Süd 77,23 Ost.Dist .248 Sml.90 Umdr.Wind WSW 7/8 ,grobe See ,hohe westliche Dünnung.

22. September. Pos. 32,15 Süd 73,37 Ost. Dist.204 Sml.90 Umdr.
Wind WNW 2/7,ziemlich grobe See,hohe SW-Dünnung.

23.September. Pos.33,36 Süd 69,32 Ost.Dist.218 Sml. 90 Umdr.
Wind NW 7/3, grobe See,hohe NW-Dünnung.Schiff stampfte stark.

24.September. Pos.34,30 Süd 65,35 Ost.Dist.207 Sml.90 Umdr.
Wind NW 6/2,hohe Westdünnung.Regenschauer.
Probe-Bootsalarm.

25.September. Pos.35,18 Süd 62,12 Ost.Dist.173 Sml.70-80 Umdr.
Wind NNW 5/12,zeitweise Orkanstärke,hohe See und hohe SW-Dünnung.Viele Brecher über Deck und Lucken.

26.September. Pos. 35,31 Süd 60,42 Ost.Dist.75 Sml.70-80 Umdr.
Wind WSW,10-5 ,hohe See,hohe Dünnung,viele Brecher über Deck und Lucken.
Li. meldet aus Brennstoff -Hochtanks 6 Tons Salzwasser entnommen ,dieses Treiboel mit Wasser gemischt wurde von M/S Haveland übernommen.
Erhielten Tel. nr 24.

27. September. Pos.36,18 Süd 56,42 Ost.Dist.200 Sml. 90-110 Umdr.
Wind WSW 6/7,grobe See,hohe lange westliche Dünnung.

28.September. Pos. 37,31 Süd 51,21 Ost.Dist.267 Sml.110 Umdr.
Wind SSW 4/6,ziemlich grobe See,lange SW-Dünnung.
Probe-Bootsalarm.

29.September. Pos. 38,30 Süd 45,52 Ost.Dist.266 Sml.110-88 Umdr.
Wind NW 5/10,grobe See,hohe NW-Dünnung.

30.September. Pos.39,18 Süd 41,28 Ost.Dist.211 Sml.90-110 Umdr.
Wind NNW-SW 2/9,grobe See,hohe Westdünnung,starker Nebel.

1.Oktober. Pos.39,58 Süd 37,52 Ost.Dist.172 Sml.78-109 Umdr.
Wind SW 4/10,grobe See,hohe SW-Dünnung.

2.Oktober. Pos.40,57 Süd 33,29 Ost.Dist.209 Sml.89-110 Umdr.
Wind SW-NNO 8/2,leichtbewgte See,lange,hohe SW-Dünnung.

3.Oktober. Pos,42,00 Süd 27,20 Ost.Dist.284 Sml.110 Umdr.
Wind Nord 6/7 ,grobe See.

4.Oktober. Pos.42,47 Süd 21,21 Ost.Dist.269 Sml.110-114 Umdr.
Wind NW-W 4/7,grobe See,hohe westliche Dünnung,Hagelschauer.

5.Oktober. Pos.42,14 Süd 16,09 ~~Süd~~ Ost.Dist.232 Sml.110 Umdr.
Wind W-NW 5/8, grobe Seeund hohe W-Dünnung.Schiff nahm Wasser über Deck und Lucken.

6.Oktober. Pos.41,54 Süd 11,52 Ost.Dist.192 Sml.109-83 Umdr.
Wind NW 10-3 ,sehr hohe See und hohe Norddünnung.
Viel Wasser über Deck und Lucken.

7.Oktober. Pos.41,50 Süd 7,35 Ost.Dist.191 Sml. 85-90 Umdr.
Wind N-W 7/3,Nebel,ziemlich grobe See.

8.Oktober. Pos.40,55 Süd 2,29 Ost.Dist.237 Sml 90 Umdr.
Wind Süd 3/6,mässig bewegte See.
Probe-Fliegeralarm.

9.Oktober. Pos.38,52 Süd 1,58 West.Dist 246 Sml 90-110 Umdr.
Wind S-N 2/6,leichtbewegte See.

1o. Oktober. Pos. 34,38 ~~Nord~~ Süd 5,26 West. Dist.304 Sml.119 Umdr.
Wind NW-W 6-3 ,grobe See. Wasser über Deck und Lucken.

11. Oktober. Pos. 29,56 Süd 8,14 West. Dist.316 Sml. 120 Umdr.
Wind WNW-NNO 2,leichtbewegte See.

12.Oktober. Pos. 24,54 Süd 10,52 West. Dist.333 Sml. 119 Umdr.
Wind ONO 2-4,leichtbewegte See.
1605 Uhr Probe-Fliegeralarm.

13. Oktober. Pos. 20,04 Süd 13,21 West.Dist 321 Sml.118,5 Umdr.
Wind O 3-4 ,mässigbewegte See.

14. Oktober. Pos.15,11 Süd 15,28 West. Dist.317 Sml .118,5 Umdr.
Wind O 3-5 ,mässigbewegte See.

15.Oktober. Pos. 10,25 Süd 17,47 West. Dist 317 Sml. 119 Umdr.
Wind O 4 ,mässigbewegte See.
Von 09,05 bis 0945 Maschinenreparatur bei halber Kraft.
1828 -1848 gestoppt Maschinenreparatur.

16.Oktober. Pos. 5,31 Süd 19,51 West.Dist 322 Sml. 119,5 Umdr.
Wind SO 3-4 ,leichtbewegte See.
1605 Uhr Übungs-Bootsarlarm .

17. Oktober. Pos.034 Süd 22,21 West .Dist.330 Sml. 119,5 Umdr.
Wind SO 3-5 ,mässigbewegte See.

18.Oktober. Pos.3,31 Nord 26,19 West. Dist.342 Sml .119,5 Umdr.
Wind S 2-3 ,leichtbewegte See.

19.Oktober. Pos.7,00 Nord 30,39 West.Dist.325 Sml. 119,5 Umdr.
Wind W-NO 2-3,leichtbewgte See.
6,31 Uhr sichteten in rw.360 Grad eine Rauchwolke,welche wie sich herausstellte von einem Kriegsschiff mit einem Mast ,scheinbar Zerstörer ,herrührte .Wir ~~x~~ drehten sofort ab,gaben Alarm ,und machten klar zum Versenken.Wir liefen in eine Regenböe und verloren das Schiff ausser Sicht , gerade als dasselbe drehte .
09,00 Uhr sichteten Rauchwolke recht achteraus (Wir liefen) Wir liefen mit Höchstfahrt weiter und verloren dann die Rauchwolke ausser Sicht.
Posn.6,12 Nord 29,18 West .

20.Oktober. Pos. 10,44 Nord 34,38 West .Dist.333 Sml. 118 Umdr.
Wind ONO 2-4 ,leichtbewegte See .
1831-1841 gestoppt,Maschrep.

21.Oktober. Pos.14,23 Nord 38,39 West. Dist.321 Sml. 118 Umdr.
Wind NO 2-3 ,leichtbewegte See.
1815 Uhr sichteten Schiff rw 5 Grad auf Gegenkurs ,drehten sofort nach SW ab.Der Gegenkommer sichtete Dresden scheinbar erst ,als diese schon auf SW lag,er drehte dann nach Osten ab und lief schnell ausser Sicht .
1845 gingen wieder auf Kurs.
Pos,15,30 Nord 38,46 West.

22. Oktober. Pos.19,01 Nord 38,42 West.Dist 282 Sml. 109,5 Umdr.
Wind NO 2-4, Regenböen ,leichtbewegte See.

23.Oktober. Pos. 23,52 Nord 38,25 West Dist.290 Sml. 110 Umdr.
Wind NO 3 ,leichtbewegte See.

24. Oktober. Pos.28,42 Nord 38,14 West. Dist.291 Sml .110 Umdr.
Wind NO-O 3-4 ,leichtbewegte See.Ab 12,00 Uhr 90 Umdr.

25.Oktober. Pos. 32,36 Nord 37,44 West .Dist 235 Sml. 90 Umdr.
Wind Ost 3-4 ,leichtbewegte See.
1230 Uhr passierten ein treibendes Floss.
1600 Uhr passierten eine hohe treibende Boje.

26.Oktober. Pos. 36,30 Nord 37,29 West. Dist.234 Sml. 90 Umdr.
Wind NO 2-3 ,leichtbewegte See.
1505 Uhr sichteten treibendes Fass.

27.Oktober. Pos.40,40 Nord 37,16 West.Dist.250 Sml. 90-110 Umdr.
Wind NW 2-7 ,ziemlich grobe See.
1,15 -2,05 Uhr stoppten Maschrep.
1800 Uhr stoppten und liessen Schiff treiben.

28.Oktober. Pos.41,30 Nord 37,22 West. Dist.58 Sml. 90 Umdr.
Wind NNO 4., leichtbewegte See.

29. Oktober. Pos.42,44 Nord 34,15 West. Dist.171 Sml . 90 Umdr.
Wind ~~xxx~~ N 3, leichtbewegte See.
1041 - 1105 Uhr stoppen Maschrep.

30.Oktober. Pos. 43,59 Nord 28,13 West. Dist 277 Sml. 120 Umdr.
Wind N-S 2-3 ,leichtbewegte See.
19,20 Uhr sichteten treibendes Fass.

31.Oktober. Pos.43,59 Nord 21,29 West. Dist. 291 Sml. 119 Umdr.
Wind S-O 3-9 ,heftige Regenschauer ,sehr grobe See.
Schiff nahm viel Wasser über Deck und Lucken.

1.November. Pos.44,03 Nord 14,32 West. Dist. 301 Sml. 120 Umdr.
Wind ONO 3 , leichtbewegte See.
08,21 Uhr sichteten FW 200 ,Alarm !
Pos. 44,04 Nord 15,36 West. Kurs 90 K Grad.
0950 Uhr sichteten U-Boot , im rw. Süd ,zirka 15 Sml ab,
Boot läuft 1 ~~xxx~~ Stunde mit ,dann aus Sicht .
Posn. 44,04 Nord 15,14 West.
21,55 Uhr wurden 4 brennende Raketen von Flugzeug geworfen
auf Pos. 44,03 Nord 12,00 West.

2. November. Pos. 44,19 Nord 07,30 West. Dist,304 Sml 120 Umdr.
Wind NO 3 ,leichtbewegte See,Regenschauer.
07,30 Uhr sichten Masten in 360 Grad ,gehen schnell
aus Sicht.
11,45 Uhr 3 Ju. 88 Alarm ! auf 44,19 Nord 07,30 West.
13,25 Uhr 1 FW 200 Alarm! auf 44,25 Nord 07,02 West.

3.November. 06,55 Uhr sichteten Sicherungsfahrzeuge auf befohlener Position,
08,20 Uhr folgen dem hinzugekommenen Sperrbrecher.
10,37 Uhr passieren die Aussentonnen der Gironde.
12,27 Uhr Lotse an Bord.
14,30 Uhr ankerten bei Pauillac .
Restseedistanz 250 Sml.

4. November. 14,00 Uhr Anker auf .
16,00 Uhr Ankunft Bordeaux.
Seedistanz Saigon-Bordeaux 14534 Sml .Reisedauer 54 Tage 15 Stunden 36 Minuten.
Tiefgang bei Ankunft 24'04" und H:25'09" .

Der Motor hat im allgemeinen gut gelaufen ,nur gegen Ende der Reise traten kleinere Störungen auf, welche ein zeitweises Stoppen verursachten .
Der Gesundheitszustand der gesamten Besatzung war während der Reise zufriedenstellend . Bei mehreren jüngeren Besatzungsmitgliedern trat in den Tropen Varunkellose auf .

Kapitän

Geheime Kommandosache

I. Vermerk. Offenth, wenigstens Entw.

II. bei I ~~Ia~~ Ia 1 Ia 2 Ia 3 II a Ofw 10/11

~~III. bei O.K.H. Abtl. III. gespr., da benötigt.~~

III. nötig II a 1 Anl. Ofw 10/11 I Ofw am KR.

I Ia Ofw 10/11

I Ia 1 Ofw 17/11

Fortsetzung Vermerk III Ia wird in Abt Tokyo weitergeleitet durch Kurier-Ofw Klemczak

I Ofw 24.

PG-70759-NID

Abschrift!

2. Nachtrag: 1. Ausfertigung.

Geheime Kommandosache!

M 26740

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse:

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkds. 2432

Heftrand

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

des

T. S. "N O R D M A R K".

Kommandant: Fregattenkapitän G r a u

Fortgesetzt: 1. Januar 1943

Abgeschlossen: 31. März 1943.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/ 70759 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY INSCRIPTIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 1. zu 1/SM 14694/43 Gkdos.

PG/70759

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

SUPPLY SHIP "NORDMARK"

WAR DIARY 1.1 - 36.6.1943

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.1. bis 31.1.1943.	Kaafjord Wind: Südwest 7/1, bedeckt, böig. Leichter Schneefall.	Alta - Verband 12-stündige Bereitschaft. (Geh. M.-Spruch B.d.K. vom 4.1.43, 1530 Uhr). Versorgen: Kreuzer "Hipper". "Lützow". "Köln". Zerstörer "R. Beizen". "W.Th. Riedel". "Z 29". "Z 30". "Z 31". "R. 159". M.S. "Rhein". "Brummer". "Nymphe". "Neumark". Schlepper "Atlantik". "Titan". "Südamerika 8". "Sonderburg". "Elsfleth". "Geeste". Nachschubergänzung aus Tromsö- und Hammerfest-beständen. gez. Grau.
1.2. bis 28.2.1943.	Kaafjord. Wind: Südwest 8/1, meist bedeckt, böig. Schneefall.	Versorgen: Kreuzer "Lützow". Zerstörer "Th. Riedel". "Z 31". "M 3 81 und 401". M.S. "Brummer". Schlepper "Sonderburg". Nachschubergänzung aus Tromsö-, Hammerfest-beständen und H.V.D. Alta. gez. Grau.
1.3. bis 9.3.1943.	Kaafjord. Wind: Südwest 9/1, bedeckt, böig, leichter Schneefall.	Versorgen: "Z 31". Tanker "Jeverland". gez. Grau.
10.3. bis 23.3.1943.	Kaafjord. Wind: West 9/1 bedeckt, böig, leichter Schneefall.	Kommandant übernimmt auf Befehl des B.d.K. die Betreuung der im Kaafjord verbliebenen Einheiten während der Abwesenheit des B.d.K. - Verbandes. Versorgen: M.S. "Brummer". M.R.S. "Paris". Tanker "Jeverland". "Neumark". "Nymphe". Schlepper "Geeste", "Vosslapp". "R 156". 11. U.-J.-Flottille: Boot 1112. Stromerzeuger "Wilhelm Brummer". Nachschubergänzug aus H.V.D. Alta - Beständen. gez. Grau.

Heftrand

Kriegsmarine
Troßschiffverband Nord

B. Nr. Gkdos. 324/43

Geheime Kommandosache!

Wesermünde, den 4. Mai 1943.
Postamt: Bremerhaven
Fernsprecher: Marineleitung 2148

Gkds. Marinegruppenkommando Nord und Flottenkommando
10. MAI 1943
B. Nr. 2432 Anl. 1

An

Marinegruppenkommando Nord
Admiral Nordmeer
Oberkommando der Kriegsmarine - SKr Qu A III -

In der Anlage wird Abschrift des Kriegstagebuches Troß=schiff "Nordmark" für die Zeit vom 1. Januar 1943 bis 31. März 1943 vorgelegt.

1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.3. bis 31.3.1943.		
	Kaafjord. Wind: West 9/1 bedeckt, böig, leichter Schnee= fall.	Rückkehr des B.d.K.- Verbandes. Versorgen: Schlachtschiff "Tirpitz". Zerstörer "Th. Riedel". "Paul Jakobi". "R. Beizen". "Erich Steinbrink". "Z 20", "Z 28". "Z 31". "T 20"."T 21". Schlepper "Sonderburg". "Jung=burg". "Hunte". Nachschubergänzung aus Tromsö- und Hammerfest=beständen. gez. Grau

Heftrand

Beglaubigt
Goldbeck
Angestellte

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 70759. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY REMARKS OR ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORDS OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Abschrift

3. Nachtrag 1. Ausfertigung.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Skr 30356 Anlage zu Gruppe Nord/Flotte Buch-Nr. Gkds. 3874

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

DES

T.S. "N O R D M A R K"

Kommandant: Fregattenkapitän P. G r a u .

Fortsetzung: 1. April 1943.
Abgeschlossen: 30. Juni 1943.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF
ADMIRALTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE LITTLE ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER
Cancelled

Heftrand

Heftrand

Anlage -/- zu 1/Skl 21638/43 Gkds.

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4. bis 30.4.1943.	Kaafjord Wind:westl.1/6 wechselnd be=wölkt, zeitweise leichter Schnee=fall.	Versorgen: Schlachtschiff "Tirpitz", Schlacht=schiff "Scharnhorst", Kreuzer "Lützow", Zerstörer "Richard Beitzen", "Z28", "Z31", "Erich Stein=brink", "Karl Galster", "Paul Jakobi", "T20", "T21", "M 381" (Sperrbewacher), Flakkreuzer "Nymphe", Tanker "Jeverland", MTS "Jaspis", MTS "Harle", Kraftboot "Karl Junge", Schlepper "Son=derburg", Schlepper "Jomburg". Munition: Übernehmen 100 Stück 15 cm. Granaten aus Beständen des MAZA Tromsö von Dampfer "Heim=wärts". Abgabe der gesamten 20,3 cm. Munition für MAZA Tromsö an MTS "Jaspis". Auf Befehl B.d.K. Ergänzen: Nachschub aus Beständen der HVD Hammer=fest. Ölergänzung durch Tanker "Jaspis" von KMW Kiel. Am 28.4. Kommandant von Bord. Mit seiner Vertre=tung ist der I.O. beauftragt. 6 mal Fliegeralarm. Keine Überflüge. gez. Barthmeyer.
1.5. bis 31.5.1943	Kaafjord Wind: umlfd.1/3 (6),wechselnd bewölkt,zeitwei=se leichte Regen=schauer u.ver=einzelter Schnee=fall.	Versorgen: Schlachtschiff "Tirpitz", Schlacht=schiff "Scharnhorst", Kreuzer "Lützow", Zerstörer "HansLody","Erich Steinbrink", "Friedrich Ihn", "Z31", "Z28", "T20", "T21", "M35", U-Jäger "1218" Lazarettschiff "Posen", Bergungsdampfer "Atlan=tik", Schlepper "Hunte", Schlepper "Jomsburg", Kraftboot "Karl Junge", Tanker "Jeverland", Tanker ""Hermann Andersen", Hafenamt "Alta". Munition: Austausch, gemäß OKM. von 3,7 cm., 2 cm. u. 15 cm. mit MAZA Narvik. Übernahme von 50 Charchierungen 38 cm. Munition von MAZA Narvik. Ergänzen: Nachschub aus den Beständen des MVA Hammerfest. Ölergänzung durch Tanker "Obrestadt" u. Tanker "Bromberg" durch KMW Kiel. 3 mal Fliegeralarm. Keine Überflüge. gez. Barthmeyer.

Heftrand

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos.3874/43 M

Befehlsstelle, den 29. Juli 1943.
Eing: -2 AUG 1943

Geheime Kommandosache!

II. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage

1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i. n. Iae

1.Skl 21638/43 g.Kdos.
-2. 8. 43.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G [illegible]
NO MARK OR ANY KIND SHOULD BE MADE ON THE WORK OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.6. bis 23.6.1943.	Kaajford Wind: umlfd.1/4 wechselnd be= wölkt, zeitweise Regen, verein= zelt Schneefall.	Versorgen: Schlachtschiff "Tirpitz", Schlacht= schiff "Scharnhorst", Kreuzer "Lützow", "T 20", "T 21", Zerstörer "Theodor Riedel", U-Jäger "1218", Tanker "Jeverland", Tanker "Hermann Andersen", Schlepper "Harle". Munition: Austausch von 15 cm u. 12,7 cm Granaten mit "Z 28", "Z 31", "Friedrich Ihn", u. "Erich Steinbrink" auf Befehl B.d.K. Ergänzen: Nachschub aus Beständen des MVA Harstad. Ölergänzung durch Tanker "Saarburg" von KMW Kiel. Ergänzung von Fliegerbenzin. 1 mal Fliegeralarm. Keine Überflüge. gez. Barthmeyer.
24.6.1943.	Altafjord. Wind: NW 2/3 bedeckt, zeit= weise leichter Regen.	T.S. "Nordmark" auf Antrag der 5. Z.- Flott. durch Kampfgruppe für Seebeölungsübungen am 24.6. zur Verfügung gestellt. (Kampfgruppe B.Nr. Gkdos 1669 A1).
03.00 Uhr		Gehen Anker auf.
06.00		Schiff auf Treffpunkt mit 3. T.- Flott. Beölungsgerät über Heck klar. Führen Seebeölungs= übungen durch.
11.00		Schiff auf Treffpunkt für 5. Z.- Flott. Führen Seebeölungsübungen mit "Z 28", "Z 31", "Friedrich Ihn", "Erich Steinbrink" durch.
22.30		Seebeölungsübungen beendet. Einlaufen in den Kaa= fjord.
23.41		Vermuren das Schiff im Westteil des Kaafjord mit Bug- und Heckanker. gez. Barthmeyer.
25.6. bis 30.6.1943.	Kaafjord Wind: umlfd.1/2 wechselnd be= wölkt, zeitweise leichter Regen.	Versorgen: "T 20", "T 21", Schlachtschiff "Tir= pitz", Tanker "Jeverland". Ölergänzung durch Tankschiff "Adria" von KMW, Kiel. gez. Barthmeyer.

Beglaubigt
Goldbeck
Angestellte

Heftrand

PG-70760-NID

Troßschiffverband der
Kriegsmarine
Zweigstelle W e s t
B.-Nr. G.-Kdos 913/42

Geheime Kommandosache!

Kr 17539

La Baule, den 18. Juni 1942

Marinegruppenkommando West
Eing.: 24. JUN. 1942
B.-Nr. G. Kdos. 2831
Anl. 2 Expl. 1

An das

Marine - Gruppenkommando - West

P a r i s

Betrifft: Kriegstagebuch Z.-Schiff "Nordvard"

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Z.-Schiffes "Nordvard" vom 16.5.42 bis einschließlich 30.5.42 und das Kriegstagebuch des Leitenden Ingenieurs vom 15.5.42 bis einschließlich 31.5.42 zur dortigen Kenntnis vorgelegt.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/40760 ./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

Anlage

PG/70760

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

SUPPLY SHIP "NORDVARD"

WAR DIARY 16.5 - 31.5. 1942

INCLUDING DIARY OF ENGINEERING DEPARTMENT

15.5 - 31.5. 1942

Geheime Kommandosache!

1830

Marinegruppenkommando
W e s t

B.Nr. Gkdos 2811 /42 A2

Stabsquartier, den 26. Juni 1942.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/40760./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

U. O. K. M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.Skl 15845 g.Kdos. 42

Anl. 1 zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2831/42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 1 ✓
5.42	Bordeaux Aufsicht der B.A. Sued am heutigen Tage vom T.A. verband bzw. dem Kommando uebergeben. Meldung an SKL gemacht Unternehmen zum 21.5.42	Das Schiff " NORDVARD" wurde in einer 8½ monatlichen Umbauzeit auf einer franz. Werft in Bordeaux (Chantiers de la Gironde) unter Bx. zum Ubootversorgungsschiff umgebaut und Hamburg abgenommen und an den Trossschiff- Gleichzeitig wurde von der B.A. Bx. eine Kb; , in welcher das Schiff fuer das vorgesehene fahrbereit gemeldet wurde . Das Schiff war zum Abnahmetag fahrbereit bis
	auf kompensieren und Funkbeschickung, sowie Einbau des Echo-Schlaglotes und nachstehend aufgefuehrten Beanstandungen. 1.) Die auf dem Achterdeck aufgestellten L luefter muessen unter Deck verlegt werden da die Motoren nicht wasserdicht gekapselt sind. 2.) Lueftung des E.-Verdampferraumes und E.-dieselraumes ist nicht ausreichend. 3.) Das Echolot ist noch einzubauen. Konnte nihteingebaut werden, weil KMW W'haven die Apparate nicht rechtzeitig und richtig abgeschickt hat; Fuer die Durchfuehrung der unter 1.u.2. genannten Arbeiten wurden 5 Tage festgesetzt, Die Kb.Meldung konnte deswegen nur auf den 21.5.42 lauten; g. Leinung, Kpt.z.S. Kommandant
.5.42	Bordeaux	Waehrend dieser Zeit wurden die vom T.A. Hbg. beanstandeten Arbeiten durchgefuehrt.
is .5.42	sofortigen Einbau an Bord gebracht. dass es kein Schlaglot sondern ein Hochfrequenzlot war. Fuer den Einbau dieses Lotes haette das Schiff docken muessen, was nicht mehr moeglich war	Von KMW W'haven kommend wurde ein Echolot zum Beim Auspacken stellte sich jedoch heraus;
		g. Leinung, Kpt.z.S. Kommandant
5.42	Bordeaux	Trotz groester Bemuehung des NR. Ressorts Bx. konnte ein anderes Schlaglot nicht mehr beschafft werden. Bei Radio Maritime wurde ein franz. Schlaglot sicher gestellt und zum sofortigen Einbau an Bord gebracht.
		g. Leinung, Kpt.z.S. Kommandant

Einlage 1 zu 1.Skl 15845 g.Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5.42	Bordeaux	Mit dem Einbau des franz. Eche - Schlaglotes wird von der Fa. Radio Maritime begonnen; Das Trinkwasser des 252 tons fassenden Hochtanks I. Bb. schmeckt nach Gasoel. das Lenzen wurde sofort veranlasst und beim Druecken des darunter befindlichen Doppelboden-Brennstofftanks ein Riss in der Schweissnaht des Mannlochdeckels festgestellt. Der Tank wurde sofort mit Soda ausgewaschen und gespuehlt, die Leckage wurde durch verschweissen beseitigt und der Tank durch das Kdo. abgenommen und als gut befunden. g. Kommandant / H Kpten.
24.5.42	Bordeaux	An der Fertigstellung des Schlaglotes wurde bis 24.00 Uhr gearbeitet.
25.5.42	Bordeaux	Laut G.Kdos vom 23.5.42. OKM SKL U I.C B.Nr. 2057/42 G.Kdos. soll; Z.-Schiff "NORDVARD" nach Lorient ueberfuehrt werden.
14.00		Bekommen vom Hafenkapitaen Bx. Auslaufbefehl fuer den 26.5.42 Die Arbeiten am Schlaglot wurden um 24.00 Uhr beendet, Lot konnte wegen zu geringer Wassertiefe nicht gleich probiert werden. Das Hochfrequenzlot bleit auf Anordnung OKM an Bord Um bei Gelegenheit eingebaut werden zu koennen. g. Kommandant / H Kpten.
26.5.42	Bordeaux WSW 5 bedeckt bis wolkig	FT Nachschub wurde laut Befehl TSV West an Bord genommen.
15.14	BarM. 1015 Temp +22°	Leinen los Schiff verlaesst Pier, fahren unter assist. des Mar.Lotsen Wohlgemuth Gironde abwaerts.
19.38		Maschine faellt ploetzlich aus, hat Wasser im Brennstoff.
19.45 bis 20.25		Liegen vor Anker N Pte. de Grave 210° 0,8sem ab.
20.40		Gehen Anker auf, werden von 2 Vorp.Booten im Geleit aufgenommen.
20.55		Maschine faellt abermals aus, wieder Wasser im Brennstoff.
21.00		Ankern mit 75 Fd. Kette auf 15 Mtr. Wasser 0,5 sem. oestl. Tonne 13. Nach reiflicher Ueberlegung und Erwaegung aller Moeglichkeiten kann eine Weiterfahrt unter diesen Umstaenden nicht verantwortet werden. Im Einvernehmen mit dem Kommandanten des Fuehrerbootes Oberlt. Klotzbach wurde die Ueberfuehrung nach Lorient abgebrochen. Ein Rueckfahrt nach Bordeaux zur Auswechslung des Brennstoffes wird fuer erforderlich gehalten; da bei einem nochmaligem Ausfall der Maschine das Schiff bei der herrschenden Wetterlage und der Moeglichkeit einer Feindberuehrung zu sehr gefaerdet war. g. Kommandant / H Kpten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.42 10.30, 16.45	WSW 4/5 bedeckt dann heiter Barm. 1015 Temp. +20°	Mar.Lotse Wohlgemuth an Bord gehen Anker auf. Schiff in Bordeaux Posten 3 gut fest.
		Sofortige Untersuchung des gesamten Brennstoffs wurde veranlasst, vorgenommen durch einen Chemiker der Mar. Ausr. St. Bassens. Es wurde in 6 Tanks Wasser festgestellt und eine sofortige abgabe des gesamten Brennstoffes in den bereit liegenden Leichter vom Kdo. angeordnet. Die Wasserhaltigkeit des Brennstoffes ist auf eine in der Umbauzeit in Tank 1 entstandene Leckage zurueckzufuehren. Durch staendiges Umpumpen des Oels ist Wasser damit vermischt worden, durch staendiges Entwaessern des Tagestanks jedoch der Betrieb im Hafen sichergestellt gewesen. In der Annahme durch staendiges Ueberwachen und Entwaessern des Tagestanks genuegend Sicherheit fuer den Betrieb zu haben, wurde die Ueberfuehrungsreise in Verbindung mit dem Befehl innerhalb 24 Std. auszulaufen, angesetzt. g. Kommandant / H Kpten.
28.5.42	Bordeaux WSW 4/5 boeig wechselnd bewoelkt BarM. 1020 Temp. +20°	Eine Reinigung der Tanks konnte nicht vorgenommen werden, da T.S.V. Zwgst. West durch Sdf. Kaptlt. Meier ein sofortiges Auslaufen forderte. Fuer den zur Ueberfahrt erforderlichen Brennstoff 80 M³ wurden 2 saubere Tanks genommen welche jedoch vorher vom Chemiker auf ihre Beschaffenheit untersucht wurden und als gut befunden.
12.30		Auslaufzeit vom Hafenkapitaen auf 16.00 Uhr festgesetzt.
16.30		Schiff verlaesst unter assistens des Mar. Lotsen Wohlgemuth Bordeaux.
19.15		pass. Paillac
21.16		Mar.Lotse bei Pt. de Grave von Bord
21.20		Winkspruch vom Vorp.Boot : Sie muessen noch auf Sperrbrecher warten.
22.14	WSW 5/6 gute Sicht	Sperrbrecher 14 und 2 Vorp.Boote uebernehmen
	leicht bewoelkt Seeg. 5	das Geleit, setzen Reise fort.
23.00	Barm. 1017, Temp.+17°	pass. Pte de la Coubre Fr.T. g. Kommandant / H Kpten.
29.5.42	WSW 5/6 Seeg. 5 boeig, bedeckt bis heiter gute Sicht, Barm.1017 Temp. +17°	
00.15	Pte.de la Coubre Fr. 88° 8,5 sem. ab	Aufgabe des Sperrbrechers 14 erfuellt, Vorp. Boote uebernehmen, Fuehrung Geleit.
08.00	Pte. Breton 45° 5 sem. ab	
10.00	Loiremuendung quer	4 Vorp.Boote kreuzen unsern Kurs von Westen kommend.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.00	Pte. de Kerdonis 358° 9 sem. ab	
16.40		Aendern Kurs, steuern Lorient durch Westeinfahrt an
18.30		Aufgabe der Vorp. Boote durchgefuehrt, vom Geleit entlassen, ein Sperrbrecher uebernimmt Geleit und bringt uns zum Ankerplatz
18.50	WSW 5/7 in Boeen bis 8	Ankern mit 75 Fd. Kette auf 20 Mtr. Wasser bei den herrschenden Strom und Wetterverhaeltnissen haelt Anker nicht;
19.20		gehen Anker auf.
19.55		gehen abermals vor Anker, muessen aber das Schiff mit Maschinenkraft auf dem Wind halten.
20.40		Hafenlotse an Bord, gehen Anker auf. Einlaufen Lorient.
20.20		Winkspruch von Hafenkommandanten: Festmachen in Fischereihafen.
21.42	Lorient	Machen am Aussenkai des Fischereihafens fest.
		Erproben waehrend der Reise und auf Reede das franz. Echolot und stellten fest, dass in keinem Falle eine einwandfreie Lotung erzielt wurde. Es wurden stets 10 Mtr. registriert was keinesfalls der tatsaechlichen Wassertiefe entsprach. Das Lot wird als unbrauchbar angesehen und der Einbau des an Bord befindlichen Atlas Hochfrequenz - Lotes fuer erforderlich gehalten.
		g. Leinung. H Kptlt.
		(Kommandant)
30.5.42	Lorient Westl. 5 bedeckt Regen Barm. Lo18,8 Temp. +18°	In der Nacht vom 28.5 auf den 30.5.42 wurde an der Aussenpier des Fischereih. durch Vorl. ein Poller beschaedg. Da das Schiff wie ueblich festgemacht worden war, es waren 3 lange Vorleinen und eine Spring ausgebracht, muss eine vorherige uns nicht bekannte Beschaedigung des Pollers an Land angenommen werden, die bei der Belastung mit den Vorleinen zum Bruch der (~~Poller~~) Betonfassung des Pollers fuehrte.

Anl. 2 Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2831/42

Kriegstagebuch LJ Tag .....

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
15. 5. 42.						Schiff wird vom T.A. übernommen und übergeben. Fehlende Restarbeiten werden noch ausgeführt.
16. 5. 42.						Keine besonderen Vorkommnisse.
17. 5. 42.						Keine besonderen Vorkommnisse.
18. 5. 42.						Hilfsdiesel 3 außer Betrieb, Brennstoff ventile und Pumpen werden überholt.
19.5. 42.						Christ-Verdampfer wird isoliert.
2o. 5. 42.						Keine besonderen Vorkommnisse.
21. 5. 42.						Heizung im Hinterschiff Leckagen beseitigt.
22. 5. 42.						Keine besonderen Vorkommnisse.
23. 5. 42.						Tunneltank vorne Bb. Mannlochdeckel geöffnet, Brennstoff im Wasser. Tank 5 unter Druck gesetzt, Leckageam dichtgeschweißten Mannloch festgestellt Leckage wird von der Werft beseitigt.

Anlage 2 zu 1.SKl 15845 g.Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0732 10000 8c 4. 41 1037/037

1 in A 3
gefaltet Din A 4

Kriegstagebuch LJ Tag _____

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
24. 5. 42.						Keine besonderen Vorkommnisse.
25. 5. 42.						3. Jngenieur von N e t h e n an Bord kommandiert.
26. 5. 42.						Maschine klar gemacht zur Fahrt. Ab 12^{00} Uhr Seewache. Ab 15^{14} Uhr Bordeaux. 19^{38} Uhr an Anker, Hauptmotor fällt aus, Brennstofftanks sind wasserhaltig (siehe Bericht über Wasser im Brennstoff). Brennstoff muß ausgewechselt werden.
27. 5. 42.						Ab 11^{00} Uhr Ankerplatz, Rückfahrt nach Bordeaux. Ankunft Bordeaux 16^{45} Uhr.
28. 5. 42.						Herr Kaptl. Meyer vom T. S. V. trifft zur Klärung des Maschinenausfalls ein. Es wird festgestellt, daß die Entwässerungen der Betriebstanks unzulänglich sind und Abhilfe geschaffen werden muß. Vom Bordpersonal werden die oberen Entwässerungen blind gesetzt, ein Probierhah in der Brennstoffförderpumpe eingebaut. 361 m^3 Treiböl aus den Doppelbodenzellen werden an Marine-Ausrüstung Bassins abgegeben und 94,5 m^3 wieder in Tank 1 übernommen.

Kriegstagebuch [illegible] Tag .....

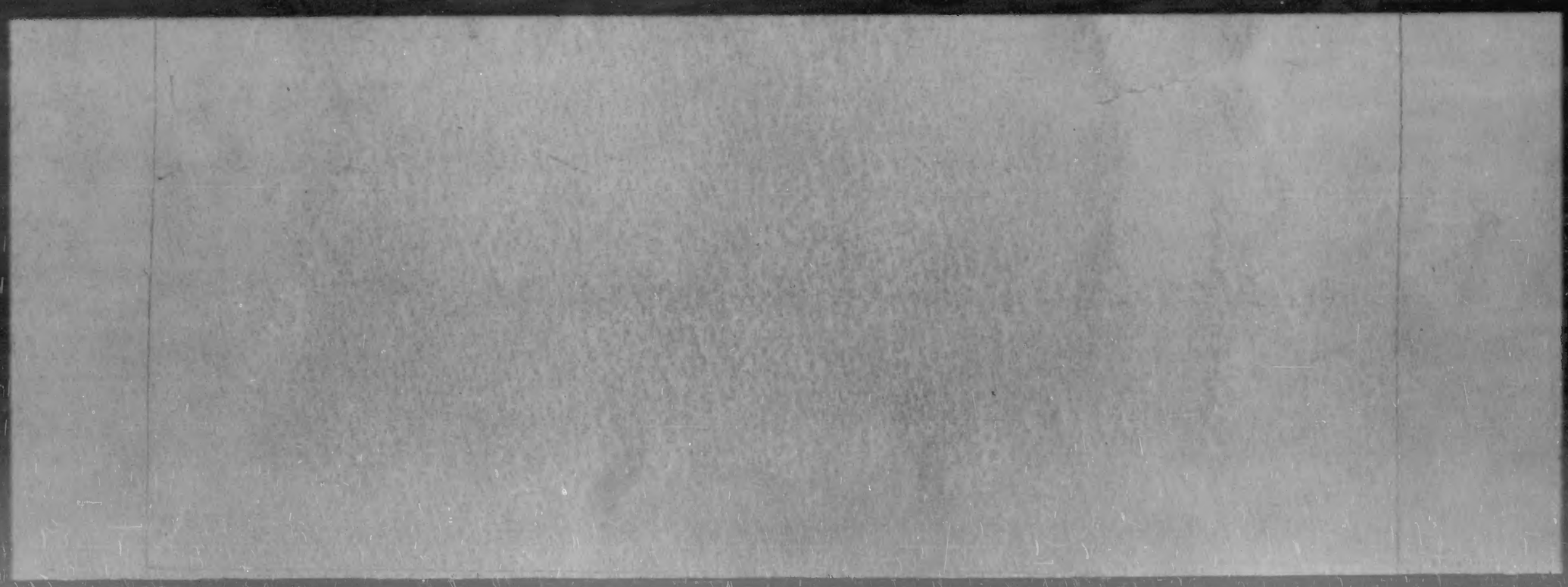
Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
					Abfahrt Bordeaux 16^{32} Uhr. Um 23^{00} Uhr versagt die Kolbenkühlwasserpumpe, E Motor ist defekt, muß überholt bzw. erneuert werden. Motor war 3 mal zur Reparatur auf der Gironde Werft. ----------
29. 5. 42.					Um 14^{00} Uhr fällt Lenzpumpe 1 aus. Pumpe muß neu ausgerichtet werden, diese Arbeit wird vom Bordpersonal ausgeführt. 22^{00} Uhr Ankunft Bestimmungshafen. ----------
30. 5. 42.					Keine besonderen Vorkommnisse. ----------
31. 5. 42.					Keine besonderen Vorkommnisse. ----------

[illegible] Kpten.
Kommandant.

Ltd. Jngenieur.



PG-70761-NID



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

K.T.B.

2.-Schiff „Nordward"

1.6.-13.12.1942.

2. Abschnitt Maschine

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/40461 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY COMMENTS THAT
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

PG/70761

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

SUPPLY SHIP "NORDVARD"

1.6 - 13.12.1942, INCLUDING LOG OF ENGINEERING

DEPARTMENT.

Geheime Kommandosache! Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 3744/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.bis4. Juni 42	Lorient	Keine Besonderheiten.
4.6.42	Lorient	Besprechung gem. F.S. OKM SKL U Eins C B.Nr. 2057/42 Gkdos bei der II. U.Flt. wobei festgestellt wurde, dass der Einbau des Aggregats und Auswechslung des Generators IV keine Schwierigkeit bedeutet. Die Wartezeit des Schiffes ist darauf zurueckzufuehren, dass das Aggregat in der Heimat beschaft werden musste und vor Eintreffen zumindest der Zeichnungen mit den Werftar= beiten nicht begonnen werden konnte.
6.6.42	Lorient	Taucherausruestung geprueft y T.Taucher hat 65 min. auf 13 Mtr. Wasser getaucht. Die Aus= ruestung ist vollstaendig und in Ordnung be= funden.
		g. Heinz. Sonderfuehrer(Kapitaenleutnant) und Kommandant
7.bis12. 6.42	Lorient	Keine Besonderheiten.
13.6.42	Lorient	Treffen Vorbereitung zur Beoelung eines U.Boote
11;30		Uebernehmen 100 cbm U.bootdieseloel fuer Ab= gabezwecke, desgl. 2 G7a und 4 G7e Torpedos. Uebernahme beendet.
14.6.42	Lorient wetter schoen zeitw. Regenschauer	Verholen an Boje I zwecks Probebeoelung und Uebergabe von Torpedos an ein U-boot.
05.50		Lotse an Bord
06.22		Leinen los verlassen Pier
07.15		Schiff an Boje I. fest
13.25		U-boot beim Schiff
.10		Schleppverbindung hergestellt
.15		Abgabeschlauch an U-boot fest
.20		Beginnen mit Pumpen, Druck 1,5 Ata. der Druck wurde waehrend des Pumpens auf 3,5 ta gestei= gert.
13.2[illegible]		Ersten Torpedo im Schlauchboot an Boot abgege= ben,
15.10		festpumpen, an Boot wurden 20 cbm Dieseloel abgegeben.
15.25		Abgabeschlauch ein
15.45		Letzten Torpedo an Boot abgegeben(uebernommen)
17.00		Schleppverbindung los U-boot legt ab. Schiff bleibt an Boje liegen.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P C/70761 /NID
NO MARK OR NOTATION SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT, BUT ANY COMMENTS SHOULD BE MADE WITH REFERENCE TO THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 1 zu 1/Skl 1524/43 Gkdos.

g. Heinz.
Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant) u. Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.6.42 13.55 15.50	Lorient	Bekommen Order von Hako. um 12.00Uhr von der Boje an die Pier im Fischereihafen zu verholen. Lotse an Bord Schiff verlaesst Boje; Schiff gut fest.
16.6 bis	30 6.1942	Während der Zeit keine besonderheiten.
		g. Steinmetz. Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant) u.Kommandant
Juli 42	Lorient	Waehrend des Monats Juli verholte das Schiff einige Male im Hafen. Mit den geplanten Werftarbeiten konnte noch nicht begonnen werden, weil: 1) an der Werft kein Platz 2) die fuer den Umbau, bezw. Einbau eines ggregats erforderlichen Unterlagen noch nicht eingetroffen.
		Einzelheiten des Monats
10.7.42	Lorient, Fischerei=hafen	Nachmittags gegen 14.45 Uhr wurde, durch eine starke Boe verursacht, ein Poller an der Pier ausgerissen, an welchem die Vorleinen be=festigt waren. Das Schiff konnte nur durch sofortiges Fallen beider Anker gehalten werden, wodurch eine Haverie mit den vor u. hinter uns liegenden VP.-booten vermieden werden konnte. An einem hinter uns liegenden Vp-boot wurde durch das Heck die Verschanzung des hinteren Geschuetzstandes geringfuegig ein=gedrueckt, Meldung von Vp-boot wurde nicht gemacht.
17.7.42	Lorient	Um 01.30 Uhr wurde dem I.O. Meldung gemacht, dass der Posten vor Schiff, d r Matr. Gefr. Doering, Arno in's Wasser gefallen ist. das Fallen Doerings wurde sofort von dem Fallreepsgefr. Matr;Gefr.Il Braun bemerkt. B warf sofort einen Ring mit Nachtlicht dem um Hilfe rufenden D. zu; B. zog sich darauf sofort aus, kletterte an der Pier runter um D. zu retten was jedoch nicht mehr gelang, da D. in der Zwischenzeit schon untergegangen sein muss.Die Unfallstelle wurde mit einem Scheinwerfer beleuchtet und von einem Schlauchboot aus die ganze Umgebung mit einem Draggen systematisch abgesucht bis gegen 5.00 Uhr, jedoch ergebnislos. Gleichzeitig wurde die ganze Umgebung bis dur Einfahrt mit dem V.-boot und Scheinwerfer abge=sucht, auch diese Aktion verlief ergebnislos. Gleich nach dem Un=fall wurde die Hako; benachrichtigt, welche jedoch nichts unter=nehmen konnte. An den n echst folgenden Tagen wurde wiederholt die Unfallstelle und dern Umgebung mit Draggen abgesucht, jedoch immer ohne Erfolg. Die Angehoerigen des Vermissten wurde benachrichtigt.
25.7.42		Beim Ablegen des Schiffes tauchte der am 17.7.42 ertrunkene Matr; Gefr . Doering auf. Die Leich wurde dem Mar.Laz. Lorient uebergeben.

Geheime Kommandosache! Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 37183

Kriegstagebuch UJ Tag

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
	1.6. - 13. 6.					Keine besonderen Vorkommnisse
	14. 6.					Verholen an Boje.Manöver von 6[00] Achtg. bis 7[00] Maschine fertig Abgabe an U-Boot
	15. 6.					Verholen an Pier.Manöver von 14[00] Achtg. bis 15[20] Maschine fertig
	16.6. - 30.6.					Keine besonderen Vorkommnisse

Kommandant. Lfd. Ing. i. V.

Anlage 2 zu 1/Skl 1524/43 Gkdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven F/0732 10000 8c 4. 41 1037/37 (Kriegstagebuch, Abschn.-Masch.) Din A 3 gefaltet Din A 4

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
	1. 7. - 2. 7.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	3. 7.				Verholen im Hafen. Manöver von 7^{08} Achtg. bis 7^{58} Maschine fertig.
	4. 7. - 24.7.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	25. 7.				Verholen nach Isle de Groix.Manöver von 13^{08}Achtg.bis 14^{38} Maschine fertig.
	26.7. - 28.7.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	29. 7.				Ungedientes Maschinenpersonal zur militärischen Übung abkommandiert.
	30. 7. - 31.7.				Keine besonderen Vorkommnisse.

g. Leuring.
Kommandant.

F. Wallmann
Ltd. Ing. i. V.

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
	1. 8. - 8. 8.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	9. 8.				Verholen ins Dock 3 der KMW Lorient. Manöver von 13^{50} Achtg. bis 16^{00} Maschine fertig. Ab 18^{00}Strom von Land.
	10. 8.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	11. 8.				Krängungsversuch.
	12. 8. - 26. 8.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	27. 8.				Ab 15^{00} Eigenbetrieb. Docken aus und verholen ohne Hauptmotor an Boje im Hafen.
	28. 8. - 31.8.				Keine besonderen Vorkommnisse.

g. Leuring.
Kommandant.

F. Wallmann
Ltd. Ing. i. V.

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
	1.9. - 7. 9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	8. 9.				Verholen ohne Hauptmotor nach Dock 3 der KMW Lorient.
	9. 9.				10^{15} Schiff trocken.
	10. 9. - 13.9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	14. 9.				13^{30} Schiff zu Wasser.
	15. 9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	16. 9.				13^{30} Schiff trocken.
	17.9. - 21. 9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	22. 9.				14^{15} Schiff zu Wasser, 18^{00} Schiff trocken.
	23. 9. - 24.9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	25. 9.				12^{30} Schiff zu Wasser.
	26. 9.				11^{00} Schiff trocken.
	27. 9. - 29.9.				Keine besonderen Vorkommnisse.
	30. 9.				17^{15} Schiff zu Wasser, verholen an Boje.

g. Lüning.
Kommandant.

F. Wallbaum
Ltd. Ing. I. V.

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
1.10.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
2.10.42					Verholen an Pier in Lorient.
3.10. - 11.10.42					Arbeiten an Generator 4 werden fortgesetzt.
12.10.42					Verholen ohne Hauptmotor nach Dock 3 K M W Lorient.
13.10.42					13^{00} Uhr Schiff trocken in Dock.
14.10. - 17.10.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
18.10.42					6^{45} Uhr Schiff wird ausgedockt.
19.10.-24.10.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
25.10.42					Es werden Leckagen in der Ballastleitung festgestellt, hervorgerufen durch Einbau des Fundamente von Diesel 5. Diese Leitung wird erneuert.
26.10.-31.10.42					Keine besonderen Vorkommnisse.

g. Lüning.
Kommandant

Wallbaum
Ltd. Ingenieur

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0732 10000 8c 4. 41 1637/837
(Kriegstagebuch, Abschn.-Masch.)
Din A 3 gefaltet Din A 4

Kriegstagebuch LJ Tag .....

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
1.11.-lo.11.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
11.11.42					Diesel 4 Rollenlose eingestellt
12.11.42					Von 8^{00} bis 17^{00} Uhr Probelauf von Diesel 4, Höchstbelastung 700 Amp.
13.11-14.11.42					Keine besonderen Vorkommnisse
15.11.42					14^{00} Uhr verholen mit Maschine nach Sperrbrecherkai
16.11.42					Diesel 5 Probelauf, Generator unklar.
17.11.-19.11.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
2o.11.42					102,4 m^3 Treiböl, Sorte 1 längsseits aus Prahm übernommen.
21.11.42					9^{00} Uhr Maschine klar. Von 9^{33} - 16^{00} Uhr Kompensierungs - und Schleifenfahrt.
22.11.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
23.11.42					Generator 5 bis 600 Amp. belastet, Temp. des Generators beträgt 90° C Diesel und Generator müssen noch einer Prüfung unterzogen werden.
24.11.-30.11.42					Keine besonderen Vorkommnisse.

g. Krümp.
Kommandant

Ltd. Jngenieur

Kriegstagebuch LJ Tag .....

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
1.12.42					Ab 9^{00} Uhr Maschine klar, kompensier 15^{46} Maschine fertig.
2.12.-5.12.42					Keine besonderen Vorkommnisse.
6.12.42					17^{45} Maschine klar, verholen in Lorient von 18 - 19^{35} Uhr.
7.12.42					Hauptmotor und Hilfsmaschinen dauernd seeklar. Wacheinteilung: Jngenieure 2 Wachen, sonstiges Maschinenpersonal 3 Wahhen. Wachbesetzung je Wache: 3 Jngenieure, 1 Elektriker, 1 Jng.Ase. 1 Maschinenwärter, 1 Motorenhelfer. Treibölbestand um 8^{00} Uhr = 104,9 m^3
8.12.42					4^{5o} Maschine Achtung, Abfahrt Reede Lorient.
9.12.42					$1o^{42}$ Uhr Maschine fertig, liegen auf Reede St. Malo. 19^{00} Uhr Maschine Achtung, Abfahrt St. Malo. Umdrehungen der Hauptmaschine werden lt. Befehl von Brücke dauernd geänd rt.
10. 12. 42					7^{5o} Uhr Maschine fertig, Ankunft Cherbourg. 17^{5o} Uhr Maschine Achtung, Abfahrt Cherbourg.
11.12.42					3^{1o} Uhr Maschine fertig, in Le-Havre 18^{00} Uhr Masch. Achtg. Abfahrt Le-Havre.
12.12.42					6^{00} Uhr Maschine fertig, in Le-Havre. Treibölbestand = 84.1 m^3

g. Krümp.
Kommandant.

Ltd. Jngenieur.

Kriegstagebuch LJ Tag .....

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31;7.42	Lorient	Der Matr. Gefr. Doering, Arno wurde unter militaerischen Ehren auf dem Soldatenfriedhof in Lorient beigesetzt. g. Meurer Sonderfuehrer(Kapitaenleutnant) u.Kommandant.
1.8. bis 7.8.42	Lorient Reede, 1Sml. noerdlich Port Tudy	
7.8.42		Baurat Gruss von der KMW Lorient Ress. III u. Ing. Rosch von Komd.Adm. Fr. Qb.W.St. zur Besprechung, Einbau Diesel und Generator an Bord.
18.00		Morsespruch von MSSt. Ille de Groix : Eindocke Sonntag Mittag; Hako+
8.8.42 9.30	Lorient Reede	Besprechung mit Ob.Ing. Schmidt KMW Lorient betr. Dockung, Einbau des Echolotes, gleich nach der Dockung soll Kraengungsversuch gemacht werden.
9.8.42 14.40	Lorient	gehen Anker auf
15.25		vor Hafeneinfahrt, Lotse an Bord, Schlepper fest.
15.45		5 Schlepper bringen Schiff ins Dock III der KMW Lorient.
16.20		Eindocken beendet.
10.8.42	Lorient Dock III	Bespr. mit Ob.Ing. Schmidt, am 12.8. Soll Kraengungsversuch steigen. Bespr. gleichfalls mit Mar. Baurat Wuestner u. Sass betr. Einbau des Diesel und Generators.
11.8.42		
15-17 Uhr	Lorient Dock III	Kraengungsversuch
18.00		Praesmaschine fuer U_bootswerkstatt kommt an Bord
12.8.42	Lorient, Dock III	Werft beginnt zu arbeiten. 1) Bodenanstrich und Saeuberung des Bodens 2) Reinigung der Doppelbodenzellen 3) Einbau des Hochfrequenz Echolots 4) Erneuerung der Aussenblenden
19.8.42	Lorient, Dock III	Alarmstufe II Fuer alle Besatzungsmitglieder Landgangsverbot, alle Waffen und Handwaffen wurden Klar gemacht, Schiff ist klar zum Sprengen, Stosstrupp von 30 Mann klar.

g. Meurer

Sonderfuehrer(Kapitaenleutnant) u. Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.-26.8	Lorient Dock III.	Waehrend der Zeit wurde mit den aufgefuehrten Werftarbeiten begonnen. Schiff muss ausdocken um einem Sperrbrecher Platz zumachen.
27.8.42	Lorient	
16.40		Schiff verlaesst Dock, verholen an Boje II. Die Werft hat fuer die Zeit an der Boje alle Arbeiten eingestellt.
bis 31.8.	Lorient	Schiff liegt noch an Boje 2. Werft kann nicht arbeiten.
1.9.42	Lorient	Schif liegt bis zum 7.9.42 an der Boje, Werf arbeitet nicht.
8.9.42 16.00	Lorient Dock III	Eindocken Dock III
9.9.42	Lorient, Dock III	Bei der Bodenbesichtigung wrden bei Schiffsboden keinerlei Mängel festgestellt. Ein Schraubenfluegel muss gerichtet werden und der Zinkschutz am Ruderstevenen erneuert. Werft arbeitet an den vorher angefangenen Arbeiten weiter.
10.-29.9.	Lorient Dock III	Waehrend dieser Zeit wurde von der Werft an der Auswechslung des Generators IV., am Einbau des Echolotes; sowie an Blenden, Verschalen und Linoleum-legen im Hospital, Verlegung von Rohrleitungen der Trinkwasserabgabeleitung unter Deck und am 2. Bodenanstrich gearbeitet. Der 2. Anstrich war notwendig, weil vom ersten Anstrich kaum noch Farbe am Schiffskoerper vorhanden war, und die Qualitaet der Farbe und der Arbeit beanstandet wurden.
30.9.42	Lorient	Schiff muss ausdocken und wieder an Boje 2 verholen, Werft arbeitet nur an der Ausrichtung des ausgewechselten Generators.
21.00		Schiff dockt aus verholen an Boje 2
21.30		Schiff an Boje fest.

g. Leuring.

Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant) u. Kommandant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.bis 2. 10.42	Lorient	An Boje 2
3.10.42 10.00	Lorient	Verholen an Quai Kergrois
4.-10.42	Lorient	an Quai Kergrois Werft arbeitet an angefangenen Arbeiten weiter.
11:10.42	Lorient	Verholen an Boje 2
12.10.42 17.00	Lorient	Verholen nach Dock III der KMW zwecks Einbau des Dieselaggregates
18.00		Schiff im Dock Fest.
18.10.42 10.00	Lorient	Ausdocken, bekommen Liegeplatz unterm grossen Kran an der Werft zugewiesen.
19.bis 31.10.42	Lorient	Werftarbeiten wurden fortgesetzt und teilweis beendet.
1.11.bis 6.11.42	Lorient	In der Werft Einbau des Dieselaggregates
6.11.42	Lorient	Zur Besprechung an Bord: Kapt.z.See Schomburg Kov. Kapt.(Ing.) Wahl von S.K.L. U.
11.11.42	Lorient	Von T.S.V. Zwgst. West kommt fernmuendliche Auftrag fuer Werft; zusaetzlich 2 Unterbauten fuer MGC/38 an Achterdeck herzurichten. Verfuegung hierfuer wird vom O.K.M. nachgereicht. Desgl. soll die Werft saemtliche 2 cm Waffen gegen MGC/38 auswechseln und die 2 MGC/38 zusaetzlich aufstellen. Die Werft (Ob.Ing. Schmidt Ress. IIIF) weigerte sich mit den Arbeiten zu beginnen, da eine schriftliche Verfueg. noch nicht vorliegt. Selbst der Werftdirektor Herr Sperling verweigerte den vorherigen Einbau.
14.11.42	Lorient	Aufstellungsarbeiten am Dieselaggregat beendet
15.11.42	Lorient	
15.00		Verholen das Schiff von der Werft an Quai Kergrois.
20.11.42	Lorient	Verfuegung zum Einbau der zusaetzlichen 2 cm Waffen eingetroffen, Werft beginnt mit dem Einbau der Unterstaende. Abends Unterbau fertiggestellt.

g. Leuring.

Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant) u. Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.11.42 10.00 11.00 12.20 14.30 15.00	Lorient	Verholen nach Boje 1 zur Funkbeschickung. Beginnen mit Funkbeschickung Funkbeschickung beendet, anschliessend Schleifenfahrt antreten. Fahren 2 mal ueber die Schleife jedoch ohne Erfolg da Messstelle unklar. Schleifenfahrt muss abgebrochen werden, da der Hafen fuer Tauchversuche der U-boot freigehalten werden muss. Schiff fest an Quai Kergrois.
23.11.42 14.30 - 15.00	Lorient	Die von Kiel kommenden 6 MGC/38 sind eingetroffen und werden von der Werft eingebaut Anschiessen der neuen Waffen. Staende auf der Back muessen umgebaut werden, da sie zu sehr seitwaert federn. Sonst kein Beanstandungen.
24.11.42	Lorient	E-Messstelle immer noch unklar
25.11.42 15.30 19.00	Lorient	E-Messstelle klar, fahren bis zur Dunkelheit 6 mal ueber die Schleife. Schiff wieder fest,Quai Kergrois
26.11.42 10.00 14.17 15.40 16.00	Lorient	Bekommen von der 14. U-Jagt durch Oblt.z.S. Eggers muendlichen Auslaufbefehl fuer den 26.11.42 17;00 Uhr. Schiff und Werft (E-messstelle) hatten jedoch noch keine Kb. Meldung, abkegeben. Kb. Meldung soll wenn Schiff klar bis 14.00 Uhr abgegeben werden. Kommandant macht Meldung an Hako., fernmuendlich 3.Si.D$., das Schiff nicht klar. Schiff muss nochmals ueber die Schleife; beginnen mit Schleifenfahrt. Schleifenfahrt beendet; Geben Kb. Meldung ab an Hako, die Weitermeldung an 3.Si.Di. uebernimmt. Auslauforder laut Ferngespraech mit 3.Si.Di. und Kommandanten zurueckgenommen. F;S. mit Auslauforder ist nicht ans Komd. gegangen.
27.-31.11.	Lorient	Warten auf Auslauforder.

g. Heinrich

Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant)
u.Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.42	Lorient	Verholen an Boje 1 zum Kompensieren.
10.00 bis	15.00 Uhr	Kompensieren Peil- und Notkompass. Der Notkompass konnte nicht kompensiert werden, da er zu dicht an der MES Schleife des Schiffes steht. Anschliessend wieder an Quai Kergrois.
6.12.42 17.00	Lorient	Bekommen von der 14. U-Jagt durch Oberlt. z.S. Wurmbach den muendliche Befehl zum uslaufen um 17.45 Uhr. Geleitbesprechung mit Oberlt.z.S. Wurmbach. Ich machte darauf aufmerksam, dass die Befehlserteilung ~~xkx~~ reichlich spaet erfolgt. Auslaufen inder Dunkelheit ist nicht moeglich, muesste also noch bei Tage geschehen. Der naechste Tag mit Tageslicht sei zu spaet, immerhin muesste die Maschine noch klar gemacht werden, auch befaenden sich noch mehrere Leute der Bedatzung an Land; die ich in Anbetrach, dass dem Schiff keine Bereitschaft befohlen werden war, beurlaubt hatte. Trotzdem wollte ich alles versuchen, um noch am Abend auszulaufen. Maschine konnte bis 17.45 klar werden, die Leute wollte ich mit dem V-boot abholen und nach draussen zum Ankerplatz bringen lassen. Da Schlepper und Lotsenbestellung noch weiteren Zeitverlust bedeutete, entschloss ich mich ohne Schlepper nnd Lotsen den Hafen zu verlassen, und vor Port Tudy zu ankern.
17.30		/ Fernschreiben durch Lorient Hakol Eintrifft von 3. Sich. Div. F.S. 540L FS A 2 Gkdos. mit Befehl, ~~es~~ aus Lorient auszulaufen, bei Ille de Groix zu Anker gehen, dann am naechsten Morgen um 5.00 Uhr weitermarsch nach St. Aubinsbucht.
18.10		Auslaufen Lorient ohne Schlepper und Lotsen. Beim Drehen des Schiffes wurden in der Dunkelheit einige Pfahlgruppen beschaedigt, das Schiff erlitt keinen Schaden.
19.15		Gehen zu Anker bei Boje 1 Weiterfahrt konnte bei der Dunkelheit und den schlechten Fahrwasserverhaeltnissen nicht verantwortet werden
20.00		Schiff fest an Boje 1 Chef 14.U-Jagt, Chef TSV und Hafenkommandant wurden sofort benachrichtigt. Benachrichtigung 3. Sich. Div. erfolgte durch 14-U.Jagt. Die Verzoegerung beim Auslaufen ist zurueckzufuehren auf mangelhaftes Arbeiten der Fernschreibstelle Lorient der Hako. Das Gkdos 5401 FS A 2 ist um 14.35 Uhr in Lorient aufgenommenund ~~ist~~ trotz des Dringlichkeitsvermerks (SSD) erst um 17.30 Uhr zugestellt worden.

g. Heinrich

Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant)
u.Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.12.42		
14.30	Lorient	Aegen von Boje ab, Auslaufen Lorient auf angewiesene Position.
15.30		Fallen Anker, eine Sm. noerdlich Port Tudy Ille de Groix.
8.12.42		
4.57	Leicht bew. Sicht 10-15 Sm. Wind SSW 3 See 2	Gehen Anker auf, Mit Geleit von 3 U.-Jaegern der 14. U.-Jagt Flt. (1401,1402 u.1414)
5.04		Morsespruch von Fuehrer- Geleit: In Kiel=wasser folgen G.10 Sm/
8.00/ 11.30	46°36' N 4°15' W	G. 8 Sm.
12.00	pass. Ille de Sein leicht bew. Sicht 5-10 Wind S3 See 2 leicht Duenung.	Winkspruch von Fuehrerboot 1401, dass La Fourkanal nicht durchfaren wird und erstes Ziel St.Malo sein wird.
16.00	Pt.de Creach 95° 3,2 Sm. ab	Folgen in Kiellinie
9.12.42		
5.40		G. 8 Sm.
6.20		G. 5 Sm.
7.20	Ansteuerungstonne St. Malo	Fallen Bb. Anker, warten bis Hellwerden, dann St. Malo ein
10.02	St.Malo	St.Malo Reede zu Anker
10.02	St.Malo leicht bew. Sicht 5-8 SSO 3-4 See 3	Gehen Anker auf, Auslaufen St.MAlo nach Cherbourg, in Geleit von 3 U.-Jaegern und 2 Vp.-booten. G. 10
22.00	Pt.Corbiere Feuer 35° 13 Sm. ab	Folgen Fuehrergeleit in Kielwasser
24.00	Pt.Corbiere Feuer 150° 9,5 Sm.ab	" " "
10.12.42		
04.00	49°42' N 2° 01' W	
05.00	Alderney Feuer 256° N 7,5 Sm.ab	
07.25	Vor Cherbourg	Marinelotse an Bord, Cherbourg ein.
7.50	Cherbourg	Gehen im Vorhafen von Cherbourg an Anker.
17.30	Cherbourg	Marinelotse an Bord
17.50	Bedeckt, boeig, Sued 5-6 See 3 Sicht 10Sm.	Gehen Anker auf, Auslaufen Cherbourg. Das Auslaufmanoever wurde nach Anraten des Marinelotsen und eigenem Einverstaendnis ausgefuehrt, un das schwierige Fahrwasser mit dem unhandlichen Schiff noch vor Einbruch der Dunkelheit zu bewaeltigen.
18.25		Gehen vor Cherbourg ussenmole an Anker.
19.15		Anker auf, nehmen Geleit mit 3. U.-Jaegern auf.
20.00	Feuer Cherbg. W Mole 230° 5.1 Sm.ab	Fahren im Kielwasser des Fuehrerbootes G.10
22.00	Grandcamp Feuer 208° 11 Sm.ab	" " "
24.00	Pt.de Ver Feuer 214,5° 11.8 Sm.ab	
11.12.42		
02.00	Le Havre Reede	Einlaufen Le Havre
02.20		Marinelotse an Bord

KTA

245

Oberbefehlshaber
des Marinegruppenkommandos West
B.Nr. Führungsstab Gkdos 37/43. KTB.

Fü.Qu., den 19. Jan. 1943.

Geheime Kommandosache!

U. O.K.M. / Skl.

-2-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

An I/K [illegible] 1) I Wesr w.V. 2) Skl Qu A I/K 25/1 19/1

Zurück KTB 1 Skl an Kr. 1 Skl i.A. I/a A 24

1.Skl 1524/43 g.Kdos. – 2 –

Für den Oberbefehlshaber:
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

[signature]

Oberst

Troßschiffverband West

B.-Nr. G.-Kdos 2388/42

La Baule, den 3. Januar 1943

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 4. JAN. 1943
B.-Nr. G. Kdos. 32

Geheime Kommandosache!

An

Oberbefehlshaber des Marine Gruppenkommando West
- Führungsstab -

P a r i s

/2/

In der Anlage werden je ein Auszug aus Kriegstagebuch Deck und Maschine des Kommandos Z.-Schiff " Nordvard" zur Kenntnis vorgelegt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.10	Le Havre	Schiff im Aussenhaven in Le Havre fest.
		G. Krüger Sonderfuehrer(Kapitaenleutnant) u.Kommandant
18.00	Le Havre	Auslaufen Le Havre nach Boulogne G 10 Sm. mit 3 U.-Jaegern u.ein Vp.Boot.
18.10	Pass. Aussenmole	
20.00	Cp.dela Heve 180° 10.5 Sm.ab	
23.00	St. Valery 154° 3.6 Sm. ab	Wurden durch Funkspruch auf feindliche Streit=kraefte noerdlich Dieppe aufmerksam gemacht.
		Voraus, ca. 10 Sm. ab Seegefecht: Steuern sofort Kueste an und laufen mit ganz langsamer Fahrt, 3kn. dann 2 Kn. an der Kueste entlang nach anweisung Richtboot.
23.22	St Valery 180° 1,5Sm. ab Sued 4/5 bew. Zeitw. Regen, Sicht 10 Sm. See 3	Eintrifft Funkspruch von 2. Sich. Div. an Geleit : Kehrt machen Le Havre gehen.
23.30	Feuer erloschen	Drehen auf Gegenkurs und laufen mit Hoechstge=schwindigkeit(11,5 Kn.) unter der Kueste zu=rueck nach Le Havre.
12.12.42		Nach Mitternacht wurde das Geleit von einer Kues=tenbatterie, trotz vorheriger Unterrichtung durch Fuehrer Geleit, dass das Geleit dicht unter der Kueste fuehre, einige min. angestrahlt, Bei der Helligkeit des Scheinwerfers, sowie an Nache zweier feindlicher Zerstoerer, bestand die Gefahr des Erkanntwerdens des Geleitzuges durch den Feind.
01.15	Fekamp 222° 6Sm.ab	
04.00	Ansteuerungstonne Le Havre	
04.20	Le Havre	Einlaufen Le Havre
5.05		Marinelotse an Bord
06,00		Schif im Aussenhaven von Le Havre gut Fest.
13.12.42 11.00	Le Havre	Eintrifft von TSV West F.S. 2304/42 Gkdos vom 13.12.42 : Ueberfuehrung zurueckstellen,bis weitere Weisungen folgen.
		G. Krüger Sonderfuehrer (Kapitaenleutnant) u.Kommandant

PG-70762-NID

KA 34334 a

(I.)

Geheime Kommandosache

Formular 44

Chefsache

Fahrbefehl

für den Blockadebrecher

„Osorno".

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/10762./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY COMMUNICATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Oberkommando der Kriegsmarine
B.Nr. 4110/44 Chefs
Skl. Abt. 4. Kriegsf. 9/2. 44 Nr. 1.

Anlage 1 zu 1 Skl 215/44 Chefs

PG/70762

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

BLOCKADE RUNNER "OSORNO"

SAILING ORDERS 1943

Geheime Kommandosache

E/S. " OSORNO "

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
40762.

Inhaltsverzeichnis .

1 Fahrbefehl fuer E/S."OSORNO", B.Nr. E [redacted] /43 GKDOB
mit 13 Anlagen.

Anlage 1 : Verteilung der engl.Seestreitkraefte, Feindlage im Indischen Ozean, Feindabwehrlage im Atlantik, Feindl.Geleitzugswege im Atlantik.

Anlage 2 : Feindflugbasen und Fluglinien im Atlantik und Indischen Ozean.

Anlage 3 : Passier- u.Bezugspunkte fuer "OSORNO", Nachtrag zu Anlg.3) "Neue Ansteuerungspunkte vor Sundastrasse u. befohlener Ansteuerungspunkt fuer "OSORNO" nach Verlassen Sundastr.

Anlage 4 : Tarnschiffe fuer "OSORNO", Aussehen Feindschiffe im Atlantikverkehr.

Anlage 5 : Merkblatt fuer Waffengebrauch, Hinweis ueber Waffeneinsatz bei Flugzeugangriff.

Anlage 6 : "E.S.-Anweisung Uebersee", Aenderung der"E.S.-Handelsschiffe"bis 1.1.44, 7 Umschlaege"E.S.-Handelsschiffe" fuer die Monate Oktober 1943 bis einschl. April 1944, Prf.Nr. fuer 1943 = 665, fuer 1944 = 668.-

Anlage 7 : (gestrichen)

Anlage 8 : Unterstellung der Besatzung unter die Militaergesetze.

Anlage 9 : Verhalten Deutscher in engl.Gefangenschaft.

Anlage 10 : Abwehrmassnahmen bei U-Boots Angriffen.

Anlage 11 : Verhalten bei Flugzeugangriffen.

Anlage 12 : Feindlage Biscaya u.Atlantik bis 30° West.

Anlage 13 : Merkblatt fuer einlaufende Blockadebrecher.

+ + + +

B.Nr. E 1499 /43 GKDOS.

Geheime Kommandosache

F a h r b e f e h l

fuer den Blockadebrecher " O S O R N O " .

A. Die dem Blockadebrecher " Osorno " zufallende Aufgabe erfordert von dem Kapitaen und der Besatzung vollen Einsatz. Kapitaen und Besatzung muessen sich stets der Bedeutung der Aufgabe und des mit dieser Aufgabe in sie gesetzten Vertrauens bewusst sein. Ausdauer, Selbstaendigkeit, mutiges und entschlossenes Handeln werden sie auch schwierige Lagen meistern lassen.
Die erfolgreiche Durchfuehrung der Aufgabe ist besonders kriegswichtig.
Alle militaerisch wichtigen Nachrichten einschl. des Standortes und Kurses des Schiffes sind auch innerhalb der eigenen Besatzung auf den engsten Mitwisserkreis zu beschraenken. Von dem vorliegenden Befehl hat nur der Kapitaen Kenntnis zu nehmen.

B. Unterstellung und Befehlsfuehrung:

1) Das Schiff untersteht der Seekriegsleitung. Waehrend des Auslaufens und im Bereich bis 30 Grad Sued und 90 Grad Ost hat der Marineattache Tokyo die Befehlsfuehrung.
2) Beim Zusammentreffen mit einem deutschen Kriegsschiff sind die Befehle des Kriegsschiffkommandanten zu befolgen.
3) Im Nordatlantik uebernimmt etwa bei 30 Grad Westlaenge die Gruppe West die Befehlsfuehrung.
4) Der Kapitaen des Schiffes ist verantwortlich fuer die seemaennische und navigatorische Handhabung seines Schiffes, fuer die zeitgerechte und sachgemaesse Befolgung der von der Seekriegsleitung bzw. vom Marineattache Tokyo eingehenden Weisungen, fuer die ordnungsgemaesse Stauung, Wartung und Abgabe seiner Ladung, fuer Vorbereitungen und Durchfuehrung einer zweckmaessigen Tarnung sowie im Notfall fuer die Versenkung des Schiffes.

C. Feindlage:

1) Wahrscheinliche Verteilung der feindlichen Seestreitkraefte siehe Anlage 1.)
2) Die zur Zeit benutzten feindlichen Schiffahrts- und Geleitzugswege sind in Anlage 1/b enthalten.

Ein geregeltes Geleitzugsystem ist nur im Nordatlantik zwischen Bermuda bzw. Halifax und Island bzw. Nordschottland sowie zwischen Freetown, Gibraltar und England, neuerdings auch vermutlich an der Ostkueste Suedamerikas eingefuehrt.- In den uebrigen Seegebieten werden nur wichtige Transporte geleitet. Dieses sind in erster Linie die Truppen- und Kriegsmaterialtransporte von England ueber Kapstadt,Tanker von Trinidad nach Gibraltar und Kriegsmaterialtransporte von den USA nach Gibraltar bzw.franz. Westafrika. Feindliche Einzelfahrer verkehren meist auf von den Friedensrouten abweichenden Wegen. Die Moeglichkeit, Einzelfahrer zu treffen, besteht in nahezu allen Gebieten und erfordert stete Aufmerksamkeit.

3) Ergaenzungen und Aenderungen zu C/1 und C/2 werden,soweit sie fuer das Schiff von Bedeutung sind, durch Funk uebermittelt.

4) Trotz der zahlenmaessigen Staerke der feindlichen Flotte ist die Gefahr des Zusammentreffens mit feindl. Kriegsschiffen nicht zu ueberschaetzen. Der Gegner ist durch seine Hauptaufgabe, die Sicherung seiner eigenen Schiffahrt, so stark in Anspruch genommen, dass ihm zur Ueberwachung weiter Seegebiete ausserhalb der Hauptverkehrswege wenig Kraefte zur Verfuegung stehen.

5) In Kuestennaehe ist mit Luftueberwachung zu rechnen, die auch von einzelnen neutralen Staaten durchgefuehrt wird. Die Reichweite betraegt im allgemeinen etwa 400 sm.- Zur Zeit besteht noch eine Fluglinie der USA ueber den Atlantik zwischen Westindien ueber Nordostbrasilien (Natal oder Pernambuco) nach Bathurst, Freetown oder Liberia, zeitweilig wird Ascension als Zwischenlandeplatz benutzt. Auf dieser Linie werden auch Kampfmaschinen ueberfuehrt. Feindl. Flugwege im Atlantik und Flugbasen siehe Anlage 2.

D. Eigene Streitkraefte :

1) Mit Ruecksicht auf eigene U-Bootstaetigkeit sind, falls nichts Gegenteiliges befohlen wird, zu meiden :
Das Gebiet noerdlich und westlich einer Linie, die von der franz. Kueste bei 47.30 Nord ueber 47.30 Nord 30.00 West, 40.00 Nord 45.00 West ueber 15.00 Nord 45.00 West nach 01.00 Nord 29.00 West, 15.00 Sued 29.00 West, weiter 400 sm ab entlang suedamerikanisch. Kueste. Ferner das Gebiet ostwaerts einer Linie, die von der spanischen Kueste bei 41.00 Nord ueber 41.00 Nord 30 West, 17.00 Nord 30.00 West, Aequator 15.00 West, 11.00 Sued 15.00 West, 45.00 Sued 08.00 Ost, 45.00 Sued 25.00 Ost, 40.00 Sued 40.00 Ost, 32.00 Sued 60.00 Ost, auf 60 Grad Ost nach Norden.
Das Gebiet 200 sm im Umkreis um Ascension darf nicht befahren werden.

2) Unterrichtung ueber in ausserheimischen Gewaessern befindliche Kriegsschiffe und aus der Heimat auslaufende Handelsschiffe erfolgt, soweit es fuer die Durchfuehrung der eigenen Aufgabe erforderlich ist, vor dem Auslaufen muendlich, bzw. von Fall zu Fall durch Funkspruch.
3) Ein Zusammentreffen mit italienischen Seestreitkraeften ist nicht zu erwarten. ~~Da zur Zeit jedoch ein Verkehr mit italienischen Handels U-Booten zwischen Frankreich und dem japanischen Suedraum besteht, erhaelt das Schiff fuer unvorhergesehene Faelle eines Zusammentreffens mit diesen italienischen Handels U-Booten eine besondere E.S. Anweisung, siehe Anlage 7.)~~
4) Mit dem Antreffen japanischer Streitkraefte muss im Pazifischen- und Indischen Ozean gerechnet werden. Die japanische Marine wird vom Marineattache Tokyo ueber den Weg des Schiffes im japanischer Machtbereich unterrichtet.
5) Erkennungssignale siehe "E.S.-Anweisung Uebersee", Anlage 6.)

E. Aufgabe:

Aufgabe ist die Ueberfuehrung der Ladung nach Bordeaux.

F. Operationsplan:

1) Das Auslaufen aus dem letzten Hafen des japanischen Suedraums erfolgt zu einem im Auslaufbefehl angegebenen Zeitpunkt. Vor dem Auslaufen ist auf strengste Geheimhaltung auch gegenueber der eigenen Besatzung besonders zu achten und jede Verschleierungsmoeglichkeit auszunutzen.
2) Nach Passieren der Sundastrasse marschiert das Schiff ueber den in Anlage 3) befohlenen Punkt [redacted] „(DORA)" D".
Fuer die Steuerung des Schiffes sind die in Anlage 3) enthaltener Passier - bzw. Bezugspunkte festgelegt.
3) Beabsichtigt ist zunaechst der Marsch durch den Indischen Ozean ueber die Punkte Obdach, Ofen und Oktave.

Das Kap der guten Hoffnung darf nicht noerdlicher als 45 Grad Sued umsegelt werden. Im Atlantik ist der Marsch ueber die Punkte Offerte, Orange, Orgel, Orkan, Otter, Ozean und Olive

befohlen. Auf dem Marsch besteht Bewegungsfreiheit bis zu 100 sm beiderseits des direkten Kurses. Die Verbindungslinie Pernambuco-Freetown ist mindestens in 200 sm Abstand von St.Paul ostwaerts dieses Felsens zu passieren.

4) Waehrend des Auslaufens bis etwa 400 sm nach Passieren der Sundastrasse, beim Passieren des Mittelatlantik von 15 Grad Sued bis 10 Grad Nord und im Nordatlantik nach Ueberschreiten von 30 Grad Nordbreite bis zum Bestimmungshafen sowie, wenn es dem Kapitaen aus anderen Gruenden erforderlich erscheint, ist Dauerhoechstfahrt zu laufen. Alle anderen Marschstrecken sind mit einer moeglichst sparsamen Fahrtstufe zurueckzulegen.-
Der Kapitaen meldet vor dem Auslaufen aus Japan ueber den Marineattache Tokyo an die Seekriegsleitung, in wieviel Tagen nach Verlassen von Djakarta (Batavia) das Schiff die in Anlage 3) genannten Punkte passieren wird. Gleichzeitig sind vor Auslaufen aus Djakarta zu melden : Brennstoff- und Frischwasserbestand, das wahrscheinliche Tagesetmal und die Seeausdauer fuer Dauerhoechstfahrt und sparsame Fahrt sowie der Tiefgang des Schiffes bei Auslaufen Djakarta.

Die an die Seekriegsleitung gemeldeten Passierzeiten sind unter allen Umstaenden einzuhalten, da das Ueberschreiten der gemeldeten Zeiten nach vorne Gefahr fuer das Schiff durch eigene Streitkraefte bedeutet.

Verzoegerungen, z.B. durch Maschinenschaden, werden von der Seekriegsleitung jederzeit eingerechnet.

5) Um das eigene Schiff mit einem anderen Schiff zusammenzufuehren, wird der jeweils einzunehmende Treffpunkt bezogen auf einen der in Anlage 3) genannten Punkte mit Datum von der Seekreigsleitung zeitgerecht befohlen. Der Punkt ist dann an dem befohlenen Tag, (wenn nicht andere Zeit angewiesen wird) um 1600 Uhr MOZ einzunehmen. In der Zwischenzeit sind guenstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern. (Art der Befehlsgebung siehe Beispiel in Anl.3)

6) Wird ein Wartegebiet befohlen, so besteht in diesem Gebiet bis zum Eingang eines neuen Befehles Bewegungsfreiheit. Ein befohlenes Wartegebiet bzw. ein befohlener Treffpunkt darf, falls keine weiteren Weisungen eingehen, nur verlassen werden, wenn Aufbrauch von Brennstoff oder Proviant zum unmittelbaren Marsch nach Westfrankreich oder dem japanischen Suedraum zwingen, oder falls die Lage auf dem Treffpunkt (z.B. Feindverkehr) das Schiff bei weiterem Verbleiben stark gefaehrdet. In diesen Faellen ist Meldung an die Seekriegsleitung unter Hinzufuegung der eigenen Absicht erforderlich.

7) Erhaelt das Schiff entgegen der Aufgabe den Befehl, nach Japan zurueckzukehren, so ist der Heimmarsch wie der Ausmarsch durchzufuehren.

G. Weisungen fuer die Durchfuehrung :

1) Von entscheidender Bedeutung fuer das Gelingen der Aufgabe ist, dass das Schiff moeglichst ungesehen, zum mindesten unerkannt bleibt. Daher Dampfer- u. Geleitzugswege moeglichst meiden oder nur nachts kreuzen. Allen in Sicht kommenden Mastspitzen, Rauchwolken und Fahrzeugen fruehzeitig ausweichen. Fuer rechtzeitiges Ausweichen ist ein gut organisierter Ausguck (am Tage im Mast, nachts zusaetzlich moeglichst niedrig an Deck) Voraussetzung. Besondere Aufmerksamkeit ist bei unsichtigem Wetter und waehrend der Morgendaemmerung erforderlich. Ist ein rechtzeitiges Ausweich nicht moeglich, so ist entweder nach Art der Feindschiffahrt hart abzudrehen und unter Umgehung des angetroffenen Fahrzeuges allmaehlich wieder auf den alten Kurs zu gehen oder ein fuer das Seegebiet wahrscheinlicher Scheinkurs zu steuern.
2) Von allen Kuesten, Inseln und Ansteuerungspunkten gut abbleiben. Der beste Schutz fuer das Schiff ist die Weite der See. Nachts abgeblendet fahren. Auch die Feindschiffahrt faehrt in nahezu allen Seegebieten abgeblendet.
3) Um auch bei einer unvermeidbaren Begegnung das eigene Schiff nicht zu gefaehrden, ist dieses sorgfaeltigst zu tarnen. Als zweckmaessigste Tarnung wird die als feindliches oder im Dienst des Gegners fahrendes Schiff angesehen, dessen Auftreten im jeweiligen Seegebiet wahrscheinlich ist. Eine Beschreibung der in Frage kommenden Tarnschiffe sind in Anlage 4) enthalten. Im einzelnen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Rumpf grau, nicht zu dunkel, Masten, Schornstein und Aufbauten hellgrau, Geschuetz am Heck ungetarnt, Entfernung von Namen, Aufschriften u. Abzeichen, bei Begegnung keine groessere Anzahl von Besatzungsangehoerigen an Deck, Anzug der Besatzung denen feindl. oder neutraler Dampfer angleichen. Keine schwimmenden Gegenstaende, die das Schiff verraten koennen, ueber Bord werfen. Bilgen nur nach Einbruch der Dunkelheit lenzen! Beim Wechsel des Seegebietes sowie nach Begegnung mit einem fremden Schiff insbesondere, wenn das eigene Schiff durch dieses gemeldet worden ist (z.B. durch QQQQ-Meldung durch FT) soll die Tarnung mit allen zur Verfuegung stehenden Mitteln geaendert werden.

Vorsicht beim Anfahren, nachdem das Schiff aus irgend einem Grund hat stoppen muessen. Schnelles Anspringen der Moteren ruft weithin sichtbaren Rauch hervor.

4) Falls das eigene Schiff erkannt bzw. als verdaechtiges Schiff gemeldet würden ist, muss damit gerechnet werden, dass feindliche Handelsschiffe, vielleicht auch unbemerkt, Fuehlung zu halten versuchen. Dem kann im Wartegebiet durch Standortwechsel, auf dem Marsch durch voruebergehendes Steuern von Schein- oder Zicksackkursen sowie nach Einbruch der Nacht durch seitliche Verlegung des Vormarschkurses wirkungsvoll begegnet werden. Wenn das Schiff bei Tage gesehen worden ist, so soll es grundsaetzlich bei Einbruc der Dunkelheit 3 Strich vom Kurs liegen, bis ein Querabstand von etwa 20 sm von der bisherigen Kurslinie erreicht ist.

5) Als Sonderanlage ist ein Auszug aus den geheimen Sonderanweisungen fuer die Handelsschiffahrt der britischen Admiralitaet (AMSI) beigefuegt. Der Anweisung koennen wertvolle Hinweise fuer das eigene Verhalten (Nach Art der Feindschiffahrt) entnommen werden.

H. <u>Versenkung des Schiffes :</u>

1) <u>Das Schiff mit der an Bord befindlichen Ladung darf auf keinen Fall in feindl. Haende fallen.Vor allem wuerde die Erbeutung der Geheimsachen(Schluesselmittel,Befehle,Eintragungen in Karten usw) und der Waffen durch den Gegner fuer andere deutsche Schiffe und fuer die deutsche Kriegfuehrung von schwerem Schaden sein.</u>
Die Geheimsachen sind daher stets klar zum Vernichten (in beschwerten Saecken verpackt, klar zum Ueberbordgeben) klarzuhalten.

2) Fuer die Versenkung des Schiffes u. fuer die Vernichtung der Geheimsachen ist eine besondere Rolle aufzustellen und ausreichend einzuueben, sodass sie in kuerzester Zeit durchgefuehrt werden kann. Die Massnahmen fuer die Versenkung muessen ausreichend sein. Hierzu nicht allein auf die mitgefuehrten Sprengpatronen verlassen sondern Vorbereitungen treffen fuer einen moeglichst grossen Wassereinbruch,fuer die Zerstoerung von Ventilen,Lenzpumpen u.Hauptmaschinen,sowie fuer die Inbrandsetzung des Schiffes.

3) Ist die Begegnung mit einem feindl.Kriegsschiff nicht zu vermeiden, so koennen nur noch gute Warnung und besonders geschicktes Verhalten das Schiff schuetzen. Die Vorbereitungen fuer die Versenkung muessen unverzueglich getroffen werden, mit der Vernichtung der Geheimsachen muss sofort begonnen werden.

4) Engl.Handelsschiffe haben Befehl,beim Sichten eines verdaechtigen Kriegs- oder Handelsschiffes (Hilfskreuzer) eine starke Kursaenderung von diesem weg auszufuehren und,falls das verdaechtige Fahrzeug trotzdem folgt,unverzueglich auf 600 m mit staerkster Energie eine Notmeldung (QQQQ oder RRRR) abzusetzen.Bei Angriffen feindl.Kriegs- oder Hilfskriegsschiffe kann ein entsprechendes Verfahren (mit dem Namen eines britischen oder in feindl.Dienste stehenden Schiffes,das dem eigenen Schiff aehnlich ist) unter Umstaenden Erfolg haben,da es beim Gegner den Eindruck hervorrufen wird,dass er ein eigenes Schiff vor sich hat. Ueber Art und Form der abzugebenden Notmeldung siehe Funkanweisung.Als Rufzeichen ist das in Anlage 4) enthaltene Rufzeichen zu verwenden. Ueber das anzuwendende Rufzeichen muss der Funkoffizier vom Auslaufen ab unterrichtet sein.

5) Wird das Schiff angehalten,so ist die Versenkung auch unter feindlichem Beschuss so rechtzeitig u. wirkungsvoll durchzufuehren, dass es dem an Bord kommenden feindl.Prisenkommando unmoeglich ist, die eingeleiteten Massnahmen rueckgaengig zu machen.

Etwaiges Misslingen der gebotenen Selbstversenkung fuehrt zu einem kriegsgerichtlichen Verfahren.

6) Die Rettungsboote sind ausgeschwungen zu fahren u. navigatorisch so auszuruesten,dass es der Besatzung moeglich ist,in den Booten die naechstliegende neutrale Kueste zu erreichen. Fuer den Fall, dass der Gegner die Rettungsboote zerschiesst,sind Floesse platt an Deck zu legen. Das Schiffskommando ist verpflichtet,mindestens einmal woechentlich Bootsmanoever abzuhalten und diese im KTB oder Schiffstagebuch zu vermerken.

7) Bei Begegnung mit einem feindl.Kriegsschiff ist, abgesehen von der Notmeldung gemaess Ziffer 4) erst zu funken,wenn ein Entkommen nicht mehr moeglich ist. Dann ist, notfalls im offenen Wortlaut und mit groesster Energie zu melden: Ob das Schiff sinkt,Geheimsachen vernichtet sind,sowie der Standort,die Zahl u.Art der feindl.Streitkraefte.) Der Funkspruch muss beim Insichtkommen des feindl.Kriegsschiffes vorbereitet werden.)

I. Bewaffnung:

Die an Bord gegebene Bewaffnung dient zur Verteidigung gegen feindl.U-Boote,kleine Hilfskreuzer,Hilfsschiffe u.Flugzeuge sowie zur Abwehr voelkerrechtswidriger Angriffe eines bewaffneten Handelsschiffes und ist entsprechend dem beiliegenden Merkblatt, Anlage 5.) zu verwenden.

Widerstand gegen einen Angriff durch feindliche Ueberwasserseestreitkraefte (Schlachtschiffe,Flugzeugtraeger,Kreuzer,grosse Hilfskreuzer u.Zerstoerer) hat zu unterbleiben. In diesem Falle ist das Schiff gemaess Absatz "H" zu versenken.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann beim Antreffen eines Flugzeuges unauffaelliges Verhalten bei guter Warnung(Scheinkurs,Zuwinken u. Beantwortung von Anfragen) ein besserer Schutz sein als Waffengebrauch. In der Biscaya und westlich davon laeuft nur sehr geringer neutraler bzw. feindlicher Einzelverkehr, so dass kaum erwartet werden kann, dass in diesem Seegebiet eine Taeuschung des feindl.Flugzeuges gelingen wird. Desbalb ist in diesem Gebiet von der Waffe Gebrauch zu machen, solange das Flugzeug nicht als eigenes auszumachen ist und sich in Fla-Reichweite befindet. Durch feindl.Flugzeuge beim Anhalten eines Handelsschiffes benutzte Signale sind der Sonderanlage beigefuegt.

J. Nachrichtenbestimmungen :

1) Die Funkanweisung geht dem Schiff gesondert zu.

2) Vom Verlassen Japans ab ist Funkstille zu halten. Die Funkstille darf nur unter genauester Beachtung der Funkanweisung durchbrochen werden.

3) Das Funkverfahren ausserhalb der Schwebungsluecke macht zwar zur Zeit bei Benutzung von Kurzsignalen eine Einpeilung durch den Gegner unwahrscheinlich, trotzdem darf auch bei Anwendung dieses Verfahrens nur gefunkt werden, wenn es die Durchfuehrung der Aufgabe erfordert. Das Verfahren ist aber nur im Funkverkehr an die Heimat moeglich und soll auch nur angewendet werden, wenn dem Gegner der Standort des Schiffes nicht - wie z.B. bei Feindberuehrung - schon bekannt ist.
Bei laengeren Funkspruechen im Verfahren ausserhalb der Schwebungsluecke und bei jedem Funken (Funkspruch oder Kurzsignal) auf der Schwebungsluecke der Heimatfunkstelle oder auf der 600 m Welle im Verkehr von Schiff zu Schiff muss mit der Moeglichkeit einer Einpeilung durch den Gegner jederzeit und ueberall gerechnet werden. Vorsorglich ist deshalb nach jedem Funken der Standort des Schiffes energisch zu aendern.

4) Durchbringung von Notmeldungen an Heimat oder Tokyo sind mit allen Mitteln und unter vollem Einsatz der Funker bis zum Sinken des Schiffes oder der Zerstoerung der Funkstelle zu versuchen. Die Unterrichtung der Seekriegsleitung ueber das Schicksal des Schiffes ist fuer weitere Massnahmen unbedingt erforderlich.

5) Bei unsicherer Verbindung mit Norddeich Radio, Bereichssender Tokyo oder Choshi Radio ist die Abgabe in Form der Notmeldung feindl. Handelsschiffe vielleicht einzige Moeglichkeit. Diese muss im Gebiet, in dem feindlicher Handelsverkehr moeglich ist, vor Meldungen an deutsche oder japanische Funkstellen ausgenutzt werden. Taeuschung des verfolgenden Gegners ist unwahrscheinlich. Deshalb Anwendung nur bei akuter Gefahr, um Wiederholung der Meldung durch feindliche Landstellen zu erreichen.

6) Der Gegner benutzt nicht mehr zwischenstaatliche, <u>sondern fuenfstellige Geheimrufzeichen,</u> bestehend aus 4 Buchstaben und in der Mitte zur Zeit stets die Zahl 4 .-

<u>Fuenfstelliges Geheimrufzeichen fuer derartige Notmeldungen fuer " OSORNO " ist :" LK 4 AP "</u> Ø

Dem Funkoffizier ist dieses Geheimrufzeichen bekannt zu geben.

7) Die Form der Notmeldung an deutsche u. japanische Funkstellen bleibt wie bisher. Im Ostasiengebiet ist die Notmeldung noetigenfalls abwechselnd an Choshi- und Norddeich Radio abzusetzen. (Siehe Funkanweisung "Himati".)

8) Erkennungssignale siehe <u>"E.S.-Anweisung"Uebersee"</u> (Anlage 6) mit besonderem Hinweis auf die Erkennungssignale fuer ein Zusammentreffen mit japanischen Flugzeugen oder Seestreitkraeften.

Ø geändert durch Funkspruch Osorno 6 Nr. 7
Ind. Ocean MA 4 RU = Malanuka
Atlantik VT 4 IN = Novolanu

Verteiler

Kapitaen zur See
und Leiter des Marine-Sonderdienstes.

(N) Le. 8/10.

Anlage 1.)

Verteilung der engl.Seestreitkraefte

Stand vom 29.Januar 1943 -

Heimat : Chef Heimatflotte, 2.Admiral Heimatflotte,
Chef 2.Schlachtgeschwader, Chef 4.Schlachtgeschwader.

"Anson"	12.12. Scapabereich
"Duke of York"	vermutl.Heimat(letztmalig 13.11.Gibraltar festg
"Howe"	10.12 Nordschottlandbereich in See
"King Georg V"	10.12. Scapabereich
"Ramilies"	28.10. vermutl. Heimatbereich,Westkueste

Admiral der Flugzeugtraeger Heimatflotte :

"Indomitable"	14.12. Heimatbereich
"Victorious"	4.12. Greenock
"Pegasus" (Flu.Mu.Sch.)	10.10. Scapabereich
"Activity"(Hilfstraeger)	7.12. Greenockbereich

Chef 1.Kreuzergeschwader (26.11. im Scapabereich)
Chef 10. Kreuzergeschwader, Chef 18.Kreuzergeschwader

"Berwik"	2.12. Scapabereich
"Cumberland"	23.10. " "
"Kent"	25.11. Nordmeerbereich
"London"	3.11. Scapabereich
"Norfolk"	12.12. " "
"Suffolk"	13.12. Scapa
"Sussex"	23.12.Scapabereich
"Ajax"	27.11. " "
"Arethusa"	16.9. " "
"Bermuda"	25.1. Nordmeerbereich
"Caledon"	10.12.Heimatbereich
"Cardiff"	November Greenock
"Carlisle"	18.1. Plymouthbereich
"Curacao"	29.10. Heimatbereich
"Dragon"	Dezemberanfang Heimatbereich
"Enterprise"	9.12. Heimatbereich
"Glasgow"	25.1. Nordmeerbereich
"Jamaica"	24.12. Nordmeerbereich
"Sheffiled"	14.12. Scapabereich
"Penelope"	11.12. " "
"Diomede"	seit August Werft,vermutl.Heimatbereich
"Vindictive"	vermutl.Heimat
"Roberts" (Monitor)	15.11. Heimatbereich

1. Zerstoerer Flottille	Kanal
3. " "	Nordschottland
6. " "	Schottland
8. " "	Island (voruebergehend)
16. " "	Themse
17. " "	Scapa
19. " "	Harwich
22. " "	Aultbea
3. U-Flottille (	Kanalbereich(Stuetzpunkt wahrsch.Plymouth)
5. " "	
7. " "	Westkueste

Mittelmeer, Westteil :

"Nelson", "Rodney", "Renown" , "Argus" , "Formidable" , "Furious"
Ende Dezember Gibraltarbereich

"Archer"	18.11. Gibraltar
"Biter"	Anfang November Gibraltarbereich
"Argonaut"	6.12.Gibraltar

(-2-)

"Aurora"	4.11. Gibraltarbereich
"Delhi"	1.12. Gibraltar
"Charybdis"	6.12. Gibraltar
"Scylla"	2.12. Gebiet Algier
"Sirius"	20.1. Algier
"Adventure" (Min.Krz.)	25.1. Gibraltar
"Manxman"	28.1. beschaedigt Gibraltar
"Whelsman"	20.12. Gibraltar
"Cilicia" (HSK)	4.12.Gibraltar
13. Zerstoerer Flottille 15. " "	z.Zt. weitere Zerstoerer aus Heimatbereich nach Mittelmeer verlegt.
8. U-Flottillle	20.12. westl. Mittelmeer
"Maidstone" (U.Mu.Sch.)	10.12. westl.Mittelmeer

Mittelmeer Ostteil :

"Cleopatra"	September Alexandrienbereich
"Dido"	8.12. " "
"Euryalus"	Oktober " "
"Orion"	12.12. Maltabereich
4.Kreuzergeschwader (7.Krz.Div.)	
20. " "	
11. Zerstoerer Flottille	
1. U-Flottille	
10. " "	

Suedatlantik :

"Royal Sovereign"	18.11. Freetownbereich-Kapgebiet
"Despatch"	9.12. Freetownbereich
"Durban"	18.11. afrik. Westkueste
"Phoebe"	Januar Westindien
18. Zerstoerer Flottille	Freetown

Kapgebiet :

"Capetown"	10.12. Kapgebiet
"Emerald"	11.12.Simonstown
"Alcantara" (HSK)	21.11. " "
"Dunnotar Castle" (HSK)	4.10. Kapgebeit
"Erebus" (Monitor)	8.12. Simonstown
"Resource"(Zerst.Dep.Sch.)	15.12. " "

Ostindien :

Chef 3. Schlachtgeschwader

"Warspite"	11.12. Mombassa
"Resolution"	21.11. Durban
"Ravenge"	5.12. Mombassabereich
"Valiant"	23.11. Mombassa
"Illustious"	4.11. SO-Kueste Afrika
"Albatros" (Flu.Mu.Sch.)	18.11. Mombassabereich

Chef 4.Kreuzergeschwader
Chef 13.Kreuzergeschwader

"Devonshire"	12.12. Gebiet Indien-Australien
"Birmingham"(4.Krz.Geschw.)	2.1. Mombassabereich
"Caradoc"	20.12. Pers.Golf
"Ceres"	5.11. SO-Afrikakueste
"Colombo"	14.10. Mombassabereich
"Danae"	15.10. Bombaybereich
"Dauntless"	25.11. Mombassabereich

(-3-)

"Frobisher"	(4.Krz.Geschw.)	9.11. Mombassabereich
"Gambia"		17.12. Mombassabereich
"Mawkins"	(4.Krz.Geschw.)	15.11. " "
"Mauritius"		9.12.Bombay
"Newcastle"		19.9.Suedafrika-Kapgebiet
"Uganda"		29.10. Bombaybereich
"Alaunia"	(HSK)	11.12. Pers.Golf
"Carthage"	"	10.12. Mombassa
"Corfu"	"	5.12. Mombassa
"Kanimbla"	"	7.12.Colombo
"Ranchi"	"	10.11. Mombassa
"Ranpura"	"	7.12.Bombay
"Worcestershire"	"	16.11. Colombobereich
"Lucia"	(U.Mu.Sch.)	11.12. Colombo

Chef Zerstoerer der Ostflotte (Commocore)
2. Zerstoerer Flottille
7. Zerstoerer Flottille

West- u. Nordatlantik - USA :

"Queen Elizabeth"	1.11. USA - Werft
"Liverpool"	11.9. wahrscheinlich Werft
"Nigeria"	in Charleston in der Werft

Australienbereich :

"Canberra" (ex "Shropshire")	vermutlich Australien
"Australie"	10.12. Belconnebereich
"Achilles"	4.12. Wellington
"Adelaide"	8.12. Australien
"Hobart"	14.12. Australien
"Leander"	4.12. Wellington

Neuerdings nicht aufgetreten bzw. noch nicht erfasst :

"Malaya"	seit 23.8. nicht aufgetreten
"Indefatigable"	bisher noch nicht erfasst,daher vermutl. noch nicht kriegsbereit
"Implacable"	vermutlich Heimat, kriegsbereit fraglich
"Unicorn"	vermutl. Heimat, " " "

"Belfast","Kenya","Bellona","Black Prince","Ceylon","Diadem", "Newfoundland","Royalist" u. "Spartan"
bisher noch nicht erfasst, daher vermutlich noch nicht kriegsbereit.

+ - + - + - + - + - + - + - + - + - + - + - +

Geheime Kommandosache

zu Anlage 1.)

~~Feindschiffsichtungen~~ im Indischen Ozean.

Am	13.April	1942	auf	28.30	Sued	81.06	Ost,	Westkurs.
"	8.Mai	"	"	25.31	"	75.30	"	Westkurs.
"	3.Juni	"	"	25.27	"	77.15	"	Ostkurs.
"	10.Juni	"	"	22.23	"	79.18	"	SO-Kurs.
"	15.Juni	"	"	23.10	"	82.28	"	SO-Kurs.
"	19.Juni	"	"	23.00	"	80.20	"	Ost bzw.W-Kurs.
"	9.September	"	"	24.00	"	99.00	"	Rauchwolke.
"	3.Oktober	"	"	42.00	"	05.00	"	Rauchwolke.
"	3.Oktober	"	"	42.00	"	02.00	"	Rauchwolke.
"	20.Oktober	"	"	45.00	"	20.00	"	Rauchwolke.
"	22.Oktober	"	"	28.28	"	88.49	"	SO-OSO-Kurs.
"	23.Oktober	"	"	26.25	"	94.09	"	Ost bzw. W-Kurs.
"	8.November	"	"	16.34	"	100.54	"	SSW-Kurs.
"	15.November	"	"	41.22	"	59.16	"	Ostkurs.
"	23.November	"	"	27.58	"	95.34	"	SO-Kurs.
"	24.November	"	"	27.15	"	95.26	"	Rauchwolke.
"	8.Februar	1943	"	11.28	"	101.20	"	Rauchwolke.
"	19.Februar	"	"	31.12	"	58.23	"	WNW-Kurs.
"	27.Februar	"	"	42.56	"	21.05	"	NO-Kurs.
"	6.Maerz	"	"	42.28	"	47.52	"	Ostkurs.
"	7.Mai	"	"	20.16	"	96.45	"	SSO-Kurs.
"	15.Juni	"	"	24.00	"	92.00	"	Fahrzeug.
"	17.Juni	"	"	27.00	"	94.30	"	Fahrzeug.
"	27.Juni	"	"	28.00	"	50.00	"	Fahrzeug.
"	6.Juli	"	"	16.10	"	88.30	"	NzW-Kurs.
"	9.Juli	"	"	08.00	"	82.40	"	Fahrzeug.

Am 21.Juni 1942 auf 16.00 Sued 102.00 Ost Flugzeug unbek.Nationl.

M/S."Ramses" am 28.November 42 auf [illegible].00 Sued 99.25 Ost von Feindkriegsschiff verfolgt, hat sich selbstversenkt.

Der Geleitzugsweg im Indischen Ozean zwischen den Punkten 19.00 Sued 82.00 Ost und 28.30 Sued 103.00 Ost ist nach Moeglichkeit nachts und mit einer hohen Fahrtstufe zu kreuzen.

Geheime Kommandosache

zu Anlage 1.)

Auszug aus Befehlen des B.d.U. vom August 1943.

Feindabwehrlage Atlantik:

1.) **Nordatlantik.**

a) **Luft.**

Seegebiet Island-Faroer-Schottland von gut geschulten U-Jagdflugzeugen dauernd ueberwacht. Der gesamte Seeraum noerdlich 44 Grad Nord wird mit Flugzeugen ueberdeckt. Bis zu 600 sm von der Kueste ist mit schweren Land- u.Seemaschinen zu rechnen. Die dann verbleibenden Luecken werden mit Flugzeug- und Hilfsflugzeugtraegern geschlossen. Diese marschieren entweder in den Geleitzuegen mit oder sind nach neueren Meldungen stationaer in bestimmten Gebieten aufgestellt. So soll ein Traeger im Gebiet der aeusseren Biscaya stehen. Ein weiterer Traeger wurde in Quadrat D G 90 auf- und abstehend gesehen. Ueberwachungsraum oestliches Drittel Qu. DG ØØ wird vermutet. Zur Sicherung des Geleitweges Amerika-Gibraltar sind ein oder mehrere Traeger im Gebiet CD und DF aufgestellt. Hierfuer sprechen zahlreiche abgewehrte Angriffe zurueckmarschierender U-Boote. Insgesamt ist im gesamten Seeraum zwischen Gibraltar und New York und 25 Grad Nord stets mit Traegerflugzeugen zu rechnen. Alle Maschinen,auch Traegerflugzeuge sind vermutlich mit Ortungsgeraeten und Wabos, einige Maschinen mit Kanonen bis 40 mm ausgeruestet. Verwendung von Lufttorpedos nur in Ausnahmefaellen.

b) See.

U-Jagdfahrzeuge hauptsaechlich bei Geleitzuegen beobachtet. Seegebiet Island-Faroer zahlreiche Bewacher. In A E 8019 Jagdverband von 4 Zerstoerern festgestellt. Nach unbestaetigten Meldungen sollen Kreuzer und Zerstoerer noerdlich der Azoren als Geleitdienst fuer Geleite Amerika-Gibraltar stehen.

2.) **Mittelatlantik.**

a) Luft.

Auch hier ueberall mit ueberraschender Traegerluft rechnen. Einsatz von Traegern zur Sicherung des Geleitweges Trinidad-Gibraltar ist anzunehmen.

b) See.

Nur in Kuestennaehe bzw. Geleitzuegen beobachtet.

3.) **Suedatlantik.**

a) Luft.

Starker Ueberfuehrungsverkehr von Natal ueber Ascension nach West-

Westafrika. Im Umkreis von 400 sm.- von Ascension noch mit U-Jagdflugzeugen zu rechnen. Der direkte Luftweg Natal-Westafrika ueber Fernando-Noronha wird auch geflogen. Starke gefaehrliche Luft an Brasilienkueste.

4.) Kuestengebiete.

An allen Kuesten, unter denen Geleit- oder Einzelverkehr laeuft, regelmaessig Tagluft von Land- und Seemaschinen mit Ortung. An wichtigen Knotenpunkten tags Dauerluft, nachts im allgemeinen keine oder geringe Luft mit Ortung. Wird ein U-Boot bemerkt oder eingepeilt (bei Kurzsignalen) sofort Einsatz starker Tages- und Nachtluft mit Ortung bis mindestens 400 sm von Land.

==========

Hinweise:

1.) Dem Feind ist fuer den Kampf gegen die U-Boote jedes noch so heimtueckische Mittel recht. Es besteht der Verdacht,dass an Rettungsbooten,Kisten,Floessen,Faessern usw. Sprengkoerper befestigt sind, die beim Herangehen eines Bootes zur Entzuendung gelangen. Daher misstrauisch sein beim Sichten solcher Gegenstaende,besonders in den allgemeinen Anmarschwegen und Op.Gebieten des Nordatlantik.

2.) Bei Flugzeugabschuessen sich nicht dem Flugzeugwrack naehern. Aus Bombenschaechten herausrollende Wasserbomben (Wabos) bedeuten grosse Gefahr fuer das Boot.

3.) Die groesste Gefahr fuer das U-Boot besteht beim ueberraschenden Angriff des Ortungsflugzeuges. Ueberraschungsgefahr besteht:

bei Tage : Bei mittlerer bis starker Bewoelkung, tiefhaengenden Wolken, mittlerer bis schlechter Sicht.

bei Nacht: bei klarem,ruhigen Wetter, hellem Mondschein,Meeresleuchten.

Unguenstig fuer ein angreifendes Flugzeug ist :

Klares,wolkenloses,gutsichtiges Wetter oder dichter Nebel am Tage. Ferner : Unsichtige,stuermische,dunkle Nacht, in der zwar die grobe Feststellung des Bootes mit dem Ortungsgeraet moeglich, jedoch die Feststellung seiner genauen Position, Fahrt und Kurs und damit ein genauer Bombenwurf sehr erschwert ist.

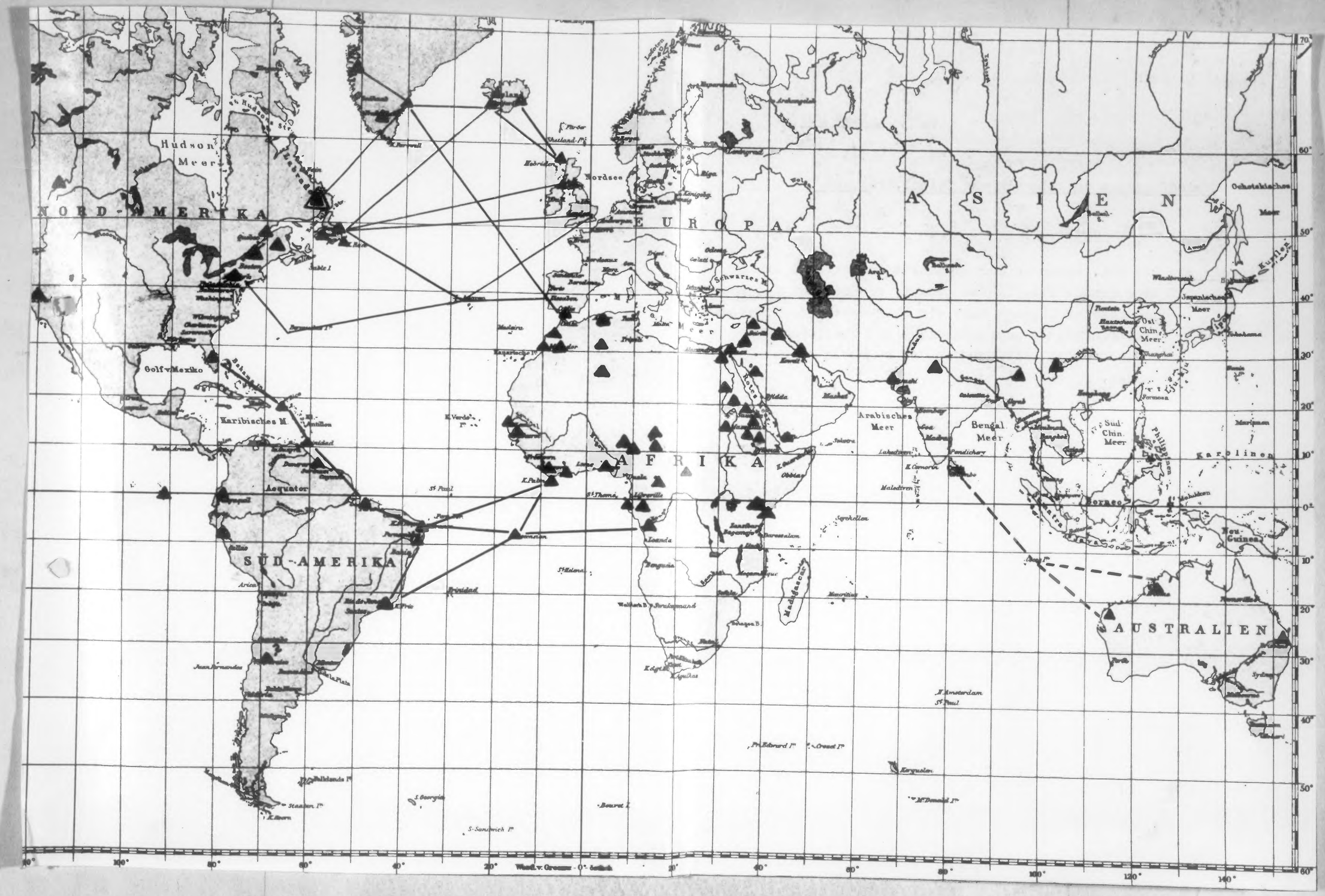
+ + + +

Geheime Kommandosache

Anlage 2.)

Feindflugwege im Atlantik und feindl.Flugbasen.

Hinweis : Die USA. haben an der NW-Kueste Australiens einige neue grosse Flugplaetze gebaut, von welchen aus nach japanischen Angaben auch ein Flugverkehr nach Ceylon stattfindet,der wahrscheinlich mit Flugbooten durchgefuehrt wird, die bei den Cocos-Inseln zwischenlanden.


NORD-AMERIKA
Hudson Meer
Golf v. Mexiko
Karibisches M.
Aequator
SÜD-AMERIKA
EUROPA
Nordsee
Schwarzes M.
AFRIKA
ASIEN
Arabisches Meer
Bengal. Meer
Ochotskisches Meer
Japanisches Meer
Ost-Chin. Meer
Sud-Chin. Meer
Karolinen
Borneo
Neu-Guinea
AUSTRALIEN
Sydney
Melbourne
Perth
Adelaide
Falklands I.
Kerguelen
Madagascar
Mauritius
Seychellen
Malediven
Sandwich I.
Trinidad
Westl. v. Greenw. - 0° - östlich

Geheime Kommandosache

Nachtrag zu Anlage 3.)

Am 15.September 1943 wurden die Ansteuerungspunkte vor der Sundastrasse im Einvernehmen mit der japanischen Marine geaendert und die folgenden 5 neuen Ansteuerungspunkte A, B, C, D, E festgelegt.
Die in Anlage 3.) mit "Gelb" bezeichneten Punkte : Anton , Bruno, Caeser und Dora sind hierdurch ungueltig geworden.

Die neuen Ansteuerungspunkte :

Punkt A (Anton) ..... 21.00 Sued 77.00 Ost,
Punkt B (Bruno) ..... 28.00 Sued 77.00 Ost,
Punkt C (Caesar)..... 22.00 Sued 100.00 Ost,
Punkt D (Dora) ..... 17.00 Sued 97.00 Ost,
Punkt E (Emil) ..... 09.00 Sued 94.00 Ost.

Die Punkte C (Caesar), D (Dora) und E (Emil) sind moeglichst genau anzusteuern.

Fuer den Blockadebrecher " O S O R N O " befohlener Weg ab Punkt Lilie (Sundastrasse) fuehrt ueber den
Punkt D (Dora)
nach Punkt Obdach , dann gemaess Fahrbefehl und Anlage 3.)

F. d. R.

Kapitaen zur See
und Leiter des Marinesonderdienstes.

(N)

Geheime Kommandosache

Anlage 3.)

Passier- und Bezugspunkte fuer den Blockadebrecher

" O s o r n o ".

A. Fuer die Steuerung des Schiffes (Umschreibung des Standortes, auch wenn dem Gegner durch Blosstellung der Funkschluessel bekannt werden sollte) werden nachfolgende Punkte festgelegt.
Punkte erst bei Bedarf in die Karte eintragen, nach Gebrauch sofort wieder entfernen.

B. Befohlener Weg von der Sundastrasse fuer " Osorno" :

Punkt Lilie ..... Sundastrasse,
~~Punkt Gelb Dora ..... 07.00 Sued 95.00 Ost,~~
Punkt Obdach ..... 22.00 Sued 80.00 Ost,
Punkt Ofen ..... 34.00 Sued 65.00 Ost,
Punkt Oktave ..... 45.00 Sued 20.00 Ost,
Punkt Offerte ..... 43.00 Sued 03.00 West, (Fk. 200 Bud mode)
Punkt ~~Orange~~ Olga ..... ~~18.00 Sued 20.00 West,~~ (Fk 24/11.)
Punkt Orgel ..... 03.00 Nord 21.00 West,
Punkt Orkan ..... 15.00 Nord 34.00 West,
Punkt ~~Punkt~~ ~~Otter~~ Ursula ..... ~~43.00 Nord 35.00 West,~~ F.T. 24/11
Punkt ~~Ozean~~ Love ..... ~~45.00 Nord 19.00~~ West, F.T 24/11
Punkt Olive ..... Kap Ortegal.

Handa { 40°00'N / 48°00'W }

Verbindungslinie Handa - Love Bezeichnung Tarnbenennung. FT. 24/4

C. Reservebezugspunkte fuer das Auslaufen aus der Sundastrasse: (siehe Nachtrag zu Anlg. 3.)

~~Punkt Gelb Anton ..... 24.00 Sued 99.00 Ost,~~
~~Punkt Gelb Bruno ..... 18.00 Sued 99.00 Ost,~~
~~Punkt Gelb Caesar ..... 15.00 Sued 99.00 Ost.~~

D. Alle Punkte koennen als Passier-, Bezugs- und Treffpunkte verwandt werden.

E. Beispiel fuer die Art der Befehlsgebung :

Ueber Obdach ~~xxxx/xxxx/xxxx~~ in 300 Grad 50 sm nach Ofen gehen heisst : "Osorno" soll ueber einen Punkt, von dem Punkt Obdach 300 Grad rw. peilt und 50 sm entfernt ist, nach Punkt Ofen gehen.

F. d. R.

Vermehren

Kapitaen zur See

und Leiter des Marinesonderdienstes.

(N)

Geheime Kommandosache (Anlage 4.)

T a r n s c h i f f e

fuer den Blockadebrecher " O s o r n o " .

Im Indischen Ozean :

Brt. D. " S a l w e e n "

Rufzeichen : G F F N
Reederei : P.Henderson & Co.
Heimathafen : G l a s g o w
Groesse : 7063 BRT
Abmessungen : 135 x 18,0 meter
Baujahr : 1937
Geschwindigkeit : 14 sm
Fahrtgebiet : Mombassa - Suez, letzte Meldung: 4.11.41 in Mombassa.
Bewaffnung : ein 12 cm Heckgeschuetz, 1 Flak ? .
Anstrich : nicht bekannt.

Im Atlantischen Ozean :

Brit. D. " P r o m e "

Rufzeichen : G Z N S
Reederei : P.Henderson & Co.
Heimathafen : G l a s g o w
Groesse : 7043 BRT
Abmessungen : 135 x 18 meter
Baujahr : 1937
Geschwindigkeit: 14 sm
Fahrtgebiet : England - Indien, letzte Meldung : Juni 1940 ab Rangoon nach England.
Bewaffnung : ein 10,2 cm Heckgeschuetz,eine 7,6 sm Flak.
Anstrich : nicht bekannt.

Auffallende Abweichungen gegenueber "Osorno" :

Bei "Salween" sowie "Prome" fehlen 2 forderen u. 2 achteren Ladepfosten, Decksaufbauten nach vorn u.achtern laenger,groessere Decksaufbauten achtern.

F. d. R.
Verueberen
Kapitaen zur See.

(N)

zu Anlage 4.)

Geheime Kommandosache

Aussehen der Feindschiffe im Atlantikverkehr :

Nach Meldung der SKL vom Juni 1943 haben eigene U-Boote folgende Beobachtungen gemacht :

Feindliche Handelsschiffe im Atlantik haben jetzt die Masten in Hoehe der Brueckenaufbauten abgeschnitten.
Auf dem Maststuempfen befinden sich zum Teil gepanzerte Ausgucksstaende.
Auf allen hochgelegenen Decksaufbauten sind zahlreiche Flakwaffenstaende eingebaut.

Daher ist im Atlantik nach Moeglichkeit das eigene Schiff dem Aussehen der Feindschiffe anzupassen.

Kapitaen zur See
und Chef des Marinesonderdiens

(N)

Anlage 5.)

~~5. Anlage zu O.K.M. 1.Skl. Ik 1822/42 gKdos.Chfs.~~

~~[redacted]~~ 1a

Prf.Nr. .

M e r k b l a t t

für den Waffengebrauch durch Handelsschiffe.

I. Die Umwandlung des Handelsschiffes in ein Hilfskriegsschiff, um ihm das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken zu geben, ist nicht erforderlich. Da England für seine Handelsschiffe das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken in Anspruch nimmt, kann es dem deutschen Handelsschiff das Recht zu einem solchen Waffengebrauch nicht abstreiten. Es ist daher sicher nicht damit zu rechnen, daß England die Besatzung deutscher Handelsschiffe, die zu Verteidigungszwecken von der Waffe Gebrauch machen, als Piraten behandeln wird. Sollte der Gegner derartiges versuchen, so ist dies mit dem Hinweis darauf zu beantworten, daß dann auch alle Besatzungen bewaffneter engl. Handelsschiffe, die ihre Waffen gebraucht haben und bereits in deutsche Hand gefallen sind oder später noch fallen werden, als Piraten behandelt werden würden. Mit Rücksicht darauf, daß schon heute eine größere Zahl solcher Besatzungen in deutscher Hand sind, wird der Engländer vor einem solchen Vorgehen zurückschrecken.

II. Von den Waffen ist Gebrauch zu machen:

1) gegen Angriffe feindlicher Kriegsschiffe;
2) gegen Angriffe feindlicher Flugzeuge;
3) gegen völkerrechtswidrige Angriffe feindlicher Handelsschiffe.

Zu 1): Als Angriff ist in Übereinstimmung mit der engl. Auffassung nicht nur die Eröffnung von Kampfhandlungen durch das feindl. Kriegsschiff, sondern schon die Annäherung in Angriffsabsicht und der Versuch der Anhaltung anzusehen. Es kann also von den Waffen Gebrauch gemacht werden, sobald das gegnerische Kriegsschiff den Stoppbefehl gibt.
Da alle aktiven Kriegsschiffe und großen Hilfskreuzer den Handelsschiffen an Bewaffnung überlegen sind, kommt ein Waffeneinsatz gegen diese im allgemeinen nicht in Ffage. Die Abwehr von kleineren Hilfskriegsschiffen (kl.Hilfskreuzer, Trawler, Bewacher) und U-Booten bietet jedoch auch dem Handelsschiff Aussicht auf Erfolg und ist daher durchzuführen.

Zu 2): Als angreifende Flugzeuge sind schon diejenigen anzusehen, die sich derart nähern, daß der Kapitän des Schiffes das Schiff als erkannt und eine Angriffsabsicht als gegeben ansieht.

Zu 3): Es ist anzunehmen, daß allein die Tatsache der Bewaffnung des Schiffes völkerrechtswidrige Angriffe engl. Handelsschiffe bereits verhindert. Völkerrechtswidrige Angriffe feindlicher Handelsschiffe, gegen die mit den Waffen Widerstand zu leisten ist, liegen vor:

a) bei Waffengebrauch durch das feindliche Handelsschiff,
b) bei einer Aufforderung zu stoppen durch das feindliche Handelsschiff,
c) bei einer Beschattung durch ein (bewaffnetes oder unbewaffnetes) feindliches Handelsschiff (um es einem brit. Kriegsschiff in die Hände zu spielen).

Im letzteren Fall ist der Kapitän berechtigt und verpflichtet, die Abschüttlung des feindlichen Handelsschiffes mit Waffengewalt zu erzwingen, wenn jede andere Möglichkeit, es abzuschütteln, mißlungen ist und wenn dem feindlichen Handelsschiff vorher mitgeteilt worden ist, daß eine weitere Geleitung als völkerrechtswidrige Angriffshandlung angesehen werden müsse. Bei der Heckbewaffnung des Handelsschiffes ist das deutsche Schiff als das ablaufende gegenüber dem feindlichen als dem verfolgenden in absolutem Vorteil, wenn es dem Gegner stets das Heck zeigt, und einen solchen bewaffneten Widerstand am Abend beginnt. Dabei wird die eintretende Dunkelheit die Lösung vom Gegner erleichtern.

Geheime Kommandosache (zu Anlage 5.)

Weisung der Seekriegsleitung:

1) Jedes anfliegende Flugzeug ist als feindliches zu betrachtrn bis einwandfrei deutscher Typ oder Abzeichen erkannt.

2) Verstaerkten U-Boots- und Luftausguck halten.

3) Sorgsamer Ausguck, energischer Einsatz aller Waffen und gut organisierte Trefferbekaempfung haben wie zahlreiche Erfahrungen letzter Zeit lehren, alle Angriffe bei Blockadebruch scheitern lassen.

4) Einsatz der Flak-Waffen erst bei Eintritt Feindflugzeuge im wirksamen Schussbereich. Verfruehtes Feuereroeffnen Munitionsverschwendung.

5) In dunkler Nacht auf verraeterisch leuchtende Hecksee achten, notfalls Fahrt vermindern. Feindluftwaffe ortet Schiffe nachts mit DETE-Geraet, deshalb bei vermutetem Angriff Zickzacks steuern, um gezielten Bombenwurf auszuschalten.

Obige Anweisungen sind besonders im Nordatlantik und im Heimatbereich zu beachten.

(N/St.)

„ Osorno "

Anlage 6.)

Vorsicht! Wasserlöslicher Druck!

Geheim!

Prüfnr.: 66

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des § 88 Reichsstrafgesetzbuchs (Fassung vom 24.April 1934). Mißbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

Erkennungssignal (E.S.)-Anweisung "Übersee".

A. Allgemeines.

1. Diese E.S.-Anweisung Übersee gilt für alle Kriegsschiffe, Troßschiffe, V-Schiffe Übersee und Prisen, die zur Verwendung in Übersee bestimmt sind.

   Sie darf unter keinen Umständen in Feindeshand fallen und muß daher bei Gefahr rechtzeitig vernichtet werden.

   Die E.S.-Anweisung Übersee ist zusammen mit dem Fahrbefehl unter sicherem Verschluß des Kapitäns aufzubewahren. Sie muß allen nautischen Schiffsoffizieren und dem Brückenpersonal genau bekannt sein.

2. Der E.S.-Austausch ermöglicht die eindeutige Feststellung von Freund oder Feind. Im Zusammenhang hiermit sind neben entsprechenden Führungsmaßnahmen ein besonders wachsamer Ausguckdienst sowie die genaue Kenntnis der Kriegsschiff- und Flugzeugtypen sowie der besonderen Abzeichen (Sichtzeichen) unbedingt erforderlich.

3. Die Abgabe eines Erkennungssignals (E.S.) mit Scheinwerfer, Morselampe oder dergl. hat ruhig mit deutlichen Morsezeichen in Richtung auf das gesichtete Fahrzeug und mit einer den jeweiligen Sichtverhältnissen entsprechenden Lichtquelle zu erfolgen.

4. Ein E.S.-Anruf ist sofort zu beantworten. Aus dem Nichtbeantworten eines E.S.-Anrufes oder aus einer falschen Antwort kann gefolgert werden, daß der Angerufene ein Feind ist.

5. Als E.S.-Mittel werden verwendet:
   a) Morselampe, Signalscheinwerfer und andere zum Morsen eingerichtete Lichtsignalmittel,
   b) die Flaggen des Internationalen Signalbuches,
   c) von Flugzeugen neben der Morselampe oder dergl. auch die E.S.-Patrone.

6. Zum E.S.-Austausch von Hilfskreuzern, Troßschiffen, V-Schiffen Übersee und Prisen untereinander sowie mit deutschen Überwasserstreitkräften, U-Booten, Flugzeugen und der Küste wird das "E.S. für Handelsschiffe" verwandt. Das "E.S. für Handelsschiffe" stimmt mit dem "Buchstaben-E.S. der Seeluftstreitkräfte" überein.

7. Das "E.S.-für Handelsschiffe" besteht aus je einem für Anruf und Antwort verschiedenen Buchstaben.

8. Hilfskreuzer, Troßschiffe und V-Schiffe Übersee werden vor dem Auslaufen, Prisen von dem aufbringenden Kriegsschiff mit dem "E.S. für Handelsschiffe" für die Dauer ihrer Reise zuzüglich einer angemessenen Reserve ausgerüstet. Die nicht mehr gültigen E.S.-Unterlagen sind während der Reise vorschriftsmäßig zu vernichten. Nach dem Einlaufen sind die noch an Bord befindlichen E.S.-Unterlagen zusammen mit den anderen Verschlußsachen abzugeben.

9. Das "E.S. für Handelsschiffe" wechselt täglich um 1200 Uhr. Es gelten z.B. der Anruf- und der Antwortbuchstabe des 15.5. vom 15.5. 1200 Uhr bis zum 16.5. 1200 Uhr. Im Gebiet nördlich 20° N und ostwärts 30° W, dem sogenannten Europabereich, ist für den Wechsel die deutsche gesetzliche Zeit (DGZ), außerhalb dieses Gebietes die für den nächstgelegenen Stundenmeridian (0°, 15°, 30° usw.) gültige Zeit (Zonenzeit) maßgebend, *jedoch ist im Gebiet zwischen 30° und 80° O die Zonenzeit für 60° O gleich M.E.Z. minus 4 Stunden gültig (ab 1.12.43) 12 Uhr*

B. Erkennungssignal (E.S.)-Austausch mit deutschen Schiffen Flugzeugen und Landstellen.

10. Im Europabereich (nördlich 20° N, ostwärts 30° W) :

Die Aufforderung zur E.S.-Abgabe - also der E.S.-Anruf - erfolgt von Überwasserstreitkräften, U-Booten, Troßschiffen und Flugzeugen bei Tage und bei Nacht durch dreimaliges Geben des Anrufbuchstabens (bezgl. Flugzeuge vgl. auch Ziffer 13). Darauf antwortet der Angerufene durch dreimaliges Geben des Antwortbuchstabens. Damit ist der E.S.-Austausch beendet. **Falls die unter Ziffer 5a) genannten Erkennungssignalmittel ausfallen, kann die Beantwortung durch einen weissen Stern, der bei Tage auch durch Setzen der dem Antwortbuchstaben entsprechenden internationalen Flagge erfolgen.**

Die Aufforderung seitens der Kueste erfolgt entweder durch Schiessen der Sternbuendelpatrone (gelbes Vorsignal in aufsteigender Flugbahn, uebergehend in 3 rote und 3 gruene Sterne) oder durch " a a a " mit anschliessendem 5 Sekunden langen Blink, worauf der Angerufene dreimal den Antwortbuchstaben gibt. Eine Bestaetigung der Antwort erfolgt nicht.

Die Aufforderung zur E.S.-Abgabe geht ~~beim Zusammentreffen von V-Schiffen Übersee und Prisen~~ grundsätzlich vom Kriegsschiff, Flugzeug oder der Küste aus.(Ausnahme s. Ziff.12).

11. Beispiele:

Für den 25.5. gelten Anrufbuchstabe " w ", Antwortbuchstabe " g ".

a) Das Kriegsfahrzeug oder Flugzeug fordert mit " w w w " zur E.S.-Abgabe auf.
Der Angerufene antwortet mit " g g g ".
Damit ist der E.S.-Austausch beendet.

b) Die Küstenverteidigung schießt ~~einen weißen Einzelstern~~ die Sternbündelpatrone.
Der Angerufene antwortet mit " g g g ".
~~Die Küstenverteidigung schießt 2 weiße Einzelsterne.~~
Der E.S.-Austausch ist beendet.

c) Die Marinesignalstelle (M.S.S.) gibt " a a a ".
Der Angerufene antwortet mit " g g g ".
~~Die M.S.S. schießt 2 weiße Einzelsterne.~~
Der E.S.-Austausch ist beendet.

12. **Unaufgefordert haben allein fahrende Handelsschiffe 3 mal den Antwortbuchstaben abzugeben, wenn sie sich einer im Kampf befindlichen Batterie naehern bzw. wenn sie der Auffassung sind, dass sie von sich aus ihre Anwesenheit der Kueste anzeigen muessen, z.B. weil sie zu anderer Zeit als angemeldet die Kueste ansteuern oder anlaufen. Bestaetigung nach unaufgeforderter ES-Abgabe erfolgt durch zwei weisse Einzelsterne. Es kann aber nicht in jedem Falle mit dieser Bestaetigung gerechnet werden.**

13. Flugzeuge werden in den meisten Fällen zunächst durch Schießen der E.S.-Patrone (~~Sternsignal~~ Signalstern mit besonderer Kennung) zur E.S.-Abgabe auffordern. Die Kennung dieser E.S.-Patronen (Farbe, Zahl der Sterne) sowie ihre Gültigkeit werden aus der Heimat auslaufenden Schiffen durch Gruppe West bekanntgegeben, heimkehrenden Schiffen werden sie zeitgerecht durch Funkspruch übermittelt. ~~Die E.S.-Patronen wechseln ebenfalls täglich um 1200 Uhr.~~ wechseln täglich 2 mal. Hälfte gelten mit der Kennung mit Gültigkeit für E.S. Patronen der Patronen bis zum gegeben. (ab 20.11.43 nun 6 Std.)

Auf das Schießen der E.S.-Patrone antwortet der Angerufene mit dem Antwortbuchstaben des "E.S. für Handelsschiffe". Die Flugzeuge sind angewiesen, daran anschließend bei weiterer Annäherung nochmals den vollen E.S.-Austausch gem.Ziff.10 u.11a durchzuführen.

14. Außerhalb des Europabereiches (südlich 20° N, westlich 30° W) :

Beim erwarteten oder planmäßigen Zusammentreffen von Überwasserstreitkräften (einschl. Troßschiffen) untereinander sowie mit V-Schiffen Übersee und Prisen ist wie folgt zu verfahren:

a) Bei Tage zeigen beide Schiffe zunächst die Breitseite, dann die schmale Silhouette, dann wieder die Breitseite. Danach drehen sie aufeinander zu. In Signalreichweite erfolgt ferner der Buchstaben-L.S.-Austausch wie im Europabereich gem. Ziff.10 u. 11a.

b) Bei Nacht und bei schlechter Sicht erfolgt nur L.S.-Austausch gem. Ziff.10 u. 11a. In diesem Falle beginnt das zuerst sichtende Schiff mit dem L.S.-Austausch.

15. Beim Zusammentreffen von V-Schiffen Übersee wird gem. Ziff.14a u. b verfahren, jedoch fällt der L.S.-Austausch mit Morsebuchstaben bei Tage weg.

16. Beim Zusammentreffen mit U-Booten wird nur L.S.-Austausch gem. Ziff.10 u. 11a vorgenommen.

17. Prisen verfahren beim erwarteten oder planmäßigen Zusammentreffen mit Überwasserstreitkräften (einschl. Troßschiffe), V-Schiffen Übersee und U-Booten wie V-Schiffe Übersee, d.h. gem. Ziff.14a u. b, 15 u. 16.

Sichtzeichen.

18. Als Sichtzeichen gegenüber Flugzeugen dient eine an gut sichtbarer Stelle des Oberdecks aufgemalte Hakenkreuzflagge. Dieses Sichtzeichen muß möglichst groß sein, damit es von Flugzeugen leicht erkannt werden kann. Es ist normalerweise verdeckt zu fahren und nur zu zeigen, wenn sich nähernde Flugzeuge einwandfrei als deutsche erkannt sind.

Weitere Sichtzeichen (Setzen einer Persenning oder dergl.) werden nötigenfalls zeitgerecht durch Funkspruch befohlen.

- - - - - - - - -

C. L.S.-Austausch mit japanischen Seestreitkräften, Flugzeugen und Landstellen.

19. Der L.S.-Austausch mit japanischen Seestreitkräften oder Landstellen wird grundsätzlich von japanischer Seite eingeleitet.

20. Zum L.S.-Austausch werden Flaggen- und Morsesignale gegeben. Es ist stets mit dem Signalmittel zu antworten, das der Anrufende angewandt hat. Für die Flaggensignale werden Flaggen des Internationalen Signalbuches verwendet.

24. Beim Sichten jap. Flugzeuge sind sofort die Hakenkreuzflagge am Heck sowie das zwischenstaatliche Unterscheidungssignal zu setzen und die an Deck aufgemalte, sonst verdeckt gefahrene Hakenkreuzflagge zu zeigen.

Das Unterscheidungssignal ist außerdem mit Scheinwerfer oder dergl. in Richtung auf das Flugzeug zu geben.

25. Als zwischenstaatliches Unterscheidungssignal ist das dem wirklichen Schiffsnamen entsprechende Signal zu benutzen, also nicht das der Tarnung entsprechende. Bei Schiffen, deren Namen nicht in der "Liste Alphabetique des Indicativ d'Appel" enthalten und somit den Japanern nicht bekannt sind, wird das zwischenstaatliche Unterscheidungssignal vom OKM. dem Marineattaché Tokio zur Bekanntgabe an die japanische Marine übermittelt. Für Prisen wird, falls ihr Name der Seekriegsleitung nicht bekannt ist, vom OKM. ein zwischenstaatliches Unterscheidungssignal festgesetzt und durch Funkspruch der Prise oder dem aufbringenden Schiff übermittelt.

- - - - - - - - -

berichtigt.
Tokyo, 19/8.43
A. Seeck.

21. Der ES-Austausch wird wie folgt vorgenommen :
"Auf den Anruf japanischer Seestreitkraefte oder Landstellen mit "~~H Q~~" (als Flaggen- oder Morsesignal) ist mit "~~G M~~" und anschliessendem zwischenstaatlichen Unterscheidungssignal (als Flaggen- oder Morsesignal, je nach Art des Anrufes) zu antworten. Danach ist der ES-Austausch bei Tage beendet. Bei Nacht ist nach erfolgtem ES-Austausch eine aussenbords angebrachte Hakenkreuzflagge zu beleuchten."

22. Beispiel : Ein V-Schiff Uebersee hat das zwischenstaatliche Unterscheidungssignal " D O L B ".

a) Jap.Kriegsfahrzeug setzt mit internationalen Flaggen "~~H Q~~". V-Schiff Uebersee antwortet durch Setzen der internationalen Flaggen "~~G M~~" und daneben " D O L B ".

b) Jap. Landstelle morst mit Scheinwerfer oder dergl. "~~H Q~~". V-Schiff Uebersee morst als Antwort "~~G M~~" und anschliessend " D O L B ".

23. Falls Blosstellung vorstehender ES-Buchstaben durch Mitlesen von in der Naehe befindlichen Schiffen moeglich ist, werden fuer den Anruf von jap. Seite die Buchstaben "~~G M~~" angewendet. In diesem Fall ist mit "~~M B~~" und anschliessendem zwischenstaatlichem Unterscheidungssignal zu antworten.

Geheime Kommandosache zu Anlage 6.)

Betrifft : Aenderung der E.S.-Handelsschiffe.

In der Zeit vom 20.September 1943 1200 Uhr bis zum 1.Januar 1944 1200 Uhr werden die E.S.-Handelsschiffe wie folgt geaendert :

Die Buchstabenspalten 2 mit 5 und 3 mit 6 vertauschen.

Bei Monaten mit 31 Tagen den 16.Monatstag Buchstabenspalte 2 mit 3 vertauschen.

F. d. R.

Verueben

Kapitaen zur See

und Leiter des Marinesonderdienstes.

(N)

zu Anlage 6.)

Geheime Kommandosache

Inhalt :

7 Umschlaege "E.S.-Handelsschiffe"
fuer die Monate Oktober 1943 bis
einschliesslich April 1944 .-
Pruefnummern : Oktb.-Dezb.665 -
Jan.-April 668.-

A

GRÖNLAND

ISLAND

SKANDINAVIEN

Trondheim

Färoer

Bergen

Shetland-In

Orkney-In

HUDSON-
BAI

KANADA

IRLAND

ENGLAND

EUROPA

Belle I.

Neufundland

Quebec

Große
Neufundland
bank

Halifax

Sydney

Sable I.

Brest

Bordeaux

Bilbao

Boston

New York

Philadelphia

Baltimore

Washington

U. S. A.

HX-SC

ON

ON

U.S.A. — Nordafrika

U.S.A. — Nordafrika

Azoren

Tanger

Tetuan

Gibraltar

Algier

Tunis

Casablanca

Madeira

Bermuda-In

Charleston

Savannah

New Orleans

Galveston

Kanarische In

BAHAMA-INSELN

Trinidad — Nordafrika

Hubana

Jamaika

Kingston

HAITI

Kap Verde In

AFRIKA

Dakar

Bathurst

Martinique

Barbados

Aruba

Curaçao

Trinidad

Freetown

Monrovia

Takoradi
(Goldküste)

Lagos

Duala

HX = beleitzüge Halifax - England ca 204 Sm

SC = Sidney - Bermuda - England ca 120 Sm alle ca 10 Tage

ON = " - Tegen geleitzüge (alle 6-7 Tg)

ON Sm ca 204 Sm

ONS = " alle ca 120

SÜD-
AMERIKA

Trinidad
Galapagos In.
Guayaquil
Callao
Pernambuco
Bahia
Rio de Janeiro
Santos
San Felix In.
Juan Fernandez In.
Valparaiso
Montevideo
Buenos Aires
Falkland In.
S. Georgien
Sud Sandwich Inseln
Tristan da Cunha
Fern. Noronha
St. Paul
Ascension
St. Helena
Trinidad
Freetown
Monrovia
Takoradi (Goldküste)
Lagos
Duala
Pointe Noire
Matadi
Benguella
Swakopmund
Lüderitz Bucht
Kapstadt

SCHIFFAHRTSWEGE IM ATLANTISCHEN OZEAN

Seegebiet des engl. Geleitzugverkehrs

Hauptverkehrswege der Feindschiffahrt
Stand Mitte Januar 1943

Geleitzugsrouten Nachschub Nordafrika

B

Anlage 8.)

U n t e r s t e l l u n g
unter die Militaergesetze fuer Besatzungen der Etappen V-Schiffe.

Mit dem Auslaufen tritt die gesamte Besatzung unter die Militaerstrafgesetze. Damit werden insbesondere Widersetzungen, Ungehorsam, Fahnenflucht und unerlaubte Entfernung nach den fuer Soldaten geltenden Bestimmungen kriegsgerichtlich bestraft. Die Vorgesetzten an Bord sind berechtigt, die Befolgung ihrer Anordnung mit allen Mitteln, notfalls mit der Waffe, sicherzustellen.

Die Unterstellung unter die Militaerstrafgesetze ist der Besatzung alsbald nach Auslaufen bekanntzugeben. Tatberichte ueber Vergehen oder Verbrechen, die von Besatzungsmitgliedern waehrend der Reise begangen werden, sind sofort nach Erreichung eines deutschen oder von deutschen Truppen besetzten Hafens dem Gericht des Admirals der Kriegsmarinedienststelle Hamburg zu uebersenden. Der Beschuldigte ist, soweit das aus Gruenden der Disziplin an Bord erforderlich ist, vorlaeufig festzunehmen und dem naechsten Hafenkapitaen oder Standortaeltesten zu uebergeben mit der Bitte um Verwahrung, bis das Weitere vom Gericht des Admirals der Kriegsmarinedienststelle Hamburg veranlasst wird. Der Aufenthaltsort des Festgenommenen ist in dem Tatbericht mitzuteilen.

Vernehmen

Kapitaen zur See
und Leiter des Marinesonderdienstes.

(H/Wt.)

~~Akt 5 zu Stuttgart I O. Rdvs 2. Pz. 38/40/42 Kf.~~

Anlage 9.)

Abschrift.

Oberkommando der Wehrmacht
A Ausl/Abw-Abt. Abw III Nr. 4091/41 g
(III Luft/U-Abw Pr-)

Berlin, den 11. Juni 194[illegible]

G e h e i m !

Betrifft: Verhalten deutscher Wehrmachtangehöriger in englischer Gefangenschaft.

Aus zuverlässigen Quellen liegen nähere Nachrichten vor, wie die Engländer deutsche Soldaten behandeln und vernehmen, die im Kampfgebiet um die englische Insel in Gefangenschaft geraten sind.

Die Kenntnisse geben Veranlassung, alle Wehrmachtangehörige darüber zu unterrichten, wie sie sich im Falle einer Gefangennahme zu verhalten haben.

Jeder Soldat, der das Unglück hat, in Kriegsgefangenschaft zu geraten, muß sich vom Augenblick der Gefangennahme an bewußt bleiben, sein gesamtes Verhalten unter dem Gesichtspunkt der Wahrung der Geheimhaltung einzurichten.

Deutsche Gefangene, die militärische Haltung zeigen, werden von den Engländern meistens einwandfrei behandelt. Der Gefangene wird an Ort und Stelle zunächst flüchtig durchsucht, es werden ihm Papiere, Geld, Ringe, Uhr, überhaupt alles, was er bei sich hat, abgenommen. Auf der Insel wird er zur nächsten Polizeistelle gebracht und in Einzelhaft genommen. Nach einigen Stunden erscheint ein fließend deutsch sprechender "Intelligence-Service-Offizier" zur ersten Vernehmung. Unter dem Vorwand, die Familienangehörigen auf schnellstem Wege benachrichtigen zu wollen, wird der Gefangene aufgefordert, einen umfangreichen Fragebogen auszufüllen. Er enthält vor allem militärische Fragen, besonders die Feldpostnummer, die für die Engländer von größtem Interesse ist.

Die englischen Vernehmungsoffiziere sind im Besitz von umfassenden Unterlagen für die Gefangenenvernehmung. Solche Unterlagen enthalten u.a. die Zusammenstellung früherer Gefangenenaussagen und beziehen sich auf Feldpostnummern, Gliederungen und Stellenbesetzungen, auch des Friedensstandes.

Aus englischem Beutematerial geht hervor, daß deutsche Soldaten, die in Nordafrika in Gefangenschaft geraten sind, über militärische Angelegenheiten leichtfertig ausgesagt und dadurch den Engländern Unterlagen für solches Material und für die Befragung von Gefangenen verschafft haben.

Bei der Vernehmung wird dieses Material benutzt, um in dem Gefangenen den Eindruck zu erwecken, daß eine Verweigerung der Aussage zwecklos sei, weil der Gegner über militärische Angelegenheiten bereits genaue Kenntnis habe. Verweigert der Gefangene die Aussage, so wird jedoch diese Haltung, wenn auch nach einigen Drohungen, anerkannt.

Schon nach einigen Tagen werden die Gefangenen aus dem ersten Gewahrsam in ein Zwischenlager gebracht, wo eine <u>politische</u> Vernehmung erfolgt. Die Fragen beziehen sich hier auf das Verhältnis zwischen Wehrmacht und Partei, auf die weltanschauliche Einstellung zum Nationalsozialismus, auf die Kriegs- und Wirtschaftslage. Da der Engländer sich hierbei ein Bild über die politische Haltung der Wehrmacht machen will, werden militärische Geheimnisse nicht behandelt. Die

Vernehmung erfolgt durch einen Offizier in Zivil, der häufig die deutsche Sprache weniger gut beherrscht als der die erste Vernehmung leitende Offizier.

Nach mitunter nur wenigen Stunden erfolgt die Überführung des Gefangenen im Einzeltransport zum eigentlichen Vernehmungslager. Dort ärztliche Untersuchung, Feststellung des allgemeinen Körperbefundes in bezug auf Ernährung, dann 2 bis 3 Wochen Einzel- oder Doppelhaft. In dieser Zeit wird der Gefangene täglich mehrmals von "Intelligence-Service-Offizieren" in rein militärischen Fragen vernommen, wobei die Aussagen anderer Gefangener gegeneinander ausgespielt werden.

Gefragt wird nach Friedensgarnison, militärischem Werdegang, Einsatz in den bisherigen Feldzügen, Stärke, Ausrüstung usw. In Räumen, in denen 2 Gefangene untergebracht sind, sind Abhörvorrichtungen eingebaut. Es werden auch deutsche Emigranten in Uniform als Spitzel verwendet. So stellte sich in einem Fall dem neu angekommenen Gefangenen ein Wiener Emigrant in der Uniform eines Fliegeroffiziers vor, sprach Wiener Dialekt und behauptete, Reserveoffizier eines bestimmten Verbandes zu sein. Er bewohnte als Mitgefangener ein Zwei-Mann-Zimmer mit dem Neuankömmling und versuchte, ihn im Laufe der Unterhaltung zu Äußerungen über bestimmte militärische und technische Fragen seiner Waffe zu veranlassen.

Die strenge Isolierung im Vernehmungslager soll im Gefangenen ein Gefühl der Verlassenheit und Hilflosigkeit erwecken, um seinen Widerstand zu brechen. Wenn der "Intelligence-Service-Offizier" weitere Ausfrageversuche für erfolglos hält, werden die Gefangenen auf die einzelnen Offizier- bzw. Mannschaftslager verteilt.

Erfahrungen aus der letzten Zeit zeigen, daß auch auf den anderen Kriegsschauplätzen in ähnlicher Weise vorgegangen wird.

Die vorstehenden Ausführungen ergeben zusammengefaßt folgende Gesichtspunkte von besonderer Bedeutung:

Grundsatz ist: Wahrung der Geheimhaltung, d.h. Pflicht zur Verschwiegenheit!

A. Verhalten beim Verhör.

1.) Streng militärisches dabei höfliches Auftreten. Einschüchterungen bei der Vernehmung durch Androhen von Strafen oder schlechter Behandlung dürfen die selbstverständliche Pflicht zur Verschwiegenheit ebensowenig beeinflussen wie Entgegenkommen durch gute Verpflegung, Alkohol usw.

2.) Niemals in der Sprache des Feindes sprechen! (Durch Dolmetschen beim Verhör, Zeitgewinn zum Überlegen der Antwort.)

3.) Nicht sich durch angebliche Aussagen von Kameraden zu irgendwelchen Bestätigungen oder Stellungnahmen verleiten lassen. Auch vermeintlich unwesentliche Angaben einzelner Kriegsgefangener ergeben in ihrer Gesamtheit oft wichtige Anhaltspunkte für den feindlichen Nachrichtendienst. Deshalb dürfen beim Verhör nur Name, Dienstgrad, Geburtstag und Heimatanschrift angegeben und bei vorgelegten Fragebogen nur diese Punkte ausgefüllt werden.

Jede weitere Auskunft, z.B. über Verbandszugehörigkeit, Standort, Einsatz, Stärke usw. ist zu verweigern unter Hinweis darauf, daß eine Beantwortung dieser Fragen dem internationalen Abkommen über die Behandlung der Kriegsgefangenen zuwiderläuft.

4.) Zu technischen Fragen darf keinesfalls Stellung genommen werden, auch dann nicht, wenn durch Herabsetzung deutscher Kampfmittel zum Widerspruch herausgefordert wird.

5.) Keine Irreführung durch falsche Angaben versuchen!

6.) Der Kriegsgefangene darf sich durch eine von dem Vernehmungsoffizier vorgespielte Kenntnis der Dinge, die Gegenstand der Vernehmung sind, nicht beirren lassen. Sie soll dem Gefangenen nur die Überzeugung vortäuschen, als verrate er mit seinen Aussagen keine Geheimnisse.

B. Im Kriegsgefangenenlager.

1.) Mit dem eigentlichen Verhör ist die Vernehmung nicht abgeschlossen. Daher Vorsicht bei Gesprächen mit:
   a) anderen Kameraden im Lager, Baracken usw., weil Abhörvorrichtungen eingebaut sind,
   b) Unbekannten, die gegebenenfalls in deutschen Uniformen die Kriegsgefangenen nur auszuhorchen versuchen. Spitzel!

2.) Nicht im Rundfunk oder Grammophonplatten sprechen!

3.) Es dürfen keine nachtraglichen Aufzeichnungen über Kriegserlebnisse vor oder während der Gefangennahme gemacht werden.

4.) Jeder Kriegsgefangene muß bestrebt sein, auf irgendeine Weise so bald als möglich in die Heimat zurückzukehren.

Jeder Kriegsgefangene bleibt deutscher Soldat. Nach seiner Rückkehr hat er damit zu rechnen, daß er über sein Verhalten während der Kriegsgefangenschaft gegebenenfalls zur Verantwortung gezogen wird.

Es wird gebeten, die Truppe durch Unterricht mit dem Vorstehenden vertraut zu machen.

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Jm Auftrage
gez. Canaris.

Geheime Kommandosache (Anlage 10.)

Wissenswertes ueber die Abwehr von U-Bootsangriffen fuer Kapitaene deutscher Blockadebrecher.

I. Allgemeines ueber U-Bootsangriffe:

Die guenstigste Stellung fuer einen U-Bootsangriff auf ein Ueberwasserschiff ist die vorliche Stellung. Es muss unterschieden werden zwischen einem Tag- und einem Nachtangriff.

Beim Tagangriff versucht das U-Boot, nach dem ersten Sichten des Schiffes abzulaufen, um hinter der Kimm, ausser Sichtweite des Schiffes, ueber Wasser in eine vorliche Position zu gelangen und in getauchtem Zustand in eine guenstige Schussposition zu kommen.

Wichtig ist bei allen U-Bootsangriffen das fruehzeitige Erkennen desselben bzw. der Blasenbahn. Tags wird die Hauptaufgabe dem hochstehenden Mastausguck anheimfallen: Einerseits zum Sichten des ueber Wasser fahrenden U-Bootes hinter der Kimm, andrerseits zum moeglichst schnellen Sichten der Blasenbahn im Umkreis von 1000 bis 2000 meter um das Schiff.

Beim Nachtangriff wird das U-Boot versuchen, im Ueberwasserangriff moeglichst nahe an das Schiff heranzukommen (500 bis 1000 meter), um gute Schussunterlagen zu erhalten. Der Ausguck ist moeglichst tief aufzustellen und auf das Bruecken- und Achterdeck zu verteilen.

Die guenstigste Angriffszeit fuer das U-Boot ist die Daemmerung.

II. Technische Einzelheiten beim Torpedoangriff :

Die Torpedogeschwindigkeit der bekannten engl. Torpedos bewegen sich zwischen 45 - 50sm/stunden. Der laufende Torpedo legt also 23 - 25 m/sec. zurueck.

Der Torpedolauf ist erkenntlich an der Blasenbahn. Die Blasensteigezeit betraegt 1,5 m/sec. Die normale Tiefeneinstellung beim Schuss betraegt 4 - 5 m, das ergibt eine Blasensteigezeit von etwa 3 sec. Der Torpedo wird sich demnach etwa 75 meter vor den aufsteigenden Blasen fortbewegen.

Es muss bei jedem Angriff damit gerechnet werden, dass der Gegner mehrere Torpedos in zeitlich kurzer Reihenfolge (2 - 5 sec.) schiesst.

III. Merkregeln fuer das Ausweichmanoever :

1.Merksatz: Das Schiff moeglichst schnell parallel zur Torpedolaufbahn bringen.
2.Merksatz: Kursaenderungen sind stets wirkungsvoller als Fahrtaenderungen.

Wenn beide Manoever angewandt werden, dann im richtigen Sinne :
a) wandert Blasenbahn voraus : Maschine AK zurueck.
b) wandert Blasenbahn achteraus : Maschine AK voraus.

Zur richtigen Anwendung des Ruders bedient man sich der Grenzpeilung und der Torpedopeilung. Alle Peilungen sind Schiffspeilungen.

Die Grenzpeilung gibt an, um welches Mass beim Sichten einer Torpedolaufbahn man zu- oder abdrehen muss.

Mit Torpedopeilung bezeichnet man die Sichtpeilung einer Blasenbahn bzw. eines Torpedos oder Sehrohres.

Die Grenzpeilung betraegt fuer normale Verhaeltnisse, d.h. bei einer eigenen Fahrt von 10 - 15 sm und einer Gegnertorpedogeschwindigkeit von 45 - 50 sm/h etwa : 70°

d.h. an Stb.Seite 70° Schiffspeilung,
an BB.Seite 290° Schiffspeilung.

Es empfiehlt sich, diese feststehenden Peilungen bei U-Bootsgefahr am Peildiopter oder direkt auf dem Brueckendeck zu markieren, um beim Sichten einer Torpedolaufbahn im richtigen Sinne das Ausweichmanoever einleiten zu koennen.

3.Merksatz:

a) Torpedopeilung vorderlicher als Grenzpeilung : Zudrehen.
b) Torpedopeilung achterlicher als Grenzpeilung : Abdrehen.
c) Faellt Torpedopeilung mit Grenzpeilung zusammen: Abdrehen.

Die Groesse des Ausweichwinkels betraegt 90° minus dem Unterschied zwischen der Torpedopeilung und der Grenzpeilung.

Beispiele: a) Angriffsseite : Stb.
Grenzpeilung : 70°
Torpedopeilung : 40°
Ausweichmanoever : Ruder hart Stb! 60° zudrehen.

b) Angriffsseite : BB.
Grenzpeilung : 290°
Torpedopeilung : 270°
Ausweichmanoever : Ruder hart Stb! 70° abdrehen.

c) Angriffsseite : Stb.
Grenzpeilung 70°
Torpedopeilung 70°
Ausweichmanoever : Ruder hart BB! 90 ° abdrehen.

IV. Verhalten nach dem Angriff :

Nach gelungenem Ausweichmanoever ist es wichtig, dem Gegner ohne Verzug die schmale Silhouette zu zeigen, ihn also achteraus zu nehmen und abzulaufen.
Die Ausnahmefaelle, in denen man sich zum Rammstoss auf das U-Boot entschliesst, muessen der Lage entsprechend dem Kapitaen ueberlassen bleiben. Es wird jedoch grundsaetzlich davon abgeraten, da man sich bei nicht einwandfreiem laufenden Sichten des U-Bootes beim Anlauf zum Rammstoss dem Wirkungsbereich des U-Bootes naehert und sich dadurch erneut in Torpedogefahr bringt.

(N)

Geheime Kommandosache

Anlage 11.)

Verhalten bei Flugzeugangriffen :

Bei Angriffen durch Flugzeuge muss man grundsaetzlich unterscheiden ob Bomben- oder Torpedoangriff.

I. Der Bombenangriff : Er gliedert sich in a) Hoch-, b) Tief-, c) Sturz- und Gleitangriff.

a) Hochangriff: Bomben werden im Horizontalflug geworfen. Wird nur ausgefuehrt von Maschinen, die mehere Bomben mitfuehren, weil meistens nur Bombenreihe zum Erfolg fuehrt. Wird gern ausgefuehrt in Hoehen ueber 2000 m , da hier aus Bereich leichter Flak heraus. Maschine versucht meistens unbemerkt an Objekt heranzukommen unter Ausnutzung von Wolkenschutz, Sonne oder sehr grosser Hoehe, um sich dann mit gedrosseltem Motor auf Angriffshoehe herunterzuschrauben. Anflug meistens querschiffs, da so groessere Trefferchance.
Abwehr : Rechtzeitiges Schiessen der schweren Flak,da Abwurfspunkt der Bomben weit vor Objekt. Lieber zu frueh schiessen, da erste Schuesse Verbesserung beduerfen und Flakmannschaft ruhiger wird. Ein Mann Flugzeug mit Glas beobachten und darauf auch achten, wann Bomben fallen. Dies wird laut ausgerufen, danach erst Schiff in andere Lage bringen.Man kann Bomben gut ausweichen. Vorher Schiff ruhig auf Kurs lassen, damit Flak besseres Zielen. Nach Moeglichkeit Fahrt vermehren. Grundbedingung in flugzeuggefaehrdeten Gebieten : Guter Ausguck mit Sonnenbrillen. Immer wieder darauf hinweisen, dass nicht nur Horizont, sondern ganzer Himmel abzusuchen ist. Besonders Wolkenbaenke und Sonne!
Also : Bei Hochangriff Schiff auf Kurs lassen, schwere Flak Feuererlaubnis so frueh wie moeglich, bei Ruf "Bomben fallen" harte Kursaenderung durchfuehren.

Der Hochangriff in mittleren Hoehen, 200 - 2000 meter) wird ungern ausgefuehrt, da hier beste Wirkung der leichten Flak. Er muss durchgefuehrt werden von Seeaufklaerern (Sunderland, Consolidated Catalina, Martin Flugbooten und aehnlichen), da diese Maschinen kein Bombenzielgeraet oder nur ein provisorisches Zielgeraet haben. Diese Flugzeuge fuehren meistens nur wenige Bomben mit sich, da ihre Aufgabe ja die Aufklaerung bzw. bewaffnete Aufklaerung ist und Kampfaufgaben anderen Flugzeugen ueberlassen ist. Sie koennen also das Objekt nicht mit einer grossen Bombenreihe belegen aus grosser Hoehe. Wird so ein Flugzeug ein Schiff sehen, wird es sich ersteinmal in Fuehlungshalterentfernung setzen, das Schiff umfliegen und funken. Entweder haelt es nun weiter Fuehlung, um Kampfmaschinen heranzurufen, oder es bricht die Fuehlung ab, wobei es noch einen Angriff fliegt. Dieser Angriff erfolgt aus Entfernungen von 500 bis 1500 m. Das Flugzeug versucht nun, das Objekt querschiffs zu ueberfliegen, da so groesste Trefferchance.
Abwehr: Bei Eindrehen Flugzeugs zum Angriff , Schiff mit starker Seite zum Flugzeug legen (meistens ca 45° achtern). Vorzeitiger Beginn aller Flakwaffen, d.h. vor Eintritt in Wirkungsbereich schwere Flak Feuererlaubnis, und vor Eintritt Wirkungsbereich leichte Flak u. MG,s Feuererlaubnis, damit das Flugzeug durch Flakwolken und Leuchtspurspur muss (moralische Beeindruckung) und bei Eintritt in Flakbereich Bedienung der Geschuetze neue Trommeln aufgesetzt hat. Auch wird Flakbedienung ruhiger und Zielen somit besser. Kurz vor Bombenabwurf nochmalige Kursaenderung, damit Zielunterlagen sich fuer Gegner aendern. Alle Mann der Freiwachen mit Gewehr ausruesten und hinter Reeling schiessen lassen. (Siehe Erfolge Ostfront und Kanalkueste!) .Bei Abflug ist mit Beschuss durch Bordwaffen zu rechnen. Stahlhelm tragen. Geschw.oben angefuehrter Maschinen 300 bis 400 km/h.

Also : Bei Hochangriff in Hoehe 200 bis 2000 meter Schiff mit starker Seite zum Flugzeug legen, fruehzeitige Feuereroeffnung aller Waffen, kurz vor Bombenabwurf nochmal starke Kursaenderung.

b) Tiefangriff : Der Tiefangriff wird von Kampf- und Aufklaerungsflugzeugen geflogen. Da das Flugzeug sehr tief fliegt, also fuer Flugzeu ausguck unter dem Horizont, wird es sehr schwer erkannt. Die Maschine bringt die Bombe sehr dicht an das Ziel heran, da die Trefferaussichten bei dieser Angriffsart die guenstigsten sind. Der Angriff erfolgt auch meistens querschiffs, da Treffer an der Bordwand in der Wasserlinie groessere Wirkung haben als Deckstreffer. Das Flugzeug wird also tief (etwa 10 meter) das Schiff anfliegen, kurz vor dem Objekt hochziehen auf ca 30 meter und die Bomben ausloesen (100 m vor dem Schiff). Es wird so beabsichtigt, das Schiff an der Bordwand zu treffen. Liegt der Wurf kurz, so ist die Minenwirkung der Bombe beachtlich!
Abwehr: Wird das Flugzeug im Angriff erkannt, zeigt das Schiff dem Flugzeug sofort Bug oder Heck, So erreicht man einmal die kleinere Angriffsflaeche, kann Ausweichbewegungen schnell mitdrehen, und vergroessert die Passiergeschwindigkeit beim Bugzeigen. BB,s drehen zweckmaessig ab und zeigen Heck, da hier groessere Waffenwirkung. (Unbedingte Notwendigkeit zur Aufstellung von Flak auf den Backs der BB,s.) Dann wiederum vorzeitiges Schiessen. Sehr guenstig Zonenschiessen. Auch treffer im Wasser sehr wirksam, da Flugzeug leicht durch Wassersaeule fliegt, bzw. fliegen muss, was unbedingte Vernichtung zur Folge hat. Beste Treffermoeglichkeit bei Hochziehen des Flugzeuges zum Ueberfliegen des Schiffes.
Also : Bei Tiefangriff Flugzeug Bug oder Heck zeigen und sofortige Feuereroeffnung, Fahrterhoehung.

c) Gleit- und Sturzangriff : Diese Angriffsart wird nur von Kampf- u. Spezialmaschinen gewaehlt. Das Flugzeug versucht auch wie beim Hochangriff ungesehen in guenstiger Position an das Objekt heranzukommer (Sonne, Wolken) , um dann im steilen Winkel oder Sturz das Ziel anzusteuern.
Abwehr : Wird das Flugzeug im Angriff erkannt, beim Ansetzen zum Sturz - oder Gleitflug mit hoechster Fahrt Zickzacks oder Kringel fahren in Richtung auf Flugzeug. Feuern aus allen Rohren! Keinen Vorhalt nehmen, denn Ziel wandert nicht aus. Hierbei versuchen, dem Flugzeug toetliche Treffer beizubringen. Ausloesehoehe fuer Bomben bei Gleitangriff ca 200 meter, bei Sturz ca 500 bis 700 meter. Ausklinken der Bomben beobachten und ausweichen, wenn moeglich. Geschwindigkeiten der Flugzeuge bei An- und Abflug sehr hoch, ca 500 - 600 km/h. Bei An- u. Abflug ist mit Bordwaffenbeschuss zu rechnen. Ziel meistens Flakstaende und Bruecke.
Also : Bei Sturz- und Gleitangriff Zickzacks oder Kringel fahren, Feuer aus allen Rohren!

II. Torpedoangriff : Grundsaetzlich das Gleiche wie bei Tiefangriff, nur zieht die Maschine ca 600 m vor dem Schiff auf eine Hoehe von 35 bis 45 meter, um dann 400 meter vor dem Schiff den Torpedo auszuloesen. Flugzeug wird nun einen Ueberflug ueber das Schiff vermeiden und abdrehen. Dieser Moment bietet guenstige Treffermoeglichkeit, da hier groesste Silhouette. Also darauf achten, dass zu diesem Moment Flak keinen Trommel- oder Gurtwechsel macht. Mit Torpedo-Nachtangriff ist zu rechnen, wobei die Maschine stets aus dunklem Horizont kommt, um Objekt in der Mondbahn oder im Daemmerlicht zu haben.

Zusatz: Als sehr guenstig hat sich erwiesen, alle nicht an den Geschuetzen eingeteilten Leute mit Karabinern und M.G.,s auszuruesten u. in Alarmrolle an Deck zu verteilen, um bei Flugzeugangriffen mitschiessen zu lassen.

(N)

Geheime Kommandosache (Anlage 12.)

Feindlage Biscaya

und Atlantik bis 30° West.

(Stand Mitte Maerz 1943)

Die laufende Ueberwachung der inneren und aeusseren Biscaya ist fuer den Gegner von besonderer Bedeutung, da in diesem Seegebiet die Ein- u. Auslaufwege unserer Uboote und Blockadebrecher liegen.
Hierzu setzt der Gegner in der Hauptsache Luftstreitkraefte, daneben Uboote und vereinzelt in der aeusseren Biscaya Ueberwasserstreitkraefte (Kreuzer oder Zerstoerer) an.
In BE 50 und BE 60 muss mit Zusammenarbeit von Flugzeugen und U-Jagdgruppen gerechnet werden.

1) Luftstreitkraefte :
   a) Mit feindlichen Luftstreitkraeften ist bis 30° zu rechnen. Durch 19. engl. Gruppe werden taeglich 30 bis 40 durch die Funkaufklaerung erfasste Maschinen zur plannaessigen Ubootsbekaempfung mit Schwerpunkt aeussere Biscaya eingesetzt. Der tatsaechliche Einsatz liegt vermutlich hoeher. Der Einsatzschwerpunkt liegt in den Nachmittags- u. Daemmerungsstunden. Der Einsatz bei Nacht ist wesentlich geringer. Mit Hilfe Bord Fu.M.G. ist die Erfassung von Ubootes- und Schiffszielen moeglich. In Schlechtwetterperioden laeuft die Aufklaerung weiter - laesst nur dann nach, wenn im Einsatzhafen Start und Landung durch Wetter unmoeglich gemacht werden. Die Flugzeuge operieren anscheinend von einer Standlinie etwa 100 sm westlich Brest Richtung Cap Finisterre teils faecherfoermig, teils in Streifenaufklaerung. Vernehmungen und Beutematerial haben ausserdem ergeben, dass von Bishop,s Rock aus eine faecherfoermige Aufklaerung in einem Gebiet bis 600 sm um Bishop,s Rock geflogen wird. Seit Beginn eigener Jagdvorstoesse treten in der noerdl. Biscaya Beaufighter zum Schutz der engl. Aufklaerer auf.
   b) Luftminenabwuerfe erfolgten im Gebiet der franzoes. Westkueste in erster Linie vor den Hafeneinfahrten. Abwurfhoehe von 100 bis 300 meter. Mondhelles und schwachwindiges Wetter wird bevorzugt. Abwuerfe erfolgten haeufig im Zusammenhang mit Stoerangriffen.
   c) Auftretende Flugzeugtypen :
   Sunderland, Whitley, Catalina, Consolidated, Boeing.

2) Feindliche Uboote :
   Von Januar bis Mitte Maerz wurden festgestellt :
   20.1. feindl. Uboot BF 7692
   25.1. " " vor Bilbao
   19.2. 1800 Uhr feind. Uboot BF 9818 (Angriff auf VP 408)
   5.3. 1402 Uhr feindl. Uboot BF 9532 durch eigene Luft gesichtet
   9.3. 0819 Uhr feindl. Uboot BF 4241 " " " "
   Im ganzen gesehen ist die Ubootstaetigkeit in- und vor der Biscaya gering. Als Gefahrengebiet ist 100 sm Umkreis um Cap Ortegal und Cap Finisterre anzusehen.

3) Feindliche Ueberwasserstreitkraefte :
   Anfang Februar bis Mitte Maerz wurden in der Biscaya festgestellt:

2.2.	1913 Uhr	BE 9323	engl.Einheit gepeilt
3.2.	1421 "	BE 3520	" " "
4.2.	1030 "	BE 6245	engl.Bewacher gesichtet
4.2.	1155 "	BE 5432	engl. Bewacher
12.2.	0012 "	BF 4516	engl.Einheit gepeilt
12.2.	0028 "	BE 9945	mehrere Zerst. u.Bew. gesichtet
12.2.	1701 "	BE 6910	engl.Einheit gepeilt
12.2.	2336 "	CG 1267	Zerstoerer gesichtet

20.2.	2248	Uhr	BE 2220	engl.Einheit gepeilt
22.2.	0118	"	BF 71	" " "
22.2.	0207	"	CG 13	" " "
22.2.	1338	"	BE 1379	" " "
22.2.	1612	"	BE 9580	" " "
23.2.	0805	"	BD 3686	" " "
23.2.	1200	"	CG 1660	" " "
24.2.	1322	"	BD 6329	" " "
24.2.	1417	"	BF 6468	Zerstoerer gesichtet
24.2.	2220	"	BF 2940	engl. Einheit gepeilt
25.2.	0826	"	BF 2780	" " "
25.2.	1256	"	BE 3670	" " "
25.2.	1505	"	BF 1545	Zerstoerer gesichtet
25.2.	1554	"	BE 5690	engl. Einheit gepeilt
25.2.	1751	"	BE 6747	" " "
25.2.	2029	"	BF 1933	" " "
26.2.	1644	"	CF 2433	Krz.Londonkl.durch Uboot gesichtet
1.3.	0249	"	BD 69	engl. Einheit gepeilt
1.3.	1140	"	BE 8461	engl.Kriegsschiff gesichtet
2.3.	0647	"	BE 27	engl. Einheit gepeilt
3.3.	0221	"	BE 1322	" " "
8.3.	1028	"	BE 3350	" " "
8.3.	1652	"	BE 9600	" " "
9.3.	2338	"	BF 6715	" " "

Im Laufe Februar/Maerz 43 wurden in der inneren und aeusseren Biscaya bis 30° West und zwischen 43 und 50Grad Nord in 32 Faellen feindliche Ueberwassereinheiten festgestellt(8 Sichtungen, 24 Funkpeilungen). Ein Zusammenhang mit Geleitzuegen ist im einzelnen nicht zu ersehen, jedoch moeglich. Nach Erfahrungen in letzter Zeit ist damit zu rechnen, dass der Gegner seine Ueberwassereinheiten durch Flugzeuge an die zu bekaempfenden Objekte heranfuehrt. Ob die Einheiten auf Blockadeposition stehen oder aus Nord- bzw. Sued gehenden Geleitzuegen abgeteilt werden, bleibt offen. Mit der ersten Moeglichkeit muss jedoch gerechnet werden.

4) <u>Feindliche Geleitzuege :</u>

Seit Ende 42 liegen ueber den Rhytmus Geleitzugverkehr England-Freetown keine Erkenntnisse vor. Verkehr England Gibraltar laeuft in Abstaenden von 14 Tagen. Verkehr Gibraltar-England ist vermutlich abhaengig vom Einlaufen der England-Gibraltar Geleitzuege in Gibraltar und zwar zwei Tage nach Einlaufen ist mit Auslaufen zu rechnen. Der Rhythmus ist z.Zt. im allgemeinen 14-taegig. Der England-Gibraltar Verkehr laeuft etwa zwischen 12 u. 19 Grad West. Suedsteuernde Geleitzuege auf der Westseite. Bei fast allen Geleitzuegen ist mit weitabgesetzter Fernsicherung zu rechnen. Luftsicherung an Geleitzuegen wurde bis 600 sm von Land angetroffen. Staerke der Luftsicherung ist entsprechend der Wetterlage unterschiedlich. Bei guter Wetterlage ist bei einzelnen Handelsschiffen Luftsicherung durch Katapultflugzeuge moeglich. Suedamerika-England Verkehr laeuft mit schnellen Einzelfahrern direkt. Langsame Schiffe gehen ueber Freetown oder nach Amerika und von dort mit Geleitzuegen. Im allgemeinen gehoert zu dem Geleitzug ein sog. Rescue Ship (Spezialschiff bis 3000 BRT) zur Aufnahme von Schiffbruechigen nach Ubootsangriff. Es ist ausgeruestet mit Bordflugzeugen und grossen Motorbooten, stark bestueckt und sehr wendig.
Fu-M.G.-Ortung wurde durch eigene Uboote vereinzelt bei Geleitfahrzeugen festgestellt.Zur Taeuschung der Uboote sind mehrfach qualmende Bewachergruppen in Naehe von Geleitfahrzeugen bzw. Geleitzuegen aufgetreten. Ausser Schnellaeufern (ueber 14 sm) in allen Teilen des Atlantiks sind Einzelfahrer nur noch selten anzutreffen.

5.) Feindliche Streitkraefte in Gibraltar :

z.Zt. stuetzen sich auf Gibraltar :
2 Schlachtschiffe (Rodney u. Nelson)
1 Flugzeugtraeger (Formidable)
ca. 8 Kreuzer u. 3 Hilfskreuzer,
ca. 15 Zerstoerer und 10 Uboote, ferner eine groessere Anzahl Geleitboote.
Die Streitkraefte sind zur Einholung der England- und Amerika-Geleitzuege, zur Sicherung der Geleite westafrikanische Kueste u. im Geleitdienst im westl. Mittelmeer (bis Bone) eingesetzt.
Im Januar/Februar 43 befanden sich die beiden Schlachtschiffe mit Zerstoerersicherung mehrfach fuer die Dauer von etwa 14 Tagen im westlichen Mittelmeer (Geleit Algier).

6.) Englisches Gefahrengebiet der Biscaya wird begrenzt :

im Norden durch 49.00 Nord,
im Westen durch 12.00 West,
im Sueden durch eine Linie von 44.06 Nord, 12.00 West ueber 44.06 Nord, 07.30 West ueber 43.40 Nord 02.00 West nach spanisch-franzoesischer Grenze. (Bekanntgabe engl.Admiralitaet 18./3.42)

7.) Fischereigebiete :

a) Zur Kuestenfischerei ist ein 3 sm breiter Streifen an der franzoesischen Kanal- u. Atlantikkueste von der Bucht von Lancieux, (5,5 sm SW St.Malo) im Norden bis zur spanischen Grenze im Sueden freigegeben./klein
b) Fuer die Hochseefischerei begrenzt sich das Gebiet wie folgt : Nordgrenze ist eine Linie, die von Goulet de Brest rw. SW bis zur 100 m Tiefenlinie verlaeuft. Westgrenze ist die 100 m Tiefenlinie. Suedgrenze ist Breitengrad der span./franz. Grenze.
c) Fuer die Hochseefischerei begrenzt sich das Gebiet wie folgt : Nordgrenze ist der Breitengrad 48.30 Nord von der Kueste bis 09.30 West. Westgrenze ist ein Kreisbogen mit etwa 210 sm um Penmarch nach 04.00 West, von da eine Standlinie von 04.00 West nach Sueden bis zur span. Kueste.
Mit der Moeglichkeit,dass in diesen Gebieten als getarnte neutrale bzw. im engl.N.D. stehende Fischereifahrzeuge auftreten, ist zu rechnen.

8.) Spanische Schiffahrt :

Der Schiffsverkehr an der spanischen Nordkueste ist gering und laeuft in der Hauptsache in den Hoheitsgewaessern.

9.) Durch eigene Uboote und Flugzeuge wird eine Aufklaerung des fuer die Blockadebrecher in Frage kommenden Seegebietes und eine Sicherung durchgefuehrt.

(N)

Biscaya

50°

45°

40°

25°

20°

15°

10°

5°

Erklärung:

× Funkpeilung

0 Bewacher

● Zerstörer

⊖ Kreuzer

○ Uboot

Übersicht über gesichtete u. gepeilte feindl. Einheiten

~~Abt. I. Zu Gruppe West A. Akte B. Nr. 3 Geh. Kdos. Kf.~~

Anlage 13.)

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

64

Prüf-Nr.....

Spanien und Portugal
November : Posen
Dezember : Schwerin
Januar : Flensburg

F.T Anno 5 21.10.

Merkblatt

für

einlaufende Blockadebrecher.

1.) Blackebrecher werden meist an der spanisch-französischen Hoheitsgrenze oder an einem besonders befohlenen Punkt aufgenommen.

2.) Zur Aufnahme eines Blockdabrechers können eingesetzt werden:
   a) an Seestreitkräften: Torpedoboote, Minensuchboote, Fischdampfer und in besonderen Fällen U-Boote.
   b) an Luftstreitkräften hauptsächlich: Fernaufklärer viermotorig vom Typ FW 200, Schwimmerflugzeuge einmotorig vom Typ Arado 196, Bombenflugzeuge zweimotorig vom Typ He 111 und Ju 88 und einmotorige Jäger.

3.) Bei planmäßiger Aufnahme zuerst ES-Anruf beantworten.

4.) Bei vorzeitigem Eintreffen oder bei Ausbleiben der Aufnahmestreitkräfte gut Ausguck besetzen und mit wechselnden Kursen auf und ab stehen, falls keine anderen Befehle vorliegen. Niemals stoppen wegen U-Bootsgefahr !

5.) Bei Landnähe mit der nächsten Marinesignalstelle (St.Jean de Lus, Cap Ferret oder La Coubre) Verbindung aufnehmen und Ankunft melden. Dabei nur Decknamen der durch Geleitbefehl bezw. Funkspruch übermittelt wird, nie den Schiffsnamen benutzen.

6.) Bei unvorhergesehenem Zusammentreffen mit deutschen Seestreitkräften zuerst ES austauschen dann Ankunft melden wie unter Ziff. 5.).

7.) Bei Aufnahme durch Sicherungsstreitkräfte geringe Fahrt laufen und möglichst geraden Kurs steuern. Der Führer der Aufnahmestreitkräfte übergibt durch Wurfbeutel Merkblatt über Verhalten in der Sicherung.

8.) Signalverbindung mit Führerboot aufnehmen und eigene Marschfahrt, Tiefgang und besonders wichtige Angaben melden.

9.) Bei Aufnahme in sehr dunklen Nächten oder bei schlechter Sicht gegebenenfalls Seitenlaternen setzen und Schallsignale geben, falls Kollisionsgefahr besteht. Grundsätzlich nach

Seestraßenordnung ausweichen.

10.) Sobald Geleitsicherung auf Position, nach Angaben des Geleitführers Kurs und Fahrt aufnahmen.

11.) Führer der Geleitsicherung hat Verantwortung für Feindabwehr.

12.) Mit Luft- und U-Boots-Angriffen und Minengefahr ist je nach Lage zu rechnen.

13.) Bei Bomben- Torpedo- oder Minentreffer ist das Schiff mit allen Mitteln zu halten. Vorbereitung treffen zur Leck- und Feuerbekämpfung und zum Geschlepptwerden. Im äußersten Notfall auf Strand setzen, um Ladung zu retten.

14.) Das Schiff darf erst nach Erschöpfung aller Mittel auf Befehl des Geleitführers verlassen werden.

15.) Zielhafen ist meist Bordeaux. Als Zwischenhafen ist in Ausnahmefällen die Reede von St.Jean de Luz geeignet für Schiffe bis ca. 8000 BRT und 9 m Tiefgang. Die Reede ist während der Dunkelheit durch Netze gesperrt. Anmeldung und Anforderung eines Lotsen über Marine-Signalstelle St.Jean de Luz.

16.) Jrun-Reede darf nur im äußersten Notfall als Ankerplatz benutzt werden, da diese Reede ungeschützt gegen Uboots- und Luftangriffe ist und von der span. Küste aus eingesehen werden kann.

17.) Zum Einlaufen in die Gironde übernimmt ein Sperrbrecher das Grundminengeleit. Die Blockadebrecher setzen sich dazu 300 m hinter den Sperrbrecher. Gut im Kielwasser fahren wegen Grundminengefahr. Der Sperrbrecher lotst meist selbst den Blockadebrecher auf den Ankerplatz auf Le Verdon Reede.

18.) Bei Terre Negre besteht außerdem noch Möglichkeit zur Übernahme eines Lotsen.

19.) Auch auf dem Ankerplatz ist noch mit Luftangriffen zu rechnen. Fliegerausguck und Waffen besetzt halten.

20.) Befehl über das Verlegen nach Bordeaux und alle weiteren Befehle erfolgen über den Hafenkapitän Royan.

Nur durch Kurier!

1944

668

Monat: April 1943

Prüfnr.: [illegible]

Geheime Kommandosache!

E. S. für Handelsschiffe

Vorsicht! Inhalt ist mit wasserlöslicher Farbe gedruckt!
Beim Öffnen auf unbeschädigten Umschlag achten!

V o r s i c h t !

Wasserlöslicher Druck. Trocken aufbewahren !

Geheime Kommandosache ! Prüfnummer 668

E.S. für Handelsschiffe

(Tag= und Nacht=E.S.)

für den Monat April 1944

Wechsel täglich 1200 Uhr

Monatstag	Anruf	Antwort	Monatstag	Anruf	Antwort
1	2	3	4	5	6
1.	L	Z	16.	V	R
2.	R	Q	17.	K	Q
3.	Q	Y	18.	J	K
4.	Y	X	19.	L	W
5.	B	C	20.	B	V
6.	J	R	21.	G	X
7.	G	K	22.	D	Y
8.	X	P	23.	X	G
9.	C	G	24.	Z	C
10.	D	W	25.	R	L
11.	W	V	26.	C	J
12.	V	B	27.	Y	P
13.	K	D	28.	Q	Z
14.	P	L	29.	W	D
15.	Z	J	30.	K	B

Nur durch Kurier!

1944 668

Monat: Februar [redacted] Prüfnr.: [redacted]

Geheime Kommandosache!

E. S. für Handelsschiffe

Vorsicht! Inhalt ist mit wasserlöslicher Farbe gedruckt!
Beim Öffnen auf unbeschädigten Umschlag achten!

V o r s i c h t !

Wasserlöslicher Druck ! Trocken aufbewahren !

Geheime Kommandosache ! Prüfnummer 668

K.S. für Handelsschiffe

(Tag= und Nacht=K.S.)

für den Monat Februar 1944

Wechsel täglich 1200 Uhr

Monatstag	Anruf	Antwort	Monatstag	Anruf	Antwort
1	3	2	4	5	6
1.	G	Y	16.	B	D
2.	Z	K	17.	Z	R
3.	L	P	18.	P	K
4.	X	R	19.	L	G
5.	B	W	20.	V	C
6.	K	V	21.	D	J
7.	Q	L	22.	G	X
8.	V	J	23.	J	B
9.	R	X	24.	R	Y
10.	C	Q	25.	K	L
11.	W	B	26.	Q	V
12.	J	D	27.	C	Q
13.	Y	C	28.	X	W
14.	P	G	29.	G	J
15.	D	Z			

Nur durch Kurier!

1944 668

Monat: März [redacted] Prüfnr.: [redacted]

Geheime Kommandosache!

E. S. für Handelsschiffe

Vorsicht! Inhalt ist mit wasserlöslicher Farbe gedruckt!
Beim Öffnen auf unbeschädigten Umschlag achten!

V o r s i c h t !

Wasserlöslicher Druck ! Trocken aufbewahren !

Geheime Kommandosache ! Prüfnummer 668

E.S. für Handelsschiffe
(Tag= und Nacht=E.S.)
für den Monat März 1944

Wechsel täglich 1200 Uhr

Monatstag	Anruf	Antwort	Monatstag	Anruf	Antwort
1	2	3	4	5	6
1.	B	R	17.	Q	C
2.	K	B	18.	Y	Q
3.	V	W	19.	B	Y
4.	X	J	20.	L	K
5.	D	X	21.	Z	B
6.	Y	Z	22.	P	Z
7.	C	G	23.	D	X
8.	L	D	24.	G	R
9.	G	C	25.	J	V
10.	R	K	26.	K	L
11.	P	L	27.	W	G
12.	J	Y	28.	R	J
13.	W	V	29.	X	D
14.	Q	P	30.	V	W
15.	Z	Q	31.	Q	L
16.	C	P			

Nur durch Kurier!

1944

Monat: Januar 1943

668

Prüfnr.: 528

Geheime Kommandosache!

E. S. für Handelsschiffe

Vorsicht! Inhalt ist mit wasserlöslicher Farbe gedruckt!
Beim Öffnen auf unbeschädigten Umschlag achten!

V o r s i c h t !

Wasserlöslicher Druck. Trocken aufbewahren !

Geheime Ko mandosache !

Prüfnummer 668

E.S. für Handelsschiffe

(Tag= und Nacht=E.S.)

für den Monat Januar 1944

Wechsel täglich 1200 Uhr

Monatstag	Anruf	Antwort	Monatstag	Anruf	Antwort
1	2	3	4	5	6
1.	K	C	17.	P	R
2.	D	R	18.	K	W
3.	R	Y	19.	W	B
4.	L	R	20.	B	Y
5.	V	Q	21.	J	V
6.	B	W	22.	V	Q
7.	G	V	23.	Z	J
8.	J	K	24.	C	L
9.	W	X	25.	D	K
10.	C	G	26.	R	C
11.	Q	J	27.	L	X
12.	P	L	28.	Q	D
13.	Z	D	29.	Y	P
14.	Y	Z	30.	C	G
15.	X	P	31.	X	R
16.	G	Z			

PG -70763-NID

Gk 47031

Geheime Kommandosache

Oberkommando der Kriegsmarine

Agentakte:

Meldungen und Berichte zum Einbruch Osorno" (Bernau)

22. XII. 43

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROP
AND ITS REGISTERED NUMBE
P G/70763 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD
BUT
SHO LD B M C S ANNOT
GRID OR ON IT ON TH
COVER SHEET OF F
O-DOES THE REGISTERED NUMBER

(Orl.z. K.T.L. 6. I)

Stolzenberger Schnellhefter
Lfd. Nr.
Firma • Sache
Fach Nr.
Ort
vom
bis
Fabrik Stolzenberg G.m.b.H., Berlin SW 68

PG/70763

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

BLOCKADE RUNNER "OSORNO"

REPORTS AND SIGNALS, ON 22.12.43

1/Skl. Nr. 5648/44 gKdos.

Berlin, den 23. Februar 1944.

Vfg.

Geheime Kommandosache!

I) **V e r m e r k :**

Dem Entscheid des Mar.Gr.Kmdos. West ist zuzustimmen.

Der Chef der 28. M.S.-Flottille hat keine Überlegungen angestellt, daß es eine besondere Aufgabe darstellt, ein Schiff, das monatelang allein auf hoher See gefahren ist, in ein schwieriges Fahrwasser einzuholen. Als allererstes hätte das Schutzobjekt über die Schwierigkeiten der Einsteuerung unterrichtet werden müssen. Von einem solchen Schiff genaues Abstandfahren zu verlangen, ist zu weitgehend. Die sichernde Flottille hat die Aufgabe so angefaßt, als wenn ein im Küstenverkehr erfahrenes Schutzobjekt zu geleiten war; hierin liegt der Grundfehler.

Die Untersuchung des Falles durch den BSW ist zwar inhaltsreich, aber doch lückenhaft. Es fehlt völlig eine Befragung des Kapitäns der "Osorno", wie sich ihm das Durcheinander in der Geleitführung dargestellt hat. Der BSW hätte die sachlich falsche Schlußfolgerung vermeiden können, daß dem Chef der 28. M.S.-Flottille ein Verdienst an dem Aufsetzen der "Osorno" zukommt.

Die schlechte U.K.-Disziplin hat viel zur Verwirrung der Situation beigetragen und ist zu beanstanden.

+ + +

II) C/Skl. vorzulegen.

III) bei I op, I E, I g, I b, I ofa.

IV) bei Chef M N D .

V) bei Skl. Qu A I

VI) an I b Kr zur Sammelakte Einholen "Bernau".

+1/Skl.

I a

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P 70463. NO COPY OF ANY KIND SHOULD BE MADE WITHOUT AUTHORISATION. ANY QUOTATIONS FROM THIS WORK MUST BE ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING ITS REGISTERED NUMBER.

I West 23/II
I k

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.-Nr. Führstb. Gkdos 848/44 A I.

Fü.Qu., den 16. Februar 1944

An

Oberkommando der Kriegsmarine, - Skl. - Pr.-Nr. 1

nachrichtlich :

Marinegruppenkommando Nord/Flottenkommando, Pr.-Nr. 2
Führer der Zerstörer, Pr.-Nr. 3
8. Zerstörer-Flottille " NARVIK ", Pr.-Nr. 4
Befehlshaber der Sicherung West, Pr.-Nr. 5
4. Sicherungsdivision, Pr.-Nr. 6
28. Minensuchflottille, Pr.-Nr. 7
Kapitän "Bernau" über
Marinesonderdienst Bordeaux, Pr.-Nr. 8

Betrifft : Einbringen "Bernau".

Vorgang : 1) B.S.W. Gkdos 215/44 A 5 vom 18.1.44. beiliegend
2) MS. Bordeaux Gkdos 264/44vom 1.2.44.
3) 8. Z.-Flottille "Narvik" Gkdos 164/44 vom 8.2.44.

-6-

Anliegend wird der Bericht über das Einbringen des Blockadebrechers "Bernau" mit Stellungnahme B.S.W. vorgelegt. Stellungnahme mit abschließendem Entscheid des Marinegruppenkommandos West ist gesondert beigefügt.

Für das Marinegruppenkommando West

Der Chef des Stabes

R. Hoffmann

1 Ltr. 5648/44 Gk. — Chef. —

Anl. 6 Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 8487/44

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme zum Bericht BSW Gkdos 215/44.

Betrifft: Einbringen "Bernau".

Chef 28. M.S.-Flott. (Anl.2 Seite 3 und 4 u. Anl.3 2220 Uhr Seite 3 und 4).

1.) Die Verantwortung für das Geleit ab Punkt "Garten" hatte Chef 28. Minensuchflottille. Die Maßnahmen, die er während der Geleitoperation selbst ergriff und seine angestellten Überlegungen sind richtig und werden gebilligt. Darüber hinaus aber war es seine Aufgabe, durch Vorüberlegungen und Vorbereitungen alle Gefahrenmomente für ein sicheres Einbringen auszuschalten und zwar sowohl bezügl. der Minensicherheit als auch bezügl. der navigatorischen Sicherheit.

Er mußte als alter Girondefahrer erkennen, daß die navigatorisch gefährlichste Stelle das Stück in der Tonnenreihe südlich vom Sperrbrecher-Wrack war. Gegen diese Gefahren waren besondere Vorbereitungen erforderlich. Er hätte zunächst von sich aus ein Markboot an dieser Stelle auslegen können. Ferner hätte er den Kapitän durch einen Begleitoffizier oder wenigstens durch eine Information auf diese Gefahrenstelle hinweisen und ihm Verhaltungsmaßregeln für das Passieren dieser Stelle geben müssen. Schließlich hätte er bei der Vorbesprechung den Kommandanten des geleitenden M-Bootes ausdrücklich auf diese gefährliche Stelle hinweisen müssen. Da es sich hier um einen weniger erfahrenen M-Bootskommandanten handelt, hätte er ihn zweckmäßigerweise nicht für diese Aufgabe eingesetzt.

Kmdt. M 424. (Anlage 5).

2.) Wie auch vom BSW herausgestellt, hat der Kommandant von M 424 Fehler gemacht. Die Gefahr, die durch das Wrack gegeben war, ist von ihm offenbar nicht erkannt worden. Jedenfalls ist dies aus seinem Verhalten zu schließen. Sonst hätte er zweifelsohne die Tonne H nicht auf einem

Anl. 1 zu 1/Skl 5648 /44-K-

Abstand von 150 m, sondern noch erheblich dichter passiert, zumal der Strom stark nach Norden setzte und er damit rechnen mußte, daß die Tonnen in das Fahrwasser hineinwehten. Schon bei genauer Lage der Tonnen beträgt der Abstand von der südlichen Tonnenreihe bis zum Wrack nur 650 m. Unter Abzug des Hineinwehens und der geschätzten 150 m war bei Nordstrom nur noch knapper Raum für das Freikommen von dem Wrack.

Darüber hinaus ist beim Verhalten des Kommandanten zu beanstanden, daß er

a) den Kapitän der "Osorno" nicht auf das Wrack aufmerksam machte, daß er
b) ihn nicht energischer veranlaßte, näher an die Spurboje zu gehen und daß er
c) sich bei Aufkommen von Nebel von seinem Schutzobjekt entfernte.

Kapitän "Osorno".

3.) Versucht man, sich in die Lage des Kapitäns der "Osorno" zu versetzen, der - von seiner weiten Reise zurückkehrend - sich im Schutze des Minensuchgeleites bereits geborgen fühlen mußte, so stellt sich die Sache für ihn wie folgt dar:

Er wird angewiesen, im Kielwasser eines Minensuchbootes zu fahren. Weitere Anweisungen werden ihm nicht erteilt. Er ist über das Vorhandensein eines gefährlichen Wracks nicht unterrichtet. Er folgt diesem M-Boot so gut er kann. Dieses M-Boot führt ihn in Stromlinie unmittelbar an dem ihm unbekannten Wrack vorbei. Durch den Strom wird er geringfügig aus dem Kielwasser des M-Bootes in Richtung auf das Wrack herausgetragen. Er berührt das Wrack und bekommt ein Leck, sodaß sein Schiff um Haaresbreite untergeht. Das geleitende M-Boot unternimmt nichts, sondern kommt bei eintretendem Nebel außer Sicht.

Unter diesen Umständen einen Vorwurf gegen den Kapitän der "Osorno" zu erheben, ist ungerechtfertigt.

8. Zerstörer-Flottille :

4.) Die im Bericht des Flottillenchefs und des B.S.W. erhobenen Vorwürfe gegen die Zerstörer sind nachgeprüft. Der Zeitpunkt und Ort des Nummernwechsels der Zerstörer war ausgesprochen ungünstig gewählt, aber bedingt durch Unklarwerden der Heck G.B.T. von Z 32 und das Bestreben, ohne Verzögerung mit der 2. Division mit richtigen Geräten im richtigen Geleit zu stehen. Diese Tatsachen sind jedoch für den Gesamtverlauf unwesentlich. Die Schwierigkeiten bei der 2. Division haben nur insofern bei der ganzen Geschichte eine Rolle gespielt, als der Chef dadurch verhindert wurde, im entscheidenden Moment bei "Osorno" zu stehen.

Auch die Frage der Markboote ist ohne Zusammenhang mit der 8. Z-Flottille zu betrachten. Chef 8. Z-Flottille hatte Forderungen bezüglich der Markboote nur zu stellen, soweit es sich um das Auslaufen bezw. Wiedereinlaufen der Zerstörer handelte. Diesen war das Wrack bekannt. Die Frage, ob 8. Z-Flottille ein Markboot beim Wrack gefordert hat oder nicht, ist für die Frage über die Wrackberührung "Bernau" also unerheblich. Schließlich erhebt der Chef 28. Minensuchflottille Vorwürfe gegen die UK-Disziplin bei der 8. Z-Flottille. Gesetzt den Fall, daß dort tatsächlich zu viel und unwichtiges auf UK durchgegeben worden ist, so ist doch die Hauptursache, weshalb der Chef der 28. Minensuchflottille sich nicht durchsetzen konnte, daß seine UK nicht genug Reichweite hatte. Die Vorwürfe gegen die Zerstörerflottille sind somit, wenn sie überhaupt berechtigt sind, für den Gegenstand des Berichtes unwesentlich.

5.) Wieweit Anweisung des Chefs 28. MS-Flott. an M 384, Peilzeichen zu senden, dem Kapitän der "Osorno" bekannt war und dazu beigetragen hat, daß der Kapitän der "Osorno" seinen Schiffsort bestimmen konnte, ist nachgeprüft worden.

"Bernau" hat nach Aufbringen einer Notantenne auf Anforderung des Chefs 8. Z-Flottille Peilzeichen gegeben und hierauf einmalig einen Schiffsort erhalten, der mit ausdrücklicher Betonung des Chefs 8. Z-Flottille ungenau

war, sich später nach Ortung, hörbarer Brandung und Nebelglockensignale der ankernden Zerstörer schließlich selbst zum Aufsetzplatz navigiert. Durch M 384 gegebene Peilzeichen hat "Bernau" nicht gehört bezw. nicht angenommen, weil der Peilempfänger infolge abgeschossener Antenne Mißweisung zeigte und daher falsche Werte gab. Die Annahme, daß letzten Endes durch die Peilzeichenabgabe von M 384 "Bernau" zum günstigen Außenpunkt gesteuert wurde, trifft demnach nicht zu.

Das Verdienst, die wertvolle Ladung durch das geschickte Aufsetzmanöver gerettet zu haben, gebührt einzig und allein dem Kapitän der "Osorno". Der Chef der 28. Minensuchflottille konnte bei der Lage der Dinge keinen wesentlichen Anteil daran haben.

6.) Abschließend wird festgestellt:

a) Die Wrackberührung durch "Osorno" ist ohne Verschulden des Kapitäns "Osorno" zustande gekommen.

b) Das Verhalten des Kommandanten M 424 ist fehlerhaft gewesen.

c) Das Verhalten des Chefs 28. MS-Flott. bei der Unternehmung selbst wird gebilligt. Die von ihm getroffenen vorbereitenden Maßnahmen hätten noch gründlicher und umfassender sein können.

gez. Meier.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos. 215 A5

der 18. Januar 1944.

Marinegruppenkommando West
Chef 19. JAN. 1944
387

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West -Führungsstab- Prf.Nr.1

nachrichtlich:

4. Sicherungsdivision Prf.Nr.2
Chef 28. Minensuchflottille Prf.Nr.3
Führer der Zerstörer Prf.Nr.4
Chef 8.Z.Flottille Prf.Nr.5

Betrifft: Einbringen "Bernau".
Ohne unmittelbaren Vorgang.

Anbei lege ich vor :
den KTB-Auszug des Chefs der 28.MS.Fl. vom 22. - 26.12.43
(abgekürzt: KTB),
den ergänzenden Bericht des Chefs der 28.MS.Fl. vom 15.1.44
(abgekürzt: Bericht),
eine Formationsskizze,
das KTB des Kommandanten von M 424 vom 25. u. 26.12.43.

Zu den Vorgängen beim Einbringen von "Bernau" nehme ich wie folgt Stellung:

I. Allgemein.

Die Einbringung des Blockadebrechers "Bernau" war von grösster kriegswirtschaftlicher Bedeutung und damit von grösster Bedeutung für die Kriegsführung im ganzen. Der Chef der 28.MS.Fl. als Führer des MS-Geleits (abgekürzt: Geleitführer) war in der Besprechung vom 22.12.43 durch die 4.Sich.Div. in seine Aufgabe eingewiesen worden. Kurz vor dem Auslaufen wurden von ihm seine Kommandanten unterrichtet. Jeder auf verantwortungsvollem Posten stehende Soldat des MS-Geleits wusste, um was es ging und dass für das Gelingen der Einbringung das Beste zu leisten sei. Einzelheiten hierzu ergibt der Bericht S.1.

Vom Geleitführer waren sowohl in der Besprechung vom 22.12.43, an der in Vertretung des Chefs der 8.Z.Fl. der Kommandant von Z 27 teilnahm, wie in seiner Kommandantenbesprechung kurz vor dem Auslaufen allgemeine Anordnungen für die Durchführung des Geleits ab Punkt "Garten" getroffen worden. Das Geleit sollte in drei Gruppen laufen. Erste Gruppe: 1.Zerstörer-Division; 2.Gruppe: "Bernau"; 3.Gruppe: 2.Zerstörer-Division. Vor jede Gruppe hatte sich ein M-Boot zur GBT-Sicherung zu setzen. Diese Geleitzusammensetzung entsprach einer vom BSW am 19.1.43 mündlich an den A1 der 4.Sich.Div. gegebenen Weisung. Für das Einfallen von Nebel war bestimmt worden, dass die führenden M-Boote mit ihren Schutzobjekten ankern sollten, dass aber bei Eintritt des Nebels auf der Barre diese möglichst noch zu passieren sei. Der Ankerbefehl sollte von jedem Gruppengeleitboot für seine Untergruppe selbständig gegeben werden, da bei der Länge des gesamten Geleitzuges (Entfernung vom Spitzen-M-Boot vor der 1.Zerstörer-Division bis zum Ende des Schleppzuges T 27 bei genauer Einhaltung der Abstände 8000 - 10000 m) durchaus möglich war, dass die Spitze in Nebelbänke geriet, während die achteren Gruppen noch gute Sicht hatten (Bericht S.1 Mitte und unten).

Von der 4.Sich.Div. war gem.Weisung BSW ein Geleitformationsplan sowohl für den Fall, dass nur GBT-Sicherung zu fahren sei (Normalformation), wie für den anderen Fall aufgestellt worden, dass nach Einflügen zusätzlich KFRG-Sicherung erforderlich sei. Den Plan erhielt sowohl der Geleitführer wie die 8.Z.Fl.

II. <u>Formation.</u>

Dem Geleitführer standen 9 M-Boote zur Verfügung:
4 Boote seiner eigenen Flottille (M 463, M 384, M 304 u. M 271),
3 Boote der 8.MS.Fl. (M 34, M 28 und M 254),
1 Boot der 10.MS.Fl. (M 428) und
1 Boot der 26.MS.Fl. (M 424).
Selbstverständlich wäre vorzuziehen gewesen, Boote nur <u>einer</u> Flottille für die wichtige Aufgabe einzusetzen, um dem Geleitführer einen einheitlich eingefahrenen und in seine Gedankengänge durch lange Zusammenarbeit eingelebten Verband in die Hand zu geben. Dies war unmöglich; von der 2<u>8</u>.MS-Fl. waren 4 Boote ausser Kriegsbereitschaft. Auch die übrigen Biscaya-Flottillen

konnten nicht die ausreichende Bootszahl liefern. Es war ge= währleistet, dass alle Kommandanten, die für das Einbringen von "Bernau" eingesetzt waren, in GBT- und KFRG-Sicherung erfahren und mit den besonderen Verhältnissen der Gironde vertraut waren. Da alle Boote einzeln, höchstens in Rotten verwendet wurden und bei der Länge des gesamten Geleitzuges der Geleitführer nicht überall zugleich sein und sofort eingreifen konnte, mussten in kritischen Lagen an die Kommandanten hohe Anforderungen für selbständiges Handeln erhoben werden.

Auf besonderen Wunsch des Chefs der 8. Z.Fl. waren 2 Markboote auszulegen. Bei der Besprechung vom 22.12.43 hatte der Kommandant von Z 27 für seinen Flottillenchef als Markboots= positionen Tonne A und Punkt 446 verlangt. Von der 4.Sich.Div. und dem Geleitführer war erwidert worden, dass nach ihrer An= sicht Markboote auf diesen Positionen nicht wichtig seien. Nach Wiederholung des Wunsches des Chefs der 8.Z.Fl. wurde jedoch Tonne A und Pkt.446 als Markbootspositionen bestimmt und als Markboote M 428 und M 254 abgeteilt. Vermutlich wollte der Chef der 8.Z.Fl. den Beginn der Tonnenreihe (Tonne A) und die Kurs= änderung in das Girondefahrwasser hinein (Pkt.446) durch Mark= boote gekennzeichnet haben. Die Boote lagen befehlsgemäss aus. Auf Markboote auf Positionen II - IV gem. 8.Z.Fl. Gkdos.122/Fs. Chefs. vom 21.12. war seitens 8. Z.Fl. wegen Unzweckmässigkeit ausdrück= lich verzichtet worden. BSW und Gruppe West/Führ.Stab erklärten sich hiermit fernmündlich einverstanden. FT 0426/30 des Chefs der 8. Z.Fl. geht also von irriger Grundlage aus. Bei einer Kommandantenbesprechung der 8. Z.Fl. am 26.12.43 nach Einlaufen wurde dieser Irrtum offenbar und von einem Zerstörerkommandan= ten richtig gestellt. Einzelheiten hierzu bringt der Bericht 3.2 Mitte.

Eine weitere Rotte wurde beauftragt, bei Pkt."Garten" den mit Maschinenhavarie zurückgebliebenen ZH 1 zu erwarten und einzubringen. Hierzu wurden M 34 und M 28 abgeteilt. Die Führung dieser abgesetzten Rotte, die völlig selbständig zu handeln hatte, erhielt auf Befehl der 4.Sich.Div. der tüchtige

und erfahrene Kommandant von M 34, Kaptlt. N o r d t (Bericht S.2 unten und S.3 Mitte).

Es blieben dem Geleitführer ausser M 463, auf dem er sich selbst eingeschifft hatte, noch vier Boote, davon 3 Boote der 28.MS.Fl. und M 424 der 26.MS.Fl.

Der Geleitführer bestimmte als Sicherungsboot vor jede der drei Geleitgruppen je 1 Boot seiner Flottille, zu deren Kommandanten er aus langer Kriegsbewährung besonderes Vertrauen hatte. M 424 wurde als UK-Wiederholer zu M 271 geschickt, da dessen UK-Anlage unklar war (Bericht S.2 unten, S.9 oben).

Der Geleitführer selbst hielt sich auf M 463 beweglich und band sich an keine bestimmte Position. Wenn auch der Schwerpunkt der Geleitaufgabe bei "Bernau" lag, hatte der Geleitführer doch auch die Verantwortung für die Zerstörer und - wie sich erst in See ergab - für den Schleppzug T 27. In den Kriegserfahrungen des BSW ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass der Geleitführer frei sein müsse, um in kritischen Lagen dort eingreifen zu können, wo Not an Mann sei. Dass die Gruppe "Bernau" trotz aller sonstigen Verantwortung von ihm bevorzugt im Auge zu behalten sei, war dem Geleitführer klar.

Noch vor Geleitaufnahme hatte M 304, das sich vor "Bernau" setzen sollte, Ruderversager und fiel damit mindestens vor-übergehend aus. An seinen Platz trat das einzige Reserveboot, M 424. Der Geleitführer hätte (Bericht S.3 Mitte) jetzt gerne M 34, Kaptlt.Nordt, bereit gehabt, um ihn vor "Bernau" zu setzen; Kaptlt. Nordt war jedoch für das abgesetzt folgende Geleit von ZH 1 gebunden.

Trotz des Ruderversagers von M 304 trat in der Geleitaufnahme etwa 2 sm südwestlich Pkt. "Garten" keine Verzögerung ein. Das Geleit wurde laut anliegender Skizze planmässig (KTB 25.12. 2300 Uhr) und glatt aufgenommen. M 304 reparierte seinen Ruderschaden und übernahm später das Geleit des Schleppzuges T 27.

Ergebnis:
Die Aufstellung der Sicherungsboote für das Geleit "Bernau" wird gebilligt. Besonders wird gebilligt, dass sich der Geleitführer frei beweglich hielt. Dass die Kräfte knapp waren und nur M 424 nach Abzug der Markboote und der Geleitrotte bei ZH 1 als Reserve bereit stand, war nicht zu ändern und ergab sich aus der Lage.

III. Geleitverlauf bis zur Wrackberührung von "Bernau".

1) Der Geleitführer fuhr nach Geleitaufnahme zunächst zu "Bernau", wo er bei Pkt. "Garten" eintraf, und übermittelte ihr den quittierten UK-Befehl über die Formation und den zu haltenden Abstand (100 m ab beleuchteter Spurboje). Er fuhr dann nach vorn zur 1.Zerstörer-Division, wo sich der Chef der 8.Z.Fl. befand, und erfuhr dort, dass sich achteraus ein "kranker Bruder" - gemeint war der Schleppzug T 27 - befände, der auch ins Geleit genommen werden müsse. Um die Aufnahme des Schleppzuges T 27 durch M 304 zu überwachen, fuhr der Geleitführer bis ans Ende der Geleitlinie, passierte dabei "Bernau" mit UK-Verkehr nochmals bei Tonne A, beobachtete das Vorsetzen von M 304 vor den Schleppzug T 27 und befahl nunmehr, wieder zu "Bernau" zurückzukehren (Bericht S.3 unten und S.4 oben, KTB 26.12. 0015 Uhr). Diesem Verhalten des Geleitführers kann nur zugestimmt werden.

2) Auf der Fahrt entlang der Linie zurück zu "Bernau" passierte der Geleitführer die 2.Zerstörer-Division, deren Sicherungsboot M 271 war. Aus nicht erkennbaren Gründen hielten die Zerstörer dieser Gruppe weder den befohlenen Abstand vom GBT-Boot, noch untereinander, fuhren auch nicht Kiellinie, sondern eine sich verändernde Staffel. Einzelheiten ergeben KTB 26.12. 0025-0040 Uhr und Bericht S.4. Der Eindruck auf den Geleitführer musste das Bild völliger Verwirrung der Gruppe sein. Dies an einer Stelle unmittelbar vor der Barre, wo zur Verhinderung von Minentreffern strengste Geleitdisziplin erstes Gebot war. Es ist zu verstehen, dass ein in der Minenabwehrtaktik ausgebildeter und sehr erfahrener Geleitführer wie der Chef der 28.MS.Fl. bei diesem Verhalten der

2.Zerstörer-Division höchste Gefahr im Verzuge sah und sein sofortiges Eingreifen als unaufschiebbar betrachtete.

"Bernau" lief nach der Lage, wie sie sich damals dem Geleitführer darstellte, glatt und musste den kritischsten Teil, die Barre, nach Koppelung schon hinter sich haben. Die 2. Zerstörer-Division dagegen gefährdete sich bei dem Manöver des Nummernwechsels kurz vor der Barre schwer. Dem Geleitführer wird zugestimmt, dass es für ihn kein Zaudern zum Eingreifen bei der 2.Zerstörer-Division geben durfte. Hier war jetzt die Lage am kritischsten, hier musste er von sich aus handeln.

Hätte sich der Geleitführer nicht um die 2. Zerstörer-division gekümmert und wäre einer dieser Zerstörer wegen Nichtwahrung der Geleitdisziplin auf Mine gelaufen, hätte der Geleitführer den Vorwurf zu gewärtigen gehabt, nicht das Letzte zur Sicherung der 2.Zerstörer-Division getan zu haben.

3) Hinzu kam, dass M 271 durch das unglückliche Überholmanöver der 2.Zerstörer-Divison selbst in Bedrängnis geriet (KTB 26.12. 0055 Uhr und Bericht S.4 unten). Es hatte wegen des Zurückbleibens der Zerstörer seine Fahrt auf 3 sm verringern müssen. Mit dieser geringen Fahrt hielt es nicht ausreichend gegen den starken Strom vor und fuhr sich so - alleinige Ursache für die Behinderung war die Rücksichtnahme auf die Zerstörer - die Heck-GBT am Wrack von Sp.Br.21 ab. Der Geleitführer stand jetzt nicht nur vor der Aufgabe, die Geleitdisziplin bei der 2. Zerstörer-Division wiederherzustellen, sondern auch vor der weiteren Aufgabe, mit seinen Geräten für M 271 vorrüber-gehend einzuspringen. Da die Lage bei "Bernau" noch immer klar zu sein schien, brachte er Gerät aus und setzte sich zur GBT-Sicherung vor die 2.Zerstörer-Division (Bericht S.4 unten).

4) Wäre der Geleitführer durch die 2.Zerstörer-Division nicht aufgehalten worden, hätte er, wie beabsichtigt, "Bernau" ostwärts von Pkt.446 sowie noch vor der Barre und dem Wrack

von Spr.Br.21 erreicht gehabt (Bericht S.5 oben). Dies wird besonders unterstrichen!

Der Geleitführer hatte sowohl zu Beginn des Geleits bei Pkt. "Garten" wie bei Passieren von "Bernau" bei Tonne A dieser mehrfach befohlen (Bericht S.3 unten), dass sie den befohlenen Abstand von 100 m hinter der Spurboje besser ein=zuhalten habe. Nach dem KTB von M 424 fuhr "Bernau" statt=dessen in Abständen von 400-1000 m hinter M 424 und war bei Tonne 2, etwa in Höhe des Wracks des Spr.Br.21, sogar auf 1500 m gesackt. Wäre der Geleitführer vor Erreichen der Barre wieder bei "Bernau" eingetroffen, hätte er auf den schon wiederholt gegebenen Befehl des dichten Folgens hinter M 424 aufmerksam machen und das Einhalten des richtigen Ab=standes mit seiner Autorität erzwingen können. "Bernau" wäre dann glatt an dem Wrack vorbeigekommen.

Welches auch die Gründe für das Überholmanöver der 2.Zerstörer-Division gewesen sein mögen, keiner der Gründe konnte bei der gegebenen Lage so dringlich sein, die durch das Verhalten der 2.Zerstörer-Division verursachte Behinderung von M 271 und das Aufhalten von M 463 zu rechtfertigen. Wegen ihrer Auswirkungen auf die gesamte Geleitführung, vor allem auf die Gruppe "Bernau", werden die Verstösse gegen die Geleitdisziplin durch die 2.Zerstörer-Division sehr bedauert.

Aller Wahrscheinlichkeit nach ist "Bernau" dadurch auf das Wrack von Sp.Br.21 geraten:

a) dass es nicht Abstand hielt,
b) dass sich zu sehr darauf verliess, trotz des Zurückbleibens noch im Kielwasser von M 424 zu fahren dabei nicht genügend den Stromvorhalt beachtete und deshalb vom Strom nach Norden ver=setzt wurde (Bericht S.6 unten).

Dass Tonne H und Tonne 1 bei starkem Nord-Strom in die Deck=peilung auswehen, ist jedem Girondefahrer bekannt. Bei star=kem Nordstrom ist daher Tonne H dicht zu passieren (KTB M 424: Abstand 150 m).

"Bernau" hätte nur das Beispiel von M 424 nachzuahmen brauchen. Das wäre für "Bernau" beim Innehalten des befoh= lenen Abstandes von 100 m ab Spurboje leicht gewesen. Wenn sich freilich"Bernau" auf 400-1000 m und bei der Wrackbe= rührung sogar auf 1500 m sacken liess, erwies sich ein ge= naues Kielwasser== fahren praktisch als unmöglich.

Der Geleitführer konnte nicht vorausschauend an "Bernau" Anweisung über Verhalten im Strom geben. Der Strom im Gironde= fahrwasser hängt nicht nur von der Tide , sondern ebenso von Windstärke und Windrichtung ab. Er war zu den Zeiten und an den Stellen, wo der Geleitführer bei "Bernau" stand (Pkt. "Garten" und Tonne A) ganz verschieden vom Strom beim Wrack des Spr.Br.21. Der Geleitführer durfte davon ausgehen, dass der Kapitän der "Bernau" sich über die Stromverhältnisse der Gironde aus dem Seehandbuch unterrichten, nach dem Unter= schnitt der Tonnen den Strom selbst beobachten und im übrigen, wie ihm mehrfach befohlen, dichtauf folgen würde (Bericht S.6 Mitte).

Durch Nebel war "Bernau" vor der Wrackberührung in keiner Weise behindert, Nebelbildung war nicht ursächlich für die Wrackberührung. Als "Bernau" die Wrackberührung hatte, herrschte eine Sicht von etwa 2 sm und waren alle Tonnen sowie la Coubre zu sehen. Nicht zu sehen war lediglich die Deckpeilung von Palmyre. Nebel setzte für die Gruppe "Bernau" nach dem KTB von M 424 erst beim Passieren von Tonne 8 um 0106 ein.

Offen bleibt die Frage, ob der Kommandant von M 424 in Abwesenheit seines an anderer Stelle aufgehaltenen Geleit= führers nicht noch Mittel besass, "Bernau" in letzter Minute an der besonders kritischen Stelle auf der Barre zum Ein= halten des richtigen Abstandes zu bringen. Der Kommandant von M 424 hielt es für ausreichend, dass "Bernau" klare Weisung über einzuhaltenden Abstand hatte und mehrfach auf die Notwendigkeit richtiger Abstände vom Geleitführer während des Geleits hingewiesen war. Vom Kommandanten von M 424

"Bernau" hätte nur das Beispiel von M 424 nachzuahmen brauchen. Das wäre für "Bernau" beim Innehalten des befoh= lenen Abstandes von 100 m ab Spurboje leicht gewesen. Wenn sich freilich"Bernau" auf 400-1000 m und bei der Wrackbe= rührung sogar auf 1500 m sacken liess, erwies sich ein ge= naues Kielwasser== fahren praktisch als unmöglich.

Der Geleitführer konnte nicht vorausschauend an "Bernau" Anweisung über Verhalten im Strom geben. Der Strom im Gironde= fahrwasser hängt nicht nur von der Tide , sondern ebenso von Windstärke und Windrichtung ab. Er war zu den Zeiten und an den Stellen, wo der Geleitführer bei "Bernau" stand (Pkt. "Garten" und Tonne A) ganz verschieden vom Strom beim Wrack des Spr.Br.21. Der Geleitführer durfte davon ausgehen, dass der Kapitän der "Bernau" sich über die Stromverhältnisse der Gironde aus dem Seehandbuch unterrichten, nach dem Unter= schnitt der Tonnen den Strom selbst beobachten und im übrigen, wie ihm mehrfach befohlen, dichtauf folgen würde (Bericht S.6 Mitte).

Durch Nebel war "Bernau" vor der Wrackberührung in keiner Weise behindert, Nebelbildung war nicht ursächlich für die Wrackberührung. Als "Bernau" die Wrackberührung hatte, herrschte eine Sicht von etwa 2 sm und waren alle Tonnen sowie la Coubre zu sehen. Nicht zu sehen war lediglich die Deckpeilung von Palmyre. Nebel setzte für die Gruppe "Bernau" nach dem KTB von M 424 erst beim Passieren von Tonne 8 um 0106 ein.

Offen bleibt die Frage, ob der Kommandant von M 424 in Abwesenheit seines an anderer Stelle aufgehaltenen Geleit= führers nicht noch Mittel besass, "Bernau" in letzter Minute an der besonders kritischen Stelle auf der Barre zum Ein= halten des richtigen Abstandes zu bringen. Der Kommandant von M 424 hielt es für ausreichend, dass "Bernau" klare Weisung über einzuhaltenden Abstand hatte und mehrfach auf die Notwendigkeit richtiger Abstände vom Geleitführer während des Geleits hingewiesen war. Vom Kommandanten von M 424

ist nicht eingegriffen worden. Die Lage war für ihn nicht leicht. "Bernau" fuhr zeitweise in einer Entfernung von 400, zeitweise in einer Entfernung von 1000 m, bis sie sich unmittelbar bei Passieren des Wracks von Spr.Br.21 auf 1500 m sacken liess. Heruntergehen mit der Geschwindigkeit war, wie der Vorfall bei M 271 erweist, für M 424 gefährlich. Ein sehr energischer Kommandant hätte versuchen können, von sich aus den Zusammenhalt mit "Bernau" wenigstens vor der Barre fester zu machen. Der Versuch unterblieb. Für den Geleitführer war dieses ebenso unvoraussehbar wie das sorglose Verhalten von "Bernau". Es zeigt sich, worauf vom BSW wiederholt verwiesen wurde, welchen Nachteil die ständige Abgabe erfahrener Kommandanten aus dem BSW-Verband an den B.d.U. und das Einrükken weniger erfahrener Offiziere in Kommandantenstellungen hat. Diese jüngeren und weniger erfahrenen Kommandanten werden mit normalen Aufgaben ohne Weiteres fertig, meistern aber nicht jede Lage, die Ungewöhnliches von ihnen fordert.

5) Für das Verhalten von "Bernau" und der Zerstörer der 2.Zerstörer-Division kann eine phychologische Überlegung die Erklärung bringen:
Bei einem Kapitän, der tausende von Seemeilen zurückgelegt und den feindl. Blockadering durchbrochen hat, lässt die Nervenspannung nach, sobald er sich im Küstenvorfeld ins MS-Geleit aufgenommen weiss und schon die ersten Landzeichen der Küste sieht, die sein Ziel ist. Er neigt dazu, zu verkennen, dass bei der feindlichen Minentaktik gerade das flache Wasser vor der Küste des Zielhafens, also gerade die letzten Seemeilen, besonderes Gefahrengebiet sind, wo mit aller Aufmerksamkeit die Anordnungen des Geleitführers zur Wahrung der Geleitdisziplin zu beachten sind. Ähnliches gilt für Zerstörer, die von einem Vorstoss in den Atlantik hinein und aus mehrfachen Gefechten zurückkehren. Auch sie neigen häufig zur Unterschätzung der Gefahren der letzten Wegestrecke. Als Lehre zur Vermeidung derartiger Fehlbeurteilungen ist zu ziehen:

a) Blockadebrechern muss, wenn es die Wetterlage irgend=
wie gestattet, ein Begleitoffizier und ein Lotse
bei Beginn des MS-Geleits an Bord gegeben werden,
die die Schiffsführung navigatorisch unterstützen,
Wahrung der Geleitdisziplin gewährleisten und etwa
abgesunkene Aufmerksamkeit auf der letzten Wege=
strecke neu anspannen.

b) Bei den Zerstörer-Kommandanten ist immer erneute
Belehrung über die Gefahren des Fahrens auf flachem
Wasser und über das zur Bekämpfung dieser Gefahren
unbedingt erforderliche Verhalten im MS-Geleit not=
wendig.

7.) Ergebnis:

Das Verhalten des Geleitführers bis zur Wrackberüh=
rung wird gebilligt. Mit ihm wird der Schwerpunkt der Ver=
antwortung bei "Bernau" erblickt, neben dem die Verantwor=
tung für die Sicherung der Zerstörer aber bestehen blieb.
Das unglückliche Verhalten der 2. Zerstörer-Division zwang
den Geleitführer zur Hilfeleistung; dadurch wurde seine
Absicht, sofort zu "Bernau" zurückzukehren, und die Möglich=
keit persönlichen Eingreifens bei "Bernau" vor Passieren
der Barre zunichte gemacht. "Bernau" hielt nicht den mehr=
fach befohlenen Abstand, sondern sackte gerade an der kri=
tischsten Stelle. Der Kommandant von M 424, Oblt.z.S.
Stölken, ergriff nicht besondere Massnahmen in Anpassung
an die besondere Lage, um von "Bernau" gemachte Fehler
auszugleichen. So kam es zur Wrackberührung von "Bernau".

IV.) Massnahmen des Geleitführers bis Geleitende.

1) 0055 Uhr erhielt der Geleitführer die erste Nachricht,
dass bei der Gruppe"Bernau" Schwierigkeiten aufgetreten
seien, als nämlich M 424 meldete, "Dampfer kann Fahrt
nicht halten" (KTB 26.12. 0055 Uhr). Der Geleitführer
nahm in richtiger Erkenntnis, dass die Sicherung von
"Bernau" vordringlich sei, Gerät auf, überliess die
2.Zerstörer-Division M 271 und lief mit höchster Marschfahrt

zu "Bernau" (Bericht S.5 Mitte). Dass er "Bernau" nicht mehr erreichte, lag an dem ab 0136 Uhr einfallenden Nebel (KTB 26.12. 0136 Uhr bis 0200 Uhr).

Die Fahrtbehinderung von "Bernau" erschien zunächst nur gering. M 424 meldete, dass "Bernau" wieder aufhole (Bericht S.5 Mitte). Erst 0125 Uhr ging ein UK-Spruch von M 424 ein, der den Ernst der Lage erkennbar machte, da nach diesem UK-Spruch "Bernau" 4 - 5 m Wasser im Vorschiff hatte. Was der Geleitführer nunmehr zur Hilfeleistung bei "Bernau" und zu ihrer Bergung tat, ergibt sich aus den Eintragungen seines KTB von 0125 - 0830 Uhr und aus seinem Bericht S.7. Er bestellte 0118 Uhr einen Lotsen für "Bernau"; wies 0126 Uhr alle geleitfreien Boote an, Bergepumpen klar zu machen und zur Hilfe zu "Bernau" zu gehen; bestellte 0127 Uhr über la Coubre einen starken Pumpendampfer; befahl 0133 Uhr das Absetzen eines KR-Morsespruches, wonach Hilfe für die bei Tonne 1 beschädigte "Bernau" dringend sei; forderte 0150 Uhr Standortangabe von "Bernau" und setzte 0153 Uhr einen KR-FT ab, der die Lage bei "Bernau" schilderte.

Der KR-Morsespruch kam wegen Sichtverschlechterung nicht durch. Der Geleitführer hatte absichtlich von einem KR-FT abgesehen, weil er nicht durch überflüssiges Funken dem feindlichen B-Dienst Unterlagen verschaffen wollte. Seine Hilfeanforderung mit KR-Morsespruch 0133 Uhr entspricht zeitmässig genau dem KR-Ft des Chefs der 8.Z.Fl. 0133/8. Bei der Wichtigkeit der Lagemeldung 0133 Uhr und der Hilfeanforderung wäre es richtiger gewesen, wenn der Geleitführer die Abgabe des KR-Morsespruches nicht erst versucht, sondern sofort gefunkt hätte. Ein Funkspruch hatte gegenüber dem Morsespruch auch den Vorteil, dass die Führung an Land unterrichtet wurde und nicht auf Weitergabe des Morsespruchs durch die Signalstelle La Coubre angewiesen war.

2.) Sehr störend waren für die Massnahmen des Geleitführers seine unzureichenden Nachrichtenmittel und die ungenügende UK-Disziplin der Zerstörer. Der Geleitführer hatte sich zwar mit "Bernau" auf nahe Entfernung gut verständigen können, auf grössere Entfernungen nach der Wrackberührung riss jedoch die Verständigung ab. Dies lag einmal an der geringen Lautstärke der UK-Anlage von M 463 (normale UK-Anlage M-Boote 40), zum anderen an der Ungenauigkeit der Abstimmung des UK-Geräts von "Bernau" (Bericht S.7 Mitte). Das Führerboot der 8.Z.Fl. musste als Wiederholer einspringen. Die Zerstörer verkannten teilweise den Ernst der Lage und die Grösse der Verantwortung des Geleitführers, indem sie den UK-Kanal nicht für den vordringlichen Verkehr zwischen Geleitführer, Chef der 8. Z.Fl. und "Bernau" freiliessen, sondern für ihre durchaus nicht wichtigen Nachrichten ausnutzten. (KTB 26.12. 0055 Uhr, Bericht S.7). Alle Versuche des Geleitführers, eine bessere UK-Disziplin der Zerstörer zu erreichen (Bericht S.7 unten), hatten nur vorübergehenden Erfolg. Schliesslich war der Geleitführer dadurch behindert, dass der Chef der 8.Z.Fl. - in guter Meinung- jeden UK-Verkehr sperrte, um selbst mit "Bernau" ungestört sprechen zu können, und die Leitung der Bergung selbst übernahm (KTB 26.12. 0200 Uhr, Bericht S.7 unten). Dass der Chef der 8. Z.Fl. mit seinen besseren Nachrichtenmitteln und seiner starken UK-Anlage im Interesse der Bergung aus Beschleunigungsgründen unmittelbar handelte und nicht nur als Wiederholer des Geleitführers auftreten wollte, wird verstanden. Das ergab sich aus der kritischen Lage, wo der erste Führer (Geleitführer) behindert war, sodass der zweite Führer (Chef 8.Z.Fl.) einsprang. Hierzu hat Chef der 8.Z.Fl. später dem Chef der 28.MS.Fl. gegenüber geäussert, dass er die Führung nur übernommen habe, da der Geleitführer mit seiner UK-Anlage nicht durchkam. Sehr störend und vermeidbar waren dagegen die Schwierigkeiten, die dem Geleitführer aus der schlechten UK-Disziplin der Zerstörer erwuchsen. Wenn Zerstörer ins MS-Geleit genommen sind, müssen

sie sich als Teil des Ganzen fühlen und sich der Verant=
wortung des Geleitführers einfügen.

3.)Obwohl der Geleitführer keine unmittelbare Verbindung mit "Bernau" mehr hatte, ist es doch seinen Massnahmen allein zu danken, dass "Bernau" an einer günstigen Position, dicht vor der Mole von le Verdon, aufgesetzt werden konnte. Diese Position erwies sich als so ungewöhnlich günstig, dass sie zum Löschen der Ladung und zum Abdichten der Lecks beibehal=
ten werden konnte; wahrscheinlich lag "Bernau" vor le Verdon gegen Luftangriffe geschützter als in Bordeaux.

Der Geleitführer wusste, dass der Kapitän der "Bernau", hierin unterstützt vom Chef der 8. Z.Fl., flaches Wasser ansteuern wollte. Diese Absicht war richtig; um aber "Bernau" auf flaches Wasser zu lotsen, musste zu=
nächst einmal ihr Standort mit einiger Genauigkeit ermittelt werden. Kursangaben für "Bernau" auf gut Glück konnten zum völligen Verlust führen, wenn "Bernau" beispielsweise auf die Sände beim Feuerturm von Cordonan geriet. Der Geleitführer bemühte sich daher mit allen Mitteln den Standort von "Bernau" zu erfahren. "Bernau" hatte selbst die Übersicht völlig verloren. Für die Zerstörer und M 424 war es im Nebel ausser Sicht gekommen. Unter diesen Umständen war eine Kursangabe an "Bernau" vor Ermittlung ihres Standortes zwecklos. Der Ge=
leitführer schlug dem Chef der 8. Z.Fl. vor, durch Einpeilen den Standort von "Bernau" zu bestimmen. Die angestellten Ver=
suche blieben vergeblich, da die Sendeantennen von "Bernau" zerschossen waren (KTB 26.12. 0200 Uhr, Bericht S.7 unten und S.8). Nunmehr bat der Geleitführer 0335 Uhr den Chef der 8. Z.Fl., M 384 anzuweisen, Peilzeichen für "Bernau" zu geben und sie so in die Nähe von Tonne 13 zu steuern (KTB 26.12. 0335 Uhr, Bericht S.8). Diese Massnahme war die ein=
zige, die Erfolg hatte. Sie führte "Bernau" an die Mole von le Verdon, wo sie sich gefahrlos aufsetzen konnte.
Der Geleitführer darf auf S.8 seines Berichtes mit berech=
tigtem Stolz melden, dass es ihm trotz aller Nachrichten=
übermittlungsschwierigkeiten letzten Endes doch gelungen sei, von sich aus "Bernau" durch die Peilzeichen eines

seiner Boote zu dem angestrebten günstigen Aufsetzpunkt zu steuern.

4) Nach der vorausgetroffenen Regelung für das Verhalten bei Nebel hätte M 424, als Nebel einfiel, ankern und "Bernau" sofort ebenfalls zum Ankern bringen müssen. Der Kommandant von M 424 unterliess dies. Nach seinem KTB fiel 0106 Uhr Nebel ein, ankerte er selbst aber erst 0135 Uhr, wobei "Bernau" ausser Sicht kam. Das ist ein Versager des Kommandanten von M 424. Er wirkte sich aber nur vorteilhaft aus. "Bernau" konnte so, durch die Peil=zeichen von M 384 gesteuert, den günstigen Aufsetzpunkt vor der Mole von Le Verdon erreichen, während sein Schick=sal sehr gefährdet gewesen wäre, wenn er gleich nach Nebel=einfall auf tiefem Wasser zu Anker gegangen und dort zu Anker geblieben wäre.

5) <u>Ergebnis.</u>

Für die Nachrichtenübermittlungsschwierigkeiten war der Geleitführer nicht verantwortlich zu machen. Als Lehre ist zu ziehen, künftighin bei wichtigen Geleiten dem Geleit=führer zusätzlich eine besonders leistungsfähige UK-Anlage zur Verfügung zu stellen. Der Geleitführer hat für "Bernau" alles getan, was möglich war. Es wird vor allem anerkannt, dass er auch dann nicht nachgab und "Bernau" seinem Schick=sal überliess, als der Chef der 8. Z.Fl. wegen seiner besseren Nachrichtenmittel in die Führung eintrat. Das Auf=setzen von "Bernau" vor der Mole von le Verdon nach den Peilzeichen von M 384 ist ein Erfolg seiner Überlegungen und ist allein sein Verdienst.

Heim, wohl nicht Besprechungsanordnung Heim.
I.V. Hoffg

4. A. Heimburg

Anlage 2 zu Mar. Gr. Abs. Wes. G. Abes. B. Nr. 387 tt 848/44

Ergänzender Bericht des Chefs 28.M.S.Fl.
15. 1.1944

Ergänzend melde ich zu dem KTB - Auszug der 28.M.S.Fl.vom 22. - 26.XII.43 noch folgendes:

I.) Vorbereitung:

1.) Bei der von der 4.Sich.Div. angesetzten Besprechung vom 22.12. bei der 2.Spr.Br.Fl., wo ich über dieAufgabe "Bernau" unterrichtet wurde, bin ich auf die besondere Bedeutung des Einbringens von "Bernau" aufmerksam gemacht worden. Der A I der 4.Sich.Div. sagte mir u.a.: "wenn es gelingt, Bernau hereinzubringen, sei das das schönste Weihnachtsgeschenk für der Führer, über das er sich ein ganzes Jahr lang freuen könnte."

Ich habe bei Unterrichtung meiner Kommandanten eine Stunde vor Auslaufen etwa dieselben Worte gebraucht; jeder meiner Kommandanten wusste, worum es ging und dass für das Hereinbringen von "Bernau" das Letzte herzugeben sei.

2.) Sowohl bei der Besprechung am 22.12.43, an der in Vertretung des Chef der 8.Z.Fl. der Kommandant von Z 27 teilnahm, wie bei der Kommandantenbesprechung kurz vor dem Auslaufen, habe ich u.a.geregelt, was bei Auftreten von Nebel zu erfolgen habe. Ich habe angeordnet, dass bei Nebel jeweils mit dem Geleitobjekt - wobei unter Geleitobjekt "Bernau" wie die Zerstörer zu verstehen waren -, zu ankern, bei Nebel auf der Barre aber noch zu versuchen sei, die Barre einlaufend zu passieren.
Da das Geleit in einzelne Gruppen zerfiel, (1.Zerst. Div., Bernau, 2. Zerst.Div. und Schleppzug T 27) war der Ankerbefehl von jedem Untergruppengeleitboot für seine Untergruppe selbständig zu geben. Es war durchaus möglich, dass bei der Länge des Gesamtgeleitzuges die Spitze in Nebelbänke geriet, während die achteren Gruppen noch gute Sicht hatten. Ich musste daher den Ankerbefehl den einzelnen Gruppen überlassen.

Ord. 3 Ji 1/Kl 5648 /44 g. K.

II. Formation.

Mir standen 9 Boote zur Verfg. und zwar 4 Boote meiner Flottille, der 23.M.S.Fl. (M 463, M 384, M 304, M 271), 3 Boote der 8.M.S.Fl. (M 34, M 254 und M 28), ein Boot der 10.M.S.Fl. (M 428) und ein Boot der 26.M.S.Fl. (M 424). Einheitliche Zusammensetzung des Geleitverbandes aus Booten einer Flott. war nicht möglich. Von den 8 Booten meiner Flottille befanden sich z.Zt. des Geleits 4 a.Kb.

Es waren 2 Markboote zu stellen, wofür ich M 428 für Tonne A und M 254 für Pkt. 446 bestimmte. Die Auswahl der beiden Positionen für die Markboote entsprach dem ausdrücklichen Wunsche des Kommandanten von Z 27 als Vertreters des Chefs der 8.Z.Fl.. Sowohl von der 4.Sich.Div. wie von mir war bei der Besprechung vom 22.12.43 erk-lärt worden, dass wir Markboote auf den letztgenannten Positionen nichr für besonders wichtig hielten. Der Kommandant von Z 27 hatte aber für seinen Flott.Chef auf d. Wunsch nach Markbooten bei Tonne A und bei Pkt.446 bestanden, wahrscheinlich deshalb, weil die Tonnenreihe bei Tonne A begann und weil bei Pkt. 446 Kurs zu ändern war. In diesem Zusammenhange melde ich, dass am 26.12.43 von seiten des Chefs der 8.Z.Fl. in einer Besprechung zwischen ihm und seinen Kommandanten, zu deren Ende ich hinzukam, die Bemerkung fiel "ich habe doch immer Markboote an den Wrackstellen gefordert", worauf einer seiner Kommandanten ihm erwiderte: "nein, Herr Kapitän, für die Auslegung von Markbooten war immer nur die Rede von Tonne A und Pkt. 446".

Nach dem Befehl der 4.Sich.Div. musste von vornherein eine weitere Rotte, M 34 und M 28, für ZH1 abgeteilt werden, der durch Havarie zurückgeblieben war und der nach dem Geleit der "Bernau" und ihrer Zerstörer erwartet wurde.

Es blieben mir mithin noch 5 M-Boote. Ich befahl M 384 an die Spitze der 1.Zerst.Div., M 304 vor "Bernau" und M 271 vor d. 2.Zerst.Div. M 424 gab ich als Wiederholer zu

M 271, da dessen UK unklar war. Ich selbst fuhr auf M 463 und hielt mich absichtlich beweglich, um stets dort während des Geleits eingreifen zu können, wo sich kritische Situationen entwickelten.

Das Geleit begann durch Aufnahme von "Bernau" etwa 2 sm südlich "Garten". Noch vor Geleitaufnahme meldete M 304, das sich vor Bernau setzen sollte, Ruderversager, Ich bestimmte nunmehr das noch freie Boot, M 424, sich als Ersatz für M 304 vor "Bernau" zu setzen.

Ich hatte zunächst für "Bernau" und die beiden Zerstörer-Divisionen Boote meiner Flottille eingesetzt, weil ich deren Kommandanten aus langjährigem Zusammenfahren kannte und zu ihnen entsprechendes Vertrauen hatte. Als M 304 wegen seines Ruderversagers mindestens vorübergehend ausfiel, musste ich auf M 424 als letztem Reserveboot zurückgreifen. Ich hätte an und für sich lieber den besonders erfahrenen Kaptlt. Nordt mit seinem M 34 als Reserveboot bei mir gehabt, um ihn jetzt vor "Bernau" setzen zu können, dies war jedoch nicht möglich, weil Kaptlt. Nordt als selbständiger Geleitführer für ZH 1 auf Befehl der Sich.Div. abgeteilt war.

Bei Geleitaufnahme lief ich mit meinem Boot zunächst zu "Bernau", dann voraus zur 1.Zerst.Div., dann wieder zurück zu Bernau, wo ich beim Passieren von Tonne A wieder eintraf. Beide Male gab ich mehrmals mit UK an "Bernau", die in zu weitem Abstand von dem vorgesetzten M-Boot fuhr, dass sie genau 100 m hinter der beleuchteten Spurboje zu fahren habe. Dieser Befehl wurde mir von "Bernau" quittiert.

2330 Uhr teilte mir der Chef der 8.Z.Fl. durch UK mit, dass ein besonderes Boot für den "kranken Bruder" abzuteilen sei. Wie ich erst später feststellte, handelte es sich um den Schleppzug von T 27. Da sich M 304, das mittlerweile mit Handruder klar geworden war, in der Nähe des Schleppzuges befand, befahl ich M 304 vor den Schleppzug. Ich selbst fuhr mit M 463 nach achtern, um die Aufnahme des Schleppzuges zu überwachen.

0015 Uhr machte ich mit M 463, nachdem der Schleppzug T 27 in Geleit genommen war, wieder kehrt in der Absicht, zu "Bernau" zurückzukehren. Dabei musste ich die 2.Zerst.Div. passieren. Hierbei ergab sich für mich ein Bild völliger Verwirrung. Die Zerstörer hielten weder unter sich noch zum Geleitboot die befohlenen Abstände, sie standen auch nicht in Kiellinie, sondern in einer Art Staffel. Später merkte ich, dass der achtere Zerstörer den vorderen Zerstörer überholen wollte. Wie sich erst später für mich ergab, sollte an einer höchst ungünstigen Stelle Nummernwechsel vorgenommen werden. Ich versuchte, mit allen Signalmitteln Ordnung in die 2 Zerst.Div. gem. dem Geleitplan, der von der 4.Sich.Div, auch an die 8.Z.Fl. gegeben worden war, zu bringen. Das hielt mich aber von 0025 bis etwa 0040 auf.

M 271 hatte, da die Zerstörer immer mehr zurückblieben, seine Fahrt bis auf 3 sm vermindert. Bei dieser geringen Fahrt reichte der Vorhalt von 2 dez gegen den starken Nordstrom nicht aus, sodass es sich am Wrack von Sperrbrecher 21 die Heck-GBT abfuhr. Dies geschah nach meinen Beobachtungen nur infolge der Rücksichtnahme auf das Überholmanöver der Zerstörer. Zu dessen Unzweckmässigkeit habe ich mich schon geäussert.

Ich stand nun vor der Entscheidung, ob ich weiter zu "Bernau" vorlaufen oder zunächst mit den GBT meines Bootes bei der 2.Zerstörerdivision eingreifen sollte. Es musste rasch gehandelt werden. Ich entschied mich, da bei "Bernau" alles klar zu laufen schien und Bernau nach meiner Koppelung schon über d.Barre sein musste, für die Hilfe bei der 2.Zerst.Div. Ich sagte mir dass man mir als Geleitführer mit Recht Vorwürfe machen würde, wenn infolge Ausfalls der Heck-GBT von M 271 einer der ihm folgenden Zer-

störer einen G-Minentreffer erhalten würde.

Wäre die 2. Zerstörer-Div. nach dem Geleitplan gefahren, wäre ich östlich Pkt. 446 und vor Passieren des Wracks von Spr.Br.21 wieder bei "Bernau" gewesen.

Durch das Überholmanöver der 2. Zerstörer-Div. war diese soweit hinter "Bernau" zurückgesackt, dass der Abstand zwischen ihr und "Bernau" schätzungsweise 4-5 sm betrug und ich, als ich mich vor die 2. Zerstörer-Div. setzte, die Gruppe "Bernau" nicht mehr in Sicht hatte.

0055 Uhr kam bei mir der UK-Spruch von M 424 an: "Dampfer kann Fahrt nicht halten". UK-Spruch wurde unmittelbar darauf annulliert, da M 424 meldete, dass der Dampfer wieder aufhole. Er war die erste Andeutung, dass bei der Gruppe "Bernau" Schwierigkeiten aufgetreten seien. Ich entschloss mich nunmehr im Bewusstsein der Wichtigkeit des Einbringens von "Bernau", von weiteren Hilfeleistungen für die 2. Zerstörer-Div. abzusehen, liess Gerät einnehmen und stieß dann mit höchster Marschfahrt zur Gruppe "Bernau" vor, um mich dort selbst von dem Stand der Dinge zu überzeugen. Bevor ich "Bernau" erreichte, fiel der Nebel ein.

III. <u>Gesteuerte Kurse.</u>

Ich habe nicht gemeldet, dass Tonne H und Tonne I vertrieben seien. Zutrifft jedoch, dass beide Tonnen bei starkem Nordstrom, d.h. von Süden nach Norden laufenden Strom, erheblich in der Deckpeilung hineinwehen. Dies ist eine für Girondefahrer bekannte Tatsache. Bei

<u>Nordstrom muss die</u>

Nordstrom muss die Tonne H in verhältnismässig nahem Abstand passiert werden.

Nach dem KTB von M 424 hat er Tonne H in 150 m Abstand passiert. Damit war jede Gefahr vermieden, wenn "Bernau" noch im Kielwasser entsprechend dem von mir mehrfach gegebenen Befehl folgte. Ich halte es auch für selbstverständlich, dass ein erfahrener Seemann, wie der Kapitän der "Bernau", im strömenden Gewässer, wenn er in Kiellinie folgen muss, gegen den Strom vorhält, um nicht aus dem Kielwasser herausgetragen zu werden. Ein besonderer Hinweis hierauf war m.E. nicht notwendig. Allenfalls hätte er von dem Kommandanten von M 424 unter Anpassung an die lokalen Verhältnisse gegeben werden müssen. Die Stromverhältnisse vor der Gironde hängen nicht nur von der Tide, sondern auch von Windrichtung und Windstärke ab. Ich konnte also als ich in der Nähe von "Bernau" bei Garten und bei Tonne A stand, nicht schon von mir aus vorsorglich Richtlinien für Verhalten im Strom weiter östlich geben. Die Kenntnis der Stromangaben gemäss Segelhandbuch musste ich und durfte ich voraussetzen.

Nach der Meldung von M 424 hat "Bernau" nun entgegen meinen mehrfachen Befehlen nicht einen Abstand von 100 m ab Spurboje, sondern von 400 m - 1000 m eingehalten und kurz nach Passieren von Tonne II, also kurz nach der Berührung des Wracks sogar einen Abstand von rund 1500 m von M 424 gehabt. Das ist m.E. der alleinige Grund für die Wrackberührung. "Bernau" hat sich wahrscheinlich zu sehr darauf verlassen, im Kielwasser von M 424 fahren zu dürfen, während er durch den Strom tatsächlich aus dem Kielwasser von M 424 herausgetragen war.

IV.) Meine Maßnahmen nach der Wrackberührung.

Ich hatte schon gemeldet, dass ich 0055 Uhr von M 424 den UK-Spruch erhielt, "Bernau" könne die Fahrt nicht halten. 0115 Uhr folgte der weitere UK-Spruch, dass"Bernau" sich bei Tonne I vermutlich an dem dort liegenden Wrack beschädigt habe, die Fahrt aber fortsetzen könne. Zwischen 0115 und 0830 Uhr habe ich ununterbrochen Weisungen für das Einbringen von "Bernau" trotz ihrer Beschädigungen gegeben: ich habe einen Lotsen für "Bernau" bestellt (0118 Uhr), habe alle geleitfreien Boote angewiesen, zu "Bernau" zur Hilfeleistung zu gehen und ihre Bergepumpen klar zu machen (0126 Uhr), habe über Signalstelle La Goubre bei 2. Spr.Br.Fl. um einen starken Pumpendampfer für "Bernau" gebeten (0127 Uhr), habe 0150 Uhr von "Bernau" Standort gefordert, habe 0153 Uhr einen KR-FT abgesetzt, der die mir damals bekannte Lage wiedergab und habe versucht, mit UK mit "Bernau" Verbindung zu bekommen, um von ihm Weiteres zu hören, und entspr. meine Anordnungen abzustimmen. Leider kam ich mit meiner UK-Anlage zu "Bernau" nicht durch und war auf einen Wiederholer angewiesen. Grund für das Nichtdurchkommen der UK lag einmal in ihrer geringen Stärke, zum anderen in der schlechten Abstimmung des UK-Geräts auf "Bernau". Ich wurde auch sehr stark durch die mangelnde UK-Disziplin der Zerstörer behindert, die z.B. trotz der kritischen Lage das letzte Funkwetter durch UK sich durchgaben. Ich habe durch meinen Oberfunkmeister mehrfach an die Zerstörer durch UK durchgegeben: "Leitung ist hier, bitte mit UK-Verkehr warten, bis zur Meldung aufgefordert". Ein Ergebnis hatten diese Mahnungen nur sehr vorübergehend. Schließlich wirkte sich gegen mich aus, dass der Chef der 8. Z.-Flott. jeden UK-Verkehr sperrte, um unmittelbar mit "Bernau" von sich aus verkehren zu können.

Aus dem UK-Verkehr erkannte ich, dass der Kapt. der "Bernau", unterstützt von Chef der 8. Z.-Fl., auf seiner schon früher geäusserten Absicht festhielt, das Schiff auf flaches Wasser zu bringen. M.E. war Voraussetzung für eine solche Steuerung

der "Bernau", dass zunächst einmal ihr Standort ermittelt wurde, da sich sonst jede Kursangabe gefährlich auswirken konnte. Ich schlug dem Chef der 8. Z.-Flott. vor, den Standort der "Bernau" durch Einpeilen zu bestimmen (0200 Uhr). Mir wurde erwidert, das sei nicht möglich, da die Sendeantennen von "Bernau" zerschossen wären. Trotzdem angestellte Versuche hatten keinen Erfolg. Ich bat dann den Chef der 8. Z.-Fl.(0335 Uhr), M 384 anzuweisen, Peilzeichen zu geben und so "Bernau" nach Tonne 13 zu lotsen. Dies ist geschehen und dieser Maßnahme ist es allein zu danken, dass "Bernau" nach einem günstigen Platz zum Aufsetzen in unmittelbarer Nähe des Molenkopfes von Le Verdon gelotst werden konnte.

Meine Hilfeanforderung 0133 Uhr habe ich nicht mit Funkspruch, sondern Kr-Morsespruch über La Coubre abgegeben, weil ich die Funkdisziplin weitgehendst wahren und nicht durch überflüssiges Funken den Feind aufmerksam machen wollte. Meine Hilfeanforderung erfolgte zu gleicher Zeit wie der KR-FT 0133/8 der 8. Z.-Fl.

Wenn ich auch, wie ich schon ausführte, zum Verkehr mit "Bernau" auf die Wiederholung des Chefs der 8. Z.Fl. angewiesen war, sind doch die ersten Maßnahmen zur Hilfeleistung bei "Bernau" von mir eingeleitet worden und stammt vor allem die Maßnahme, die zur Ermittlung des Standortes von "Bernau" und zu ihrer Steuerung nach einem günstigen Aufsetzpunkt führte, von mir als Geleitführer.

gez. Bidlingmaier.

Für die Richtigkeit :

Oblt.(V) u. Verb.Adjutant.

Anlage 3 zu Chef. Gr. Kdo. Ltg. S. Kdos. B. Nr. 3487/43

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

B. S. W.
Eingang 16 JAN. 1944
B.-Nr. Gkdos. 215 Anl. 4
bei Akte 187

Auszug

aus dem Kriegstagebuch der 28. Minensuchflottille

vom 16. bis 31. Dezember 1943.

22.12.43

Besprechung bei der 2. Sperrbr.-Fl.:
Anwesend: Stellvertr. Führer der 4. Sich.Div., A 1, stellvertr. Flo.-Chef der 10. M.S.-Fl., stellvertr. Flo.-Chef 8. M.S.-Fl. und 1 Zerstörerkommandant.
Besprechungspunkte:
1.) Bekanntgabe der Aufgabe.
2.) Normalformation, wenn nicht durch FT anders befohlen.
3.) K.F.R.G.-Geleit wird im Falle von Einflügen durch FT befohlen.
4.) Führung beim Eingeleiten hat Chef 28. M.S.-Flottille.
5.) Markboote stehen nicht mit Sicherheit zur Verfügung. Bei entsprechendem Wetter erhält M 271 auf Anforderung FT-Befehl, bei Tonne A Peilzeichen zu senden.
6.) Marschfahrt nicht über 10 sm.
7.) Hinweis auf Wichtigkeit genauen Abstandhaltens.
Meine Abmachungen mit Zerstörerkommandant:
1.) Verbindung über U.K.-Kanal 9.
2.) M-Boote fahren Spurboje beleuchtet.
3.) Boote setzen während der Dauer der Geleitaufnahme Dampferlichter (nur diejenigen, die zu geleiten haben, nicht etwa verfügbare Reserveboote.)
4.) Außerdem setzen Geleitboote zur Erleichterung des Einscheerens jeweils die taktische Nr. des zu geleitenden Verbandsteils im Falle der Normalformation, im Falle des K.F.R.G.-Geleits jedoch die Nr. der zu geleitenden

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36 Kriegstagebuch. Anl. 4 Fr. Mpf. Abt. 5648 /44 g. K. D 6 A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.12.43		Einheit. 5.) Bei Nebel ankern, möglichst hinter Barre. gez. Bidlingmaier. .....
25.12.43 1400	Pauillac	Chef 28. M.S.-Flottille mit M 463 und 428 ~~nach~~ nach Royan für Aufgabe gem. 4. Sich.Div. Gkdos 08008 A1 I. und II. Ang. "1.) Chef 28. M.S.-Fl. steht 25.12. ab 2000 Uhr bei Garten zur Aufnahme auf Rosengarten einlaufenden Geleites mit M 271, 384, 304, 463, 34, 254, 28, 424. Nach Geleitdurchführung M-Boote Fla.-Schutz für Schutzobjekt Le Verdon - Reede. 2.) 26.12. übernehmen 3 Boote 8. M.S.-Flottille und ein weiteres M-Boot Fla.-Sicherung für Gironde aufwärts laufendes Geleit bis Bx. Rückmarsch M-Boote 27.12. Führung hat Kptlt. Nordt. 4. Sich.Div. Gkdos 08008/43 A1." "M 428 (10.M.S.-Fl.) steht zusätzlich Aufgabe gem. hies. Fs. Gkdos 08008/43 A1 vom 23.12. zur Verfügung. 4. Sich.Div. Gkdos 08008/43 A2 II. Anl."
1404		FT 1404/43: Ab 2300 Uhr bei Garten stehen für G-Minengeleit für 5 Zerstörer und 1 Schutzobjekt. Eine Rotte bleibt bei Garten für später erwarteten Z. H 1 im Schlepp eines T-Bootes und Rottenführer melden.
1640	Royan - Reede	geankert.
1900	Royan - Reede	Kommandantenbesprechung: 1.) Bekanntgabe der Aufgabe und Einteilung der Boote für G-Minengeleit. 2.) Rotte M 34 und 28 für Zerstörer Z. H1 abgeteilt. 3.) Im Falle Normalgeleit M 428 entsprechend dem Wunsch 8. Z.-Fl. als Markboot bei Tonne A.

M 254

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.12.43		M 254 als Markboot bei Punkt 446 eingesetzt. Kennung Signal Stopp mit N.S.A. M 424 bei M 271 (U.K. unklar).
		4.) U.K.-Kanal 9 freigegeben nur für Verkehr zwischen Geleitführer und Chef 8. Z.-Fl.
2015	Royan - Reede	"Mit M 463, 384, 304, 271, 424, 254, 428 aus.
2100		Eingang Kr. 2021/75: "Schleppen für T 27 nach 446 schicken bis 2400 Uhr. Bestätigen. Chef 8. Z.-Fl."
2140	Punkt 446 N 1-2, leichter Dunst	Marsch Punkt Garten. FT 2117/79 Kr.Kr. Chef 28. M.S.-Fl. mit früherem Eintreffen Geleit rechnen. 4. Sich.Div.
2220	Punkt Garten Hier muß ich mich Einflüge gemeldet sind, Markboote auf Position zum Geräteausbringen zu haben, laufe ich 2 sm über Punkt Garten hinaus.	für die Art des Geleites entscheiden. Da keine befehle ich Normalgeleit und entlasse die Um Raum zur Einnahme der Geleitformation und
2240	Punkt Garten	Kehrtgemacht, dabei M 304 Ruderversager (Dauer 1 Stunde). Anstelle M 304 setze ich M 424 ein.
2245	Punkt Garten	Gerät GBT am Bug und Heck wird ausgebracht. Dampferlaternen lichtschwach gesetzt.
2250		Zerstörerverband ist im U.K. zu hören.
40	Es zeigt sich jetzt, daß es ein Versäumnis war, zu der Besprechung am 22.12. die Nachrichtenreferenten der beiden Verbände nicht hinzuzuziehen. Jetzt stellt es sich als sehr schwierig heraus, mit dem Chef der 8. Z. -Fl. in Verbindung zu treten, da die Decknamen nicht bekannt sind und es sehr schwer ist, in den sehr lebhaften U.K.-Verkehr der Zerstörer hereinzukommen. Auf mehrmaligen Anruf mit Stg.-Scheinwerfer erfolgt noch keine Antwort.	
2255		Zerstörerverband in Sicht Stb. achteraus. Die Geleitboote setzen jeweils taktische Nr. des von ihnen zu geleitenden Verbandteils.
2300	Punkt Garten	Zerstörerverband und Objekt scheeren ein. Geleitaufnahme geht dank der Vorbesprechung mit 8. Z.-Fl. am 22.12. verhältnismäßig glatt und ist in 10 Minuten beendet.
2310	Nördlich Punkt Garten N-liche Winde 2-3, Sicht 3-4 sm	Marsch nach Le Verdon Reede. M 463 (F-Boot) überwacht genaues Abstandhalten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.12.43 2325	94: das letzte Ziel 20 Grad backbord auf 6 F Boot!	Chef 8. Z.-Fl. fragt einen Zerstörer ob der "kranke Bruder" noch in Sicht sei. Eine Antwort auf diese Frage wird hier nicht aufgenommen (altes wenig leistungsfähiges U.K.-Gerät).
2330		U.K.-Spruch von Chef 8. Z.-Fl.:"Teilen Sie bitte ein besonderes Boot für den "kranken Bruder" ab". Meine Gegenfrage: "Wieweit steht er zurück"? wird beantwortet: "Das kann ich nicht mehr übersehen, vermutlich am Schluß des Verbandes ".
	Diese Antwort in der Annahme, daß der nicht soweit zurückstehe, nach den Gepflogenheiten der Zerstörer anzunehmen war, daß ein weiterer Havarist durch	In Verbindung mit Kr. 2021/75 führt bei mir zu nach FT 1404/43 später zu erwartende Havarie FT gemeldet worden wäre. Ich antwortete daher: "Hiefür ist eine Rotte abgeteilt". Da jedoch M 34/38 den Schleppzug nicht in Sicht haben, M 304, der mittlerweile mit Handruder klar gekommen war, bei ihm steht, erhält M 304 Befehl, ihn zu geleiten. M 34/28 sollen folgen.
2340	Mit Leuchtspur	Mit M 463 kehrtgemacht, um Aufnahme des "kranken Bruders" zu überwachen, dabei Zerstörer und Schutzobjekt auf fehlerhafte Abstände hingewiesen.
2345		Spitze passiert Tonne A.
26.12.43 0015		M 304 meldet Geleitaufnahme des "kranken Brude (T 27), nachdem er inzwischen noch einmal Rude versager gehabt hatte. M 34/28 folgen. Mit M 463 erneut kehrtgemacht.
0025		Zerstörer der 2. Division stehen zu weit vom Ge- leitboot ab. Dieses erhält Befehl, taktische I zu setzen, bis der richtige Abstand hergestel ist, während von den Zerstörern auf Morseanru nicht reagiert wird. Auf U.K. kann ich nicht durchkommen, da mein U.K.-Gerät offenbar zu schwach ist.
		0030 U r

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.12.43 0030		Der vordere Zerstörer der 2. Division läßt sich sacken. Anscheinend führen die Zerstörer Nummerwechsel durch.
0040	Punkt 446 N-liche Winde, niedrige Dunstschwaden	Die Zerstörer sind mit ihrem Positionswechsel noch nicht zu Ende.
	Ich halte einen Positionswechsel unmittelbar vor der Einsteuerung in das engste und durch Wracks behinderte Weggebiet, in dem noch mit starkem Querstrom zu rechnen ist, für sehr unzweckmäßig. Allerdings kann ich nicht übersehen, ob die Gründe, die dazu führten, dort früher hätten erkannt werden können.	
43 0055		U.K.-Gerät auf M 463 ausgefallen.
		M 271 meldet, daß er sich am Sperrbrecherwrack seine achtere G.B.T. abgefahren hat.
	M 271 hatte, um die Zerstörer aufkommen zu lassen, die Fahrt bis auf 3 sm vermindern müssen. Bei dieser geringen Fahrt reichte ein Vorhalt von 2 dez gegen den starken nördlichen Strom nicht aus, sodaß er in die Nähe des Wracks vertrieben wurde.	
0053		U.K. auf M 463 wieder klar.
0055		M 424 meldet: "Dampfer kann Fahrt nicht halten".
	Da ich den Grund hiefür nicht kenne, richte ich eine entsprechende Rückfrage an M 424. Dies wird stark erschwert und verzögert, durch den überaus regen und für meine Begriffe wenig disziplinierten U.K.-Verkehr der Zerstörer und Rotte M 34/28, der unter den unnötigsten Meldungen z.B. auch die Durchgabe des letzten Funkwetters enthielt.	
0115		Durch M 424 erfahre ich: "Bernau" hat sich 0045 Uhr bei Tonne 1 vermutlich an dem Wrack beschädigt, kann aber Fahrt fortsetzen. Der Kapitän wünscht einen Lotsen zur Anweisung eines Ankerplatzes.
0118		Über Signalstelle La Coubre an 2. Sperrbr.-Fl.: "Lotsen für Objekt entgegenschicken."
0125		Übermittelt M 424 eine U.K.-Meldung von "Bernau" "Habe 4-5 m Wasser im Vorschiff".
0126	Mardbank	U.K.-Befehl an alle geleitfreien M-Boote: "Bergepumpen klar machen und zu "Bernau" gehen zur Hilfeleistung.".
0127		Über Signalstelle La Coubre an 2. Sperrbr.-Fl.: "Starken Pumpendampfer Objekt entgegenschicken".

0130 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.12.43 0130		kommt durch U.K.: "Bernau" bedarf dringend der Hilfe".
0133		Kr. über La Coubre "Bernau bei Tonne 1 beschädigt, Hilfe dringend".
0135		Frage an M 424: "Haben Sie"Bernau" in Sicht"?
0136		Signalmaat meldet, daß Kr.-Spruch infolge Sicht verschlechterung nicht mehr durchkommt.
0137		M 424: "Nein, dichter Nebel, ankere zwischen Tonne 10 und 11".
0145		M 463 steht zwischen 2a und 2 in dichtem Nebel.
0150		"Bernau" meldet (diesmal im U.K. 463 vernehmbar: "30 Fuß Wasser im Schiff".
		An "Bernau": "Standort hergeben".
0153		Von "Bernau", übermittelt durch M 424: "Zwische Boje 8 und 9. Es ist fraglich, ob Schiff sich halten läßt. Versuche auf flaches "asser zu kommen". Ich befehle darauf sofort Kr.-Funkspru "Bernau" bei Tonne 1 beschädigt, meldet sich i sinkendem Zustand zwischen Tonne 8 und 9. Sofort Pumpendampfer entsenden".
0155		An alle: "Bei Aufkommen von Nebel ankern". Ich versuche an "Bernau" Kursanweisung durchzubekommen. Er hört aber M 463 nicht. Das Boot des Chefs 8.Z.-Fl. übermittelt. Es stellt sich dabei heraus, daß der Standort "Bernau" völlig unbekannt ist.
0200	Dichter Nebel, Sicht 50-100 m	M 463 meldet: "In dichtem Nebel bei Tonne 13 g ankert", nachdem zwischen Tonne 10 und 12 bereits 3 Zerstörer geankert haben. M 463 tastet sich mit Scheinwerfer von Boje zu Boje über die Barre um gegen 0300 Uhr bei Tonne 8 zu ankern. Meine Fragen und Befehle an "Bernau" bekomme ich nicht durch, teils weil ich bei der wenig leistungsfähigen U.K.-Anlage von M 463 auf einen Wiederholer angewiesen bin, teils weil der Chef der 8. Z.-Fl. jeden U.K.-Verkehr gesperrt hat, um unmittelbar mit "Bernau zu verkehren. Um 0230 Uhr läßt er durchgeben: "Leitung übernimmt Chef 8. Z.-Fl." Aus dem fragmentarisch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
~~noch~~ 2 25.12.43 ~~0200~~		mentarisch aufgenommenen U.K.-Verkehr entnehme ich, daß der Kapitän der "Bernau" immer noch die Absicht hat, auf flaches Wasser zu kommen, worin er vom Chef der 8. Z.-Fl. bestärkt wird. Ich schlage daher Chef 8. Z.-Fl. vor, durch Einpeilen Standort "Bernau" zu bestimmen. Er erwidert, das wäre nicht möglich, da auf "Bernau" Sendeantennen zerschossen. Ich höre dann aber im U.K. Verkehr zwischen den Zerstörern, daß "Bernau auf gefordert wird, Peilzeichen zu geben, und die Zerstörer ihn nacheinander einpeilen.
0330		Schleppzug mit M 304, M 428, M 254 und M 34/28 haben zwischen Tonne H und Tonne 1 geankert wegen Nebels.
0335		Da die Bemühungen, durch Einpeilen von "Bernau", deren Standort festzustellen, noch zu keinem Erfolg geführt haben, bitte ich den Chef der 8. Z.-Fl., M 384 anzuweisen, Peilzeichen zu geben, damit "Bernau" so die Höhe der Tonne 13 ansteuern kann. Dies geschieht und gegen 0400 Uhr meldet "Bernau": "Sitze auf Grund in 9 m Wasser."
0400 0611		Der genaue Ort der Strandung wurde jedoch 0611 Uhr bekannt: Molenkopf Le Verdon in 132 Grad , 3 Kabellängen ab.
0800		Schlepper "Gigant" passiert auslaufend. Er wird von mir längsseit gerufen, dem Kapitän der Liegeplatz "Bernau" auf der Karte gezeigt und befohle "Bernau" Hilfe zu leisten.
0830		Ich gebe U.K.-Befehl: M 34/254 auslaufen zur Aufnahme Z. Hl. Geleitfreie M-Boote sofort in Nähe "Bernau" gehen. Geleitboote mit Zerstörern folgen, sobald Sichtbesserung es zuläßt".
0840		M 463 geht Anker auf.
1015	Le Verdon Nebel, dabei wechselnde Sicht 100 m -1 sm	500 m neben "Bernau" geankert. Ich begebe mich sofort an Bord und finde dort bereits stellvertret. Führer der 4. Sich.Div., Werftvertr. und Vertreter der K.M.D. vor, die über die notwendigen Hilfsmaßnahmen mit dem Kapitän beraten. - Die Leistung der Bergepumpen der M-Boote (20 t h reicht nach Ansicht des Kapitäns bei weitem nich aus. Das einzig Mögliche ist Leichtern der

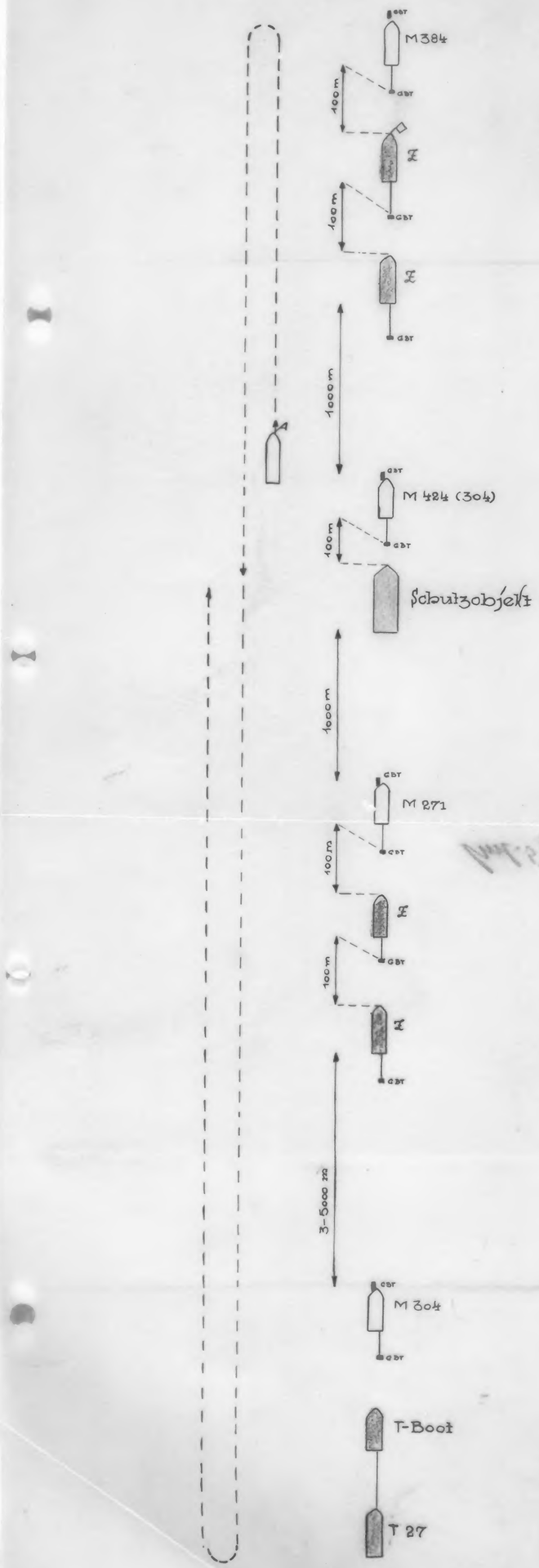
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.12.43		der betreffenden Ladelucken wofür Schuten nach Werftangabe im Anmarsch sind.
1100	Aufklarend, Sicht zeitweise bis 3 sm	Rückkehr auf M 463. Die übrigen geleitfreien M-Boote sind mittlerweile eingetroffen und hat um "Bernau" geankert. Die geleitenden sind mit ihren Zerstörern im Anmarsch. Sämtliche M-Boot erhalten Befehl, Fla-Schutzring um "Bernau" zu bilden. Ein Kessel Feuer aus!
1120	Sicht normal	Über MSS Le Verdon melde ich an 4. Sich.Div.: "Bernau" dicht bei Le Verdon Mole auf Grund. M-Boote außer Rotte M 34/254 Fla-Schutz übernommen. Leichterung "Bernau" in die "ege geleitet Augenblicklich keine Gefahr Genaueres folgt. Sicht zur Zeit normal".
1200		Eingang FT 1122/65 von 4.Sich.Div.: "Standort "Bernau" und Lage melden." Durch den Ob.Strm. lasse ich auf "Bernau" neue Absichten erkunden und melde mit FT 1251/82:"Pumpendampfer steht bei "Bernau". Lucke 1 und 2 voll Wasser. Ladung soll mit Taucherhilfe gelöscht, weiteres Festkommen durch Warpanker verhütet werden".

2. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 215... vom 14.1. 1944

Marschfahrt 10 sm

3/4

387/44
8487/44



1. Division

2. Division

Schlepp

Geheime Kommandosache !

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

3. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 484 Vorkommando vom 14.1.1944

3. Anlage zu 4. Sich. Div. B. Nr.: Gkdos 21521/43

Anlage 4/5 zu Mar. Gr. Kdo. Wes 6. Abt. B. Nr. 385/44 8487/44

ABSCHRIFT.

Kriegstagebuch

der

26. Minensuchflottille

Boot M 424.

Kmdt: Ob.Ltn.z.S.d.R. Stölken.

begonnen am 25.12.43
beendet am 26.12.43

Anlage zu Gkdos 152 M.463

Qu. 6 pm 1/Abt 5648/44 g. K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.12.	Royan Reede	
2o.15		Gemäß Befehl 4.Sich.Div.Gkdos o8oo8/43 A 1 vom 23.12.43:Chef 28. Msfl. steht 25.12. ab 23.oo Uhr bei Garten zur Aufnahme auf Rosengarten einlaufenden Geleites mit M 271/384/3o4/34/254/28/424/428.Nach Geleitdurchführung M-Boote Fl Schutz für Schutzobjekt Le Verdon Reede
		Anker auf. Formation: (m 463) (m 384) (m 3o4) (m 271) (m 424) (m 254) (m 428)
		(M 34 und 28 auslaufen später zur Sonderdurchführung Aufgabe.)
21.37	Punkt 446	passiert.
22.3o	Punkt Garten	erreicht und auf Gegenkurs gegangen.Bug- und Heck-GBT ausgebracht.
x 23.1o	Nähe Punkt Garten	Geleit aufgenommen.
	Wetter:NO 2,diesig, See 1-2,leichte SW-Dünung.	(Laut Befehl Chef 28.Msfl.ablöst M 424 manövrierunfähigen M 3o4). Formation: (m 463) GBT GBT (m 384) ↕ 4oo mtr GBT (Z) GBT (Z)
23.49	Tonne A mit Markboot M 428	passiert,Abstand 2oo mtr.
23.54	Tonne B	passiert
23.59	Tonne C	passiert GBT GBT (m 424) ↕ 1ooo mtr ↕ 4oo mtr. (Ldr. Ob.)
26.12.		
oo.o8	Tonne D	passiert
oo.15	Punkt 446 mit Markboot M 254	in 1ooo mtrAbstand folgt 2.Division.
oo.2o	Tonne F	passiert,Abstand 25o mtr.
oo.25	Tonne G	passiert
oo.3o	Tonne H	passiert,Abstand 15o mtr.
oo.35	Tonne 2 Wetter:NO 1-2,See 1 diesig,abnehmende Sichtweite.	passiert,Abstand 15o mtr. passiert,Abstand 1oo mtr.
oo.41		Schutzobjekt meldet Minentreffer,später Grundberührung.Objekt vergrössert seinen Abstand auf 1,5 Sm,
oo.53		Meldung an Geleitführer,daß Objekt Fahrt nicht halten kann.
oo.54		Objekt meldet,daß Fahrt wieder gehalten werden kann
oo.5o	Tonne 4	nahebei passiert.
o1.o6	Tonne 8 Plötzlich aufkommender dichter Nebel Sicht 1oo mtr.	passiert,Abstand 3oo mtr. Leuchtfeuer Terre Negre kommt ausser Sicht.
o1.35	Sicht 5o-1oo mtr.	Nach Ankern vorlaufender Zerstörer Bug-und Heck-GBT aufgenommen.Schutzobjekt kommt dichtbei an Backbord ausser Sicht.
o1.4o	Zwischen Tonne 1o und Tonne 12	geankert.
o93o		Nach Sichtbesserung Anker auf gegangen
1o5o	Le Verdon Reede	Als Flakschutz für Schutzobjekt geankert.

Oberleutnant zur See und Kommandant

Geheime Kommandosache!

Inhaltsverzeichnis
Meldungen und Berichte zum Einholen "Osorno" bei I k.

B.Nr.		Inhalt:	Seite:
1.Skl.			
42914/43	gK.	Standort größerer schwerer Feindgruppe	1
42958/43	gK.	Luft meldet Sichten "Osorno" 22.12.	2
42949/43	gK.	U-Bootssichtmeldung	3
3788/43	Chfs.	"O." hat auf Flugzeuganruf nicht geantwortet.)	4
		Verhalten "O." richtig, da auf Gegnerkurs)	5
52859/43	g	Ergänzung Luftmldg. über Feindgruppe	6
42975/43	gK.	Sonst keine Sichtung der Flugzeuge	7
52873/43	g	U-Boot sichtet Zerstörer	8
3793/43	Chfs.	Ergänzung Luftmeldung üb.Feindgeleit und Unterrichtung "Osorno"	9
		Standortmeldung Feindkreuzer u. Träger	10
4002/43	Chfs.	He als Kampfmaschinen BB. sehr nützlich, Kaptitäne unterrichten, Schiff erst versenken, wenn keine Hilfe durch Flugzeuge möglich u. Lage aussichtslos usw.	11
43027/43	gK.	B.d.U. plant Angriff auf Feindgruppe, da Kollisionsgefahr für "O." vorüber	12
		Gespräch 1.Skl.- Gr. West über Beratung u. Lagebetrachtung für Kapt. "O."	13 - 14
4005/43	Chfs.	Keine Kursänderung "O." 8.Z.Fl. meldet Luftfühlunghalter, Wetterlage	15 - 16
43063/43	gK.	Unterrichtung Gr.West üb.Sichten Trägers d.eig.UBt.	17
43117/43	gK.	8.Z.Fl. z.Täuschung Feind Kursänderung, 4.T.-Fl. planmäßig, ebenfalls "O.".	18
43162/43	gK.	8.Z.Fl. "O." in BE 9322 24.12. 12.46 Uhr aufgenommen	19
127/44	gK.	8.Z.Fl. meldet Luftangriff	20
43211/43	gK.	Nach B'Dienst laufend Luftfühlunghalter am Verband	21
		U-Boote haben 2 Zerst.aus Feindgruppe versenkt	22
43262/43	gK.	Abschuß 1 Sunderland durch "O." - Luftkämpfe T 22 Ruderversager	23
53131/43	g	Erfolgsmeldung Fl.F.Atl. 24.12.	24
43276/43	gK.	Gefechtskurzbericht Z 23	25- 26
43300/43	gK.	Standort Verband mit Feindfühlunghaltern, hoher Munitionsverbrauch, Einzelangriffe, ZH 1 abgehängt wegen Versalzung	27
43321/43	gK.	"O." starken Wassereinbruch,Ursache unbekannt	28
43323/43	gK.	"O." auf 23m Wasser geankert, Standort ZH 1	29
43322/43	gK.	"O." auf 9 m Wasser auf Grund gesetzt, Vorbereitung zum Löschen in Prähme	30
43393/43	gK.	Kurzbericht 8.Z.Fl. zum Einholen "Osorno"	31-32

1.Skl.43377/43 gK.	"O." auf 43°35,5' N 01° 3,2' West auf Grund	33
43397/43 gK.	"O." verlor infolge Nebel Spurboje u.lief auf Wrack, hierbei Boden aufgerissen Maßnahmen zum Löschen u. Flakschutz	34 - 35
43410/43 gK.	Ergänzung Gefechtsbericht 8.Z.Fl. 3 Abschüsse, eigene Verluste	36
43495/43 gK.	Entladung "O." 27. nachm. begonnen	37
	Einbringung "Osorno"	38 - 39
	Ladeliste "Osorno"	40
4353/43 gK.	Taucheruntersuchung "Osorno"	41



Prüf 1

Geheime Kommandosache!

Abschrift!

MBEB Marinenachrichtendienst eingeg. 7.1144 0330 Uhr.
K[k] MFP[G] ohne Nr. 7.1. 0130 Kr. 1.Skl.

gKdos. Chefsache! Nur durch Offizier!

Ergebnis Besprechung bei Gruppe West über Blockadebrecher-unternehmen Ende Dezember 43.

Teilnehmer: Kdt. Z 32, 23
Chef 4.T.-Fl.
I A Fl.F. Atl.

A) Zu Unternehmen "Bernau" keine wesentlichen neuen Erkenntnisse hinsichtl. Seeoperation. Bezügl. Einsatz Luftaufklärung festgestellt, daß - obwohl theoretisch volle Deckung an sich schon begrenzter Aufklärungsgebiete anzunehmen war - durch Ausfall verschiedener Schiffssuchgeräte und einzelner Maschinen durch Motorstörungen Aufklärung recht lückenhaft war.
Aufklärungskräfte durch unmittelbar vorhergegangenen Einsatz für B.d.U. für Aufgabe im ganzen nicht ausreichend.
Einbringen "Bernau" auf glückliche Umstände zurückzuführen:
1) Täuschung Trägerflugzeug durch "Bernau" gelungen.
2) Gegner durch Wetter offenbar im Lufteinsatz von Heimatbasis aus behindert.
3) Gegner zum Teil durch Operation überrascht, weil erste dieser Art in neuer Saison.
4) Gegner offenbar keine geeigneten Streitkräfte zur Hand, als er Ausmarsch Zerstörer erkannte.

B) Unternehmen "Trave":
Pause zwischen beiden Unternehmen zu kurz. Durch Ausrüstung, Wiederklarmachen und InSeegehen bei Nebel auf Gironde reger Funkverkehr veranlaßt, der vermutlich vom Feind erkannt und dadurch gewisse Enttarnung gegeben, wie Aufklärer über Gironde nach Auslaufen Zerstörer vermuten läßt.
Zerstörer am 27. 2000 Uhr von Feindfühlungshalter erfaßt. Tatsache Gruppe bisher unbekannt, da von Zerstörer nicht durch Funk gemeldet. Feindfühlungshalter hat keine Meldung abgesetzt. Dadurch Verdacht verstärkt, daß Gegner absichtlich nicht laufend Fühlung gehalten hat, um seine Absichten nicht zu verraten.
Eigene Luftaufklärung bei 2. Unternehmen noch lückenhafter als bei erstem. Unglücklicherweise Seegebiet, in dem "Trave" vermut-

lich versenkt wurde und engl. Kreuzer Überlebende aufgenommen haben, durch Ausfall eingesetzter eigener Aufklärer wegen techn. Störung am 27. nicht eingesehen. - Versenkung "Trave" Gruppe West am 27.12. nicht zur Kenntnis gekommen, da außer fehlender eigener Luftaufklärung "Trave" nach Bombentreffer sofort in Brand geraten und Absetzen Notmeldung unterblieben.

C) Zerstörergefecht:

Erste Feindsichtmeldung durch eigenes Flugzeug am 28.12. 1235 Uhr von Zerstörern und T-Booten richtig aufgenommen. Verband sammelt us Aufklärung auf südöstl. Kurs. Z 32, Z 37, Z 24 vorn, 4.T.Fl. in der Mitte, BB.achtern Z 27 und Z 23. Chef 8. Z.Fl. hatte Eindruck, daß Feindkreuzer westl. von ihm standen. Obwohl Kdt. Z 23 darauf aufmerksam gemacht hat, daß Gegner ostwärts stehen muss, hat Chef 8.Z.Fl., auch als Kreuzer tatsächlich im Osten in Sicht kamen, darauf hingewiesen, daß weiterer Gegner hinter eigenem Verband steht. Irrtum Chef 8.Z.Fl. kann entstanden sein, weil Ortsangabe erster Flugzeugmeldung auf Z 27 falsch gedeutet wurde. Andere Erklärung für Irrtum wurde nicht gefunden, durch Sichten Gegner im Osten und Annahme weiterer Feindkräfte im Westen zweifellos schwerwiegender Zwang bei Chef 8.Z.Fl. für Gefechtsführung entstanden. Andernfalls wäre bei richtiger Beurteilung der Lage nach erster Feindmeldung durch eigenes Flugzeug voraussichtlich eine günstigere Anfangsgefechtslage angestrebt worden und Gefecht anders verlaufen.

Kurz vor Teilung des Verbandes gab Chef 8.Z.Fl. an alle, daß weitere Kreuzergruppe von Finisterre im Anmarsch. Es ist bei Gruppe West und bei allen am Gefecht beteiligten Kommandanten ungeklärt, aus welcher Quelle Chef 8.Z.Fl. diese Nachricht hatte. Auch dies wird auf seine Entschlüsse von Einfluss gewesen sein. Unter Eindruck, daß drei Kreuzergruppen gegen ihn operieren, war Chef 8.Z.Fl. in Entschlussfreiheit eingeschränkt und sah sich offenbar zu gewaltsamem Durchbruch nach Osten gezwungen. Daher Entschluss zur Trennung des Verbandes in 2 Gruppen, als nach einstündigem laufenden Gefecht auf südöstl. Kurs Entfernung zu in Sicht befindlichem Feind so abnahm, daß Vorbeiziehen des eigenen Verbandes vor dem Gegner nach Osten unmöglich schien.

Eigener Verband durch Wetter nicht nur in Waffenverwendung eingeschränkt, sondern auch in Sicht durch Unmöglichkeit, Doppelgläser zu benutzen, stark behindert. Mehrfacher eigener Torpedoeinsatz vom Gegner ausmanövriert.
Nach Kehrtmachen Verbandschef mit 2 Zerstörern und 3 T-Booten Gegner ebenfalls kehrt unter starker Verringerung Gefechtsentfernung. Durch gutliegendes Feindfeuer Z 27, T 25 und T 26 bald danach Treffer erhalten, die eigene Boote in Geschwindigkeit herabsetzten und schließl. manövrierunfähig machten. Dadurch T 25 und T 26 ausgeschoren, T 22 zur Hilfeleistung zunächst bei T 25 geblieben, dann durch Kreuzer abgedrängt. Z 27 und Z 23 zunächst noch zusammen. Nordgruppe damit auseinandergesprengt. Feindkreuzer laufen mit Höchstfahrt auf Z 27 und Z 23 zu. Durch deckendes Feindfeuer auf Z 27 Z 23 an Hilfeleistung verhindert. Z 23 von Chef 8.Z.Fl. entlassen. Nach Aussagen Kdt. T 25 Feindkreuzer, nachdem Z 27 liegengeblieben war, zu T 25 gegangen und dieses bewegungsunfähig geschossen, dann zu südl. stehendem T 26 und dieses versenkt, anschließend wieder zu Z 27 und diesen versenkt. Boote hatten offenbar keine klaren Torpedos mehr. Nach Aussagen Geretteter von Z 27 standen auf Zerstörerback, nachdem die Besatzung Boot verlassen hatte, Chef 8.Z.Fl., Kdt. Z 27, Flottillenadjutant, Oberbootsmann und wahrscheinlich Flo.-Ing, während Zerstörer auf kürzeste Entfernung noch unter deckendem Feindbeschuß lag.Nach Volltreffer in Back Boot nach BB. gekentert. Offiziere danach nicht mehr gesehen. -

Zu OKM 1.Skl. I c 502/44 v. 5.1. sagen Gerettete aus, daß Engländer nach Sinken Z 27 nicht weitergeschossen haben. Gerettete haben jedoch Eindruck, daß bei Beschuß Z 27 auch absichtlich Besatzung auf Flößen beschossen wurde. Gruppe hält Eindruck Geretteter für falsch.

Südgruppe durch Teilung des eigenen Verbandes und Kehrtmachen des Gegners entlastet und eigene Nordgruppe sowie Feindkreuzer aus Sicht verloren. Zweimaliger Versuch Z 32 und Z 37, zur Entlastung zu Z 27 zu gehen, durch Feindkreuzer mit Artillerie verhindert. Bei 3. Versuch Z 32 und Z 37 bei Einbruch Dunkelheit zum Gefechtsfeld zurückzukehren, abermals von verfolgenden Feindkreuzern vereitelt ~~und~~ unter gleichzeitig laufenden Bombenangriffen auf beide Zerstörer. Dadurch bei Gruppe

West Zweifel aufgetreten, ob Z 32 und Z 37 abdrängende Kreuzer mit zur selben Zeit von Luftwaffe nördl. und nordwestl. vom Gefechtsfeld gemeldeten Feindkreuzern identisch. Dies bei großen Besteckunterschieden möglich. Wenn Flugzeugmeldungen zutreffen, müßte 2. Feindkreuzergruppe im Hintergrund gestanden haben, war aber, wie nachträglich festgestellt wurde, engl. Lazarettschiff durch eigene Luftwaffe 28.12. 16.12 Uhr in BE 6668 gesichtet und nach Landung gemeldet.

Besondere Erfahrungen Luft:
Auch Unternehmen "Trave" hat gezeigt, daß bei Überdeckung Aufklärungsgebiet durch Geräteflugzeuge, wenn Aufklärung theoretisch lückenlos, zweifellos Lücken bleiben. Dadurch erklärlich, daß Feindkreuzer so spät von Luftwaffe erfaßt, obwohl Gegner wahrscheinlich bereits vor Erfassung auf Lauer in Nähe Gefechtsfeldes gelegen hat. Gruppe vermutet, wenn engl. Reutermeldung zutrifft, daß "Glasgow" und "Enterprise" Besatzung "Trave" übernommen haben, beide Kreuzer über Nacht Gefechtsfeld von Westen angesteuert haben.
Eigene über Gefechtsfeld stehende Flugzeuge haben aus Mangel an Erfahrung und Ausbildung laufende Unterrichtung eigener Seestreitkräfte und Führungsstellen durch Fühlunghaltermeldungen unterlassen. Nunmehr erkannter Fehler wird in Zukunft durch vom Fl.Fue. zugesagte Ausbildung weitgehend ausgeschaltet werden. Mit Fl.Fue vereinbart, daß in Zukunft Flugzeuge, die bei eigenem Verband stehen oder dessen Standort kennen, Feindmeldungen nicht nach Quadratangaben, sondern auf die eigene Hauptmacht bezogen melden.
Einsatz He 177 mit Kehlgerät nur durchführbar bei Wolkenhöhe von 800 m an aufwärts. Start He 177 nur bei Helligkeit, da bei Start im dunklen sammeln des Verbandes nicht geligt.
Erfahrungsaustausch mit Fliefue im engsten Einvernehmen hat völliges Verständnis für Marinebelange.

D) Zusammenfassung:
Ungünstiger Verlauf Unternehmen "Trave" begründet durch:
1) frühzeitige Versenkung "Trave" ohne Kenntnis unsererseits.
2) weitgehender Einblick Gegners in eigene Operation.
3) Mangelhafte eigene Luftaufklärung.

4) Zusammentreffen mit Kreuzern ohne rechtzeitige Vorwarnung.
5) Nicht rechtzeitige Ansatzmöglichkeiten und ungeeignete Wetterlage für He 177.
6) Ungünstige Wetterlage für Geschwindigkeit und Waffeneinsatz von Zerstörern und T-Booten.

Somit alle ungünstigen Umstände, die bei Vorüberlegungen mit Chef 8.Z.Fl. durchgesprochen waren, zusammengetroffen, ohne daß rechtzeitiges Abbrechen der Unternehmung möglich war.

Mar.Gr. West Führstab gKdos. 5644/44 A I Chefs.

B.Nr. 1.Skl. 60/44 gKdos. Chfs.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

03048

0145 41

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
Jen 28/12 0050				
von MFPG durch Fernschr.				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von .....

+SSD MFPG 020346 28/12 0040=

SSD 1 SKL=

--GKDOS--GELB-- BETR LAGE BEI ''BERNAU''.-

1.) TAUCHERUNTERSUCHUNG ERGAB, DASZ LECK NUR IM SCHIFFBODEN SEIN KANN. DADURCH GROESZE NICHT FESTSTELLBAR.-

2.) SCHOTT ZWISCHEN LUKE 2 UND 3 WAHRSCHEINLICH GEBROCHEN.

3.) LECKDICHTEN VORLAEUFIG NICHT MOEGLICH.-

4.) OB DURCH LOESCHEN UND LENZEN SCHIFF WIEDER FLOTT WIRD (NOCH UNGEWISZ, WIRD) ABER ANGESTREBT .=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020346 A EINS OP+

I0000×100 6.41. C/2279

1. Ak 43530/43 g Kdos

I K 2x
(Ia Mat) 40

Ladungsangaben M. "O s o r n o".

Kautschuk	3 944 t
Zinn	1 826 t
Wolframerz	180 t
Kokosnussöl	223 t
Gum Damar	34 t
Stocklack	40 t
Manila Gopal	40 t
Shellack	4 t
Vitamine	4 t
Lezithin	10 t
Rohjod	2 t
Sapol	2 t
Agar-Agar	1 t
Chinin	10 t
Gallnüsse	9 t
Guttapercha	10 t
Stuhlrohr	3 t
Glimmer	0,2o4 t
Kupferdraht	0,11 t
	6 342 t

Chefsache!

Geheime Kommandosache!

Berlin, den 29.12.43.

34

Einbringen des Blockadebrechers "Osorno".

1) "Osorno" hatte Befehl, auf engl. Einzelfahrerweg in Richtung England zu laufen, in der Nacht zum 23. auf etwa 23 West nach Osten abzubiegen und am nächsten Tage etwa zwischen 20 und 18 West mit Südkurs einen von England nach Gibraltar fahrenden Einzelfahrer vorzutäuschen. In der anschließenden Nacht war wiederum Ostkurs einzuschlagen bis zu einem Treffpunkt auf 13° West, wo das Schiff durch eigene Zerstörer aufgenommen werden sollte.

2) "Osorno" hat diese Aufgabe planmäßig durchgeführt. Das Schiff wurde durch die eigene Luftaufklärung zum ersten Mal am 22. um 13.30 Uhr auf 55 West 47 Nord gesichtet. Am nächsten Tage, dem 23.12. ergab sich eine bedenkliche Situation dadurch, daß auf 19 30 West "Osorno" und eine Feindgruppe aus 1 Träger und 1 Kreuzer in den Mittagsstunden nur etwa 30 sm auseinander standen. 1 Trägerflugzeug sichtete "Osorno" und veranlaßte das Schiff zu einem Kurzsignal über den Fühlunghalter. Es ist "Osorno" augenscheinlich geglückt, das Trägerflugzeug zu täuschen, denn der Trägerverband setzte Kurs und Fahrt nach SW weiter fort, ohne sich um diese Schiffssichtung eben nördlich von ihm zu kümmern.

3) Auf diesen Trägerverband wurde eine U-Bootsgruppe, die Südwestteil des Großquadrates BE stand, angesetzt und versenkte aus der Sicherung dieser Gruppe 4 Zerstörer.

4) "Osorno" erreichte am 24.12. den Treffpunkt mit den Zerstörern um 1246 Uhr. 20 Min. vorher war der Blockadebrecher zum ersten Mal von einem Gegnerflugzeug erkannt und gemeldet worden. "Osorno" gelang, es, dieses Flugzeug kurz nach Abgabe seiner Meldung abzuschießen. Im Laufe des Tagesmarsches wurden "Osorno" und die Sicherungsfahrzeuge mehrfach von Flugzeugen ohne Erfolg angegriffen. Die Sicherungsfahrzeuge schossen 3 Feindflugzeuge mit Sicherheit ab.

5) Die ausmarschierende Gruppe von 6 Zerstörern und 6 T-Booten wurde (am 23. XII) um 2058 Uhr erstmalig von der Feindluft erfaßt und von diesem Zeitpunkt an ständig weiterverfolgt. Ein Zerstörer (Z 23) mußte wegen schwerer Seeschäden (Seegang 8) umdrehen und die Unternehmung abbrechen.

38

6) Der Nachtmarsch verlief ohne besondere Vorkommnisse. Ein T-Boot hatte schwere Ruderhavarie und blieb eine zeitlang zurück, konnte aber später den Verband wieder einholen.

7) In der Morgenfrühe des 25. wurde der Verband von der Feindluft noch einmal gemeldet, hat aber seinen Marsch ohne weitere Feindberührung fortgesetzt. Ein Zerstörer (Z 1) fiel vormittags wegen Versalzung der Maschinenanlage aus und mußte durch ein T-Boot eingeschleppt werden.

8) Beim Einlaufen in die Gironde in dunkler nebeliger Nacht verlor "Osorno" die Spurboje des führenden Minensuchbootes, kam etwas vom Wege ab und stieß auf ein Wrack. Dadurch wurde der Schiffsboden erheblich aufgerissen. Nach kurzem Ankern zur Untersuchung des Schadens mußte sich "Osorno" in der Nähe von Le Verdon Seebahnhof bei etwa 8 m Wasser auf Grund setzen.

Der Wassereinbruch in das Schiff und der Schaden - Brechen eines Schotts zwischen 2 Laderäumen - ist immerhin so beträchtlich, daß das Schiff an der augenblicklich aufgesetzten Stelle entladen werden muß, ehe versucht werden kann, es wieder flott zu machen. Es sind alle Maßnahmen getroffen, um den vorhandenen sehr beschränkten Leichterraum auszunutzen und andere Fahrzeuge zum Leichtern heranzuziehen, um die wertvolle Ladung so schnell wie möglich in Sicherheit zu bringen. Von Seiten der Luftwaffe sind 8 schwere Batterien zum Flakschutz in der Nähe des Schiffes an Land aufgestellt worden. Nach der Wasserseite zu werden durch MS- und Vp.-Boote ebenfalls eine starke Sicherung aufgestellt werden.

Die erste vom 27. gemeldete Tageslöschleistung beträgt 450 t, was unter den schwierigen Umständen als gut bezeichnet werden muß.

9) Die Voraussetzungen zum glücklichen Gelingen des Blockadebruches waren Überraschung, schlechtes Wetter, geschicktes Verhalten des Schiffes zur Täuschung des Gegners und eine gute Portion Glück. Alle diese Momente sind in richtiger Mischung vorhanden gewesen, wobei auf die sichere und überlegte Führung des Schiffes durch den Kapt. H e l l m a n n besonders hingewiesen werden muss.

I k

Geheime Kommandosache

03005

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
27/12 1919				
von MFPG durch Fp.				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

Asto v. D.

+KR MFPG 020313 27/12 1920=
KR 1 SKL=
-+GKDOS--ROT-- ENTLADUNG ''BERNAU'' HEUTE
NACHMITTAG BEGONNEN=
MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020313 A EINS OP+

I. Abschrift

Ges. Hy Kü Hy
6 x Abschrift

I/SKL
I a
I b
I Skript
I L
I g

I IK

1 Kü 43435/19 Ges

I Hy 27/XII

10000*100 6.41. C/2279

Abschrift

Geheime Kommandosache! 36

MBBZ 10071
Eingegangen am 26.12.43 - 2240 Uhr
Fernschreiben von
SSD MFPG 74600 26/12. 2125=
SSD Skl= Gltd. SSD Skl= SSD FdZ=

--gKdosGeheim-Geschl.-FT--
1855/17 auf KWA um 2020.
Ergänzung Gefechtskurzbericht:
Erfolge: mit Sicherheit 3 Abschüsse, zahlreiche beschädigt.
Verluste: Z 23 vier Gefellene, Z 32 ein Gefallener. Einige Verwundete durch Bordwaffen .

Chef 8 Zerst-Fl=

M.N.Abt. West

B.Nr. 1/Skl. 43410/43 gKdos
Verteiler:

Pr. 1 = Iop
2 = IK
3 = Ib
4 = Lagez.
5 = IL
An I West

OKW/WFSt op M hat von bis

/

35

Abschrift.

Marinenachrichtendienst.

MBBZ o889
eingegangen am: 26/12. - 173o -
Fernschreiben von:

KR (im Hause SSD) MFPG o2o199 26/12 165o=
KR 1/Skl=

- g K d o s -

Lageunterrichtung.-

A) 4. SD meldet:

1) Plötzlich auftretender Nebel beim Einlaufen Gironde. Schutzobjekt verlor dabei Spurboje des mit Gerät vorgesetzten M-Bootes und lief auf ein Wrack (wahrscheinlich Wrack Sperrbr. 21). Hierbei Boden aufgerissen.
2) Schiff liegt jetzt in unmittelbarer Nähe Mole Le Verdon auf 45 Grad 33,5 Min. Nord, 1 Grad 3,2 Min. West. Raum 2 und 3 voll Wasser, Raum 1 dicht. Wasser steht 5 m hoch in den Räumen bei Hochwasser.
3) Besatzung ist völlig erschöpft, daher befohlene Maßnahme: Offiziere (HSO's) und Mannschaften (Berufsseeleute) von Sperrbrechern und MS-Booten an Bord geben um mit Beschleunigung Ladegeschirr klar zu machen.
4) Leichter zum Entladen sind von Bordeaux aus unterwegs. Voraussichtlicher Beginn des Entladens 27/12. früh. Sueßöl befindet sich in Fässern. Fässer unbeschädigt. (Keine Ölspur).
5) Maßnahmen für Abbringen des Schiffes sind eingeleitet. Schlepper "Gigant" dort zum Pumpen. Befohlene Maßnahmen:
Große Lenzpumpen der dort befindlichen Sperrb/r. 3 und 6 auf "Bernau" zu schaffen. Urteil über Möglichkeit Abschleppens erst nach Ergebnis Einsatzes der Lenzpumpen.
6) Maßnahmen bezügl. Entladens und Abbringens erfolgten im Einvernehmen mit Herrn Specht vom Reikosee.
7) Schiff liegt bezügl. Seegangschutz günstig. Alle verfügbaren M-Boote liegen um das Schutzobjekt als Fla-Schutz.

B) Weitere Maßnahmen für Flakschutz:

1) Zwei 8,8 cm und zwei 12 cm Flakbatterien der Luftwaffe rollen nach Le Verdon. Zwei weitere nach Royan.
2) Einzelne Flugzeuge für freie Nachtjagd von Luftflotte befohlen. Gesteuerte bzw. helle Nachtjagd nicht möglich wegen Mangel an Bodenorganisation. Tagjagd reichlich zur Stelle.

B.Nr. 1/Skl 43 397/43 gKdos

Verteiler: Pr.Nr. 1 = I a
2 = I k
3 = I b
4 = I g
5 = I L
6 = I flak

an I West

- 2 -

Vermerk: Ob.d.M./W/Skl haben Kenntnis.

3) In der Flakschutz werden zurückbleibende Zerstörer und T-Boote eingegliedert.

C) Unternehmen "Trave".

1) 4. T-Flottille mit 4 Booten looo Uhr Brest eingelaufen. Auslaufen 17oo Uhr nach Cameret Bucht um von Nebel unabhängig zu sein.

2) Gruppe rechnet damit, daß 8. Z-Flottille bis 27. früh mit 5 Booten klar wird.

3) ZH 1 im Schlepp von T 25 eintrifft Le Verdon gegen 18oo Uhr.

4) Le Verdon Reede jetzt klare Sicht=

. Mar Gruppe West Führstb gKdos o2o199 A eins

02866

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
26/12 1320						
von MFPG durch Schmidt						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von .....

Asto v. D.

+SSD MFPG 020182 26/12 1300=
SSD 1 SKL=
--GKDOS-- ''BERNAU'' AUF FOLGENDER
POSITION AUF GRUND: 43 GRAD 35,5 MIN
NORD - 01 GRAD 3,2 MIN WEST=
GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020182 A EINS+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000×100 8d 11.41. 9342/119 F/0814

1. Skl 43377/439 Bd

Abschrift Geheime Kommandosache

32

MBBZ 02882
Eingegangen 26/12 15.50

Fernschreiben

+SSD MFRO 07840 26/12 1220 - M Aue - SSD OKM Skl -
Gltd SSD OKM Skl - SSD Gr West Führstb - SSD Gr Nord /Flotte - SSD FDZ - SSD B S W - SSD 4 TTTFL - nachr S Flie Führ Atl - S K G 40 -

-GKdos - Kurzbericht einholen "Bernau" 23/12 26/12 43. -

1.) Zusammentreffen 8 Zerstfl - 4 TTTFL planmäßig. -

2.) Feindluft erfaßt Verband ohne vorherige Warnung durch Geräte auf 6 Grad West. Trotz Trennung beider Flott behält Feindluft ganze Nacht Fühlung. -

3.) Vormarsch durch Weststurm Außenbiskaya verzögert. Boote bis äußerste Grenze belastet. Dabei "ZZZ 23" schwerer Wassereinbruch Vorschiff, mußte vorzeitig entlassen werden" ZZZ 32" Turm unklar durch Getriebeschäden. -

4.) 24/12 43 morgens mit 4 TTTFL wieder vereint und Treffpunkt mit höchstmöglicher Fahrt angesteuert. Feindluft laufend am Verband Lage unklar. Da kein Ergebnis eigener Aufklärung über Standort "Bernau" und Feindstreitkräfte. Bombenabwurft Sunderland auf "Bernau" kurz vor Aufnahme. Flugz durch "Bernau" abgeschossen. 1300 Uhr "Bernau" aufgenommen. -

5.) Gegen Abend laufend Bombenabw "Liberator". Durch Flakfeuer Flugz über 3000 Meter Höhe bezwungen. Einschläge teilweise dicht bei "Bernau" gelegentlich auch bei Zerst. In Abenddämmerung ein Abschuß durch "ZZZ 24" aus S O S entnommen. -

6.) Bis 0500 Uhr morgens Fortsetzung Einzelangriffe unter Benutzung Leuchtbomben. Kein Ergebnis auf beiden Seiten. Mehrere Fühlunghalter bleiben am Verband. Fehlen eigenen Jagdschutzes in Morgendämmerung sehr vermißt. Da Lage besonders kritisch. 15 Cm Zerst, zu schwerfällig, 3,7 cm zu langsam, 2 cm wirkungslos. 10,5 T-Boote infolge Seegangs große Streuungen. Ein weiterer Abschuß möglich.

1 Skl 43393/43 gKdos

Verteiler:

Pr.Nr. 1 M zur Vorlage bei Ob.d.M.
2 C/Skl
3 Ib
4 IK
5 Iop

An O.K.W. Wfstb. für K. Admiral Voß

31

7.) Feindfühlung: Reißt 25/12 mittags ab kurz vor Eintreffen eigener Jäger. Feindmeldungen teilweise widersprechend. Kursänderung auf "Leib" hat Gegner möglicherweise über Einlaufen "Rose" getäuscht.

8.) 24/12 abends "TTT 27" schwerer Ruderversager, steuert mit Maschine. 25/12 früh aufgeschlossen. "ZH1" 24/12 abends Anlage versalzen. Muß 25/12 Vormittags durch "TTT 25" in Schlepp genommen werden. Nachteil nicht getrennter Anlagen. -

9.) "Bernau" nach Übergabe an B S W einlaufend Gironde Minentreffer oder Grundberührung mit Wrack bei plötzlich aufkommendem Nebel. Schiff macht viel Wasser und wird zur Rettung Ladung Höhe Le Verdon auf Grund gesetzt. -

10.) Erfahrungen: 1) Unbemerktes Passieren Feindluftsperre Brest - Cap Ortegal erscheint nicht mehr möglich. Gegner in der Lage, sofort mit mehreren Maschinen Fühlung zu halten, auch an 2 bis 3 Gruppen.
2) Da "Bernau" 23/12 von Seestreitkräfte nicht erkannt, war glückliche Aufnahme möglich. -
3) Unterbleiben von Angriffen geschlossener Bomber- und Torpedofliegerverbände zeigt, daß Kräfte Gegner auch nicht überall im Übermaß, sonst wäre Abwehr wesentlich schwerer gewesen.
4) Getrennter Vormarsch Flottillen bei Wiederholung zweckmäßig.
5) FT Abgabe außerhalb Schwebungslücke Norddeich nicht sicher. Reichweite Telefunkensender "ZZZ 27" nicht genügend. Biskayawelle westlich 7 Grad unzuverlässig, vorschlage Wiederholung aller FT-S auf KKW und dauerndes Mitschalten KKW auf Führerbooten. -

11.) Bereitschaftszustand Flott: "ZZZ 23" noch unbekannt. "ZZZ 24" zahlreiche Arbeiten zur Behebung Lagerschäden sowie an Hilfsmaschinen., hofft in 24 Stunden klar zu sein. "ZZZ 27" Leine für G B T in Schraube, Taucher ist bestellt, sonst klar. "ZZZ 32" Behebung Turmstörung in einem Tag fraglich, Kreiselkompaß unklar. Eine 3,7 ausgefallen, sonst klar, "ZZZ 37" Störung Stb-Fahrventil und Feuerlöschpumpe. Rep. Dauer vorauss 24 Stunden. "ZH 1" unbestimmt.

8 ZFL GKdos 2601+

Abschrift

MRBZ 02836
Eingegangen 26/12 05.20 Uhr

KR-Fernschreiben
+KR MFPG 020152 26/12 0456 - KR 1 Skl -
GKdos- Rot - "Bernau -- hat sich auf 9 M Wasser auf Grund gesetzt.
5 M Wasser im Schiff. Ursache Wassereinbruch noch nicht gemeldet.
Vorbereitung zum Löschen in Prähme läuft. -
Mar Gr West Führst B GKdos 020152 A sins

1 Skl 43322/43 gKdos
Verteiler:
Pr.Nr. 1 Ia
2 Ib
3 IK
4 Lagezimmer

An I West

Geheime Kommandosache!

KR

29

Abschrift

Marinenachrichtendienst

MBBZ 02835 Eingeg. 26/12 0418 Uhr

Fernschreiben von KR MFPG 020148 26/12 0407 = KR 1 Skl =

—G k d o s — Rot —

1. "Bärnau" auf 23 m Wasser geankert.- Ob Wassereinbruch zu hhalten noch unbestimmt. Pumpendpfr. kann wegen Nebel nicht auslaufen.-
2. ZH 1 steht etwa 1200 Uhr Punkt "Garten". Schleppfahrt 7,5 sm

Gr. West Führstb Gkdos 020148 A eins+

1.Skl. B.Nr. 43323/43 Gkdos

Verteiler: Pr.Nr. 1 = I a
2 = I b
3 = I k
4 = Lgz.
An I West

Geheime Kommandosache!

Abschrift

Marinenachrichtendienst

MEBZ 02834
Eingegangen am 26/12 0345 Uhr

Fernschreiben

von KR MFPG 020147 26/12 0325 =
mit A Ü KR 1 Skl =
gltd: KR 1 Skl = KR nachr. 2 Skl BdU Op =
--Gkdos--
"Bernau" aus bisher nicht gemeldeter Ursache starken Wassereinbruch. Hat auf flachem Wasser zwischen Tonne 8 und 9 geankert. Dicker Nebel. Pumpendampfer sind angefordert. Einzelheiten fehlen noch =
Gr. West Führstab Gkdos 020147 A eins

1.Skl. B.Nr. 43321/43 Gkdos

Verteiler: Pl.Nr. 1 = I a
2 = I op
3 = I b
4 = I k
5 = Lgz.
An I West

Abschrift !

27

MBBZ 02803 LZ
Eingegangen: 25.12.43 16.45 Uhr
Fernschreiben: KR MFPG 020092 25.12. 1612=
KR 1=Skl=

GKdos. Zur Lageorientierung.-

8. Zerstfl. meldet durch Kurzsignal Standort 1400 Uhr BF 9148, Kurs 100 Grad. Gruppe rechnet mit Eintreffen auf Rose 1900 Uhr. 8. Zerstfl. hat bis 1000 Uhr laufend mehrere Flugzeuge am Verband gemeldet, Einzelangriffe, hoher Munitionsverbrauch. Daraufhin 14 Ju 88 als enge Sicherung gestartet. Ablösung enge Sicherung durch 10 Ju 88 um 1500 Uhr.-
ZH 1 hat 0930 Uhr vom Verband abgehängt wegen Versalzung, muß durch TTT-Boot abgeschleppt werden.-
Aus B-Dienst seit 1046 Uhr kein Anhalt mehr ob Feindfühlungshalter bei 8. Zerstfl. oder ZH 1. aus Tatsache, daß Chef 8. Zerstfl. um 1400 Uhr keinen Funkspruch, sondern Kurzsignal ohne entspr. Zusatz gemacht hat, schließt Gruppe, daß keine Fühlung mehr bei 8. Zerstfl.=

Mar.Gr.West Führstb. GKdos. 020092 AvD

B.Nr.1/Skl. 43300/43 GKdos.
Verteiler: Pr.-Nr. 1 Iop
Pr.-Nr. 2 Ik
Pr.-Nr. 3 IL
Pr.-Nr. 4 3/Skl FL
Pr.-Nr. 5 Ib
Pr.-Nr. 6 Lgz.
an I West

Ls. ohne

2/6

Geheime Kommandosache!

1115

Abschrift

MBBZ 02780
Eingegangen 25.12.43 - 1150 Uhr
Fernschreiben von
SSD MFPG 020058 25/12 1115=
AÜ= SSD 1/Skl=

--gKdos--
Betr. Gefechtskurzbericht Z 23 23./25. 12. 43.

1.) Auslaufen 13.12. 0530 Uhr mit Flott planmäßig. Treffpunkt mit 5 T-Flottille zeitgerecht, weiterer Vormarsch bei mittelheller Nacht in PSK 1.

2.) 2004 Uhr trifft Feindflieger von vorn zwischen beide Linien, leuchtet aus Wasser. Annäherung h.E. unbemerkt. Auseinanderziehen gem. Plan, Abstaffeln und Rückdrehen auf Westkurs. Flottillen kommen außer Sicht.

3.) Zunehmende Wetterverschlechterung, Wind dreht über West bis auf Nord zur Stärke 8 - 9, Seegang 7, sehr starke Dünung. Alle Boote arbeiten schwer. Kleinere Wassereinbrüche zunächst gelenzt, durch Ölverbrauch vorn liegt Boot noch gut.

4.) Bis 2300 Uhr ist Pick durch Bugnebelnische voll. 2340 Uhr durch Undichtigkeit Bulley in verschmorter Bordwand (Ölhafenbrand La Pallice) Abtlg. vierzehn Zwischendeck, kurz darauf durch Aufschlagen Decklicht Abtlg. dreizehn auch dies voll, Wasser Abtlg. vierzehn Oberdeck steigt, kann nicht gelenzt werden. Vorschiff ist jetzt sehr schwer, taucht sehr tief ein und richtet sich nicht bis zur Waagerechten auf, schwerste Brechen durch Hineinfahren in die See. Insgesamt jetzt 100 cbm Wasser im Vorschiff. Höchste Fahrtstufe gegen die See 12 sm. Es besteht Gefahr für Schiffskörper. Chef laufend unterrichtet.

5.) 0330 Uhr Wasser Abtlg. vierzehn Oberdeck bis Brusthöhe, Altbg dreizehn als einzige Lenzmöglichkeit durch Überschleusen ständig unter Wasser. Keine möglichkeit freizügig zu operieren. Vorschlag an Chef Entlassung zum alleinigen Heimmarsch im Hinblick auf Hauptaufgabe Gesamtverband. Dies geschieht 0345 Uhr Quadrat 7232 BF.

6.) Rückmarsch vor der See sehr schwierig, schweres Überholen und Gefahr Unterschneiden, kein Auftrieb Heck. Es gelingt allmählich Vorschiff bis auf Abtlg Vierzehn und Pick, die jetzt ganz voll sind zu lenzen.

B.Nr. 1/Skl. 43276/43 gKdos

Verteiler: 1 = C/Skl.
Pr.Nr. 2 = Ia, 3 = Iop, 4 = IK, 5 = IL, 6 = 3/Skl FL
7 = IN, 8 = Lgz.
An I West

25

7.) 0445 Uhr 1 Feindmaschine im Anflug mit Scheinwerferleuchten für Feuer eröffnet, 0454 Uhr 2 Feindmaschinen beschossen, ein 3,7 cm Treffer mit Brandwirkung sicher. Gegner wirft Beleuchtungs- oder Brandbombe 20 m hinter Heck heftiges Feuer vertreibt beide. Energische Kursänderung soweit Dünung es zuläßt.

8.) 0654 Uhr schweres Überholen und Unterschneiden, Boot richtet sich nur ganz langsam auf, ST B 3,7 cm Podest im Wasser. Dabei spült erneuter Brecher 4 Mann außenbords. Bojen geworfen, Wiedererlangungsversuche konnten wegen Gefährdung des Zerstörers nicht unternommen werden. Außerdem 0655 Uhr Fliegeralarm, Flugzeug überfliegt uns in 100 Meter. Wind 355 Grad 8 - 9, Seegang 7 - 8.

9.) Annäherung span. Küste wurde gewährt:
A.) Zwangskurs vor der See,
B.) Meldung L-Ing über Möglichkeit bevorstehenden Ausfalls Kreisel.

10.) 0857 Uhr Sunderland hält Fühlung, wird laufend beschossen, verschwindet 0912 Uhr.

11.) 1446 Uhr auf Weisung Gruppe nach Seenotfliegern im Quadrat 8916 und Umgebung gesucht. Nichts gefunden. Bei auflandigem Wind muß derselbe Land erreicht haben. 1700 Uhr Suche abgebrochen und Rose angesteuert. FT über Werftarbeiten abgesetzt. Hauptsächlichste Schäden: Absaufen Vorschiff, Ausfall MES-Umformer, 2 Lenzpumpen, S-Gerät, GHG und Echolot.

12.) Im Geleit zweier M-Boote ohne MES Gironde ein, Le Verdon 0730 Uhr geankert=

Mar Gruppe West/Führstb gKdos 020058 A I

Abschrift.

Marinenachrichtendienst.

24

MBZ 9789
eingegangen am: 25/12. - 1200 -

Fernschreiben von:

SSD MFPG 74380 25/12 1135=
SSD 1. Skl=

geheim

- g e h e i m -

Erfolgsmeldung Fliegerführer Atlantik vom 24.12.-

A) 8 FW 200 und 1 JU 88 Aufklärung westliche Biskaya ohne Feindsicht.-

B) und C) kein Einsatz.-

D) 6 HE 177 bewaffnete Aufklärung westlich Biskaya keine Feindberührung. 1 He 177 durch Beaufighter abgeschossen. 12 und 10 JU 88 zum Schutz eigener Seestreitkräfte ohne Feindberührung. 3 Jagdvorstöße von insgesamt 16 FW 190 ohne Feindberührung=

Mar Gruppe West/Führstb geh 2506 A eins L Führstb

B.Nr. 1/Skl 53 131/43 g

Verteiler: I a
I ~~op~~ K
I L
3 Skl FL
I b
Lgz.
an I West

Lz. 0950

Abschrift

Geheime Kommandosache

KR 23

MBBZ 02766
Eingegangen am 25.12.43 - 0920 Uhr
Fernschreiben von
Kr MFPG 020054 25/12 0950=
Kr 1 S.K.L.

--gKdos--
Lageunterrichtung. 24.12.
1235 Uhr 1 Sunderland von Bernau abgeschossen/.
Nachaufnahme durch eigenen Verband laufend von Feindluft erfaßt und
/ angegriffen. Mehrfach Luftkämpfe.
Einsatz von Nachtjägern durch Flieführ Atlantik zum Abdrängen feindl.
Luftfühlungshalter in erster Nachthälfte 24/25.
Erfolg Nachtjäger bisher nicht gemeldet.
1906 Uhr bleibt T 27 wegen schweren Ruderversagers mit T 22 zunächst
hinter Verband, treibt 2245 Uhr manövrierunfähig in BF 7253, hat jedoch
0517 Uhr wieder aufgeschlossen, Ruder ist unbrauchbar. Auch nachts
laufend Fühlungshalter am Verband, vorhendene JU 88 in Sofortbereit-
schaft auf Abruf Z 23 hat 0612 Uhr im Geleit von M-Booten La-Coubre
einlaufend passiert. Maßnahmen zur Behebung der Schäden sind vorberei-
tet.

Mar. Gr. West Führstb gKdos 020054 AvD

B.Nr. 1/Skl. 43262/43 gKdos
Verteiler:

Pr. 1 = Ia
2 = Iop
3 = Iopa
4 = IK
5 = IL
6 = 3/Skl FL
7 = Ib
8 = Lgz.

An I West

1. Abtl. Seekriegsleitung

Berlin, am 24. Dez. 1943

An Ø Skl
Ia
Iop
Ik
I Nord

Anruf Asto v.D. B.d.U.

Borg (Gruppe Borkum) hat einen Zerstörer versenkt. Heide (Gruppe Borkum) ebenfalls einen Zerstörer und Dreierfehl. auf Träger Qu BE 7343.

Asto v.D.

Zdl I 4 I.

Geheime Kommandosache

02701

Marinenachrichtendienst

KR-Fernschreiben

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
24/12. 1706				
von MFPG durch Funker				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von .....

Im Hause keine Rückschriften

Asto v. D.

1. Abschrift an I Skdo

I L 2

I b 3

T. zu I K I.

I Gy

Gef. ... Gel. ...

Zib: 3 X 25.12.43

+KR MFPG 019986 24/12 1650=

KR 1 SKL FUER K KPT NEUSZ=

--GKDOS-- SEIT AUFNAHME SCHUTZOBJEKT KEINE WEITEREN MELDUNGEN VON CHEF 8 ZZZ-FL. NACH B-DIENST JEDOCH LAUFEND LUFTFUEHLUNGHALTER AM VERBAND. GEGNER IST SICH ABER NICHT GENAU KLAR, WIEVIEL HANDELSSCHIFFE WIEVIEL ZERST. FEIND TEILT ALLEN IN SEE BEFINDLICHEN FLUGZEUGEN STANDORT VERBAND MIT. KEINE OPERATIVEN FEIND FT'S FESTGESTELLT.-

ZZZ 23 WIRD 21 UHR AUF PUNKT ROSE ERWARTET. GRUPPE ANNIMMT DASZ KEINE FEINDLUFT MEHR BEI ZZZ 23. WEGEN AUSFALL MES WIRD MOEGLICHST FRUEHZEITIG AUFNAHME ZZZ 23 DURCH MMM-BOOTE ANGESTREBT=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 019986 A EINS+

1. Abt. 4321 Vrsg Ltr

10000×100 6.41. C/2279

Geheime Kommandosache

02713

Marinenachrichtendienst

2U

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
24/12 1806				
MFPG Nachmann				
von durch				
Verzögerungsvermerk				

1817

Fernschreiben von .....

Asto v.D.

KR-Fernschreiben

I R.

+KR MFPG 019996 24/12 1755=

KR 1 SKL=

--GKDOS-- 8 ZZZ-FL MELDET: 1656 UHR:

BF 7126 LUFTANGRIFF. 1714 UHR: BISHER ALLES KLAR, MUNITIONSERGAENZUNG VORBEREITEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 019996 A V D+

I0000x100 6.41. C/2279

1. Skl. 127/44 gKr.

Geheime Kommandosache

02676

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
24/12 1443				
am 24/12 durch Meller				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Adm. N: D.

I K.

I a 2

I op 3

I b. 4

I L. 5

I Ingen. 6

I Kom. 7

+KR MFPG Q19975 24/12 1350=

M AUE= KR SKL=

GLTD KR SKL= KR FL F ATL=

--GKDOS-- 8 ZERSTFL MELDET 1246 OBJEKT

IN BE 9322 AUFGENOMMEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS Q19975 A. EINS+

1000=100 6.41. C/2279

1. Abt. 43162/43 geheim

Geheime Kommandosache

02639

Marinenachrichtendienst

18

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
24/12 1055				
von [illegible] durch [illegible]				
Bearbeitungsvermerk				

Fernschreiben von .....

Ia 2
Ia 3
Ia 4
Ia 5
Ia 6
Ia 7
Ia 8
Ia 9
Ia 10
Ia 11
Ia 12
Ia 13
Ia 14
Ia 15
Ia 16
Ia 17
Ia 18
Ia 19
Ia 20
Ia 21
Ia 22
Ia 23
Ia 24
Ia 25
Ia 26
Ia 27
Ia 28
Ia 29
Ia 30
Ia 31
Ia 32
Ia 33
Ia 34
Ia 35
Ia 36
Ia 37
Ia 38
Ia 39
Ia 40
Ia 41
Ia 42
Ia 43
Ia 44
Ia 45
Ia 46
Ia 47
Ia 48
Ia 49
Ia 50
Ia 51
Ia 52
Ia 53
Ia 54
Ia 55
Ia 56
Ia 57
Ia 58
Ia 59
Ia 60
Ia 61
Ia 62
Ia 63
Ia 64
Ia 65
Ia 66
Ia 67
Ia 68
Ia 69
Ia 70
Ia 71
Ia 72
Ia 73
Ia 74
Ia 75
Ia 76
Ia 77
Ia 78
Ia 79
Ia 80
Ia 81
Ia 82
Ia 83
Ia 84
Ia 85
Ia 86
Ia 87
Ia 88
Ia 89
Ia 90
Ia 91
Ia 92
Ia 93
Ia 94
Ia 95
Ia 96
Ia 97
Ia 98
Ia 99
Ia 100

Ia 1

-02611-

Marine-Nachrichten-Dienst

17

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:	Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:
HFDK	24/12	0254	2/5	Jal	
					Dringlichkeits-Vermerke: Kr 0240 h
					Geheime Kommandosache!
					Telegr.-Nr.

Berlin, den 24. 12 1943

1 kk 43063/23 gkdos

I. Skdos Fernschreiben an: Gruppe West Führrstb ✓

BdU mitteilt, daß eigenes Boot Flugzeugträger um 0049 Uhr in BE 7325 gesichtet.

1. Skl.

II. Abschrift B/Skl, Ia, Iop, IL, Iü, I West, Ib
1 2 3 4 5 6 7

III. An I K

1 kk 43063/23 gkdos

Astr. v. D.

G. 24/12

Bemerk: Vorstehende Anmarschrichtung ging 0155 Uhr von BdU (Obl. Mohr) ein. Gruppe West auf Abgang FS fingernsichtlich.

OKM

T Spe

B.Nr. 4005/43 Chefs

Eingang: 24.12.43

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
24.12. 0034					
MFPG durch Schulz					
Verzögerungsvermerk					

HIER FELD FEHRLE

Fernschreiben von +MFPG OHNE NUMMER 24.12. 0005=

KR 1.SKL FUER K.KAPT. NEUSS=

GKDOS CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER =

1) GRUPPE BEABSICHTIGT NICHT PLANMAESSIGEN KURS OSORNO ABZUAENDERN. REINER OSTKURS WUERDE NUR UNBEDEUTENDEN RAUMGEWINN BEDEUTEN, ANDERERSEITS VERBAND NAEHER AN AUSGANG WESTKANAL HERANFUEHREN.=

=2) 8. ZZZ FLOTT MELDET 2058 UHR LUFTFUEHLUNGSHALTER IN BF 8224.= UM 2138 UHR MELDUNG: TRENNUNG DER FLOTTILLEN ZUM ABSCHUETTELN. FAHRT 17 SM SPERRFEUER. UM 2108 UHR MELDET FEINDFLUGZEUG MIT TAKTISCHER UHRZEIT 2054 VERMUTLICHES UUU BOOT, WIRD DABEI IN BF 8183 GEPEILT. SETZT DANACH 2 WEITERE FT AB, BEKOMMT BIS 2230 UHR EBENFALLS 2 FT VON PLYMOUTH. GRUPPE ANNIMMT, DASS ZERSTOERERVERBAND NUNMEHR ALS SOLCHER ERKANNT.=

3) WETTERLAGE NACH NEUESTER MELDUNG WIEDER VERSCHAERFT: NACHMITTAGS IM GEBIET TREFFPUNKT NORD 11, FUER 24. ZU ERWARTENMINDESTENS STAERKE 7 AUS NNW.= DAHER UNGEWISS, OB VON 8. ZZZ FLOTT GEMELDETE FAHRT VON 17 SM BIS ZUM TREFFEN DURCHZUHALTEN. TREFFEN DAHER GUENSTIGSTENFALLS 24. MITTAGS, WAHRSCHEINLICH SPAETER.=

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000x100 8.d 11.41. 3342/119 F/0814

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

15

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

4) FUER 24. 8 KAMPFFLUGZEUGE, DARUNTER 6 HE 177 START MIT HELLWERDEN. DADURCH ALLERDINGS ETWA AB 1500 UHR KEINE KAMPFKRAEFTE MEHR IN OP.GEBIET UND KEINE RESERVEN FUER KAMPFEINSATZ. FERNER VORMITTAGS UND NACHMITTAGS JE 10 JU 88 (JAEGER).=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 5559 A1 CHEFS.

+ MAR GR WEST FUEHRSTB GKLOS 5559 A 1 CHEFS
ERHALTEN OBFAEHNR. SCHULZE MBEB 24/12 0034 +

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000x100 8.d 11.41. 3342/119 F/0814

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst 1/4

Eingegangen 23. XII. 21 h	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von gutachtl. A I Ofr. Nr/1. — I k 1/5412.

HIER NEUSS HEIL HERR KAPITAEN HEIL NEUSZ WAS GIBTS
SKL HAT AUF GRUND ALLER ERFAHRUNGEN FOLGENDE
VORSCHLAEGE ALS ANREGUNG:
ERSTENS KAPITAENE BRAUCHEN NACH SITUATION WIE
HEUTE NACHMITTAG RAT ODER ZUSPRUCHDA SIE SICH
SONST ZU STARR AN BISHERIGE BEFEHLE HALTEN.
EINE PERSOENLICH ANSPRACHE AN KAPITAENIST
ZWECKMAESSIG.
2) EMPFEHLEN DURCHGABEEINER ART LAGEBEURTEILUNGA)
BESCHRAENKUNG WAFFENEINSATZ VON ZERSTOERERN BEI
SCHLECHTEM WETTER KOPPLUNGENDER GRUPPE UEBER
STELLUNGDES SCHIFFES UND ERWARTETE
EINTREFFPOSITIONEN EIGENER ZERSTOERER
C) HINWEIS AUF MORGENFRUEH ERFOLGENDE
UNTERSTUETZUNG DURCH EIGENE LUFT UND SPATER
DURCH ZERSTOERER FTG

+ ZU 1) IST HIER HEUTE NACHMITTAG LANGE UEBERLEGT
WORDEN ERGEBNIS DER UEBERLEGUNG WAR JEDOCH ,
DASZ BEI UNS LAGE NOCH ZU UNKLAR UND UM
ZWECKMAESZIG RATEN ZU KOENNEN . ES WAR
BEABSICHTIGT ETWA UM 1600 UHR IHM ZU GEBEN :
RATE TREFFPUNKT DIREKT ANZUSTEUERN .
DIESE ABSICHT WURDE WIEDER FALLEN GELASSEN ,
DA VERMUTET WURDE , DASZ SCHIFF NICHT MEHR
PLANMAESZIG AUF SUEDKURS STAND . WIE
KURZSIGNAL SPAETER AUCH TATSAECHLICH ERKENNEN

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000 x 100 8d 11. 41. 2349/119 F/0814

LIESZ . NACH LOESUNG DES KURZSIGNALS ERGIBT SICH
NACH HIESIGER ANSICHT KEIN ZWEIFEL , DASZ KAPT
SUEDKURS VERMEIDEN WIRD UND TREFFPUNKT DIREKT
ANSTEUERT. PSYCHOLOGISCH MOMENT IST DABEI
ALLERDINGS NICHT IN BETRACHT GEZOGEN WORDEN UND WIRD
AUF GRUND SKL-ERFAHRUNG IN ZUKUNFT WOHL BEACHTET
WERDEN MUESSEN .

ZU 2) DURCHGABE LAGEBEURTEILUNG IST FUER HEUTE ABEND
BEABSICHTIGT . DABEI ABER ZU A) WEGEN BESCHRAENKUNG
WAFFENEINSATZ ZERST. HALTE ICH UNTERRICHTUNG NICHT FUER
ZWECKMAESZIG . FS IST BESSER DER KAPT FUEHLT SICH NACH
AUFNAHME GEBORGEN .
ZU B) KOPPLUNGEN GRUPPE SIND BEABSICHTIGT ZU UEBERMITTELN
. ZU C) LEIDER IST DER LUFTWAFFENEINSATZ FUER MORGEN FRUEH
SEHR DUENN . FLIEGERFUEHRER HAT ZU STARKE KRAEFTE AN HE
177 HEUTE GEGEN DEN FLUGZEUGTRAEGER ANGESETZT ,
SODASZ WIR FUER MORGEN FRUEH NICHT VIEL ERWARTEN KOENNEN ,
DA DIE MASCHINEN MIT KEHL-GERAET ERST NACH 24-STUENDIGER
EINSATZPAUSE WIEDER EINSATZBEREIT SIND. KLAERUNG , WAS
MORGEN Z. VFG. STEHT , LAEUFT ZUR ZEIT.- ICH MOECHTE NOCH
ZU DEM FERNSCHREIBEN VON HEUTE NACHM. ZU PUNKT 2 STELLUNG
NEHMEN : DIE DURCHGABE AN BERNAU DASZ SCHIFF 22. 1300 UHR
ERFASZT IST, IST ABSICHTLICH NICHT SOFORT ABGESETZT WORDEN
. ICH HIELT DIE DURCHGABE FUER NICHT SO DRINGEND
, DASZ EIN EIGENER FUNKSPRUCH DAFUER NOTWENDIG WAR .
ICH HATTE DAS BESTREBEN , IN HINBLICK AUF DEN BEVORSTEHENDEN
TAG MIT FUNKSPRUECHEN ZU SPAREN UM DIE DURCHSCHN. ZAHL VON
12 BIS 20 FUNKSPRUECHEN AUF DEN IN FRAGE KOMMENDEN WELLEN
NICHT ZU UEBERSCHREITEN . ICH HABE INFOLGEDESSEN ALS DIE
MELDUNG VOM FLIEH FUEH HEUTE NACHT UM 0215 EINGING BEFOHLEN
, DASZ DIE MITTEILUNG AN BERNAU ERST AN DEN NAECHST

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

13

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
von durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von .....

FAELLIGEN FUNKSPRUCH ANGEHAENGT WERDEN SOLLE ,
DASZ DADURCH EINE VERZOEGERUNG VON 7 STUNDEN EINTRETEN
WUERDE WAR NICHT VORAUSZUSEHEN . ANDERERSEITS ZEIGT
DIE GROSZE ZAHL VON FUNKSPRUECHEN AM HEUTIGEN TAGE
(BISHER 15) , DASZ EINE GEWISSE BESCHRAENKUNG IN
DER ABGABE VON FUNKSPRUECHEN ERFORDERLICH IST.
SOEBEN GING KURZSIGNAL VON 8 ZFL EIN:
FLUGZEUG HAELT FUEHLUNG BF 8224 . DARAUS IST ZU ERSEHEN,
DASZ ERDMENGER ANNAEHERND RICHTIG STEHT, ETWA 10 SM
ZURUECK . ICH HOFFE , DASZ ES IHM GELINGT DIE FUEHLUNG
ABZUSCHUETTELN . FTG.
WAS HALTEN SIE VON DER GEGENWAERTIGEN LAGE ?
WIR SIND UNS NICHT GANZ KLAR OB TRAEGER UND KREUZER
REINE SUCHGRUPPE GEGEN BLOCKBRECHER ODER SICHERUNGSGRUPPE
FUER GELEIT DARSTELLEN. ERSTES WARHSCHEINLICHER HILFE
WIRD NUR NOCH DAS WETTER BRINGEN WENN GEGNER FUNKEN
BERNAU BEMERKT SONST HALTE ICH TAEUSCHUNG DER
TRAEGERMASCHINE IMMER NOCH FUER MOEGLICH. DAS TREFFEN
ERDMENGER MIT BERNAU WIRD SICH AUFGRUND DER BEIDERSEITIGEN
POSITIONEN WOHL AUF EINIGE STUNDEN HINAUSSCHIEBEN.
DESHALB DUENNE EIGENE LUFT WENIG ANGENEHM.
BERICHTIGUNG EINES MISSVERSTAENDINISSES; BESCHRAENKUNG
WAFFENEINSATZ ZERSTOERER BEZIEHT SICH AUF FEINDZERSTOERER
, DIE SCHIFF BEI SCHLECHTWETTER NICHT OHNE WEITERES
FUERCHTEN SOLL. FTG
JAWOHL VERSTANDEN . ALLERDINGS BESTEHT Z ZT HIER DER
EINDRUCK DASZ DAS WETTER IM OPERATIONSGEBIET NICHT SO
SCHLECHT IST , WIE ERHOFFT UND ZUERST ANGNOMMEN .

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000 x 100 8d 11. 41. 2349/119 F/0814

TRAEGERGRUPPE IST AUCH NACH ANSICHT GRUPPE
WAHRSCHEINLICH STATIONAERE SICHERUNG . ANDERERSEITS
IST DIE TATSACHE, DASZ VON DEM KURZSIGNAL BERNAU
AN OFFENBAR KEINE WEITERE FEINDBERUEHRUNG
STATTGEFUNDEN HAT , EIN HINWEIS DARAUF , DASZ
Täuschung ~~DEUTUNG~~ VIELLEICHT GEGLUECKT IST . DAS WAERE
KAUM DER FALL , WENN DIE TRAEGERGRUPPE EIGENS
GEGEN BLOCKKADEBRECHER AUFGESTELLT WORDEN WAERE .
WIR WERDEN NOCH UEBERLEGEN MUESSEN, OB ES RICHTIG
IST BERNAU WEITER SUEDOST STEUERN ZU LASSEN .
VIELLEICHT IST ES ANGEBRACHT , IHN STUR OST
STEUERN ZU LASSEN , DAMIT ER MOEGLICH VIEL RAUM
NACH OSTEN GEWINNT . ES MUSZ DABEI ABER ERST
NOCH ERKOPPELT WERDEN, OB ERDMENGER IHN DANN
EINIGERMASZEN RECHTZEITIG FASSEN KANN. DER
FUEHLUNGSHALTER AN DEN ZERST. IST Z ZT AM
UNSYMPATHISCHTEN . ICH KANN IHNEN DAZU JETZT
NOCH NICHTS ~~DAZU~~ WEITERES SAGEN, WERDE SIE ABER
VON DEN ENTSCHLUESEN DER GRUPPEN UMGEHEND
UNTERRICHTEN . ICH HABE JETZT IM AUGENBLICK
NICHTS WEITER . HABEN SIE NOCH ETWAS?

JA 1) STEHE OSTKURS BERNAU SEHR ZUSTIMMEND GEGENUEHER
2) HLATE UEBERMITTLUNG ANSICHT DER TAEUSCHUNG DES
TRAEGERFLUGZEUGES AN BERNAU FUER ZWECKMAESSIG
DAS IST ALLES FTG GUT . SCHLUSZ FUER HEUTE .

Geheime Kommandosache

02540

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Wetter an	Tag	Uhrzeit	durch
23/12 1750				
von MBUZ durch Lpp.				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von .....

Asto V. D.

g 23

b/skl 1
Ia 2
Iop 3
I West 4
IL 5
Iü 6
Ib 7
Luftw 8
An I K

Iw Kü/Ag
8 x 23.12.43/Gr

KR-Fernschreiben

+KR MBUZ 011769 23/12 1725=

KR 1 SKL=

--GKDOS-- SOFORT VORLEGEN.-

DA KEINE KOLLISONSGEFAHR MIT OBJEKT MEHR BESTEHT IST BEABSICHTIGT, AB 19 UHR MIT GRUPPE BORKUM MIT HOECHSTMOEGLICHER FAHRT IN RICHTUNG 30 GRAD VORZUSTOSZEN BIS ETWA B Z 4730 NACH 9720 UN UM FLUGZEUGTRAEGER ZU ERFASSEN=

2 SKL/BDU OP GKDOS 02343/FS A 1+

1. Kl. 43927/43 geheim

10000×100 6. 41. C/2279

Geheime Kommandosache

Marine-Nachrichten-Dienst

1/11

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:
AFPG	23/12	1700		

Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:

Dringlichkeits-Vermerke: KR

Telegr.-Nr.: KRMBEB 0725 23/12 1530

Chefsache!

Berlin, den 23. XII. 1943. Geheime Kommandosache 1 Skl B Nr. 4002/43 Chefs

Skl Prüfi

Rvt

1. Fernschreiben an: KR Ob.d.L. (Fü/Ic) Chefsache nur durch Offizier

Zu Gr. Kdo/L (Fü/Ic) Gkdos 019831 A.v.D.:

1.) He 177 können als Kampfmaschinen in Schiffen ~~als~~ Geleitzügen Luftschutz, Kapitäne sollen Schiffe nicht sofort bei Feindmeldung verlassen, sondern erst, wenn Luftgefahr ≠ und von selbst die He 177 nicht mehr zu erwarten. Unterrichtung der Schiffe hierüber notwendig.

2.) Unterrichtung "Kormoran" über Fischerei um 22. "" um 13 Uhr dort um 23. um 0930 im Fischfang abzuziehen. Anziehung ist gefährl. Schiffe sind schnellstmöglich über alles zu unterrichten.

SKL Pg Nr. 4002/43 gkdos Chefs.

(1187) verwenden

II. Abschrift an I Admlt = Punkt 2

III. bei [illegible] 24/12 für Lage

IV. zur I k I.

c/SKL

+1/SKL

I k 23/XII

+ KR MBEB 0125 32/12 1550=

KR GRUPPE WEST FSTB=

GKDOS CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER--

ZU GR WEST FSTB GKDOS 019831 AVD:

1) HE 177 KOENNEN ALS KAMPFMASCHINEN SCHIFFEN IN SCHWIERIGEN LAGEN HELFEN. KAPITAENE SOLLEN SCHIFFE NICHT SOFORT BEI FEINDBERUEHRUNG VERSENKEN, SONDERN ERST, WENN LAGE HOFFNUNGSLOS UND VON HILFE DURCH HE 177 NICHTS MEHR ZU ERWARTEN . UNTERRICHTUNG DER SCHIFFE HIERUEBER NOTWENDIG.-

2) UNTERRICHTUNG 'BERNAU' UEBER SICHTUNG AM 22. UM 13 UHR DORT AM 23. UM 0930 UHR AN FUNKSTELLE ABGEGANGEN. VERZOEGERUNG IST ZU GROSS. SCHIFFE SIND SCHNELLSTMOEGLICH UEBER ALLES ZU UNTERRICHTEN=

SKL 4002 /43 GKDOS CHEFS+

+SKL 4002/43 GKDOS CHEFS ERHALTEN 23/12 1700 UHR

WERY OB FS MSTR MAR GR WEST FUEHRSTAB+

23. Dezember 1943

10

Fernmündlich von Kurfürst 1730 Uhr übermittelt:

1425 Uhr in 24 West 0719 1 Träger, 1 Kreuzer 235 Grad 17 sm.
Neuer Standort um 1620 Uhr in BE 5722.

Ast vom Dienst

Verteiler: Pr. Nr. 1 = C/Skl
2 = I a
3 = I op
4 = I L
5 = [redacted] u
6 = I b
7 = I West
8 = I k
9 = Lagez.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23.12. 1155	Skl				
von MFPG durch Funk	Kr 1 Skl	2393	dringend		
Verzögerungsvermerk	dringend	23.12.			

Fernschreiben von +KR MFPG OHNE NR. 23/12 1145=

KR 1 SKL=

--GKDOS--CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER--

NACHMELDUNG ZU ERFOLGSMELDUNG
FLIE. FUE.ATL. V 22/12.-
BEI GEMELDETER TRAEGERGRUPPE
2 HANDELSSCHIFFE UNBEKANNTER TONNAGE,
SOWIE EINMOTORIGER JAEGER.-
WEGEN GERAETSTOERUNG DURCH FEIND UND
GERINGER SICHT NACH ANSICHT
FLUGZEUGKOMMANDANT WEITERE NICHT
GESICHERTE DAMPFER BEIM FLUGZEUGTRAEGER
MOEGLICH. GRUPPE VERMUTET, DASZ TRAEGER
BEI EINEM GELEITZUG WAHRSCHEINLICH
SUEDGELEIT, STEHT. ~~WESTKURZ NN WESTKR NN
STEHT.~~ WESTKURS VERMUTLICH ZWECKS
JAEGERSTART BEZW. BEIGEDREHT.-
ENTSPRECHENDE UNTERRICHTUNG AN ''BERNAU''
AUF GRUND FERNMUENDLICHER VORAUSMELDUNG
GEGEN MITTERNACHT GEFUNKT MIT ZUSATZ:
''RECHNE VORLAEUFIG, DASZ PLANMAESZIGER
KURS FREIFUEHRT''=
MAR GR WEST FUEHRSTAB GKDOS 5555/43
A EINS CHEFS+

+ MAR GR WEST RUEHRSTAB GKDOS 5555/43 A EINS CHEFS
ERHALTEN OBFAEHNR. SCHULZE MBEB 23/12 1155+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000 x 100 Bd 11. 41. 9349/119 F0814

Geheim.

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23/12 0943	MFPA	23/12	1200	10/4	Funker
von MBUZ durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

QEM

Fernschreiben von

Asto v. D.

+ KR MBUZ 32311 23/12 0940=

KR 1 SKL =

--GEHEIM -- EIGENES BOOT SICHTETE
23. 0910 EINEN ZERSTOERER IN BRUNO
EMIL 1326=

BDU AVD+

Asto v. D.

Geheime Kommandosache

-0481-

Marinenachrichtendienst

7 10 30

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
23/12 09 35				
von MFPG durch				
Verzögerungsvermerk				

23 32 2. 1 Bl.

Fernschreiben von

Asto v. U.

+SSD MFPG 019830 23/12 0905=

SSD 1 SKL=

--GKDOS-- AUSZER BEREITS GEMELDETER SICHTUNG ERGEBNISS LUFTAUFKLAERUNG 22/12: SAEMTLICHE FLUGZEUGE NICHTS GESICHTET AUSZER: 1 LIBERATOR IN BE 5371.-

1 FLUGZEUG IN BE 5291.-

1 FLUGZEUG IN BF 4889=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 019830 A EINS+

I. Abschrift an: 1 I a
2 I b
3 I Ltn 1
4 I L
5 I G

Ges. Hg. z. Hg
Zu 5 x 23.12.43 Kw

II. gRU I Kr. I.

1. Kr. 42975/43 g Kdos

I Kr 23 XII

10000×100 6. 41. C/2279

8908

Geheim

Marinenachrichtendienst

0915

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23/12 0840					
von MBUZ durch Hom					
Verzögerungsvermerk					

KR Fernschreiben

6

Fernschreiben von .....

+KR MBUZ 32301 23/12 0830=

KR 1 SKL=

--GEHEIM-- F F A MELDET NACHTRAEGLICH : AUFKL. ERGEBNIS: 1435 UHR 24 W/ 9736 FEINDL SCHIFFSVERBAND, 1 FLUGZEUGTRAEGER, 1 ZERSTOERER, MEHRERE KRIEGSSCHIFFE (TYP NICHT ERKANNT). KURS 260 - 280 GRAD, FAHRT 10 SM. AUSZERDEM WURDEN 2 HANDELSSCHIFFE UNBEKANNTER TONNAGE MIT GLEICHEM KURS FESTGESTELLT. WEITERE AUGENAUFKLAERUNG BEI SCHLECHTER SICHT U. JAGDANGRIFF NICHT MOEGLICH=

2 SKL/ BDU OP 2332/FS A 2+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
90000 x 1/39 3d 11. 41. 2342 110 F/0814

1

5

Marine-Nachrichten-Dienst

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:	Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:
MFPG	23.12	0835		[illegible]	
					Dringlichkeits-Vermerke: KR
+ KR	MBEB	0121		23/12	Telegr.-Nr. 0830 =

Berlin, den 23. XII. 1943.

Chefsache! Nur durch Offizier!

KR (Rvl)

1. Fernschreiben an: Ob.d.M. Gruppe Nord. Fürth.

Verfolgten Brennerei bei ES'-Anruf um 22. vorsichtig. Vorherige Anruf mit Antwort können Schiff Kompromittierung, Lösung ob Ziel mit Ausnahmeschaltung. Deshalb keine ES'-Nachricht mehr für besonderen Fragen, wie Hilfe bei Feindberührung, zulässig.

1/Skl I K 3788/43 g Kdos Chefs.

Vorschlag Ob.d.M. Gruppe Nord Fürth

II. Abschrift an I L, I Skl/2

III. bei I [illegible] I Op 13 [illegible]

IV. z.d.A. I K I

1/Skl [illegible] I a

I K 23/XII

(1187)

+ KR MBEB 0121 23/12 0800=

ROT=

CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER =

GRUPPE WEST FUESTB=

VERHALTEN BERNAU BEI ES-ANRUF AM 22. WAR RICHTIG. SOWOHL ANRUF WIE ANTWORT KOENNEN SCHIFF KOMPROMITTIEREN, SOLANGE ES AUF GEGNERKURSEN LIEGT. DESHALB HEUTE ES-AUSTAUSCH NUR FUER BESONDERE LAGEN , WIE HILFE BEI FEINDBERUEHRUNG, ZULASSEN .

1/SKL ROEM. EINS K 3788/43

DKDOS CHEFS +

QSL: 1 SKL ROEM. EINS K 3788/43 GKDOS CHEFS ERHALTEN

FUER GRUPPE WEST: FELDW. SCHMIDT 23.12. 835 MFPG +

O. K. Chef.
1. Skl. G. Nr. 3788/43
Flensburg, 23.12.43/Kp.

MBEB120

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

4

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
23/12 0245					
von KFK durch FS					
Verzögerungsvermerk					

Chefsache

Chefsache! Nur durch Offizier!

Fernschreiben von + KR MFPG OHNE NUMMER 23/12 0245

= KR 1.SKL= I/K

--/GKDOS/ CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER --

''BERNAU'' VON EIGENER LUFT UM 1300 UHR IN BD 6666 KURS 60 GRAD GESICHTET.

ANTWORTET TROTZ MEHRFACHEN ANRUFENS UND E.S.SCHIESSENS NICHT. SCHIFF WURDE GEMAESS KENNUNGEN GENAU AUSGEMACHT. =

MAR GR WEST FUESTB GKDOS 5553/43 CHEFS

MAR GR WEST FUESTAB GKDOS 5553/43 CHEFS ERHALTEN
23/12 43 0245 LT MN POETTGEN MBEB +

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4500×100 8d 11.41. 2342/119 F0814

Geheime Kommandosache 0725

02N54

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
23/12 0345				
von MBUZ durch Fschr				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Abt. V/Gkdos. nm IK

+SSD MBUZ 011733 23/12 0300=
SSD 1 SKL=
--GKDOS-- UUU 625 MELDET MIT UHRZEITGRUPPE 0055/23/161: EIN DAMPFER QU ANTON LUCIE 8799, SW KURS, HOHE FAHRT, NW 9, SEE 8, 13 MB, KLARE SICHT, GISCHT, FUEHLUNG VERLOREN, 38 CBM=
2 SKL/BDU. OP GKDOS FS 02307+

Skl. als GKDS.-Fernschreiben
Nr. 02476 an MFPG
am 23/12 um 0805
durch Förtsch 3/5

23/12. 0745

I. Fernschreiben KR. Dampfer Anton, Fühlung verloren U-Boot meldet mit Uhrzeitgruppe 0055/23/161: [ ]

II. bei I Kapt I 1/SKL IK 23/12 42949/43 gkdos

III. zdA IK I W/Kdo 1/SKL i.d. IK

Asto V. D.

10000×100 6.41. C/2279

Geheime Kommandosache

02472

Marinenachrichtendienst

2

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
23/12 0735				
11 BdU Zivilsachen				
von durch				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von .....

Schw

A.V.D. mm I/K

+SSD MBUZ 011740 23/12 0710=

SSD 1 SKL=

-- GKDOS - FFA MELDET 22. 12. 43.-
OBJEKT UM 1300 UHR IN 34 W 6723 MIT KURS
60 GRAD GESICHTET. ANTWORTETE TROTZ MEHRFACHEN
ANRUFENS UND ES. SCHIESZENS NICHT. SCHIFF
WURDE GEM. KENNUNGEN GENAU AUSGEMACHT.=

2 SKL BDU OP A 2 02314/FS+

2

1. Abt. 42958/43 g Kdos

10000×100 6. 41. C/2279

Geheime Kommandosache

-02393-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
22/12 17[1]=				
von MFPG durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

19 30

Fernschreiben von

Asto V. D.

+KR MFPG 019763 22/12 1700=

= KR 1 SKL=

--GKDOS-- 1435 UHR QU BE 5579

1 FLUGZEUGTRAEGER, 1 ZERST MEHRERE

UNBEKANNTE SICHERUNGSSTREITKRAEFTE.

KURS WEST, MITTLERE FAHRT.-

1309 UHR ENGL EINHEIT IN BE 7660 GEORTET.-

ZUSATZ GR WEST: WEITERE MASSNAHMEN ERST

NACH LANDUNG DER FLUGZEUGE BEABSICHTIGT.=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 019763 AVD+

T0000=100 6.41. C/2279

PG -70799- NI D

1 SKL 88/42 Chefs

~~Verb. mit 1 SKL 157/42 Chefs (1 Kl. + 2 Anl.)~~
~~229/42 " Chefs. (2 Kl.)~~
~~465/42 " (2 Kl.) + 1 Anl~~
~~2181/42 gKdos (1 Kl.)~~

~~Führung und Organisation~~

~~Deutsche U-Boote~~

~~im Mittelmeer~~

„Tannenfels"

Fahrbefehl etc.

Jänner 1942.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 10799
NO MARK OR NOTE OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY COMMUNICATIONS SHOULD BE MADE IN WRITING OR ON THE WORK RECORDED ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING ITS REGISTERED NUMBER

Geheime Kommandosache

Chefsache!
Nur durch Offizier!

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

SAILING ORDERS FOR PATROL VESSEL "TANNENFELS"

JANUARY 1942.

Oberkommando der Kriegsmarine Berlin, den ~~16. Dezember~~ 14. Januar 1942.

B.Nr. 1/Skl.IIa ~~20745/41~~ gKdos. Chefs

88 142

Ju 24942

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Geheim! Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West — Prf.Nr. 1
(mit 1 Fahrbefehl ohne Anlagen)

KMD Bordeaux — " " 2
mit 1 Fahrbefehl für M.v. "Tannenfels"
(mit 4 Anlagen)

im Hause:

Skl.Chef MND — " " 3
(mit 1 Fahrbefehl ohne Anlagen)

1/Skl. I b — " " 4
(mit 1 Fahrbefehl ohne Anlagen)

1/Skl.IIa (mit Fahrbefehl ohne Anlagen) — " " 5

-1-

Betrifft: Fahrbefehl Motorschiff "Tannenfels".

Vorgang: 1/Skl.IIa 21796/41 gKdos. vom 2.10.41.

1.) In der Anlage wird der Fahrbefehl für M. "Tannenfels" übersandt. Zustellung der dazugehörigen Funkanweisung erfolgt gesondert.

2.) Gruppe West wird gebeten, die ergänzenden Befehle zu Ziffr. 2.) a) zu geben. Festlegung des Auslaufdatums und Befehlsführung bis 30 Grad West erfolgen durch die Gruppe West.

3.) KMD Bordeaux läßt den Kapitän "Tannenfels" auf der Dienststelle sofort Einsicht in den Fahrbefehl nehmen. Die Aushändigung an den Kapitän hängt von der sicheren Aufbewahrungsmöglichkeit an Bord ab. Gegebenenfalls Aushändigung erst kurz vor dem Auslaufen.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
ITS REGISTERED NUMBER IS
10799.
NO PART OF ANY ENTRY 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

4.) KMD Bordeaux übermittelt bis 25.1.1942 die Meldung des Kapitäns gemäß Ziff. 9.) letzter Absatz. Die KMD händigt dem Kapitän die vorgeschriebenen Merkblätter über Verhalten in der Gefangenschaft aus.

5.) Der Kapitän ist durch einen Fachmann über die zweckmäßigste Anbringung der Sprengpatronen zu belehren.

~~6.) Kapitän "Tannenfels" ist zur Unterrichtung für den 22.12.1941 nach Berlin befohlen.~~

6.X.) KMD Bordeaux meldet an Gruppe West und Seekriegsleitung, wann "Tannenfels" klar zum Auslaufen ist.

Im Auftrage
Im Entwurf gez. F r i c k e .

Für die Richtigkeit:

1/SKL 88/42 Chefs.

Kpt.z.See

Kdr.

I. Abdr. 1/SKL 157/42 Chefs.
" 229/42 Chefs.
" 465/42 Chefs.
" 2181/42 gKdos.
} Chef- und ausgeh. N. 24/3.43

II. an K.R. abzugeben.

1/SKL I G 83/44

Anlage zu 1/Skl.IIa ~~88/42~~ AgKdos. Chefs

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung

Berlin, den 14. ~~Dezember~~ Januar 1942.

Prüf. Nr. 5

Geheim!

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des §88 Reichs-Strafgesetzbuchs (Fassung vom 24. April 1934). Mißbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft. Ferner nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

Fahrbefehl für Motorschiff "TANNENFELS"

für die Reise von Bordeaux nach Kobe (Japan).

Chefsache!
Nur durch Offizier!

1.) Aufgabe:

Überfahrt nach Kobe (Japan) über Kap Horn. Die Lösung der Aufgabe ist bedeutungsvoll für die Aufrechterhaltung der Verbindung mit dem verbündeten Japan sowie für den späteren Transport kriegswichtiger Rohstoffe von Japan nach der Heimat.

2.) Segelanweisung:

a) Ausreise:

Bis 30 West nach Anweisung des Marinegruppenkommandos West in Paris über KMD Bordeaux. Von Gruppe West erfolgt auch Unterrichtung über Feindlage im Seegebiet Biskaya bis Azoren und Anweisung über Verhalten in diesem Seegebiet.

Im Pazifik ist, falls nichts anderes befohlen wird, über Weg Alpha (die Punkte Tausendfüßler, Tiger, Tentakel und Tabakel) zu steuern.

Nördlich des Äquators und westlich von 160 West übernimmt der Marineattaché in Tokio die Befehlsführung. Näheres hierüber sowie über das Verhalten in den japan. Gewässern folgt.

Auf Stichwort Tannenbaum ist der Weg südlich des Kaps der Guten Hoffnung, Neuseelands und der Oakland-Inseln, ostwärts der Chatham-, Samoa- und Phönix-Inseln zu wählen. Dafür gilt folgende Segelanweisung: Von Punkt Tintenfisch etwa über Thunfisch (Mindestabstand vom Kap 450 sm), Tarantel, Tsetsefliege und Tapir nach Tentakel und weiter wie Weg Alpha.

Vom Auslaufen bis zum Überschreiten von 35 Grad Nord nach Süden (südwestlich der Azoren), beim Passieren des Gebietes Bahia - Freetown (von 10^{o} Nord bis 15^{o} Süd) sowie, falls Verkehr angetroffen wird oder es dem Kapitän aus anderen Gründen erforderlich erscheint, ist Höchstfahrt zu laufen. Die übrigen Marschstrecken sind mit einer sparsamen Fahrstufe zurückzulegen.

Anlage zu 1/Skl.IIa ~~68743/41~~ AgKdos. 68/42 Chefs

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung

Berlin, den 14. ~~Dezember~~ Januar 1942.

Prüf. Nr. 5

Geheim!

Dies ist ein schützender Gegenstand im Sinne des § 88 Reichs-Strafgesetzbuchs (Fassung vom 24. April 1934). Mißbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

Fahrbefehl für Motorschiff "TANNENFELS"

für die Reise von Bordeaux nach Kobe (Japan).

Chefsache!
Nur durch Offizier!

1.) Aufgabe:

Ob fahrt nach Kobe (Japan) über Kap Horn. Die Lösung der Aufgabe ist bedeutungsvoll für die Aufrechterhaltung der Verbindung mit dem verbündeten Japan sowie für den späteren Transport kriegswichtiger Rohstoffe von Japan nach der Heimat.

2.) Segelanweisung:

a) Ausreise:

Bis 30 West nach Anweisung des Marinegruppenkommandos West in Paris über KMD Bordeaux. Von Gruppe West erfolgt auch Unterrichtung über Feindlage im Seegebiet Biskaya bis Azoren und Anweisung über Verhalten in diesem Seegebiet.

) Weiterer Reiseweg:

Ab 30 West Befehlsführung durch Seekriegsleitung.

Nach Überschreiten von 30 West marschiert "TANNENFELS" bis etwa 36 West weiter nach Westen und danach nach Süden bis etwa 15 Nord.

Der Reiseweg ist etwa über die Punkte "Trappe", "Taube", "Turteltaube", "Tintenfisch" und "Tümmler" (siehe Zfr. 9) zu nehmen, wobei der Abstand von den Punkten zwischen 0 und 100 sm nach beiden Passierseiten betragen darf.

Zwischen Afrika und St.Pauls-Felsen steuert "TANNENFELS" in Abstand 200 - 250 sm von St.Paul auf etwa Südostkurs.

Zwischen Falkland-Inseln und Süd-Georgien um Kap Horn in Mindestabstand 220 sm von diesem.

~~In Südsee Reiseweg zunächst freigestellt~~.

Ab 160 Grad West Befehlsführung möglicherweise unmittelbar durch den deutschen Marineattaché in Tokio. Näheres hierüber, über Verhalten in japanischen Gewässern, gegebenenfalls auch über genaueren Reiseweg im Stillen Ozean, folgt.

Auf das Stichwort "Tannenbaum" ist folgender Reiseweg zu nehmen: Südlich Kap der Guten Hoffnung (Mindestabstand ~~450 sm) frei von Treck Südafrika — Neuseeland, südlich Auckland Insel~~,

~~Insel, ostwärts Chatham Insel, weiter nach eigenem Ermessen nach Japan.~~

c) Allgemeines:

Von jedem Land gut freihalten.

Geleitzugwege und sonstige Schiffahrtswege soweit möglich, senkrecht und möglichst nachts queren. Einen ungefähren Anhalt gibt die beigefügten Karten (Anlage 1 ~~und 2~~). Mit Auftreten von Schiffen muss überall, auch abseits der üblichen Trecks, gerechnet werden.

Angriffe eigener U-Boote sind auf dem vorgesehenen Reiseweg nicht zu befürchten.

d) Über Bezugspunkte siehe Ziffer 9).

3) Verhalten in See:

Ausguck ist der halbe Erfolg!

Entscheidend für das Gelingen der Reise ist das rechtzeitige Ausweichen vor jedem Fahrzeug. Wer den Anderen zuerst sieht, ist immer im Vorteil. Daher in See ständig sorgfältig besetzten und eingeteilten Ausguck mit guten Gläsern halten lassen. Ausguck bei Tage möglichst hoch im Mast, bei Nacht möglichst niedrig. Besondere Aufmerksamkeit in der Morgendämmerung.

Im Atlantischen Ozean ist die Gefährdung grösser als im Stillen. Besondere Vorsicht ist geboten in der Biskaya und westl. davon, im Gebiet um die Azoren und um den St.Pauls-Felsen.Aber selbst bei Kap Horn muss unter Umständen mit amerik. oder brit. Bewachern gerechnet werden, nachdem der Feind durch Aussagen der "Odenwald"-Besatzung erfahren hat, dass der Reiseweg um Kap Horn führt.

Jeder Mastspitze, jeder Rauchwolke so früh wie möglich aus dem Wege gehen! Dem Gegner zunächst das Heck zeigen! Das Abdrehen eines Dampfers vor einem anderen ist im Laufe des Krieges auch für die brit. Handelsschiffe zu einer selbstverständlichen Gewohnheit geworden. Die feindlichen Kapitäne sind dazu verpflichtet. Daher Ausweichmanöver auch in Sicht des Gegners durchführen.

Auch nach Flugzeugen Ausguck halten, damit vor Annäherung das Schiff gegebenenfalls noch auf einen unauffälligen Kurs gelegt werden kann. (Bei Ansteuerung der Biskaya z.B.: Kurs auf Irland oder Kurs auf Lissabon.) In Küstennähe ist mit laufenden Überwachungen

gen zu rechnen, die auch von einzelnen neutralen Staaten durchgeführt werden. Die Reichweite beträgt im allgemeinen etwa 400 sm. Amerikanische Fluglinien bestehen im Atlantik zwischen Lissabon und New York, sowie zwischen Westindien über Nordost-Brasilien (Natal oder Pernambuco) und Bathurst, Freetown oder Liberia. Auf der letztgenannten Linie werden auch Kampfmaschinen überführt.

Im Stillen Ozean ist auf Verbindungslinien amerikanischer Besitzungen mit gelegentlichem Flugverkehr zu rechnen (siehe Anlage 3).

Wenn Schiff bei Tage gesehen wurde, nach Einbruch der Dunkelheit mindestens drei Strich vom Kurs liegen, bis etwa 20 sm Querabstand von bisheriger Kurslinie erreicht. Etwa notwendige Kursänderungen in der Abenddämmerung durchführen, damit etwaige vom Schiff nicht gesehene Fühlunghalter abgeschüttelt werden.

Nachts abgeblendet fahren. Auch die Briten fahren abgeblendet und fast stets ohne Fahrtlaternen, sonst mit stark verdunkelten Laternen. Wenn überhaupt, dann nur eine Dampferlaterne setzen. Der Kapitän muß prüfen, wo und wann ihn etwa das Fahren der Laternen weniger auffällig erscheinen läßt. Über Lichterführung in japanischen Gewässern folgt Weiteres.

Sorgfältigste Abblende-Disziplin selbstverständlich!

Zickzackfahren ist für einzeln fahrende Handelsschiffe nichts Auffälliges. Die Briten tun es in der Regel im Atlantischen Ozean außer an der amerikanischen Küste.

Keine schwimmenden Gegenstände über Bord werfen, welche das Schiff verraten können.

Aus gleichem Grunde Bilgen abends lenzen!

4.) Tarnung:

- - - - -

Der Farbanstrich soll so sein, daß das Schiff möglichst schwer auszumachen ist. Daher am besten grauer Anstrich über alle Aufbauten hellgrau und Toppen oberhalb des Ausgucks besonders hell für Schornstein und Masten kommt auch ockergelb in Frage.

Das Schiff fährt getarnt als Norweger "Terrens", Rufzeichen LKFA, oder als Norweger "Talabot", Rufzeichen LJCP.
Namen, Heimathafen und Abzeichen sind nicht zu führen.

bei Anhaltung durch amerikanischen Kreuzer aufgefallen durch s.. schlechtes Englisch bei Megaphon-Sprüchen und durch sichtbares Überbordwerfen von Kisten (wahrscheinlich Geheimsachen). Daher für solche Fälle alles sorgfältig durchdenken und vorbereiten!

Alle A zeichen beseitigen, die das Schiff aus der Nähe al deutsches Schiff verraten könnten, z.B. aufgeschweißten Schiffsnamen und Heimathafen, Namen auf Schiffsglocke, Werftschild Vorkante Brücke, Bugwappenschild und dergl.!

Hat sich eine Begegnung auf nähere Entfernung nicht vermeiden lassen, hinterher nach Möglichkeit Aussehen ändern. Versaufloch tarnen oder wieder enttarnen. Änderungen an Aufbauten, Schornsteinkappe, Windhuzen, Aufstellung der Boote usw. vornehmen Gegebenenfalls Farbanstrich ändern.

Darauf achten, daß auch Anzug der Besatzung der Tarnrolle entspricht.

Für den Fall des Zusammentreffens mit deutschen und japanischen Flugzeugen oder Seestreitkräften sind - sonst verdeckte - Abzeichen (möglichst große Hakenkreuzflagge an Oberdeck und auf außenbords zu zeigenden Klappen) bereitzuhalten.

Einem deutschen Prisenkommando ist es bei Ansteuerung der Biskaya einmal gelungen, ein britisches Flugzeug durch folgendes Verfahren zu täuschen:

Die Flakwaffen wurden besetzt, wobei die MG-Bedienungen i britischen Stahlhelmen auftraten. Als das Flugzeug näher heran wa wurde ihm freudig zugewinkt.

Es wird stets auf die Umstände (Schiffsort, Kurs, Nachrichten, die der Gegner hat, usw.) ankommen, ob solche Listen Aussicht auf Erfolg haben.(Vergl.auch Zfr.7.)

5.) Verhalten bei Begegnung mit feindlichen Kriegsschiffen.

Britische/und in brit.Diensten fahrende/ Handelsschiffe haben Befehl, bei Sichten eines verdächtigen Kriegs- oder Handelsschiffes eine starke Kursänderung von diesem Weg auszuführen. Folgt das verdächtige Fahrzeug trotzdem so sollen die Handelsschiffe unverzüglich folgende Notmeldung mit F.T. absetzen:

1. bei Verfolgung a) durch Kriegsschiff:

RRRR de ~~GMSY~~ LKFA (oder ~~PDGF~~ LJCP) 14 r 44 N (S) 50 r 01 W (E)
suspicious ship
Uhrzeit in GMT und Datum;

b) durch Hilfskreuzer:

QQQQ de usw.; suspicious vessel usw.

c) durch Uboot:

SSSS de usw.;

/=d) durch Flugzeug:
AAAA de usw. /=

2. bei Anhaltung a) durch Kriegsschiff:

RRRR de ~~GMSY~~ LKFA (oder ~~PDGF~~ LJCP) 14 r 44 N (S) 50 r 01 W (E)
ordered to stop by warship
Uhrzeit wie oben;

b) durch Hilfskreuzer:

QQQQ de ~~GMSY~~ LKFA (oder ~~PDGF~~ LJCP) 14 r 44 N (S) 50 r 01 W (E)
ordered to stop by unknown vessel
Uhrzeit wie oben.

Abgabe der Meldung.

Die Notmeldung wird auf 600 m-Welle mit stärkster Energie dreimal gegeben. Schluß des britischen Befehls.

Irgendwelche Rufzeichen und Anrufe (Cq) werden nicht angewandt. Rückfragen von feindlichen Landstellen sind in keinem Fall zu beantworten. Bei feindlichen Angriffen ist entsprechend zu verfahren. Abgesehen von der Möglichkeit, daß der Gegner vielleicht sich täuschen läßt und von dem Angriff abläßt, wird die Anwesenheit des feindlichen Kriegsschiffes auf diese Weise bekannt. Wahrscheinlich wird auch erreicht, daß feindliche Küstenfunkstellen den Notruf wiederholen, wodurch eine Beobachtung des Funkverkehrs durch die Heimat erleichtert und damit eher Gewißheit über das Schicksal des Schiffes erreicht wird. Es ist einer der Funknamen (Rufzeichen) aus Zfr. 4.) anzuwenden (siehe auch Beispiel oben).

Ist die Täuschung des Gegners mißglückt und die Lage nicht mehr zu retten, ist an Norddeich im Klartext zu funken: Standort, ob Schiff sinkt und Papiere vernichtet, Anzahl und Art der feindlichen Streitkräfte. Verfahren siehe Funkanweisung. (Funkspruch beim Insichtkommen des feindlichen Kriegsschiffes vorbereiten.)

6.) Versenken:

Droht das Schiff in Feindes Hand zu fallen, so ist der Kapitän und die Besatzung verpflichtet, das Schiff zu versenken, ehe das Prisenkommando an Bord kommt.

Zu beachten ist, daß bei Kursanweisungen durch den Gegner wenn er z.B. wegen schlechten Wetters kein Boot mit Prisenkommando an Bord schicken kann, im Laufe der Zeit noch Aussichten auf Entkommen bestehen können. Gelegenheiten dazu müssen umsichtig und entschlossen ausgenutzt werden.

Schickt der Gegner sich aber an, an Bord zu kommen, so muß unverzüglich mit den Versenkungsmaßnahmen begonnen werden.

Da mithin mit den Maßnahmen solange gewartet werden muß, bis es sich zeigt, daß eine Möglichkeit zu entkommen tatsächlich ausgeschlossen ist, also in der Regel bis zum Aussetzen eines Bootes durch das feindliche Kriegsschiff, müssen die Vorbereitung für das Versenken so getroffen sein, daß alle Maßnahmen in kürzest Zeit durchgeführt werden können. Die Maßnahmen müssen ausreichend sein für möglichst großen Wassereinbruch ins Schiff. Also alle diesbezüglichen Möglichkeiten ausnutzen. Alles gut vorbereiten, rollenmäßig häufig exerzieren sowie Befehlsworte und Befehlsweg für den Ernstfall festlegen. Das Schiff ist mit Sprengpatronen ausgerüstet, Aber durchaus nicht allein auf diese verlassen! Stets muß mit dem Versagen der einen oder anderen Maßnahme gerechnet werden. Sprengpatronen erst als Letztes vor Verlassen des Schiffes anschlagen!

Es ist alles zu tun, um ein Lenzen und Wiederrückgängigmachen der Versenkungsmaßnahmen durch ein feindliches Prisenkommando unmöglich zu machen. Der Feind wird alles versuchen, um das Schiff zu halten. Darum z.B. Ventildeckel oder Handrad über Bord oder in die Bilge werfen, Ventilgestänge durch Vorschlaghammer vertrimmen, Lenzpumpen zerstören, Hauptmaschinen zerstören, Maschinenräume und die Räume, in denen der Wassereinbruch bekämpft werden müßte, durch Ausgießen von Öl, Benzin usw. und Inbrandsetzung unzugänglich machen. Alle sonst erdenklichen Sabotagemaßnahmen treffen, wie Sand in die Lager, Inbrandsetzung sonstiger Räume usw. Bullaugen und Schotten öffnen. Kapitän und Besatzung müssen ihre ganze Ehre daran setzen, daß der Gegner nicht mit ihrem Schiff zur See fährt.

Etwaiges

Etwaiges Mißlingen der gebotenen Selbstversenkung führt zu einem kriegsgerichtlichen Verfahren. Es ist viel leichter und erfordert weit weniger Opfer, den Gegner an der Besitznahme des Schiffes bei dieser Gelegenheit zu verhindern, als es ihm später wieder abjagen zu müssen.

Auch bei Androhung von Waffengewalt oder bei Beschuß sind die Versenkungsmaßnahmen usw. unbeirrt durchzuführen.

Rettungsboote sind ausgeschwungen und voll ausgerüstet zu fahren. Flöße und Schwimmwesten sind klarzulegen.

Hat die Besatzung das Unglück, in Gefangenschaft zu geraten, so sind die allgemeinen Vorschriften gemäß dem von der KMD Bordeaux mitgegebenen Merkblatt zu beachten. Insbesondere ist Stillschweigen über den genommenen und beabsichtigten Reiseweg zu bewahren, um nicht andere Schiffe und Kameraden zu gefährden. (Siehe Zfr.3.). Alle militärisch wichtigen Nachrichten einschl. des Standortes und der gelaufenen Wege des Schiffes sind auch innerhalb der eigenen Besatzung auf den geringsten Mitwisserkreis zu beschränken.

7.) Bewaffnung:

Das Schiff ist mit einem 15 cm-Geschütz am Heck bewaffnet. Die Bewaffnung dient zu Verteidigungszwecken gegen Angriffe durch feindliche U-Boote und Hilfsschiffe (kleine Hilfskreuzer, Bewacher) sowie gegen völkerrechtswidrige Angriffe von seiten bewaffneter feindlicher Handelsschiffe. Gegen derartige Angriffe ist Widerstand zu leisten. Die rechtlichen Grundlagen sind in dem als Anlage 4) beigefügten Merkblatt enthalten.

Die Tatsache der eigenen Bewaffnung allein wird voraussichtlich feindliche Handelsschiffe vor völkerrechtswidrigen Angriffen abschrecken. Ein derartiger völkerrechtswidriger Angriff liegt vor:.

nach Artikel 6) ist der Kapitän berechtigt und verpflichtet, die Abschüttelung des Gegners mit Waffengewalt zu erzwingen, wenn jede andere Möglichkeit, ihn abzuschütteln, mißlungen ist, und nachdem dem feindlichen Handelsschiff mitgeteilt worden ist, daß eine weitere Geleitung als völkerrechtswidrige Angriffshandlung angesehen werden müßte, gegen die sich das Schiff mit Waffengewalt verteidigen wird.

Bei

Bei der Heckbewaffnung der Dampfer ist das deutsche Schiff als das ablaufende gegenüber dem feindlichen Verfolger im Vorteil, da es den Feind vor seinem Heckgeschütz hat, und der Gegner nach voraus nicht schießen kann. Wenn ein solcher bewaffneter Widerstand am Abend durchgeführt wird, wird die einbrechende Dunkelheit die Lösung vom Gegner sehr erleichtern.

Ein Widerstand gegen den Angriff von feindlichen Überwasser-Seestreitkräften (Zerstörer, grosse Hilfskreuzer, Kreuzer, Flugzeugträger, Schlachtschiffe) hat zu unterbleiben. In diesem Falle, wenn Täuschung des Gegners nicht mehr möglich und keine Aussicht auf Entkommen gegeben, Selbstversenkung gemäß Zfr. 6.) und Funkmeldung gemäß Zfr. 5.) letzter Absatz.

Zur Verteidigung gegen Flugzeuge ist das Schiff mit leichten Flakwaffen bestückt. Der Verteidigungsfall ist stets gegeben, wenn ein feindliches Flugzeug sich auf eine Entfernung nähert in der es von seinen Waffen (Bomben, Torpedos oder Bordwaffen) Gebrauch machen kann. Beachte jedoch Zfr. 4.), wenn das feindliche Flugzeug im Zweifel sein kann, wen es vor sich hat. Nach den bisherigen Erfahrungen kann ~~ist~~ beim Antreffen eines Flugzeuges unauffälliges Verhalten bei guter Tarnung (Scheinkurs, Zuwinken, Beantwortung von Anfragen) ein besserer Schutz als Waffengebrauch. Scheinkurs nicht zu früh aufgeben, da Flugzeuge oft nach einigen Stunden zurückkehren, um Kurs zu kontrollieren.

Durch feindliche Flugzeuge beim Anhalten von Handelsschiffen benutzte Signale sind der Sonderanlage beigefügt.

Ein Flugzeug ist als feindlich anzusehen:

a) wenn die feindlichen Hoheitsabzeichen einwandfrei erkannt sind,
b) wenn es nach dem Typ einwandfrei als feindlich erkannt ist,
c) wenn das Verhalten des Flugzeuges nach dem Sichten auf einen unmittelbar bevorstehenden Angriff schließen läßt.

8.) Funkdienst:

- - - - - - -

Jedes Funken gefährdet das Schiff, hat daher außer in Notfällen zu unterbleiben. Ausnahme siehe Zfr. 5.), Wichtig ist das Besetzthalten des Funkempfängers zu den vorgeschriebenen Programmzeiten. Die Beobachtung des Dampfer-Funkverkehrs unter Benutzung des Funkpeilers kann von Nutzen sein. Im übrigen wird auf die Funkanweisung hingewiesen, die dem Schiff gesondert zugeht.

9.) Befehlserteilung durch Funk und Bezugspunkte:

Zur Umschreibung von Standorten, die dem Gegner auch bei etwaiger Bloßstellung des angewandten Funkschlüssels geheim bleiben sollen, werden folgende Punkte festgelegt, auf die sich Richtung- und Abstandsangaben beziehen können (Bezugspunkte).

Diese Bezugspunkte sind erst bei Bedarf in die Karte einzutragen. Die Eintragungen sind nach Gebrauch sofort wieder zu beseitigen.

Bezugspunkte:

a) Atlantik:

Taucher	37 00 Nord	17 00 West ✓
Tölpel	47 20 Nord	20 00 West ✓
Trappe	42 00 Nord	37 00 West
Taube	25 35 Nord	40 11 West
Turteltaube	15 00 Nord	40 00 West
Turmfalke	St.Paul-Felsen	
~~Tintenfisch~~	15 00 Süd	19 25 West
Tümmler	60 15 Süd	70 20 West

b) Pazifik:

Weg Alpha:

Tausendfüßler	48 05 Süd	116 15 West
Tiger	31 5o Süd	144 40 West
~~Tentakel~~	02 00 Nord	173 00 West
Tuberkel	33 10 Nord	133 25 Ost

Weg Beta:

~~Terrier~~	~~52 27 Süd~~	~~93 41 West~~
~~Trakehner~~	~~24 05 Süd~~	~~123 24 West~~
~~Teichmolch~~	~~33 25 Nord~~	~~151 50 West~~

c) Für Weg Tannenbaum:

Thunfisch	42 00 Süd	21 00 Ost
Tarantel	53 00 Süd	166 00 Ost
Tsetsefliege	42 30 Süd	168 00 West
Tapir	14 00 Süd	165 00 West

Z.B. über Trappe (in) 60 Grad 50 sm (ab) nach Taube (in) 90 Grad 10 sm (ab) heisst:
Über einen Punkt, von dem aus Trappe 60 Grad rw.peilt und 50 sm entfernt ist nach einem Punkt gehen, von dem aus Taube 90 Grad rw. peilt und 10 sm entfernt ist.

~~Zum Beispiel:~~
"Segeln Sie über rw. 310 Grad von "Tapir" 150 sm"
bedeutet: Vom Bezugspunkt "Tapir" aus peilt der anzusteuernde Punkt rw. 310 Grad und ist 150 sm ~~von "Tapir" entfernt~~.

Für die Steuerung des Schiffes, Übermittlung von Feindnachrichten und Anweisungen ist es für die Seekriegsleitung wichtig, den ungefahren jeweiligen Standort des Schiffes zu

Die Angaben sind zu melden für Weg Alpha, Weg Beta und Weg Tannenbaum.

von Finisterre das Schiff jeden der in der Nähe des Reiseweges liegenden Bezugspunkte querab passieren wird, sowie am wievielten Tage er den Zielhafen zu erreichen gedenkt. Jahreszeit ~~und~~

..und die unter Ziffer 2b) letzter Absatz gegebenen Richtlinien für die Wahl der Marschgeschwindigkeit...

Grund des Bestandes von Brennstoff, Wasser, [illegible] ger Ausrüstung) und das Tagesetmal **für Höchstfahrt und sparsame Fahrt.**

10.) Die mitgegebenen Druckschriften über Schattenrisse und Kennung von Kriegs- und Handelsschiffen sowie Flugzeugtypen beachten. Als Anlagen sind beigefügt:

Karte mit Geleitzugwegen des Atlantischen Ozeans (Anlage 1).
Karte des Stillen Ozeans (Anlage 2).
Sonderanlage enthaltend:
Admiralitätsanweisung für die britische Handelsschiffahrt und weitere wichtige Angaben (Anlage 3).
Merkblatt für den Waffengebrauch (Anlage 4).
Unterteilung unter die Militärgesetze für Besatzungen der Etappen-V'Schiffe. (Anlage 5)

Erbeutung der Geheimsachen

die eigene Kriegführung von schwerem Schaden sein.

Dieser Befehl darf daher nicht in Feindeshand fallen. Seine Vernichtung ist für den Fall der Gefahr vorzubereiten, ebenso die Vernichtung aller übrigen Geheimsachen (Schlüsselmittel, Befehle, Eintragungen in Karten usw.). Zur Durchführung müssen die Geheimsachen zu diesem Zwecke in See stets auf der Brücke sein (beschwerter Sack, klar zum Überbordgeben).

12.)

12.) Dieser Befehl ist mit allen Anlagen und der Funkanweisung nach Eintreffen in Japan an den deutschen Marineattaché in Tokio persönlich abzugeben.

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung.

gez: Fricke.

S e e k r i e g s l e i t u n g

1.Abt.1/Skl.XIK 157/42 gKdos.Chfs. Berlin, den 15 Januar 1942.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Vfg.

I. Schreibe an:

im Hause:

Gruppe West = Prf.Nr. 1

K.M.D.Bordeaux
für Motorschiff "Tannenfels" = Prf.Nr. 2

Skl.Chef MND = " " 3

" 4

" 5

Betrifft: Fahrbefehl Motorschiff "Tannenfels".

Vorgang: 1/Skl.IIa 88/42 gKdos.Chfs.v.14.1.42.

1) Der mit Vorgangsbuchnummer übersandte Fahrbefehl für das Motorschiff "Tannenfels" ist gemäss Anlage 1) zu berichtigen.

2) Um Unklarheiten auf jeden Fall zu vermeiden, ist für Motorschiff "Tannenfels" eine nochmalige Zusammenfassung der Segelanweisung beigefügt.

II. Fertige 5 Abschriften der Anlage 1) (Berichtigung) und füge den Schreiben zu I bei. Prf.Nr. 4 und 5 an I b und II a[1].

Fertige 4 Abschriften der Anlage 2) und füge je eine Ausfertigung dem Schreiben an KMD Bordeaux und Skl.Chef MND bei ~~und~~ je eine Ausfertigung an I b und II a[1].

III. an II a[1]

1/Skl.

I k

Geheime Kommandosache! Anlage 1)

Berichtigung

zum Fahrbefehl für Motorschiff "Tannenfels".

A) Unter 2 b) Weiterer Reiseweg:

1) Streiche in der 6. Zeile "Tintenfisch" und setze dafür

'Tsetsefliege!

2) Im 6. Absatz in der Klammer hinter Weg Alpha setze vor

'Tausendfüßler'

'Tentakel,'

streiche hinter 'Tiger'

'Tentakel'

und setze dafür

'Tropfstein'

und füge zwischen 'Tropfstein' und 'Tuberkel' ein:

'Testament!

Am Schluss des Absatzes füge hinzu:

'Weg Beta (über die Punkte Terrier, Trakehner, Teichmolch, Tuberkel) ist nur auf besonderen Befehl zu wählen.'

Chefsache! Nur durch Offizier!

3) Der 8.Absatz erhält folgenden Wortlaut:

'Auf Stichwort Tannenbaum ist der Weg südlich des Kaps der guten Hoffnung, Neuseelands und der Auckland-Inseln (von Tsetsefliege, über Thunfisch, Tarantel und Tintenfisch) zu nehmen.
Im Pazifik gilt dann, falls nichts anderes befohlen wird, Weg blau (ostwärts Cook- und Phönix-Inseln, über die Punkte Tropenregen, Tochter, Tropfstein und Tuberkel). - Weg rot (Tiefsee, Teufelsrochen, Tafelberg, Testament, Tuberkel) tritt nur auf besonderen Befehl in Kraft.'

1. Anlage zu O.K.M. Nr. 157/42 (Vbg)
Vb mit 88/42 Chefs

B) Unter Ziffer 9) Befehlserteilung durch Funk- und Bezugspunkte:

1) Unter a) Atlantik streiche "Tintenfisch" und setze dafür

"Tsetsefliege 15 00 Süd 19 25 West"

2) Unter b) Weg Alpha füge als 1. Punkt ein:

"Tentakel 59 00 Süd 88 05 West"

unter "Tiger" streiche "Tentakel" und setze dafür

"Tropfstein 02 00 Nord 173 00 West."

Zwischen "Tropfstein" und "Tuberkel" füge noch folgenden neuen Punkt ein:

"Testament 05 50 Nord 162 30 Ost."

3) Ziffer c) Für Weg Tannenbaum erhält folgenden Wortlaut:

"Thunfisch	42 00	Süd	21 00	Ost
Tarantel	53 00	Süd	166 00	Ost
Tintenfisch	44 30	Süd	169 00	West
Weg blau:				
Tropenregen	23 30	Süd	153 30	West
Tochter	11 40	Süd	157 30	West
Tropfstein	02 00	Nord	173 00	West
Weg rot:				
Tiefsee	30 00	Süd	177 00	Ost
Teufelsrochen	10 00	Süd	172 00	Ost
Tafelberg	Äquator		160 00	Ost
Testament	05 50	Nord	162 30	Ost."

Geheime Kommandosache! Anlage 2)

Segelanweisung für Motorschiff "Tannenfels".

1) Ausmarsch bis zum Überschreiten von 30° West nach Westen nach Anweisung Gruppe West.

2) Nach Überschreiten von 30° West (Übernahme der Befehlsführung durch die Seekriegsleitung) bis etwa 36° West weiter nach Westen und danach nach Süden.

Der Weg ist etwa (bis zu 100 sm Bewegungsfreiheit beiderseits des direkten Kurses) über die nachfolgenden Bezugspunkte zu nehmen:

A) Im Atlantik:

Trappe	42 00 Nord	37 00 West
Taube	25 35 Nord	40 11 West
Turteltaube	15 00 Nord	40 00 West

200 bis 250 sm ostwärts Turmfalke = St.Paulfelsen

Tsetsefliege	15 00 Süd	19 25 West

etwa Mitte der Verbindungslinie zwischen Falklandinseln und Südgeorgien

Tümmler	60 15 Süd	70 20 West

B) Im Pazifik, falls nichts anderes befohlen wird:

Weg Alpha:

Tentakel	59 00 Süd	88 05 West
Tausendfüßler	48 05 Süd	116 15 West
Tiger	31 50 Süd	144 40 West
Tropfstein	02 00 Nord	173 00 West
Testament	05 50 Nord	162 30 Ost
Tuberkel	33 10 Nord	133 25 Ost

Auf besonderen Befehl Weg Beta:

Terrier	52 27 Süd	93 41 West
Trakehner	24 05 Süd	123 24 West
Teichmolch	33 25 Nord	151 50 West
Tuberkel	33 10 Nord	133 25 Ost

3) Auf Stichwort Tannenbaum ist der Weg südlich des Kaps der Guten Hoffnung sowie südlich und ostwärts Neuseelands zu

Chefsache! Nur durch Offizier!

2. [illegible] O.K.M. 1 on 157/42 (Gkdos)
Vbf mit 88/42 Gkdos

nehmen über folgende Punkte:

A)	Tsetsefliege	15 00	Süd	19 25	West
	Thunfisch	42 00	Süd	21 00	Ost
	Tarantel	53 00	Süd	166 00	Ost
	Tintenfisch	44 30	Süd	169 00	West

B) <u>Im Pazifik, falls nichts anderes befohlen:</u>

<u>Weg blau</u> (ostwärts Cook- und Phönix-Inseln):

	Tropenregen	23 30	Süd	153 30	West
	Tochter	11 40	Süd	157 30	West
	Tropfstein	02 00	Nord	173 00	West
	Tuberkel	33 10	Nord	133 25	Ost

C) <u>Auf besonderen Befehl Weg rot:</u> (Zwischen Neuseeland und Kermadec-Inseln, sowie Neuen Hebriden und Fidschi-Inseln)

	Tiefsee	30 00	Süd	177 00	Ost
	Teufelsrochen	10 00	Süd	172 00	Ost
	Tafelberg	Äquator		160 00	Ost
	Testament	05 50	Nord	162 30	Ost
	Tuberkel	33 10	Nord	133 25	Ost

4) Im Pazifik übernimmt nördlich des Äquators und westlich von 160° West der Attaché in Tokio die Befehlsführung.

5) Vom Auslaufen bis zum Überschreiten von 35° Nord nach Süden (südwestlich der Azoren), beim Passieren des Gebietes Bahia - Freetown (von 10° Nord bis 15° Süd) sowie, falls Verkehr angetroffen wird oder es dem Kapitän aus anderen Gründen erforderlich erscheint, ist Höchstfahrt zu laufen. Die übrigen Marschstrecken sind mit einer sparsamen Fahrstufe zurückzulegen.

Zusatz: Der Kapitän meldet vor dem Auslaufen über die KMD Bordeaux an die Seekriegsleitung, in wieviel Tagen nach Überschreiten der Länge von Finisterre das Schiff jeden der genannten Bezugspunkte passieren wird. Die Angaben sind zu

melden für Weg Alpha, Weg Beta sowie für Stichwort Tannenbaum. Weg blau und rot. Jahreszeit, Wetter und die für die Wahl der Marschgeschwindigkeit gegebenen Richtlinien sind zu berücksichtigen. - Gleichzeitig sind zu melden:Seeausdauer, Brennstoff- und Wasserbestand sowie das wahrscheinliche Tagesetmal für Höchstfahrt und sparsame Fahrt.

- - - - - -

Seekriegsleitung
1.Abt.Ik 229 /42 gKdos.Chfs.

Berlin, den 30. Januar 1942.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Vfg.

I. Schreiben an: 1. A. (auf Rotdruck)
abgeschickt am 31.1.42.

KMD Bordeaux
für Motorschiff "Tannenfels" = Prf.Nr. 1

im Hause: I b = " " 2
II a[1] = " " 3

Betrifft: Fahrbefehl Motorschiff "Tannenfels".
Vorgang: 1/Skl.IIa 88/42 gKdos.Chfs.v.14.1.42.

Anliegende Weisung für die Versorgung von Seestreitkräften ist dem Fahrbefehl für "Tannenfels" beizufügen.

II. Fertige 3 Abschriften der Anlage und füge den Schreiben zu I) bei.

III. an I k

1/Skl.

I a I k

vbd. m. 88/42 Chefs

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung

~~Geheime Kommandosache!~~

1. Skl. I K 229/42 gKdos. Chefs.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Zusatzbefehl zum Fahrbefehl für das Motorschiff
"Tannenfels".

Weisung für die Versorgung von Seestreitkräften.

1) "Tannenfels" kann zur Versorgung in ausserheimischen Gewässern befindlicher deutscher Seestreitkräfte (Hilfskreuzer) oder eines anderen Versorgungsschiffes herangezogen werden. Eine derartige Versorgung wird zeitgerecht durch die Seekriegsleitung durch Funkspruch befohlen.

   Die erfolgreiche Durchführung einer Versorgungsaufgabe ist für die Bereitschaft und die Erfolge unserer Seestreitkräfte von grösster Bedeutung.

2) Während der Zusammenarbeit mit einem deutschen Kriegsschiff sind die Befehle des Kriegsschiffskommandanten zu befolgen.

   Bei der Zusammenarbeit mit einem anderen Versorgungsschiff hat der älteste Kapitän die Führung.

3) Versorgungsgebiete und Treffpunkte:

   a) Um "Tannenfels" mit einem anderen Schiff zusammenzuführen, wird der Treffpunkt bezogen auf einen der im Fahrbefehl Ziffer 9) enthaltenen Bezugspunkte mit Datum befohlen. Der befohlene Punkt ist dann an den befohlenen Tagen um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit einzunehmen. In der Zwischenzeit sind günstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern.

   Beispiel: "Für "Schiff X" 15. - 20.3. Tsetsefliege in 45° 500 sm ab"
   heisst: "Tannenfels" soll vom 15. - 20.3. täglich 1600 Uhr mittlerer Ortszeit auf einem Punkt stehen, von dem Punkt Tsetsefliege in rw. 45 Grad peilt und 500 sm entfernt ist.

   b) Wird ein Wartegebiet befohlen, so besteht in diesem Gebiet bis zum Eingang eines neuen Befehls Bewegungsfreiheit. Ein befohlenes Wartegebiet oder ein befohlener Treffpunkt darf nur verlassen werden, wenn Aufbrauch von Brennstoff oder Proviant zum unmittelbaren Weitermarsch nach Japan zwingen

vbd mit 88/42

oder, falls die Lage auf dem Treffpuhkt (z.B. Feindverkehr) das Schiff bei weiterem Verbleiben stark gefährdet. In diesen Fällen ist Meldung an die Seekriegsleitung mit Hinzufügung der eigenen Absicht und sofortige energische Änderung des Standortes erforderlich.

4) Im Wartegebiet, auf dem Treffpunkt,beim Zusammentreffen und während der Durchführung einer Versorgung ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich (Feindflugzeuge!).

5) Die beim Zusammentreffen anzuwendenden Erkennungssignale sind in der Funkanweisung enthalten.

- -------- -

Seekriegsleitung
1.Abt.Ik 465 /42 gKdos.Chfs. Berlin, den 27. Februar 1942.

Geheime Kommandosache!

Chefsache!
Nur durch Offizier!

operativ 4 dann 27.2.42.
ab 12 h.

Vfg.

I. Schreibe an: (Anlage auf Rotdruck)

K.M.D. Bordeaux für MS. „Tannenfels".
(für Prf.Nr.2 des Vorgangsschreibens) = Prf.Nr.1

im Hause: Skl.Chef MND
(für Prf.Nr.3 des Vorgangsschreibens) = " " 2
I b
(für Prf.Nr.4 des Vorgangsschreibens) = " " 3
II a[1]
(für Prf.Nr.5 des Vorgangsschreibens) = " " 4

Betrifft: Fahrbefehl Motorschiff "Tannenfels".
Vorgang: 1/Skl. II a 88/42 gKdos.Chfs.

Auf Seite 9 des Fahrbefehls Ziffer b) Pazifik sind die Punkte unter Weg "Beta" zu streichen und durch anliegendes Deckblatt zu überkleben.

-/-

II. an I k

1/Skl.
i.A. I a
i.A. I k

27/11

ab mit 88/42 Chefs

Anlage zu 1/Skl.Ik 465 /42 gKdos.

Chfs.

Geheime Kommandosache!

Weg Beta:

Terrier	52	27	Süd	93 41	West
Trakehner	38	30	Nord	150 00	West
Taschenkrebs	42	00	Nord	180 00	West
Teichmolch	34	00	Nord	139 50	Ost

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Geheime Kommandosache!

Abschrift

O.K.W. Berlin, den 28.1.1942

Abt.Ausland B.Nr.370/42 gKdos Ausl.IV(a)

An

O.K.M./1.Abt.Skl.(Ig)

Betr.: Etappen-V-Schiff "Tannenfels".
Vorg.: Besprechung am 27.1.42.

"Tannenfels" besitzt folgenden Fahrbereich usw.:
Fassungsvermögen der Bunker 1.547 cbm und
Ladeöltankeinrichtung 1.327 cbm.
Gesamtbestand 2.550 tons bei 0,89 Spez.
Täglicher Verbrauch bei 15,5 sm Höchstgeschwindigkeit
32 tons;
bei Normalfahrt mit einem Motor etwa 10 sm
12 tons täglich.
Seeausdauer bei Höchstgeschwindigkeit (15,5 sm)
73 Tage gleich 29.000 sm; bei Normalfahrt (10 sm)
208 Tage gleich rund 50.000 sm.
"Tannenfels" hat einen Eigenproviant für 6 Monate
an Bord.

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Im Auftrage
gez. Stoephasius

1/Skl.2181/42 gKdos.
Prüf-Nr. 1 - Kk I

Abgabe 1000 Ito.

vbt. mit 88/42 Chef.

Anlage zu Akten Gdov 8681/40

Aufstellung in EA (A)

THE PROPERTY OF
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN IS
P.O.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE RECORD NUMBER

D IV 684/40 ghdo
Inhalt 51 Bnd.

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. xxx M.v. "Tannenfels" Voy G 670. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Bremen optional destination. 4835. *Sailed on* 10-6-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta: £	s	d	Es.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad: £	s	d	Remarks.
1	Cancelled.																					
2.	Ralli Bros.Ltd.	Order.	111 Hamburg In transit	1/50	50 Bales B. Twills. (Gunnies).		36625	15 18 0 9			47/6 20cwt.n.								87	15	8	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. M.V. "Tamaralo" Voy 6 S70. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Suez. *Reg. tons* 6252. *Sailed on* 12-2-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight ₹ per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	Mahadyal Prem-chandra.	Order.	Made in British India M P 1099 Cotton Poolm. 63" x 40" Hd. 250 Pcs. Suez.	551 600	50 Bales Cotton packs. (Gunnies).		37500 17009 kg.		18 32 7		38/- 50cft.	32	12	10	1/6 29/32	457	8	0				
2.	Ralli Bros.Ltd.	-.do-	81 Suez	2055 2081	27 Bales Cotton-packs. (Gunnies).		21348 9682 kg.		9 35 5		do.								14	19	10	
									28 12 0			32	12	10		457	8	0	14	19	10	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. "Tannenfels" Voy C 570. Captain H. Steuer. Bound for ..... Reg. tons 4835. Sailed on 12-6-39.

Mk. No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s	d	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s	d	Onecarrying Freight. £	s	d	Onwarding Agents, Remarks.
	For Lagos. Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen.																								
1.	James Finlay & Co.Ltd.	Order. Henry C. Jao & Co. London	Made in India /886	@ 1/50	50 Bales Gunnies	36020	16 1 2 12			92/6 20cwts.								74	7	5	36	3	7	@ 45/- Freight payable in London before transhipment.
			M. lbs H.A.M.Opticms Intransit for Lagos							Plus Harbour dues @ 5sh/- per ton of 20cwts.								4	0	8				
2.	Do.	-do- Henry C. Jao & Co London	/999/ Steamer, Antwerp, Rotterdam, Bremen option in transit for Lagos	@ 1/50	50 Bales Gunnies	34375			16 12 0		92/6 50cft.							75	2	3	36	10	10	@ 45/- Freight payable in London before transhipment.
										Plus Harbour dues @ 5sh/- per ton of 50cft.								4	1	8				
							16 1 2 12		16 12 0									157	11	5	72	14	5	
	For Lagos. Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen.																								
1.	Satish Chandra Mullick.	Order.	D. T. G. 14mo 1800	1/10	10 Bales B.Twills. (Gunnies).	7180	3 4 0 12				85/- 20cwts.	13	12	5	1/5	162	9	0				8	0	2	37/6

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. M.V. "Tamaafels" Voy G 570. *Captain* H. Heuer. *Bound for* Amsterdam via Rotterdam. *Reg. tons* 4835. *Sailed on* 18-6-30.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
1.	Ralli Bros.Ltd.	Ralli Bros. Ltd. or order.	Ralli B T L M Lot.No.1255 Amsterdam Do. Lot.No.1256 Do.	8500 8667 8668 8724	100 137 Bags Sticklac. 37		25016		12 8 2 12		55/9 16cwts.								33	15	11	3	2	8	5/-	Freight payable in London by Ralli Bros. Ltd.
2.	Grindlay & Co. Ltd.	Order. Eastern Carpets Ld. London.	H. A. T. Amsterdam	8719 20	2 Bales Contg. Woollen Carpets & Rugs.		1096		1 15 10		58/9 50cft.								3	17	4	0	5	7	5/-	Freight payable in London (where transhipment).
									1 15 10	12 8 2 12									37	11	3	3	9	3		

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen.

Freight and Cargo List for M/S. "Tamaralis" Voy G 970. *Captain* H. Steamr. *Bound for* Rio-de-Janeiro. *Reg. tons* 4838. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Onecarrying Freight. £	s.	d.	Remarks.
1.	E. G. Sam.	Order.	Nil.		Live Stock. 7 Cages	Monkeys			5 12 1		£.10/15/- 40cft.	38	10	0	1/5 29/32	475	13	0				18	19	9	m 5/15/-
					Fodder. 18 Bags	Paddy					Free.														
											Consular fee at the port of transhipment	0	17	6	do.	11	11	6							

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for ~~S/S~~ M.V. "Tamenfels" Voy G 870. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Antwerp in transit to Memel. *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 18-8-39

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad £	s.	d.	Remarks.
1.	Ralli Bros.Ltd.	Order	Red Ralli 5483 3091 Memel	1/7	7 Bales	Cotton	3098		1 26 3		42/6 50cft.								5	4	11	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. m.v. "Tannenfels" Voy C 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Danzig Stadt via Antwerp. *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
1.	I. Martin.	Order.	G E D Lot No. 1366 Danzig Stadthafen via Antwerp.	1/10	10 Bags Seedlac		1660			0 14 2 16	97/- 16cwts.	4	8	9	1/5 29/32	59	8	0				0	14	5	@ 15/9	Cold storage to Antwerp.

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S "Tannenfels" Voy U-670. *Captain* H. Steuer. *Bound for* ..... *Reg. tons* 4633. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £ s d. Ex. Rs. As. P.	Payable Abroad. £ s d.	Oncarrying Freight. £ s d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
	For Fredrikstad.	Steamer's option transhipment at Hamburg or Bremen.														
1.	Ralli Bros.Ltd.	Order. Notify:- Fredriksstad Fremolfabrik A/S, Fredrikstad.	3946	4671 4690	20 Bales Hessian Bags. (Gunnies).		13750		6 29 9		62/6 50cft.		20 12 8	4 18 11	@ 15/-	Freight payable in London by Ralli Bros. Ltd.
	For Riga.	Steamer's option transhipment at Hamburg or Bremen.														
1.	Satish Chandra Mullick.	Order.	L M 1203	5501 5534	134 Bales Twill Bags. (Gunnies)		100445		46 33 2		67/6 50cft.	157 9 9 1/5 29/32	2110 13 0		46 13 3	@ 20/-
			Product of British India Miga													
	For Libau.	Steamer's option transhipment at Hamburg or Bremen.														
1.	Satish Chandra Mullick.	Order.	L M 1233	2490 2545	56 Bales Hessian Bags. (Gunnies).		52076		24 28 0		67/6 50cft.	82 17 10 1/5 29/32	1111 0 0		24 11 2	@ 20/-
			Product of British India Libau													

T.

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S./M.V. "Tammerfels" Voy C 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Gdynia via Antwerp. *Reg. tons* 4633. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Onecarrying Freight. £	s.	d.	Onecarrying Rate.	Remarks.
1.	The General Produce Co.Ltd.	Order.	Green 1939-1940 N T First 400 lbs. On end Green Kanoria	Gr.2- 125) Med3- 125)	250 Bales	Jute	101250		49 40 5		55/- 50cft.	136	19	6	1/5 29/32	1855	14	0				31	2	7	@ 12/6	
2.	Kedarnath Mohanlall.	-do-	S.C.Chatterjee & Co. S S Crop 1938-1939 400 lbs.	Red 2- 125) 3- 125)	250 "	do.	101250		48 41 11		do.	134	6	1	do.	1800	2	0				30	10	6	@ 12/6	
3.	The General Produce Co.Ld.	-do-	Green 1939-1940 N T First 400 lbs. On end Green G P C	Gr.2- 125) Med3- 124)	249 "	do.	100845		50 41 3		do.	139	15	5	do.	1873	6	0				31	15	4	@ 12/6	
4.	Do.	-do-	-do-	Gr.2-125) Red3-125)	250 "	do.	101250		51 1 6		do.	140	6	8	do.	1880	15	0				31	17	10	@ 12/6	
5.	Do.	-do-	-do-	Gr.2-124) Red3-121)	245 "	do.	99225		51 1 0		do.	140	6	1	do.	1880	8	0				31	17	9	@ 12/6	
6.	Do.	-do-	Red 1939-1940 P T C 400 lbs. On end Green G P C	Red2-124) Gr.3-124)	248 "	do.	100440		49 44 3		do.	137	3	8	do.	1858	11	0				31	5	7	@ 12/6	
7.	H.M.Ispahani Ld.	-do-	Superior 1/15 Lot.No.1401 Gdynia		15 Chests	Shellac	2880		1 40 11		61/3 50cft.	5	11	4	do.	74	10	0				1	2	9	@ 12/6	
8.	Champalal Kothari	-do-	1939-1940 Champalal Kothari Victory 400 lbs.	Red 4-125) 5-125)	250 B/s	Jute	101250		51 34 6		55/- 50cft.	142	2	11	do.	1905	3	0				32	6	1	@ 12/6	
9.	F. & O. Lang	-do-	E. B Superfine Gdynia		25 Cases	Shellac	4800		3 5 3		95/9 50cft.	14	11	1	do.	195	1	0				1	18	10	@ 12/6	Cold storage to Antwerp.
10.	Satish Chander Mallick.	-do-	3818 Gdynia	4192 4193	25 Bales	Hessian Bags. (Gunnies).	32288		14 38 5		60/- 50cft.	43	18	11	do.	589	0	0				0	5	1	@ 12/6	
									572 53 5			1035	1	8		13873	6	0				252	18	4		

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. m.v. "Tamaralsa" Voy C 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Gdynia via Antwerp. *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 12-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
1.	The General Produce Co.Ltd.	Order.	Green 1939-1940 M T First 400 lbs. On end Green Kanoria	Gr.2- 125) Red3- 125)	250 Bales	Jute	101250		49 40 5		55/- 50cft.	136	19	6	1/8 29/32	1836	14	0				31	2	7	@ 12/6	
2.	Kedarnath Mohanlall.	-do-	S.C.Chatterjee & Co. S S Crop 1938-1939 400 lbs.	Red 2- 125) 3- 125)	250 "	do.	101250		48 41 11		do.	134	6	1	do.	1800	2	0				30	10	6	@ 12/6	
3.	The General Produce Co.Ld.	-do-	Green 1939-1940 M T First 400 lbs. On end Green S P C	Gr.2- 125) Red3- 124)	249 "	do.	100845		50 41 3		do.	139	15	5	do.	1873	6	0				31	15	4	@ 12/6	
4.	Do.	-do-	-do-	Gr.2-125) Red3-125)	250 "	do.	101250		51 1 6		do.	140	6	8	do.	1880	15	0				31	17	10	@ 12/6	
5.	Do.	-do-	-do-	Gr.2-124) Red3-121)	245 "	do.	99225		51 1 0		do.	140	6	1	do.	1880	8	0				31	17	9	@ 12/6	
6.	Do.	-do-	Red 1939-1940 P T C 400 lbs. On end Green G P C	Red2-124) Gr.3-124)	248 "	do.	100440		49 44 3		do.	137	3	8	do.	1858	11	0				31	3	7	@ 12/6	
9.	M.M.Ispahani Ld.	-do-	Superior Lot.No.1401 Gdynia	1/15	15 Chests	Shellac	2880		1 40 11		61/3 50cft.	5	11	4	do.	74	10	0				1	2	9	@ 12/6	
8.	Champalal Kothari	-do-	1939-1940 Champalal Kothari Victory 400 lbs.	Red 4-125) 5-125)	250 B/s	Jute	101250		51 34 6		55/- 50cft.	142	2	11	do.	1905	5	0				32	6	1	@ 12/6	
9.	F. & O. Lang	-do-	E. B Superfine Gdynia	26/50	25 Cases	Shellac	4800		5 5 3		93/9 50cft.	14	11	1	do.	195	1	0				1	18	10	@ 12/6	Cold storage & o Antwerp.
10.	Satish Chandra Mullick.	-do-	3818 Gdynia	4192 4193	25 Bales	Hessian Bags. (Gunnies).	32288		14 32 5		60/- 50cft.	45	16	11	do.	569	0	0				9	5	1	@ 12/6	
									372 35 5			1038	1	8		13073	6	0				258	18	4		

LIONEL EDWARDS LTD.
MADRAS.

Freight and Cargo List For M.V. "TANJORE" VOY.C.870. (OUTWARDS) Captain H. STEUER Bound for MALMO VIA CALCUTTA Reg. tons 4833 Sailed from COCANADA on 28-7-39.

PORT OF TRANSHIPMENT
AT STEAMER'S OPTION.

B/L No.	Shippers	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Description.	Weight. T. c. q. lbs.	Measurement. T. ft. ins.	Rate of freight as per B/L	Payment in Madras. £ s. d. Ex. Rs. As. P.	Payable Abroad. £ s. d.	Oncarrying Freight. £ s. d.	Remarks.
1.	Bungaru Chooka & Co.	ORDER	SWAMY Malmo	-	50	Bullots Palmyra Fibre.		3 26 5	sh.59/9 per ton of 50 cft.	10 10 10 167½ 141 8 9		2 4 1	5600 Lbs.

MADRAS,
1st AUGUST 1939.
THS.

LIONEL EDWARDS, LTD.,
Director.
As Agents.

Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa"

Summary of Freight

SSSCCCXX m.v."TANNENFELS" VOY.C.570. *Captain* H. STEUER *sailed* 28-7-39. *from* COCANADA.
(OUTWARDS)

Destination	Total Freight Tons	Amount of Freight prepaid						Amount of Freight payable abroad			Total amount of Freight			Remarks
		£	sh	d	Rs	As	P	£	sh	d	£	sh	d.	
ROTTERDAM	12	21	5	-	285	5	3	-	-	-	21	5	-	
MALMO	3½	10	10	10	141	8	7	-	-	-	10	10	10	
	15½	31	15	10	426	13	10	-	-	-	31	15	10	

MADRAS,
2nd AUGUST 1939.
TRS.

LIONEL EDWARDS, LTD.,
Director.
As Agents.

LIONEL EDWARDS. LTD.
MADRAS.

Freight and Cargo List for M.V. S.S. ~~"INDRAPURA" V.V.C.570~~ (OUTWARDS) *Captain* H. STEUER *Bound for* ROTTERDAM VIA CALCUTTA. *Reg. tons* 4833. *Sailed from* COCANADA *on* 28-7-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Description.	Weight. T.	c.	q.	lbs.	Measurement. T.	ft.	ins.	Rate of freight as per B/L	Payment in Madras. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	K. Venkannah	ORDER	K ROTTERDAM	-	280	Pockets Buffalo Horns.	5	-	-	-				sh.35/- per ton of 20 cwts.	8	15	-	1-5/7	117	7	9				
2.	-do-	-do-	KM ROTTERDAM	-	400	-do-	7	2	3	12				-do-	12	10	-	"	167	13	6				
					680		12	2	3	12					21	5	-		285	5	3				

MADRAS,
1st AUGUST 1939.
THS.

LIONEL EDWARDS, LTD.,

Director.
As Agents.

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "Tamsenfels" for Bremen.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
									107 25 5	18 4 3 12		88	8	7		1185	4	0	201	16	7	
10.	Malli Bros. Ltd.	Malli Bros. Ltd. or order.	C B & C Lot.No.1264 Bremen	9611 9620	10 Cases Shellac Shipped in Cold Storage.		~~2020~~		1 14 9		81/3 50cft.								5	5	3	
	Parcel Ticket.																					
1.	Chemdyes Ltd.	Order.	Frau Maria Jockel Hindenburgstr 21 Cronau, Westfalen Bremen Germany		1 Case Wireless Set.						Rs.10/-Infull.					10	0	0				
									108 40 2	18 4 3 12		88	8	7		1195	4	0	207	1	10	
												Rs.10/-										

L. E. 81.

LIONEL EDWARDS, LTD.
MADRAS.

Manifest of Cargo Shipped per M V "TANNENFELS" VOY.C.570. (HOMEWARDS) *Captain* H. STEUER. *for Port* ANTWERP/ROTTERDAM/HAMBURG/BREMEN. *W. R.-Tons* 4835 *Sailed from* NEGAPATAM. *on* 23-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Description.	Weight. T.	C.	Qrs.	Lbs.	Measurement. T.	Ft.	In.	Remarks.
1.	Louis Dreyfus & Co.	ORDER	L D G M S C	-	3815	Bags Groundnut Kernels.	300	-	-	-				Local Booking No.46.
2.	-do-	-do-	L D G M	-	2515	-do-	200	-	-	-				Local Booking.
					6330		500	-	-	-				

OPTIONAL CARGO. Destination must be declared not later than 24 HOURS BEFORE steamer's arrival at the earliest port of steamer's call at which goods have to be landed or they will be carried on port to port to the final port of steamer's call to which option extends.

MADRAS,
31st AUGUST 1939.
TRS.

LIONEL EDWARDS, LTD.,
Director.
As Agents.

LIONEL EDWARDS, LTD.

HANSA LINE.

Freight and Cargo List per M.S. "TANNENFELS" *from Colombo to* ANTWERP *Sailed* 25th.August 1939.

CEYLON OBSERVER

B/L Nos.	SHIPPERS	CONSIGNEES	Marks & Nos.	Packages	DESCRIPTION	Tonnage Scale	Tonnage	Rate of Freight	Freight Paid £ s. d.	Ex	Rs. Cts.	Freight Paid by D/DRAFT on London £ s. d.	Measurement cft. ins.	Weight Cwt. qrs. lbs.	REMARKS
1	J.H.Vavasseur & Co(Ceylon)Ltd.	Order	CN 329 Antwerp	667	Robbins Poonac	20 ₰	48 238	22/6	49 2 3	1/5 29/32	658 27	..	..	964 3 02	£. 49. 2. 3
2	- do -	"	-CN- 328	667	" "	"	48 238	"	49 2 3	"	658 27	..	..	964 3 02	49. 2. 3
3	- do -	"	-CN- 328	667	" "	"	48 238	"	49 2 3	"	658 27	..	..	964 3 02	49. 2. 3
4	- do -	"	CM 183	800	Bags "	17 ₰	58 823	"	59 17 10	"	802 74	..	..	1000 0 00	59.17.10
5	not shipped.														
6	Ceylon Trading Co.Ltd.,	"	CTCo	400	" "	"	29 412	"	..		..	29 18 11	..	500 0 00	29.18.11
7	not shipped.														
8	Ceylon Trading Co.Ltd.,	"	C C S	800	" "	""	58 823	"	..		..	59 17 9	..	1000 0 00	59.17. 9
9	- do -	"	191 ADA	667	Robbins "	20 ₰	50 025	"	..		..	50 18 8	..	1000 2 00	50.18. 8
							341 797		207 4 7		2777 55	140 15 4			347.19. 11

---- E.&.O.E. ----
Colombo 28th.August 1939,
LIONEL EDWARDS Limited,

Agents.

Less freight @ 9⅛% Rebate.

LIONEL EDWARDS, LTD.

HANSA LINE.

Freight and Cargo List per M.S. " TANNENFELS " *from Colombo to* Skien via A.R.H.Bremen *Sailed* 25th.August 1939.

B/L Nos.	SHIPPERS	CONSIGNEES	Marks & Nos.	Packages	DESCRIPTION	Tonnage Scale	Tonnage	Rate of Freight	Freight Paid £ s. d.	Ex	Rs.	Cts.	Freight Paid by D/DRAFT on London £ s. d.	Measurement cft.	ins.	Weight Cwt.	qrs.	lbs.	REMARKS
1	Ceylon Trading Co.Ltd.,	Order	Medkum Medium E A C Medium E A C Skien	15 Cases 25 Boxes	D/C nut	50 cft.	2 125	62/-	..		..		5 19 3	106	3	2775		lbs	Less freight paid Rebate. £.5.19. 3 Transhipment 12/-

---- E.&. O.E. ----
Colombo 25th.August 1939,
LIONEL EDWARDS Limited,

Agents.

LIONEL EDWARDS. LTD.

HANSA LINE.

Freight and Cargo List per M.S. "TANNENFELS" *from Colombo to* BREMEN *Sailed* 25th.August 1939.

CEYLON OBSERVER

B/L Nos.	SHIPPERS	CONSIGNEES	Marks & Nos.	Packages	DESCRIPTION	Tonnage Scale	Tonnage	Rate of Freight	Freight Paid £ s. d.	Ex	Rs.	Cts.	Freight Paid by D/Draft on London £ s. d.	Measurement cft.	ins.	Weight Cwt.	qrs.	lbs.
1	H.L.De Mel & Co.,	Order	A 1/200 Bremen	200	Bags Plumbago	20 ∮	15 000	48/6	36 7 6	1/5 29/32	487	54	..	..		300	0	00

---- E.&.O.E. ----
Colombo 28th.August 1939,
LIONEL EDWARDS Limited,
Agents.

LIONEL EDWARDS. LTD.

HANSA LINE.

Freight and Cargo List per M.S. "TANNENFELS" *from Colombo to* Bourgas via Port Said *Sailed* 25th.August 1939.

CEYLON OBSERVER

B/L Nos.	SHIPPERS	CONSIGNEES	Marks & Nos.	Packages	DESCRIPTION	Tonnage Scale	Tonnage	Rate of Freight	Freight Paid £ s. d.	Ex	Rs. Cts.	Freight Paid by D/Draft on London £ s. d.	Measurement cft. ins.	Weight Cwt. qrs. lbs.
1	Hanseatic Trading Co.Ltd.,	Order	H T C 2574 1/90 Bourgas	90	Bales Rubber (Iron hooped)	20 ø	10 000	85/3	42 12 6	1/5 29/32	571 32	..	450 -	224001bs

---- E.&.O.E. ----
Colombo 28th.August 1939,
LIONEL EDWARDS Limited,

Agents.

F/

LIONEL EDWARDS, LTD.

HANSA LINE.

Freight and Cargo List per M.S. "TANNENFELS" *from Colombo to* Valparaiso via Hamburg *Sailed* 25th.August 1939.

CEYLON OBSERVER

B/L Nos.	SHIPPERS	CONSIGNEES	Marks & Nos.	Packages	DESCRIPTION	Tonnage Scale	Tonnage	Rate of Freight	Freight Paid £ s. d.	Ex	Rs. Cts.	Freight Paid by D/DRAFT on London £ s. d.	Measurement cft. ins.	Weight Cwt. qrs. lbs.	REMARKS
1	Hanseatic Trading Co.Ltd.,	Order	H T O 2556 1/40 Valparaiso	40	Cyls.C/Nut Oil	20 ℊ	10 050	90/-	45 4 6	1/5 29/32	606 17	.. ..	..	201 0 00	65/- Transhipment

---- E.&.O.E. ----
Colombo 28th.August 1939,
LIONEL EDWARDS Limited,

Agents.

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
100	Bengal Investment Co. Ld.	Order.	Blue 1939-40 Banthia 400 lbs. Red C.A.	Blue 2-128 Red 3-125	250 B/s	Jute	101250		4713 29 0 51 28 9		42/6 50 cft	324	12	5		4350	15	0	9691 109	13 11	10 11	
101	do.	-do-	Registd. 1939-40 Cable Firsts -"- -"-	2-124 3-124	248 "	-do-	100440		50 28 10		do.								107	7	10	
102	do.	-do-	1939-39 Winter Lightning 400 lbs. -"-	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		51 46 9		do.								110	7	3	
103	do.	-do-	-do-	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		51 46 9		do.								110	7	3	
104	do.	-do-	-do-	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		51 46 9		do.								110	7	3	
105	do.	-do-	-do-	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		51 46 9		do.								110	7	3	
106	Chhotulall Joharmull.	-do-Blue	1939-40 L B First 400 lbs.	Blue 2-125 Red 3-125	250 "	-do-	101250		51 21 6		do.								109	5	9	
107	Jute & Gunny Brokers Ld.	-do-	-"- Banthia 400 lbs. Red J.G.B.	Blue 2-125 Red 3-124	249 "	-do-	100845		51 18 10		do.								109	3	6	
108	do.	-do- Gr.	1939-40 Dedraj First 400 lbs. -"-	Red 2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		52 3 9		do.								110	15	2	
109	Ramsahaimull More	-do- Gr.	1938-39 Dedraj First 400 lbs. 1938-39 Binjraj M 400 lbs. Red MORE	Red 2- 62 Gr. 3- 63 2- 62 Red 3- 63	250 "	-do-	101250		51 19 7		do.								109	4	2	
									5229 35 3			324	12	5		4350	15	0	10788	9	2	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
90	C.J.Gouti	Order.	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. Red C.J.Gouti	2-125) 3-125)	250 B/s	Jute	101250		4227 47 7 50 29 8		42/6 50 cft								8984 7 1 107 10 5			
91	O. & M. Fogt	-do-	Registd. H N 1939-40 400 lbs.	2-124) Red 3-124)	248 "	-do-	100440		49 45 5		do.	105 19 8			1/8 fl 16	1420	5	0				
92	do.	-do-	1939-40 D T First 400 lbs.	D-125) Gr. E-125)	250 "	-do-	101250		51 29 0		do.	109 12 2			do.	1469	2	0				
93	The General Produce Co. Ld.	-do-Blue	1939-40 Bajrang 400 lbs. Gr. G.P.C.	Red D- 62) Gr. E- 65)	125 "	-do-	50625		25 15 4		do.								55 15 4			
94	Partabmull Rameshwar	-do-	Partabmull Rameswar P R 1939-40 400 lbs. Red P.R.	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		52 15 1		do.								111 1 1			
95	O.A M.Fogt	-do-	1939-40 D T First 400 lbs.	D-125) Gr. E-125)	250 "	-do-	101250		51 15 8		do.	109 0 10			do.	1461	8	0				
96	Ramshaimull Hero.	-do-	Gr. 1939-40 Dadraj First 400 lbs. Red MCHL.	Red 2-125) Gr. 3-125)	250 "	-do-	101250		52 36 8		do.								112 1 8			
97	C.J.Gouti	-do-	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. Red C.J.Gouti	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		50 24 5		do.								107 5 9			
98	do.	-do-	do. Gr C.J. Gouti	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		49 45 5		do.								106 1 1			
99	Bengal Investment Co. Ld.	-do-Blue	1939-40 Bauthia 400 lbs. Red G.A.	Blue 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		51 28 9		do.								109 11 11			
									4715 29 0			324 12 5				4380	15	0	9691	15	10	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "TAUNFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad £	s.	d.	Remarks.
	Rotterdam Hold																					
80	The General Produce Co. Ld.	Order. Or.	1939-40 N C 400 lbs. G.P.C.	Or. 2-124 Red 3-124	248 B/s	Jute	100440		3736 20 2		42/6 50 eft								7939	16	7	
81	do.	-do-	-"- Budri M -do-	Or. D-124 Red E-124	248 "	-do-	100440		52 16 6		do.								111	4	0	
82	do.	-do-	Registd. N N 400 lbs. 1939-40 Or. G.P.C.	2-123 Red 3-123	246 "	-do-	99630		50 45 4		do.								108	5	6	
83	do.	-do-	Jiwanmal Chandanmal 400 Champa 1939-40 -do-	2-124 3-124	248 "	-do-	100440		50 26 5		do.								107	7	8	
84	T.Rameshwar	-do-	Pirthumull Rameswar P R 1939-40 400 lbs P.R.	2-125 3-125	250 "	-do-	101250		52 15 5		do.								111	1	8	
85	Champalal Kothari	-do-	Red 1939-40 Champalal Kothari Champa M 400 lbs.	Red 2-125 3-125	250 "	-do-	101250		52 28 1		do.								111	13	10	
86	Bengal Investment Co. Ld.	-do-	1939-40 Golap M 400 lbs Or. G.P.C.	2-125 Or. 3-125	250 "	-do-	101250		52 38 4		do.								112	2	7	
87	The General Produce Co. Ld.	-do-	Blue 1939-40 Peacock 400 lbs. Or. Kanoria	Blue 2- 65 Red 3- 62	125 "	-do-	50625		49 47 4		do.								106	3	8	
88	Ramdhanmull More	-do-	Or. 1939-40 Dadraj Firm 400 lbs.	Red 2-125 Or. 3-125	250 "	-do-	101250		24 9 6		do.								51	8	0	
89	do.	-do-	Red MORE 1939-40 Bhajraj M	2-125 Red 3-125	250 "	-do-	101250		53 15 3		do.								115	5	5	
									53 37 6		do.								113	1	10	
									4227 47 7										8984	7	1	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
67	Dalichand Thanmull.	Order.	1938-39 D T First 400 lbs. D. T.	D-125) Gr. L-125)	250 B/s	Jute	101250		5097 12 0										6561 12 0			
									51 31 10		42/6 50 cft.								109 14 7			
68	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. L-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
69	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. L-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
70	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. L-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
71	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. L-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
72	do.	-do-	-do-	D- 62) Gr. L- 63)	125 "	-do-	50625		25 40 11		do.								54 17 3			
73	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. L-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
74	do.	-do-	Registd. 400 lbs. (D T) Lightning 1938-39 Gr. DT.	4-125) Gr. 5-125)	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109 14 7			
75	Bengal Investment Co. Ld.	-do-	1939-39 (Colap M) 400 lbs. Red C.A.	2-106) Gr. 3-106)	211 "	-do-	85455		43 11 10		do.								91 17 7			
76	do.	-do-	-"- Jodhraj First 400 lbs. -"-	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		51 33 0		do.								109 15 7			
77	C.J.Gouti	-do-	Registd. 1939-40 (Ladan M) 400 lbs. Red C.J.Gouti	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		51 37 11		do.								109 19 9			
78	The General Produce Co. Ld.	-do-	Gr. 1939-40 N T First 400 lbs. Gr. G.P.C.	Gr. 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 30 10		do.								111 16 2			
79	do.	-do-	-do-	Gr. 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 30 10		do.								111 16 2			
									3734 20 2										7936 16 7			

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex.	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
	Hamburg Help 1/2																					
55	The General Produce Co. Ld.	Order.	1939-40 Orient First 400 lbs.	2-115 Red 3-115	230 B/s	Jute	25150		2645 22 1		42/6 20 cft								5621	10	9	
		Gr.	G.P.O.						45 40 5										97	6	10	
	Antwerp Help 2/2																					
56	G.L.Kanoria & Co.	-do-	Gr. 1939-40 Prabhu First 400 lbs.	2-125 Red 3-125	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
	Hamburg Help 2/2		Gr. G.K.																			
57	Ramsahaisull Nigro	-do-	Red 1938-39 Tantia M 400 lbs.	Red 2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		52 25 9		do.								111	10	2	
	Hamburg Help 2/2		Red MORE 1939-40																			
58 X	do.	-do-	do.	Red 2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		52 8 9		do.								110	17	5	
	Hamburg Help 2/2		Registd.																			
59	C.J.Couti	-do-	1939-40 Madan M 400 lbs.	2- 63 2- 62	125 "	-do-	50625		25 46 11		do.								55	2	6	
	Rotterdam Help 2/2	Red	C.J.Couti																			
60	G.L.Kanoria & Co.	-do-	Gr. 1939-40 Prabhu 400 lbs.	2-125 Red 3-125	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
	Hamburg Help 2/2	Gr.	G.K.																			
61	Vallichand Thanmull	-do-	1938-39 D T First 400 lbs.	D- 36 Gr. E- 35	71 "	-do-	28705		15 6 5		do.								32	8	11	
	Antwerp Help 2/2	Gr.	D T																			
62 X	do.	-do-	do.	D- 32 Gr. E- 32	64 "	-do-	25920		15 31 11		do.								28	19	7	
63	Hamburg Help 2/2																					
	do.	-do-	do.	D - 7 Gr. E - 8	15 "	-do-	6075		3 9 10		do.								6	15	9	
64	do.	-do-	do.	D-167 Gr. E-167	334 "	-do-	134370		71 7 4		do.								151	5	8	
	Hamburg Help 2/2																					
65	do.	-do-	do.	D-125 Gr. E-125	250 "	-do-	101250		51 31 10		do.								109	14	7	
	Hamburg Help 2/2																					
66 X	do.	-do-	do.	D- 80 Gr. E- 80	100 "	-do-	40500		22 32 0		do.								48	19	10	
									3087 12 0										6591	12	9	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
	Hamburg Ship 24/2								2179 32 5										4631	14	8	
45.	The General Produce Co. Ltd.	Order.	Gr. 1939-40 Kedar First 400 lbs.	Gr. 2-125 Red 3-125	250 B/s	Jute	101250		50 44 4		42/6 50 cft								108	2	8	
	Bremen Ship 24/2		Gr. G.P.C.																			
46.	Bengal Investment Co. Ltd.	-do-	1939-39 Ashwini M 400 lbs.	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		55 14 3		do.								115	4	7	
			Red C.A.																			
47	The General Produce Co. Ltd.	-do-	Gr. 1939-40 Dedraj First 400 lbs.	Red 2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		52 24 11		do.								111	11	2	
			Gr. G.P.C.																			
48	Rotterdam ship 24/2 do.	-do-	Gr. 1939-40 H C 400 lbs.	Gr. 2-124 Red 3-124	248 "	-do-	100440		51 48 1		do.								110	8	4	
			Gr. G.P.C.																			
49	Bremen Ship 24/2 do.	-do-	Gr. 1939-40 H T First 400 lbs.	Gr. 2-101 Red 3-101	202 "	-do-	81810		39 15 5		do.								85	10	7	
			Gr. Kanoria																			
50	Hamburg Ship 24/2 do.	-do-	do.	Gr. 2- 39 Red 3- 41	80 "	-do-	32400		15 29 5		do.								33	2	6	
51	Jute & Gunny Brokers Ld.	-do-	400 lbs. D.P.C. First 1939-40	2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		50 7 1		do.								106	11	0	
			Red J.C.B.																			
52	Hamburg Ship 24/2 do.	-do-	Regist'd. 1939-40 Cable Firsts 400 lbs. -"-	2-125 3-124	249 "	-do-	100845		50 30 1		do.								107	10	7	
53	Rotterdam Ship 24/2 Ramabhimull More	-do-	Gr. 1939-40 Dedraj First 400 lbs.	Red 2-125 Gr. 3-125	250 "	-do-	101250		51 26 1		do.								109	9	8	
			Red MORE																			
54	G.L.Kanoria & Co.	-do-	Gr. 1939-40 Pushm First 400 lbs.	2-125 Red 3-125	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
			Gr. G.K.						2545 22 1										5621	10	9	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "ZAANDYK" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
33	Ramsahaimull Bros.	Order.	1938-39 D T First 400 lbs.	D-125) Gr. E-125)	250 B/s	Jute	101250		1574 39 0										3346	7	11	
			Red MORE						55 34 0		42/6 80 cft.								114	1	4	
34	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. E-125)	250 "	-do-	101250		54 49 2		do.								116	16	10	
35	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. E-125)	250 "	-do-	101250		52 37 4		do.								112	1	8	
36	do.	-do-	-do-	D-124) Gr. E-124)	248 "	-do-	100440		53 1 4		do.								112	15	7	
37	do.	-do-	-do-	D-125) Gr. E-125)	250 "	-do-	101250		53 30 10		do.								113	18	8	
38	G.L.Kamoria & Co.	-do-	Gr. 1938-40 Prabhu First 400 lbs.	S-125) Red S-125)	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
			Gr. G.K.																			
39	Ramsahaimull Bros.	-do-	Red 1939-40 P T G 400 lbs.	Red S-125) Gr. S-125)	250 "	-do-	101250		52 17 1		do.								111	4	6	
			Red MORE																			
40	The General Produce Co.Ld.	-do-	Regd. 1938-40 Kadam M 400 lbs.	S-125) S-125)	250 "	-do-	101250		55 0 7		do.								118	13	0	
			Gr. G.P.C.																			
41	do.	-do-	-do-	S-125) S-125)	250 "	-do-	101250		52 47 10		do.								113	10	8	
42	do.	-do-	-do-	S-125) S-125)	250 "	-do-	101250		51 47 1		do.								110	7	6	
43	do.	-do-	1938-40 Kishori M 400 lbs.	S- 63) Gr. S- 63)	125 "	-do-	50625		26 6 8		do.								55	9	0	
			Gr. G.P.C.																			
44	do.	-do-	Red 1939-40 P T G 400 lbs. -"-	Red S-124) Gr. S-124)	248 "	-do-	100440		50 53 6		do.								107	5	0	
									2179 32 5										4651	14	8	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "JANNEFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements	Light Freight	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
22	Partabmull Rameshw Omar.	Order. Partabmull Rameswar							1071 10 4										2276	6	2	
			F R 1939-40 400 lbs. Red	B-125) S-125)	250 B/s	Jute	101250		52 5 2		42/6 50 oft								110	14	6	
25	The General Produce Co. Ld.	-do-	P.R. Registd. 1939-40 Tara M 400 lbs. Gr.	Red B-125) Red B-125) G.P.C.	250 "	-do-	101250		52 38 6		do.								112	2	9	
24	do.	-do-	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. -"-	B-125) S-125)	250 "	-do-	101250		52 15 4		do.								111	3	0	
25	do.	-do-	-do-	B-125) S-125)	250 "	-do-	101250		53 18 11		do.								115	8	7	
26	do.	-do-	-do-	B-125) S-125)	250 "	-do-	101250		51 37 6		do.								109	19	5	
27	Bengal Investment Co. Ld.	-do-	1938-39 Jodhraj First 400 lbs. Red	B-125) Red S-125)	250 "	-do-	101250		52 37 7		do.								112	1	11	
28	do.	-do-	C.A. -do-	B- 62) Red S- 63)	125 "	-do-	50625		26 18 10		do.								56	1	0	
29	do.	-do-	-do-	B- 85) Red S- 85)	170 "	-do-	68850		35 43 7		do.								76	4	7	
30	The General Produce Co.Ld.	-do- Red	1939-40 Textile M 400 lbs. Gr.	Red B-125) Gr. S-125)	250 "	-do-	101250		50 35 4		do.								107	15	0	
31	do.	-do-	G.F.C. 1939-40 Sonny First 400 lbs. -"-	B-124) Red S-124)	248 "	-do-	100440		49 36 2		do.								105	14	11	
32	do.	-do-	1938-40 Rajrang 400 lbs. -"-	Red B- 62) Gr. S- 63)	125 "	-do-	50625		25 39 9		do.								54	16	8	
									1574 30 0										3546	7	11	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "TANNENFELS" for Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt.

B.L. No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
11	Kedarnath Mohan-lall.	Order.	S S / S / 1938-39 / 400 lbs.	Red D-125) E-125)	250 B/s	Jute	101250		519 15 5										1103	10	5	
									50 0 0		42/6 50 cft.								106	5	0	
12	do.	-do-	-do-	Red D-125) E-125)	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
13	G.L.Kanoria & Co.	-do-	Gr. 1938-40 / Paris / M / 400 lbs.	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
			Gr. G.K.																			
14	do.	-do-	Gr. 1939-40 / Prabhu / First / 400 lbs. / -"-	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		50 0 0		do.								106	5	0	
15	Ramsahaimull More	-do-	Blue 1938-39 / Banthia / 400 lbs.	Blue 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		53 38 1		do.								114	4	10	
			Red MORE																			
16	Bengal Investment Co. Ld.	-do-	1938-39 / Jodhraj / First / 400 lbs.	2- 95) Red 3- 95)	190 "	-do-	76950		39 42 2		do.								84	13	4	
			Red C.A.																			
17	do.	-do-	-do-	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 21 4		do.								111	8	2	
18	do.	-do-	-do-	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 21 4		do.								111	8	2	
19	do.	-do-	-do-	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 21 4		do.								111	8	2	
20	The General Produce Co.Ld.	-do-	Gr. 1939-40 / Kanoria / Lightning / 400 lbs.	Gr. 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		49 21 6		do.								105	0	9	
			Gr. Kanoria																			
21	Jute & Cunny Brokers Ltd.	-do-	Registd. 1939-40 / Cable / First / 400 lbs.	2-124) 3-124)	250 "	-do-	101250		51 29 2		do.								109	12	4	
b			Red J.G.B.						1071 10 4										2276	6	2	

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for SSX M.V. "TANJENFELS" VOY.O.570 *Captain* H. Steuer *Bound for* Antwerp/Rotterdam/Hamburg/Bremen opt. *Reg. tons* 4853 *Sailed on* 18th Augt.,1939.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	Daulatram Rawatmull	Order.	1939-40 Red Bajrang Gr. 400 lbs.	2-125) Red 3-125)	250 B/s	Jute	101250		49 49 3		42/6 50 cft.								106	4	4	
2.	Budridas Fulchand	-do-	1938-39 Semany Red First 400 lbs.	2-124) Red 3-124)	248 "	-do-	100440		50 10 3		do.								106	13	8	
3.	Ramsahaimull More	-do-	-"- -"- -"- Red MORE	2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		50 42 9		do.								106	1	4	
4.	do.	-do-	Partabmull Rameswar P R 1939-40 400 lbs	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		52 49 0		do.								112	11	7	
5.	do.	-do-	1939-40 Binjraj M 400 lbs. Red MORE	2-125) Red 3-124)	249 "	-do-	100845		51 42 11		do.								110	4	0	
6.	C.J.Couti	-do-	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. Red C.J.Couti	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		51 28 8		do.								109	11	10	
7.	General Produce Co. Ltd.	-do-	1938-39 A M 400 lbs. Gr. G.P.C.	2-125) Red 3-120)	245 "	-do-	98415		53 46 11		do.								114	12	5	
8.	do.	-do-	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. -"-	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		53 23 6		do.								113	12	6	
9.	do.	-do-	-"- Cable Firsts -"-	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		51 41 6		do.								110	3	9	
10.	Ramsahaimull More	-do-	Registd. 1939-40 Ramlal Firsts 400 lbs. Red MORE	2-125) 3-125)	250 "	-do-	101250		52 30 8		do.								111	16	0	
									519 15 5										1103	10	5	

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

m.v. "Tannenfels" for Hamburg.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta Rs. 460/-	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
								6 15 3 8	114 22 6	162 2 3 9											
39.	Ralli Bros.Ltd.	Order.	3954 Hamburg	4691/4740	30 Bales Hessian Cloth. (Gunnies).		67936		30 21 3		47/6 50cft.							72	5	2	
40.	Do.	-do-	T 3 1-8-39 Hamburg	778/805	30 Bales B.Twills. (Gunnies).		20780		9 20 9		do.							22	7	3	
41.	Do.	-do-	Ralli NEW Lot.No.28 Hamburg	4129/4228	100																
			-"- Lot.No.29	4229/4328	100																
			-"- Lot.No.30	4329/4428	100																
			-"- Lot.No.31	4429/4528	100																
			-"- Lot.No.32	4529/4628	100																
					500 Bags Lac Residue.		83000	36 12 0 14			43/9 20cwts.							80	1	7	
42.	Sapt Textile Products (India) Ltd.	Order.	3a,t 538 Hamburg	1/60	60 Bales Cotton Waste.				13 33 11		42/6 50cft.	29	1	4	1/5 29/32	389	9	0			
43.	Cox & Kings (Agents) Ltd.	-do-	Mr. Rudalp Lindberg Hamburg.		1 Case Musical Instrument.		336		0 1 10		Rs.20/-Infull.					20	0	0			
	Parcel Ticket.																				
1.	Cox & Kings (Agents) Ld.	Order.	Siemens Schuckert Werke. A. U. 4. Berlin -Siemenstadt via Hamburg.		1 Case Switches Sample.						Rs.10/-Infull.					10	0	0			
								45 7 3 24	168 0 3	162 2 3 9		489	11	1		6631	8	0	425	8	5
												Rs.70/-									

T.

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. XXX m.v. "Tannenfels" Voy C 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Rotterdam opt. Hamburg. *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad £	s	d	Remarks.
1.	Mousell & Co. Ltd.	Order.	Rotterdam opt. Hamburg E & O M D S India -"- -"- M D D -"-	2480 2509 2475 79	30 35 5	35 Bales dry salted Cowhides.	52000			33 2 1 4	£.2/7/6 14cwts.	78	15	3	1/5 29/32	1055	11	0				

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. M.V. "TANNENFELS" VOY.C.570 *Captain* H.Steuer *Bound for* B r e m e n *Reg. tons* 4833 *Sailed on* 18-6-39

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	C. J. Gouti	Order.	Registd. 1939-40 Madan M 400 lbs. Red C.J.Gouti	2-150) 3-150)	300 B/s	Jute	121500		61 1 3		42/6 50 cft								129	13	7	
2.	M.M.Ispahani Ld.	-do-	Lot 1398 Bremen	1-50	50 Bags	Seed-lac.	8300			4 9 0 24	42/9 16cwts.	11	5	1	1/5 29/32	149	8	0				
3.	do.	-do-	C.B.& Co. Lot 1409 -"-	1-67	67 Chests	Shel-lac. (Cold Storage).	12864		7 48 1		81/3 50 cft	32	6	11	do.	433	9	0				
4.	do.	-do-	Lot 1430 -"-	1-100	100 Bags	Seed-lac.	16600			9 2 1 20	42/9 16cwts	22	6	2	do.	299	0	0				
5.	do.	-do-	-do- Lot 1429 -"-	1-50	50 "	do.	8300			4 9 0 24	do.	11	3	1	do.	149	8	0				
6.	Chhotulall Johar-mull.	-do-	Blue 1939-40 L B First 400 lbs.	Blue 2- 70) Red 3- 70)	140 B/s	Jute	56700		28 21 6		42/6 50 cft								60	8	3	
7.	Balmer Lawrie & Co. Ld.	-do-	C. M. Bremen	Bk-332) " -333)	40 Chests	Tea	5173		4 0 6		50/- -"-								10	0	6	
8.	do.	-do-	C. K. -"-	Bk-318	7 "	do.	827		0 34 3		do.								1	14	3	
9.	C. Jairam & Co.	-do-	I 1009 C Bremen	1-25	25 B/s	Cotton Waste.	1000		5 19 10		42/6 50 cft	11	9	4	do.	153	11	0				
									107 25 5	18 4 3 12		88	8	7		1185	4	0	201	16	7	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "Tannenfels" for Hamburg.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
								0 11 3 9	106 36 4	139 2 3 1		589	19	10		5227	1	0	281	6	0	
30.	M.M.Ispahani Ltd.	Order.	Z K C H Lot.No.1411 Hamburg	1/150	150 Bags	Seed Lac	24900			15 11 2 16	48/9 16cwts	33	9	5	1/5 29/32	448	8	0				
31.	Do.	-do-	Z K C H Lot.No.1431 Hamburg	1/100	100 Bags	do.	16600			9 2 1 20	do.	22	6	2	do.	299	0	0				
32.	Cox & Kings (Agents) Ltd.	-do-	S Lion Hamburg	2344/2423	80 Cases Mica Splittings.		11625	5 3 3 5			47/6 20cwts.	12	6	6	do.	165	3	0				
33.	Do.	-do-	S Lion Hamburg	2329/2343	15 Cases Mica Splittings.		2262	1 0 0 22			47/6d 20cwts.	2	8	0	do.	32	3	0				
34.	Do.	-do-	F E M 770 Hamburg		1 Case Sheep Guts.		304		0 16 7		Rs.20/-Infull.					20	0	0				
35.	Do.	-do-	G.B Calcutta 445		1 Package Comp. parts of Industrial Machine for the Manufacture of Electric Lamps.		30		0 1 7		Rs.20/-Infull.					20	0	0				
36.	Hansa (India) Trading Co.Ltd.	-do-	Hamburg. H.I.T.C.O. India Undemarks	203/210	8 Bales drysalted Goatskins.				2 39 11		52/6 50cft.								7	6	11	
37.	Do.	-do-	-do-	191/198	8 Bales drysalted Goatskins.				3 2 1		do.								7	19	8	
38.	Do.	-do-	-do-	199/202	4 Bales drysalted Goatskins.				1 26 0		do.								3	19	10	
								6 15 3 8	114 22 6	163 2 3 9		460	9	9		6211	15	0	250	14	5	
												Rs.40/-										

T.

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

M.V. "TANNENFELS" for Hamburg.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
16.	Hansa (India) Trading Co.Ld.	Order.	Hamburg HITCO India Undermarks	183-90	8 B/s	D/s Goat skins.		0 11 3 9	12 39 4 2 49 8	86 18 3 18	52/6 50 cft	265	19	0		3564	9	0		7	17	8	
17.	do.	-do-	-do-	178-82	5 "	-do-			1 31 8		do.									4	5	9	
18.	Md.Amin Bros.	-do-	Hamburg A F A M.D.S.	5454-59	6 "	D/s Ox & Cowhides	6000			3 11 2 8	47/6 14cwts	9	1	9	1/5 A2 SE	121	13	0				
19.	Ralli Bros. Ld.	Ralli Bros. Ld.or order	1939-40 P T C 400 lbs R B	2-125) Red) 3-125)	250 "	Jute	101250		50 32 4		42/6 50 cft									107	12	6	
20.	do.	-do-	Z K C H Lot 1253 Hamburg -do- Lot 1254 -do-	8386) 8487) 8488) 8587)	200 Bags	Seedlac	33200			18 4 3 12	48/9 16cwts									44	12	3	
21.	Chhotulall Joharmull.	Order.Gr.	1939-40 L B M 400 lbs.	Gr. 2- 75) Red) 3- 75)	150 B/s	Jute	60750		31 26 11		42/6 50 cft									67	0	4	
22	S.Fazal Ellahi	-do-	Hamburg S.F.E CALCUTTA	32995 33006	14 "	D/s Goat skins.	8055		5 46 7		52/6 -"-	15	11	5	do.	208	11	0				
23.	A.Forbes & Co.Ld.	-do-	-"- AFC MDS Produce of India	4617-21	5 "	D/s Cowhides.	4600			2 13 0 8	47/6 14cwts	6	19	4	do.	93	6	0				
24.	A.M.Arathoon Ld.	-do-	C.P.G. ZEBRA Lot 616 Hamburg	6063-72	10 C/s	Shellac	1920		1 9 10		48/9 50 cft	2	18	4	do.	39	1	0				
25.	Md.Amin Bros.	-do-	Hamburg A F A AAS/A	6109-14	6 B/s	D/ars.Ox & Cowhides	8100			5 2 1 8	82/6 14cwts	21	6	2	do.	285	10	0				
26.	do.	-do-	-"- AACD/A	6162-65	4 "	do.	5580			3 7 3 8	do.	14	13	7	do.	196	18	0				
27.	do.	-do-	-"- -"-	6166-71	6 "	do.	8235			5 3 2 3	do.	21	13	3	do.	290	5	0				
28.	do.	-do-	-"- DRD	6141-45	5 "	D/salted do.	6300			4 0 1 0	47/6 14cwts	9	10	10	do.	127	14	0				
29.	M.M.Ispahani Ld.	-do-	Z K C H Lot 1488	1-100	100 Bags	Seedlac	16600			9 2 1 20	48/9 16cwts	26	6	2	do.	359	0	0				
								0 11 3 9	106 36 4	139 2 3 1		389	19	10		5227	1	0	231	8	0	

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for ~~S.S.~~ M.V. "TANNENFELS" Voy.C.570 *Captain* H. Steuer *Bound for* H a m b u r g *Reg. tons* 4855 *Sailed on* 18th Augt, 1939

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	S.Fazal Ellahi	Order.	Hamburg S.F.E. CALCUTTA	32966-72	7 B/s	D/s Goat skins.	4325		3 3 4		52/6 50 cft.	8	1	0	1/5	107	14	0				
2.	do.	-do-	-"- A.A.C.D. -"-	32988-93	6 "	D/ars. Cowhides	8460			5 5 2 4	82/6 14cwts	22	5	1	do.	296	4	0				
3.	Md. Amin Bros.	-do-	Hamburg A F A D.R.D.	6091-97	7 "	D/s Ox & Cowhides	10800			6 18 1 20	47/6 -"-	16	7	8	do.	219	4	0				
4.	Max Staub Ltd.	-do-	-"- M S L D R D	1134-41	8 "	-do-	12384			7 12 2 8	do.	18	15	2	do.	251	7	0				
5.	S.Fazal Ellahi	-do-	-"- S.F.E. AACS CALCUTTA	32994	1 B/-	D/ars. Cowhides	1510			0 15 1 26	82/6 14cwts.	3	19	5	do.	53	4	0				
6.	do.	-do-	-"- CALCUTTA	32973-87	15 B/s	D/s Goat skins	8650		6 35 0		52/6 50 cft	17	11	9	do.	235	12	0				
7.	Max Staub Ld.	-do-	Hamburg M S L M D D	1168/72	5 B/s	D/s Ox & Cowhides.	7000			4 6 2 0	47/6 14cwts.	10	12	1	do.	142	8	0				
8.	Md. Amin Bros.	-do-	-"- A F A AASB I	5297 5311	15 "	D/ars. Buffhides	17900			11 5 3 8	67/6 -"-	38	10	7	do.	516	7	0				
9.	do.	-do-	-do- C	6183-84	2 Cks	W/s Crocodileskins	1315	0 11 3 9			76/3 20cwts.	2	5	1	do.	30	3	0				
10.	Max Staub Ld.	-do-	Hamburg M S L M D D D R D	1173-77) 1178-86)	14 B/s	D/s Ox & Cowhides	20316			12 13 1 16	47/6 14cwts	30	15	5	do.	412	7	0				
11.	A.M.Arathoon Ld.	-do-	C.P.G. T N Lot 612 Hamburg	5555 5561	330 Bgs	Shellac	54780			30 3 0 24	48/9 16cwts	73	12	3	do.	986	10	0				
12.	do.	-do-	-do- Lot 618 -do-	6083-92	10 "	do.	1660			0 14 2 16	do.	2	4	7	do.	29	14	0				
13.	do.	-do-	-do- Lot 620 -do-	6108-68	61 "	do.	10126			5 9 1 8	do.	13	12	2	do.	182	6	0				
14.	do.	-do-	-do- Lot 617 -do-	6073-82	10 C/s	do.	1920		1 10 10		48/9 50 cft	2	19	4	do.	39	12	0				
15.	do.	-do-	C.P.G. ZEBRA Lot 619 -do-	6095 6107	15 "	do.	2880		1 40 2		do.	4	7	11	do.	88	15	0				
b.								0 11 3 9	12 39 4	86 12 3 18		265	19	0		3564	9	0				

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S M.V. "Tamenfels" Voy 0-570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Hamburg Intransit. *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	Mousell & Co. Ld.	Order.	Hamburg E & O M D S India	2465/69	5 Bales dry salted Cowhides.		5250			3 4 5 14	£.2/7/6 14cwts.	7	19	0	1/5 29/32	106	9	0				
2.	S. Fazal Illahi	-do-	Hamburg Int. S.F.E. AACUS. AACS. Calcutta.	33024/25) 33026/27)	4 Bales dry ars. Cowhides.		4840			3 1 0 24	82/6 14cwts.	12	14	8	do.	170	11	0				
3.	Ad. Meyer	-do-	A M H Hamburg	528/541 & 1416/1435)	34 Cases dry Guts.				11 43 1		42/6 50cft.								25	4	1	
			A M G Hamburg	598/602	5 Casks salted Guts.		3777	1 13 2 25			42/6 20cwts.								3	11	8	
								1 13 2 25	11 43 1	5 6 0 10		20	13	8		277	4	0	28	15	9	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. M.V. "TANNENFELS" VOY.C.570 *Captain* H. Steuer *Bound for* R o t t e r d a m *Reg. tons* 4833 *Sailed on* 18-8-39

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s	d.	Remarks.
1.	Gillanders Arbuthnot & Co. Bremen Booking No.39.	Order.	Nil	A quantity said to be tons 246-8-0-0 of Dog-metal.			551936	246 8 0 0			37/6 20 cwts								462	0	0	
2.	-do- Bremen Booking No.39.	-do-	do.	A quantity said to be tons 480.8.0.0 of do.			1076096	480 8 0 0			do.								900	15	0	
3.	F.& O.Lang	-do-	A Rotterdam	400-724) 1-322)	647 Bags	Lac Refuse (Molama Lac)	100815	44 8 2 9			40/- 20 cwts.	88	17	2	1/5 29 52	1191	0	0				
4.	-do-	-do-	do.	1-72	72 Bags	do.	11952	5 5 1 20			do. do.	10	10	10	do.	141	5	0				
5.	-do-	-do-	Z Rotterdam	1-107) 200-85)	193 "	Lac Refuse	32038	14 2 2 12			43/9 do.	30	18	2	do.	414	4	0				
6.	-do-	-do-	L -"- -"- A -"-	9376-91) 5133-68) 9392- 9407) 5505-5657) 3063-3082) 495-520)	267 "	do.	44322	19 10 3 24			do.	42	15	3	do.	573	2	0				
7.	-do-	-do-	B -"-	3082-3152) 137-249) 3306-3502)	381 "	Seed-lac.	63246			34 13 3 16	48/9 16 cwts.	84	19	10	do.	1139	2	0				
8.	-do-	-do-	D -"- T -"-	3153-3209) 3210-3305)	153 "	-do-	25398			14 0 0 4	do.	34	2	7	do.	457	7	0				
9.	-do-	-do-	K -"-	49-118	70 "	Stick-lac.	11620			6 6 2 0	do.	15	12	4	do.	209	5	0				
10.	-do-	-do-	Z -"-	108-45	38 "	Lac Refuse	6308	2 15 2 16			43/9 20 cwts.	6	1	9	do.	81	9	0				
11.	-do-	-do-	E -"- B -"- D -"-	3820-46) 250-365) 3869-81) 3974-4107) 3758-69)	302 "	Seed-lac.	49132			27 10 0 24	48/9 16 cwts.	67	7	4	do.	902	15	0				
12.	-do-	-do-	B -"-	3503-19) 3547-3757) 3771-3868)	326 "	-do-	54116			29 13 1 12	do.	72	14	5	do.	974	11	0				
13.	-do-	-do-	do.	3882-3973) 4108-4182)	167 "	-do-	27722			15 4 2 4	do.	37	5	1	do.	499	5	0				
								812 19 0 25		128 0 2 4		491	4	9		6584	1	0	1362	15	0	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "Tannenfels" for Antwerp.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £ s. d.	Payment in Calcutta Ex.	Payment in Calcutta Rs. As. P.	Payable Abroad. £ s. d.	Remarks.
								773 16 3 6	743 17 9	6 10 2 20		1632 13 9		21883 3 0	1465 14 6	
41.	Ralli Bros.Ltd.	Ralli Bros. Ltd. or order.	R B B M II		840 Bags	Bonemeal	185590	82 2 0 6			31/3 20cwts.				128 5 8	
42.	Do.	-do-	R B C B		600 Bags	Crushed Bones.	102462	45 4 0 14			do.				70 12 8	
43.	Do.	-do-	R B F C		951 Bags	Crushed Bones.	192625	85 2 3 15			do.				135 0 9	
44.	Do.	-do-	R B F C II		1940 Bags	Crushed Bones.	393578	173 19 1 22			do.				271 16 8	
45.	The Pioneer Consolidated Co. of India.	Order.	I.T.R.C. Antwerp.		154 Drums	Turpentine	63059	28 3 0 3			75/- 20cwts.	105 11 4 1/8 29/32		1414 15 0		
								1138 8 1 10	743 17 9	6 10 2 20		1738 5 1		23298 2 0	2069 10 3	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

s.v. "Tammenfels" for Antwerp.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
								927 4 2 8	681 29 4	4 9 0 24		1515	5	10		20582	15	0	1064	18	0	
31.	James Finlay & Co.Ltd.	Order.	U. J. 45 x 25½ Antwerp.	1/83	83 Bales Gunnies		62005		31 0 7		47/6 50cft.								73	13	1	
32.	Jute & Gunny Brokers Ltd.	Order. A/c Victor Coorenan & Co., Bruxelles.	Made in British India 500 pcs Mills Lt. C's 36x20 hd Antwerp	1901 1950	50 "	do.	33850		15 26 2		do.	36	17	4	1/5 29/32	494	2	0				
33.	Grindlay & Co. Ltd. Rwtachi Basle	Dr. W.K. Basle Switzerland.	W. K. R. Basle Switzerland	7663 65 7667	4 Bales contg. Woollen carpets and Rugs.		1681		2 6 1		53/9 50cft.	5	14	1	do.	76	7	0				
34.	Do.	Conrad Kohlhicks.	C. F. Zurich Switzerland	7662. 7666	2 Bales Woollen Carpets & Rugs.		871		1 1410		do.	3	9	8	do.	46	11	0				
35.	Ralli Bros.Ltd.	Order.	T A 3960 Antwerp.	26 125	100 Bales Lt.C. Bags. (Gunnies).		67103		31 30 9		47/6 50cft.								75	1	9	
36.	Volkart Brothers	Order.	3256 V B Antwerp.	1/27	27 Bales Cotton		10800		5 34 9		42/6 50cft.	12	2	0	do.	162	3	0				
37.	Mohamad Amin Bros.	-do-	Antwerp A F A RMRD RMR	6269-70 6271	2)3 1) Bales dryselted Ox & Cowhides.		3300			2 1 1 24	47/6 14cwts.	5	0	0	do.	67	0	0				
38.	Ralli Bros.Ltd.	Ralli Bros. Ltd. or order.	Red 1939-1940 Setia Red 400 lbs. RB black On both ends	4242- 25) 4243- 25)	50 Bales Jute		20250		10 41 3		42/6 50cft.								23	0	1	
39.	Mahadyal Premchandra.	Order.	Made in British India M P 1063 Light Cases. 36" x 20" Hd. 500 pcs. Antwerp.	6203 6277	75 Bales Light Cases. (Gunnies).		52100		23 34 0		47/6 50cft.	56	4	10	do.	753	13	0				
40.	Ralli Bros. Ltd.	Ralli Bros. Ltd. or order.	R B B M II		1500 Bags Bonemeal		331410	144 12 0 26			51/3 20cwts.								229	1	7	
								773 16 2 6	745 17 9	6 10 2 20		1652	15	9		21982	3	0	1445	14	8	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "Tamenfels" for Antwerp.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B.L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
								627 4 2 8	336 28 7	4 9 0 24		1113	14	11		14927	13	0	845	4	8	
25.	A. J. Shellim & Co.	Order.	Made in British India B 5022 Hukumchand Liverpool Twills 43x 25½ hd. 500 pcs. Antwerp.	53522 53582	61 Bales Liverpool Twills. (Gunnies).		46519		24 31 1		47/6 50cft.	58 9 6			1/5 29/32	783	12	0				
26.	Sethia & Sons. Stowed for A.R.H.B.option.	-do-	Blue 1939-1940 Sethia Super First 400 lbs.	Blue 2-125) Red 3-125)	250 Bales Jute		101250		52 18 7		42/6 50cft.								111	5	9	
27.	O. & M. Fogt	-do-	Green 1939-1940 G M F N C End Mark Black A U 2		250 Bales Jute Cuttings.		101500		54 22 1		42/6 50cft.	115 13 9	do.		do.	1550	9	0				
28.	Do.	-do-	Green 1939-1940 G M F N C End mark Black A U 1		250 Bales Jute Cuttings.		101500		55 47 3		do.	114 18 8	do.		do.	1534	7	0				
29.	Dulichand Thanmull.	-do-	1939-1940 DT First 400 lbs. On end Green D T	D-125) Gr. E-125)	250 Bales Jute		101250		51 0 2		do.								108	7	7	
30.	Bishambhardass Kothari.	-do-	Made in British India FREMS $ 51/200 500 pcs Mills Name Lt. C's 36 x 20 hd. Antwerp.		150 Bales Gunnies.		99325		46 31 7		47/6 50cft.	110 15 0			1/5 29/32	1484	6	0				
								627 4 2 8	621 29 4	4 9 0 24		1513	5	10		20282	15	0	1064	18	0	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

m.v. "TANNENFELS" for Antwerp

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s	d.	Ex.	Rs.	As.	P	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
								155 9 2 16	155 22 2			657	5	10		8808	8	3				
13.	Kamoria Co. Ltd.	Order. Made in B.India	500 pos. Mills name Light C 36x20 Bd. Antwerp	2968-2917) 2968-3017)	100 B/s	Gunnies (Lt.C. Bags)	67777		30 17 5		47/6 50 cft	72	1	7	1/5	986	1	0				
14.	C.C.Bhimanee	-do- Product of B.India	Antwerp No.18597	8011 15251 15980	50 B/s	Gunnies	36913		17 49 5		do.	42	14	5	do.	572	7	9				
15.	C.J.Couti	-do-	Madan Ropes		125 "	Jute Ropes (Cut)	50625		27 45 2		42/6 50 cft								59	5	11	
16.	A.J.Shallim & Co.	-do- Made in B. India	Mills name Cornsacks 41x25 Bd. 500 pos. Antwerp	S 59177 59225	50 "	Corn-sacks (Gunnies)	35615	15 17 3 25			47/6 20cwts	37	15	5	do.	506	2	0				
17.	do.	-do-	Light Cees 36x20 Bd. 500 pos.	-"- 57962 -"- 58011	50 "	Lt.Cees (-do-)	33250	14 16 3 14			do.	35	5	0	do.	472	8	0				
18.	do.	-do-	Mills name -do-	-"- 57888-57961) 58012-61 58902-11	134 "	Gunnies (-do-)	88937	39 14 0 9			do.	94	5	11	do.	1283	14	0				
19.	A.M.Aruthoon Ld.	-do-	C.P.O. T.M Lot 621 Antwerp	6169 6218	50 Bags	Shallas	8300			4 9 0 24	48/9 16cwts	11	3	1	do.	149	8	0				
20.	Sethia & Sons	-do-Blue	Blue Sethia Super First 400 lbs.	1839-40 Blue 2-125) Red 3-125)	250 "	Jute	101250		52 0 0		42/6 50 cft								110	10	0	
	Stowed for option.																					
21.	do. do.	-do-	-do-	Blue 2-125) Red 3-125)	250 "	-do-	101250		52 0 0		do.								110	10	0	
22.	Gillanders Arbuthnot & Co. Calcutta Booking No.79.	-do-	Nil	A quantity said to be tons 301-0-0-0 of		Dogmetal	674912	301 6 0 0			37/6 20cwts								564	18	9	
23.	The Chingreehatta Bone Mill Ld.	-do-	L Antwerp C2 -do- C3 -do- C4		270 Bags 630 " 100 "	Cr.Bones) do. do.	224000	100 0 0 0			31/3 -"-	156	5	0	do.	2094	4	0				
		Cr.																				
		Red																				
24.	A.M.Aruthoon Ld.	-do-	C.P.O. ZEBRA Lot 615 Antwerp	6038-42	25 B/s	Shallas	4800		2 44 7		48/9 50 cft	7	1	0	do.	96	8	0				
								627 4 2 8	336 20 7	4 9 0 24		1115	14	11		14827	15	0	848	4	8	

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for SS. M.T.S. "ZAANDYK" VOY.C.570 *Captain* H.BROUWER *Bound for* ANTWERP *Reg. tons* 4825 *Sailed on* 30.9.48

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad £	s.	d.	Remarks.
1.	The Shingrechatta Bone Mill Ltd.	Order. Or.	D Antwerp C 2		270 Bags	Gr.Bones	60480	27 0 0 0			51/3 20cwts	48	3	9	1/3	884	7	0				
2.	do.	-do-	-do- C 3		630 "	-do-	141120	63 0 0 0			do.	96	8	9	do.	1519	6	0				
3.	do.	-do-	-do- Red C 4		100 "	-do-	22400	10 0 0 0			do.	15	12	6	do.	209	7	0				
4.	A.J.Shellim & Co.	-do-	Made in B.India S 5022 Mills name Liverpool Twills 45 x 25½ hd. 200 pes. Antwerp	87478 87581	80 B/s	Liverpool Twills (Gunnies)	38480		20 21 10		47/6 20 cft	48	10	9	do.	650	10	0				
5.	do.	-do-	-"- V Mills name B.Twills 44x36½ hd. -"-	87880 87882	33 "	B.Twills (-do-)	22836	10 3 3 16			-"- 20cwts	34	4	2	do.	384	8	0				
6.	O.C.Bhimanee	-do-	Product of India 6010 Antwerp No.19007 -do- Antwerp No.19068	2644 1705 14784 16810	75 "	Gunnies	76617	54 4 0 9			-"-	81	4	8	do.	1088	12	0				
7.	do.	-do-	Product of B.India 6015 -"- No.18696	87756 2950	175 "	do.	128110		68 3 4		-"- 50 cft	161	15	2	do.	2166	11	9				
8.	do.	-do-	-"- 6020 -"- No.18699	3051 3108	75 "	do.	54480		28 38 4		-"-	68	4	8	do.	915	11	0				
9.	Mahadyal Premchandra	do.	Made in B.India M P 1065 Light Cons 36"x20" hd 500 pes. Antwerp	6048-67	20 "	Lt.Cons (Gunnies)	15680		6 1 0		-"- -"-	14	5	11	do.	191	10	0				
10.	do.	-do-	M -"- P 1069 -do-	6068 6141	75 "	do.	30715		22 45 3		do.	54	6	1	do.	727	14	0				
11	do.	-do-	-"- M P 1018 -do-	6018-47	30 "	do.	26350		9 14 5		do.	22	1	3	do.	295	10	0				
12	do.	-do-	-"- M P 1114 B.Twills 44"x36½" hd. 250 pes.	6148- 6197	55 "	B.Twills (Gunnies)	22051	11 1 2 10			47/6 20cwts.	26	6	6	do.	353	13	0				
								155 9 2 16	155 22 2			657	5	10		8808	3	1				

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. ~~xxx~~ M.v. "Tannenfels" Voy C 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* ..... *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 16-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
	For Wiborg via Hamburg.																									
1.	Mousell & Co.Ld.	Order. Exp. Haute Hamburg.	Wiborg E & O M D D India	2625/29	5 Bales dry salted Cowhides.		7000			4 6 2 0	£.3/7/6 14cwts.	15	1	4	1/5 29/32	201	15	0				4	9	3	@	20/-	
	For Helsinki transhipment at Hamburg.																									
1.	Max Staub Ltd.	Order. Beckett Kauppa C.Y. Helsingfors.	Helsinki M S L M D S	1097/1101	5 Bales dry salted Ox & Cowhides.		9000			5 10 1 12	£.3/7/6 14cwts.	19	7	5	do.	259	10	0				5	14	10	@	20/-	
	For Abo via Hamburg.																									
1.	Mousell & Co.Ld.	Order. Exp. Haute Hamburg.	Abo via Hamburg E & O D R D India	2575/79	5 Bales dry salted Cowhides.		9000			5 10 1 12	£.3/7/6 14cwts.	19	7	5	1/5 29/32	259	10	0				5	14	10	@	20/-	
2.	Do.	-do- Exp. Haute Hamburg.	Abo via Hamburg E & O M D D India -"- -"- M D S -"-	2597/98 2222/25 2221/-	2) 2) 1)	5 Bales dry salted Cowhides.	7500			4 10 3 24 10 7 1 8	£.3/7/6 14cwts.	16 35	2 10	10 3	do.	216 476	6 0	0 0				4 10	15 10	8 6	@	20/-	
	For Skien. Steamer's option transhipment at Hamburg or Bremen.																									
1.	A.Forbes & Co.Ld.	Order.	Skien AFC MDS Produce of India	4622/26	5 Bales dry salted Cowhides.		6600			4 8 3 20	£.3/2/6 14cwts.	13	5	1	1/5 29/32	176	5	0				3	3	2	@	15/-	
2.	Do.	-do-	Skien AFC MDS Produce of India	4627/31	5 Bales dry salted Cowhides.		6600			4 8 3 20 8 5 3 12	do.	13 26	5 6	1 2	do.	176 352	5 10	0 0				3 6	3 6	2 4	@	15/-	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

MKK n.v. "Tamsenfels" Voy G 570. H. Steuer. ..... 4835. 18-8-39.

Freight and Cargo List for S/S. *Captain* *Bound for* *Reg. tons* *Sailed on*

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
	For Copenhagen via Hamburg.																									
1.	Kalichand Thanmull.	Order.	1938-1939 DT First 400 lbs. On and Green D T	D- 65) Gr.D- 65)	125 Bales	Jute	50625		27 42 6		55/- 50cft.	74	11	9	1/5 29/32	1026	8	0				17	8	2 @	12/6	
2.	Do.	-do-	Red 1938-1939 Setia Tossa 400 lbs. On and Green D T	Red D- 65) Gr. D- 65)	125 "	do.	50625		27 7 7		do.	74	13	4	do.	1000	12	0				16	19	5 @	12/6	
3.	Kalli Bros.Ltd.	Kalli Bros. Ltd. or order.	Kalli 7568 GAMEL 7569 Lot.No.1843 Copenhagen		10 Cases	Shellac	1818		1 15 9		61/3 50cft.								4	0	7	0	16	5 @	12/6	Freight payable in London by Kalli Bros. Ltd.
									56 15 10			151	5	1		2027	4	0	4	0	7	35	4	0		
	For Helsingborg via Hamburg.																									
1.	Ghouthmull Joychandlal Gouti.	Order. Freight payable by B.T. 10% % Collection 5% Grass charges London	1938-1939 First 400 lbs. On and Red G.J.Gouti.	D-125) Gr. D-125)	250 Bales	Jute	101250		50 21 7		f.2/11/6 50cft.								189	17	5	22	15	11 @	9/-	
2.	Kedarnath Mohanlall.	order	S.C.Chatterjee & Co. Crop 1939-1940 400 lbs.	Red D-125) B-125)	250 Bales	Jute	101250		51 34 0		51/6 50cft.	133	1	6	1/5 29/32	1765	10	0				23	5	2 @	9/-	
									102 5 7			133	1	6		1765	10	0	189	17	5	45	19	1		
	For Helmstad via Hamburg.																									
1.	Ghouthmull Joychandlal Gouti.	Order. Freight payable by Berg Schiffahrt Medan 89, Mark Lane London	Registered Crop 1939-1940 400 lbs. On and Red G.J.Gouti	R- 125) S- 125)	250 Bales	do.	101250		52 14 0		£.2/11/6 50cft.								134	12	5	22	10	6 @	9/-	
2.	Kedarnath Mohanlall.	Order.	S.C.Chatterjee & Co. Red D- 125) B- 125) Crop 1939-1940 400 lbs.		250 "	do.	101250		51 28 6		51/6 50cft.	132	15	10	1/5 29/32	1779	13	0				23	4	2 @	9/-	
									103 42 6			132	15	10		1779	13	0	134	12	5	46	14	8		

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. ~~Xxxx~~ M.V. "Tarmafels" Voy G 370. *Captain* E. Steer. *Bound for* ..... *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
	For Gothenburg via Hamburg.																					
1.	M.M.Ispahani Ld.	Order.	M M I Sopra Lot.No.1393 Gothenburg	1/10	10 Chests	Shellac	1920		1 10 11		48/9 50cft.	2	19	5	1/5 29/32	39	15	0				
	For Oslo via Hamburg.																					
1.	Mousell & Co.Ld.	Order.	Oslo E & O M D D India	2332/36	5 Bales	dryseal-ted Cowhides.	7250			4 8 2 26	2/7/6 14cwts.	10	19	8	1/5 29/32	147	3	0				
2.	A.M.Arathoon Ld.	-do-	A. M. A. G Lot.No.84 Oslo.	463/472	10 Cases	Shellac	1920		1 15 1		48/9 50cft.	3	3	5	do.	42	8	0				
3.	Do.	-do-	A. M. A. G Lot.No.85 Oslo.	458/462	5 Cases	Shellac	960		0 32 7		Rs.25/-Infull.					25	0	0				
4.	Ralli Bros. Ltd.	-do- Notify Norsk Kasein Kompani, Alnabru.	141	5644 5665	20	Bales Hessian Bags. (Gunnies)	3930		6 43 11 8 41 7	4 8 2 26	47/6 50cft.	14	5	1		214	11	0	16	6	9	Payable in London by Messrs. Ralli Bros.Ltd.
			Oslo								Rs.25/-											

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S/S. m.v. "Tamenfels" Voy E 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* ..... *Reg. tons* 4833. *Sailed on* 15-8-38.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Onecarrying Freight. £	s.	d.	Onecarrying Rate.	Remarks.
	For Piraeus via Port Said.																									
1.	Mussalli & Co.Ld.	Order.	Piraeus via Port Said E & O B C S India -"- -"-	2559	1 Bale dry salted Cowhides.		1500 680 kg.			0 15 1 16	£.2/15/- 14cwts.	2 16 5			1/5 29/32	136	4	0				2	8	6	@ 19/-	
			AACS/A -"-	2557/58	2 Bales dry ars. Cowhides.		2500 1134 kg.			1 8 1 8	£.4/14/- 14cwts.	7	9	10												
2.	A.Forbes & Co. Ltd. Value £.521.1.7,	Order.	Piraeus via Port Said AFC MDD Produce of India -"- DRD -"-	4432/47 4452/57	15 5	20 Bales dry salted Cowhides.	32000 14514 kg.			20 5 2 24	£.2/19/-60 14cwts.	4	1	4d.	4d.	806	15	0				19	7	9	@ 19/-	
3.	Ralli Bros.Ltd.	Order of Paspati Bros.& Co. Athens. Notify:- Paspati Bros. & Co., Aristidou 4, Athens.	M B E S M Piraeus	P - S	100 Bags Rice		22400 10160 kg.	10 0 0 0			46/- 20cwts.								23	0	0	5	10	0	@ 11/-	Freight payable in London by Ralli Bros.Ltd.
								10 0 0 0		22 13 1 20		70	10	4		945	3	0	33	0	0	87	6	3		

Advice of name and sailing date of the onecarrying steamer to be wired to Messrs. Paspati Bros. & Co., Athens, whose telegraphic address is "Adelpa, Athens". Cost to be charged to shippers.

For Carlovassi via Port Said.

1.	Mohamad Amin Bros. Value £.207/-	Order.	Carlovassi A ✡ A D R D M D D	6146-48 6149-51	3) 2)	6 Bales dryesl-9000 ted Ox & Cowhides.	4082 kg.			5 10 1 12	05/6 14cwts.	19	1	8	1/5 29/32	255	12	0				7	12	1	@ 26/6	

7.

...EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

...t and Cargo List for S/S. m.v. "Tsamadou" Voy G 970. Captain H. Steuer. Bound for ..... Reg. tons 4835. Sailed on 18-6-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Oncarrying Freight. £	s.	d.	Oncarrying Rate.	Remarks.
	For Calamata via Port Said.																									
1.	Balli Bros.Ltd.	Order of Banque Nationale de Grece, Calamata. Notify:-Pesmazoglou Bros.& Co.,Aristidou 4,Athens.	26 Kalamata	44/85	40 Bales Hessian Bags. (Gunnies)		21347 lbs. 9682 kg.		9 42 0		58/6 50cft.								29	5	6	12	1	1	@ 24/6	Freight payable in London by Balli Bros.Ltd
	Advice of name and sailing date of the oncarrying steamer to be wired to Messrs. Pesmazoglou Bros. & Co., Athens, these telegraphic address is "Adelpa, Athens". Cost to be charged to shippers.																									
2.	Balli Bros.Ltd.	Order of Banque Nationale de Grece, Calamata.	26 Kalamata	1/30	30 Bales Hessian Bags. (Gunnies).		15695 lbs. 7118 kg.		7 17 9		58/6 50cft.								21	17	7	9	0	2	@ 24/6	-do-
	-do-	Notify:- Pesmazoglou Bros. & Co., Aristidou 4, Athens.																								
3.	Balli Bros.Ltd.	-do-	39 Kalamata	41/45	5 Bales Hessian Bags. (Gunnies).		3495 lbs. 1585 kg.	1 11 0 25			58/6 20cwts.								4	12	10	1	15	5	@ 24/6	- do -
	-do-							1 11 0 25	17 9 9										30	15	11	22	19	6		
	For Gythion(Gythium)via Port Said.																									
1.	Balli Bros.Ltd.	Order of Banque Nationale de Grece, Calamata. Notify:- Pesmazoglou Bros. & Co. Aristidou 4, Athens.	38 Gythion	31/40	10 Bales Hessian Bags. (Gunnies).		5505 lbs. 2406 kg.		2 25 10		67/6 50cft.								8	9	11	4	1	10	@ 32/6	-do-
	Advice of name and sailing date of the oncarrying steamer to be wired to Messrs. Pesmazoglou Bros. & Co., Athens, whose telegraphic address is "Adelpa, Athens". Cost to be charged to shippers.																									
	For Alexandria via Port Said.																									
1.	Mosstell & Co.Ld.	Order.	Alexandria via Port Said B & C A A B S India A A B B	3822/32 3822/40	16 Bales dry ord.Buffalo-hides.		19800 lbs. 8818 kg.				12 s 0 12 s.3/15/- 14cwts.	46	12	0	1/8 20/28	648	1	0				9	6	7	@ 15/-	

LIONEL EDWARDS, LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for Motor M.V. "Dunmanlaw" Voy 8 1939. *Captain* H. Brewer. *Bound for* ..... *Reg. tons* 4835. *Sailed on* 18-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight £ per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
	For Bilbao. Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen.																					
1.	Dulichand Thanmull.	Order.	1939-1940 D T First 400 lbs. On end Green D T	D- 147 Gr. E- 146	293	Bales Jute	118665		58 45 6		42/6 50cft.	122	2	0	1/5 29/32	1670	12	0				
	For Seville. Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen.																					
1.	Dulichand Thanmull.	Order.	1939-1940 D T First 400 lbs. On end Green D T	D- 75 Gr. E-74	149	Bales Jute	60345		29 32 0		42/6 50cft.	62	19	8	1/5 29/32	844	5	0				
	For Alicante. ....DO...																					
1.	Dulichand Thanmull.	Order.	1939-1940 D T First 400 lbs. On end Green D T	D- 27 Gr.E- 28	55	Bales Jute	22275		11 2 8		42/6 50cft.	25	9	9	1/5 29/32	314	13	0				

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S./M.V. "Tannenfels" Voy 6 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Steamer's option transhipment at Antwerp, Rotterdam, Hamburg or Bremen. Oporto. *Reg. tons* 4838. *Sailed on* 10-8-38.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta. £	s	d	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s	d	Onecarrying Freight £	s	d	Dualcarrying Rates.	Remarks.
1.	Ewing & Co. Ld.	Order.	J. R. Oporto Superfine Kapok Produce of British India	1/40	40 Bales	Kapok	10180		15 25 5		62/6 50cft.	42	1	9	1/5	564	1	9				15	9	4	D 20/-	
			J. R. Oporto F. A. Q. Kapok Produce of British India	1/20	20 Bales	do.									29/38											

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S./M.V. "Tennessee" Voy 6 570. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Port Said Intransit. *Reg. tons* 4883. *Sailed on* 12-8-39.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb.	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex	Rs.	An.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	Eastern Export Trading Co.Ld.	Order of Commercial Bank of the Near East Ltd.	India H.E.F. BOUSSI Cottons #36 Port Said Intransit.	5016 5067	50 Bales	Cotton Packs. (Gunnies).	38500 17462 kg.		18 18 6		35/- 50cft.	32	8	11	1/5 29/32	450	13	9				
2.	Mahadyal Premchandra.	Order.	Made in British India M P 1101 Hammam Hessian Cloth 40" x 7¼ oz. 2000 yds. Port Said In-transit.	26/50	25 Bales	Hessian Cloth. (Gunnies).	24475 11101 kg.		12 20 3		35/- 50cft.	21	14	2	1/5 29/32	290	15	0				
3.	Do.	-do-	Made in British India. M P 1103 Sugar Twills. 48" x 28" Hd. 2½ lbs. 400 yds. Port Said In-transit.	601 650	50 Bales	Sugar Twills. (Gunnies).	50425 22871 kg.		22 35 2		do.	39	14	7	do.	532	8	0				
4.	Do.	-do-	Made in British India M P 1102 Hessian Cloth 40" x 7¼ oz. 2000 yds. Port Said In-transit.	66/90	25 Bales	Hessian Cloth. (Gunnies).	24325 11033 kg.		11 46 2		do.	20	17	4	do.	279	11	0				
5.	Do.	-do-	Made in British India M P 1105 Hammam Hessian Cloth. 40" x 7¼ oz. 2000 yds. Port Said In-transit.	51/65	15 Bales	Hessian Cloth. (Gunnies).	14598 6617 kg.		7 14 8		do.	13	15	5	do.	171	1	0				
6.	Malli Bros.Ltd.	-do-	21 Port Said in transit.	1099 1140	62 Bales	H.Twills. (Gunnies).	58776 26650 kg.	26 4 3 4			35/- 50cwts.								45	10	6	
7.	Do.	Order of Commercial Bank of the Near East Ltd.	J.S.S. 1088 1091 Port Said Intransit.		50 Bales	Union Gunnets. (Gunnies).	38877 17638 kg.	26 4 3 4	92 44 0		35/- 50cft.	127	4	8		1708	0	0	82	4	11	
8.																						

LIONEL EDWARDS. LTD.
CALCUTTA.

Freight and Cargo List for S.S. m.v. "Tannenfels" Voy G 370. *Captain* H. Steuer. *Bound for* Port Said. *Regtons* 4833. *Sailed on* 18-8-38.

B/L No.	Shippers.	Consignees.	Marks.	Nos.	Packages.	Quality.	Gross lb	Weight.	Measurements.	Light Freight.	Rate of freight as per B/L	Payment in Calcutta £	s.	d.	Ex.	Rs.	As.	P.	Payable Abroad. £	s.	d.	Remarks.
1.	Adamjee Hajee Dawood & Co.Ltd.	Order. Notify:- Mahmoud Bey Hassan El-Ghami Alexandria.	Product of British India. Ghamid 15826 19085 Sunnaria P.Saïd Port Said In transit No.15826		100 Bales	Gunnies.	92787 42072 kgs.	41 0 0	81		35/- 20cwts.	72	9	4	1/5 29/32	971	6	6				

PG-70800-NID

Z. B. Nr. 1521/42 gK.

Sk 40389

Anlage zum Fahrbefehl
Abschnitt „F".

M. L. „Tannenfels"

Geheim!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70800./NiD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE IN A LETTER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anl. i zu O.K.M. 4/SKA 496/42 g. Kdos.
= 11 Bl.

PG/70800

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

SUPPLEMENT TO SAILING ORDERS FOR "TANNENFELS",

4/8/1942.

OKM 4/Skl II 7496/44 g.Kdos Berlin, den 9. September 1944

Geheime Kommandosache!

Ausf. Nr. 1

An

Kriegsgeschichtliche Abteilung

2

Anliegend Umschlag mit Funksprüchen und Anlage zum Fahrbefehl Abschn J des M/S Tannenfels mit der Bitte um Aufnahme in das Archiv.

Im Auftrage
gez: Rummer

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 70800 ./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.

Für die Richtigkeit
Angestellte

Tokio, den 4. August 1942

G e h e i m !

Anlage zum Fahrbefehl des Etappen - V - Schiffes

M.S. "T a n n e n f e l s" Abschnitt Jot.

Betr.: Funkanweisung, Schlüsselmittel und E.S. für Etappen - V - Schiffe.

In der Anlage werden zur Ausrüstung des Etappen - V - Schiffes M.S. "Tannenfels" übersandt:

1.) a) E.S. für Handelsschiffe
für die Montane Juli bis Dezember 42
Prüf-Nr. 682

b) Anweisungen für den E.S.-Austausch deutscher Dampfer mit japanischen Seestreitkräften, Landstellen und Flugzeugen
zu Prüf-Nr. 682

c) Merkblatt über den E.S.-Diehst(Abschrift von Pr.Nr. 6458). zu Prüf-Nr. 682

d) Kriegsfunkvorschrift für Handelsschiffe (K.F.H.)
Prüf-Nr. 4 003

e) Schlüssel H (Schlüssel für Handelsschiffe)
Ausgabe 1940 mit Merkblatt für den Schlüssel H,
Ausgabe 1940 Prüf-Nr. 1048

f) Anlagenheft B Heft 2 zum Schlüssel H mit Reserve-verfahren/Schlüssel H
Prüf-Nr. 834

g) Heft 3 Tauschtafelheft Kennwort Bremen
Prüf-Nr. 834

h) 1 Abdruck Sammlung besonders wichtiger Nachrichten-anordnungen und Befehle an "Alle"
Nr. 1 bis 5 u. 6

i) 1 Funkanweisung "Himalaya" nebst Zahlenreihen "Süntel" (Prüf-Nr. 61) und Sonderschlüssel 1 bis Zahlenreihen 1 bis 3 ("Ysop", "Deister")
Prüf-Nr. 76

j) 30 Vordrucke zur Wellenbeobachtung.

2.) Im Funkverkehr mit der Heimat und Mar.Att.Tokio ist die Funkanweisung "Himalaya" und der Sonderschlüssel benutzbar. Der Verkehr mit Mar.Att.Tokio ist nach Funkanweisung "Kirschblüte" abzuwickeln. (Kirschblüte liegt als Anlage 8 der Funkanweisung "Himalaya" bei.)

3.) Für den unmittelbaren Verkehr mit Mar.Att.Tokio werden M.S. "Tannenfels" gem. "Himalaya" Anlage 8 die 4 japanischen Rufzeichen zugeteilt:

D 2 G
N 7 Q
X 5 A
H 8 K

4.) Sämtliche von der Heimat ausgestrahlten Frequenzen sind zu beobachten und das Ergebnis ab Lautstärke 3 in den mitgegebenen Vordrucken einzutragen.

5.) Alle Nachrichtenmittel und Unterlagen sind in der Heimat dem Oberkommando der Kriegsmarine Chef MND sofort nach Ankunft zu übergeben.(Verfahren wie bei den übrigen G.-Sachen.)

6.) Die Vernichtung aller Nachrichtenmittel bei Verlust des Schiffes oder Aufbringung durch den Feind muss in jedem FAll sichergestellt sein.

GEHEIM !

Pruef-Nr. 3.u.684

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des Paragraph 88 Reichsstrafgesetzbuchs (Fassung vom 24.April 1934). Missbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

Diese Anweisung ist bei den uebrigen an Bord befindlichen E.S.-Unterlagen aufzubewahren und nach Eintreffen im Bestimmungshafen wieder abzugeben.

.....

Erkennungssignal (E. S.)-Austausch deutscher Dampfer mit japan. Seestreitkraeften, Landstellen u. Flugzeugen.

1) Der E.S.-Austausch deutscher Dampfer (V-Schiffe,Blockadebrecher, Prisen usw.) mit japan. Seestreitkraeften oder Landstellen wird grundsaetzlich von japan.Seite eroeffnet.

Es werden Flaggen - oder Morsesignale, die entsprechend zu beantworten sind, wie folgt gegeben :

a) Anruf durch jap.Seestreitkraefte bzw.Landstellen:"N Q"

b) Antwort deutscher Dampfer: " D " mit anschliessendem zwischenstaatl. Unterscheidungssignal.

Falls vorstehende E.S.-Buchstaben blossgestellt sind, werden folgende Reservebuchstaben verwendet :

a) Anruf durch Japaner : " P Q "

b) Antwort durch Dampfer : " G "

Bei Nacht ist nach erfolgtem E.S.-Austausch eine aussenbords angebrachte Hakenkreuzflagge zu beleuchten.

2) Beim Sichten japan. Flugzeuge setzen deutsche Dampfer sofort die Heckflagge sowie das zwischenstaatl. Unterscheidungssignal und zeigen die an Deck aufgemalte, sonst verdeckt gefahrene Hakenkreuzflagge.

Das Unterscheidungssignal ist ausserdem mit Scheinwerfer oder dergleichen in Richtung auf das Flugzeug zu geben.

(6.-)

Abschrift von Pruef-No. 6458.

Zu 682

G e h e i m

-.-.-.-.-.-.-

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des Paragr.88 Reichsstrafgesetzbuch (Fassung vom 24. April1934) Missbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

M e r k b l a t t.

ueber den Erkennungssignaldienst (E.S.-Dienst) der Handelsschiffe fuer militaerisches Begleitpersonal und Kapitaene deutscher Dampfer (E.S.-Merkblatt).

Herausgegeben vom O.K.M.

Allgemeines.

1. Nachstehende Bestimmungen gelten nur fuer allein fahrende, also nicht geleitete Handelsschiffe.
2. Zum Erkennungssignal (E.S.) Austausch zwischen Handelsschiffen einerseits und eigenen Kriegsschiffen, Flugzeugen und Landstellen andererseits dient im Kuestengebiet Biscaya bis Norwegen das Erkennungssignal(E.S.) fuer Handelsschiffe.
3. Das E.S. fuer Handelsschiffe besteht aus je einem fuer Anruf und Antwort verschiedenen Buchstaben, die taeglich um 1200 Uhr deutscher gesetzlicher Zeit (D.G.Z.) wechseln. Z.B.: Anrufbuchstabe und Antwortbuchstabe fuer den 15.5. gelten vom 15.5. 12oo Uhr bis 16.5. 12oo Uhr.
4. Mit dem E.S. fuer Handelsschiffe werden ausgeruestet:
   a) alle deutschen und neutralen Handelsschiffe mit militaerischem Begleitpersonal (Begleitoffizier, Begleitmann), die im Kuestengebiet Biscaya bis Norwegen fahren bzw. die Ostsee durch den K.W.-Kanal oder die Ostseeausgaenge (Belte und Sund) verlassen.
   b) saemtliche Fahrzeuge mit Reichsdienstflagge, sofern sie das unter a)genannte Gebiet befahren,
   c) deutsche Handelsdampfer von 1000 BRT aufwaerts ohne militaerisches Begleitpersonal, sofern sie in dem unter a) genannten Gebiet fahren.

E.S. - Mittel.

5. Als E.S.-Mittel werden verwendet:
   a) Morselampe, Topplaterne, Signalscheinwerfer,
   b) die Flaggen des Internationalen Signalbuches.

Art des E.S. - Austausches.

6. Die Aufforderung zur E.S.-Abgabe, also der E.S.-Anruf, geht grundsaetzlich vom Kriegsfahrzeug, Flugzeug oder der Landstelle aus (Ausnahme s.Ziff.10).
7. Die E.S.-Antwort ist so schnell wie moeglich zu geben, da der anrufende Teil andernfalls annehmen kann, es mit einem Feindfahrzeug zu tun zu haben.
8. Werden Handelsschiffe von eigenen Kriegsfahrzeugen oder Flugzeugen durch 3maliges Geben des Anrufbuchstabens zur E.S.-Abgabe aufgefordert, so antworten sie bei Tage und bei Nacht durch 3maliges Geben des Antwortbuchstabens mit den unter Ziff. 5a) genannten E.S.-Mitteln oder sie s etzen bei Tage die dem Antwortbuchstaben entsprechende internationale Flagge. Aufforderungen zur E.-S.-Abgabe von Land aus

erfolgt durch Schiessen eines weissen Einzelsternes oder durch 3maliges Geben des Buchstaben a)=
Das Setzen der Flagge als Antwort soll aber nur von den Handelsschiffen vorgenommen werden, die nicht mit E.S.-Mitteln gem.Ziff. 5a) ausgeruestet sind bzw. bei etwaigem Ausfall dieser E.S.-Mittel. Bei Nacht koennen Handelsschiffe, die nicht mit E.S.-Mitteln gem. Ziff.5a) ausgeruestet sind, keinen E.S.-Austausch vornehmen.

9. Beispiel: Fuer 25.5. gelten:

Anrufbuchstabe: W
Antwortbuchstabe: G

Das Kriegsfahrzeug oder Flugzeug fordert das Handelsschiff zur E.S.-Abgabe durch 3maliges Geben des Anrufbuchstabens auf:
W W W
Das Handelsschiff antwortet mit # 3maliger Abgabe des Antwortbuchstabens:
G G G
Der E.S.-Austausch ist beendet.

10. Handelsschiffe die in Sichtweite der Kueste fahren bzw. sich der Kueste naehern, setzen bei Tage unaufgefordert die dem Antwortbuchstaben der E.S. fuer Handelsschiffe entsprechende internationale Flagge; bei Nacht und bei schlechter Sicht geben sie sich bei Annaeherung an die Kueste - ebenfalls ohne Aufforderung - durch 3maliges Geben des Antwortbuchstabens - mehrfach wiederholt - zu erkennen

11. Beantwortung von Land erfolgt bei Annaehrung an die Kueste durch Schiessen von 2 weissen Einzelsternen. Bei Tage kann die Landstelle die Beantwortung auch durch Setzen der dem Antwortbuchstaben entsprechende internationale Flagge vornehmen. Soweit die Kuestenverteidigung durch Heerestruppenteile gestellt wird, ist die Bestaetigung durch zwei weisse Sterne nicht immer sichergestellt. Es kann daher nicht in jedem Falle mit einer Beantwortung von Land gerechnet werden.

<u>E.S.-Patrone, Erkennungssignale, Blinksignale.</u>

12. Die E.S.-Patrone dient zum E.S.-Austausch mit Flugzeugen der Luftwaffe. Sie ist ein Signalstern mit besonderer Kennung, die in Ziffer 16 fuer jede Patrone aufgefuehrt ist.

13. Erkennungslichter(E.L.) - noch nicht ueberall eingefuehrt - sind zwei an der Rumpfunterseite des Flugzeuges hintereinander angebrachte Farbglaeser, die nur nachts in den Farben weiss, rot oder grün gezeigt werden.

14. Blinksignale werden nur bei Ausfall der E.S.-Patrone oder der Erkennungslichter angewandt.

15. Handelsschiffe werden nicht mit E.S.-Patronen ausgeruestet. Da jedoch die Moeglichkeit besteht, dass deutsche Flugzeuge trotz des bestehenden Verbots deutsche Dampfer anfliegen, und die Flugzeuge dann mit Beschuss von diesen Dampfern zu rechnen haben, erhalten deutsche Handelsdampfer gem. Ziff.4a) bis c) - sofern sie fuer Flugzeugabwehr eingerichtet sind - das jeweils guletige E.S.-Programm der Luft (Nummer der Patrone, Blinksignale, Erkennungslichter - Wechsel wie E.S. fuer Handelsschiffe). Diese Dampfer sind dann in der Lage, das etwa eröffnete Feuer sofort einzustellen, wenn das beschossene :Flugzeug die gueltige E.S.-Patrone schiesst oder die richtigen E.L. zeigt bzw. die richtigen Blinksignale gibt. Trotzdem ist das weitere Verhalten des Flugzeuges scharf zu beobachten, um einem etwaigen Taeuschungsmanoever des Gegners sofort begenen zu können.

16. Die E.S.-Patronen haben folgende Kennungen:
E.S.-Patrone 1 = weisses Vorsignal, uebergehend in 3 rote Sterne
E.S.-Patrone 2 = rotes Vorsignal, uebergehend in 3 weisse Sterne
E.S.-Patrone 3 = 4 weisse Sterne
E.S.-Patrone 4 = 4 rote Sterne
E.S.-Patrone 5 = 6 weisse Sterne
E.S.-Patrone 6 = 6 rote Sterne
E.S.-Patrone 7 = 3 weisse und 3 rote Sterne
Die Brenndauer der E.S.-Patrone betraegt etwa 6 Sekunden.

Sichtzeichen.

17. Deutsche Handelsschiffe haben an gut sichtbarer Stelle des Oberdecks die Hakenkreuzflagge aufgemalt zu führen. Sie ist im allgemeinen verdeckt zu fahren und nur bei Insichtkommen von einwandfrei als deutsch erkannten Flugzeugen zu zeigen.

Verausgabung und Behandlung von E.S.-Unterlagen.

18. Die für die voraussichtliche Dauer des Inseeseins benötigten E.S.-Unterlagen (E.S.für Handelsschiffe, E.Sö-Programm der Luft) - letzteres nur für Dampfer mit Flugzeugabwehr - werden von den Hafenkommandanten oder Hafenkapitänen (wo kein Hafenkommandant oder Hafenkapitän vorhanden, sind die Küsten- bzw. Hafenüberwachungsstellen zuständig) an das militärische Begleitpersonal (Begleitoffiziere, Begleitmänner) oder die Kapitäne deutscher Dampfer gem.Ziff.4c) gegen Empfangsbescheinigung verausgabt.

19. Das militärische Begleitpersonal oder die deutschen Kapitäne geben täglich die für den betreffenden Tag gültigen E.S. dem Brückenpersonal bekannt.
Da falsche Beantwortung von E.S. unter Umständen eine Bekämpfung durch Kriegsfahrzeuge zur Folge hat, ist hierbei mit grösster Sorgfalt zu verfahren.

20. Die E.S.-Unterlagen, die mit wasserlöslicher Farbe gedruckt sind, müssen vor Nässe geschützt, als besonders geheim behandelt, sorgfältig verwahrt und bei Gefahr rechtzeitig vernichtet werden.
Es ist unter allen Umständen zu vermeiden, dass E.S.-Unterlagen in Feindeshand fallen.

21. Jeder Verlust von E.S.-Unterlagen ist auf dem schnellsten Wege der nächsten deutschen Marinedienststelle zu melden.

22. Nach Beendigung des Inseeseins sind die E.S.-Unterlagen an den deutschen Hafenkommandanten oder Hafenkapitän (wo kein Hafenkommandant oder Hafenkapitän vorhanden, sind die Küsten- bzw. Hafenüberwachungsstellen zuständig) gegen Empfangsbescheinigung abzugeben.
Dieser vernichtet die E.S.-Unterlagen nach den Bestimmungen der Verschlussachen-Vorschrift und gibt eine Vernichtungsverhandlung an den Hafenkommandanten oder Hafenkapitän (wo kein Hafenkommandant oder Hafenkapitän vorhanden, sind die Küsten- bzw. Hafenüberwachungsstellen zuständig), der die Unterlagen seinerzeit verausgabt hat.

Behandlung und Rückgabe des E.S.-Merkblattes.

23. Das militärische Begleitpersonal (Begleitoffiziere, Begleitmänner) be-

hält das empfangene Merkblatt so lange, wie es für die Durchführung seines Dienstes als Begleitoffizier oder Begleitmann erforderlich ist. Bei Ablösung oder Abkommandierung ist das Merkblatt über die vorgesetzte Dienststelle an den Hafenkommandanten oder Hafenkapitän x), der das Merkblatt verausgabt hat, zurückzugeben.

24. Da das Merkblatt geändert oder für ungültig erklärt werden kann, muss sich das militärische Begleitpersonal laufend bei den Hafenkommandanten oder Hafenkapitänen x) über die Gültigkeit des Merkblattes erkundigen und sich erforderlichenfalls unter Beachtung der für die Rückgabe erlassenen Bestimmungen neu ausrüsten.

25. Ein etwaiger Verlust des Merkblattes ist sofort der vorgesetzten Dienststelle zu melden.

26. Kapitäne deutscher Dampfer, die mit dem E.S. für Handelsschiffe ausgerüstet werden, geben das Merkblatt jeweils sofort nach Beendigung ihrer Reise bei dem deutschen Hafenkapitän oder Hafenkommandanten x) ab. Diese sind hierbei zu bitten, das Merkblatt an die Stelle zurückzugeben, die das Merkblatt verausgabt hat.

27. Etwaiger Verlust des Merkblattes ist sofort der nächsten Marinedienststelle zu melden.

28. Die Nichtbeachtung der über die Verausgabung, Behandlung und Rückgabe der E.S.-Unterlagen sowie des E.S.-Merkblattes erlassenen Bestimmungen wird nach den Kriegsgesetzen bestraft.

---

x) Wo kein Hafenkommandant oder Hafenkapitän vorhanden, sind die Küsten- bzw. Hafenüberwachungsstellen zuständig.

B e f e h l N r . 1 .

Betrifft: Peilbarkeit der Rundfunkempfänger.

Wegen Peilbarkeit Rundfunkempfänger alle Privatempfänger auf B.B. vor Inseegehen einziehen und unter Verschluß nehmen. Wo Bordrundfunk mit Empfängern

Ela E 1012,
Radione 540 bzw. 740 GW oder
Radione Autoempfänger (R 2)

ausgerüstet, kann Mittel- und Langwellenteil jederzeit benutzt werden. Für Kurzwellenteil dieser Empfänger und für alle übrigen Empfänger muß Strahlung bis 30 km angenommen werden, so daß Benutzung in Feindnähe gefährlich.

Jedoch nicht Presse- und Rundfunkempfang auf Kurzwellen grundsätzlich bei Nacht und schlechter Sicht bei Tage vollständig unterbinden. Abnahme für Schiff wünschenswerter Nachrichten mit einem Gerät grundsätzlich genehmigt, wenn nicht in besonderen Ausnahmefällen größte Vorsicht am Platze.
Zum Beispiel beim Durchbruch kurz vor oder hinter feindlichem Geleitzug im Nordatlantik oder bei stärkerer Luftgefahr in Biscaya.

Im allgemeinen kann angenommen werden, daß Strahlungsfrequenz Empfängers für Gegner schwer zu finden und richtig zu deuten ist.
Bordrundfunk stets nur auf Befehl Kapitäns einschalten.

- Ausland IV/1030 gKdos. -

Geheim.

Anl. 2

Eingegangene Nachrichten von Schiffen und U-Booten bei Norddeich.

1. Januar bis 15. 6. von Schiffen und U-Booten bei Norddeich 335 Nachrichten eingegangen, davon nachts 300.
13 m = keine,
18 m = 3,
24 m = 60,
36 m = 183,
54 m = 88,
80 m = 1.
Stärkste Bevorzugung Nachtsendungen 36 m trotz starker Fremd- und Luftstörungen mit Verstümmelung.
Hälfte der Aufnahmen und tags ebenfalls Bevorzugung 24 m wird auf gut einfallender Lautstärke 100 KW-Senders zurückgeführt bei ungenügender Beobachtung Alpha-Sender zu schwächeren Großsendern auf kürzeren Wellen.
13 und 18 m tags bis Dämmerung voraussichtlich längere Zeit sauber aufnehmbar. Falls Nichtbenutzung 13, 18 und 80 m anhält, muß geschlossen werden, daß kein Bedarf dafür, sodaß fruchtlose Beobachtung eingestellt werden kann. Dann auf diesen Wellen nur noch Sendungen der Heimat.
Zunächst fällt weg ab 1.7. Beobachtung auf 13m, "[redacted]".

Anl. 3

Kurzsignal - Beobachtung.

Kurzsignale der Schiffe bisher ausschließlich bei 36 m und 24 m gehört, bei Auswahl Welle und Sendezeit erscheint Beeinflussung durch große Lautstärke auf diesen Wellen eingesetzter 100 KW-Sender möglich.
Falls noch nicht vergeblich erprobt, gelegentlich Benutzung der kurzen Wellen, besonders 13 m erwünscht unter Beachtung Lautstärke der Alpha-Sender.

Gelegentliche

Gelegentliche Benutzung der Gruppen im Kurzsignalheft Seite 98 oben würde hier Eindruck geben von erforderlichem Aufwand für Durchbringung einer Nachricht.

Skizze für Vorschlag.

Nr. 4

<u>Wellenänderung Richtstrahler.</u>

Ab 16.Juni ist Richtstrahlerwelle DGR 17 395 kHz, also 54 kHz mehr als bisher.

Nr. 5

<u>F.T. im Nah- und Weitdienst Norddeich.</u>

F.T. im Nah- und Weitdienst Norddeich mit zwo oder drei je fünfstelligen Zahlengruppen vor fünfstelligen Buchstabengruppen betreffen Verkehr, der dort nicht entschlüsselbar.

Nr. 6

B e f e h l !

[redacted]:.

1.) Alle Zeiten sind auf DGZ (Deutsche gesetzliche Zeit) umzurechnen.

2.) Richtstrahler sind Verkehrskreis Bruno 3 . Frequenz DGR ist 17 305 kHz.

3.) Auf Grundffequenz 22 mHz in Bruno 3 nicht Senden, da in Heimat kein Empfang geschaltet. Stärkste Sender Norddeich jetzt 25 KW. Bruno 3 ist Reserveschaltung für Nachrichten an V - Schiffe und Prisen. Diese Schiffe beobachten Bruno 3 ohne B efehl wenn einseitiger Dienst und Richtstrahler längere Zeit schweigen.

4.) Für den Verkehr zwischen Kriegs- und V - Schiffen in außerheimischen Gewässern gem."Himalaya" Anlage 5 und 6 sind die 600 m Welle und 2 Kurzwellen:

4 300 kHz = 69,77 m in der Zeit von 0250 - 0310 Uhr und
6 605 kHz = 45,42 m in der Zeit von 1450 - 1510 Uhr

vorgesehen. In übriger Zeit Verbindung nur auf 600 m, die KriegseTroßschiffe aber auch der Gegner dauernd geschaltet haben. V - Schiffe schalten 600 m in dem bestimmten Gebiet

von	0030 - 0110 Uhr	1200 - 1230 Uhr
	0310 - 0330 Uhr	1510 - 1530 Uhr
	0730 - 0800 Uhr	1930 - 2000 Uhr

Kurzwellen bevorzugen. Vereinbarungen anderer Wellen und Zeiten zulässig. 600 m mit geringster Energie möglichst nur zur Einleitung Verkehrs benutzen.
Das Schiff, daszum Schalten anderer Welle aufgefordert ist, bestätigt sofort auf bisheriger Welle, wartet dann nach 10 min Umschaltpause auf neuer Welle bzw. beantwortet gestellte Frage. 15 min nach Beendigung Verkehrs auf Normal schaltung gehen.
Zusätzlich können noch die Rufzeichen:
H P G T oder L O H Z, H P G K oder L O F R und H P E F oder L O H D angewandt werden.
Die Anlagen 5 und 6 der Funkanweisung "Himalaya" sind entsprechend berichtigt.

Funkspruch von B L L I

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

0005gmt Uhr, den 31.Oktober 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

BLLX gibt auf 600m mit Lautstaerke 4 (wahrscheinlich Notsender !)

S O S - ship going down slowly position about
35.06 N 16.59 W - many wounded and dying please send
help . cannot receive

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Funkspruch von Freet own/vpu

offen
verschlossen
geschlüsselt

aufgenommen 0630gmt Uhr, den 14.1o. 1942

SOS SOS SOS

54,34 N 26,39 W

listing heausly water gaining rapidly shall not be able to be hold ..... longer

master

042oz/14 de gld 0425z/14 de zbi 0443/14 de vpu
SOS SOS SOS = abandoning ship unread =
0449/14 de gld 0500/14 de zbi 05e1 de vpu

Bestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Sierra Leone / VPU

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

1025gmt Uhr, den 13.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

S O S - following SOS received :
4.35 N 18.40 W - very approximate motor launch
and lifeboats adrift immediate rescue advice -
tor 1002 gmt/ 13 .-.-.

Rettungsboote von S/S "Dromsay"

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von "Ascension/ZBI"

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

09.20 gmt Uhr, den 10 Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

S S S S de gnts (Duchess of Atholl)
corrected position 07.03 S 11.12 W now
abandoned - 0915 gmt/10 .

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von "Neahellas"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

21.55 gmt Uhr, den 9.Okt. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

"Neahellas/SVZD" gibt auf 600m mit N o t s e n d e r :

S S S S de neahellas 3.54 N 20.32 W torpedoed -
2140/9 .-.-.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von GPZX / Agamemnon

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

0827 mt Uhr, den 9/10. 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

RRRR =

cancel my RRRR 07 55/9

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension / ZBI

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

1255 gut Uhr, den 9. Okt. 1942

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

SSSS de gfrz (Dronsay) —

4.29 N 20.52 W —

— ünread ünread —

1251 gut de zbi +

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Tg PZX / Agapenor

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

0810 GMT Uhr, den 9/10. 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

RRRR =

02 1/2 mtbf 16.41 1/2 west aga= penor Two suspicious warships signalling and now closing in descript-ion one large warship four funnels Two small destroyers = 0755/9 Two 0813/9

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Antwort-Funkspruch

Uhrzeitgruppe	Block- und Kontroll-Nr.
	/

1. ~~an~~ .....
2. ~~an~~ .....
3. ~~an~~ .....

Abgangsvermerk

Funkspruch ist abgegeben:

..... Uhr

..... 193 .....

Bemerkungen

+ te bqj wyże + te
wyże v bqj nr 3 17 30 1730 /
gr ~~+4~~ + obys dzwig rcyc wrum + te
x cu / cil 4 zina / +
x malja / fbdi nr 11 w 127 13 1600 gat =
company accor =
expect

Funkspruch von gdsj

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

0710 Uhr, den 9. Okt 193 42.

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

9999

cancel msj message of 0558/9

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen: 0602 gmt Uhr, den 9/10 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

9999 de gdsjj (Bestimmer)

1328 s 0952 w suspicious vessel

asterix

Fettrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Glanzkoje / ZSC

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

1911 Uhr, den 8/10. 1932

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

SOS de Kdng
Swiftsure Torpedod lat 33.47 nördl
long 18.27 East
ZSC +

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 1956|184

Funkspruch von zbi / Ascension

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1620 Uhr, den 8/10 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

1111

ünread 9 ünread
15 r 30 classed by submarine
= 1456 for 1465/5 de epiu
de zbi 1620/8

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension/ZB1

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1455 gmt Uhr, den 8. Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

SSSS -

posn 7.09 N 15.30 W

gdge (Welsh-Trader) periscope

sighted - 1435/8 de vpü de zbi

Heftrand

Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension / ZBI

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

1445 gut Uhr, den 8. Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

SSSS -

33.27 S 16.58 E

City of Athens torpedoed -

ton 1400 z / 8 de rpii de zbi

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Freetown/vpu

offen
verschlossen ~~abgesandt~~
geschlüsselt aufgenommen

0534 gmt Uhr, den 8. Oktober 1942

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

RRRR

4140 N 2409 W Staffordshire attacked 0534 gmt/8 vpu

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Walvisbay / ZSV

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

2220gmtUhr, den 30.Sept.42 193..

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

S S S S - posn 13.05 north 15.46 west
siam torpedoed - 2200 gmt/30

Funkspruch von Kapstadt / ZSC

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2120gmt Uhr, den 28.9.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Q Q Q Q BLUFF cancel my 2035/28 -
2112/28 von ZSQ, 2115/28 von ZSC

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Kapstadt / ZSC

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2120gmt Uhr, den 28.9.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Q Q Q Q BDRF cancel my 2035/28 -
2112/28 von ZSQ,2115/28 von ZSC

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Kapstadt / Z S C

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	19.00gmt Uhr, den 28.9.42 193	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

QQQQ - Meldung von ZSC -

32.43 S 29.00 Ost Ocean Vanity suspicious -

2035/28 .-.-.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe: /

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven.
10000×100 8d 10. 38. 1[illegible]

Empfangsbescheinigung.

Schlüsselzettelblock # 638301 - 400
" " # 638401 - 500
2 Funktagebücher mit 400 Seiten

am 20. Mai 1942 in Jokohama erhalten.

H. Fölling
Fkmt.

Funkspruch von .....

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2050gmt Uhr, den 18.Sept. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Funkspruch des Diplomatenschiffes"El Nil" an britischen Dampfer "Narkunda" :

(Anfang des Tel. nicht erhalten)

.....admiralty message of september 6th to naval control captetown respecting safe conduct mentioned elnil only stop ask at once naval control capetown to confirm by wireless that safe conduct has been definitely granted by axis to "Narkunda" sailing which sir robert craigie and i consider that narkunda should return to capetown -

steiger swiss
delegate .

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10.38. 1856|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Schiffspositionen vom 11.Oktober :

S E I T am 11.10. 2200gmt auf : 36.00 N 16.47 W

Nyassa/CSBJ voraussichtliche posn am 12.10. mittags : 17.42 N
80.57 W

Rio Chubut/LOIA am 14.10. nachmittags an Pernambuco

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Schiffspositionen am 12.Okt. 22.00 gmt :

S E I T - 36.00 N 11.09 W

Bali/SEKT 19.16 S 37.59 W

Remmaren/SDOT 26.02 N 35.00 W

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Freetown/vpu

offen
verschlossen ~~abgegeben~~
geschlüsselt aufgenommen

0630gmt Uhr, den 14.10. 1942

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

SOS SOS SOS

54,34 N 26,39 W

listing heausly water gaining rapidly shall not be able to be hold ..... longer

master

0420z/14 de gld 0425z/14 de zbi 0443/14 de vpu

~~SOS SOS SOS~~ = abandoning ship unread =

0449/14 de gld 0500/14 de zbi 0501 de vpu

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Glangkop / Zsc

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

1911 Uhr, den 8/10. 42 (gmt)

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

SOS de Kdnig

swiftsure Torpedoed lat 33.47 south

long 18.27 East = Tor 1858 de

Zsc +

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension zdo / 3 bi.

offen
verschlossen ~~abgegeben~~
geschlüsselt aufgenommen

1621 Uhr, den 8. / 10. 193

Block- und Kontroll-Nr. 1

Uhrzeitgruppe

SSSS

sunread 9 15.30

chased by submarine

1450 tor 1455/8 de xpii

de zbi 1621/8

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension/ZBI

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

1455 gmt Uhr, den 8. Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

SSSS -

posn 7.09 N 15.30 W

gdgs (Welsh-Trader) periscope

sighted - 1435/8 de vpü de zbi

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension / ZBI

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1445 gut Uhr, den 8. Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

SSSS –

33.27 S 16.58 E

City of Athens torpedoed –

tor 1400 Z / 8 de vpii de zBi

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Walvisbay / ZSV

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2220gmt Uhr, den 30.Sept.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe: 2220 R

S S S S - posn 13.05 north 15.46 west
siam torpedoed - 2200 gmt/30

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Sierra Leone / VPU

offen verschlossen geschlüsselt	abgegeben aufgenommen	1025gmt Uhr, den 13.10.42 193	Block- und Kontroll-Nr.: / Uhrzeitgruppe

S O S - following SOS received :
4.35 N 18.40 W - very approximate motor launch
and lifeboats adrift immediate rescue advice -
tor 1002 gmt/ 13 .-.-.

(SOS kommt vom Rettungsboot GJRZ 2 des S/S "Oronsay")

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von gdsj

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

0710 Uhr, den 9. Okt. 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

9999

cancel mij message of 0558/9

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

0602 gmt Uhr, den 9/10. 1952

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

9999 de gdsyj (Berrinnes)

1320 s 1952 w suspicious vessel

astern

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Tg PZX / Agapenor

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

0810 Uhr, den 9/10. 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

RRRR =

02 1/2 mtfl 16.41 1/2 west aga= penor Stor suspicious warships signalling and now closing in description

one large warship Stor funnels Stor small destroyers = 0755/9 Stor 0813/9

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von DJPZX / Agamemnon

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

0827 gmt Uhr, den 9/10. 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

RRRR =

cancel mj RRRR 0755/9

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Freetown/vpu

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

0534 gmt Uhr, den 8. Oktober 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

R R R R

4140 N 2405 W Staffordshire attacked 0534 gmt/8 vpu

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Ascension Radio, ZBI.

				Block- und Kontroll-Nr.
offen	abgegeben	0335 gmt Uhr, den 11. 10 1942		1
verschlossen				Uhrzeitgruppe
geschlüsselt	aufgenommen			

S S S S de gpwzx (brst d. Agapenor)
6.53 N 15.23 W torpedoed. Now
taking to boats. = 03.13 de
ZBI. +

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Kapstadt / ZSC

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2100 Uhr, den 28/9, 193

Block- und Kontroll-Nr.: 1

Uhrzeitgruppe:

Q Q Q Q -

32.43 S 29.00 Ost Ocean Vanity suspicious -

2035/28

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Kapstadt / ZSC

offen	abgegeben	2120 Uhr, den 28/9 193..	Block- und Kontroll-Nr. /
verschlossen			Uhrzeitgruppe
geschlüsselt	aufgenommen		

Q Q Q Q BDRF - cancel my 2035/28 -
2122 von ZSQ , ZSC 2115/28

(Rufzeichen BDRF in dieser Meldung wahrscheinlich
Geheimrufzeichen von Ocean Vanity)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von "Neahellas"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

21.55gmt Uhr, den 9.Okt. 42 193....

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

"Neahellas/SVZD" gibt auf 600m mit N o t s e n d e r :

S S S S de neahellas 3.54 N 20.32 W torpedoed -
2140/9 .-.-.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von "Ascension/ZBI"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

09.20 gmt Uhr, den 10. Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

S S S S de gnts (Duchess of Atholl)
corrected position 07.03 S 11.12 W now
abandoned - 0915 gmt/10 .

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

13 gmt Uhr, den 9.10. 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

SSSS de GJRZ (Oronsay) 4,29 N 20.52 W

unread unread. = 1251 de Ascensionradio/ZBI

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
1000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Schiffspositionen am 10.10. :

Camelia/SEQT : 41.24 N 47.59 W um 2200 gmt
(am 7.10. 2200gmt posn : 35.56 N 31.10 W)

Nyassa/CSBJ (Portugiese) : 13.03 N 71.08 W, voraussichtl.
posn am 11.10. mittags 15.18 N 76.10 W

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

			Block- und Kontroll-Nr.
offen			/
verschlossen	abgegeben	23.55gmt Uhr, den 24. Oktober 42 193	
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels 35,Dresden 11,Kulmerland 14 :

Geleitzug 24.10. um 1737 Uhr in 42.45 Nord 35. West

Kurs 200 Grad, 12 sm

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

10.30gmt Uhr, den 25.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

(Fortsetzung Tannenfels 36) Tannenfels 37,Dresden 13, Kulmerland 16 :

4) Kulmerland suedlich einer Breite 10 Grad suedlicher als Kurrleine und ostwaerts einer Laenge,die 4 Grad westlicher als Kurrleine warten.

Zusatz : In Tannenfels 36 muss es in Ziff. 2 heissen :
Suedlich einer Breite,die 4 1/2 Grad (vergleiche)

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	0355 gmt Uhr, den 25.10. 1942	Block- und Kontro. / Uhrzeitgruppe

Tannenfels 36,Dresden 12,Kulmerland 15.

1) Geleit 2050 Uhr in 42 10 Nord 35 40 West Kurs 210 Grad.

2)"Tannenfels" ostwärts Länge 1 1/2 Grad östlicher als Trosse und südl.einer Breite bei 4 1/2 Grad südl. als Breite als Trosse ist,aufhalten.

3)"Dresden" südl.einer Breite die 7 Grad südl.als Dock und östl. einer Länge die 2 Grad westl. als Dock warten.

(Fortsetzung folgt)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	10.30gmt Uhr, den 25.Okt. 42 193	Block- und Kontroll-Nr. / Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 38,Dresden 14,Kulmerland 17 :

5) SKL annimmt Marsch Geleitrichtung Trinidad.Hat Geleit auf bisherigeM Kurs Breite in Naehe gelegener Insel-Gruppe passiert,kann Weitermarsch nach Norden unter genuegendem ~~Ausholen nach Westen um Insel-Gruppe angetreten werden,~~ sodass Laenge wie in F.T.s am 18. und 19. befohlen planmaessig ueberschritten werden wird.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00gmt Uhr, den 25.Okt. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 39, Dresden Nr. 15, Kulmerland Nr. 18 :

Seit 25.Oktober um 0200 Uhr Fuehlung abgerissen. Suchen der Boote in suedlicher und suedwestlicher Richtung ohne Erfolg. Nach Pruefung aller Unterlagen annimmt SKL Abbiegen des Geleitzuges nach Westen.

(Fortsetzung folgt)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen
geschlüsselt
aufgenommen

0405 Uhr, den 26.1o 1942

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Tannenfels nr 4o, Dresden nr 16, Kulmerland nr 19:

2) Tannenfels kann die in FT o127/25 genannte Nordgrenze auf Länge Westgrenze ab 26. mittags nach Norden zum befohlenen Weitermarsch überschreiten falls bis dahin keine anderen Weisungen eingehen. Besondere Vorsicht vor Geleitzerstörern, die möglicherweise Inselgruppe zum tanken anlaufen. Luftgefahr von Inselgruppe gering, da neutral.
(Fortsetzung folgt)

(FT Oi 27/25 gleich Tannenfels Nr 36.)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen
geschlüsselt
aufgenommen

0713gmt Uhr, den 26.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Kulmerland 20, Dresden 17, Tannenfels 41 :

3.) Für Dresden und Kulmerland werden in F.T. 0127/25 (Tannen-
fels 36, Dresden 12, Kulmerland 15) genannte Nordgrenzen
ab 26. mittags um drei Grad nach Norden und Westgrenzen
um zwei Grad nach Osten verlegt.

4.) Weitere Weisungen folgen, sowie neue Erkenntnisse
gewonnen.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1600 gmtUhr, den 26.1o. 42. 193...

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 42, Dresden 18, Kulmerland 21, :

1) Die mit F.T. 0127/25 (Tannenfels 36) befohlenen Grenzen werden ab 26. Oktober um 1600 Uhr aufgehoben.

2) Länge von Nagel nicht nach Westen überschreiten.

3) "Dresden" Breite, die 2 Grad südlicher als Breite von Nagel, nicht vor 27. Oktober um 0600 Uhr nach Norden überschreiten. " Kulmerland" Breite, die 5 Grad südlicher als Breite von Nagel, nicht vor 27. Oktober ~~um 0300 Uhr nach Norden~~ überschreiten.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

16.00gmt Uhr, den 26.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 43,Dresden 19,Kulmerland 22 :

Eigenes U-Boot meldet Zwoschwrnstein-Dampfer mit Kurs 70 Grad auf Punkt,der 3 Grad suedlicher und 3 Grad weiter ostwaerts als Nagel liegt. U-Boote haben im Heimmarschgebiet der Blockadebrecher Angriffsverbot auf Einzelfahrer.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von N o r d d e i c h

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 26.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr. 44 :

Abweichfrequenz fuer 28. bis 31.Oktober :

12 mhz plus 250,plus 110, minus 160,plus 240,

8 mhz plus 110,plus 100,minus 260,minus 170,

5 mhz minus 180,minus 150,minus 160,plus 130,

3 mhz minus 170,minus 150,minus 160,minus 130

Gestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

13.00gmt Uhr, den 27.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 45,Dresden 21,Kulmerland 23 :

Erstens : Auf Ostmarsch ist mit eigener Luftaufklaerung (Fokke-Wulf und JU 88) fruehestens ab 15 West zu rechnen. Jedes anfliegende Flugzeug ist als feindlich zu betrachten,bis ~~einwandfrei deutscher Typ oder~~ Abzeichen erkannt.

Zwotens: Verschaerften U-Boots und Luftausguck halten.

(Fortsetzung folgt)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	15.00gmt Uhr, den 27.Oktober 42 193...	Block- und Kontroll-Nr.: / ; Uhrzeitgruppe

Dresden 22,Tannenfels 46,Kulmerland 24 :

Drittens : Sorgsamer Ausguck,energischer Einsatz aller Waffen und gutorganisierte Trefferbekaempfung haben,wie zahlreiche Erfahrungen letzter Zeit lehren,alle Angriffe bei Blockbrechern scheitern lassen.

Viertens : Einsatz der Flakwaffen erst bei Eintritt Feindflugzeuges in wirksamen Schussbereich.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

15.00gmt Uhr, den 27.Oktober 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Kulmerland 25,Dresden 23,Tannenfels 47 :

Verfruehtes Feuereroeffnen Munitionsverschwendung.

Fuenftens : In dunkler Nacht auf verraeterisch leuchtende Hecksee achten,notfalls Fahrt vermindern.Feind luftortet Schiffe nachts mit Dete-Geraet,deshalb bei vermutetem Angriff Zickzack steuern,um gezielten Bombenabwurf auszuschalten. Schluss

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
...rinewerft Wilhelmshaven
20×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen	abgegeben	1500gmt Uhr, den 27.Oktober 42 193	Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen			/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels 49,Dresden 25,Kulmerland 27 :

Alle drei Schiffe 30 Westlaenge 24 Stunden spaeter als befohlen ueberschreiten,da durch Geleitverzoegerung Weg nicht frei.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
0000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

15 gmt Uhr, den 27.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

An alle Schiffe Nr 54 für Heimkehrer :

Eigenes U-Boot meldet USA-Schlachtschiff mit Zerstörer-
sicherung 26. Okt. 1520 Uhr in etwa 46 Nord 21 West
Kurs 240 mittlere Fahrt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
1000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

16.00gmt Uhr, den 27.Oktober 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr. 51,Dresden 27,Kulmerland 29 :

Drittens : Nordgehendes Gibraltar-Geleit passiert Breite von Nagel 29.Oktober morgens auf Laenge,die 24 Grad weiter ostwaerts als Nagel

(Nagel: φ. 41° 10' λ. 40° 30')
24 00
16-00

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Druckerei Wilhelmshaven
80×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1300gmt Uhr, den 28.10.42. 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 52, Dresden 28, Kulmerland 30 :

1.) U-Boote melden nordgehendes Geleit aus Freetown in Höhe Kanaren. Nach Kopplung kreuzt dieses Geleit Breite, die drei Grad nördlicher als Nagel am 2. November morgens auf Länge, die 20 bis 24 Grad weiter ostwärts als Nagel.

2.) Dresden und Kulmerland mit erneutem Zurückhalten um etwa 1 bis 2 Tage rechnen. Befehl hierzu folgt.

Seetrans
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
3000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

21 gmt Uhr, den 28.10.42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels 53, Dresden 29, Kulmerland 31 =

Auf Grund neuer Erkenntnisse Geleit-Lage neuer Befehl :

Die in F.T. 1520/27 (Tannenfels 49, Dresden 25, Kulmerland 27) genannte Laenge hat Tannenfels am 29. um 1100 Uhr, Dresden am 30. um 0700 Uhr und Kulmerland am 1.11. um 1800 zu ueberschreiten. Alle Uhrzeiten MOZ.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
0000×100 8d 10. 38. 1956|184

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 31. Oktober 42 193

Tannenfels 62,Dresden 32. von Gruppe West :

Eigene Luftsicherung sichtete heute 1032 Uhr und 1235 Uhr in B E 9882 Mitte unten T-Boot mit zwo Schornsteinen,Kurs 70 Grad. E S richtig beantwortet.Eigenes Boot kommt nicht in Frage.

Zusatz SKL : Es liegt kein Grund vor,Funkspruche dauernd zu wiederholen,Kuestenstellen hoeren schon.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
0000×100 8d 10. 38. 1956|184

Fernschreibpost

Funkspruch von Norddeich

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	21.00gmt Uhr, den 31.Okt., 42 193	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels 61 =

Vier eigene T-Boote auslaufen heute 1900 Uhr ~~Parlice~~ La Pallice ueber nördl. Einlaufweg, 25 Sml . Stehen 1.November 0800 Uhr etwa auf 6 Grad 50 West.

~~Tannenfels heute 1120 Uhr in BE 8694 durch eigene Luft gesichtet.~~

Norddeich hörte ihren Funk um 2017 / Sichten bei 4349 Nord 1430 West Sunderland, Kurs Süd.

Gefährdung
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Ratinewerft Wilhelmshaven
9000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

17.00gm Uhr, den 31.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 59 :

30.Oktober 2222 Uhr englische Ueberwassereinheit gepeilt. In Bruno Fritz 7580 . .

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Kartenwerft Wilhelmshaven
0000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

08.00 gmt Uhr, den 1. November 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 63,Dresden 34 :

0700 Uhr drei FW 200 zur Fruehaufklaerung gestartet.

Bestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

03gmt Uhr, den 2.11.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

An alle Nr 65 = (Fortsetzung von Nr 64)

Antwortbuchstaben vom 16. bis 30. ~~XX~~ Anrufbuchstabe vom 1. bis 15.

B) Bei ungeraden Monaten werden Anrufbuchstaben vom 1. bis 15. mit Antwortbuchstaben vom 17. bis 31. und Antwortbuchstaben vom 1. bis 15. mit Anrufbuchstaben vom 17. bis 31. vertauscht.

Am 16. wird Anruf mit Antwort vertauscht.

Gefttrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

0125 gmt Uhr, den 2. 11. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Für Alle Nr. 64 :

Ab 2. November 12 Uhr folgende Änderung ~~bei~~ ES für Handelsschiffe :

a) ~~Bei geraden Monaten: Anrufbuchstaben vom 1. bis 15. eines Mts. werden Antwortbuchstaben vom 16. bis 30. - Antwortbuchstaben vom 1. bis 15. werden Anrufbuchstaben vom 16. bis 30. -~~ dementsprechend werden Anrufbuchstaben vom 16. bis 30. Antwortbuchstaben vom 1. bis 15. und

(Fortsetzung folgt)

Bestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	10,00gmt Uhr, den 31.Oktober 42 193	Block- und Kontroll-Nr. / Uhrzeitgruppe

Tannenfels 57 von Gruppe West :

0601 bis 0621 Uhr drei Focke Wulf 200 gestartet

Gefstrand

Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von S S "O m e g a"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

10.20gmt Uhr, den 31.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

AxAAx

A A A A de Omega/ HPSI

attacked by aircraft 44.16 N 15.16 W

(HPSI - Panama-Schiff)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von N o r dde i c h

Block- und Kontroll-Nr. /

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

0200 Uhr, den 1. November 42 193

Uhrzeitgruppe

Für Dresden 33 :

31. Oktober1 1300 Uhr deutsches Flugzeug im Gebiet

15 13 West

44 03 Nord

notgelandet .

Gruppe West.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

arinewerft Wilhelmshaven
000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1300gmt Uhr, den 1.11.42. 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Kulmerland 32 :

Eigenes U-Boot sichtete Geleitzug um 1025 Uhr in 4610 Nord und 2750 West Kurs West.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100. 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2100gmt Uhr, den 1.Nov.42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Dresden 38,Kulmerland 33 :

wetteruebersicht 1.nov. 1400 uhr . noerdlich der azoren bis 15 grad west maessige w n w bis nw winde gute sicht,tief 1005 mb etwa 44 grad nord und 14 grad west nur la gsam ostziehend. hiervon regenfront nordwestecke spaniens querwand,darin sicht 3 bis 5 sm.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

Block- und Kontroll-Nr. /

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00gm Uhr, den 1.November 42 193

Uhrzeitgruppe

Dresden 39 :

Eigene Luftaufklaerung meldet Sie 1.Nov. 1130 Uhr

~~Uhr~~ in Bruno Emil 8657, Kurs 110 Grad

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

0205 gmt Uhr, den 2. 11. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 67 :

Funkfeuer " Ile de Yeu " , " Les Balaines " , " La Coubre " ,

" Cap Ferret " gemäss Nautischem Funkdienst laufen ab 0400 Uhr.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 1.Nov. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels 66 :

Wenn Aufnahme nicht erfolgt ist,haben Sicherungsstreitkraefte Befehl, mit ..... (elf Buchstaben nicht zu entziffern, wahrscheinlich wieder Schluessel- oder Stanzfehler von Norddeich !) Rueckmarsch auf noerdlichem Einlaufweg anzutreten.

Eigene Luftaufklaerung meldet "Tannenfels" heute 1432 Uhr in Bruno Fritz 8477,Kurs 75 Grad.

~~(nicht entzifferte 11 Buchstaben lauten : e t n s f u f n f k n~~
(angenommene Deutung kann lauten : 15 Kn)

Bestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	1300 ~~Uhr~~, den 1.11.1942. 193	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 65 :

Von Gruppe West: Zur Aufnahme auf nördlichem Einlaufweg entgegenlaufende Sicherungstreitkräfte, drei T-Boote drei moderne M-Boote, ~~stehen wahrscheinlich zurück.~~

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von N o r d d e i c h

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

2300gmt Uhr, den 28.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/ .

Uhrzeitgruppe

alle Himalaya Nr. 57 :

Ergaenzung Geleitlage :

Ausser den mit F.T. 1651/27 (Tannenfels 50) und F.T. 1228/28 (Tannenfels 52) mitgeteilten Geleiten steht suedgehendes Geleit am 3.November etwa 5 Grad noerdlicher und 19 Grad ~~westlicher~~ weiter ostwaerts als Nagel. ~~Alle Geleite laufen mit 7 bis 8 Kn.~~

Oeffentrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
0000X100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Valentia Radio/GCK

offen
verschlossen ~~abgegeben~~
geschlüsselt aufgenommen

2048gmt Uhr, den 27.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

S S S S =

torpedoed forward 2044/27 von GCK (Valentiaradio)

"Forward" wahrscheinlich USA'Schiff Forward/NRYF .

Gestrandt
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 6d 10. 38. 1966|184

Funkspruch von „Geheim"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2126 Uhr, den 16. September 1942

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe: 2047/16

Fuer Schiff 23 Nr.74 Schiff 28 Nr.1

Aus Tannenfels - Fahrbefehl Kurse fuer Blockbrecher fuer Marsch Japan - Europa entnehmen. Die Punkte Tornado, Taifun und Treibanker im "Tannenfels"-Befehl werden bei Unterrichtung der HSK ueber weitere Blockbrecher angewendet werden.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
30 000 × 100 8d 10. 40. 1956/184
Gebrüder Bäneke, Hannover

Funkspruch von N o r d d e i c h

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

10.30gmt Uhr, den 16.Okt. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Funkspruch fuer alle "Himalaya" - Schiffe nr. 48 u. 49 :

48 : Erstens : Nach zahlreichen Geruechten Angriff auf Dakar demnaechst moeglich. Hierzu USA-Truppen in Brasilien und Westafrika in Bereitstellung.

Zwotens : Gegner haelt Blockadebrecher z.Teil fuer U-Boots-~~Versorgungsschiffe fuer den Suedatlantik.~~Mit planmaessiger Suche muss gerechnet werden.Deshalb kann bei Insicht-kommen eines Schiffes oder Flugzeuges nur Scheinkurs und unauffaelliges Verhalten Sicherheit gewaehren.Im Suedatlantik ~~zur Zeit kein eigener Hilfskreuzer.Nur U-Boote im~~ oestlichen Teil.

Gefirand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Tokyo, JJC

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

08.30 gmt Uhr, den 22. August 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

G7R nr 22 25 22/8 1153 -

AJMBF ..... PEJDK

Klartext :

Dresden Nr.1 :

Feind U-Boote : 20. auf 10 Nord

~~116 Ost. 21. auf 09 Nord 10430 Ost~~

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

1) An Dresden Nr 24. 2) An Kulmerland Nr 2 =

Nach Kopplung SKL überholt Dresden - Kulmerland im Südatlantik zwischen 4. und 5. Punkt nach Rose. Deshalb Kulmerland möglichst ostwärts und Dresden westlich der Hauptkurslinie in befohlenem Abstand von 100 sm beiderseits des Weges halten. Kulmerland zwischen Kurbelwelle und Breite von Säge zwei Tage verhalten, damit Überholung Mitte Südatlantik statt= findet.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen
geschlüsselt
} abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

An Kulmerland Nr 3 =

Nach dortiger Meldung wird Kurzgeleit zwoten Oktober passiert. Nach Kopplung ergibt Kurzgeleit sehr vorsichtige Einschaetzung der Marschfahrt wegen Wetterlage. SKL rechnet mit Passieren Kurzgeleit zwischen 28. und 30. S eptember. Weitermarsch über Kurbelwelle und Kulmination .

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

Uhr, den 9.10.42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Funkspruch für Dresden Nr 3. und Kulmerland Nr 4.

1) SKL rechnet mit Eintreffen Dresden auf Diesel 16.10. Diesel 1 1/2° weiter ostwärts passieren. Weiter direkt nach Detektor.

2) Für Kulmerland : Kulmination nicht vor 18.10. und 1 1/2° weiter ostwaerts passieren.

Bestand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen verschlossen geschlüsselt	abgegeben aufgenommen	23.00 Uhr, den 19.Okt. 42 193	Block- und Kontroll-Nr. / Uhrzeitgruppe

Dresden Nr. 4 :

Mit Fahrt so einrichten,dass Laenge,die 8 Grad westlich "Deviation" mit dem 29.Oktober morgens ueberschritten wird. Einlaufweg folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	23.00 gut Uhr, den 20 19. Okt. 42 193	Block- und Kontroll-Nr. / Uhrzeitgruppe

Kulmerland Nr. 5 :

Wegen feindlichen Geleitzuglage Geschwindigkeit so einrichten, dass Laenge, die 8 Grad westlicher als Kursdreieck, 30.Okt. ueberschritten wird. Die Laenge muss spaetestens 1.November mit Hellwerden ueberschritten sein. Kann Termin nicht gehalten werden, dann sofort Verhalten und die Laenge erst 8.November ueberschreiten.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeichradio

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1800 gmt Uhr, den 17.9.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Weserland Nr 17 :

Feindverkehr laeuft südgehend zwischen 100 bis 200 sm und nordgehend zwischen 200 bis 300 sm ostwaerts St.Paul , ausserdem direkter Verkehr etwa auf Verbindung Bahia - Freetown. Beachten, falls bei Sichtung Scheinkurse gesteuert werden müssen. Direkter Kurs von Waschbord nach Welle zur Zeit guenstig. Nicht westlicher eher oestlicher halten.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 28. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 24.9.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer Schliemann Nr. 37,38

3) Von Shonanto nach Yokohama gehen.Voraussichtliches Eintreffdatum vor Abfahrt Shonanto drahten.

4) Bis Japan Marschverbrauchsversuche mit unvermischtem Tarakanoel durchfuehren. Zusatz SKL. Zu Ziff. 4 (: Versuch einreichen, Folge Hilfsmotoren,Hauptmotoren vor Verwendung unvermischten Tarakanoels fuer Hilfsmotoren Gasoel - Tarakanoelmischung mit steigendem Tarakanoelanteil verwenden. Auf Ausscheidungen achten. Maschinenschaeden sind zu vermeiden.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

2300gmt Uhr, den 24.9.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Funkspruch fuer Schliemann 39 :

~~FxT.~~ In Anerkennung des vielmonatigen tapferen Ausharrens auf hoher See unter schwierigen Bedingungen und des vorzueglichen ~~durchgefuehrten Versorgungsaufgaben, die die Grundlage des~~ HSK-Krieges abgaben, verleihe ich dem Kapitaen das EK2 und EK1 und 25 Mann der Besatzung nach Ermessen des Kapitaens das EK2. + Oberbefehlshaber

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich/ DAN

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

10.30gmt Uhr, den 21.August 42 193...

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

DAN 47 6o 21/8 0533

TPDLK .....LTUNG

Klartext :

3) nach Oelabgabe (Schliemann 27) an beide H.S.K.s Breite ansteuern,die 2 Grad noerdlicher als Breite von Hecht.Auf dieser Breite mit Ostkurs Japan-Marsch antreten. Weiteres folgt.

Fuer 2.Ing. Becker : Keine Bombenschaeden.Bin mit Kindern in Schlesien.Alles wohlauf,herzliche Gruesse.C harlotte,Ralf,Liane

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich / DAN

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	10.30gm Uhr, den 21. August 42 193...	Block- und Kontroll-Nr.: / ; Uhrzeitgruppe

DAN 46 75 21/8 0413 -

JGERM .....BMOKR

Klartext :

1) Ausbruch eines (Schliemann 26) fuer Schiff 28 und Schiff 23 bestimmten Versorgungsschiffes aus der Biskaya wegen feindlicher Luftangriffe nicht ~~gelungen. Deshalb Zufuehrung RES~~ Restoelbestandes an beide H.S.K.s notwendig.

2) Ab 22. August taeglich in FT 1050 / 15 genannten Punkt ansteuern. Voraussichtlich (Fort) zuerst ~~Treffen mit Schiff 28.~~

Festtrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10. 38. 1936|184

Funkspruch von Norddeich/DAN

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00 gmt, den 3.Sept, 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

DAN 92 50 2/9 1057 -

BHDLA ..... ZEZSB

Klartext :

Charlotte Schliemann Nr. 28 :
Schiff 28 und 23 haben Durchfuehrung Versorgung
und Entlassung Charlotte Schliemann am 29.8. ge=
~~meldet. Demnach hat Versorgungsschiff Befehl~~
.... (vier Buchstbn. verst.) Japanmarsch gemaess
Telegr. No. 26 am 29.8. angetreten

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Tokyo Radio/JJC

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

17.30 Uhr, den 9. August 42 193.. py.

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Doggerbank Nr. 1

am 7.8. 0000 Uhr feindl. U.-Boot gesichtet

in 33.50 Nord, 136.15 Ost

Festtrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Werftdruckerei Wilhelmshaven
10000×100 8d 10.38 1958/184

Funkspruch von Schiffspositionen vom 13.Okt. mittags

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

H B D L auf 38.1o N 09.21 W 9.12 Meilen

H B D I auf 05.50 10.00 (Schiff am 7.10. auf Weg Luanda - "Maloja" Takoradi festgestellt)

S E I T 2200 ~~gmt~~ auf 35.55 N 6.56 W

Kassos/SVZF mittags auf 32.56 N 39.50 W

~~Marpessa/SVCT mittags auf 33.21 N 22.58 W~~

Calanda/HBDA am 14.10. 08.00 gmt an Bermuda

S. Cergue/HBDA rief auf 600 m mit guter Lautstaerke Bahia-Rdo fuer Telegramm.

Cabo de Hornos/EAAS mittags auf 17.03 S 37.34 W

Cabo Buena de Esperanza/EAAL mittags auf 22.53 N 44.45 W

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Schiffspositionen am 14.10.

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Kassos/SVZF ~~xx 22gmt~~ : 34.02 N 34.46 W mittags nordgehend

Marpessa/SVCT auf 33.22 N 26.58 W mittags westgehend

~~Thetis/SVNJ auf 37.51 N 73.44 W mittags~~

~~Benmaren/SDOT auf 46.06 N 34.04 W um 22 gmt~~

Formosa/SDMN auf 48.27 N 68.55 W um 22 gmt

Campo Amor/EAAH auf 32.15 N 27.14 W mittags

SAIT auf 28.46 N 31.13 W mittags südgehend

Remidios/EADQ auf 27.36 N 37.14 W

~~Campomanes/EAEC auf 29.25 N 40.48 W mittags~~

Zorroza/EABS auf 22.53 N 46.58 W mittags

Monte Altube/EAKN auf 31.22 N 34.45 W mittags

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Vasahalm / SHFN an
14.10. um 22,00 gut
posn: 9,28 N 34,25 W

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
1000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Schiffspositionen vom 15.10. mittags

offen
verschlossen
geschlüsselt
} abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193...

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

S E K T /Bali auf 04.44 S 33.52 W um 22gmt abends
S E I T auf 37.27 N 02.32 Ost um 22gmt
Marpessa/SVCT auf 33.20 N 30.50 W mittags
Vasaholm/SHFN auf 05.00 N 34.09 W um 22gmt
Thetis/SVNJ auf 36.08 N 71.00 W mittags
Nereus/SVVS um 1000 gmt ab Lissabon nach Baltimore

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontr

/

Uhrzeitgruppe

Schiffspositionen 16.10.

Bali/SEKT auf 00.32 N 34.12 W um 2200 gut
Helene Kulukundis/SVXN auf 36.25 N 21.59 W mittags
Thetis/SVNJ auf 34.09 Nord 67.13 W an Bermuda 17.10. 1700 Uhr
Kassos/SVZF auf 36.11 N 24.10 W mittags
Marpessa/SVCT auf 33.20 N 34.44 W mittags
Nereus/SVVS auf 37.12 N 17.19 W mittags
Zorroza/EABS nach Vigo.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Schiffspositionen am 17.10.

offen
verschlossen — abgegeben
geschlüsselt — aufgenommen

Uhr, den 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Zorroza/EABS auf 28.10 N 36.38 W mittags
Joao Belo/CSAX auf Weg nach Lissabon
Nereus/SVVS auf 36.08 N 22.53 W mittags
Dimitrios Chandris/SVRL auf 33.23 N 37.50 W mittags
Helene Kulukundis/SVXN auf 35.26 N 27.10 W mittags
Marpessa/SVCT auf 33.23 N 37.50 W mittags
St.Gotthardt/HBDO auf 35.46 N 08.20 W, an Gibraltar am 18.10. mittags
Cabo de Hornos/EAAS auf 00.05 N 43.14 W (posn am 13.10. auf 17.03 S 37.34 W)

Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Schiffspositionen

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

vomm 18.Okt. 42

.....Uhr, den.....193....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Bali /SEKT auf 11.13 N 34.13 W um 22 gmt

Helene Kulukundis/SVXN auf 34.43 N 31.32 W mittags

Marpessa/SVCT auf 33.20 N 40.57 W mittags

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen } abgegeben
geschlüsselt } aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

Schiffspositionen vom 8.10. 2200 Uhr gmt :

Remmaren/SDOT 15.38 N 34.36 W (Position am 6.10. 2200 Uhr gmt war : 05.18 N 34.28 W)

Chile/SKUN 34.26 S 53.33 W

S.Gotthardt/HBDO (schweizer Schiff) am 8.10. mittags :
32.38 N 42.47 W 8.6 Meilen Fahrtgeschwdg.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

Positionen am 7.10. 2200 gmt :

1) schweizer Schiff "Maloja" am 8.10. nachmittags an Luanda, dann weiter nach Takoradi

2) "Eros/SELT" : 35.56 N 31.10 W

3) "Formosa/SDMN" 35.56 N 31.10 W

4) "Camelia/SEQT" 35.56 N 31.10 W

5) ~~"Mongabarra" (schwedisches Schiff)~~ ~~38.30 N 40.38 W~~
(Kurs saemtlicher Schwedenschiffe unbekannt)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen } abgegeben
geschlüsselt } aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193 ....

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

Positionen schwedischer Schiffe : 6/10. 22.00 gmt :

Remmaren : 05.18 34.28 (nicht bekannt ob Nord oder Sued)

Heftrand

Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1030gmt Uhr, den 24.Okt. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Kulmerland Nr. 6 und 7 :

Die in F.T. 1923 vom 19 genannte Laenge auf Breite, die 12 Min. noerdlicher als Kugelkompass, ueberschreiten. Dann direkt Kugelkompass so ansteuern, dass Punkt kurz vor Hellwerden erreicht wird. Weiter ueber 44 Grad 57,6 Min. Nord 2 Grad 35,9 Min. West ~~nach 45 Grad 39,8 Min. Nord 1 Grad 26,6 Min. West~~ oder , falls Sichtverhaeltnisse unter Kueste unerkanntes Fahren erwarten ~~lassen, an Grenze~~ Hoheitsgewaesser nach St. Jean de Luz . Weitere Einzelheiten folgen.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 Bd 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Schiffspositionen

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

vom 22.Oktober 42

..... Uhr, den ..... 193.....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Zrm Zorroza/EABS auf 35.12 N 18.58 W mittags

Motomar/EADE auf 37.27 N 27.50 W mittags

Campilo/EEGM auf 22.19 N 43.22 W mittags
(am 19.10. auf 17.55 N 54.04 W gewesen)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

Schwedischer Dampfer Chile/ SKUN

Position um 12.45 GMT am 23.10. :

34.47 N 34.56 W.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Schiffspositionen vom 23.Okt. 42

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

.....Uhr, den.....193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Nereus/SVVS auf 32.25 N 53.37 W mittags

Master Elias Kulukundis/SVXU auf 34.15 N 64.57 W mittags

Campilo/EEGM auf 23.39 N 39.35 W mittags

Heftrand

Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 26.Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe

Dresden 20 :

29.Oktober Laenge,die 8 Grad westlicher als Deviation auf Breite passieren,die 12 min moerdlicher als Davit. Auf dieser Breite Weitermarsch.Davit kurz vor Hellwerden ~~ansteuern. Weiter wie in F.T. an Tannenfels 1732/23 oder~~ an Kulmerland 0528/24 .

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen	abgegeben	2300gmt Uhr, den 21.Okt. 42 193	Block- und Kontroll-Nr. /
verschlossen			
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Weserland 21 :
SKL rechnet mit Eintreffen Weserland auf Warmfront zwischen 2. und 4.November.Warmfront bei Tageslicht ansteuern. Scharfen U-Boots-Ausguck halten,ab 200 sm ~~vor Ansteuerungspunkt Zickzack stuern.~~Weitermarsch auf Weg Gelb.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956/184

Meldung eines feindlichen Ubootes.

Am 7.August 00.00 Uhr Japanzeit stand ein feindliches Uboot auf 33Grad 50 Min. Nord 136 Grad 15 Min. Ost.

Zur Zeit stehen ausserdem noch zahlreiche Feinduboote vor japanischen Kuesten.

O. 8.16. 1090.

Funkspruch von Tokyo

offen	abgegeben	0000 gmt Uhr, den 16.8. 193..	Block- und Kontroll-Nr. /
verschlossen			
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Doggerbank Nr 2, Tannenfels Nr 1 =

Feindliche Uboote:

12.8. in 1412 N 11944 Ost, in 2828 N 13256 Ost.

13.8. in 0750 N 11005 Ost, ~~in~~ 32°58'N 132°12'O

14.8. in 0428 N 10612 Ost, in Bungostrasse, in Ditanstrasse, 33°05'N 139°46'O vor Sowiobucht, nördlich Hachijo-Jimar. Gegenwaertig höchste Ubootsgefahr.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10.38. 1956|184

Funkspruch von Marineattache Tokio an "Tannenfels"

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

Geheim

2030 Uhr, den 17 ten August 1942

Uhrzeitgruppe	Block-Nr.
	Nr. 2

Kontrollnr.:

- An Dampfer "Tannenfels" -

In Yokohama ohne Instruktionen angelieferte 15 Kisten Terpentin sind für "Schiff 10" bestimmt.

- Marineattache Tokio -

17.

B.N.O.

Rückseite **nicht** beschreiben — Bemerkungen **nur** hierunter

Heftrand

Transkriptdruck DRP. Gebrüder Jänecke, Hannover.

Funkspruch von Norddeich/DAN

offen
verschlossen
geschlüsselt

~~abgegeben~~
aufgenommen

19.00gmt Uhr, den 19.Aug- 42 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

DAN 38 76 19/8 0941 -
DKFEF ..... PRZDQ

Klartext : Tannenfels 27 :

1) SKL rechnet mit Eintreffen auf Rose etwa 23. Von Rose einen Punkt ansteuern, der zwo Grad weiter ostwaerts als Trimmplan liegt.Ab 28.diesen Punkt taeglich zum Treffen mit Schiff 10 ansteuern.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 Bd 19. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich/DAN

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

Fortsetzung Klartext von Nr. 38 :

2) Nach Durchfuehrung Versorgung Weitermarsch ueber Tornado unter Auslassung von Baupunkt. Weiteres folgt.

3) Mit Uebernahme von Gefangenen von Schiff 10 muss gerechnet werden.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Markenwerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Norddeich/ DAN

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00gmt Uhr, den 2.Sept, 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

DAN 94 71 2/9 1947 -

IQADE ..... LLCRB

Klartext :

Schiff 10 meldet,Tannenfels am 30.8. im Seegebiet entlassen,(Tannenfels Nr.3) welches etwa 1 Grad sestlicher und 240 sm suedlicher ~~als Trimmplan liegt,Tannenfels hat somit~~ Weitermarsch gemaess F.T. 0941/19 Ziff.2) angetreten. - Zusatz MNO : Nummer 27 vom 19.8. und 28 vom 22.8. werden Nr. 1 und 2

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von Norddeich

offen				Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	03.48 gmt Uhr, den 7.Sept. 42 193		/
geschlüsselt	aufgenommen			Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer"T a n n e n f e l s"

entzifferter Text :

Zum Treffen mit "Schiff 28" einen (Tannenfels Nr.4) Punkt ansteuern,der 13 Grad weiter westlich und 2 Grad noerdlicher als Tornado liegt. Verlegt (?) wie im Fahrbefehl. SKL rechnet mit Eintreffen fruehestens 12.September.

("verlegt" war verstuemmelt,Buchstaben :"u f r z e g t"

Festtrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10. 38. 1939/184

Funkspruch von Norddeich

			Block- und Kontroll-Nr.
offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	10.30 gm Uhr, den 11.9.42 193	/
			Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer Tannenfels 0428/11 :

entschluesselter Text : Tannenfels Nr. 5

F.T. 2206/6. (Tannenfels Nr.4) ungueltig.Weitermarschieren.

Treffen mit "Schiff 28" erfolgt auf Punkt,der ein Grad noerdlicher und 7,5 Grad westlicher als Saege liegt.SKL rechnet mit Ein= treffen fruehestens 18.9. - Anschliessend an "Schiff 28" Treffen mit "Schiff 23" beabsichtigt auf Punkt,der 3 Grad suedlicher als Treffpunkt mit "28". Von dort Europamarsch ueber Treibanker antreten.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
1000 x 100 ed 10. 42. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	0348gmt Uhr, den 24.Sept.42 193	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer Tannenfels Nr.6 :

Auf Heimmarsch mit Fahrt so einrichten,dass
30 Grad West fruehestens 8.Oktober mit
Hellwerden ueberschritten wird.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956/184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

..... Uhr, den 25.9. 193....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels nr 7 =

Ft nr 6 vom 23.9. erhaelt Gueltigkeit erst nach Passieren von "Trosse".

(Tannenfels nr 6 betrifft Überschreiten des 30. Längengrades.)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

26.9. [illegible] 193

Block- und Kontroll-Nr. /

Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr 8 =

Breitengrad von St. Paul in 300 - 350 sm Abstand ostwaerts des Felsens passieren, dann Takelage ansteuern.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 ad 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	18.00 gmt	/
geschlüsselt	aufgenommen	Uhr, den 4.Okt. 42 193	Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer "Tannenfels" Nr. 9 -

In Abaenderung F.T. 2214/23 Heimmarsch mit Fahrt so einrichten, dass 30 Grad West fruehestens erst am 9.Oktober mit Hellwerden ueberschritten wird.

Hestrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von F o r t s e t z u n g

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen ..... Uhr, den ..... 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Drittens : Sind Abweichungen von Segelanweisung notwendig , dann Ausweichbewegungen moeglichst nach Westen durchfuehren,nach Osten nur bis 200 sm Abstand von befohlenem Kurs.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen			Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen	abgegeben	0400gmt Uhr, den 7.10 1942	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 10 und 11 =

1. Nach Meldung von Schiff 28 haben sich Schiff 23 und Tannenfels am 27. September auf altem Treffpunkt von 28 getroffen. Seit diesem Datum fehlt Nachricht von 23, dafür verstümmelte Notmeldung aus dieser Gegend eingegangen.

2. SKL vermutet Tannenfels auf Nordmarsch. Sofort Standort melden, ~~Breitenangabe genügt. Zwischen 10 Süd und 10 Nord nicht funken.~~ Meldung nur nördlich oder südlich hiervon absetzen.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000X100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von N o r d d e i c h

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

07.00gmt Uhr, den 10.Okt. 42 193

Block- und Kontroll-Nr.
/
Uhrzeitgruppe

Funkspruch fuer "Tannenfels" Nr. 12 :

Bei SKL besteht Unklarheit ueber Standort und Brennstoff-
bestand Tannenfels.Deshalb mit erster Zahl Breite des
Mittagsbesteckes,mit zweiter Zahl Brennstoffbestand
~~in tons melden. Zwischen 10 Sued und 10 Nord nicht~~
funken.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeichradio

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

07 gmt Uhr, den 16.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

An Tannenfels Nr 43 =

Norddeich Aufnahme Lautstaerke drei. = Takelage. 300 .

Mit Besatzung "Stier".

Zusatz SKL : Weitermarsch wie Fahrbefehl. Aufnahme wird vorbereitet.

Gefstrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956/184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen
geschlüsselt

abgegeben
aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr 14 =

Bis zum Überschreiten von Länge, die acht Grad westlicher ~~Tauwerk~~ als Tauwerk, Marschfahrt mit einem Motor einhalten. Von dieser Länge ab rechnet SKL Weitermarsch mit 13 bis 15 Kn. Fahrtstufe nach Brennstoffbestand anheimgestellt. Genaue Weisung für Durchbruch nach Biscaya folgt auch für den Fall eingeschränkter Geschwindigkeit auf 10 Kn. Funken nur noch in Notfällen.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
1000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen	abgegeben	16. und 17.10.	Block- und Kontroll-Nr.
verschlossen		Uhr, den 193	/
geschlüsselt	aufgenommen		Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 15,16,17 :

Wenn funken,folgende Abweichfrequenzen benutzen.Verfahren bei Funkoffizier 23 erfragen :

16.Oktober : 12 mhz minus 230,8mmhz plus 120,5 mhz minus 110 3 mhz plus 90.

17.Oktober : 12 mhz minus 110,8 mhz minus 180,5 mhz minus 190, 3 mhz plus 170.

18.Oktober : 12 mhz plus 140,8 mhz minus 200,5 mhz plus 120, 3 mhz plus 190.

19.Oktober : 12 mhz plus 110,8 mhz plus 100,5 mhz minus 150, 3 mhz minus 150

20.Oktober : 12 mhz plus 260,8 mhz plus 80,5 mhz plus 120, 3 mhz plus 100

21.Oktober : 12 mhz minus 140,8 mhz minus 190,5 mhz minus 200, 3 mhz plus 160

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen	abgegeben	gmt	1615 Uhr, den 18. Okt. 1942	
verschlossen	aufgenommen			
geschlüsselt				

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr. 18 :

Wegen feindlicher Geleitzuglage, Länge, die 8 Grad westlicher als "Tauwerk" liegt, nicht vor 28. Oktober mit Hellwerden überschreiten. SKL empfiehlt Verhalten zwischen "Takelage" und "Trosse" als verhältnismäßig ungefährlich.
Weiteres folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	18.00gmt Uhr, den 19.Okt. 42 193	Block- und Kontroll-Nr.: /
			Uhrzeitgruppe

Tannenfels 19 :

Brennstoffnot hier erkannt.Warten des Schiffes aber notwendig,da sonst sicher Zusammentreffen mit Gibraltar - England Geleitzug.SKL haelt Stoppen der Maschinen in dunklen Nachtstunden zur Brennstoffersparnis zwischen Takelage und Trosse fuer unbedenklich.
Einlaufanweisung folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!
Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen 2300gmt Uhr, den 19.Okt. 42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels 20 :

Etwa auf Trosse wird Treffen mit U-Boot vorbereitet.
Zur Abgabe an U-Boot ist folgende Meldung vorzubereiten :
Fahrzustand,Brennstoffbestand,Marschfahrt,welche Hoechstfahrt und wielange durchhaltbar,Kopfzahl geretteter Besatzg. Schiff 23 und Befinden Kommandanten Schiff 23 (lebt,verwundet,gefallen,vermisst) . Nach Uebernahme dieser Meldung setzt sich U-Boot zur Abgabe entsprechenden F.T. etwa 300 sm ab.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen verschlossen geschlüsselt	abgegeben aufgenommen	2300gmuh, den 20.Okt. 42 193...	Block- und Kontroll-Nr. /	Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr. 21 :

Eigenes U-Boot wartet zur Abnahme der mit F.T. 2145/19 angeforderten Meldung am 21.Oktober auf neuem Punkt Toni,am 22.Oktober auf neuem Punkt Ulli und am 23.Oktober auf neuem Punkt Willi. Toni liegt 5 Grad suedlicher und 25 Min. westlicher als Trosse.Ulli liegt 1 Grad 45 Min. suedlicher und 1 Gwad 10 Min. westlicher als Toni.

(Fortsetzung folgt)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00gmt Uhr, den 20.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr 21 :

Eigenes U-Boot wartet zur Abnahme der mit F.T. 2145/19 angeforderten Meldung am 21. Oktober auf neuem Punkt Toni, am 22. Oktober auf neuem Punkt Ulli und am 23. Oktober auf neuen Punkt Willi. Toni liegt 5 Grad suedlicher und 25 Min. westlicher als Trosse. Ulli liegt 1 Grad 45 Min. südlicher und 1 Grad 10 Min. westlicher als Toni.

(Fortsetzung folgt.)

(F.T. 2145/19 ist TannenfelsNr 20.)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956/184

Funkspruch von Norddeich

			Block- und Kontroll-Nr.
offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	1945 gmt Uhr, den 21. 10. 42 193	/
			Uhrzeitgruppe

Tannenfels Nr 22 :

Willy liegt 1 Grad 45 Min südlicher und 1 Grad 10 Min westlicher als Ulli. Boot steht von 14 bis etwa 20 Uhr auf genannten Punkten.
Sonder-ES für Tannenfels : Stellinge am Schornstein ausgebracht und Feuerlöschschläuche am achteren Mast aufgehängt, ausserdem Handelsschiff-ES-Austausch. Wahl des Treffpunktes dort anheimgestellt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

16.00 Uhr, den 21.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr 23 =

Ausser der mit Funkspruch 2149/19 (Tannenfels Nr 20) angeforderten Meldung können auch andere wichtige Meldungen dem U-Boot zum Absetzen mitgegeben werden.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1600 gut Uhr, den 21. Okt. 42 193..

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr. 24 und Nr. 25 :

Abweichfrequenzen 22. bis 27. Oktober :

22.Okt. :	12	mhz	plus	250,	8	mhz	plus	110,	5	mhz	minus 180, 3/ -170
23.Okt.	12	"	min.	240	8	"	min.	250,	5	"	minus 170, 3/pl 180
24.Okt.	12	"	min.	140,	8	"	min.	190,	5	"	minus 200, 3/pl 160
25.Okt.	12	"	min.	230,	8	"	plus	120,	5	"	minus 110, 3/pl 90
26.Okt.	12	"	plus	240,	8	mhz	min.	170,	5	"	plus 130, 3/-130
27.Okt.	12	"	min.	110,	8	"	min.	180,	5	"	minus 190, 3/pl 170

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Nauen

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1810gmt Uhr, den 23.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr 26 =

Einlaufanweisung : Länge, die 8 Grad westlicher als Tauwerk, am 28. Okt. auf Breite passieren, die 2 1/2 Grad südlicher als Tauwerk. Weitermarsch auf dieser Breite so, dass Talje kurz vor Hellwerden erreicht wird. Dann über 44 Grad 57,6 Min. Nord 2 Grad 35,9 Min West mit rw. 49 Grad nach 45 Grad 39,8 Min Nord

(Fortsetzung folgt)

Gefitrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

2300gmt Uhr, den 23.Okt. 42 193

Tannenfels Nr. 26 und 27 :

Einlaufanweisung : Laenge,die 8 Grad westlicher als Tauwerk, am 28.Oktober auf Breite passieren,die 2 1/2 Grad suedlicher als Tauwerk. Weitermarsch auf dieser Breite so,dass Talje kurz vor Hellwerden erreicht wird.Dann ueber 44 Grad 57.6 Minuten Nord , 2 Grad 35.9 Minuten West mit rw 49 Grad nach 45 Grad 39.8 Minuten Nord , 1 Grad 26,6 Minuten West oder,wenn Sichtverhaeltnisse unerkanntes Fahren unter Kueste erwarten lassen, an Grenze Hoheitsgewaessern nach St. Jean de Luz.
Weiteres folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen
verschlossen
geschlüsselt

~~XXXXXXX~~ abgegeben
aufgenommen

0405 Uhr, den 24.1o. 1942

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

An Tannenfels Nr 28, Dresden Nr 5, Kulmerland Nr 8:

Eigenes U-Boot meldet 19oo Uhr DSZ, Geleitzug etwa

2o Dampfer in 45 Grad Nord 32 Grad West Kurs etwa

21o Grad 11/12 Sm.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	16 gmt Uhr, den 24.10.42 193..	Block- und Kontroll-Nr.: / ; Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr 30, Dresden Nr 6, Kulmerland Nr 9 =

Geleitzug stand 24. Oktober um 0500 Uhr in 4345 Nord

3335 West Kurs 240 Grad geht vermutlich USA. Schluss.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956/184

Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193.....

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Dresden Nr 7, Tannenfels 31, Kulmerland 10 =

Ergaenzung Einlaufanweisung : 1.) Sobald durch eigene Luftauf= klaerung erfasst, Aufnahme durch T-Boote zur Sicherung Marsch innere Biscaya beabsichtigt. Weiteres durch Ft mit Unterschrift Westgruppe.

2.) Bei unsichtigem Wetter und wenn Erfassung durch eigene Luft aus anderen Gruenden nicht sicher, werden folgende Funkfeuer klargehalten: "Eckmuehl", "Belleice", "Villeesmartin", "Iledeyeu", "Lesbalenes", "La Coubre", "La Palmyre" ,"Cap Ferret ".

(Fortsetzung folgt!)

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10. 38. 1956|184

Funkspruch von Nauen

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

1820gmt Uhr, den 24.10.42 193...

Block- und Kontroll-Nr.: /

Uhrzeitgruppe:

Tannenfels Nr 32 = Kulmerland Nr 11 = Dresden Nr 8 =

Geleitzug 24. Oktober um 1300 Uhr in

4330 Nord 35 West, Durchschnittsfahrt

12 Sm. Schluss des Funkspruchs.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von Norddeich

			Block- und Kontroll-Nr.
offen / verschlossen / geschlüsselt	abgegeben / aufgenommen	23.00gmt Uhr, den 24. Oktober 42 193	/
			Uhrzeitgruppe

Tannenfels 33,Dresden 9,Kulmerland 12 :

Fortsetzung Einlaufanweisung :

Friedenskennung gemaess Naut. Funkdienst . Laufzeiten im Einzelnen durch F.T. von Westgruppe.

3) Ab 29.Oktober abends stehen je eine Rotte Vp-Boote 20 sm WNW von St. Jean de Luz (Quadrat Bruno Fritz 9941) und in 35 sm WSW ~~von Leverdon (Bruno Fritz 9314)~~

Fortsetzung folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956/184

Funkspruch von norddeich

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

23.00 Uhr den 24. Oktober 42 193

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Tannenfels 34, Dresden 10, Kulmerland 13:

Wegen Minengefahr Weitermarsch ostwärts dieser Positionen erst, wenn VP-Boote herangeschlossen und Befehl für ~~Weitermarsch~~ Weitergeleit übermittelt haben.

4.) Wenn Boote nicht angetroffen, Standort durch Kurzsignal oder Funkspruch melden und mit Zickzacks 25 sm westlich dieser Punkte auf- und abstehen bis weiterer Funkspruch folgt.

Zusatz für Dresden: Einlaufanweisung folgt.

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000x100 8d 10.38. 1956|184

Funkspruch von .....

offen
verschlossen } abgegeben
geschlüsselt } aufgenommen

..... Uhr, den ..... 193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Positionen schwedischer Dampfer:

Klipparen/Sean um 22[00] gut am 2.10:

32.22 S 50.21 W

SEJT (Name unbekannt) am 2.10. 22[00] gut

15.12 S 36.12 W

Heftrand
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10.38. 1956/184

PG-70801-NID

Anlage zu O.K.W. / Ausland III B. Nr. 4410/42 g (Skl.)
vom 26.11.42.

Fach Nr. .....
Abt. Nr. .....

Jahrgang

vom

bis

Oberkommando der Wehrmacht des Heeres

Kr 23705

K.T.B.

Geheime Kommandosache

Etappen-U-Schiff „Tannenfels"

8.8. - 9.11.1942.

Mit 1 Wegekarte.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70801 /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.

3 III 4410/42 geheim

Zu beachten:
Bei Behörden-Heftung ist diese Seite oben

Anlage zu 1.SKL 301822/42 g.Kdos.

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

WAR LOG OF SUPPLY SHIP "TANNENFELS"

8/8/1942 TO 9/11/1942. ALSO ONE TRACK CHART.

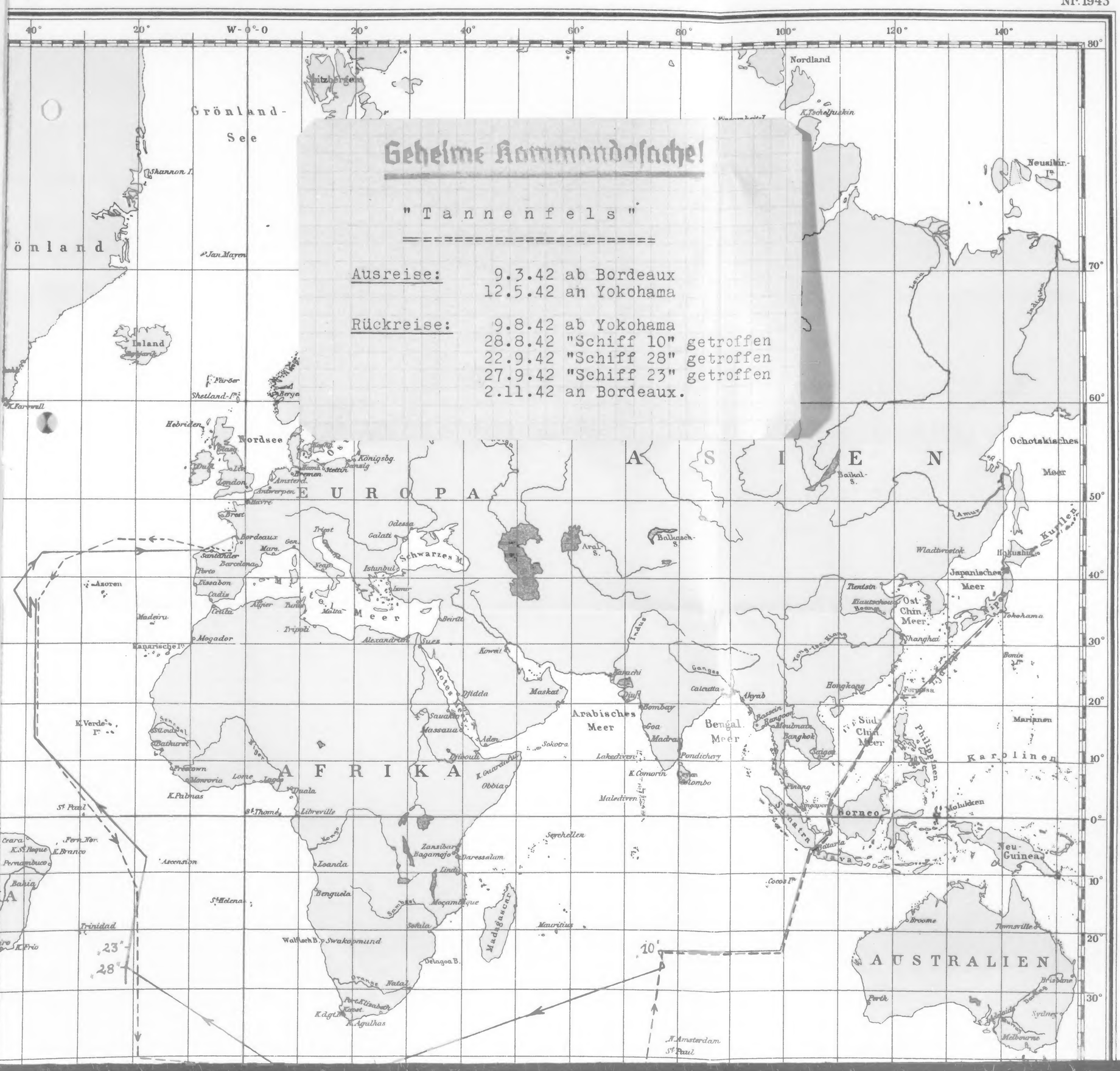
A

Geheime Kommandosache!

ATORS PROJEKTION

1:80 000 000

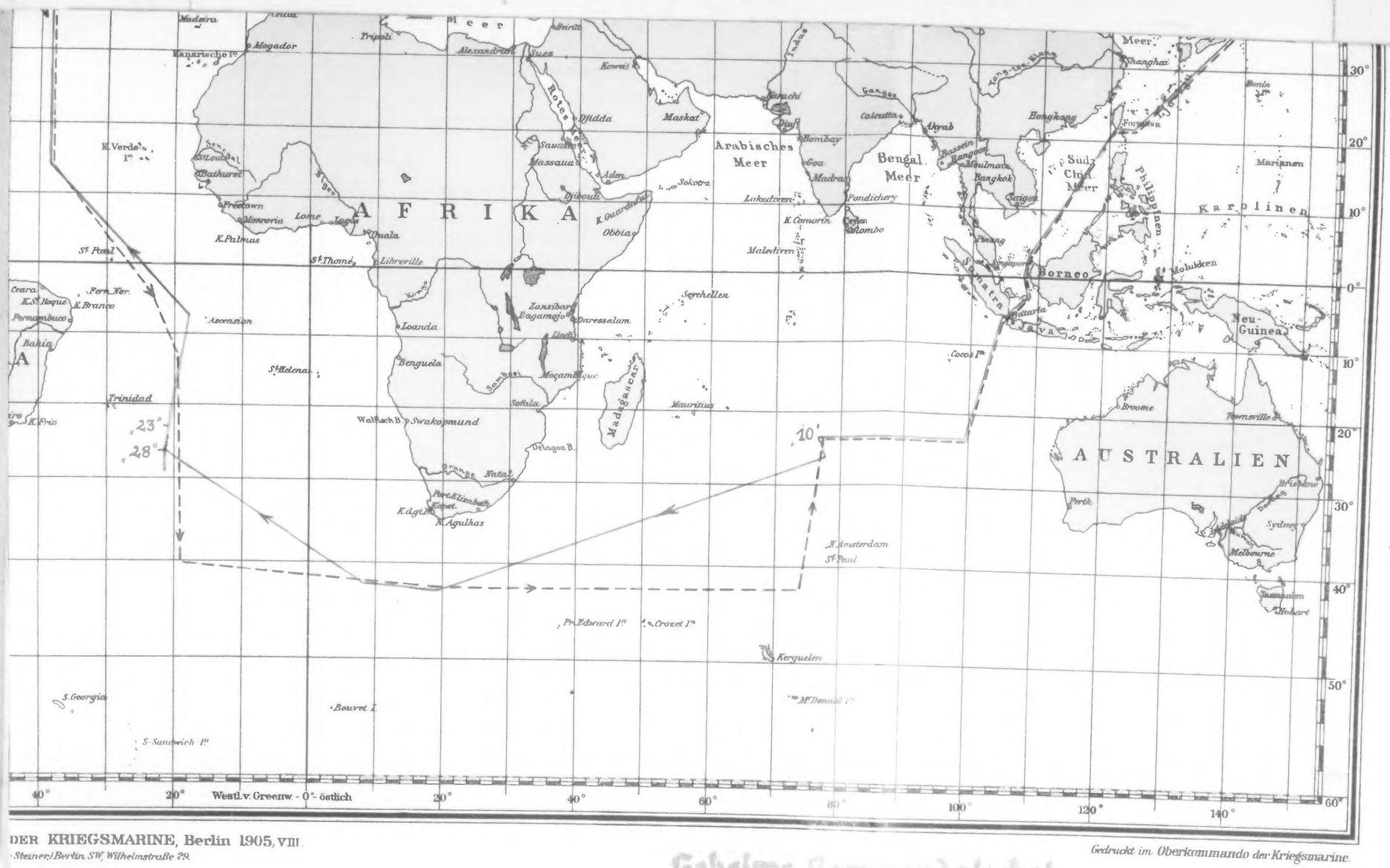
Nr. 1943



Geheime Kommandosache!

"T a n n e n f e l s"

Ausreise:	9.3.42	ab Bordeaux
	12.5.42	an Yokohama
Rückreise:	9.8.42	ab Yokohama
	28.8.42	"Schiff 10" getroffen
	22.9.42	"Schiff 28" getroffen
	27.9.42	"Schiff 23" getroffen
	2.11.42	an Bordeaux.



DER KRIEGSMARINE, Berlin 1905, VIII.

Steiner, Berlin SW, Wilhelmstraße 29.

Gedruckt im Oberkommando der Kriegsmarine.

Geheime Kommandosache!

B

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Beim Verholen nach See
8. VIII.	18.00 Hafenboote und Rundsteven an Bord. 19.00 Boote von der Bojenlinie eingenommen. Abwurfminen [illegible] Hafenminen. Hafenboote von Bord. Minen [illegible] Leinen los. 20.30 [illegible] Telegraphen-Wache, Deckwache, Ausguck, Rudergänger [illegible]	Sonnenuntergang 8. Aug. 4 [illegible]

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y0801 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9. VIII 6ᵉᵐ	Windstille, leicht bewölkt, gute Sicht Barometer 998 m/m Luft 26°	Ausgang von Aburo Abgg Kapitän Sumi-san nach Tokyo zurück Dienstreise Kobe Yokohama
1130	S-lich 3° S= 998 m/m	
11 30	S 4 3/4 Seemeilen pro St.	Stand 35 Sm
19 20		K.B. Standort Tsu 205 Tokyo 170 Kobe 212 Yokohama 224
10 05	φ: 34°23' N 138°40' E	
18	Wind W 5 Stärke 4 Schwache Seegang Dünnung Barometer 997 m/m Luft 26°	Schiff stampft im SW-Dünnung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9. VIII		18 35 Begleitschiff verläßt mit Pilot an B.B.
		20 05 Lotse kommt an B.B.
		20 15 Einfahrt
	Bar. 998 Luft 29,5°	16 40 φ = 34°32' N λ = 139°00' O
	φ = 33°21' N λ = 137°37' O	24ᵘʳ φ = 33°21' N λ = 137°37' O
		Fahrt 224 sm
10. VIII	φ = 32°41' N λ = 136°38' O	
12ᵘʳ	Wind W 1-2 durch Seegang Schiff stampft Luft Bar. 1000 Luft = 29,4° SW Dünnung	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10/8	φ_2 = 31° 42' N	
12⁰⁰	λ_a = 135° 49' O	
	283 Seem	
	Bar 1001	
	Therm 31,2°	
	Wind 4 2/3	
	Seeff stampft	
	in langer 4. Dünung	
18⁰⁰	φ = 30° 50 N	
	λ = 134° 51' Ost	
	Wind W 2	
	gute Sicht	
	leichter See	
	SW Dünung	Seeff stampft in kurzer SW-Dünung
	Luft: 32°	
	Barom: 1005	
19²⁰	φ_2 = 30° 34' N	$\Delta\varphi$ = 4,5
	λ_a = 134° 38' O	$\Delta\lambda$ = 3,0
24⁰⁰	Wind 4 2/3	Seeff stampft schwer in kurzer
	weht böig in	SW-Dünung, Schlingerbewegungen
	54° Böen 8	ganz Schiff
	Luft	
	Bar 1004	N. 24 – 15 Meilen
	Therm 29°	
	φ = 29° 26' N	
	λ = 133° 45' O	
	gute Sicht	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
M. Thu	φ = 28° 48 N λ_a = 133° 5 E	4³⁵ φ_2 = 24° 07 N λ_a = 133° 07 E
6⁰⁰	WNW 3-4 bewegt	
	See lang hohe	Seeff stampft schwer
	Dünung, wechselnd	stark in hoher Dünung und
	bewölkt mit Regen-	nimmt Wasser über Vorschiff
	schauer gute Sicht	N 2 – 15 Meilen
	Barometer 1004	
	Luft 29,2°	
12⁰⁰	φ_a = 27° 54' N	See ff stampft in mittelhoher
	λ_a = 131° 42' O	Dünung u. nimmt
	Zieht 3/4	über Vorschiff Wasser
	mäßige Luft bewegt	
	Bar 1006	
	Therm 30,5°	
	gute Sicht	
16⁰⁰	φ 27° 06 N λ 130° 30 E	Seeff stampft in hoher SW-
	Wind 3/4 mäßige	Dünung und nimmt Wasser
	bewegte See hohe	über Vorschiff Brücke und
	SW-Dünung	17²⁵ Uhr Stampfen in See
	Wechselnd bewölkt	
	gute Sicht.	Kurs 190° 22 (–8°)
	Barometer 1005	
	Luft 31°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18⁵⁴	$\varphi_a = 26°44'$ N	$\Delta\varphi = +$ $\Delta\lambda$ 9'0
	$\lambda_a = 130°41'$ O	
24⁰⁰	$\varphi = 26°1'$ N	Schiff stampft stark
	$\lambda = 129°50'$ O	in mäßiger See
	7/8 4/5	Kurs rw 224° (−7,5)
	bewölkt See	
	gute Sicht	
	Bar 1007	
	Therm 28,7°	
12.VIII 6⁰⁰	φ 25°51' N λ 125°46'	Schiff stampft mäßig
	SW 2-3, Dünung	
	abnehmend, wechselnd	Kurs rw 224° (−8)
	bewölkt	
	Barometer 1007	
	Luft 28,9°	
12⁰⁰	φ_a = 24° 33' N	Schiff stampft
	λ_a = 127° 53' O	in mäßiger See stampfend
	SW 2/3	rw = K. 227° (−8)
	leicht bewölkt See	
	gute Sicht	
	Bar. 1008	
	Therm. 31	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.VIII 18⁰⁰	φ 23°52'N λ 126°50'O	Schiff stampft mäßig
	SW 3 mäßig	
	Dünung SW	Kurs rw 240° (−4°)
	Sicht bewölkt gute	
	Luft Luft 31,4°	
	Barometer 1006	
13⁰⁰	φ_a 23°48' N	$\Delta\varphi$ = 1°1' N $\Delta\lambda$ = 6'4
	λ_a 126°32' O	
24⁰⁰	φ = 23°16' N	11.24 −15 abzuziehen
	λ = 125°31' O	rw K 270° (−6)
	7/8 SW 2	
	leicht bewölkt	
	Bar 1007	
	Luft 28°	
	mäßige See	
12/6	φ 23°34' N λ 124°26'	4²⁰ φ_6 = 23°37' N λ_6 = 124°36' O.
	SW 5 leicht bewölkt	
	See, Dünung SW	
	gute Sicht	12 −15 abzuziehen,
	Barometer 1006	
	Luft 22,6°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φa 21° 48' N λa 123° 02' O S 4 4 leicht/mäßig bewegte See gute Sicht Bar. 1007 Therm 29.3	rpr R. 240°(-4)
18⁰⁰	φ=21°9'N=121°93' WSW 4 Abkassl 17 48 bewegte See, leicht bewölkt gute Sicht Barometer 1006 Luft 29,5°	17 30 M. Amu Chart 4 Mond 195° — " — Jupiter 190° Abst 3,7 Sml.
14 12	φ= 21° 01' N λ = 121° 40' O	Itbayat Tk. rpr 150° 18 Mk Sc ä/B. rpr 222°(-4)
24⁰⁰	φ= 20° 15' N λ = 120° 55' O Vent 2/3 leicht bewegte See einzelne Wolken gute Sicht Bar. 1008 Luft 27°	rpr R 222°(-2)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14 VIII 6⁰⁰	φ=19°14'N=120°08' O SSW 2 leicht bewegte See, leicht bewölkt gute Sicht Barometer 1007 Luft 28,5°	5 1/2 = 19°29'N 120°08' O
12⁰⁰	φa = 18°13' N λa = 119°02' O Vent 2 leicht bewegte See mäßig bewölkt gute Sicht Bar. 1008 Luft 31,2	rpr R 222°(-2)
18⁰⁰	φ=17°53'N 118°06' O Wind SW 2 wechselnd bewölkt, Sicht wechselnd Bar. Barometer 1007 Luft 31,6	Klares rpr. 222°(-1)
19 30	φ = 17° 07' N λ = 118° 60' O	Δφ = 2° N Δλ = 2° O
24⁰⁰	φ 16°26'N λ = 117°13' O Vent 3 SW stark bewölkt leicht bewegte See mäßige Sicht Bar. 1009 Luft 33,5°	N 84 — 15 Klares Peak rpr 222°(-1)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15. VIII 6[00]	φ = 13°09' N λ = 116°35' O	Δφ = −15 Minuten.
	Wind SW–S 6.2-5 Bedeckt, unterbrochen, zeitweise Regenböen, mäßig bis gute Sicht	Kurs rtw 222° (−1°)
	Barometer 1004 Luft 27°	
12[00]	φa = 14°17' N	
	λa = 115°22' O	mäßige Sichtbehinderung
	Wind S 3 mäßig bewölkt leicht bewegte See	Kurs rtw 222° (−1°)
	Bar 1002 Luft 30° gute Sicht	
18[00]	φ = 13°20' N λ = 114°35' O	
	Wind S–W 3 leicht bewölkt leicht bewegte See Sicht: Barom. 1002 Luft = 30,6°	Kurs rtw 222° (−1°)
		18°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18[42]	φ = 13°20' N	Δφ = 2' S Δλ = 4' W
	λa = 114°18' O	
24[00]	φ = 12°19' N	
	λ = 113°31' O	
	mäßig bewölkt leicht bewegte See mäßige Sichtbehinderung durch Regenschauer	einzelne Regenschauer
	Bar 1009 Luft 26° Wind SW 3/4	Kurs rtw 222° (−1°)
16. 8 6[00]	φ = 11°22' N	
	λ = 112°40' O	
	Wind W–SW 3 im Böen 6, leicht bewölkt mäßig bewegte See mäßige Sichtbehinderung durch Regenschauer	Kurs rtw 222° (−1°)
	φa = 10°13' N	
	λa = 111°46' O	
	Wind SW 3/4 zeitweise heftige Regenschauer bewegte See Bar 1007 Luft 30° gute Sicht	Kurs rtw 222° (−1°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16./17. 18^{00}	φ = 8°56 N λ = 111°26 O SW 3 mäßig bewegte See, Dünung, bewölkt, gute Sicht Barometer 1006 Luft = 29,5°	Kurs rw 195° (+3°)
18^{48}	φa = 8°40' N λa = 111°10' O	Δφ = 4°5' Δλ = 12°4 rw K 195° (+3)
22^{00}	φ = 7°50' N λ = 110°57' O	rw K. 205° (±0)
24^{00}	7°31' N 110°48' O Südl 1/2 leicht bewegte See leicht bewölkt mäßige Sicht Bar 1008 Luft 27°	— " —
17./III 6^{00}	φ = 6°23 N λ = 110°16 O Stille, glatte See klares Wetter, gute Sicht. Barometer: 1007 Luft: 27,5	Kurs rw 205° (±0)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17/3	φa = 5°10' N λa = 109°37' O ganz ruhige See leicht bewölkt mäßige Sicht Bar 1008 Thermo 30,5° gute Sicht	rw K 205° (±0)
18^{00}	φ = 3°54 N 109°02' O Mitte der Straße Sicht, Wetterlage unverändert Bar. 1006 Luft 32,4°	Kurs rw 205° (±1°) 18^{00} geht Reise Peng rw 271°
15^{00}		a/K. rw 214° (±0)
15^{25} 24^{00}	φ = 3°15' N λ = 108°35' O φ = 2°42' N λ = 108°13' O leicht bewölkt ganz mäßige See Bar 1008 Luft 27,5 mäßige Sicht Wind Stille, 1	Kurs Soebe K. rw 224° ca 21 sm ab 24^{00} a/K rw 180°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.VIII 6ᵉᵉ	φ=1°14'N. λ=106°11'6 Stell. 1, fortwährend See mäßig bewegt Gute Sicht Bar. 1008 Temp. 25	M21-15 Millimeter 1ᵉᵉ gut 1½ Petroleum Typ Kl 1-60 Kl 3³⁰ ½ Typ 70° L-57 Kl Mast 28 Fuß φ=1°54'N λ=105°14'6 Himmel Typ 130°(14°)
11ᵉᵉ		Tor Peilgerät Typ 270°-100° à/K Typ 196°(+3)
12ᵉᵉ	φ=0°2'N λ=103°10'O stark bewölkt leicht bewegte See gute Sicht Wind SW 4/5 Bar. 1009 Temp 27°	Tor. Peilg. Typ 331° Tor. Leuchtf. Typ 71° Typ K 120°(+3)
18ᵉᵉ	φ=1°34'S 103°11'6 Stell 2 wechselnd bewölkt einige Regenschauer leicht bewegte See gute Sicht Bar. Luft	11 15ᵉᵉ Himmel Typ 148°(+6°) 16 15ᵉᵉ Himmel Typ K-6°(+6) 18ᵉᵉ X Himmel Typ 118° Zenit Leuchtf. L Typ 132° Himmel ab 18ᵉᵉ Typ 140°(+10)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21¹⁶		Tor Leuchtfeuer Typ 50° 7 Sek alle 6 488 m Berg Schatten Prüf NA gesehen II ü. Unterscheidungssignal
22³⁰		
24ᵉᵉ	φ=2°16'S λ=104°03'O mäßig bewölkt leichte Dünung Sicht gut Wind SO 4 Bar. 1008 Temp. 27°	Typ K 134°(+6)
17.VIII 3⁴⁵ 5⁴⁵ 6ᵉᵉ	φ=3°51'S λ=101°26'O Wind SO 3-4 bewölkt bewegte See mäßig Sicht gut Bar. 1009 Temp. 22°	Himmel Typ 180°(+4°) Peil Richtung Turm Typ 220°-125° Himmel Typ 220°(+4) Peil Richtung Turm Typ 226° Himmel Typ 220°(-1°) 6²⁹ pl Richtung Typ 245° 6³⁹ " " Typ 250° Leuchtfeuer Typ mit einem Motor Maschine 51 Umdrehungen Typ 236°(-3)
7ᵉᵉ		
12ᵉᵉ	φ=4°06'S λ=103°22'O Wind SO 4, mäßig bewölkt, mäßige See Bar. 1008 Temp. 27° gute Sicht	

2048

Leuchtfeuer 488 m Berg - Typ 11 Sek 4 Stück im Sektor

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18[illegible]	[illegible] 4°36' N 107°36' O SO 3-4 Windst bewegte See mit [illegible] bedeckt, gute Sicht Barom. 1007 Luft 30°	Kurs rw 239 (-3°)
1822	φa = 4° 37' N λa = 107° 39' O	4φ = 3' N Δλ = 1' O
24[illegible]	φ = 4° 58' S λ = 106° 52' O wolkig und bewölkt fast ruhige See gute Sicht Bar 1009 Luft 28° Grad SO 2	20[illegible] rw K 250° (-5) Mark 54 Meilen Entfernung 24[illegible] Leinen auf Bojen klar
20[illegible] 6[illegible]	[illegible] 5° 10' S 106° 52' O bedeckt bewölkt bewegte See, Wind Stärke 2 gute Sicht Barom 1007 Luft 28°	[illegible] 24[illegible] Kurs rw 270 (-7°) [illegible] Kurs rw 235 (-5°) [illegible] 5[illegible] Abstand 4 M 5[illegible] Nordwestkurs rw 235 Ankermeilen Entfernung 107 Kurs rw 240 (-4°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20/8.		
6[illegible]		rw K 240° (-4)
6[illegible]		FT Nordwachten 4 Grad SW-S rw = 325°
6[illegible]		FT Nordwachten rw 330° 2 Grad ab West E rw 249° bei DOEN rw 247° 153 qrk rw 204 (-3°)
7 55		
10[illegible]		FT Tagwachten rw 231° bei Mark rw 195° q/k. K 216° (-4)
10[illegible]		Bei Breitenkreis rw 166° gut 2 Grad ab
		FT Letzte Punkt rw 188° q/k rw K 224° (-3)
		Praktische Fahrt rw 189° Seen Kurs rw 224°
		rw K 224° (-3)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23. VIII. 18⁰⁰	φ = 7°21'5 N λ = 105°00'0 O SO 5, Abkühlung bewegte See u. Dünung wechselnd bewölkt Sicht: Barr 1008 Luft: 30,5°	15⁰⁰ Erste Peilung rw 134° gem. Abd. 1 Ent, Mond rw 81° Kurs rw 200° (-1°) 16⁰⁰ Erste Peilung rw 28° mgl. K. 5° Peilung rw 65° φ = 6°55'5 N λ = 105°08'6 O Kurs 200° (-1°) Schiff stampft u. rollt Wasser über Deck Kurs rw 200° (-1°)
24⁰⁰	φ = 8°36'5 N λ = 104°32'0 O Wind SO 6/7 sehr große See lange SO'ge Dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1010 Luft 27°	Schiff stampft u. rollt stark in der kurzen kurzen See Dünung Wasser über Deck u. Luken Kurs rw 200° (-1°)
24. VIII. 0⁰⁰	φ = 9°35'5 N λ = 104°9'6 O SO 6 große See und SO'ge Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1010 Luft 28°	Wetterlage unverändert rw K. 200° (-1°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φ = 10°56'5 N λ = 103°29'0 O OSO 5 Wind große See lange SO'ge Dünung wechselnd bewölkt Sicht: Barr 1011 Luft 28,5°	Schiff stampft u. rollt Wasser über Deck u. Luken Kurs rw 200° (-1°)
18⁰⁰	φ = 12°10'5 N λ = 103°06'0 OSO 5 Wind See und Dünung Sicht gut Barom. 1010,5 Luft 27°	Schiff stampft u. rollt stark in der kurzen kurzen See Dünung Wasser über Deck u. Luken Kurs rw 200° (-2°)
24. VIII. 12⁰⁰	φa = 12°09'5 N λa = 102°58'0 O φ = 13°20'5 N λ = 102°32'0 O Wind OSO 5/6, lange See und Dünung, Sicht gut, Bar 1013 Luft 25° gute Sicht	Δφ = 6' N Δλ = 2' W Schiff stampft heftig in langer hoher SO'ge Dünung u. kurzer Wasser über Deck u. Luken Kurs rw 200° (-2°) UBd. — 15 dkm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22/8. 6ᵉᵉ	φ=14°30 S λ=12°10 O 0,5 04, zeitw 6-7 hohe See und Dünung meistens bewölkt gute Sicht Bar. 1013 Luft	NZ=13 Seemeilen Schiff stampft zeitw. stark in hoher Dünung nicht nennenswert auf Wasser Deck u. Luken
12ᵉᵉ	φa 15°42'5' λa=102°00 O Wind 050 5/6 mäßig bewölkt sehr grobe See hohe 50°C hoch Bar 1013,5 Luft 25°	Wind opt 200°(-2°) Schiff stampft in hoher Dünung über opt. Kurs Kurs opt 200°(-5°)
18ᵉᵉ	φ=10°45' N λ=12°24 O 05 04 Windst bewegte See Dünung bedeckt gute Sicht Bar. 1013 Luft:	See und Dünung abnehmend. Schiff arbeitet Spritzwasser über Deck u. Luken Kurs opt 205°(-5°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22/8. 17 5	φa=16°55'N λa=101°18'O	Δφ=5'N Δλ=4' W
24ᵉᵉ	φ=18°05'5' λ=100°39'O Wind 050 4 mäßig bewegte See mäßig bewölkt kurze 50°C Dünung Bar 1015 Luft 23° gute Sicht	Schiff rollt in kurzer See Dünung opt Kurs 202°
23/8 4ᵉᵉ	φ=18°51'5 λ=100°13'O Wind 050 3/4 mäßig bewegte See mäßig bewölkt kurze 50°C Dünung gute Sicht Barometer Luft 22,5° leichter Regenschauer	Schiff rollt in kurzer See Dünung opt Kurs 202°(-6)
0ᵉᵉ	φ=17°12'N λ=100°86 Wind 040 6 Bft bewölkt mäßig bewegte See grobe Dünung Bar. 1016 Luft 22°	Schiff rollt in kurzer See Dünung Kurs opt 202°(-6)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8 ex	φ = 19° 74' 5 λ = 99° 54' 0 Wind SO 3 mäß. bewegte See bedeckt Gute Sicht Lange weiße Dünung Bar 1014.5 Thermo 23.5	Δ h = −1 Schiff wendet nach rtw. Kurs 203° (−10)
12 ex	φ = 20° 30' 15 λ = 99° 25' 0 Wind SO 2/3 leicht bewegte See lange weiße Dünung leicht bewölkt gute Sicht Bar 1015 Luft 24°	Schiff stampft rtw. K. 203° (−10) 12 ex a/ [illegible]
16 ex	φ 20 40 5 98 22 0 Wind SO 3, bewegte See mit weißer langer Dünung bedeckt bewölkt Gute Sicht Bar 1015 Luft 25	Schiff rollt u. stampft Dünung Kurs rtw 200 (−15)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15 ex	φ = 20 43 5 98 10 6 Wind Süd 4-5 lebhaft bewegte lange See Dünung Bedeckt, gute Sicht Bar 1011 Luft 22°	Schiff rollt stark u. hohe lange See-Dünung Kurs rtw 260° (−14°)
20 ex	φ = 20° 41 5 λ = 97° 31' 0 Wind SSE 4-5 ziemlich große lange See-Dünung stark bewölkt gute Sicht Bar 1016.5 Luft 20°	Schiff rollt u. mäßige See-Dünung rtw Kurs 260° (−12)
24 ex	φ = 20° 58' 5 λ = 96° 37 0 Wind Süd 5 große See lange weiße See Dünung stark bewölkt gute Sicht Luft 19° Bar 1016	Schiff rollt sehr stark rtw Kurs 260° (−14) Fahre ab 0 ex mit einem Motor Akt – 15 Min.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.8. 4⁰⁰	φ 21°04,3 λ = 95°56,1 O Wind E–ESE, leicht böig, stark, Seegang 1, gute Sicht Baro 1015,5 Luft 14°	NZ 1–15 Atlantik Geschw. 11 kn stark um SSW Dünung Kurs rw 260° (–20)
6⁰⁰	φ = 21°17,5 N 95°33,6 SSW 4, mäßig bewegt lebhaft böig, gute Sicht Baro 1017 Luft 13,8°	Schiff rollt stark, langer–kurze Dünung Kurs rw 260° (–20)
8⁰⁰	21° 21,5 N φ 1 = 95° 19,0 O Wind SSW 4 mäßig bewegt leicht SSW Dünung stark bewölkt gute Sicht Baro 1017,5, Luft 14°	Δ L = 41 Schiff rollt stark Kurs rw 260° (–22)
12⁰⁰	φa = 21° 19,1 N λa = 94° 38,0 O Wind SSW 2/3 mäßig bewegt leicht SSW Dünung stark bewölkt gute Sicht Baro 1017 Luft 23°	Schiff rollt leicht, lange – kurze SSW Dünung Kurs rw 260° (–22) Maschine 50 Umdrehungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.8. 16⁰⁰	φ = 21°53,9 N 94°04,6 W Seegang lebhaft bewegt See hohe Wellen 5 SSW Wind leicht bewölkt gute Sicht Baro 1017 Luft 21,5°	Schiff rollt sehr stark in langer hoher SSW Dünung, Kurs rw 260° (–22°)
18⁰⁰	φ = 21°28,2 N 93°40,6 W Wetterverschlechterung Baro 1018 Luft 17,5°	Schiff rollt sehr stark in sehr hoher SW Dünung Kurs rw 260° (–22)
20⁰⁰	φ = 21°32,5 N λ = 93°22,0 W Wind SW 4/5 mäßig bewegt See lange hohe SW Dünung bedeckt, Regenschauer Baro 1019, Luft 18°	Schiff rollt stark Kurs rw 260° (–22)
24⁰⁰	φ = 21°38,5 N λ = 92°47,0 W Wind SW 3 leicht bewegte See hohe SW Dünung bedeckt, gute Sicht Baro 1020 Luft 18°	Schiff rollt stark in lange hohe SW Dünung Kurs rw 260° (–22)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25 VII. 4ᵒᵒ	φ=21°44'5 λ=92°08'0 Wind SW 2 leicht bewegte See hohe Dünung leicht Luft Bar. 1019 Luft 18°	Schiff voll stark in langer Dünung. Kurs rw 260° (-22°)
6ᵒᵒ	φ=21°47'2 λ=91°56'0 Wind SW 2 Wetter unverändert Bar=1020 Luft=14°	Kurs rw 260° (-22°)
8ᵒᵒ	φ=21°51'5 λ=91°47'0 Wind SO 2, leicht bewegte See, lange mittelhohe SW-Dünung bedeckt gute Sicht Bar 1021 Luft 19°	φ45 Δh=+1 Schiff voll in langer mittelhoher SW-Dünung Kurs rw 260° (-25°)
12ᵒᵒ	φa=21°55'5 λa=90°49'0 Wind SO 1, leicht bewegte See lange mittelhohe SW-Dünung meist bedeckt gute Sicht Bar 1021, Luft 18.5°	Schiff voll in langer mittelhoher SW-Dünung Abstand 50 Meilen östlich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25 VII. 16ᵒᵒ	φ=22°57'0 λ=88°56'6 Schiff voll in langer SW-Dünung bedeckt leicht bewegte See gute Sicht Barometer 1021 Luft	Kurs rw 260° (-23°)
18ᵒᵒ	φ=22°04'5 λ=90°00'6 Wind und Wetter unverändert Bar. 1022 Luft 19,5°	Kurs rw 260° (-25°)
20ᵒᵒ	φ=22°06'5 λ=89°32'0 Wind SO 3/4 bedeckt leicht bewegte See lange mittelhohe SW-Dünung gute Sicht Bar 1023 Luft 19°	Schiff voll in langer mittelhoher SW-Dünung Kurs rw 260° (-25°)
24ᵒᵒ	φ=22°11'5 λ=88°54'0 Wind SO 3/4 bedeckt mäßig bewegte See SW-Dünung meist bedeckt gute Sicht Bar 1024 Luft 18.5°	Schiff voll in langer mittelhoher SW-Dünung Kurs rw 260° (-25°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.VIII. 4ᵉˢ	φ 22 21,5 N 83 26,6 W Wind SO 3-4 leicht bewegte See und Dünung wechselnd bewölkt hellerdings scheinen gute Sicht Barometer 1023 Luft 18,5°	Schiff rollt mäßig Kurs rw 260° (-25°)
6ᵉˢ	φ = 22 22,5 N 87 39,6 W Windstille Dünung Bar 1024 Luft 19°	Kurs rw 260° (-25°)
8ᵉˢ	φ = 22° 25,5' N λ = 87° 41,0' W SO 4 mäßig bewegte See Dünung bedeckt gute Sicht Bar 1025 Luft 18°	rw Kurs 260° (-25°)
12ᵉˢ	φa = 22° 34,5' N λa = 87° 02,0' W SO 4/5 grobe See wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1025 Luft 24°	Schiff rollt in achterlicher See. rw Kurs 260° (-27) Fahren ab 12ᵉˢ voller Fahrt (77 Umdr.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.VIII. 16ᵉˢ	φ 22 44,5 N 86 05,6 W Wind SO 4 leicht bewegte See und Dünung lebhaft bewölkt gute Sicht Bar 1025 Luft 21,5°	Schiff rollt mäßig Kurs rw 260 (-27°)
18ᵉˢ	φ 22 49,5 N 85 35,6 W Wie vorgehen Bar 1025 Luft 21,5°	Kurs rw 260 (-22°)
18ᵉˢ 02	φa = 22° 55,5' N λa = 85° 31,0' W	Δφ = 6,5 Δλ = 4,0
20ᵉˢ	φ = 22° 59,5' N λ = 85° 11,0' W Wind SO 4/5 grobe See, SO'ly Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Bar = 1025,5 Luft 20,5°	rw Kurs 260° (-27)
24ᵉˢ 00	φ = 23° 08,5' N λ = 84° 13,0' W Wind OSO 5 grobe See, OSO Dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar = 1026 Luft 21°	Schiff rollte in achterlicher See u. Dünung rw Kurs 260° (-28) UU – 15 Umdr.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27. VIII		
4ᵘʳ	φ=23°18'S 23°18'6	
	Wind 0 S 0 4 S Stärke	Schiff weiter mit 7
	bewegte See und	
	Dünung weiter	
	bewölkt gute Sicht	11 C -15 Uhr
	helle Mondnächte	
	Barometer 1025	
	Luft 19,4°	
	φ=23°23'32"86	
	Wind u. Seegang	
	unverändert	
	Barometer 1025,5	Kurs rtw 260° (-28°)
	Luft 19,4	
8ᵘʳ	φ= 23°28'S	
	λ= 82°10'O	
	Wind 0 S 0 4	
	grobe See langs	Kurs rtw 260° (-28°)
	wirbelnde SW-Dünung	
	nicht bedeckt	
	gute Sicht	
	Bar 1026,1	
	Luft 20°	
	φa 23°39'S	
	λa 81°10'O	Kurs rtw 260° (-28°)
	Wind, See und Dünung	
	unverändert	
	gute Sicht	
	Bar 1026	12ʰ wieder Kurs
	Luft 23°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16ᵘʳ	φ=23°44'2-80°11'6	11ʰ 12ᵐ Kurs rtw 265° (-32°)
	Windstärke 4 Wechsel	Schiff voll
	in Richtung Schiff bewegt sich	
	weiß Dünung	
	sehr klar	
	Baro 1025	
	Luft 21,2°	
18ᵘʳ	φ=23°48'S-77°43'6	
	Wetter klar	
	Barometer 1025,5	
	Luft 21,5°	Kurs rtw 265° (-32°)
20ᵘʳ	φ= 23°48'S	
	λ= 77°13'O	
	Wind 0 S 0 3/4 mäßig	Schiff voll
	bewegte See,	
	wirbelnde SW-Dünung	rtw K. 265° (-32)
	bedeckt, mäßige	
	Sicht,	
	Bar 1025,5 Luft 19°	
24ᵘʳ	φ=23°53'S	
	λ=78°14'O	
	Wind 0 S 0 3/4	Schiff voll
	mäßig bewegte See	
	langwirbelige	rtw Kurs 265° (-32)
	SW Dünung	
	bedeckt, gute	
	Sicht	Fahren ab 0ʰ
	Bar 1025	mit einem Motor
	Luft 19°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.VII 4ᵉ	φ=23°38'5 77°28'6 NW 2-3, bewegte Dünung, bedeckt, mäßige Sicht Barom. 1023 Luft 15,8°	NZ 1-30 Minuten Kl 0ᵉ Marsch- helle Fahrt Kurs rwk 266° (-33°)
6ᵉ	φ=23°59' 77°08'6 NO 2, mäßige bewegte See, NW-Dünung Bedeckt, zieht zu Regen Barom. 1024 Luft 19°	Schiff voll- mäßig
7ᵉ		Marsch- Fahrt, Treiben
8ᵉ	Wind OSO 3/4 mäßig bewegte See Dünung voll, bewölkt Sicht gute Sicht Bar 1024 Luft 20	Schiff voll Sicht Treiben
12ᵉ	φ = 24° 01'5 λ = 77° 05'0 Wind ONO 3/4 mäßig bewegte See Dünung voll bewölkt stark bewölkt gute Sicht Bar 1024 Luft 22°	Treiben Schiff voll Sicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.VII 18ᵉ	φ=24°15'5 76°26'6 Wind NW 1-2 wechselnd bewölkt gute Sicht, leicht bewegte, mäßige Dünung, Barometer 1023 Luft 21,8°	Segelten um 13ᵉ Schiff vor Bug quer ab, Marschfahrt VV, nehmen Schiffsabstand, gehen um 13ᵉ auf Gegenkurs 13ᵉ E 5ᵉ Marschfahrt mit Schiff v. 14ᵉ Marsch-Fahrt treiben in Nähe des Schiffes, und beginnen mit Abgabe, - Treiben -
18ᵉ	φ = 24° 15'5 λ = 76° 49'0	Δφ = + 41 = 3' 4
1823		Fahren mit einem effektiv 54 Umdrehungen rwk Kurs 228° (-33)
20ᵉ	φ = 24° 25'5 λ = 76° 36'0 Wind NO 1/2 stark bewölkt leicht bewegte mäßige See Dünung Bar 1024 Luft 20°	
24ᵉ	φ = 24° 52'5 λ = 76° 03'0 Wind NO 2-1 leicht bewegte See Dünung Bar 1024 Luft 18° bewölkt	rwk Kurs 228° (-33)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.VI. 4ᵉˢ	φ=25°19'5 λ=73°31'6. NO Lab 1-2 fast mäßig See bewegt mäßig NO-Dünung klare Sternennacht Sicht gute Luft Baro 1024 Luft 19°	Kurs rw 222° (-32°)
6ᵉˢ	φ=25°29'5 λ=73°22'6 Stille, wenig bewölkt mäßige NNO-Dünung, Sicht gut Baro 1024 Luft 20,2°	5³⁰ Mondaufg. steyn. Treiben φ=25°29'5 λ=73°22'6. 6ᵉˢ Beginnen mit der Übergabe der Flugbegleitung an Sch. Gr. IX
14ᵉˢ	OSO 1/2, fast mäßige See, wechselnd bewölkt, zeitweise Regenböen Sicht mäßig Dünung Baro: 1025 Luft 22,5°	17³⁰ Beenden der Übergabe und ab

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18²⁶		Nehmen Fahrt auf Fahren mit einem Motor 54 Umdrehungen
18ᵉˢ	φ=25°29'5 λ=73°18'0	Δφ = 9 Δλ = 2'24 rtw K 200° (-32)
20ᵉˢ	φ=25°41'5 λ=73°13'0 Wind SSW 4 stark bewölkt einzelne Regenböen mäßige Dünung mäßige Sicht Baro 1026 Luft 19°	rtw Kurs 200° (-32)
24ᵉˢ	φ=26°17'5 λ=74°59'0 Wind SSW 5/6 stark bewölkt häufig, starke Regenschauer grobe See, Dünung mäßig bis schwer S. Sicht Bar 1026 Luft 17°	rtw Kurs 200° (-32)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.Vm. 4[00]	φ=26°55' N 14°49' 6. S'SO 5, lebhaft bewegte See, lange Süd-Dünung, leicht mäßig bedeckt Bar 1026 Luft 18°	Schiff stampft in Süd-Dünung, nimmt Spritzwasser über Deck u. Brücke
6[00]	φ=27°11' N 74°37'6 S'SO 5, lebhaft bewegte See, bedeckt, mäßig Dünung Luft 19° Bar 1027	Schiff stampft in Süd-Dünung
6[37]		Mk 6[00] Kurs rw 210° (-32°) Lt. Befehl rw k 245° (-35)
8[00]	φ=27°21' N λ=74°29' O Wind SSO 4/5 mäßig bewegte See, meist bedeckt mäßig Dünung Luft 19°	6[30] Beginnen mit Ozeanographischen Messungen
9[57]		Stoppen u. Treiben
10[00]	φ=27°29' N λ=74°03' O	Setzen die Arbeiten der Meteorologischen Station fort

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.Vm. 16[00]	φ=27°24' S 73°57'6. Wind SSW 3, leicht bewegte See, lange Süd-Dünung bewölkt, gute Sicht Barometer 1027 Luft 19°	16[20] Messungen und Beobachtungen Ozeanographischen beendet. 16[40] Entfernen Kurs W.N.W mit einem Marsch-Abstand: φ=27°20' S 74°10'6. Kurs rw 251° (-41°)
20[00]	φ=27°30' S λ=73°38'O Wind Süd 3 Sonst unverändert Bar 1027 Luft 18°	Kurs 251° (-41°)
1400	φ=27°42' S λ=74°57' O Wind Süd 3 leicht bewegte See lange mittelstarke Süd-Dünung leicht bedeckt gute Sicht Bar 1027, Luft 18°	Schiff stampft in mittelstarker Süd-Dünung Kurs rw 251° (-41°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.VIII 4ᵉʳ	φ 27°54,5 78°18'6	Schiff stampft mäßig
	6 Stck 2 bedeckt bewegte See, mäßiger Süd-Dünung	N 2 - 3 Meilen
	Mars Nille-spitze SSW Barr 1025 Luft 17°	Mars spitze 251° (-41°)
6ᵉʳ	φ 27°51,5 79°00'6	
	6 SW 2 Stck bewegte See, mäßig SW Dünung	
	Barr 1025 Luft 17°	Mars spitze 251° (-41°)
8ᵉʳ	φ 28°02'5	
	λ 71°41'0	
	Wind O by S leichte bewegte See mäßiger Süd-Dünung	Schiff stampft
	4 Stck - bedeckt weiter Sicht	Mars spitze 251° (-41°)
	Barr 1025 Luft 12,5	
12ᵉʳ	φa = 28°15'5	Schiff stampft
	λa = 71°03'0	
	Wind NW 4 leichte bewegte See, mäßiger Süd-Dünung 4 Stck bedeckt gute Sicht	Mars spitze 251° (-41°)
	Barr 1024 Luft 11,2°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.VIII 16ᵉʳ	φ 28°27'5 70°25'6	Mars spitze 251° (-42°)
	SSW 4 bewegte See, mäßiger Dünung bedeckt gute Sicht	Schiff stampft mäßig
	Barr 1023 Luft 18,2	
18ᵉʳ	φ 28°35'5 70°06'6	
	SSW 4 bewegte See, mäßiger Süd-Dünung [illegible] bedeckt gute Sicht	
	Barr 1023 Luft 17°	Mars spitze 251° (-41°)
12ᵉʳ	φa = 28°36'5	Δφ = 1°15 Δλ = 2°0
	λa = 70°07'0	
20ᵉʳ	φ = 28°38'5	
	λ = 69°42'0	
	Wind SSW 4/5 mäßig bewegte See, [illegible] mäßiger Dünung [illegible] bedeckt	Schiff rollt leicht
	Barr 1023,5 Luft 15,5°	Mars spitze 251° (-41°)
24ᵉʳ	φ 28°50'5	
	λ 69°07'0	
	Wind [illegible] bewegte See, [illegible] Dünung [illegible] bedeckt [illegible]	Schiff schlingert
	Barr 1024, Luft 15°	Mars spitze 251° (-41°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.IX. 4ᵉᵉ	[illegible]	Schiff arbeitet leicht
	[illegible]	Kurs rw 251° (-41°)
6ᵉᵉ	φ=24°09'N 65°15'O Wind 4-5 bewegte See mäßig Dünung, bewölkt, gute Sicht Bar 1021 Luft 17°	Schiff stampft mäßig
		Kurs rw 251°(-41°)
8ᵉᵉ	φ=29°16'N λ=67°55'O Wind 4/5 gebrochene Dünung bewölkt gute Sicht Bar 1021 Luft 17°	Schiff stampfte
		rw Kurs 251°(-41°)
12ᵉᵉ	φ=29°27'N λ=67°18'O Unverändert gute Sicht Bar 1021 Luft 19°	Schiff stampfte
		rw Kurs 251°(-41°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.X. 16ᵉᵉ	φ=29°38,5 66°41 O [illegible] Dünung, bewölkt, gute Sicht Barometer 1021 Luft 17,5°	Schiff stampft
		Kurs rw 251°(-42°)
18ᵉᵉ	φ=24°44,5 66°22 O [illegible] Wetterwarte [illegible] Barometer 1021 Luft 17,5	Kurs rw 251°(-42°)
18¹⁵	φ=29°44'S λ=66°32'O	Δφ=1°15' Δλ=15'O
20ᵉᵉ	φ=29°49'S λ=66°14'O Wind 4/5 [illegible] Dünung [illegible] [illegible] bewölkt gute Sicht Bar 1021, Luft 16°	Schiff schlingerte
		rw Kurs 251°(-42°)
24ᵉᵉ	φ=30°01'S λ=65°35'O Wind 3/4 mäßig bewegte See [illegible] Dünung fast wolkenlos gute Sicht Bar 1022 Luft 14,5°	Schiff schlingerte
		rw Kurs 251°(-42°)
		M.M. -15 Meter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. IX 4[00]	φ=30°14,5 64°51,6	K2 i - 15 Minuten
	Südl 2-3 leicht bewegte See i. Dämmg	
	wechselnd bedeckt,	
	Gute Sicht.	
	Barometer 1023	
	Luft: 15,5°	Klares rpk 251°(-42°)
6[00]	φ=30°20,5 64°32,6	
	Südl 2 bedeckt-	
	nebelige See leicht	
	Dämmg Luft 10°	
	Barometer 1024	Klares rpk 251°(-42)
8[00]	φ=30°7 λ 64°11,6	
	Südl 2 bedeckt	
	fast neblig Sicht	
	leichte See Dünung	
	Barometer 1025	
	Luft: 16°	Klares rpk 251°(-42°)
12[00]	φ= 30°35,5'	
	λ= 63°37,0	
	Wind SW 2 1	Schiff voll in Fahrt
	bedeckt bewegte See	
	lange westliche	rpk Kurs 251°(-42)
	SW Dünung	
	wechselnd bewölkt	
	gute Sicht	
	Bar 1024	
	Luft 20°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2. IX 16[00]	φ=30°5 63°60,6,	
	Stille, ruhige See bedeckt,	
	leichte Süd Dünung	
	See durch Eis	
	Barometer 1024	
	Luft 17°	Klares rpk 251°(-43°)
18[00]	φ=30°52,5 62°41,6,	
	Wetter unverändert	
☽	Barometer 1024,5	
	Luft 17°	Klares rpk 251°(-43°)
20[00]	φ 30°58,5	
	λ 63°14,0	
	Wind SW 1 fast	Schiff voll in Fahrt
	ruhige See mäßige	
	Südl See Dünung	rpk Kurs 251°(-43)
	Luft 16°	
24[00]	φ=31°10,5'	
☽	λ=61°38,0	
	Wind West 1, fast	Schiff arbeitet in Fahrt
	ruhige See, lange	
	westliche See Dünung	rpk Kurs 251°(-43)
	mäßig bewölkt,	
	mäßige Sicht	
	Bar 1023, Luft 13,5°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3 IX.	φ = 31°22'5 60°58'0 λ	
4^00	WNW 12 mäßig bewegt	
	Sicht wechselnd	
	gute Sicht	
	Barom: 1022	Kurs 251° (-42°)
	Luft = 11°	
8^00	φ = 31°28,5 60°32'6.	
	Wind nördlichend 1	
	leichte S-Dünung,	
	bewölkt, gute Sicht	
	Barometer 1022	
	Luft 17°	Kurs rw 251° (-44°)
12^00	φa = 31°51,5'	
	λa = 59°42' 0	
	Wind West 1/2	
	leichte aufgehende	
	lang wellige	
	West-Dünung	
	wechselnd bewölkt	
	gute Sicht	rw Kurs 251° (-45)
	Bar 1021, Luft 17°	
16^00	φ 32°03,5 59°03'6	
	West 4 leicht bewölkt,	
	mäßig bewegte See	
	Dünung gute Sicht	
	Barometer 1019,5	
	Luft 17°	Kurs rw 251° (-45°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3 IX 42	φ = 32°09,5 58°42'6	
18^00	Wind 3-4 mäßig bewegte	
	See in Dünung gute	
	Sicht. Barom. 1020	Kurs rw 251° (-45°)
	Luft = 17°	
18^30	φa = 32°10'5'	Δφ = 0 Δλ = 1°4'
	λa = 58°36' 0	
	φ = 32°14'5'	
	λ = 58°23' 0	
	Wind West 3	
	leicht bewegte See	
	lange mäßige	
	West-Dünung	
	stark bewölkt	rw Kurs 251° (-45)
	gute Sicht	
	Bar 1021 Luft 16°	
24^00	φ = 32°26'5'	
	λ = 57°41'0	
	Wind 3/4 5'	
	grobe See, mäßig	
	bedeckt einzelne	rw. Kurs 251° (-45°)
	Regenschauern	
	mäßige Sicht	
	Bar 1020 Luft 15,5°	U 84 - 15 Min.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
F/0732 25 000 4a 9. 40 2475/320

DIN A 3
gefaltet DIN A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.IX. 4ᵉᵉ	φ=32°37,5 S 057°02,6 O Wind 4-5, zeitw. starke Böen, bedeckt, Oberfl. bewegt, See ungl. Dünung aus SW, Sicht gut, Barometer 1023 Luft 16°	W 21 – 15 Meilen. Schiff nimmt Wasser über Deck und Luken. Kurs rpw 251°(-4,5°)
8ᵉᵉ	φ=32°40,5 S 057°02,0 O Wind 4-5 bewölkt Luft kühl, Dünung aus NW, See 4 Barom. 1026 Luft 16°	
12ᵉᵉ	φ=32°50,5 S λ=55°46,0 O Wind SE 4/5 grobe See mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1021 Luft 18°	rpw Kurs 251°(-4,5)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.IX. 14ᵉᵉ	φ=33°01,5 S 055°09,0 O Wind 4, leicht bewölkt, grobe See, gute Sicht Barom. 1028 Luft 16,5°	Kurs rpw 251°(-4,5°)
18ᵉᵉ	φ=33°05,5 S 054°51,0 O Wind 4 bedeckt bewegte See leicht bewölkt gute Sicht Barom. 1028,5 Luft 16°	Kurs rpw 251°(-4,5°)
17ᵉᵉ	φ=33°05,5 S λ=54°57,0 O	Δφ = 2,1' Δλ = 8,0'
20ᵉᵉ	φ=33°11,5 S λ=57°38,0 O Wind SSE 4 mäßig bewegte See leicht bewölkt mäßige Sicht Bar 1029,5 Luft 15°	rpw Kurs 251°(-4,5) Horchen gegen 19³⁰ in der FT-Station auf 600 m FT-Ortung "Bizerta" Bearbeitung "n. Lawrence übergeben. Peilstärke 5 die FT-Peilung ergab rpw 165° M 52½° Ost
24ᵉᵉ	φ=33°22,5 S λ=58°00,0 O Wind SE 3 leicht bewölkt leicht bewegte See Küste SE Sicht mäßig gute Sicht Bar 1029 Luft 14,5°	rpw Kurs 251°(-4,5)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5. 4 4ᵉᵍ	y=33°33'S 53°22'O West 1-2 leicht bewegte See, Klare Wetter sehr gute Sicht S.V Dämmg Barom: 1022 Luft: 14,5°	Kurs rw 251°(-46°)
8ᵒᵒ	φ=33°47'S λ=52°43'O NW 4 4, mäß. bewegte See stark bewölkt gute Sicht Bar 1022.5 Luft 16°	rw Kurs 251°(-46)
12ᵒᵒ	φa=33°58'S λa=52°00'O NW 4 4/5, grobe stark bewölkt gute Sicht Bar 1026, Luft 17°	Steff stampft leicht rw Kurs 251°(-46)
16ᵉᵉ	φ: 34°09'S 51°21'O NW 4-5, lebhaft bewegte See, leicht NW Dünung beobachtet gute Sicht Barometer 1024 Luft 18°	Kurs rw 251°(-46)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5 IX 18ᵉᵉ	φ=34°15'S 51°01'O NSW 4-5, lebhaft bewegte See mäßige bedeckt, gute Sicht Barometer 1023,5 Luft 17°	Kurs rw 251°(-46°)
20ᵒᵒ	φ= 34°27'S λ= 50°30'O Wind W 5 4/5 grobe See in mäßige Kurze Dünung stark bewölkt gute Sicht Bar. 1023 Luft 17°	Steff stampft leicht rw Kurs 251°(-46°)
24ᵉᵉ	φ=34°42'S λ=49°28'O Wind West 5 See u. Dünung dsgl. bedeckt mit Sicht wie Bar 1018,5 Luft 16°	rw Kurs 251°(-46°) Steff stampft wie — 15 Meilen
0 IX. 4ᵉᵉ	φ=35°00'S 48°23'O NW 5 lebhaft bewegte See u. Dünung beobachtet weiter Regenschauer mäßige Sicht Barometer 1019 Luft 17°	wie — 15 Meilen Kurs rw 251°(-46°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8 va	φ = 35°47' N λ = 47°19' O Wind NW 4 mäßig bewegte See Dünung NW Heiterkeit herrscht gute Sicht Bar 1019, Luft 17°	Schiff absolut leicht
12 va	φa = 35°37' N λa = 46°30' O Wind NW 3 Bar 1019, Luft 17°	rfp Kurs 251° (-45)
16 va	φ = 35°54' N λ = 45°25' Wind OSO 4 mäßig bewegte See Dünung mäßig stark Regenschauer mäßig-gute Sicht Barom: 1018 Luft: 17°	Kurs 251° (-45)
18 va	φ = 36°02' N 44°58' O Wind SW 4, bewegte See durchbrochene Bewölkung, Dämmerung, Barometer 1017 Luft 16,5°	Kurs rfp 251° (-45°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20 va	φ = 36°12' N λ = 44°26' O Wind Süd 3/4 leicht bewegte See Dämmerung wenig bedeckt mäßige Sicht Bar 1019,5 Luft 16,0°	rfp Kurs 251° (-45)
0 va	φ = 36°30' N λ = 43°22' O Wind SSW 3/4 leicht bewegte See Dämmerung Bewölkung (Stratus) gute Sicht Bar 1020, Luft 16,5	rfp Kurs 251° (-45) Schiff voll in Ordnung
4 va	φ = 36°48' N 42°26' O Wind W 4-5 mäßig bewegte See mäßige Dünung Wolkenbildung Sicht gut Bar 1019,5 Luft 14°	Kurs 251° (-45)
8 va	φ = 37°03' N 41°42' O Wind 4-5 Gelindeft bewegte See - Dünung Luftbild bewölkt gute Sicht 1018,5 Barometer Luft 16	Schiff stampft mäßig Kurs rfp 251° (-45°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φa = 37° 21' S λa = 40° 45' O Wind West 4/7 sehr grobe See Seegang hoch mäßig bis gute Sicht Bar 1018 Luft 18,5	Schiff nimmt viel Spritzwasser über Brücke u Vorschiff u stampft
16⁰⁰	φ = 37° 32' S λ = 39° 46' Ost Wind West 6 sehr grobe See Seegang hoch mäßig-gute Sicht Barr: 1017 Luft: 14°	Schiff stampft u nimmt Spritzwasser über Deck u. Luken mit Kurs 251°(-45)
18⁰⁰	φ = 37° 45' S λ = 34° 17' O Wind Süd 6/7 grobe See Seegang mäßig-schlechte Sicht Barr: 1021 Luft 15°	Schiff nimmt Wasser über Deck und Luken mit Kurs 251°(-45°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7/1.		
20⁰⁰	φ = 37° 54' S λ = 38° 40' O Wind SW 7 sehr grobe See Seegang hoch mäßig-gute Sicht Bar 1014 Luft 16,5°	Schiff stampft u. Spritzwasser über Deck u. Vorschiff mit Kurs 251°(-45)
24⁰⁰	φ = 38° 10' S λ = 37° 46' O Wind SW 7/6 sehr grobe See Seegang hoch gute Sicht Barom Luft 12°	Schiff stampft sehr hoch in langen Seen SW kommend in nahem Kurs über Backb u Vorschiff mit Kurs 251°(-45) Wind SW 7 - 8 Bft
1/1	φ = 38° 26' S λ = 36° 48' O SW 6-7 mit See hoch langen SW Seen Wetter mäßige bis Sicht - 1029 Luft 10,5°	Schiff stampft sehr stark langsam Kurs 251° Drehen mit kommt sehr Brecher über Deck u Vorschiff Kurs 251°(-45)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.4. 6⁰⁰		
8⁰⁰		
12⁰⁰	φa = 38° 42' S λa = 35° 51' O Wind NW 4 3 sehr, leichte 54°C Bewölkung 1/9 Güte Sicht gut, alles sind bereit Bar 1030 Luft 15°	Schiff stampfte stark sehr heftig u. nahm viel Wasser über Back u. Achterdeck Kurs rw 251° (-45°) Fahren von 10¹⁰ - 10⁵⁰ mit neuen Marken (Ohne Ergebnis)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16⁰⁰		Schiff arbeitet schwer in der schweren Dünung und nimmt viel Wasser über Deck und Aufbauten Kurs rw 251° (-45°)
18⁰⁰		Schiff arbeitet schwer in 5-6 Dünung und die schweren Brecher, Kurs rw 251° (-45°)
18⁴⁴		Ausl. φ 4° N Δλ = 6° 4'
20⁰⁰	φ = 39° 30' N λ = 33° 58' O Wind NNO 6 grobe See Bewölkung wechselnd Sicht gute, Bar 1020 Luft 14°	Schiff rollte rw Kurs 251° (-45°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24[00]	φ = 39°35'N λ = 33°00'O Wind NNO 6/7 grobe See, lange steile NNO-Dünung wechselnd bewölkt mäßig bis gute Sicht Bar. Stand Luft 14°	Uhr – 15 Minuten Schiff rollt Ap Reis 251°(–45)
9.IV. 4[00]	y = 39°50'S λ = 31°02'O Wind NNO 5/ hat See lang und steile Dünung meist bedeckt mäßige Sicht Barom. 1014 Luft 14°	U z – 15 Minuten Schiff Ap Reis 251°(–45)
8[00]	φ = 40°07'S λ = 31°00'O NNW 5-6, hohe Farad NNW-Dünung, meist bedeckt mäßige Sicht. Barometer: 1011 Luft: 14°	Schiff schlingert schwer in NNW-Dünung mit nimmt Wasser über Deck in Lee Reis ap 251°(–46°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9/9. 12[00]	φa = 40°23'S λa = 29°46'O Wind NW 4/5 grobe See u. lange steile NW Dünung wechselnd bewölkt mäßige bis gute Sicht Bar. 1011 Luft 13°	Schiff schlingert stark u. nimmt Wasser über Deck a. Lee Ap Reis 251°(–45)
16[00]	φ = 40°38'S λ = 28°58'O Wind 4 Orkanböen mit Regen, Seegang 4 Schiff bewegt sich wenig Luft 13° Barometer 1012	Reis ap 251°(–46)
15[00]	φ = 40°46'S λ = 28°26'O Wind wechselnd Barom. 1012 Luft 11°	Schiff schlingert mäßig Reis ap 251°(–46)
20[00]	φ = 40°54'S λ = 27°47'O Nord 5, bedeckt Niederschlag schlechte Sicht grobe See Bar. 1010 Luft 11,5°	Schiff rollt in achterlicher See ap Reis 251°(–46)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.00	φ = 41° 11' S l = 26° 43' O Wind böig Nord/Ost/SO Nord 6/7 sehr grobe bis hohe See bedeckt, zeitweise stark böiger Regen schlechte See Bar 1006 Luft 14°	Ust – 15 Meile Schiff rollte in achterlicher See Kurs 251° (-46)
18.IX. 4.00	φ = 41° 26' 25 46'. Wind böig, S.O 6-8 drehend auf West 34 nehmend böige Sturm- Böhen vereinzelt machen aufkommende See hoch Barometer 1007 Schiff 9,5°	Ust – 15 Meile Schiff schlingert in Sturm- bis Ost-Dünung. Kurs 251° (-46°)
6.00	φ = 41° 34' 37 – 25° 10' Ost Wind 6–7 böig Bar = 1009 8.00	Schiff schlingert in Sturm Kurs 251° (-46)
12.00	φa = 41° 00' 15 la = 25° 31' 0 Wind NW 6–7 böig, See grobe Bar 1010,5 Luft 7,5°	Schiff stampfte in Sturm, nahm Wasser über Bord u. drehte Kurs 251° (-46)
10.00		Schiff stampfte in Sturm nahm Wasser über Bord u. drehte Kurs 251° (-46)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13	φ 42 18 N 22 49 6 WSW 8 sehr klar u. Dünung beleckt Sicht mäßig Barometer 1016 Luft 6°	Von 17[20] bis 17[30] Manöver-Lagegramm, kontrollieren des Verbandes. Schiff dampft in schwerer Such-Lage Dünung voll voraus mit Steuer auf Deck u. Brücken Wind φ 251° (-46)
20[00]	φ 42°25'5 λ 22°21'0 Wind WSW 6/7 (8) sehr hohe See starke See u. Dünung meist bedeckt, mäßige Sicht, Bar 1016 Luft 6°	Schiff stampft heftig u. nehmen öfter viel Wasser über Back u. Vorschiff Wind Kurs 251° (-46)
24[00]	φ 42° 36' N λ 21° 38' O WSW/NW 6/7 (8) sehr hohe See u. hohe Dünung stark bewölkt, mäßige Sicht Bar 1017 Luft 7°	96 21[15] 65 Umdrehungen Schiff schlingert heftig u. nehmen öfter viel Wasser über Back u. Vorschiff Wind Kurs 251° (-46)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11/12 4[00]	φ 42°45' λ 21°02'0 Westlage in Boen 8/10 Sicht mäßig Luft gutes Hafen Regen- u. Hagelschauer Bar 1013 Luft 6,5°	Schiff stampft u. schlingert heftig und nimmt viel Wasser über Back u. Vorschiff Kurs 251° (-46)
8[00]	φ 42 54 N 20 05 0 Wind WSW 8 11 zeitw. Orkanartig Boen Hagelschauer mit bedeckt mäßig bis gut klar sehr hohe See große Dünung Barometer 1015,5	5[00] φ 42°57'5 N 20°29'6 Kurs 251° (-46) Schiff arbeitet schwer in sehr hoher See und Dünung mit starkem Brecher über das ganze Schiff. Wind 6-5 Windstärken Maschine T. V. 54 Umdrehungen Fahrt 7 Knoten u. Kurs beibehalten die Abtreibung von Linie T. wird berücksichtigt. Peilung nicht möglich. Steuern von 4[00]-10[00] φ 27° um das Schiff richtig zu legen 96 10[00] wurde die Fahrt auf 50 Umdrehungen herabgesetzt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10⁰⁰		Pb 10⁰⁰ nehmen Kurs u. See zu. Wind 4°S4 11 bei aufgehender Sicht starker See, über Nacht 4/11 bei schlechter Bewölkung u. einige Luftgen Hagel A. schweres Bar 1020 In der Nacht Windstärke 12
12⁰⁰	Pa 42°53'5' 1a 19°22'5 Steuern um 2 Kurs 4 und 4S4 11/12 sehr bew. aufgehender Mond, hohe See Nachtsüber bewölkt mäßig bis gute Sicht, Bar 1025 Luft 5°	Schiff stampft stark, Fahrt ist stark herabgesetzt u. nehmen Kurs 4 in den ganzen Vormittag in der ganzen Vorschiff
16⁰⁰	φ=42°49,2=19°03,5 Steuern WSW 11 See u. hohe See mit starker Bewölkung meist bedeckt u. Sicht, Hagelschauer Barometer 1025 Luft 4°	Von 15³⁰ bis 15⁵⁸ Mann Backbordseite über Bord Versuch Boot klarzumachen Boot Schiff nimmt so viel Wasser über Bord daß Boot nicht zu Wasser gelassen werden kann
20⁰⁰	φ=42°45'5' 1=18°14'0 Kurs 54 9 See bedeckt mäßig bis gute Sicht Bar 1030,5 Luft 4°	Schiff schlingert stark, Fahrt ist stark herabgesetzt u. nehmen Kurs 4 in den ganzen Vormittag in der ganzen Vorschiff
24⁰⁰	φ=42°39'8' 1=17°21'0 Kurs 54/4 9/7 grobe See ganz leicht durchwindende Bewölkung (3/4 u. 4/5) meist bedeckt mäßig bis gute Sicht Bar 1032 Luft 7°	Pb 21⁰⁰ Kurs u. Segel abgenommen Schiff schlingert stark in langer, leichter, durchwindender Bewölkung
10 12 18	φ=42°48,5 18°35,6 Steuern Kurs 54 10 leichte See, Bewölkung meist bedeckt Hagelschauer mäßige Sicht Fahrt 4 Barometer 1027	Schiff stampft stark, Fahrt ist herabgesetzt u. nehmen Kurs 4 in den ganzen Vormittag in der ganzen Vorschiff Pb 17³⁰ Beide Motoren betriebsklar Mannschaft Abhärtungen Thermometer 28°(-40°)
		Pb 15 Uhr
		Pb Pütz 280°(-40)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12 IX 4ᵉᵉ	φ=42°32,5 n. 16°47,6 Wst 5 in Böen 7-8. See mäßig Dünung abnehmend wechselnd bewölkt, gute Sicht Barometer 1031 Luft 5,5°	NZ; – 15 Minuten Alt 00 30ᵉᵉ Maschine VK. 75 Umdrehungen Schiff stampft sind in mit Zerstörer Wasser über Deck u Kurs 4/Bars ge 280 (–40)
6ᵒᵒ	φ=42°20,5 16°15,6 WNW 4-5 bedeckt bewegt sich einige SW-Wst-Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Barometer 1032 Luft 7°	Schiff stampft in SW-Wst-Dünung und mannt Wasser über Vorschiff 4/Bars ge 280 (–40)
8ᵒᵒ	φ 42°16'5 λ 15°45'0 Wind West 5 gute See mäßige Westdünung stark bewölkt gute Sicht Bar 1032 Luft 2°	Schiff stampft in Westdünung in mehreren Spritzern über Vorschiff ge Bars 280 (–40)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12ᵒᵒ	φa = 42° 10' S λa = 11° 43' O Wind West 5/6 grobe See mäßige Westdünung stark bewölkt gute Sicht Bar 1032 Luft 10,4°	Schiff stampfte wie vorher in Westdünung 4/Bars 280 (–40)
16ᵒᵒ	φ 42°22,5' S 13°41,0 O Wind WNW 5/6 bedeckt See mäßige Dünung wechselnd bewölkt Sicht Barometer 1030 Luft 7,5°	Schiff stampft in Westdünung 4/Bars 280 (–40)
18ᵒᵒ	φ 42°32,5' S 13°09,6 O WNW 5/6 bedeckt See mäßige Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Barometer 1030 Luft 8,5°	Schiff stampft in Westdünung sind mannt Wasser über Vorschiff 4/Bars 280 (–40)
18ᵒᵒ	φa = 42° 00' S λa = 12° 52' O	W 3 S Ol = 14° 2E

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20⁰⁰	φ = 41° 57' N λ = 12° 28' O Wind WNW 5/6 sehr grobe See stark bewölkt mäßige Sicht Bar hoch Luft 8°	Schiff stampft Kurs 280° (– 43)
24⁰⁰	φ = 41° 49' N λ = 11° 25' O Wind WNW 6/7 sehr grobe See bedeckt mäßige bis gute Sicht Bar 1029 Luft 10°	Wache – 15 Mann Kurs 280° (– 43)
13 IV 4⁰⁰	φ = 41° 42' S λ = 10° 13' O Wind WNW 6 stark See sehr grobe Dünung bedeckt mäßige Sicht Bar 1025 Luft 10°	W. – 15 Mann Kurs 280° (– 43)
8⁰⁰	φ = 41° 45' 2 N λ = 9° 21' 6 O WNW 6 stark See sehr grobe Dünung ganz bedeckt gute Sicht Baro. 1024 Luft 9°	Schiff stampft sehr stark und nimmt viel Wasser über Kurs 280° (– 43)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φ = 41° 13' N λ = 8° 12' O Wind NW 4/5 sehr grobe See lange Dünung bedeckt, Bar 1010 Luft 10°	Schiff stampft sehr stark kann über Deck und Kurs 280° (– 43)
16⁰⁰	φ = 40° 48' 5 N λ = 7° 20' 6 O Wind NW 6 stark See sehr grobe Dünung bedeckt, Nebel mäßige bis gute Sicht Barometer 1017 Luft 11°	Schiff schlingert stark, kann nimmt Wasser über Deck und Luken. Besatzung macht Probeschießen von 14⁰⁰ bis 15⁰⁰ mit 15 cm (M/S Schiff) und 2 cm Flak. Alles in Ordnung. Kurs 280° (– 43)
18⁰⁰	φ 41° 37,5 6° 58,6 NW 8 hohe See, lange Nördliche NW-Dünung Bedeckt, mäßige Sicht Barometer 1016 Luft 11°	Schiff stampft sehr stark und nimmt viel Wasser über. Kurs 280° (– 43)
20⁰⁰	φ = 40° 23' N λ = 6° 32' O See und Wind unverändert bedeckt, Nebel regen Bar 1015, Luft 12°	Schiff stampft Kurs 280° (– 43)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24⁰⁰	φ = 39° 58' N λ = 5° 42' O Wind NW/WNW leichte See bedeckt anhaltender Regen schlechte Sicht Bar 1013 Luft 25	Schiff stampfte sehr heftig in nahem Hasser über Back u. Vorschiff 2/9 φo 23 m Wind u. See abflauend. lange, leichte NW'l dünung rfw Kurs 303° (- 34) φo 23¹⁰ 65 Umdrehungen
14/9 4⁰⁰	φ = 39° 35' 5 4° 55' 6 Wind West 6 Schiff bewegte See, lange leichte West-NW-Dünung. Verkehrt gewölkt, gute Sicht Bar 1014 Luft 10°	Schiff stampft heftig in langer hoher West-Dünung. Extr. Brecher über Vorschiff. 4⁰⁰ Dünung etwas abflauend. Sicht NW 2 Umdrehungen Kurs φo 303° (- 34°)
8⁰⁰	φ = 39° 15' N λ = 4° 17' O Wind WNW 3/4 mäßig bewegte See lange unregelmäßige Dünung, wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1015 Luft 11°	rfw Kurs 303° (- 37) Schiff stampft in nahem Hasser über Back u. Vorschiff

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14/9	φa 38° 58' N λa 3° 29' O Wind NW 4 mäßig bewegte See lange unregelmäßige Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1015 Luft 11°	Schiff stampfte in nahem Hasser über Back u. Vorschiff rfw Kurs 303° (- 37)
16⁰⁰	φ = 38° 41' N - λ = 2° 41' O Wind NW 6 Schiff bewegte See mäßig Dünung gute Sicht Bar 1011 Luft 14°	Schiff stampft, nimmt Wasser über Back in Lücken der Dünung. rfw Kurs 303° (- 37)
18⁰⁰	38° 28' N - 2° 15' 6 NNW 6 hohe See Dünung mäßig bewegt gute Sicht Bar 1010 Luft 12,5°	Schiff stampft nimmt Wasser über Back in Lücken Kurs rfw 303° (- 37)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.4.	φ = 38°15' N λ = 1°50' O Wind NNW 6/7 grobe See, meist bedeckt, lang. NW'e Dünung, mäßig. S. Bar 1009,5 t = 11,5°	Schiff stampft
24.00	φ = 37°51'5 λ = 1°03'0 Wind NW 8/9 hohe See, hoh. u. regnerisch, meist bedeckt, schlechte Sicht, mäßig. S. Bar 1006, Luft 15°	12.24 – 15 Uhr Schiff stampft u. nahm Spritzwasser über Deck u. Brücke Ortszeit Paris 303° (–37)
15.4. 4.00	φ = 37°24'5 λ = 20°25'0 Wind NW 6/7, in Böen bis 10, mäßig bewegte See, Regenschauer, meist bedeckt, schlechte Sicht. Bar 1004,5 Luft 15°	12.00 – 15 Uhr Schiff stampft schwer in NW. Richtung und nimmt Brecher über Deck u. Luken Ortszeit Paris 303° (–37)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.4. 6.00	φ = 37°18,5' 0°04'6 WNW 9/10, Orkanböen, mittl. hoher See, hohe Langkämmige Dünung, Regenböen, Sicht 3 Meilen Bar 1000 Luft 14°	
8.00	φ = 37°13,5' = 1°05' W WNW-Kurs 4-7 Knoten Schiff gestoppt See unverändert Um 6.00 befindet sich das Schiff noch in Regenböen, Sicht 2 Meilen Barometer 1003 Luft 14°	Um 6.00 Uhr nach 30 Minuten Stoppzeit befindet sich das Schiff noch vom Sturmzentrum. Hohe, steile, einander laufende See in Dünung. Schiff arbeitet sehr schwer und nimmt hohe Brecher über Deck Ortszeit Paris 303° (–37°)
12.00	φ = 36°58'5 λ = 0°26'25 Wind WNW/4=5 Bft 9/10 Hohe, steile, einander laufende See in Dünung, sehr böig mit aufkommendem Regen, bedeckt, schlechte Sicht Bar 1007, Luft 11°	Schiff stampft heftig u. nahm über Brecher in See Ortszeit Paris 303° (–37°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16/9 16[00]	φ 36°42' 00°57' W W SW 8 hohe See und unregelmäßige Dünung, wechselnd bewölkt, gute Sicht Baro. 1011 Luft 10,5°	Schiff arbeitet sehr schwer in hoher See und Dünung, nimmt Wasser über Deck Ab 14[00] Kurs 60° Marsch Kurs rw 303° (-37°)
18[00]	φ = 36°35,1' N λ = 1°10,7' W W SW 8 See und Dünung unverändert hoch Bewölkt Baro. 1014 Luft 10	Kurs rw 303° (-37°)
18[30]	φa = 36°28,5' λa = 1°21,4' W	Ab 5 W Δλ 7,4
20[00]	φ = 36°21,2' N λ = 1°33,4' W Wind WSW 7/8 hoch, hohe See u. hohe lange Dünung mäßig bewölkt mäßige Sicht Bar 1015, Luft 10°	Schiff schlingerte heftig u. nahm sehr viel Wasser über Deck u. Vorsch. ab rw per Kurs 303° (-37°)
24[00]	φ = 36°4,2' N λ = 2°6,2' W Wind WSW 6/8 sehr hoch, hohe See sonst unverändert Bar 1020, Luft 12°	unverändert rw per Kurs 303° (-37°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16/9 4[00]	φ = 35°44,5' N 2°43' W SW 6/7 in Böen 8/9 hohe See und Dünung Regenböen mäßig bewölkt hohe Baro. 1022 Luft 9,5°	Schiff rollt sehr stark in hoher langer See, Dünung und nimmt viel Wasser über Deck u. Lukendeckel Kurs rw 303° (-37°)
[illegible]	φ = 35°19' N λ = 3°29,4' W Wind SSW 6/7, in große See u. lange hohe Dünung mäßig bewölkt, Baro 1025 fallend gute Sicht	Schiff rollt sehr stark rw per Kurs 303° (-37°)
12[00]	φa 37°51,5' N λa 4°19,4' W Wind SSW 4 mäßig bewölkte Luft, sehr hohe See, Dünung mäßig Baro 1016 Luft 16° gute Sicht	Schiff rollt sehr stark rw per Kurs 303° (-37°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12 16.7.	φ = 34°24'S λ = 5°10'O	
16	W–SW – mäßig	
	bewölkt Regen	Schiff rollt sehr stark
	stark SW Dünung	
	wechselnd bedeckt	in SW Passung
	gute Sicht	
	Bar 1024	
	Luft 12,5	
18	φ = 37°10'S λ = 5°36'O	
	wechselnder Wind 2	Schiff rollt sehr stark SW Dünung
	bewölkt Regen	
	klares SW-Dünung	
	Reigwasser 1024	
	Luft 12°	
18 17.7.	φ = 37°05'S	4y + Δλ = 10°0
	λ = 5°48'O	
20	φ = 33°55'S	
	λ = 5°55'O	
	Wind NO 3	Schiff rollt in
	leicht bewölkt See	langer mäßiger SW-Dünung
	lang SW-Dünung	Kurs rpt 303 (-36)
	stark bewölkt	
	gute Sicht	
	Bar 1028,5	
	Luft 15°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24	φ = 33°47'S	11 21 – 15 Meile
	λ = 6°45'O	
	Wind NO 4/5	Schiff schlingert in
	mäßig bewölkt See	langer mäßiger Dünung
	zunehmende	und laufender Dünung
	laufende Dünung	rpt Kurs 303° (-36)
	stark bewölkt	
	gute Sicht	
	Bar 1024, Luft 13,5	
17 17.7.	φ = 32°58'S λ = 7°39'O	11 21 – 15 Meile
4	Wind NW 5 mäßig	
	bewölkt See	
	laufend Dünung	Schiff rollt stark
	zunehmend	
	gute Sicht	
	Bar = 1023	
	Luft 22°	rpt Kurs 303° (-36)
8	φ = 32°28'S λ = 8°35'O	
	Wind 4 bedeckt bewölkt	
	See lang SW Dünung	
	mäßig laufend	Kurs rpt 303 (-36)
	Schiff Luft 17°	
	Baro. 1023	
12	φ = 31°59'S	
	λ = 9°27'O	rpt Kurs rpt 303 (-36)
	Nord 5 grobe	Schiff rollt stark
	See lange SW-	in langer mäßiger
	Dünung Bedeckt	SW Dünung
	bewölkt zeitweise	
	Sicht Bar 1022,5	
	Luft 20,5°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17/9 16[uhr]	φ=31°30'S 10°16'O WNW 4, abflauend See u. Dünung geht zurück bewölkt gut Luft Bar. 1019 Luft 20°	Kurs rw 303°(-35°)
18[uhr]	φ=31°16'S 10°41'O WNW abflauend See mäßig bedeckt gute Sicht Bar 1019,5 Luft 18°	Schiff wurde 7 Spanten über Dick + Latten
1832	φa = 31°17'S λa = 10°45'4	Δφ = 4'S Δλ = 4'O
20[uhr]	φ = 31°06',5 λ = 11°04'.5 Wind NW 4 5 grobe See bedeckt Regenschauer mäßige Sicht Bar 1020 Luft 18°	rw Kurs 303°(-35°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17/9 24[uhr]	φ=30°38',5 λ=11°55'.7 Wind NW 5 grobe See, meist bedeckt, mäßig bis gute Sicht Bar. 1019.5 Luft 17.5°	Ust – 15 Uhr rw Kurs 303°(-35)
18/9 4[uhr]	φ=30°18'S 12°46'W Wind NW auffrischend 6 bedeckt Regen, mäßige Sicht See stark bewegt Bar 1020 Luft 16°	WZ: –15 Uhr Kurs rw Kurs 303°(-35)
8[uhr]	φ=29°38'S λ=12°45'.5 Wind Süd 2 Luft bewegte See leichte Regenbedeckt Dünung schlechte Sicht Bar 1020 Luft 16°	rw Kurs 303°(-35)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φ = 29°10' N λ = 17°32' W Wind Süd 3 leicht bewegte See stw. bedeckt Regenschauer durchzog Bar 1021,5 Luft 17° mäßige Sicht	Mpr. Peros 303 (-35)
16⁰⁰	φ = 28°42,5' N 15°22,6' W SW 3, bedeckt Regenschauer Luft 24 Grad C See leicht bewegt Barometer 1023 Luft 16	Mpr. Peros 303 (-35)
18⁰⁰	φ = 28°28' N 15°47' W Wind SW 3, meist bedeckt stw. Regen, leicht bewegte See Barometer 1023 Luft 16,5°	Mpr. Peros 303 (-35)
20⁰⁰	φ = 28°13 N λ = 16°03 W Wind SO 2/3 leicht bewegt See bedeckt, mäßige bis gute Sicht Bar 1023,5 Luft 16°	Mpr. Peros 303 (-35)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3,4⁰⁰	φ = 27°45' N λ = 16°52' W Wind OSO 3/4 leicht bewegte See bedeckt mäßige Sicht Bar 1023 Luft 18°	Mpr. Peros 303 (-35)
19.9. 4⁰⁰	φ = 27°19,5' N λ = 17°41' W Wind NO 2/3 stark mäßige See bedeckt Regenschauer mäßige Sicht Bar 1021,5 Luft 14,5°	Mpr. Peros 303 (-35)
8⁰⁰	φ = 27°04,5' N 18°02' W Wind NW 1-2 bedeckt zeitw. Regen mäßige Sicht See mäßig bewegt Luft Bar. 1022 Luft	Mpr. Peros 303 (-35)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φa = 26°39' N λa = 18°53'4 Wind NO 2 stark bewölkt leicht bewegte gute Sicht Bar 1021 Luft 20°	rpr Kurs 303 (-34)
16⁰⁰	φ=26°17'9 λ=19°27' West Wind NW 1 leicht bewegte See mondschein bewölkt gute Sicht Baro 1020 Luft 20°	rpr Kurs 303 (-32)
18⁰⁰	φ=26°05'N 44'5 Wind 2 westlicher See schwach gute Sicht Luft 20° Baro 1020	Kurs rpr 303 (-32°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/9 20⁰⁰	φ = 26°39' S' λ = 19°40' E Wind Nordl 1/2 bedeckt fast ruhige See gute Sicht Bar 1020.5 Luft 19,5°	rpr Kurs 303° (-32)
24⁰⁰	φ= 26°08'5' λ = 19°46'5 Wind NW 2/3 leicht bewegte See keine Sicht wolk. bewölkt bedeckt Zeit leichte Regen- schauer, gute bis mäßige Sicht Bar 1020, Luft 18°	rpr Kurs 303° (-32)
3/9 4⁰⁰	φ 25°45, 2 λ 20° E NW 2/3 bedeckt Regen mäßig Luft leicht dunst Sicht Baro 1018 Luft 18	Kurs rpr 303 (-32°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8 vm	φ - 24° 55 S λ - 21° 50 W Wind NNO 3 leicht bewegte meist bedeckt regnerisch Bar 1012 F 5 Luft 20° ruhige bis mäßig bewegte See	Pr - Prima 303 (-32)
930		Maschine Stopp Fahren mit kleiner Maschine!
12 m	φ 24° 51' S λ 21° 52' W Wind NNO 3/4 mäßig bewegte stark bedeckt mäßige See Bar 1012 F 5 Luft 22.5°	
12 42		Maschine V V Fahren mit kleiner Maschine Kurs 290 (-36)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2 Nm	φ - 24 54 S λ 22 02 W Wind NNO 4 bis 5 bewegte See, NO Dünung, bedeckt, stark Dichte Regen Baro 1007,5 Luft 21°	13 02 Fischer Schiff 18 Sm Kurs 290, vorgen. Schritte, 13 13 13 40 Fischer Schiff Backbord in Nähe von Schiff auf Position
20 m	Wind NNO 4 bedeckt, regnerisch mäßig bewegte See, mäßige Sicht, Bar Bar 1012, Luft 20.5°	Treiben auf Position
24 m	Wind NNO 4/5 Grobe See bedeckt, stark regnerisch mäßige See Bar 1013, Luft 19	
21.9	Wind NNO 6/7 hohe See in Dünung bedeckt, Regen mäßige sichtig zeitweise Gewitter Baro 1011 Luft 19°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21/9 8⁰⁰	NW 7, bedeckt, starker Regenböen, sehr hohe See Sicht wechselnd bis Gut. Barometer 1013 Luft 19°	Treiben auf Position. Wegen schlechten Wetters kein Rettungsversuch.
12⁰⁰	Wind NNO 7/8 hohe See Regenschauer sehr schlechte bis mäßige Sicht Bar 1012,5 Luft 20,5 meist bedeckt	Treiben auf Position
16⁰⁰	φ=25°39' λ=22°05' NW 5/6 abnehmend NW Dünung mäßig bedeckt, zeitw. Regen Barom 1011,5 Luft	12⁰⁰ Position φ=25°34' λ=22°05' Schiff treibt 184° 1,5 Knt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21/9 20⁰⁰	NNO 5/6 Bedeckt, zeitw. sehr heftige Regenböen hohe See mäßige NW Dünung Bar 1012 Luft 18,9	Treiben, warten auf besseres Wetter.
24⁰⁰	φ=25°49' S λ=22°06' E Wind NNO 6/8 große bis hohe See, überkommende Bewölkung vereinzelt leichte Regenschauer gute Sicht Bar 1012 Luft 19°	Treiben auf Position Kurs 184° 1 Kn.
22/9 4⁰⁰	φ=25°34' N 22°06' E NW 3-5 schlechte Sicht bei dicken Regenschauern Luft kühler Barometer steigend Luft	Treiben auf Position Schiff treibt 184° Stärke 4 aus NW Dünung 6⁰⁰ φ=25°34' N λ=22°07' E

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23/9 8⁰⁰	NNO 5 Wind bedeckt, zeitw. Regen, Grube See. Schiff schlingert im langen NO Dünung	Treiben auf Position wurden auf bessere Wetter,
12⁰⁰	Wind NNW 4 ziemlich grobe See mit Kabbelsee weiße Brandung leicht bewölkt, gute Sicht, Bar 1011 Luft 20°	Treiben auf Position zu groben Lot bessere Wetter
		12³⁰ Ga: 26°03' Sr 22°07' Tr 2 1/4 - 2 1/2 Uhr 12 Knoten = 1 sm 54 m 27 Sm gelaufen = 1,21 Knoten
18⁰⁰	Ga: 26°07' Sr 22°07' Tr NW 3, leichte Brandung See, Kabbelbrandung, Sicht teilweise gute Sicht. Baro. 1011 Luft 22°	Fahrt von 13³⁰ bis 14³⁰ in Richtung von Kap Verde

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20⁰⁰	N 4 bis 3 mäßig bewegte See, lange NW Brandung Einzelne Wolken gute Sicht Bar 1012 Luft 20°	Treiben auf Position
24⁰⁰	Wind N 4 2/3 leicht bewegte See, lange mäßige NW-Brandung wolkenlos gute Sicht Bar 1011 Luft 19°	Treiben auf Position
23.9. 4⁰⁰	Wind NW 2/3 leicht bewegte See NW Dünung gute Sicht Baro 1011 Luft 15,5° leicht bewölkt	Treiben auf Position
6⁰⁰		Ga: 26°16' Sr 21°32' Tr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8[00]	Wind NW 2/3 leicht bewegt See lange niedrige NW Dünung mäßig bewölkt Bar 1012 Luft 19° gute Sicht	Beginnen um 8[00] mit der Abgabe der Wetterschlüsse an Schiff 28
12[00]	Wind NW 2 sonst unverändert Bar 1012, Luft 22° gute Sicht	12[00] φ 26°24'N λ 21°51'W
18[00]	Wind NW 2 wechselnd bewölkt See leicht bewegt lange niedrige NW Dünung Bar 1013 Luft 20°	Um 18[30] Abgabe u. Empfang von Seewetter beendet
20[00]	Wind Nord 3/4 leicht bewegte lange niedrige Wogen Dünung leicht bewölkt Bar 102.5 Luft 19,2° gute Sicht	19[00] φ 26°29'N λ 21°43'W Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23/9		
24[00]	Wind 4 NW 3 leicht bewegte lange niedrige Wogen Dünung mäßig bewölkt Bar 1013.5 Luft 16,5° gute Sicht	Treiben auf Position
24/9		
4[00]	Wind NW 2 wechselnd bewölkt sonst unverändert Luft 15° Barom. 1013	
8[00]	φ 26°40'S λ 21°35'W NW 1 fast ruhige See leichte NW Dünung wechselnd bewölkt Bar 1015 Luft 16,5° gute Sicht	8[00] Übergehen nach befohlenem Standort Fahren mit einem Motor 54 Umdrehungen φ 26°45' λ 21°34'W

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12[vm]	φa = 26° 06' S λa = 21° 43' W Wind SW 4 C 4 leicht bewegte bewegte See vielwolkig bedeckt Sicht mäßig gut Bar 1014 Luft 19°	n/pr Reis 345° (-5)
16[nm]	φ = 25°32' S λ = 21°52' W Wind SSW 3/4 mäßige ruhige See Klares Wetter sehr gute Sicht Bar. 1014 Luft 17°	n/pr Reis 347 (-3)
18[hr]	φ = 25°15' S 22°03' W	M 18[hr] Kurs spr d/Heil
	Wind u. Wetter unverändert	
	Bar. vm. 1015	
	Luft 18,5°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18[54]	φa = 25°05' N	n/pr Reis 360° (-23)
	λa = 22°05' W	Δφ = 3 N Δλ = 2' 4
19[21]		Stopp Maschine Treiben auf Position
20[hr]	Wind SSE 1 fast völlig See Dünung SE beinah mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1015,5 Luft 18°	Treiben auf Position
24[hr]	Wind ESE 2 leicht bewegte See, lange ruhige SE Dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1016,5 Luft 17,5°	Treiben auf Position
25.9 4[00]	Wind SSW 1/2 fast ruhige See wenig bewölkt meist gute Sicht Bar 1016 Luft 17°	Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8[00]	φ=24°35,5 N λ=22°04,7 W 342 leicht bewegte See leicht bewölkt gute Sicht. Baro. 1013 Luft 20°	6[00] φ=24°35,5 N λ=22°04,7 W Treiben auf Position
1045		Sichten Schiff 3 Strich backbord voraus gier an Backbord
1121		Geschoben E 5
12 11		Opp Steuerbord voraus Schiff 23 zu nehmen
	12[00] Wind SW'E 1/2 leicht bewölkt mäßig See Baro 1013 Luft 21° gute Sicht	
1800	Wind SW'E 1 mäßig See meist bedeckt gute Sicht Baro: 1013 Luft: 19°	Treiben auf Position
		14[00] Beginnen mit Abgabe der Mark schräg ab.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20/1 20[00]	Wind Süd 1 fast mäßige See gute Sicht Bar 1018.5 Luft 18.5° bedeckt	11[00] Abgabe beendet Treiben auf Position
24[00]	Wind SO'E 1 fast mäßige See bedeckt lange mäßige Dünung Bar 1017 Luft 17° gute bis mäßige Sicht	
21/1	Wind SSO 1 mäßige See wechselnd bewölkt Luft feuchtig gute Sicht Baro 1015 Luft 14°	Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8⁰⁰	Wind SO 1 bedeckt, ruhige See lange mädrige Dünung gute Sicht Bar 1018 Luft 19°	Treiben auf Position
12⁰⁰	Wind SE 1 stark bewölkt ruhige See lange mädrige Dünung gute Sicht Bar 1018.5 Luft 19°	Treiben auf Position
16⁰⁰	Stille, gleiche See lange Dünung gute Sicht Bar 1017.5 Luft 21°	15⁵⁵ φ = 24°45' λ = 21°52'5 Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20⁰⁰	Stille glatte See, gute Sicht Bar 1018 Luft 20° stark bewölkt bis bedeckt	Treiben auf Position
24⁰⁰	Wind NO 1/2 fast ruhige See bedeckt aufkommender leichter Regen Bar 1018, Luft 19° mäßige Sicht	Treiben auf Position
27.9		
4⁰⁰	Wind OSO 1 fast ruhige See mäßige Sicht leichter Regen bedeckt regnerisch Sicht Bar 1016 Luft 18,5°	Treiben auf Position

6 a m R/S 227°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.9.	ϕ = 27°00,5'	
16ᵉᵉ	λ = 20°09,5' W	
	SO 5/6 mäßig	
	bedeckt zeitw.	
	Regen böige Sicht	
	u. Dünung	
	mäßig Seegang	
	Bar: 1011	Kurs rw 227 (-36)
	Luft: 14,5°	
21ᵉᵉ	ϕ = 27°25,5' 20°43,7'	11ᵉᵉ ϕ = 27°36,5' 21°37,7' W
	SSO 4-5, böige Sicht	Kurs rw 221° (-36°) Fahrt
	u. Dünung mäßig	und einen Meter 32 knotig,
	bedeckt Seegang	Schiff nimmt Wasser
	Baro. 1019	Deck.
	Luft 20,2°	
24ᵉᵉ	ϕ = 28°10,5'	
	λ = 21°10,2' W	
	Wind SO 5/6	
	grobe See,	
	Durch ein langsam	
	kommig, welle =	Schiff schlingerte
	schlag bewölkt	
	mäßige Sicht	rw Kurs 221° (-36)
	Bar 1021, Luft 17°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24/9	ϕ = 28°34,5	
4ᵉᵉ	λ = 21°34,2'	
	Wind SO 4 stark	
	See SO 4 Dünung	
	wechselnd dy =	
	wolkig mäßige	
	Regenschauer	
	Sicht	
	Baro 1019	Kurs rw 221° (-36)
	Luft 17°	
8ᵉᵉ	ϕ = 28°20,5' 21°43,7' W	6ᵉᵉ ϕ = 28°40,5' - 21°25' W
	SO 3-4 böige	Kurs rw 227° (-30°) böige
	Sicht bewölkt	Motor K.V.
	Dünung	
	Seegang 1	
	Baro. 1020	
	Luft 20°	
12ᵉᵉ	ϕ = 27°59,5'	Fahren ab 9ᵉᵉ mit 60
	λ = 21°15,4'	Umdrehungen und
	Wind OSO 3/4	10ᵉᵉ Kurs 324° (-30)
	mäßig bewölkt	Befinden uns in 49 Tgg 4
	gute Sicht Regen	Sch 16 1/2 bt rw 385°
	Bar 1019	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16[00]	Ostl. 1 Klares Wetter leichte Dünung Sicht ausgezeichnet Baro 1012,5 Luft 20°	Fahren ab 14[00] mit 5 Umdrehungen n/sm Kurs 0° 15 30 Stop
29/7 20[00]	φ=22°00,9' N λ=22°06,4' W Wind Ostl 2 bis 3 leichte Dünung zeitweise Regen Sicht ausgezeichnet Baro 1012,5 Luft 22°	19[00] φ=28°00,8' N λ=22°06,4' W Treiben auf Position
24[00]	Wind Ostl 2 bis 3 fast ruhige See Dünung leichte Bewölkung Sicht gut Baro 1012,5 Luft 22°	Treiben auf Position Schiff liegt ab 4
30.9. 4[00]	Wind NW 2/3 fast ruhige See Dünung mäßig bedeckt mehrere Schauer Baro 1016 Luft 18°	Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30/9 8[00]	Wind NW 2-3 leicht bewegte See Dünung leicht bewölkt Baro 1017 Luft 22°	5[40] φ=28°01,2' N λ=22°16,7' W Treiben auf Position
8[00]	φ=28°02,5' N λ=22°15,4' W	Treiben von 8[00] bis 9[00] auf Position
9[00]		Fahren mit einem elektr. Motor 54 Umdr. rp 90° (-10)
11[40]	φ=28°02,5' N λ=21°49,7' W	11[40] Legen Schiff auf Segelkurs 52 Umdr. rp 270° (-35)
12[00]	φ=28°02,5' N λ=21°57,7' W Wind West/NW 4 aufgefrischt leicht bewegte See leicht bewölkt Baro 1016,5 Luft 21,5° gute Sicht	Treiben rp Pos 270° (-35)
12[20]	φa=28°01,2' N λ=22°00,2' W	Abrechnen Stopp Treiben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16[00]	y: 28°01' Fa 22°01'W Wind NW 2 leicht bewegt See klares Wetter See gute Sicht Baro 1016 Luft 21°	Treiben im Marktgebiet Nicht
20[00]	y: 28°01' 22°01' Wind Windstärke See mäßig Sicht gut Baro 1015 Luft 21°	Treiben im Marktgebiet
24[00]	Wind NW 2 See mäßig Sicht bedeckt und) bewölkt See Seegang Luft 20,5°	Treiben im Marktgebiet Schiff liegt rpt NW

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12[00]	Wind NW 4 See mäßig bis leicht bewölkt mäßig-gut Sicht Baro 1020 Luft 21°	Treiben im Marktgebiet Schiff liegt rpt NW
8[00]	y: 27°56'5 Fa 22°05'4	
12[00]	y: 27°56'8 Fa 22°05'4 Wind umfst ihre SW und Südl. See mäßig See bedeckt bedeckt gute Sicht Baro 1020 Luft 20	Treiben im Marktgebiet Schiff liegt rpt 295° bis Süd bis rpt 60°
5[45]	y: 27°56'5 Fa 21°49'7	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16[00]	Wind WSW 1 fast nötig Ge bedeckt Sicht Regen mäßig bis gute Sicht Bar 1021 Luft 11°	Fahren von 14[00] – 17[30] auf Position Mars mit 132° (-15) 6 Sm Trieben auf Position Schiff liegt rfp 160°
1/10 20[00]	Wind WSW 2 leicht bewegte See bedeckt, gute Sicht Bar. 1022 Luft 21°	Treiben auf Position
24[00]	Wind SSW 4/5 leicht bewegte See bedeckt, mäßige Sicht Bar 1025 Luft 19°	Treiben im Vorgebiet Schiff liegt rfp 115°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.X. 4[00]	Wind SW 3 mäßig Seegang bewegte See mäßige Sicht Bar 1026 Luft 14,5°	Treiben auf Position Schiff liegt rfp 110°
8[00]	Wind SSW 6 Böen vereinzelt Sturm Sicht Bar 1027 Luft 14°	
10[30]	φa 27° 42' N	Treiben bis 9[30] im Vorgebiet
11[59]	φ = 25° 00' S λ = 22° 00' W	Stopp Maschine, Treiben auf Position
12[00]	Wind SSW 3 leichte See Sicht Bar Luft	Schiff stampft

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2/10 12[00]	gute Sicht Bar 1027 Luft 19°	Treiben auf Pos. Kte
12[00]	φ_a = 27° 56' S λ_a = 21° 57' W	
15[00]	φ = 27° 56 S λ = 21° 58' W	
16[00]	Wind Stark 2 leicht bewegte See mittel hoh Dünung klares Wetter sehr gute Sicht Bar 1026 Luft 18°	Treiben auf Pos.
20[00]	Wind SW 3 Bft Leicht bewegte See SW-Dünung mäßig schön klares Wetter Bar 1027,5 Luft 17,6°	11[00] φ_o = 27° 30,5' λ_o = 21° 55' W Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24[00]	Wind Ost 4/5 leicht bis mäßig bewegte See, lange hohe Sü dünung, leicht bis dunstig bewölkt mäßige Sicht Bar 1027,5 Luft 17°	Treiben im Haffgebiet Schiff lag rw 60° bis rw 10°
3/X- 4[00]	Wind Ost 3/4 leicht bewegte See, Dünung ost bewölkt mäßige bis gute Sicht Bar 1026 Luft: 16°	Treiben auf Position Schiff liegt rw 320°
8[00]	Ost 2-3 wechselnd bewölkt gute Sicht See leicht bewegt SE-Dünung Gute Sicht Bar 1026 Luft 16°	5[45] φ_o = 27° 44,5' λ_o = 21° 59' W Treiben auf Position Schiff lag rw 340°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	Wind WNW 4/5 mäßig bewegte See bewölkt, mäßig bewölkt, gute Sicht. Bar. 1025 Luft 21.2°	Treiben im Vorlegebiet Schiff lag rfw 295°
12⁰⁰	$\varphi_a = 27°47',5$ $\lambda_a = 22°00'26$	
16⁰⁰	Wind Nord 2/3 Mäßig bewegte See bewölkt Sicht Bar. 1023 Luft 11°	Fahren von 13⁰⁰ – 14^{25} auf Position rfw Nord 180° (–22) Schiff lag von 14^{25} auf 40° rfw
20⁰⁰	Wind 3-4 bewegte See bewölkt Dämmerung, mäßig bewölkt, gute Sicht Bar. 1024 Luft 14°	14^{h} $\varphi = 28°03',5$ $\lambda = 21°53',5$ Treiben auf Position

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24⁰⁰	Wind Nord 4/5 mäßig bewegte See stark bewölkt mäßige Sicht Bar. 1022.5 Luft 19°	Treiben im Vorlegebiet Schiff lag rfw 85°
4 10.		
4⁴⁵	Wind Nord 4/5 mäßig bewegte See bewölkt Nord Dämmerung meist bewölkt Regenschauer-mäßige Sicht Bar. 1019 Luft 20°	Treiben im Vorlegebiet Schiff lag rfw 85°
8⁰⁰	Wind WNW 4-5 Mäßig bewegte See bewölkt Regen Sicht gut Bar. 1020 Luft 20°	8^{h} $\varphi = 28°02',5$ $\lambda = 21°41',5$ gesteuert 11 sm Kurs rfw 098° (–35) Artefakt – Position Korrektur

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8[00]	φ = 28°05' S λ = 21°48' W	1 Matrose 40 Umdrehungen Kurs 295° (-3)
10[07]	φ = 27°59' S λ = 22°02' W	1 Matrose 30 Umdrehungen anderen Kurs rfp = 360° (-23)
11[00]	φ = 27°55' S λ = 22°02' W	anderen Kurs rfp = 180° (-27)
12[00]	φ = 28°00' S λ = 22°02' W	anderen Kurs rfp = 90° (-)
	Wind NNW 4/5 mäßig bewegte See bedeckt, zeitweise leichte Regenschleier aufklarend mäßige Sicht Bar 1020 Luft 20°	
13[00]	φ = 28°00' S λ = 21°56' W	anderen Kurs rfp = Nord (-23)
14[00]	φ = 27°55' S λ = 21°56' W	anderen Kurs rfp = Süd (-90)
15[00]	φ = 28°00' S λ = 21°56' W	Marschfahrt 5 Knoten Trocken im Wartegebiet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.10	Wind NNW 4	
16[00]	mäßig bewegte See mit Dünung leichter Regen mäßige Sicht	
	Licht Bar 1013 Luft 20°	Schiff liegt rfp = 245°
20[00]	Wind NNW 4 Seegang wie vorher Regenschleier Sicht wie vorher Bar 1013 Luft 21°	Trocken auf Position Schiff liegt rfp 245°
24[00]	Wind NW 4/5 leicht bewegte See bedeckt, zeitweise leichte bis mäßige Sicht Bar 1020 Luft 20°	Trocken im Wartegebiet Schiff liegt rfp 105°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.X. 4ᵒᵒ	Wind SW 1 1/2 fast ruhige See leichte Dünung mäßig Sicht veränderlich stark bewölkt Baro 1020 Luft 12°	Tonne mit Radargerät Schiff lag um 1-15ᵒᵒ
8ᵒᵒ	φ=28°02'; 529'04 Wind SW 1-2 Luft bewegt, See Luft veränderlich gut klar Baro. 1021 Luft t=20°	5³⁰ φ 28 ℄ 5φ = 22'12,5 W 7ᵒᵒ Anfang Kurs 32° (-15°)
8³⁰		Maschine Stopp, Treiben auf Position
9 47 – 10		58 halten mit S.E.V.
10⁵⁸		Schiff auf Kurs 215° (-35)° bezüglich Dünung S.E.V. 24 Umdrehungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12ᵒᵒ	φ = 28°00'2 ℄ = 22°06'7 Wind SW 3/4 leicht bewegte See mäßige hohe SW Dünung klare Wetterlage gute Sicht Baro 1021 Luft 20°	1/2 Kurs 215° (-35)
13ᵒᵒ	φ = 28°03,5 ℄ = 22°09,4	Änderung Kurs Nord (-20)
16ᵒᵒ	Wind SW 3/4 leicht bewegte See mäßige hohe SW Dünung klare Wetterlage gute Sicht Baro 1021 Luft 20°	16 φ = 27°53,5 ℄ = 22°04,4 W Kurs 1/2 Nord (-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5/10 20⁰⁰	26°52'N 22°06'W Wind SSW 2 leicht bewegte See, lange SW Dünung, vereinzelt überkommende See, gute Sicht Baro 1022,5 Luft 21°	19⁰⁰ Y 27°08'N 22°06'W Fp 1'5' 21. 3'6 Kurs rw Nord (-20°)
24⁰⁰	Y = 26° 20' N L = 22° 06' W Wind SSW 1/2 fast mäßig See lange mäßige See dünung leicht bewegt, vereinzelt überkommende See, gute Sicht Baro 1021 Luft 20°	Schiff voll in Licht rw Kurs Nord (-20)
6/10 4⁰⁰	Y 25°42'S L 22°06'W Wind SSW 1/2 fast mäßig See lange See Dünung leicht bewegt, vereinzelt überkommende See, gute Sicht Baro 1021 Luft 20°	Schiff voll in Licht Kurs rw Nord (-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6/10 8⁰⁰	Y 25°07'S 22°07'W Wind SSW 2 leicht bewegte See, lange See Dünung, vereinzelt überkommende See, gute Sicht Baro 1023 Luft 21°	5³⁶ Fp 25°27,5'S 22°07'W Schiff voll in Licht Kurs rw Nord (-21°)
12⁰⁰	Fp 24°28,5'S La 21°52'W Wind SSO 3 leicht bewegte See lange mäßige durcheinanderlaufende Dünung leicht überkommende gute Sicht Baro 1022, Luft 21	rw Kurs 21° (-18)
16⁰⁰	Y 23°54'S L 21°52'W Wind SSO 3 leicht bewegte See mäßige SO Dünung zeitw. Sicht Baro 1021 Luft 21°	rw Kurs 21° (-18)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6/10 20⁰⁰	φ=23°16'5 λ=21°36'4 OSO 3 bewegte See bedeckt Nebel, Bar. 1022 Luft 22	16⁴⁷ Kurs 70 Umdrehungen 16⁵⁴ -"- 78 -"- 18⁰⁰ -"- 80 -"- 18³⁰ -"- 82 -"- Kurs rpr 21°(-18°)
24⁰⁰	φ=22°20'5 λ=21°13'7 Wind SSO 3/4 leicht bis mäßig bewegte See meist bedeckt mäßige bis schlechte Sicht Bar 1021.5 Luft 22°	rpr Kurs 21°(-18)
7/10 4⁰⁰	φ=21°24'8 λ=20°50' W Wind OSO 3/4 leicht bewegte See bedeckt Zeitw. Regenmäßig Sicht Bar und 1020 Luft: 21°	Kurs rpr 21°(-18°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7/10 8⁰⁰	20°28'2 27° W OSO 4 bedeckt, zeitw. Regen mäßig bis gute Sicht, See mäßig bewegt Baro. 1022 Luft 18°	Kurs rpr 21°(-18) Umdr 82 Maschine
12⁰⁰	φ=19°21'5 λ=19°58'5 Wind Ost 3/4 leicht bewegte See stark bewölkt bis bedeckt üb. leichte Regenschauern, mäßige bis gute Sicht Bar 1020.5 Luft 22°	rpr Kurs 21°(-18) Maschine 83 Umdr.
16⁰⁰	φ=18°27'8 λ=19°36' W Ost 3/4 wechselnd bewölkt bis mäßig leicht bewegte See gute Sicht Bar: 1020 Luft 21°	Maschine ab 13⁰⁰ 78 Umdrehungen Kurs rpr 21°(-18)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20⁰⁰	L=17°30'S 17°20'W OSO 2 leicht bewegte See mäßig bedeckt Gute Sicht. Barom 1021 Luft 20°	17⁰⁰ Mond 52 Umdrehungen
		18⁴³ Y= 18°02'N 17°25'W Mars 21°(-18°)
24⁰⁰	φ= 17°17'S λ= 19°06'W Wind ONO 3/4 leicht bewegte See wechselnd bewölkt Ab- bis mäßige Sicht Bar 1020.5 Luft 21°	n/v Mars 21°(-18)
8/10 4⁰⁰	φ= 16°38'S λ= 18°52'W Wind ONO 4 mäßig bewegte See mittelstark bewölkt Abdunstung u. Regen mäßig Sicht Baro 1014 Luft 21°	Mars n/v 21°(-18)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8/10 8⁰⁰	φ= 16°08'S 18°51'W Ost 4, böhig bewegte See, mittelstark bewölkt gute Sicht. Baro 1020 Luft 21°	5³⁵ φ= 16°30'S 18°37'W Schiff mit Spritzwasser über Deck u. die Luken Mars n/v 21°(-18°)
8⁰⁰		andere Mars n/v 36°(-15)
12⁰⁰	φ= 15°37'S λ= 18°25'W Wind Ost 4/5 mäßig bewegte See gute Sicht Bar 1019.5 Luft 23° wechselnd bewölkt	n/v Mars 36°(-15)
16⁰⁰	φ= 15°08'S λ= 14°08'W Ost 4/5 mäßig bewegte See mittelstark bewölkt gute Sicht Baro 1018 Luft 21°	n/v Mars 36°(-15)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8/10 20^{00}	φ = 14°30' S 18°16' W	18^{36} φ_m = 14°43' S η_m = 18°13' W
	Ost 2-3 leicht bewegt See, meist bedeckt Gute Sicht	Kurs rw 345° (-22°)
	Baro 1020 Luft 17°	
24^{00}	φ 13°55' S	
	λ 18°25' W	
	Wind Ost 2/3 leicht bewegte See meist bedeckt mäßige Sicht	rw Kurs 345° (-22°)
	Bar 1019 Luft 19°	
9.10.		
4^{00}	φ 13°20' S	
	λ 18°34' W	
	Wind Ost 1/1 2/3 leicht bewegte See meist bedeckt mäßige Sicht	rw Kurs 345° (-22°)
	Baro 1017,5 Luft 20°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9/10 8^{00}	φ = 12°40' S 18°47' W	
	Ost 2-3 leicht bewegte See, meist bedeckt Gute Sicht	
	Baro 1019 Luft 23°	Kurs rw 345° (-22°)
11^{28}		5° an Backbord Schiff in Sicht, drehen auf höchste Fahrt
11^{52}		ändern auf alten Kurs rw 345° (-22°)
		Schiff außer Sicht
12^{00}	φ_a = 12°07' S	
	λ = 19°05' W	
	Wind Ost 3 leicht bewegte See stark bedeckt gute Sicht	rw Kurs 345° (-22°)
	Baro 1017 Luft 24°	Maschine 52 Umdr.
16^{00}	φ = 11°31' S λ 19°15' W	
	Ost 2/3 leicht bewegte See meist bedeckt bezogen gute Sicht	
	Baro 1015 Luft 25°	Kurs rw 345° (-22°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20	φ=11°33½'N 19°24'E SO 2 leicht bewegt See, leicht bewegt gute Sicht Baro 1016 Luft 24°	8 18³⁴ φ=11°06½'N 19°26'E Kurs gut 345° (-22°)
24ª	φ=10°17'S λ=19°39'E Wind OSO 2/3 leicht bewegte mäßig bewegte Sicht Baro 1016,5 Luft 23°	Kurs 345° (-22°)
10 10 4ª	φ=9°48'S λ=19°44'W Wind OSO 2/3 leicht bewegte See mäßig bewegte Sicht Baro 1015 Luft 23	Kurs gut 345° (-22)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10 42 8ª	φ 02°52'S 20°06'W OSO 3-4, bewegte wechselnd bewegte See gute Sicht Baro. 1014,5 Luft 24°	5 42 φ=7°23½'S 20°04'W Kurs gut 345° (-23°)
954		Schiff in Sicht, Voraus Kurs ca 65°, dieses ab und backbords Fahrt über St.B-Bug
10 35		liegen auf allen Kurs gut 345° (-23). Schiff außer Sicht
10 44		Schiff in Sicht a Backb u St.B. stehen ab und backbords Fahrt über B.B-Bug querab auf allen Kurs gut 345° (-23) Schiff außer Sicht
11 45		
11 48		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10/12		
12⁰⁰	φa = 8° 38' S λ = 20° 24' E Wind Ost 2/3 leicht bewegte See stark bewölkt gute Sicht Bar 1017, Luft 26.5	r/s Peros 345° (-23)
13⁰⁰		Eine Maschine 52 Umdr.
13¹⁵		Flugzeuge etc. Es wurde
		2 Flugzeuge Y113 160°
		gesichtet. Maschine 78
13²⁶		Maschine heruntergel.
16⁰⁰	φ = 8° 00 S λ = 20° 30 E Wind Ost 1/3 leicht bewegte See leicht bewölkt gute Sicht Baro: 1013,5 Luft: 26°	Mines r/s 345° (-23)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/10 20⁰⁰	φ = 7° 25 S λ = 20° 46 E SO, leicht bewölkt See, leicht bewegt gute Sicht, Baro 1014,5 Luft 25°	18⁴² Y = 7° 37 S λ = 20 45 E Mines r/s 345° (-23°)
24⁰⁰	φ = 6° 49' S λ = 20° 56' E Wind SO 2/3 leicht bewölkt leicht bis mäßig bewegte See, gute Sicht, Bar 1015 Luft 24°	r/s Peros 345° (-23)
1/10 4⁰⁰	φ = 6° 13' S λ = 21° 06 E Ost 3 leicht bewegte See leicht bewölkt mäßig-gute Sicht Baro 1013 Luft 24	Mines r/s 345 (-23).

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11/12 8[00]	φ = 5 33 21 21'4 W SO 2 3 leicht bewegte See leicht bewölkt, sehr gute Sicht Barom. 1014 Luft 25	5[48] φ = 5 53,5 λ = 21°16,7 W $\frac{1}{a}$ 34 ^{a} 6,7
12[00]	$\frac{1}{a}$ = 4° 52' S $\frac{1}{a}$ = 21° 35' 4 Wind SO 3/4 leicht bewegte See leicht bewölkt, gute Sicht $\frac{1}{a}$ = 101°,5 Luft 28°	Kurs rtw 345° (-23°)
16[00]	φ = 4° 15' S λ = 21° 45' W Wind SO 3 leicht bewegte See leicht bewölkt sehr gute Sicht Baro 1012 Luft 26°	Kurs rtw 345° (-22)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11/12 20[00]	φ 3 36, 21 56 W SO 3-4 bewegte See meist Verhüllt dunkle Nacht. Barom. 1013 Luft 25°	18[42] φ = 3° 48,5 λ = 21° 53 W $\frac{1}{a}$ 21 ^{a} 4 W Kurs rtw 345 (-22°)
24[00]	φ = 3° 00' S λ = 22° 06' W leicht bewegte See leicht bewölkt gute Sicht Bar 1013,5 Luft 23,5°	rtw Kurs 345° (-22)
12.10 4[00]	φ = 2° 06' S λ = 22° 21' W SSO 3 leicht bewegte See leicht bewölkt gute Sicht. Baro 1012 Luft 23°	Pb 00[00] Maschine 78 Umdr. Kurs rtw 345 (-22°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12/10 8[00]	φ=1°11 S λ=22°42 W SO 3-4 bewegte See wechselnd bewölkt gute Sicht Bar. 1013,5 Luft 26°	5[40] φ=1°41 S λ=22°34 W Kurs rw 345° (-22°)
12[00]	φa 0°12' S λa 12°55' W Wind SSO 3 leicht bewegte See mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1013, Luft 30°	rw Kurs 345° (-23)
16[00]	φ 0°42' N λ 23°10' W Wind SSO 3 leicht bewegte See wechselnd bewölkt gute Sicht Barom 1011 Luft 28°	Kurs rw 345° (-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12/10 20[00]	φ=1°37 N λ=23°24' W Wind SW 3-4 bewegte See lebhaft bewegt Himmel wolkig, gute Sicht, Bar. 1012 Luft 27,5°	Mk 19[00] durch 82 Umdrehg. Mk 20[00] Kurs rw 311° (-25°)
20[00]	φ= 2°16' N λ= 24°09' W Wind leicht 2/3 leicht bewegte See mäßig bewölkt, mäßige bis gute Sicht Bar 1013, Luft 26°	rw Kurs 311° (-25)
13/10 4[00]	φ=2°56' N λ=24°54' W Wind West 1/2/3 leicht bewegte See mäßig bewölkt mäßige Sicht. Baro 1011 Luft 24°	Kurs rw 311° (-25)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/10	φ=3°34'N 25°37'W	4h 5ᵐ Mond 78° Mondschein
	Seegang 2-3, Leichte Dünung, meist bedeckt	6ᵒᵒ φ=3°26'N λ=25°17'W
	gute Sicht	Δφ=1°6 Δλ=1°6
	Bar. 1012,5	Kurs rw 311°(-25°)
	Luft 27°	
12ᵒᵒ	φ=4°12'N	
	λ=26°22'W	
	Wind 350 3	
	leicht bewölkt	
	stark bewegte	rw-Kurs 311°(-25°)
	gute Sicht	
	Bar 1012, Luft 31°	
16ᵒᵒ	φ=4°48'N	
	λ=27°24'W	
	Wetter: unbedeckt	
	später NO 3/4	
	über sehr bewegt	
	Regenschauer	
	Sicht mäßig	rw-Kurs 311(-25)
	See leichte Dünung	
	Regenschauer bedeckt	
	schlechte Sicht	
	Baro 1011	
	Luft 26°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/10	φ=5°30'N λ=27°26'W	16⁵¹ Sichten Mastspitzen BB.
20ᵒᵒ	Wind umlaufend	Vormast, Kurs etwa S.O., Marschfahrt
	2-4, Sicht Regenschauer, Sicht	2 x VV drehen auf rw 70° in eine
	2-4 Beaufort	Regenbö, 17¹³ Schiff aus Sicht
	Stellenweise gute	andere Kurse auf rw 25°, 17²⁵ Kurs
	Sicht.	rw Nord, 17³⁵ Kurs rw 311°
	Baro 1012	
	Luft 26°	18⁴⁰ Sichten Schiff in 4°3'W-
		Richtung in einer Regenbö, ändern
		Kurs rw 50°, 19²⁰ andern Kurs
		rw Nord, 19²⁵ gehen auf Kurs
		rw 311°(-25°) Wind 23 knots
24ᵒᵒ	φ=6°14'N	
	λ=28°17'W	
	Wind Nordl. 2,	rw-Kurs 311°(-25°)
	leicht bewölkt	
	Wetter aufklarend	
	stark bis mäßig	
	bewölkt mäßige Sicht	Mot -30 Upm
	Bar 1012	
	Luft 24,5°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/10	φ 3°34N 25°37W Süd 2-3, Leichtbewölkt See mäßig bewegt gute Sicht Bar. 1012,5 Luft 27°	Ab 5³⁰ Mond 78 Mondschein 6⁰⁰ φ = 3°16N λ = 25°17W $\Delta\varphi$ = 1°0 $\Delta\lambda$ = 1°6 Kurs rw 311°(-25°)
12.00	φ = 4°12'N λ = 26°22'W Wind 550 3 leicht bewegte See stark bewölkt gute Sicht Bar. 1012, Luft 31°	rw Kurs 311°(-25°
16⁰⁰	φ = 4°48'N λ = 27°29'W Wind: umlaufend später NO 2 zeitw. starke Böigk. Regenschauer fall nachts See leicht bewegt Dünung: durchl. schleierhaft Licht Baro 1011 Luft 26°	rw Kurs 311°(-25°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13/10 20⁰⁰	φ = 5,30N λ = 27°26W Wind umlaufend 2-4, teilweise Regenschauer, Sicht 2-4 sm mäßig Stellenweise gute Sicht Baro. 1012 Luft 26°	16⁵¹ Backbord Backspitzen BB. Voraus, Küste etwa S.O. Marsleuchte 2 x W. drehen auf rw 70° in eine Regenbö, 17¹³ Schiff in gute Sicht drehen. Kurs auf rw 25°. 17²⁵ Kurs rw Nord. 17²⁵ Kurs rw 311°
24⁰⁰	φ = 6°14'N λ = 28°17'W Wind NW/NO 2 leicht bewegte See Wetter aufklarend stark bis mäßig bewölkt mäßige Sicht Bar. 1012 Luft 24,5°	18⁴⁰ Drehen Schiff in W.S.W.-Richtung in eine Regenbö, ändernd Kurs rw 50°. 19²⁰ ändern Kurs rw Nord. 19²⁰ gehen auf Kurs rw 311° (-25°) Mond 23 Uhr rw Kurs 311°(-25°) Mond -30 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.10 4⁰⁰	φ = 6°53 N λ = 24°02 W Wind NO'lich leicht bewegt See, mäßig-leicht bewegt mäßig-schlechte Sicht Baro 1011 Luft 240	1²⁹ Peilen auf 600 m rfw 50° Engländer. 2⁵⁵ 4 Masthecker 9 Sk. BB einzelnem Kurs auf rfw 20° 3¹⁰ schwarzem alten Kurs Kurs rfw 311 (-25) UC — 30 Meilen 5¹⁸ φ = 7°16 N λ = 27°00 W Kurs rfw 311° (-24°)
8ᵉᵉ	φ 7°41 N 29°24 W SO leicht fast ruhig See leicht bewölkt schlechte Sicht.	
12⁰⁰	φa = 8°17' N λa = 30°07' W Wind Ost'l 1 Kurs niedrige NO'lich dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1011 Luft 29°	Kurs rfw 311° (-24°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.10 16ᵉᵉ	φ = 8°50 N λ = 30°50 W Wind Nord'l 1 fast ruhig See meist leicht sehr gute Sicht Baro: 1010 Luft: 24°	14⁰³ rechten Tragarm 9 Sk. BB einzelnem Kurs auf 240° rfw 14²⁵ Tragarm aussch Sicht 14²⁷ einzelnem Kurs auf 311° (-23°) 14⁵⁷ rechten Mastkeil 10 Sk. BB einzelnem Kurs rfw 270 15²⁷ Kurs rfw 311 (-23)
20ᵉᵉ	φ 9°30 N λ 31°28 W Ständig bedeckt gute Sicht. Glatte See. Baro 1011 Luft 27°	11¹⁴ Kurs rfw 330 (-25°) 11²⁰ Log 52 Meilen.
24⁰⁰	φ = 10°03' N λ = 31°47'6 Wind NO'l 1 fast ruhige See leicht bewölkt leichte Regenschauer gute Sicht Bar 1011 Luft 25°	rfw Kurs 330° (-25°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.10. 4⁰⁰	$\varphi = 10°34' N$ $\lambda = 32°01' W$ Wind NO 1 fast windstill See leicht bewölkt mäßige Sicht Baro 1010 Luft 25°	Kurs nach 330° (-25)
8⁰⁰	$\varphi = 11°11 N$ $32°34 W$ Stff 1-2 leichte Brise See ganz leicht Regen mäßig Sicht gut Luft Baro 1012 Luft.	166 sm Kurs gpw 311 (-23)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	$\varphi_a = 11°23' N$ $l_a = 33°02' W$ Wind ONO 3/4 leicht bewegte See rauh und bedeckt öfter leichte Regen mäßig bis gute Sicht, Bar 1012 Luft 28°	rsp. Kurs 311° (-23°)
16⁰⁰	$\varphi = 11°41' N$ $\lambda = 33°30' W$ Wind ONO 3/4 leicht bewegte See stark bewölkt gute Sicht. Baro 1011 Luft 24°	Kurs nach 311 (-22°)
20⁰⁰	$\varphi = 12°10 N$ $33°58 W$ Wind NO 2, leicht bewegte See, leicht bewölkt gute Sicht Baro. 1013 Luft 27°	Kurs gpw 311 (-22°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24⁰⁰	φ=12°38' N l=37°30' W Wind ONO 2-3 leicht bewegte See wechselnd bedeckt gute Sicht Bar 1013 Luft 24°	Mp Peilung 311°(-22)
16.10 4⁰⁰	φ=13°06 N λ=35°02' W Wind ONO 2/3 leicht bewegte See, meist wolkenlos gute Sicht Baro 1011 Luft 24°	Mpa Peilung 311°(-22)
8⁰⁰	φ=13°48 N λ=35°39' W	MG 6ᵉ Kurs 78 Umsetzg.
	Wind NO 2/3, leicht bewegte See, wolkig gute Sicht, Dunst bewegte See. Baro. 1014 Luft 25°	Mpa Peilung 311°(-22)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12⁰⁰	φ=14°02' N λ=36°32' W Wind NNO 3 leicht bewegte See, bedeckt- stark wechselnd neigend bis gute Sicht, Baro 1014 Luft 27.5	Mpa Peilung 311°(-22)
16⁰⁰	φ=14°34' N λ=37°16' W Wind NNO 2/3 leicht bewegte See, stark bewölkt gute Sicht Baro 1013 Luft 27°	Mpa Peilung 311°(-22)
20⁰⁰	φ=15°11 N λ=38°07 W NO 2 leicht bewegte See, bedeckt bewölkt gute Sicht heiter Mondschein Baro. 1015 Luft 27°	Mpa Peilung 311°(-22) MG 20ᵉ Kurs wechselnd Abend 52 Mondbeobachtung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24⁰⁰	φ = 15°55'N l = 38°09'25 leicht bewegte See, Wind NO 2-3 langwellige NO-See, Dünung gute Sicht Bar 1015, Luft 34°	1/1 Peilung 360° (-18)
17/10 4⁰⁰	φ = 16°31'N l = 38°09'W Wind NO 2/= leicht bewegte See, leichte NO-Dünung, gute Sicht Luft 24° Barom 1013	Kurs nach Nord (-14)
17/10 8⁰⁰	φ = 17°00'N = 38°13'W NO 2, leicht bewegte See, klare NO-Dünung, gute Sicht Bar. 1015 Luft 26°	6 06 φ = 16°47'N = 38°13'W Dy 1,9 22 = 4'W Kurs nach Nord (-19°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17/10 1200	φa 17°48'N la 38°12'W Wind Ost 1/2 leicht bewegte See wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1015, Luft 28°	1/1 Peilung 360° (-19)
18⁰⁰	φ = 18°26'N l = 38°12'W Wind O 1 1/2 fast ruhige See klare Sicht Barom 1013 Luft 27°	Kurs nach Nord (-17)
20⁰⁰	φ = 19°02'N = 38°19'W Mondhalber Wind 1 glatte See, Luftspiegelung, Dünung und Dst. Barometer 1015 Luft 25°	Kurs nach Nord (-17)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24^{00}	φ = 19°40 N λ = 38°12' W Wind NW 0 2 leicht bewegte See mäßig bewölkt mäßige bis gute Sicht, Bar 1015 Luft 25°	1/2 Kurs 360° (-19)
14.10. 4^{00}	φ = 20°16 N λ = 38°12 W Wind Bft 1 1/2 fast ruhige See stark bewölkt mäßige Sicht Baro 1015 Luft 24,5°	Kurs rw. Nord (-19)
8^{00}	φ = 20°34 N 38°10 W NO 1-2, fast glatte See leicht bewölkt Sicht: gute Sicht Bar. 1015 Luft 26°	6^{06} φ = 20°37 N = 38°11 W Kurs rw. 360° (-19)
12^{00}	φ = 21°32' N λ = 38°13' W Wind ONO 1-2 leicht bewegte See Dünung mäßig bewölkt mäßige bis gute Sicht, Bar 1015 Luft 27°	Kurs rw. 360° (-19) See: abnehmende Dünung
16^{00}	φ = 22°08 N 38°13 W Wind NO 1 1/2 fast ruhige See schwach bewölkt gute Sicht Baro 1013,5 Luft 14°	Kurs rw. Nord (-18)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20/IV.	φ-22°34' ; 38°15'W NO 1 mäßige leichter Dunst mäßig bedeckt Bar. 1015 Luft 26°	M 18ᵉ Uhr ab 30 Meilen Kurs nach 18ᵉ 303°(-15)
24ᵉᵉ	φ = 22°56' N λ = 38°14' W Stille, glatte See, stark bewölkt, gute Sicht Bar 1014 Luft 25°	Kurs 358°(-16)
19.10 4ᵉᵉ	φ=17°16' N λ=38°15' W Stille, glatte See, leicht be- wölkt, mäßige gute Sicht Baro: 1015 Luft: 24,5	Kurs n/w 358°(-16)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17/10 8ᵉᵉ	φ-23°34' N ; 38°15' W NO 1, glatte See, bewölkt, leichter Dunst, Sicht gute Bar 1016 Luft 25°	11ᵉ 6ᵉ Knots 50 Meilen 6ᵉ φ-23°34' N - 38°15' W Kurs 358°(-16)
13ᵉᵉ	φ 24°28' N λ 38°21' W Wind umlaufend 1 fast windstille lange mächtige NW-Dünung klar, dünstig meist gute Sicht Bar 1016, Luft 28,5	Stiff stampfer Lauf Kurs 358°(-16)
11ᵉᵉ	φ: 25°04 N λ: 38°23 W Wind NO 1 fast ruhige See leichte lange Dünung schwach dunstig gute Sicht Baro 1015 Luft 25	Kurs n/w 354°(-16)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19/10 20[00]	φ=25°35'N 23°21' W NW 1 stellt sich, wechselnd bewölkt, böig, in NW-Regen, weiter leichter Wind, Wasser gute Sicht. Baro. 1017	M 18[00] Mond: 30 Mondbeugung
		Kurs rfw 358° (-18°)
24[00]	φ= 25°55' N λ= 38°27'5 W Wind NW 4 1/2 leicht bewölkt, wechselnd bewölkt. Seewasser Leichte Dünung, klare Sicht, Baro 1017 Luft 25°	Kurs rfw 358° (-18°)
20.10 4[00]	φ=26°15' N λ=38°25' W fast windstille Stille, leicht NW Dünung, leicht bewölkt, Seewasser gute Sicht, Baro 1015 Luft: 24°	Kurs rfw 358° (-18°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21/10 8[00]	φ=26°41' N λ=38°26' W Windstille, gute See, leicht NW Dünung, leicht bewölkt, sehr gute Sicht, Baro. 1018 Luft 25°	M 5[00] Mond: 50 Mondhöhe:
		Kurs rfw 358° (-18°)
9[45]		Sichten gerade an Backbord ein Schiff, Kurs vermutlich Südlich, drehen mit höchster Fahrt über St.B.-Bug ab
9[31]		Kurs rfw 94° (-16)
9[55]		Schiff außer Sicht gehen auf alten Kurs rfw 358° (-18)
12[00]	φ= 27°13'15 λ= 38°26'25 Wind umlaufend 1 fast windstille, durchwandernd laufende windige Brise, mäßig bewölkt, gute Sicht, Baro 1018 Luft 27.8°	rfw Kurs 358° (-18)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20 10	φ = 27°44'N	
16⁰⁰	λ = 38°27'W	
	Ost 1 fast ruhig	
	See leicht Nord	
	Dünung leicht	Kurs rw 358 (-18)
	bewölkt zeitweise	
	gute Sicht	
	Bar 1017	
	Luft 26,5°	
20⁰⁰	φ = 28°17'38"30 N	Ab 6⁰⁰ abgesch. 30 Umdrhg.
	Stille, glatte See	
	leicht bewölkt, helle	
	Mondschein sehr gute	Kurs rw 358°(-18°)
	Sicht Bar. 1019	
	Luft 26°	
24⁰⁰	φ = 28°37'N	
	λ = 38°29'W	
	Stille, glatte See	
	lange niedrige	Kurs rw 358°(-18)
	mittl. dünung	
	sehr gute Sicht	
	Bar 1019	
	Luft 24,5°	Schiff stampfte leicht
	mäßig bewölkt	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21 10.	φ = 28°57'N λ = 38°30'W	
4⁰⁰	Stille glatte See	
	mäßig bewölkt gute Sicht	Kurs 358° (-18)
	leichte N Dünung	
	Bar 1019	
	Luft 24,5°	
	φ = 24°34'N λ = 38°33'W	12⁰⁰ φ = 24°14'N λ = 38°33'W.
	bez 2 bedeckt	18-7 Kurs 78 Umdrhg
	Regen gute See	Kurs rw 358°(-18)
	mäßige Sicht	
	Bar. 1020	
	Luft 25°	
	φ = 30°30'N	14⁰⁰
	λ = 38°35'W	
	Wind OSO 3/4	rw Kurs 360°(-19)
	leicht bewegte See	
	wechselnd Bewölkung	
	gute Sicht	
	Bar 1020, Luft 25°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16⁰⁰	φ=31°26'N λ=38°38'W Wind SO 3 leicht bewegte See meist bedeckt bewölkt sehr gute Sicht Baro 1011 Luft 25°	Kurs Nord (-19)
20⁰⁰	φ=32°22'N 38°35'W Wind OSO 3, leicht bewegte See, bedeckt bewölkt gute Sicht Halbe Mondhelle Barom 1021 Luft 25°	Klars n/p: 360°(-19°)
24⁰⁰	φ=33°18'15 λ=38°35'24 Wind OSO 3/4 leicht bewegte See vereinzelt bewölkt 4/8 leichte Regenschauer lange niedrige NW'l dünne gute Sicht Bar 1021 Luft 24,5°	Schiff stampft leicht Kurs n/p 360°(-19) Ab 0⁰⁰ Maschine 65 Umdrehungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.10	φ=34°05' N	
4⁰⁰	λ=38°35 W Wind SSO 3 leicht bewegte See leichte NW'l Dünung leicht bewölkt heller Mondschein sehr gute Sicht Baro 1020 Luft 24	Kurs n/p Nord (-19)
8⁰⁰	φ=34°32'N 38°38'W SSO 3, leicht bewegte See mit Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Bar 1021 Luft 24	6¹⁰ φ₁=34°32'N λ₁=38°38'W Klars n/p 360°(-19°) Mb. 8⁰⁰ Marsch 60 Umdr/Min. Klars n/p 7°(-19°)
908		M-Boot 4 Strich an St.B in Sicht (φ=35°07' N λ=38°36'W)
1009		M-Boot taucht 4 Strich achterlicher als quer an St.B. auf
1019		E 5' = Wechsel, M-Boot läuft auf.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22/10.		Befehlsgemäße Abgabe eines Telegrammes an das U-Boot.
10 55		U-Boot läuft ab.
11 56		Setzen Reise fort rw Kurs 360° (-19) Abstand 60 Umdrehungen
12 00	φ = 35° 25' N λ = 38° 29' W Wind auf West drehend 3/4 leicht bewölkt bedeckt, regnerisches Wetter mäßige Sicht Atm schlecht Bar 1022, Luft 23°	rw Kurs 360° (-19) Ab 12 00 Abstand 45 Umdrehungen
15 18	φa = 35° 53' N λa = 38° 30' W	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22/10	φ = 35° 54' N	
11 00	λ = 38° 30' W Wind SW 3 leicht bewölkt, See mäßig leichter Seegang Bar 1020, Luft 23°	Kurs rw Nord (-10)
20 00	φ = 36° 24' N λ = 38° 30' W SW 1, leicht bewölkt See, leichte Dünung meist bedeckt sonst hellerdurchsichtig, gute Sicht Bar 1022 Luft 24°	Ab 18 00 Abstand 25 Umdrehungen Kurs rw 360° (-20)
24 00	φ = 36° 42' N λ = 38° 30' W Wind um Ost 3/4 fast wolkig bedeckt, Gewitter mit kurzen heftigen Regenschauern, mäßige Sicht Atm schlecht Bar 1021.5 Luft 22°	rw Kurs 360° (-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.10 4⁰⁰	φ=37°00' N λ=36°36' W Umfest Winde ff leicht bewegte See leuchtet mäßig schlecht Sicht Baro 1021,5 Luft 22°	Kurs rechtw 360°(-20
8⁰⁰	φ 37°25 N 36°30 W Wind NNO 3, bezog See zieml Dünung bedeckt, gute Sicht Baro 1023 Luft 21°	Kurs rw 360°(-20°)
12⁰⁰	φa = 37°42' N λa = 35°43' W Wind NO 4/5 mäßig bewegte See Klippe um Backb NO - dünung stark bewölkt einzelne leichte Regenschauern gute Sicht Baro 1024 Luft 21°	Schiff stampft beilen rw Kurs 360°(-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.10 16⁰⁰	φ=38°12 N λ=38 42' W Wind ONO 4/5 See halbt bewegt See u. Dünung wechselnd bewölkt gute Sicht Baro 1021,5 Luft 21°	Kurs rechtw Kurs (-21)
20⁰⁰	φ=38 37 N λ=38 43 W Wind NO-Ost 5 in Böen stärker 6-7 grobe See Wölbung wechselnd bedeckt zeitw Regenboen Sicht mäßig bis gut Baro 1026 Luft 21°	Schiff stampft u. rollt stark wird mit dem Heck über Backbord Seite Wasser Kurs rw 360 (-21°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24ᵒᵒ	φ = 38°57' N λ = 38°43' W NO 6/7, böig einzelne leichte Regenschauern Nachsicht beides grobe See hohe Dünung NO-kommend mäßig bis gute Sicht Bar 1027 Luft 19.5	Schiff stampfte u. nahm über Spritzwasser über Back u. Vorschiff rpo Kurs 360°(-21)
24.10. 4ᵒᵒ	φ = 39°25' N λ = 38°43' W ONO 4/5 Bedeckt kurzzeitig See u. Dünung nach- lassend kommend zeitw. Regen Baro 1028 Luft 19° gute-mäßige Sicht.	Schiff stampfte u. nahm Spritzwasser über Deck rpo Kurs 360°(-21) Mk 4ᵒᵒ Kurs rpo 330(-24) 53 Umdrehungen
8ᵒᵒ	φ 39°25 N 39°20 N Wind ONO 3, zeitw. böig kurzzeitig, bewölkt mit Regen- neigung bzgl. Sicht Baro 1030 Luft 22°	6²⁴ φ = 39°34 N, = 39°12 N Kurs rpo 330°(-22°)
12ᵒᵒ	φa 40°23' N λa 39°43' W Wind ONO 3 leicht bewegte See mäßig, bis leicht bedeckt gute Sicht, Bar 1030 Luft 20°	rpo Kurs 330(-22)
16ᵒᵒ	φ = 40°50' N λ = 34°43' W Wind ONO 2/3 leicht bewegte See wech- selnd bewölkt gute Sicht. Baro 1030 Luft 21°	Mk 15ᵒ Kurs rpo 140° (-21)

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
24/10 20⁰⁰	φ = 40°14'N 31°43'W NW 2, leicht bewegte See, wechselnd bewölkt, gute Sicht Barom. 1030 Luft 22°	Kurs rwt 180° (-27°)
24⁰⁰	φ = 39°38'N λ = 39°43'W Wind umlaufend 1 fast zu lange zu wenig See, beinahe wechselnd bedeckt gute Sicht Bar 1029 Luft 22°	rwt Kurs 180° (-27)
25.10 4⁰⁰	φ = 34°02 λ = 34°43'W Wind NO 1-1/2 fast spiegelglatte See wechselnd bewölkt gute Sicht Baro 1030 Luft 22°	rwt Kurs 130° (-27)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25/10 8⁰⁰	φ = 39°25'N 40°48'W Wind 3-4 wechselnd meist leicht, gute Sicht See mäßig bewegt. Barom. 1029,5 Luft 20°	4²⁵ g. 38°48'N = 40°02'W Nach FT Meldung ab 4³⁵ Kurs rwt 315° Mond 78 Umfg.
12⁰⁰	φa = 40°05'N λa = 41°26'W Wind NNW 4 3/4 leicht bewegte See mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1030 Luft 20°	rwt Kurs 315° (-24) Um 12⁰⁰ auf rwt Kurs 360° (-21)
16⁰⁰	φ = 40°54'N λ = 41°13'W Wind NW 4-5 leicht bewegte See mäßig bewölkt gute Sicht Baro 1030 Luft 20°	rwt Kurs Nord (-20) Ankern ab 15⁰⁰ auf rwt 45° (-10) 15⁰⁰ φ = 40°43'N 41°26'W
		16⁰⁰ 52 Mondaufgang (am Horizont)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20[00]	1-41°23'N, 40°39'W Nord 2-3, leicht bewegte See, meist bedeckt, zeitw. Regen, mäßig bis gute Sicht. Barom. 1031 Luft 21°	11-16 Uhr durch 54 Minuten Klar zur Nacht 4:(-20°)
24[00]	φ = 41° 50' N λ = 40° 03' W Wind Nord 3/4 leicht bewegte See mäßig bis gute Sicht Barom. 1029 Luft 19°	Klar zur Nacht 5:(-20°)
26/10 4	φ = 42° 16' N λ = 39° 24' W Wind N 3/4 durch bewegte See meist bedeckt zeitw. Regen mäßig bis gute Sicht Barom. 1028 Luft 20,5	Klar zur Nacht 5:(-20°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26/10 8[00]	42°41'N, 39°00'W NW 2-3, leichtbewegte See, meist bedeckt zeitw. Regen mäßig bis gute Sicht Barom. 1022 Luft 21°	6[30] φ = 42°31'N, λ = 38°18'W Klar zur Nacht 5:(-20°) Der um 0[00] Uhr seinen Verwundungen erlegene Obermaschinist Schmidt, Jürgen, wurde um 9[30] dem Meere übergeben. Der Tod wurde bestätigt durch Stabsarzt Dr. Mentzel von H.K. 23 u. durch den Schiffsarzt Marine Ob.A. Prof. Dr. Hirschfeld
430	φ = 42° 52' N λ = 38° 45' W	
12[00]	φa 43° 06' N λa 38° 24' W Wind NW 3 leicht bewegte See mäßig bis gute Sicht, Barom. 1028 Luft 20°	Klar zur Nacht 5:(-20°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.11 11ᵐ	φ 43° 33' N λ 37° 54' W Wind NNW 3 leicht bewegte See bedeckt dann zeitw. leichte Regenschauer Sicht Baro 1026 T: 19,5°	Kurs rechw 45° (-20)
21ᵘ	φ 43° 39' N λ 37° 12' W Himmel bedeckt 2 Grus beobachtet Fernsicht Luftspiegelung bei Untergang	Bis 19ᵘ Kurs rechw 45° (-20) Ab 19ᵘ Kurs rechw 90° (-20)
24ᵘ	φ = 43° 53' N λ = 36° 14' W Wind Nordl 1 fast mäßige See bedeckt mäßige bis gute Sicht Bar 1024 Luft 15°	rechw Kurs 90° (-20)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.11 4ᵘᵘ	φ = 43° 53 N λ = 36° 24' W Wind NNW 2/3 leicht bewegte See bedeckt häufig Regenschauer Sichtigkeit Baro 1022 Luft 13°	Kurs rechw 90° (-20)
12ᵘ	φ 43° 53' N λ 34° 34' W Wind NNW 3-4 ziemlich bewegte See mäßige Dünung ganz bedeckt Regenschauer gute Sicht Bar 1020 Luft 17°	rechw Kurs 90° (-17)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11⁰⁰	φ 43°46' N λ 33°35' W Wind NNW 6 bis Ua u Dünung mäßig und ko- mäßig gute Sicht Baro 1019 Luft 17	Schiff nimmt Wasser über Deck u. Luken
12⁰⁰	φ 44°01 N λ 33°36 Wind 6-7, kühler und Dünung mäßig/ bewölkt mäßig bis gute Sicht Sm ca 12° Bar. 1021	14⁰⁰ ändern Kurs n/o 2 70° (-25) 14³⁰ Maschine 45 Umdr. 16¹⁵ Lichten Anker und 1 Kabel stehen an Backbord Kurs SW durch 2 x VL. gehen auf Kurs 45°, 16³⁵ Schiff unter Fahrt 16⁵⁵ Kurs n/o 360° 38 Umdr. 17¹⁵ = 360° durch 2 Kabel ab 20⁰⁰ Kurs n/o 270° (-25) Maschine 45 Umdr., Schiff stampft 2 Kn. über Deck mit einem 4 Meter über Vorschiff
24⁰⁰	φ 44°01'5 λ 34°15'5 Wind NNO 6 bis sehr grobe See Starke Ueberkommung, mäßig bewölkt, gute Sicht Bar 1023, Luft 13°	Schiff voll in Fahrt in Ballast über n/o Kurs 270° (-25)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4⁰⁰	φ 44°01 N λ 34°54' W Wind NNW 6 bis Ua u Dünung sehr Regen durch- zeitweise Sprühregen gute Sicht Baro 1025 5 13°	Schiff voller Wasser n/o Kurs 270°
8⁰⁰	φ = 43°47 N λ = 34°11 W Wind NNW 6 bis See Ua und Wind Dünung wechselnd mäßig gute Sicht Baro 1025 Luft 14°	6¹⁸ φ 43°41 N λ 34°28 W Schiff voll in Fahrt nehmen Wasser über Deck Kurs n/o 270° (-17) ab 8⁰⁰ Kurs n/o 85° (-17)
12⁰⁰	φa = 43°47'5 W λa = 33°40'5 W Wind NNO 6/7 bew. leicht. Sicht klar, See grobe See u. Dünung aus NW, Schiff rollt stark bis Sehr schwer gute Sicht Bar 1025 Luft 17°	Schiff voll Kurs n/o 85° (-17) 17⁰⁰ Maschine 53 Umdr.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16-	φ 43°50' N λ 32°56' W Wind NNO 6 böig See u. Dünung mittelschwer mäßig gute Sicht Baro 1025 Luft 14°	Schiff rollt und nahm Wasser über Deck u. Luken Kurs rechw 85° (-11)
20-	φ 43°52 N λ 32°07' W Wind Nord 4-5 bewegte See, hohe N-Atl Dünung tagsüber bewölkt gute Sicht Baro 1026 Luft 14	Fahrt unterbrochen Gefechtsübung Kurs rechw 85 (-11°)
24-	φ = 43° 52' N λ = 31° 25' W Wind NO 5, Sund die große Dünung aus NW - immer noch sehr bewegte See, die Nacht gute Sicht Baro 1025, Luft 14	Schiff stampft, Spritzwasser über Deck Kurs rechw 85 (-11°) Met + 30 Min

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10 4-	φ 43°55' N λ 30°43' W Wind NO 5 gut See mittelschwer Dünung, tiefe bewölkt gute Sicht Luft 12° Baro 1025	Schiff stampft leicht nahm Spritzwasser über Brücke u. Vorschiff Kurs rechw 85 (-11°) Met + 30 Min
8-	φ = 43°54 N λ = 30°07' W WNW 5-6 böig bewegte See, hohe N-Atl-Dünung mittelstark bewölkt gute Sicht Baro 1024,5 Luft 12	7- φ = 43°53 N 30°16 W Fahrt Schiff stampft stark mit starkem Spritzwasser Deck u. Brücke Kurs rechw 85 (-11°)
11-	φa = 43° 52' N λa = 29° 44' W	anderer auf rechw 90 (-17°) Maschine V. V. 77 - 78 Umdrehungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12ᴴ	φ = 43° 52' N λa = 29° 26' W Wind Nord 6/7 bewölkt Bar 1023 Luft 16° gute Sicht	Schiff nahm Kurs über Back n. Backbord n/pr Puns 90°(-17)
	φ = 43° 52' N λ = 28° 14' W Wind Nord 7 hzg mäßig bis gute Sicht Baro 1021 Luft 15 zeitw. Regenböen	Schiff nahm Kurs n/pr Puns 90°(-17)
20ᴴ	φ = 43° 52' N λ = 28° 44' W Nord 6-7 hzg Böen 8. See aus Nord meist bedeckt Regen abwechselnd Sicht gut Bar 1022 Luft 14	Schiff n/pr Puns 90°(-17)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24ᴴ	φ = 43° 52' N λ = 25° 49' W Wind NNW 6 abflauend, sehr grobe See lange und Hohe Nord-Dünung mäßig bewölkt Sicht gute Regen, danach mäßig bis gute Sicht Bar 1019 Luft 14°	Schiff nahm Kurs n. backbord Spur über n/pr Puns 90°(-17)
30.15	φ = 43° 52' N 4ᴴ λ = 24° 37' W Wind NNW 5/6 Sicht Gut gute Sicht Baro 1015 Luft 13°	Schiff Kurs n/pr 90°(-17)
8ᴴ	φ 43°49' N λ 23° 47' W Wind 4-5 bedeckt Sicht gute Luft 16°	6ᴴ φ 43°44' N, 24°13' W n/pr 90°(-17) Schiff Kurs 270

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12[00]	φa 43°48' N λa 22°35 W Wind Nord 5/6 grobe See Lange hohe Nord-Dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1017 Temp 17,5	Schiff schlingerte u. nahm Spritzwasser über. 1/0 Kurs 90°(-15)
16[00]	φ 43°48' N λ 22°25 W Wind Nord 5/6 mäßig bewegte See hohe NW Dü- nung nachlassend bewölkt gute Sicht. Temp 15° Bara 1015 φ 43°43 N λ 21°11 W Nord-NW 4 meist bedeckt einige Regen gute bis mäßige Sicht Barom. fal- lend NO-Dünung Bar. 1014	Schiff schlingerte u. nahm Spritzwasser über. 1/0 Kurs 90°(-15) Schiff stampfte u. nahm Spritzwasser über 11[15] Kurs 82 mißg 1/0 Kurs NW 90°(-15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24[00]	φ 43°48' N λ 19°07' W Wind Nord/Ost 4-2 mäßig bewegte See lange hohe NW-Dünung mäßig bewölkt gute Sicht Bar 1012, Temp 14	Schiff stampfte 1/0 Kurs 90°(-15) Abt + 30 Mins
31 X		
4[00]	φ 43°48' N λ 18°04' W Wind NO 3/4 hohe NW Dünung mäßig bewegte See bewölkt gute Sicht Bar 1010 Temp 13	Schiff stampfte 1/0 Kurs 90°(-15°) Abt + 30 Mins
8[00]	φ 43°43 N 16°36 W Wind Nord-NO 4 bedeckt gute Sicht Temp 15° Bar. 1010 Temp 15°	7[35] Schiff vor Anker gelegen Zwei Mastgasten an Kurs des Schiffes 166° Ketten laufen 270° 7[00] φ 43°42 N λ 16°27 W

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8[00]		Steuern rw 360°(-15)
8[30]		Steuern rw Ost (-13)
9[13]		Flugzeug Oxcam in Nähe
9[20]		passiert auf 550 - Meter
		Flugzeug g. 61 Erkennungs
9[47]		wechseln E 5 rw 90
		Flugzeug B.B. Jabo
9[54]		in Sicht
		wechseln E 5
12[00]	φa 43°49'N	
	λa 15°52'W	
	Wind Ost 1-2	
	leicht bewegte	rw Peil 90°(-13)
	durchsichtige	
	wenige Cumuli	
	Sicht gut	
	Bar 1010, tgl 19°	
16[00]	φa = 43°44'N	
	λ = 14°54'W	
	Wind NO 2 leicht	Peil rw 90 (-13)
	bewegte See mäßig	
	hohe Dünung	
	mäßig durchsichtige	
	Sicht	
	Bar 1010 φ = 15	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20[00]	φ = 43°49'N	17[15] Rechts Steuerbord ab-
	λ = 13°31'W	Flugboot Typ 20 Peil
	Wind NW 2 leicht	das Boot ist Flugboot
	bewegte See	bestes Flugboot passiert
	leicht bewegte	17[25] das Heck ist 3 von
	See durchsichtige	17[35] Von Bug zu Cockpit
	Dünung Sicht 15	zum 17[42] Flugboot
	Barom. 1010	17[45] Flugboot kommt
		18[52] F. kommt mit
		Cockpit Flugzeug
		Typ (-13)
		Mark 87 Marke Typ
24[00]	φ = 43°44'N	
	λ = 12°11'W	
	Wind Ost 1-2	
	leicht bewegte	
	lange mäßige	
	NO 2 dünung	
	mäßig durchsichtige	
	mäßig bis gute Sicht	rw Peil 90 (-13)
	Bar 1010, tgl 19°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11. 4ᵃᵉ	φ = 43°44' N λ 10°48' W Wind Windstill fast wenig zu wechselnd NO- nung schwach bis mäßig gute Sicht Barometer Luft 16°	Kurs rwr 90° (-12°)
8ᵉᵉ	φ = 43°46 8' N λ 9°11' W SO2 leicht bewegt See mäßig NW	7¹⁵ F.T. Peilung (Mitte rwr 1
	Bewölkung bedeckt gute Sicht.	7⁴⁰ rwr 172
	Barom. 1011, Luft 17	7⁴⁰ Kurs Änderung von R6 7⁴⁵ F.T. Peilung ist noch immer Compass-Ungenauigkeit Kurs rwr 90° (-12°)
9⁰³		F.T.-Peilung } ca 35 Sm ab Cap Villano } rwr 210°
8⁵⁰		Pendeln Kurs rwr 70° (-10)
10²⁰		Pendeln Kurs rwr 79° (-1)
10³⁰		X Cap Ortegal rwr 85° Cap Prior rwr 178°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11ᵒᵒ		X Cap Pt de la Estaca rwr 90° Cap Prior rwr 178°
1145		X Cap Pt de la Estaca rwr 103 Cap Ortegal rwr 155° Pendeln Kurs rwr 73 (-9)
12ᵒᵒ	φ = 43°49' N λ = 7°52' W Wind SSW 3 leicht bewegte See stark bewölkt später bedeckt leichter Regen mäßige Sicht Bar 1013, Luft 16°	Cap Ortegal rwr 163° 3 Sm ab
16ᵉᵉ	φ = 44°06' N λ 6°32' W Wind SW 3 leicht bewegte See bedeckt Regenschauer mäßige bis schlechte Sicht Baro 1012,5 Luft 14°	rwr Kurs 73° (-9°)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20h	φ = 44° 23 N Λ 5 10 W SO 2 bedeckt 2 Kr Regen mäßig Licht Leuchtfeuer See Baro 1012 Luft 17°	Kurs rwk 73° (-9°)
24h	φ = 44° 42' N λ = 3° 52' W Wind Ost 3 Leicht bewegte See bedeckt/klarke bricht mäßig Licht Ile de Ré Sicht Bar 1011,5 Luft 17°	Sahen um 23,30 Uhr ge[illegible] Positionslichter an St. B - Seite voraus
4h 05	φ 44° 57' N λ = 2° 42' W Wind OSO 3 leicht bewegte See be- deckt/klar Sicht Baro 1010,5 Luft 16°	Kurs rwk 73° (-9°) U C + 30 Minuten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8h	Wind Ost 3 Leicht bewegte See bedeckt Gute Sicht Baro 1011 Luft 16°	4h - M.E. + 30 Minuten 4h 30 F.T. Pointe C. Cordouan rwk 52° C. Foraine rwk 97° Grande Vinasse rwk 49° 7 1/2 F.T. C. Cordouan rwk 51° Cap Ferret rwk 143° 1/2 = 84 sm Setzen Spierbrecher und nehmen V.P. Bord. 8 1/2 F.S. - beginnen Erhalten Abschiedsgruß von Spierbrecher "SUD": Kommen Sie in meine Nähe Fahren im Geleit Spierbrecher ü 5 Vogesen Bord zum Boje 1 an B.B. -"- 2 an St.B -"- 4 an St.B -"- 5 an B.B -"- 8 an St.B -"- 9 an B.B Lotse an Bord passiert Pointe de la Coubre an St.B Schlepper an B.B setzt fort mit St.B - Seite längsseit Pier "La Chambre"
8h 33		
8h 45		
10h 54		
11h 05		
11h 12		
11h 25		
11h 40		
12h -		
12h 05		
12h 50		
13h -		
12h 24	Im Passe Bordeaux	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1347		Schlepper entlassen
1430		Schiff gut fest, alle an Bord

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

M/S "Kulmerland"

Geheime Kommandosache

D a m p f e r b e g e g n u n g e n.

1) 27.8.42 16-36 Uhr
auf 34°40'N 123°27'W
Kurs 177° mit 13 kn, dann verschiedene Kurse

sichten 4 Strich vorlicher als quer an Bb. tauchendes U-Boot, steuern zur Abwehr verschiedene Kurse
(Punkt lag auf Verbindungslinie Moji-Tsingtao.)

2) 11.9.42 8-50 Uhr
auf 23°34'S 98°27'O
Generalkurs 199° mit 12 kn
Ausweichkurs 239° mit 12 kn

109°
sichten in rw/eine Rauchwolke, aendern Kurs auf rw 239o
11-00 Uhr Rauchwolke aus Sicht.

3) 3.10.42 3-15 Uhr
auf 42°6'S 4°38'O
Kurs 274° 10 kn Fahrt
Wind Sued 2/3, bedeckt, kein Mond

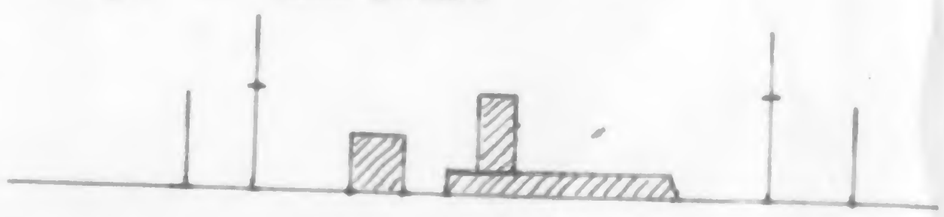
beladener Tanker Bb. einen Strich vorlicher als quer (ca. rw 195°) in Sicht, 1-2 Sml Abstand. Drehen mit Stb. 90° Kursaenderung von
3-15 - 3-22 Uhr Steuerkompasskurs 40°
3-22 - 3-26 " " 360°
3-26 - 3-30 " " 330°
3-30 Uhr Tanker aus Sicht, er lag anscheinend still, da Peilung nicht auswanderte.

4) 3.10.42 13-56 Uhr
auf 41°52'S 2°10' O
Kurs 274° mit 10 kn Fahrt
Wind West 6, wechselnd bewoelkt, boeig.

Dampfer Bb. voraus in Sicht (Dampfertyp wie M.S. "H.C. Horn") Drehen ueber Bb. und weichen dem Gegendampfer mit verschiedenen Kursen aus.

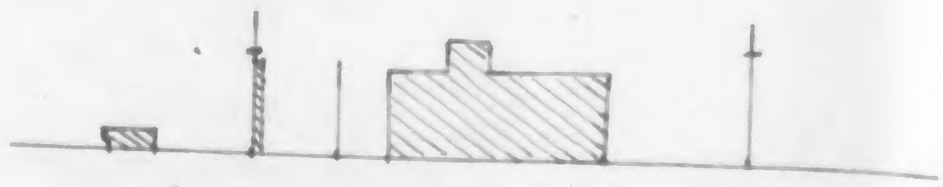
5) 8.10.42 9-15 Uhr
auf 30°57'S 7°04'W
Kurs 332° mit 9,5 kn Fahrt

Fahrzeug in rw 70° in Sicht, steuern verschiedene westl. Kurse nach Kapt's Anweisung. 10-15 Uhr in derselben Peilung aus Sicht.
11-15 Uhr wieder in Sicht, steuern Mittelkurs von 290°
11-30 " aus Sicht



6) 9.10.42 9-00 Uhr
auf 27°35'S 10°15'W
Kurs 342° mit 11 kn Fahrt

9-00 Uhr Fahrzeug in rw 100° in Sicht, Kurs ca. WNW bis NW. Drehen das Schiff ueber Bb. bis 10-50 Uhr auf rw 180°,
10-45 Uhr Fahrzeug aus Sicht
10-50 bis 11-15 Uhr Kurs rw 135°
11-15 " 12-00 " " " 360°
Soweit festzustellen war, hat das gesichtete Fahrzeug keine wesentliche Kursaenderung vorgenommen.



7) 14.10.42 10-58 Uhr
auf 15°58'S 14°56'W
Kurs rw 334° mit 10 kn Fahrt

10-58 Uhr Fahrzeug in rw ca.Nord in Sicht,drehen das Schiff ueber Bb.auf rw 220°,aus Entfernungen Vormast-Schornstein-Grossmast = Kurs des gesichteten Schiffes wahrscheinlich SO-lich.
11-25 Uhr Fahrzeug aus Sicht

7a) 24.10.42 Mittagsposition
23°54'N 37°45'W
Kurs 2°.

Spanischer Tanker "Campilo" Mittagsposition 24.10 = 25°0'N 35°49'W von Curacao nach Barcelona.
24.10= Spanischer Tanker "Campuzano" mittags 24/10=23°45'N 33°48'W von Alicante nach Curacao.

8) 2. 11. 1942.
auf 43°40'N 21°55'W
Kurs:rw 89°,6 - 8 kn Fahrt.
Wind: NO 9 - 7
hohe See und Dünung, 4-6 Sml.Sicht.
3.11.1942.

23-30 Feuer in rw 75° (1 1/2 str.an Bb) in Sicht,drehen das Schiff über StB. auf rw 180° bis 23-50.
24-00 Feuer aus Sicht.

0-20 drehen Schiff auf Kurs rw 89°.
1-10 erleuchtetes ~~XXXXXXXXXXXXXXX~~ Fahrzeug 4 Str.an Bb.in Sicht;drehen Schiff über StB. ganz herum auf rw. 10°,um Fahrzeug,das auf spanische West Westküste zulag,aus Sicht zu laufen.
3-10 Fahrzeug StB. 4 str. achterlicher als quer aus Sicht.

Bordeaux, den 9 November 1942.

Kapitän.

O. K. W.
A.Ausl./Abw.-Ag.Ausland
Abt.Ausland III(A 2) B.Nr.4410/42gKdos

Berlin, den 24. Februar 1943

Abstv. D.

Geheime Kommandosache

U.

O.K.M. / 1.Abt.Skl.

zurück. Der angezogene Reisebericht ist bereits bei O.K.W./Ausland III durchgelaufen und am 17.2.43. mit hies. B.Nr. 573/43gKdos an O.K.M. / 1.Abt.Skl. zurückgegangen.

1. Kdl. 2869/42 g Kdos

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Im Auftrage

III A i.V.

1.Skl 5854/42 Kdos.

Zu 1 Ke 30 182/42 g.K

An OKW Ausl. III mit 3 Anl.

44/438

Abgesehen genau mit der Bitte, die Anlagen
den Reiseberichten bei erneutem Durchgang beizufügen

Abt. Ausl. III
23. FEB. 1943
B. Nr. 4410/43 g(K)-I-

III 4410/42 g(K)-I-

1 Ehr I h1

III A 2 I

O. K. W.
A.Ausl./Abw.-Ag.Ausland

Berlin, den 26.Nov. 1942

Abt.Ausland III(A 2) B.Nr. 4410/42g(Kdos)

Geheime Kommandosache

An

O.K.M. / 1.Abt.Skl.

- 1 -

In der Anlage wird das Kriegstagebuch des Etappen-V-Schiffes "Tannenfels" für die Reise von Yokohama nach Bordeaux mit der Bitte um weitere Auswertung übersandt.

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Im Auftrage

1.SKl 5854/g.Kdos.

1.SKl 30182/g.Kdos.

PG-70802-NID

Geheime Kommandosache!

Berichte über die Blockadereise des

Etappen-V-Schiff „M. Tannenfels" Kapt. W. Hase

von Westfrankreich nach Japan und zurück

in der Zeit vom 4. März – 2. November 1942.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/40802 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M E
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOT.
SHOULD BE MADE EITHER ON TH. WO
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anl. zu 1. Wk 28648/43 geh.

Anlage zu 1/SKL I K Bd. III 873/43 geh.

RISINGSUN BINDER (R.B. NO. 205) レター判

PG/70802

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

REPORTS ON THE BLOCKADE RUN MADE BY THE SUPPLY SHIP "TANNENFELS", FROM WESTERN FRANCE TO JAPAN AND BACK AGAIN.

4/3/1942 TO 2/11/1942.

Neu 1/Skl. B.Nr. 1.Skl 28698 g.Kdos. /42gKdos.

Berlin, den 12. November 1942.

Geheim! Kommandosache!

Vfg.

I.) Bei Iac.

II.) Bei IIa + 1/Skl. vorzulegen.

III.) C/Skl. vorzulegen.

IV.) Bei M zur Vorlage bei Ob.d.M.

V.) Bei Ig Ib IIa I op

VI.) Bei 3./Skl.

VII.) Skl. Chef MND + IIba

VIII.) Skl.Qu A I

IX.) Skl.Qu A III

X.) O.K.W.Ausl.III

XI.) 1/Skl. I

XII.) an 1/Skl. Iac für Kr.

1/Skl.
i.A. Ik

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 40802. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK PAPERS OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Abt. Ausl. III
12. FEB. 1943
B. Nr. 543/43 ja 2c-1

Geheime Kommandosache!

Inhaltsverzeichnis

Kapitänsbericht über Reise Westfrankreich-Japan.

Tagebuchauszug (Ausreise).

Sicherheitsrolle.

Bericht über Verlust des Stb.-Ankers.

Kapitänsbericht über Reise Japan-Westfrankreich.

Tagebuchauszug (Heimreise).

Gefechtsskizze.

Abschrift der abgegebenen F.T.'s.

- - -

M/S "Tannenfels".

Geheime Kommandosache!

Bericht.

Nach Erledigung der vorgeschriebenen behördlichen Abfertigung verliessen am 4. März 8.30 Uhr den Liegeplatz und fuhren unter der Führung des Lotsen Boedecker flussabwärts. Um 11 Uhr erreichten den Ankerplatz von Pouillac, wo wir das Hochwasser abwarten mussten. Befehlsgemäss begannen mit dem vorgeschriebenen Tarnanstrich als "H 29", wozu die gesamte Besatzung herangezogen wurde. Um 18 Uhr verliessen den Ankerplatz und setzten die Reise fort.

Das zuerst gute Wetter verschlechterte sich im Laufe des Tages und sollte laut Wetterbericht bedecktes regnerisches Wetter für die nächsten Tage vorherrschen. Hierdurch war grösstmöglichste Eile geboten, wenn das Schiff rechtzeitig getarnt sein sollte. Zu den Aussenbordsarbeiten wurden ausser der Schiffsbesatzung einige Freiwillige der Flakbesatzung herangezogen, die mit diesen Arbeiten vertraut waren, sodass trotz grosser Bedenken auch während des Fahrens aussenbords gearbeitet werden konnte. Für Sicherheitsleinen und sonstige Vorsichtsmassnahmen war Sorge getragen. Um 19.15 ertönte an der ungünstigsten Stelle (engste Fahrwasserstelle) der Ruf "Mann über Bord". Es wurden sofort die notwendigen Maschinenmanöver trotz grösster Schwierigkeiten eingeleitet. Zwei Rettungsringe wurden in die unmittelbare Nähe des Verunglückten geworfen, ein Rettungsboot zu Wasser gelassen und versucht, den Verunglückten aufzunehmen. Wir mussten die Fahrt fortsetzen, da das Schiff sonst in grösste Gefahr geraten wäre. Kurz darauf passierten wir ein Wachtboot, das Befehl erhielt, sich zur Unfallstelle zu begeben und den Befehl sofort ausführte. Leider war es nicht möglich, den Verunglückten zu retten. Näheres siehe Unfallbericht.

Um 20.20 Uhr ankerten bei Boje 20. Trotz regnerischen Wetters wurden die Malarbeiten während der ganzen Nacht fortgesetzt. Am 5.3. wurde das abgesetzte Rettungsboot von einem Schlepper wieder zurückgebracht.

8.46 Uhr gingen ankerauf und verholten nach Royan Aussenreede, wo die Kompasse und der Funkpeiler kompensiert und die Geschütze eingeschossen wurden. Um 16 Uhr waren diese Arbeiten beendet, um 16.39 Uhr ankerten erneut bei Boje 20. Trotz des anhaltend schlechten Wetters wurde während der ganzen Nacht das Malen fortgesetzt und konnten am 6.3. um 12 Uhr den Tarnanstrich beenden.

Wir erhielten um 10 Uhr den Befehl, den Liegeplatz nach Royan Reede zu verlegen und ankerten 12.45 Uhr auf dem vorgeschriebenen Ankerplatz.

Im Verlauf des Nachmittags errichteten die Tarnpfahlmasten und machten das Schiff soweit möglich seeklar. Um 18 Uhr erhielten wir durch den Chef der Sicherungsstreitkräfte den Auslaufbefehl und durch einen Kurier von der K.M.D. Bordeaux die letzten Papiere, Fahrtbefehlberichtigungen und übergaben diesem die Unfallberichte und sonstige Anweisungen für die Dienststelle M.E.B.

Am 7.3. um 7.15 Uhr verliessen bei schlechtem regnerischem Wetter die Reede von Royan und folgten im Kielwasser dem

dem Führungsboot der Sicherung. Um 9.15 Uhr erreichten die Aussenboje und steuerten wie vorgeschrieben rw. 188 Grad. Im Verlauf des Tages klarte das Wetter auf, sodass wir bei genügender Fernsicht unbehindert unseren Kurs beibehalten konnten. Um 13.37 Uhr passierten erstaunlicher weise den französischen Fischdampfer "Arc 5086" und einen Fischkutter nahebei an BB. Diese Fahrzeuge hatten sich zwischen Führerboot und uns von St.B. nach BB gesetzt und war es ihnen somit möglich, auch die kleinste Einzelheit in Bezug auf Silhouette , Typ und Sonstiges unseres Schiffes auszumachen. Im Verlaufe des Nachmittags hatten sowohl an BB als auch an StB noch mehrere Fischdampfer und Segelfahrzeuge in Sichtweite.

Nach Einbruch völliger Dunkelheit erreichten um 20 Uhr den vorgeschriebenen Absprungsort, und lösten uns ohne vorherige Mitteilung unbemerkt und völlig abgeblendet von unseren Bewachern, und steuerten rw 270 Grad. Gegen 21 Uhr gerieten in eine Fischerflottille von ca 20 bis 30 Fischdampfern und mussten auf Gegenkurs ca eine Stunde um diese herumsteuern. Auch hier scheinen wir nicht bemerkt worden zu sein. Im Verlauf des 8.3. steuerten die vorgeschriebenen Kurse bei gutem Wetter, sehr guter Sicht , Wind westlich, leichter westlicher Dünung und leicht bewegter See. Von deutschen Flugzeugen haben wir nichts bemerkt. Der ganze Tag wurde dazu benutzt, den Tarnanstrich wieder zu entfernen.

Am 9.3. bedecktes unsichtiges Wetter, zeitweise Sprühregen, mässig bewegte See und WNW-Dünung, Wind Süd 4 - 5.Um 2 Uhr vernahmen Motorengeräusch, gaben sofort Fliegeralarm. Um 2.05 Uhr wurden von einem Sunderland Flugboot, das Positionslampen zeigte, von StB kommend zwischen Brücke und Schornstein in niedriger Höhe überflogen. Nach ca 7 Minuten kehrte das Flugzeug zurück und überflog uns erstaunlicherweise genau über Luke 3, wobei wir den genauen Typ ausmachen konnten. Da es mir völlig unmöglich erschien, dass das Flugzeug uns ausgemacht haben konnte, gab ich keine Feuererlaubnis. Da im Verlauf von 10 Minuten von dem Flugzeug nichts mehr gesichtet wurde, wurde Fliegeralarm belegt. Um 2.30 Uhr kam plötzlich dasselbe Flugzeug in sehr schnellem Flug von BB auf uns zu und überflog uns wieder in niedriger Höhe genau wieder über der Brücke und verschwand in den Wolken. Es wurde wieder Fliegeralarm gegeben.

Während sich die Männer auf ihre Manöverstationen begaben, kam das Flugzeug völlig abgeblendet direkt von vorn, schnitt unseren Kurs an und drehte ab. Dies ging so schnell vor sich, dass eine an eine Abwehr nicht gedacht werden konnte. Nun war kein Zweifel mehr vorhanden, das Flugzeug hatte uns ausgemacht und es musste mit allen Eventualitäten gerechnet werden. Um 2.40 Uhr kam das Flugzeug erneut von BB aus den Wolken heraus. Von den achteren Flakgeschützen wurde sofort das Feuer eröffnet (leider zu früh), kurz darauf eröffnete auch das BB-Brückengeschütz das Feuer. Die Schüsse lagen zwar sehr gut, aber leider drehte das Flugzeug sofort ab, wobei es den achteren Flakstand unter Feuer nahm. Die Geschossgarben gingen aber in die achteren Pfahlmasten. Somit wurde niemand verletzt.

Das Flugzeug verschwand nun endgueltig in den Wolken. Nachdem das Flugzeug ausser Sicht war, entschloss ich mich, die Rueckfahrt wieder anzutreten, da es ja unter den obwaltenden Umstaenden kaum, verantwortet werden konnte, die Reise fortzusetzen. Wir gingen auf Gegenkurs und meldeten an Norddeich Radio in offenem Text Feindberuehrung. Das Wetter klarte sehr schnell auf und hatten eine aussergewoehnliche Fernsicht. Aus diesem Grunde steuerten vorerst mit Hoechstfahrt die spanischen Hoheitsgewaesser an, da mit weiterer Begegnung mit Flugzeugen und herbeigerufenen Kriegsschiffen gerechnet werden musste. Da bis Mittag keine Begegnung mit irgendeinem Fahrzeug hatten, steuerten mit oestlichem Kurs in die Biskaya, um erst auf der Hoehe von Ortegal die spanische Kueste auszumachen. Um 18 Uhr auf Breite 44.33 Nord Laenge 7.51 West entschloss ich mich von neuem, mit westlichem Kurs den Durchbruch zu versuchen. Mit dem Kurs rw 282 Grad steuerten auf den ersten Bezugspunkt zu. Im Verlauf des 10. - 12.3. verschlechterte sich das Wetter ausserordentlich. Wind SSW Staerke 7, hohe grobe See und Duenung, das Schiff arbeitet sehr schwer und nimmt viel Wasser uebers ganze Schiff. Barometer 1010 mb am 10.3., 975 mb am 12.3.

Durch das schwere Arbeiten des Schiffes bekamen die Schwergutstuecke in den oberen Decks (bis zu 42 t) Lose, druckten die zum Feststauen benutzten leichteren Ladungsstuecke ein und sahen wir uns genoetigt, unter ungeheuren Schwierigkeiten mit Drahten, Tauwerk und Holz zu laschen. Es gelang dies auch in den meisten Faellen, wo es moeglich war, an die Ladung heranzukommen.

Im Verlauf des Nachmittags am 12.3. drehte der Wind WSW und flaute ab bis Windstaerke 4, um jedoch am 13.3. in kurzer Zeit in den Morgenstunden Sturmstaerke zu erreichen. Wind WNW 8-10, hohe See, Schiff arbeitet ausserordentlich schwer, nimmt aussergewoehnlichen viel Wasser (Brecher) ueber die Decks und Luken. Um Schiff und Ladung vor noch groesseren Schaeden zu bewahren, sahen wir uns genoetigt, gegen 16 Uhr auf ungefaehr 42.17 Nord 33.30 West beizudrehen und versuchten, mit langsamer Fahrt den Kopf auf der See zu halten. Es wurde von neuem versucht, die im Brueckendeck und Nr.4 Zwischendeck losgekommene Ladung (Trecker bis 6 t, Ritselgetriebe bis 15 t und Oelfasser) wieder zu laschen bzw festzustauen. Um 18.30 Uhr bemerkten zu allem Ungluck Rauchentwicklung (chemikalischen Ursprungs) aus den Zwischendeckventilatoren von Luke 3. Da es wegen der Ladung nicht moeglich war, an den Geruchsherd heranzukommen, wurde die Luke vorerst geschlossen, da Feuerverdacht noch nicht vorlag. Um 18.40 Uhr jedoch bemerkten wir Funkenflug aus den Pfahlmastventilatoren von Luke 2. Es war somit klar ersichtlich, dass sich in Luke 2 ein Feuerherd befinden musste. Luke 2 und 3 wurden sofort, soweit moeglich, luftdicht abgeschlossen und in die betreffenden Raeume 64 CO2 eingeblasen. Etwas spaeter stellten wir dann noch starke Hitzentwicklung am Steuerbordlukensull Achterkante Luke 2 und auf dem dahinter liegenden Deck fest. Durch das ueberwegspuelende Seewasser wurde gluecklicherweise eine zu grosse Erhitzung des Eisendecks verhuetet.

Da das Wetter auch am 14.3. noch nicht besser geworden war, ein Oeffnen der Luke noch zu gefaehrlich erschien, wurde vorlaeufig nichts unternommen, sondern warteten weiter ab. Um 13 Uhr wurde der Versuch gemacht, doch die Luke zu oeffnen, um festzustellen, ob das Feuer endgueltig geloescht war. Beim Oeffnen der Luke stellten jedoch ungeheure Rauch- und Gasentwicklung fest. Trotzdem unternahm der 1.Offz. Herr Jahn den Versuch, mit dem Rauchhelm den Feuerherd festzustellen. Trotz groesster Schwierigkeiten (Erstickungsgefahr) gelang ihm dieses und wurde der Brandherd in Luke 2 Steuerbord Zwischendeck Hinterkante festgestellt. Wegen Fehlens von erforderlichen Rauchschutzgeraeten (Draeger-Gerael etc., zur Ableoschung von Chemikalien erforderliche Mittel) (im Zwischendeck war eine sehr grosse Menge von Chemikalien unbekannter Art), weiter auch aus Unkenntnis darueber, wie sich die Chemikalien evtl. beim Loeschen mit Seewasser verhalten wuerden, erschien eine Feuerbekaempfung nur mit CO2 Erfolg zu versprechen. Es hat sich erwiesen, dass der Rauchhelm bei einer derartigen Rauch- und Gasentwicklung voellig unzureichend ist, da es nicht moeglich war, genuegend frische Luft zuzufuehren. Ausserdem konnte er gegen das Gas nicht genuegend abgedichtet werden. Es hat sich hier erwiesen, dass sowohl Gasmasken als auch Draeger-Apparate bei einer solchen Ladung erforderlich sind.

Damit nicht genug, sichteten um 15.45 Uhr auf ca. 41.50 Nord 35.43 West einen groesseren Tankdampfer in der Kimm. Sofort wurde die Luke geschlossen. Das Schiff wurde in der schweren See auf Gegenkurs gebracht, und mit hoechster Fahrt wurde versucht, dem Schiff ausser Sicht zu laufen. Um 15.58 Uhr konnten wir von dem Schiff nichts mehr sehen. Wir drehten wieder bei.

Um 16 Uhr wurde die Luke 2 geoeffnet, und nun begannen trotz grosser Bedenken energisch mit 2 Schlaeuchen das Feuer zu bekaempfen. Um 18 Uhr war der Brand geloescht. Die gesamte Luke wurde einer genauen Untersuchung unterzogen, ob noch weitere Feuerstellen evtl. vorhanden seien. Nachdem wir zu der Ueberzeugung gekommen waren, dass ein Wiederaufleben des Brandes nicht zu befuerchten war, wurde die Luke des schlechten Wetters wegen wieder geschlossen. Trotzdem wurde die Luke unter staendiger Kontrolle gehalten.

Um 19.15 Uhr sichteten auf etwa 41.40 Nord 36.05 West ein bzw. zwei U-Boote achterraus. Auf Anfrage wurde vorgeschriebenes E.S. ausgetauscht. Es ist anzunehmen, dass es sich um deutsche oder italienische U-Boote gehandelt hat. Die U-Boote waren schnell in der Dunkelheit verschwunden.

Am 15.3. nahmen wir um 3 Uhr unseren vorgeschriebenen Kurs mit voller Fahrt wieder auf. Der Sturm war nach anfaenglicher Besserung wieder staerker geworden. Wind WNW Staerke 10-11, gewaltig schwere Sturmsee, schwere Brecher uebers ganze Schiff. Die Anzeichen deuteten darauf hin, dass vorlaeufig mit einer Besserung des Wetters nicht zu rechnen sei. Somit entschloss ich mich, lieber die Reise fortzusetzen, da die Gefahr ja in beiden Faellen gleich gross war.

Um 3.30 Uhr vernahmen wir im Schiff eine ziemlich starke Explosion. Um 4.25 Uhr flogen ploetzlich die Segeltuchbezuege von den Pfahlmasten der Luke 2 weg. Ein aussergewoehnlich dicker Rauch mit Funkenbildung entstroemte den Ventilatoren. Es wurde sofort Feueralarm gegeben. Die Maschine erhielt den Auftrag, erneut CO2 in das Zwischendeck der Luke 2 einzublasen. Vergeblich versuchten wir, die Ventilatoren wieder abzudichten. Durch ein zweckmaessiges Manoevrieren den Wind totzulaufen, erwies sich als aussichtslos. Um 4.45 Uhr flogen ploetzlich mit einer Stichflamme und anhaltenden kleineren Explosionen die Lukensurrings (Drachte) und die Backbord-Lukendeckel stark verkohlt in die Luft. Die 3 Lukenpersennige brannten auf. In kurzer Zeit war das gesamte Vorschiff und die Bruecke in dichten Rauch gehuellt, der alles zu ersticken drohte. Unter diesen voellig verzweifelten Umstaenden, schien es aussichtslos, das Schiff zu retten. Es wurde Befehl gegeben, die Rettungsboote klar zu machen. Ein diesbezuegliches verschluesseltes Telegramm war vorbereitet und sollte abgesetzt werden. Um die Gefahr des Erstickens zu bannen und eine Moeglichkeit zu schaffen, an die Luke ueberhaupt heranzukommen, wurde trotz schwerster Bedenken das Schiff quer zu den schweren Sturmseen gedreht.

Die beiden 1.Offz., Herr Jahn und Herr Theobald, und der 2.Offz. Mueller erboten sich nun freiwillig, den Versuch zu unternehmen, in die gluehend heisse Luke einzusteigen, um eine Feuerbekaempfung evtl. einzuleiten. Ich erklaerte mich hiermit einverstanden und gab den Befehl, den Brand mit Wasser zu bekaempfen, ohne Ruecksicht auf alle Eventualitaeten. Mit Gasmasken der Marine-Flak versehen, gelang es mit 2 Schlauchleitungen trotz anfaenglich voelliger Aussichtslosigkeit an den Feuerherd heranzukommen, der sich auf Backbordseite zwischen dem 2. und 3.Scherstock befand. Das ausgedehnte Feuer konnte getrennt werden, und es gelang nun, mit 3 Schlauchleitungen das Feuer zu bekaempfen und bis 10 Uhr unter Kontrolle zu bekommen. Waehrend des Loeschens explodierten anhaltend Chemikalientrommeln unter giftiger Gasentwicklung. Trotz der schweren Ueberkommenden Seen war es dennoch moeglich, Leute zur Hilfeleistung an der Luke zu postieren. Um 11 Uhr konnte der Brand als geloescht angesehen werden. Die gesamten noch mehr oder weniger gluehenden Chemikalientrommeln mussten mit dem Beil eingeschlagen und zum groessten Teil ueber Bord geworfen werden. Um 16 Uhr war das Zwischendeck soweit geraeumt, die freigekommene Ladung soweit moeglich gelascht und das Zwischendeck gruendlich ueberholt worden. Ein Wiederaufleben des Feuers schien ausgeschlossen zu sein. Daraufhin wurde die Luke geschlossen. Wir drehten auf den alten Kurs und setzten die Reise mit voller Fahrt fort. Naheres ueber das Feuer siehe in beigefuegten Bericht.

Im Verlauf des 16.3. liess die Gewalt des Sturmes nach. Am 17.3. ging der Wind nach SW mit Windstaerke 3-4. See und Duenung liefen schnell nach. Saemtliche Luken wurden geoeffnet und einer genauen Kontrolle unterzogen. Die gesamte losgekommene Ladung wurde nochmals nachgelascht. Luke 1 musste

musste teilweise wieder geschlossen werden, da mehrere im Zwischendeck verstaute Chloroformfaesser Leckagen aufwiesen, und der ganze Raum 1 mit Chloroform vergast war. Ein Einsteigen war wegen Fehlens von Atemschutzgeraeten unmoeglich. (Die Flak-Gasmasken waren durch den Brand unbrauchbar geworden).

In den nun folgenden Tagen setzten wir die Reise ohne Zwischenfaelle bei normaler guter Wetterlage befehlsgemaess fort. Das einzige Stoerende war waehrend der Nacht die aussergewoehnlich starke Funkenbildung, hervorgerufen durch das stark verschmutzte Oel. Zeitweise wurden regelrechte Feuerschwaden aus dem Schornstein geblasen, die das Achterschiff und den Mast stark erhellten. Der Ltd.Ing. gab mir die Auskunft, dass eine Unterbindung dieser Funkenbildung unmoeglich sei. Auch stellte es sich heraus, dass eine Hoechstfahrt von 15.5 Knoten nicht erzielt werden konnte, da es nach Aussage des 1.Ings. nicht moeglich sei, mehr als 80 Umdrehungen/min wegen schlechten Oeles zu erzielen. Dieses nachzupruefen war ich nicht in der Lage.

Der Gesundheitszustand der Besatzung war im grossen und ganzen ein sehr guter. Leider stellten sich in diesen Tagen fuenf Faelle von Tripper und ein Lues-Fall ein. Waehrend der Behandlung ergab es sich, dass mit einer laengeren und schwierigen Kur gerechnet werden musste.

Am 21.3. um 9.32 Uhr auf 11-32 Nordbreite 35.23 Westlaenge tauchte aus einer Regenboe ein Tanker auf (Typ Einheitstanker ca. 8 000 t). Wir drehten sofort auf Gegenkurs (NO) und verloren um 10 Uhr den Tanker aus Sicht. Wir nahmen den alten Kurs wieder auf.

Befehlsgemaess wurden die Bezugspunkte bis zu 150 Sm Abstand nach der einen oder anderen Seite angesteuert und passiert, je nachdem ich es fuer richtig hielt. In der Natal-Enge hoerten wir regen F.T.-Verkehr zwischen hauptsaechlich schwedischen Schiffen und richteten unseren Kurs diesbezueglich ein, so dass wahrscheinlich ein Sichten dieser Schiffe vermieden wurde.

Am 28.3. auf 21.33 Sued 19.20 West sichteten in der Morgendaemmerung um 5.28 Uhr ein 3-4 000 t grosses Schiff mit ungefaehr noerdlichem Kurs. Etwa um 5.50 Uhr gelang es, auch diesem Schiff aus Sicht zu laufen. Es ist kaum anzunehmen, dass wir von diesem Schiff gesehen worden sind. Am 1.4. steuerten wir befehlsgemaess mit oestlichem Kurs den neuen Bezugspunkt mit einem Motor zu. Das Wetter, das am 29.3. anfing, sich zu verschlechtern, entwickelte sich zu einem hier ueblichen NW-Sturm mit ziemlich hoher S-Duenung und sehr grober See, in der das Schiff aussergewoehnlich stark arbeitete. Dieses stuermische Wetter hielt mit kurzen Unterbrechungen bis zum 12.April an. Trotz alledem konnte die Reise ohne nennenswerte Zwischenfaelle bis zum befohlenen Bezugspunkt fortgesetzt werden. Wir erreichten am 20.4. um 16.30 Uhr den Treffpunkt mit M/S "Regensburg". Kapitaen Peickel kam anschliessend an Bord. Da wegen einbrechender Dunkelheit eine Beseelung bei ziemlich bewegter See und in der Nacht nicht ratsam schien, wurde diese auf den 21.4. morgens verschoben.

Am 21.4. um 6 Uhr begannen das Beoelungsgeraet auszufahren. Um 7.55 Uhr war alles klar zum Ueberpumpen. Ab 7.55 Uhr begannen mit Oelabgabe. Trotz auffrischenden Ostwindes und bewegter See und Duenung (Staerke 4-5) konnte die Oelabgabe ohne Unterbrechung und Beschaedigung durchgefuehrt werden. Waehrend der Oelabgabe wurde nur zeitweise mit Fahrt voraus gegangen, um die Schiffe see- und oelabgaberecht zu halten. In der Zwischenzeit wurden auch die Abgabegueter fuer HK 10 abgegeben und 33 Gefangene mit Gepaeck und Ausruestung von uns uebergenommen. Um 18.05 Uhr hatten an M/S "Regensburg" die Hoechstmenge = 1050 cbm abgegeben. Um 18.40 Uhr wurde der Schlauch auf M/S "Regensburg" losgeworfen und von uns wieder eingehievt. Um 19.45 war der Schlauch ein. Wir setzten unsere Reise befehlsgemaess fort.

Die Gefangenen wurden im Brueckendeck untergebracht und haben sich im Verlauf der weiteren Reise sehr gut gefuehrt.

Am 1.5. sichteten um 5.12 Uhr das Leuchtfeuer Eerste Punt rw 10 Grad 21 Sm ab. Um 7 Uhr passierten bei Benutzung der Behouden-Passage Feuerturm Eerste Punt nahebei. Trotz Unterscheidungs- und sonstiger Erkennungssignale erhielten wir von der Signalstation keine Antwort. Ohne Begegnung und ohne Aufenthalt durchfuhren wir bis 11.17 Uhr die Sunda-Strasse. Am 2.5. passierten 13.50 Uhr den Feuerturm Seroetoe quer 7 Sm ab und hatten damit die Karimata-Strasse passiert.

Um 17 Uhr sichteten wir in der noerdlichen Kimm einen Geleitzug mit 11 Schiffen und Sicherungsstreitkraefte. Wir setzten uns von diesem Geleitzug ab und es stellte sich heraus, dass wir von diesem nicht gesehen worden waren. Wir verfolgten von da ab den weiteren Weg befehlsgemaess ohne von irgendwelchen Schiffen gesichtet worden zu sein. Am 11.5. passierten wir Mikimoto-Feuerturm um 8 Uhr nahebei.

Um 8.15 nahm uns ein japanisches Wachboot auf. Wir folgten diesem nach Anweisung in Kiellinie. Um 13.12 Uhr kamen wir auf Tateyama Wan Reede an und erhielten Befehl zu ankern. Das Echolot zeigte 15 Meter, das Handlot 15 Faden Wassertiefe an, allerdings mit stark treibendem Schiff, bedingt durch den Kuro Siwo-Strom und den steifen Suedwind. Um 13.18 Uhr wurde Befehl gegeben, den Steuerbord-Anker fallen zu lassen. In diesem Moment mussten wir uns ueber einer Tiefenrinne mit ueber 90 Meter Wasser befunden haben. Der Steuerbordanker mitsamt der Kette lief aus, trotzdem das Schiff keine Fahrt mehr durch das Wasser machte. Ein zweites Wachboot kam zur gleichen laengsseit und forderte uns auf, den Ankerplatz zu verlegen. Beim Aufhieven des Steuerbordankers stellten fest, dass die Kette beim 120 Faden Link gebrochen war. Wir gingen langsam voraus und ankerten um 13.52 Uhr mit Backbordanker auf dem neu angewiesenen Ankerplatz und warteten auf einen Lotsen.

Um 17.00 Uhr ankerte der Dampfer "Hakubasan-Maru" ca. 1 Sm ab und wir erhielten Befehl, mit dem Rettungsboot den dort an Bord befindlichen Lotsen abzuholen. Das Boot wurde ausgesetzt, und der Lotse trotz lebhaft bewegter See und starken Stromes schnell und sicher an Bord gebracht. Um 18.45 Uhr gingen Anker auf und setzten nach Lotsenanweisung die Fahrt nach Yokohama fort. Um 22 Uhr ankerten auf der Quarantaene-Station von Yokohama.

Datum	Position	Etmal	D.-Fahrt	Wetter Seegang Bemerkungen
7.3.		27	10.0	8^{00} Verlassen Royan Reede. NW 4-5 Regen, trübe.
8.3.	45°06'N 6°42'W	248	14.5	WNW 3. See leicht bewegt.
9.3.	45.03 N 9.51 W	330	13.2	Südlich 3-5,mässig bewegte See.
10.3.	45.38 N 13.38 W	343	14.1	SSW 5-6, See ziemlich grob, nimmt Wasser .
11.3.	46.15 N 21.56 W	346	14.4	SSW 4-6, " " " , " Wasser.
12.3.	46.14 N 28.28 W	271	11.5	WSW 7, grobe See,viel Wasser über Deck.
13.3.	43.20 N 33.38 W	314	13.1	WNW 8-10,schwerer Sturm,hohe wilde See.
14.3.	42.03 N 35.12 W	155	6.5	WNW 6-10, " " ,zeitw. bei=gedreht.
15.3.	40.37 N 37.36 W	146	6.1	WNW 9-11, " " ,liegen bei=gedreht.
16.3.	36.50 N 37.13 W	228	9.5	Westl.7-5, hohe See,lange Dünung.
17.3.	31.11 N 38.06 W	342	14.3	SSW 3-4, See leicht bewegt.
18.3.	25.29 N 38.46 W	344	14.3	WSW 3 , " " " .
19.3.	20.56 N 39.16 W	274	11.4	Nördl. 1-2, Passatwetter.
20.3.	15.05 N 39.22 W	352	14.6	NO 3-4 , " " .
21.3.	11.15 N 35.16 W	332	13.8	NO 4-5 , " " .
22.3.	7.06 N 31.12 W	346	14.4	NO 3-4 , " " .
23.3.	3.07 N 27.11 W	339	14.1	SO 2 , " " .
24.3.	1.05 S 23.38 W	337	14.3	SO 3-4 , " " .
25.3.	6.23 S 21.58 W	334	13.9	SO 4-5 , " " .
26.3.	11.40 S 26.16 W	332	13.8	SO 3-4 , " " .
27.3.	17.16 S 19.20 W	344	14.3	SO 3 , " " .
28.3.	23.06 S 19.18 W	354	14.8	Ost 4 , " " .
29.3.	29.00 S 19.16 W	354	14.8	Ost 1-2, fast ruhige See,südl. Dg.
30.3.	34.48 S 19.16 W	348	14.5	NW 4-5 , See lebh.bewegt,verschleifend.
31.3.	39.00 S 18.59 W	252	10.5	S 6-7, grobe See, Süd-Dünung.
1.4.	41.34 S 15.47 W	234	9.1	Westl.3-5, hohe SW-liche Dünung.
2.4.	41.55 S 10.18 W	253	10.5	NW 4,See mässig bewegt,hohe SW-Dg.
3.4.	42.18 S 5.05 W	235	10.0	NNW 7-8, hohe wilde See,hohe N-Dg.
4.4.	43.08 S 0.01 O	234	10.0	NW 6-8,grobe See, Dg.durcheinander: ~~xixessend~~=laufend.
5.4.	43.10 S 5.40 O	247	10.3	West 8-9,hohe wilde See, hohe lange Westdünung.
6.4.	43.10 S 10.59 O	233	9.9	SW 5 , grobe See.

Datum	Position	Etmal	D.-Fahrt	Wetter Seegang Bemerkungen .
7.4.	42°57' S 16°34'0	245	10.4	West 6-8, hohe See und hohe lange Dünung
8.4.	42.53 S 21.57 O	237	10.1	West 3-6, ziemlich grobe See, lange SW-Dünung.
9.4.	42.48 S 27.40 O	252	10.5	Westl.5-8,grobe See, lange W.-Dg.
10.4.	42.43 S 32.59 O	234	10.0	SSW 5-6, lebh.bewegte See,lange SW-Dünung.
11.4.	42.31 S 39.14 O	232	9.9	Westl.3-6,See zieml.grob,hohe W.-Dg
12.4.	42. 9 S 43.40 O	242	10.3	SW 9-10,schwerer Sturm,hohe wilde See und Dünung.
13.4.	41.10 S 48.11 O	213	8.9	Süd 2-3,See leicht bewegt,hohe Dg.
14.4.	41. 1 S 53.46 O	253	10.8	NW 4-5, See mässig bewegt.
15.4.	40.43 S 59.30 O	261	11.1	West 3-6, See ziemlich grob.
16.4.	40.34 S 65.17 O	263	11.2	West 4, See leicht bewegt.
17.4.	40.25 S 70.43 O	248	10.3	NW 4-6, See ziemlich grob.
18.4.	35.53 S 72.25 O	284	12.0	NW 3-5, See leicht bewegt.
19.4.	30.00 S 72.19 O	353	14.7	NO 2 , fast ruhige See, nördl. Dg.
20.4.	24.55 S 75.25 O	347	14.5	Ost 5, See lebhaft bewegt, NO-Dg.
21.4.	23.51 S 76.00 O	63 (-20.4. 1630 h)	14.0	NO 3-5, trafen M/S "Regensburg".
22.4.	23.48 S 78.13 O	122	7.5	Ost 3-4, 19.45h Reise fortgesetzt.
23.4.	23.50 S 81.59 O	207	8.8	OSO 4-5, See lebh.bewegt,NW-langeDg
24.4.	23.55 S 85.48 O	209	8.7	OSO 5-6, See lebh.bewegt,südl. Dg.
25.4.	23.55 S 89.33 O	206	8.8	Ost 5-6, See lebh.bewegt,lange SSW-Dünung.
26.4.	23.56 S 93.29 O	216	9.0	Süd 4-5, See lebh.bewegt,lange S-Dg
27.4.	22.22 S 97.03 O	240	10.2	Südl. 4, See mässig bewegt.
28.4.	19.59 S 99.16 O	189	7.8	SSO 3, See leicht bewegt.
29.4.	15.17 S 102.15 O	340	14.5	SO 5 , See lebhaft bewegt, SO-Dg.
30.4.	10.36 S 103.56 O	298	12.4	NO 2 , See leicht bewegt,Zick-Zack--Kurs
1.5.	5.42 S 106.04 O	328	13.7	Nördl.1-2,ruhige See, Sundastrasse.
2.5.	2.06 S 108.59 O	361	15.0	Östl. 2, ruhige See, Karimatastrasse
3.5.	3.12 N 108.16 O	361	15.0	NO 1-2, ruhige See.
4.5.	8.29 N 110.03 O	359	15.3	Windstill, glatte See.
5.5,	13.13 N 113.23 O	358	14.9	" , " " .
6.5.	17.43 N 117.26 O	353	15.0	NO 1, fast ruhige See.
7.5.	21.33 N 122.04 O	358	14.9	NO 4-5, ziemlich bewegte See.
8.5.	24.25 N 126.52 O	316	13.5	Nord 5, lebhaft bewegte See.
9.5.	27.28 N 131.39 O	331	13.79	Nord 5, lebh.bewegte See, nördl.Dg.
10.5.	31.40 N 135.37 O	326	13.87	NNO 4 , ziemlich bewegte See,NO-Dg.

Datum	Position	Etmal	D.-Fahrt	Wetter	Seegang	Bemerkungen
11.5.	34.30 N 138.57 O	294	14.72			Südl. 3-4, Zickzackkurs bis 8.00h 11.5. Mikimoto Feuerturm quer, dort Aufnahme durch Bewacher. Von Mikimoto Feuerturm bis Tateyama Wan und von Tateyama Wan bis Yokohama ca 89 Sml Revierfahrt.

Uhrzeiten:

Am 8.; 9.3. wurde die Uhr um je 60 Min, am 10.:12.3. um je 30 Min zurückgestellt.
Am 24.3., 1.,3.,4.,6.,7.,8.,10.,11.,12.,14.,15.,16.,18.,23.,25.,27. und 29. April, am 4.,6.,8. und 10. Mai wurde die Uhr um je 30 Minuten vorausgestellt.

Gesamtdistanz:

Von Bordeaux bis Mikimoto-Feuerturm Gesamtmeilen 18 407 Sm.

Gesamt-Oelbestand:

Uebernahme in Bordeaux	2 482,9 To.
Bestand bei Abfahrt Bordeaux (7.3.42.)	2 470,8 "
Oelabgabe auf See (21.4.42.)	918,8 "
Verbrauch	1 409,0 "
Bestand bei Ankunft Yokohama (12.5.42.)	143.0 "

Sicherheitsrolle

Das Alarmzeichen ist fuer jede Gefahr und Not ein laengeres Laeuten mit der Alarmglocke. Jeder Alarm ist ausserdem muendlich weiter zu geben. Ertoenen die Alarmglokken, eilt jedes Besatzungsmitglied unverzueglich u. schnell mit angelegter Schwimmweste auf die ihm angewiesene Manoeverstation. Zuwiderhandlungen werden bestraft. Den Anordnungen u. Befehlen der Fuehrung ist unbedingte u. schnellste Folge zu leisten. In Gegenden erhoehter Alarmbereitschaft, die bekannt gegeben werden, ist es selbstverstaendlich, dass die Freiwachen angesichts der Gefahr nicht gaenzlich die Tageskleidung ablegen u. fuer den Ernstfall gut bekleidet u. schnell auf Posten sind.

Ausser den Brueckengaesten, den Maschinenwachen sowie der Flak-u. Geschuetzbedienung nehmen alle uebrigen Besatzungsmitglieder " Mittschiffs " bei Luke III geordnete u. disziplinierte Aufstellung, um fuer jeden Einsatz bereit zu sein.

Bei Fliegeralarm versammeln sich die nicht im Einsatz stehenden Besatzungsmitglieder in der Offiziersmesse u. den angrenzenden Raeumlichkeiten.

Rollenverteilung

Bruecke: Kapitaen, II. Offizier Mueller, III Offizier Ullrich
Rudergaenger: Matr. Greve, Laufer Bruecke: Matr. Schulz
Ausguck: Matr. Kroehnert, Signalgaeste Bicher u. John u. Rieck

Sprengkommando
I. Offizier Jahn
Matr. Kroehnert
" Mahnke
" Rattay

Sonderkommando
Oberltn. Ruemmler
Masch. Ob. Gefr. Fischer
Funk Matr. Brama

Gefangenenbewachung

vorn:	Achtern:	
Masch. Braun	St. Maat	Orgis
Matr. Ob. Gefr. Thamm	"	Mueller
Matr. Gefr. Gebhardt v. Likoser	"	Sieling

Flak-Bruecke
Matr. Gefr. Steinhausen
" Brodte
" Richert
Matr. Koerber

Flak-Achtern
Matr. Gefr. Wiedemann
" Hiertz
" Kellermann
Matr. Seelig

Geschuetz
Oberbootsmann Schumacher
Nr. 1 Dorsch
2 Riese
3 Redle
4 Goldenberg
5 Neuwerth
6 Frigge
7 Koehler
8 Skuballa
9 Lampl
10 Kuehle

Munitionskammer
Wiedemann
Hiertz
Ackermann
Seelig

Winde
Mtr. Ahrens u. Kerski

Munitionsmaenner
Steinhausen
Brodte
Richert
Koerber Auf Befehl
Wiegmann
Noell
Thomae
Hamel
Knackstedt

Abteilung Maschine

Alarm: Maschine u. C O 2 I. Ing. Ruperti
IV. " Keller
Lagerh. Wetzel
Nebelanlage: Elektr. Guth

In Bereitschaft: Frei- u. abloesende Wache

Bei Leckage:

Lecksicherung
I. Offizier Jahn
Bootsmann Petzold: Lecksegel
Zimmermann Kersten: Holzpfropfen
Matr. Stoyke : Lecksegel
" Hirsch : "
L. Matr. Eckert : "
Jungmann Schorsch: "
Reiniger Frigge : Zimmermann-Helfer

Bei Feuer:

Feuerstosstrupp
I. Offizier Jahn
Zimmermann Kersten
Matr. Stoyke
" Rattay
" Jacob
" Kerski
L. Mtr. Spreitz
" Pflueger

Bei Mann ueber Bord
II. Offz. Mueller
Matr. Rattay
" Kerski
" Jakob
" Schulz
" Mahnke
L. Mtr. Spreitz
" Pflueger
" Eckert

Rettungsboote
II. Offz. Dienemann
Bootsmann Petzold
Junge Anlauf
Schlachter Klotz
Reiniger Wegg
" Ewald
" Winterhoff

Unfall
Doctor Wischeropp
I. Stew. Wiechmann
Kajuetstw. Seiffen
Messestw. Lange

Alle uebrigen Besatzungsmitglieder stehen zur Verfuegung des I. Offiziers.

Die Mannschaften der rot umrandeten Rollen treten nur im gegebenen Ernstfall in Aktion u. stehen, wie oben angegeben, Mittschiff bei Luke III in Bereitschaft.

M. Kaiser
Kapt.

M/S "Tannenfels"

12. Mai 1942

Vorgang: Siehe Reisebericht

Bericht: Betrifft Verlust des St.B.-Ankers mit Kette.

Am 11.5. passierten wir um 8 Uhr Mikimoto Frt an BB nahe bei. Um 8.15 Uhr wurden wir von einem japanischen Wachboot aufgenommen und erhielten Anweisung, diesem in Kiellinie zu folgen.

Wind: Südlich-5.

Wetter: Leicht bewölkt, leicht häsige Kimm.

Peilungen: (Adm.-Karte Brit. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo.)

Um 1300 Uhr : Sumo Saki rw 180°
Daibusanohana rw 63 °
Kurs 98° rw, Fahrt 45 Umdrehungen, cka 8 sml Fahrt.

Ankerpeilungen:

1) Um 1330 Uhr: Suno Saki rw 222 °.
Daibusanohana rw 10 °.
Okinosuna rw 139 °
Funagata Mura Frt rw 74° } (Wassertiefe 90 m)

2) " 1352 " : Daibusanohana rw 318°
Funagata Mura Frt rw 24,5°
Seefliegerstation rw 2°

Um 1300 Uhr erhielten wir Befehl, nachdem wir auf der Tateyama wan Reede angekommen waren, vor Anker zu gehen.

Das Echolot, das seit 1200 Uhr ununterbrochen in Betrieb war, zeigte um 1312 Uhr 24 mtr, zur gleichen Zeit lotete der 2. Offz. an StB-Seite mit dem Handlot bis 1315 Uhr 13, 15, 14 Fdn. Um 1318 Uhr wurde Befehl gegeben, nachdem durch erforderliche Maschinenmanöver das Schiff zum Stillstand gekommen war, den StB-Anker fallen zu lassen.

Völlig unerwartet lief der Anker mit Kette gänzlich aus und es gelang nicht, durch Andrehen der Bremsen das Auslaufen der Kette zu verhindern, da das ganze Pockholz wegbrannte. Die Verankerung im Kettenkasten hielt. Jedoch durch den ungeheuren Schlag wurde die Spillwelle des Ankerspills ziemlich verbogen, und muss auch dadurch das Kettenglied bei cka 130 Fdn gebrochen sein. Während dieser Zeit kam von StB. achtern ein zweites Wachboot auf und gab uns den zuerst unverständlichen Befehl, wieder Anker auf zu gehen und den Ankerplatz zu verlegen. Wir kamen dem Befehl sofort nach und hievten um 1328 Uhr den Anker auf. Beim Einhieven stellten dann fest, dass die Kette beim 130-fdn-Link gebrochen war. Wir gingen mit langsamer Maschinenkraft voraus und ankerten um 1352 Uhr mit BB-Anker auf dem neu angewiesenen Ankerplatz.

Zu Obigem muss bemerkt werden, dass wir zur Zeit, als der Befehl gegeben worden war, den St.B.-Anker fallen zu lassen, mit dem Schiff über einer Tiefenrinne von cka 100 mtr befunden haben müssen. Als der Anker fiel, meldete der 3. Offz plötzlich eine grössere Tiefe am Echolot und der 2. Offz H. Müller meldete, bei 25 fdn Tiefe keinen Grund zu haben. An der Handlotleine stellten fest, dass das Schiff stark querab trieb. Es gelang uns nicht, für diesen Unfall eine ausreichende Erklärung von irgendeiner Stelle zu bekommen. Allerdings ist es unverständlich, wie der Kommandant des Wachbootes an dieser Stelle den Befehl zum Ankern geben konnte. Name oder Nr. des Wachbootes konnte nicht festgestellt werden, da nicht vorhanden, und das Wachboot mit unbekanntem Ziel die Reede verliess.

.....
Kapitän

Geheime Kommandosache!

Reisebericht " M/S. TANNENFELS "

" Yokohama - Bordeaux "

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Am 8.8.1942 vollendeten wir die Uebernahme des Treibstoffes und der Ausruestung,machten das Schiff nach Seemannsart seeklar und wickelten saemtliche behoerdlichen Angelegenheiten vorschriftsmaessig ab. Um 16,00 Uhr kam Herr Admiral Wennecker mit seinen Herrn an Bord, indem er sich nach kurzer Ansprache an die gesamte Besatzung mit seinen Herrn von uns auf das Herzlichste verabschiedete. Um 20,00 Uhr war das letzte Prisenkommando vom H.S.K. X an Bord.(Es kamen insgesamt drei Prisenkommandos). Die Ankerkette wurde von der Boje geloest, und unter Anweisung des Hafenlotsen verliessen wir den Hafen von Yokohama. Um 20,36 Uhr verliess der Hafenlotse das Schiff und der Revierlotse gab die weiteren Anweisungen. Um 21,43 Uhr bekamen wir von einem Marinefahrzeug den Befehl, diesem zu folgen, und so fuhren wir bis 24 Uhr und gingen auf T a t e y a m a - W a n Reede vor Anker.(St. B .- Anker 60 Faden zu Wasser,Wassertiefe 13 Faden,Lotse von Bord)

Am 9.8.1942. um 7,00 Uhr kam ein Marinekommando mit dem Auftrag an Bord, alles fuer die Aufnahme eines Seeflugzeuges vorzubereiten. Dieses wurde dann um 9,00 Uhr uebergenommen und vorschriftsmaessig gelascht. Um 11,00 Uhr verabschiedeten sich die japanischen Marineoffiziere von uns, um 11,19 Uhr gingen wir Anker auf und setzten die Reise fort. Kurz nach Verlassen der Reede von Tateyama-Wan setzte sich ein japanisches Torpedoboot vor, und wir folgten diesem in Kiellinie. Um 16,40 Uhr passierten wir den Mikomotho Feuerturm querab an Steuerbord im Abstand von 2,5 Seemeilen. Von hier nahmen wir den rechtweisenden Kurs 224° auf. Es herrschte gutes Wetter, WSW Wind Staerke 4, lebhaft bewegte See und Duenung. Um 18,35 Uhr verabschiedete sich das japanische Kriegsschiff von uns mit dem Signal : " Wuensche Ihnen eine gute Reise und Heimkehr!"

Im Verlauf der naechsten Tage konnten wir ohne besondere Ereignisse und ungehindert den aufgenommenen Kurs beibehalten. Die empfangenen U-Boots - Meldungen hatten fuer uns keine Bedeutung, da diese sich dicht unter den japanischen Inseln und Kuestengewaessern aufhielten. Das Wetter veraenderte sich kaum. Wind, See und Duenung kamen aus Westlicher Richtung in maessiger Staerke. Taifun-Gefahr bestand nicht.

Am 13.8.1942 passierten wir um 19,00 Uhr Itbayat Isl. r/w. 150° - 18 Seemeilen ab. Von hier nahmen wir den r/w. Kurs 220° auf. Dieser Kurs konnte ohne Abaenderung und Behinderung durch Wetter oder Sonstiges bis zum 16.8.1942 durchgehalten werden. Wind, See und Duenung kamen aus suedlicher Richtung, zeitweise leichte Regenschauern, sonst nichts von Bedeutung. Am 16.8.1942 erhielten wir eine groessere U-Boots - Warnmeldung, aus der ersichtlich war, dass sich mehrer U-Boote in unserer Kursrichtung in der Nähe der Natoena Isl. aufhielten. Wir behielten Kurs und Geschwindigkeit bis zum Eintritt der Dunkelheit bei und setzten uns dann oestlich gut ab von der Gefahrenzone.

Am 18.8.1942. um 4,00 Uhr peilt St.Petrus - F.T. r/w. 17°, Lotung 57 Meter.

Um 21.00 Uhr am selben Tage passierten wir Seroetoe - Feuer r/w. 50° - 4 Seemeilen ab. Um 22,30 Uhr sahen wir an B.B. querab einen Schatten auftauchen, der sich spaeter als Kriegsschiff herausstellte. Wir erhielten den Anruf " N Q " und antworteten mit " D " und mit Unterscheidungssignal. Zuvor hatten wir noch einige japanische Dampfer gesichtet, die einwandfrei und rechtzeitig als solche auszumachen waren.

Wir verfolgten dann bis zum 19.8.1942 morgens um 5,42 Uhr die erforderlichen Kurse, wo wir den Discovery - Leuchtturm in r/w 290° 2 Seemeilen ab passierten. Da eine maessige Sicht vorherrschte und wir die Distanz bis zur Sunda-Strasse nicht bei Tageslicht durchlaufen konnten, setzten wir die Geschwindigkeit soweit herab, dass wir am 2o.8.1942 um 6,00 Uhr Noordwachter in r/w. 330° 2 Seemeilen abpassieren konnten. - Hier hatten wir eine Begegnung mit einem japanischen Bewacher, der sich eigenartig benahm. Er legte sich so vor unseren Bug, dass wir uns der Insel gefahrvoll naeherten und mit grosser Fahrt diesem Fahrzeug und der Gefahr aus dem Weg laufen mussten. - Um 1o,00 Uhr passierten wir die Einfahrt zur Sunda-Strasse und um 15,05 Uhr Erste Punt F.T. r/w. 134° 1 Seemeile ab. In der Sunda-Strasse, die wir bei gutem Wetter durchliefen, hatten wir keine Begegnung . Bei der Signalstelle 1. Punt zeigten wir unser Unterscheidungssignal und erhielten als Gegensignal " Glueckliche Heimreise ".

Von hier aus steuerten wir r/w. 200°. Es herrschte gutes Wetter,wechselnde Bewoelkung bei SO Wind Staerke 5 sowie lebhaft bewegter See und Duenung. Wind und See nahmen im Verlauf der naechsten Tage noch zu, sodass das Schiff schwer arbeitete und Spritzwasser ueber Deck und Luken nahm. Am 23.8.1942 wurde r/w. 260° gesteuert. Wir verfolgten unsere Kurse befehlsgemaess bis zum Treffpunkt mit H. S. K. X . Am 28.8.1942 um 8.00 Uhr MOZ befanden wir uns genau auf dem Treffpunkt und trieben hier bis mittags. Um 13,08 Uhr wurde H.S.K. X in der Kimm gesichtet. Wir manoevrierten uns vorsichtig bis 14,21 Uhr an den Hilfskreuzer heran. Es wurde sofort alles klar gemacht zur Abgabe der Ausruestung . Ich selbst begab mich zur persoenlichen Meldung an Bord des H.S.K. Um 18,00 Uhr wurde die Abgabe unterbrochen, und um 18,23 Uhr steuerten wir r/w. 228° und fuhren mit einem Motor bis zum naechsten Morgen den 29.8.1942 um 5,30 Uhr. Um 6,00 Uhr wurde mit der Abgabe wieder begonnen. Um 18,26 Uhr fuhren wir wieder mit langsamer Fahrt, nachdem vorher die Abgabe unterbrochen worden war, mit r/w. Kurs 200° die ganze Nacht hindurch. Da Wind und See etwas aufgefrischt hatten, konnte erst um 10,00 Uhr mit der Uebergabe der Nachschubgueter begonnen werden. Um 16,20 Uhr waren die Arbeiten beendet und die Uebernahme der vorgesehenen 71 Gefangenen erledigt. Es ging alles ohne Zwischenfaelle vor sich. Nachdem ich mich bei dem Kommandanten des H.S.K. verabschiedet hatte, wurden wir vom H.S.K. entlassen und setzten um 16,40 Uhr unsere Reise fort.

Wir nahmen den r/w. Kurs 251° auf und, um Oel einzusparen, fuhren wir mit einem Motor 9 Meilen Geschwindigkeit. Im Verlauf der naechsten Tage herrschten westliche Winde vor mit der Staerke 4-7, veraenderliches Wetter, zeitweise grobe See und Duenung, in der das Schiff schwer arbeitete. Am 4.9.1942 wurde gegen 19,30 Uhr auf 600 Meter F.T.-Verkehr gehoert - Lautstaerke 5 - Die F.T.-Peilung ergab r/w. 165°. Es handelte sich um den englischen

englischen Dampfer " City of Canterbury ", der sich in offenem Text mit der Station " Lorenco Marques " ueber Ankunft, Passagiere und Ladung verstaendigte. Eine Kursaenderung brauchte nicht vorgenommen zu werden.

Am 7.9.1942 erhielten wir den Befehl, uns ab 12.9.1942 mit H.S.K. 28 zu treffen. Diesen Termin einzuhalten, schien kaum moeglich. Die Wetterverhaeltnisse ab 7.9.42. hatten sich so sehr verschlechtert, dass die Fahrt des Schiffes stark vermindert werden musste, um es vor groesseren Seeschaeden zu bewahren. Am 11.9.42. mussten wir das Schiff mit dem Kopf auf die See legen, um die durch Seeschlag zerrissene Persenning von Luke I auszuwechseln. Es herrschte S W - Sturm mit Orkan-Boeen, Windstaerke 10 - 12 bei ausser-gewoehnlich sehr hoher See und Duenung, in der das Schiff schwer arbeitete. Es liefen Brecher ueber das ganze Schiff hinweg. Im Verlauf der Nacht liess der Sturm wieder nach. Am 13.9.42. erlebten wir nochmals sehr schweres Wetter. Auf Grund eines Telegrammes am 11.9., dessen Inhalt unser Wartegebiet weiter noerdlich verlegte, setzten wir, um nicht allzu viel Zeit zu verlieren, unseren Kurs am 14.9.42. direkt auf den befohlenen Punkt ab. Der F.T. - Verkehr im Suedatlantik war so, dass eine Gefahr nicht zu bestehen schien. Am 14.9.42. zog ein neues Tief mit aufgesteilter S W - See und Duenung auf uns zu. Aus gegebener Veranlassung wichen wir diesem nicht aus. Am 15.9. befanden wir uns gegen 6,10 Uhr im Zentrum, das schnell ueber uns hinwegzog. Am 16.9.1942 klarte das Wetter ab. Der Wind kam aus oestlicher Richtung Staerke 4-5. Im weiteren Verlauf der Reise hatten wir veraenderliches Wetter bei maessig bis lebhaft bewegter See und Duenung. Die Fahrt des Schiffes wurde nicht allzu sehr beeintraechtigt.

Am 20.9.1942 befanden wir uns um 9,30 Uhr auf befohlenem Treffpunkt. Wir stoppten die Maschine bis 12,42 Uhr, fuhren dann mit einem Motor r/w. 220° bis 13,00 Uhr. Um 13,03 Uhr kam der Hilfskreuzer 10° an Steuerbord in der Kimm in Sicht. Wir manoevrierten uns sachgemaess und vorsichtig an ihn heran. Um 13,40 Uhr trieben wir in Lee von H.S.K. 28

Ich begab mich sofort an Bord zur persoenlichen Meldung bei dem Kommandanten, wo alles Wichtige besprochen wurde. Auf Anraten des Hilfskreuzer-Kommandanten blieben wir mit gestoppter, jedoch klarer Maschine zwecks Oelersparnis liegen. Im Verlauf der Nacht und am naechsten Tage, dem 21.9.1942 , nahmen Wind und Seegang so zu, dass an eine Abgabe der Nachschubgueter nicht gedacht werden konnte. Das verhaeltnissmaessig sehr schlechte Wetter hielt bis zum 22.9.1942 abends an. Im Verlauf der Nacht liessen Wind und Seegang nach, das Wetter klarte auf, sodass wir am 23.9.1942 um 8,00 Uhr mit der Abgabe der Nachschubgueter beginnen konnten. Gegen 19,00 Uhr waren die Arbeiten beendet. Wir blieben laut Verabredung bis zum naechsten Morgen noch liegen. Am 24.9.1942 um 1,00 Uhr wurde uns jedoch mitgeteilt, dass H.S.K. 28 zu weiterem Treffen mit einem anderen Schiff ablaufen muesste. Ich bekam den direkten Befehl, solange auf dieser Warteposition zu verbleiben, bis H.K. 28 zurueckgekehrt sei. Es war mir aufgetragen worden, wichtige Papiere, 19 Mann der Besatzung sowie 69 Gefangene bei seiner Rueckkehr an Bord zu nehmen, und in die Heimat zu befoerdern. Ausserdem war verabredet worden, den H. K. 23 anzuweisen, auf Warteposition H.K. 28 bzw. Tannenfels zu beordern. Da wir im Verlauf der letzten Tage

ca. 100 Seemeilen nach SSW vertrieben waren, versegelten wir ab 8,00 Uhr nach oben angefuehrter Warteposition, wo wir um 19,30 Uhr ankamen

Am 25.9.1942 um 10,45 Uhr kam H.K. 23 drei Strich achterlicher als quer an Steuerbord in Sicht. Um 12,00 Uhr lagen wir mit gestoppter Maschine in Lee von diesem. Ich begab mich an Bord, stattete meine Meldung ab, und um 14,00 Uhr wurde mit der Abgabe der Nachschubgueter und des Flugzeuges begonnen. Um 19.00 Uhr waren diese Arbeiten beendet.Es war mit dem Kommandanten verabredet worden, in gleicher Weise wie mit H.K. 28 zu treiben, da

1. Die Position als ziemlich sicher galt.
2. Auf alle Faelle Oel gespart werden sollte.

Denn nach Ansicht der beiden Kommandanten war es unbedingt erforderlich, mit voller Fahrt die Weiterreise fortzusetzen. Der Oelbestand war aber sehr knapp. Man hatte sogar die Moeglichkeit erwogen, Oel an uns abzugeben. Wir trieben somit bis zum 27.9.1942 bei verhaeltnismaessig gutem Wetter. Am 27.9.1942 war der Wind um 4,00 Uhr oestlich, bei fast ruhiger See und einer Windstaerke 1-2 sowie anhaltendem, feinem Regen. Die Sicht war maessig. Um 10,09 Uhr sichteten wir vier Strich an Steuerbord ein Schiff, das ploetzlich aus einer Regenboe heraustrat. Wie aus der Skitze ersichtlich ist, lagen wir in Lee von H. K. 23 auf ungefaehr r/w. 110°. Der Wind war zu dieser Zeit N N O 3-4, auffrischend.

Anfangs glaubten wir, es sei H. K. 28. Aber, um sicher zu gehen, gaben wir fuer unsere Maschine den Befehl 2 mal V.V. Es war dies eine Vorsichtsmassnahme, um fuer alle eintretenden Faelle gesichert zu sein. Wir bemerkten ploetzlich, dass auf H. K. 23 geschossen wurde. Jetzt gaben auch wir Alarm . Somit wurde unser Geschuetz sofort besetzt und erhielt zu gleicher Zeit Feuererlaubnis. Wir drehten ab und beobachteten, dass unser Schiff beschossen wurde. Die ersten drei Salven des Gegners lagen genau in unserem Kielwasser, ungefaehr 20 bis 50 Meter hinter dem Heck. Weitere Geschossgarben der feindlichen leichten und schweren Waffen lagen gluecklicher Weise zu hoch, indem sie Mittschiffs und bei Luke IV ueber das Schiff hinwegpfiffen. Es wurden im Verlauf der Auseinandersetzung zwei Treffer von uns erzielt. Ein Treffer lag schon nach der zweiten Salve einwandfrei im Achterschiff des Gegners. Nach Aussage unseres Geschuetzfuehrers - Oberbootsmann Schumacher von H.K. X - und unseres A.=Beobachters - Hauptmann der Artillerie a. D. von Likoser - wurden jedoch zwei Treffer auf dem feindlichen Schiff erzielt. Wir selbst erhielten bei dem Gefecht keine direkten Treffer. Ein Splitter einer laengsseit der Bordwand explodierenden Granate durchschlug lediglich an der Steuerbord - Seite ,Achterkante des Fallreap, die Reeling.

Beim Ablaufen erhielten wir den Befehl, im weiten Bogen um denH. K. herumzufahren und uns in seiner Naehe aufzuhalten. Aus dem Gefechtsverlauf ersah ich jedoch, dass sich das Gefecht ueber sein Heck hinwegzog. Ich aenderte den Kurs so, dass wir Bug an Bug auf einander zuliefen. Die Sicht war zu diesem Zeitpunkt sehr schlecht Waehrend des Heranfahrens bekamen wir den Befehl, den Hilfskreuzer abzuschleppen, weil er manoevrierunfaehig sei. Wir machten daraufhin mit unserer gesamten Besatzung alles zum Schleppen klar. Beim langsamen Heranmanoevrieren sahen wir, dass der H.K. bei Luke II , Mittschiffs und Achtern brannte. Um 11.36 Uhr rief uns der Kommandant ploetzlich durch das Megafon zu, ihn und seine Besatzung aufzunehmen.

Ich ersah hieraus, dass ein Abschleppen nicht mehr in Frage kam. Die bereits ausgesteckten Leinen wurden sofort wieder eingehievt, um moeglichst schnell manoevrierfaehig zu sein. Das bereits ausgesetzte Rettungsboot No.I , das den Befehl erhalten hatte, die Schlepp verbindung herzustellen, wurde daraufhin unter Fuehrung des zweiten Offizier H. Mueller zum H.K. gesandt. Ich setzte die Tannenfels daraufhin vom Hilfskreuzer wieder ab und manoevrierte in Luvseite von ihm. Es war dies die guenstigste Aufnahmeposition. Wir beobachteten bei dieser Gelegenheit einwandfrei das Sinken des in vollen Flammen stehenden Feindschiffes. Es war gegen 12.00 Uhr. Um 12.09 Uhr wurden unsere uebrigen Rettungsboote zu Wasser gefiert. Sie wurden sofort zum Hilfskreuzer gesandt. Wir haben zuvor noch jetzt weder Schiffbruechige oder Boote des feindlichen Schiffes gesichtet. Es regnete zeitweise. Wind und Seegang nahmen weiterhin zu. Die See war lebhaft bewegt, und es stand eine kurze Duenung. Unsere Bootsmannschaften hatten schwer zu arbeiten. An Bord wurde inzwischen die Aufnahme der Kameraden vom H. K. vorbereitet. Jeder Mann meiner Besatzung gab bei der Fuelle der Arbeiten sein Bestes her. In kuerzester Zeit waren die Verwundeten, die Mannschaft und endlich der Kommandant mit seinen Offizieren auf der Tannenfels in Sicherheit. Ein paar Schlauchboote, Rettungsgeraete, in denen einige Besatzungsmitglieder vom H. K. unterwegs waren, aber in unseren Booten Aufnahme fanden oder von uns abgeschleppt wurden, fischten wir neben anderem noch auf und setzten alles samt dem Motorboot vom H. K. an Deck. Wir hievten unsere Boote auf und manoevrierten langsam weiter. Um 13,57 Uhr sank der gesprengte Hilfskreuzer in die Tiefe. Die Position war ⌀ 24°43'S 21°52'W ⌀ Die gesamte Besatzung war an Deck angetreten. Die sofort festgestellte Anzahl der Geretteten vom H. K. 23 betrug 3 2 6 Mann und 8 Gefangene.

Wegen der drohenden Gefahr setzten wir uns, nach Osten weit ausholend, mit hoechster Geschwindigkeit nach Sueden ab und erhofften auf der zweiten Warteposition ⌀ 28°00' S 22°00' W ⌀ mit H. K. 28 bzw. Uckermark zusammenzutreffen. Im weiteren Verlauf des Nachmittages wurde die Frage der guten Unterbringung der 36 - zum Teil schwer - Verwundeten geloest. Es ging dies sehr schnell, indem einmal die Offiziere ihre Kammern raeumten und ausserdem die Fahrgastkammern belegt wurden. Der uebrige Teil der Besatzung wurde in Kammern , Logis sowie im vorderen Brueckendeck, so gut es vorerst ging, untergebracht und mit dem Notwendigsten versorgt. Ich moechte an dieser Stelle besonders darauf hinweisen, dass sich die gesamte Besatzung von M/S.Tannenfels in jeder Weise hervorragend eingesetzt und bewaehrt hat. Sie hat dazu beigetragen, dass alle auf mich in grosser Fuelle einstuermenden Fragen schnell und gut zu loesen waren. Ganz besonders hervorzuheben sind die Offiziere, die Rettungsbootmannschaften sowie der Schiffsarzt(Marine(Ast. Arzt)Dr.Wischeropp . An Bord befand sich nur ein Hospital mit sehr mangelhafter Ausruestung und eingerichtet zur Aufnahme eines Schwerkranken. Somit war bei der Aufnahme der Verwundeten viel zu Bedenken : - wie Bereitstellung der Unterkuenfte fuer Verwundete, Krankenkostanordnung, medikamentoese Versorgung,Einteilung des Verbandstoffvorrates und Bekleidungsfrage fuer Verwundete sowie Kranke. Die Verwundeten erhielten sofort und im Verlauf der weiteren Behandlung staerkende Getraenke und Krankenkost : - wie Cognac,Rum,Bohnenkaffee, Tee, Milch,Eier, Spargel usw.

Waehrend des Ablaufens verstarb der schwerverletzte Maschinen-Obergefreiter Hans Pallhorn. Er wurde sofort eingenaeht und aufgebahrt, am 28.9.1942 um 8,5 Uhr dem Meer uebergeben. Die Position war 25° 00' S 18°18' W .

Am 29.9.1942 befanden wir uns um 10.oo Uhr im Wartegebiet auf 28°00' S 22°00' W. Es war mit dem Kommandanten vereinbart worden, uns hier aufzuhalten, um entweder bis zum Eintreffen des H. K. 28 zu warten, an den eine diesbezuegliche F.T.-Meldung von H.K. 23 kurz vor Verlassen des Schiffes sowie am 30.9.1942 nochmals abgegeben worden war, oder die Ankunft der Uckermark zu erwarten, die am 4.10.1942 auf diese Position beordert worden war.

Im Verlauf dieser Zeit wurde taeglich die Position morgens und nachmittags verbessert. Das Wetter war durchweg gut bis veraenderlich bei maessigen westlichen Winden sowie maessiger See und Duenung. Gesichtet wurde nichts.

Die Zeit wurde nunmehr benutzt, um die Besatzung vom H. K. 23 fuer eine laengere Zeit gut unterzubringen, die Ernaehrung, die anfaenglich sehr unsicher war, in jeder Weise sicher zu stellen, falls das Versorgungsschiff Uckermark nicht eintreffen sollte. Dies gelang ueber Erwarten gut. Wir sahen uns nur genoetigt, um dem grossen Mangel an Fettigkeiten abzuhelfen, die Reichs-Eigene -Ladung anzugreifen und Kisten Schmalz,eine Kiste Tee sowie eine Kiste Eierprodukte herauszunehmen. Der gesamte uebrige Proviant wurde so rationiert, dass eine ausreichende Verpflegung gewaehrleistet werden konnte.

Ich moechte es nicht unterlassen, hierbei dem Kuechenpersonal das aller groesste Lob auszusprechen.Denn all das, was unmoeglich schien, wurde moeglich gemacht, zumal die zur Verfuegung stehenden Kombuesengeraete sowie andere Mittel usw. nur bis zu 150 Mann ausreichend waren.

Die Besatzung wurde, nachdem sie sich erholt hatte, in den Schiffsbetrieb vollkommen eingereiht. Was den Ausguck anbetrifft, so wurde hier nur noch das Personal vom H.K.23 eingesetzt.

Im Verlauf der weiteren Reise ergab es sich, dass zwischen beiden Besatzungen ein sehr gutes Verstehen und Zusammenarbeiten herrschte.

Zu unserer grossen Enttaeuschung war bis zum 5.10.1942 weder die Uckermark noch H.K.28 erschienen. Wir waren naemlich mit Matratzen,Decken ,Essgeschirr sowie auch Rauchwaren voellig ungenuegend ausgeruestet. Wir sahen uns somit genoetigt, ohne obiges erhaltenzu haben, die Reise anzutreten

Zuerst wurde mit noerdlichen Kursen unsere erste Warteposition 25° Sued 22° West angesteuert, wo wir am 6.9.1942 um 8,00 Uhr ankamen. Da nichts gesichtet wurde, setzten wir die Reise ohne Unterbrechung fort.Wir hatten im Verlauf des Tages nach Aussage des Kommandanten ein gefaehrliches Gebiet zu durchfahren. Es wurde daher um 18,00 Uhr die Maschine voll ausgelegt, wobei nur 84 Umdrehungen fuer kurze Zeit erzielt wurden. Nach Aussage des I.Ingenieur waere dies das Hoechste, was die Maschine leisten koennte. Diese Umdrehungszahl entspricht einer Fahrt von 15,2 Knoten bei 5°/o Slip.

Um 17,55 Uhr am gleichen Tage wurde an S. K. L. ein Telegramm mit folgendem Text abgegeben :

Max Ulrich versenkt,Besatzung geborgen,Oel 500 auf Heimweg
Saege Tannenfels

Wie es sich herausstellen sollte,wurde dieses Telegramm leider nicht aufgenommen.

(1. Anl)

Wir fuhren bis zum 7.10.1942 mittags mit 83 und ab 17,00 Uhr mit 52 Umdrehungen - 1 Motor - , steuerten mit dieser Fahrtstufe bis zum 9.10.1942 noerdliche Kurse.

Am 9.10.1942 um 11,28 Uhr wurde 5 Strich an Backbord ein Schiff gesichtet. Wir drehten mit hoechster Fahrt ab und steuerten, nachdem das Schiff ausser Sicht war, um 11,52 Uhr den alten Kurs weiter. Das Wetter war waehrend der letzten Tage sehr gut gewesen. - Oestliche winde 3-4 , gute Sicht und maessig bewegte See. - Am 10.10. sichteten wir um 9,54 Uhr in r/w. 65° und um 10.49 Uhr in r/w 45° je ein Schiff. Es gelang uns in beiden Faellen in kurzer Zeit mit hoechster Fahrt abzusetzen, ohne gemeldet worden zu sein. (F. T.)

Am 12.10.1942. hatten wir um 00,00 Uhr die Position 3°00'Sued 22° 06'West ohne weitere Zwischenfaelle erreicht. Von hier ab fuhren wir mit hoechster Fahrt tagsueber - 78 Umdrehungen- und in der Nacht mit - 82 bis 83 Umdrehungen - (wegen allzu starker Rauchentwicklung) durch die Natalenge, ohne irgendetwas gesichtet zu haben Am 13.10.1942 kam jedoch auf ungefaehr 5°00'N 27°30' W um 16,51Uhr und um 18,40 Uhr je ein Schiff in Sicht. Es gelang uns auch hier, rechtzeitig abzusetzen, ohne wahrscheinlich bemerkt worden zu sein. Am 14.10.1942 auf 8°30' N 30°30' W mussten wir wiederum einem Schiff ausweichen.

Wir befanden uns am 16.10.1942 gegen 20,00 Uhr auf 15°17' N und steuerten von hier dann r/w. Nord mit 52 Umdrehungen - 1 Motor - Auf dieser Position wurde ein Telegramm an S. K. L. mit folgendem Wortlaut abgesetzt :

Lakelage - 300 - mit Besatzung Stier

Wir erhielten sofort die Empfangsbestaetigung von D A N .

Im Verlauf der naechsten Tage verfolgten wir auf noerdlichen Kursen ohne weitere Zwischenfaelle bei maessig bis gutem Wetter unsere Reise. Wir mussten lediglich am 20.10.1942 um 8,25 Uhr auf 26°50' N 38°26 W einem Schiff ausweichen. Am gleichen Tage erhielten wir die Meldung, dass wir mit einem deutschen U-Boot zusammentreffen wuerden. Dieses wurde am 22.10.1942 um9,08 Uhr auf 35°07'N 38°36' W gesichtet. Das Telegramm wurde befehlsgemaess abgegeben, und um 10,55 Uhr lief das U-Boot wieder ab. Auch wir setzten unsere Reise so langsam wie moeglich fort, um nicht vor dem 28.10.1942 den Bezugspunkt Tauwerk zu ueberschreiten.

Am 24.10.1942 wurde das Telegramm Nr 2 8 mit der Geleitzug-Meldung empfangen. Nach Koppelung konnten wir die Reise mit dem Kurs 330° r/w. fortsetzen und den Geleitzug unter der Voraussetzung westlich umgehen, dass er seine Kursrichtung beibehaelt . Um 14,00 Uhr des gleichen Tages wurde jedoch aus dem Telegramm Nr. 3 0 ersichtlich, dass der Geleitzug mit westlichen Kursen - vermutlich nach Nordamerika - weiterfuhr. Wir setzten uns daraufhin um 15,00 Uhr mit r/w. 180° von ihm ab. Bis zum 25.10.1942 um 4,25 Uhr wurde dieser Kurs beibehalten. Wir befanden uns dabei 38°50' N 40°00' W und erhielten das Telegramm Nr 3 6 . Da aus den letzten Telegrammen klar hervorging, dass der Geleitzug mit ueberwiegend suedlichen Kursen seinen Weg nahm - dieses wurde ja auch durch Telegramm Nr.38 bestaetigt - setzten wir uns entgegen der Angabe von S.K.L.nach Nordwesten ab. Denn der Kurs nach der angegebenen Position erschien zu gefaehrlich. Nach unserer Aufkoppelung waeren wir bei Beibehaltung der suedlichen Kurse des Geleitzuges unweigerlich auf diesen gestossen. Wir fuhren mit hoechster Kraft r/w Nordwest bis um 12,00 Uhr, erreichten die Position

Position 40°05'N 41°26'W und aenderten hier auf r/w. Nord bis 15,00 Uhr. Nach Erhalten des Telegrammes Nr. 3 8 konnten wir ohne Gefahr auf 40°47N 41°26'W den r/w. Kurs 45°aufnehmen und mit einem Motor - 52 Umdrehungen- unsere Reise fortsetzen. Das Wetter war sehr gut bei fast ruhiger See und aussergewoehnlich guter Fernsicht. Wir haben an diesem Tag nichts zu sehen bekommen.

Am 26.10.42. um 00,oo Uhr erlag der Matrosen Gefreiter August S c h m i d t von Schiff 2 3 seinen Verwundungen. Er wurde um 9,30 Uhr auf 42°52'N 38°45'W feierlich dem Meer uebergeben.

Bis um 19,00 Uhr behielten wir den r/w.Kurs 45° bei und aenderten dann auf r/w. 90°. Am 27.10.42. wurde das Telegramm Nr 49 empfangen, durch das wir den Befehl erhielten, erst am 29.10.42. 30° - Westlaenge zu ueberschreiten. Der Kurs wurde sofort auf r/w. 270° geaendert . Um 16,00 Uhr sichteten wir an Backbord ein Schiff, dem wir ohne weiteres ausweichen konnten. Das Wetter hatte sich ausserordentlich verschlechtert. Der Wind wehte aus NNO 6-7. Es lief eine sehr hohe Nord u. NO Duenung und es stand eine ziemlich grobe See. Am 28.10.42. steuerten wir um 4,00 Uhr wieder r/w. 90°. Am 29.10.42.wurde um 11.00 Uhr die befohlene Laenge von 30° West ueberschritten. Unbehindert und ohne,dass etwas gesichtet wurde, konnte unser oestliche Kurs bis zum 31.10.42. morgens verfolgt werden.

Um 7,32 Uhr kamen in der Kimm mehrere Rauchwolken in Sicht Wir nahmen zunaechst an, es sei einer der Geleitzuege, die uns gemeldet worden waren. Wir drehten ueber Nord nach West ab. Aus der Veraenderung wurde festgestellt, dass der Geleitzug nach Sueden dampfte. Wir aenderten unseren Kurs nach Norden und nahmen, als der Geleitzug aus der Sicht war, den alten Kurd wieder auf. Zu unserer nicht geringen Ueberraschung wurde jedoch aus dem Telegramm Nr. 5 8 ersichtlich, dass wir einem Kriegsschiffverband, bestehend aus zwei Flugzeugtraegern, einem Kreuzer und drei Zerstoerer, ausgewichen sind und nicht einem Geleitzug.

Bei aussergewoehnlich guter Sicht steuerten wir unseren Kurs ungehindert weiter und wurden um 9,13 Uhr sowie um 9,47 Uhr von einer deutschen Condor-Maschine angeflogen. Nach dem E S - Austausch setzten die Flugzeuge sich wieder ab. - Um 17,18 Uhr kam in geringer Hoehe ein Sunderland-Flugboot auf uns zu geflogen. Entgegen unserer Erwartung blieb die Sunderland ausser Schussweite, stellte unsere Fahrtgeschwindigkeit fest und flog hinter uns herum, um dann in suedlicher Richtung zu verschwinden. - Kurze Zeit spaeter,um 17,25 Uhr und um 18,52 Uhr,flog uns wieder eine Condor-Maschine an, die nach E S Austausch sofort ihre Aufgabe weiter verfolgte. - Das Sichten des Sunderland - Flugbootes wurde sofort telegraphisch gemeldet, da wir damit rechnen mussten, dass ein spaeterer Angriff erfolgen wuerde.

Wir steuerten unseren alten Kurs weiter, um rechtzeitig auf dem befohlenen Treffpunkt mit den angemeldeten T-Booten zusammenzutreffen. Am 1.11.42. um 12,00 Uhr wurde Cap Ortegal im Abstand von drei Seemeilen passiert, von hier aenderten wir den Kurs auf r/w. 73°und um 4,30 Uhr am 2.11.42. auf r/w. 49°. Um 8,00 Uhr kam ein Sperrbrecher mit mehreren Vorpostenbooten in Sicht. Nach dem E S - Austausch bekam ich den Befehl, dem Sperrbrecher zu folgen.

Um 13,47 Uhr wurde das Schiff an der Pier bei Le Verdun gut und sicher festgemacht.

M/S TANNENFELS

Geheime Kommandosache!

Heimreise: YOKOHAMA - BORDEAUX

Datum	Position		Etmal	Knoten	Wind	Seegang
8.8.			Revierfahrt 35			
			20.30 Verlassen Innenhafen Yokohama und verho--len unter Lotsenanweisung u. mit Begleit--schiff nach Tateyama Reede.			
9.8.					WSW 4	
			11.30 Anfang der Reise. Begleitschiff voraus. 18.35 Begleitschiff verlaesst seine Position.			
10.8.	31°42' N	135°49' Ost	283	11.8	Westl.4	maessig bewegte See.
			Lange mittelhohe SW Duenung.-			
11.8.	27°54'	131°42'	313	12.8	WNW/W 2-4	leicht/maessig bewegte See.
			Lange mittelhohe SW Duenung.-			
12.8.	24°33'	127°53'	287	12.0	SW 2-3	leicht bewegte See
13.8.	21°48'	123°02'	314	12.8	SW/West 2-4	leicht/maessig bewegte See.
			Bashi Kanal			
14.8.	18°13'	119°02'	314	12.8	SW'l 2-3	leicht/maessig bewegte See
15.8.	14°17'	115°22'	317	12.9	SO/SW 2-5	leicht/maessig bewegte See
			ztw. heftige Gewitterboeen.			
16.8.	10°13'	111°46'	323	13.4	SW/S 2-3	leicht/maessig bewegte See
			feindl. U-boote.			
			12.8. 12°42' N 119° 44' O, 28°28' N 132°56' O			
			13.8. 07°50' N 110° 05' O			
			14.8. 04°28' N 106° 12' O Bungostrasse. Ditanstrasse vor Sowiobucht, noerdlich Hachijo - Jimar.			
17.8.	5°10'	109°57'	330	13.8	Suedl. 1-2	leicht bewegte See
18.8.	0° 2'	108°10'	332	13.6	Sued/SW 1-3	" " "
			Einzelne leichte Regenschauern.			
19.8.	4° 5' S	108°29' Ost	305	12.7	SO 2-4	leicht/maessig bewegte See.
			pass. Karimata Strasse.		"	" "
20.8.	6°14'	105°41'	257	10.7	SO 3-7	spaeter sehr grobe See 2 legen Schiff auf Gegenkurs, passieren Sundastrasse. Lange SO'w Duenung.
21.8.	10°56'	103°29'	313	13.0	OSO 5-6	grobe See
			Hohe SO'w Duenung.			
22.8.	15°42'	102°00'	299	12.2	OSO/SO 6-3	grobe, maessig bewegte See.
			Hohe SO'w Duenung.			

Datum	Position		Etmal	Knoten	Wind Seegang
23.8.	20°30' Sued	99°25' Ost	324	13.5	SO/Sued 2-5,maessig bewegte bis grobe See.
			Suedliche lange mittelhohe Duenung.		
24.8.	21°19'	94°38'	273	11.1	SO/Sued 2-5 maessig be--wegte bis grobe S.
			Lange hohe SW'l Duenung.		
25.8.	21°55'	90°49'	216	9.0	Sued/SO 2-4 maessig/ /leicht bewegte See
			Lange niedrige SW'l Duenung.		
26.8.	22°34'	87°02'	214	9.0	SO 3-5 maessig bewegte bis grobe See.
27.8.	23°39'	81°10'	330	13.5	SO 4-5 grobe See
28.8.	24°09'	81°10'	226	11.6	OSO/ONO 3-4 maessig beweg--te See.
			Sichten 13^{08} Schiff X		
29.8.	25°29'	75°22'	108		NO 1-2 fast ruhige See
			Verlegen nachts die Position.		
30.8.	27°29'	74°03'	140		Sued/SSO 4-3 maessig be--wegte bis grobe See.
			$16.^{40}$ Setzen Reise fort.		
			Lange suedl. Duenung.		
31.8.	28°15'	71°03'	174	9.0	Umlf 3 leicht bewegt See.
1.9.	29°27'	67°18'	210	8.7	SSW/W 3-5 maessig be--wegte bis grobe See.
			Kurze hohe West Duenung.		
2.9.	30°35'	63°37'	203	8.2	WSW/W 4-5 maessig be--wegte bis grobe See.
			Mittelhohe westl. Duenung.		
3.9.	31°51'	59°42'	215	9	West 1-2 leicht bew.See
4.9.	32°50'	55°46'	208	8.5	Sued/West leicht beweg 1-5 -te bis grobe See
			Zeitweise heftige Regenboen.		
5.9.	33°58'	52°00'	201	8.4	Sued/West leicht beweg 1-5 -te bis grobe See
6.9.	35°34'	46°18'	288	11.8	WNW/W 3-5 grobe See.
			Kurze mittelhohe West Duenung.		
7.9.	37°21'	40°45'	297	12.4	Sued/West maessig bew. 3-7 bis sehr grobe S.
8.9.	38°42'	35°51'	245	10.1	West/SW 6-7 sehr grobe See.
			Lange hohe SW Duenung.-		
9.9.	40°23'	29°46'	299	12.2	NW/NNO 7-5 hohe See.
			Lange hohe SW Duenung.		
10.9.	42°00'	23°37'	294	12.1	WSW/Nord/WSW 4-8 hohe See
			Hohe Duenungen.		
11.9.	42°53'	19°22'	199	8.3	Sturm aus SW 11-12
			Schwere Boeen, aussergewoehnliche hohe See.		
			Mindern die Fahrt vormittags und wechseln zerrissene Persenning aus.		

Datum	Position		Etmal	Knoten	Wind	Seegang
12.9.	42°10' S	14°43' O	210	8.6	West/WNW 11-5	hohe bis grobe See. Lange hohe SW und West Duenung.
13.9.	41°13'	8°12'	297	12.1	West/NNW 5-6	sehr grobe See. Lange hohe West-Duenung.
14.9.	38°58'	3°29'	255	10.6	West/NNW 5-8	grobe bis hoheSee Lange hohe NW'1 Duenung.
15.9.	36°58'	0°26' W	221	9.0	Sturm aus NW 9-10	aussergewoehnliche hohe See. Lange hohe Duenung.
16.9.	34°51'	4°19'	228	9.5	NW/SSW 10-4	hohe bis maessig bewegte See. Hohe durcheinanderlaufende Duenung.
17.9.	31°59'	9°24'	307	12.5	NO 3-5	maessig bewegte bis grobe See. Lange SW'1 Duenung.
18.9.	29°10'	14°32'	314	12.8	Versch.5-2	grobe bis leicht bewegte See.
19.9.	26°39'	18°53'	276	11.5	" "	grobe bis leicht bewegte See.
20.9.	24°51'	21°52'	194 12 o-o-o-o-o-o-o-	9.0	NO/W 2-4	leicht bis maessig bewegte
			Sichteten um 13.02 Schiff 28 Regnerisches Wetter Halten uns auf befohlener Warteposition.			
21.9.	24°59'	22°02'			NNO 4-7	Maessig bewegte bis hohe See
			Boeiges regnerisches Wetter Halten uns auf befohlener Warteposition.			
22.9.	26°03'	22°07'			NNO/NNW 8-4	Hohe bis grobe See.
			Halten uns auf befohlener Warteposition.			
23.9.	26°24'	21°51'			NW'1 4-2	Maessig bis leicht bewegte S
			Halten uns auf befohlener Warteposition.			
24.9.	26°06'	21°43'	35 66		Nord/SW 4-1	leicht bewegte S
			Versegeln 8.00 nach befohlenem Standort 19.21 Erreichen Position. warten//Sichten			SW'1
25.9.	24°55'	22°04'	10.45 Schiff 23. Leicht bewegte See.1-3 Halten uns auf befohlener Warteposition.			
26.9.	24°43'	21°52'			SW/SO 1	Fast ruhige See.
			Halten uns auf befohlener Warteposition.			
27.9.	24°43'	21°52' o-o-o-o-o-o-o-o-			NNO 3-4	Regnerisch unsichtig maessig bewegte See.
			Halten uns auf befohlener Warteposition. Versegeln um 14.30 nach befohlenem Stand--ort.			
28.9.	26°22'	19°23'	345		Versch. 5-7	Starker Regen, schlechte Sicht, grobe See.
29.9.	27°59'	22°15'	235 14 o-o-o-o-o-o-	10.7	SO 6-4	grobe bis maessig bewegte See.
					-gebiet	10.00 Befinden uns im Warte- 14.00 Steuern Position an. 15.30 Erreichen Position.

Datum	Position		Etmal	Knoten	Wind	Seegang
30.9.	28°01' S	22°09'W	36			Versch. 4-1 leicht bew.See
						Halten uns auf befohlener Wartepos.
1.10.	27°56'	22°05'	6		NW/West	1-2 " " "
						Halten uns auf befohlener Wartepos.
2.10.	27°56'	21°57'	21		Sued/SSW	1-4 " " "
						Halten uns auf befohlener Wartepos.
3.10.	27°47'	22°00'	13		Sued/NNO	2-4 Leicht bis maessig bewegte See.
						Halten uns auf befohlener Wartepos.
4.10.	28°00	22°02	38		NNO/NNW	3-5 Regen, unsichtig bis maessige Sicht. Leicht bis maessig bewegte See.
						Halten uns auf befohlener Wartepos.
5.10.	28°00'	22°06'	8		NNW/SW	4-2 Leicht bew. See.
						Setzen um 13.05 Uhr Reise fort.
6.10.	24°28'	21°52'	223	9.8	SSW/SO	3 Leicht bew. See
7.10.	19°21'	19°58'	325	13.5	SO/O	3-4 " " "
8.10.	15°37'	18°25'	243	10.1	Ost	3-5 Leicht bis maessig bewegte See.
9.10.	12°09'	19°05'	231	9.6	"	4-2 Leicht bew. See
						11.28 Uhr Sichten Schiff und drehen ab.
10.10.	8°38'	20°24'	237	9.9	Ost	2-3 Leicht bew. See.
						9.54 Uhr Sichten Schiff, drehen ab
						10.49 " " " " "
						13.15 " Fliegeralarm.
11.10.	4°52'	21°35'	237	9.9	SO	3-4 Leicht bewegte See.
12.10.	0°12'	22°55'	291	12.1	SO/SSO	3-4 " " "
13.10.	4°12' N	26°22'	348	14,5	SSO/S	3-4 " " "
						Ztw.regner.Wetter
						16.51 Uhr sichten Schiff,drehenab
						18.40 Uhr " " "
14.10.	8°17'	30°07'	344	13,8	Versch.	2-3 Leicht bewegte See
						2,55 Uhr sichten Schatten,drehenab
						14,03 Uhr sichten Schiff,drehen ab
15.10.	11°23'	33°02'	263	11,0	Ost/NO	1-2 fast ruhige See
16.10.	14°02'	36°32'	259	10,8	ONO	2-3 leicht bewegte See
17.10	17°48'	38°12'	271	11,3	NO	2-3 " "
18.10.	21°32'	38°13'	224	9,3	Versch	1-2 " "
19.10.	24°28'	38°21'	176	7,3	Versch	1 fast ruhige See
20.10.	27°13'	38°26'	173	7,2	Versch	1 " " "
						Gewitter,leichter Regen
						8,25 Uhr sichten Schiff,drehen ab
21.10.	30°30'	38°35	197	8,2	Oestl.	1-4 leicht bewgt. See

Datum	Position		Etmal	Knoten	Wind	Seegang
22.10.	35°25' N	38°29' W	299		SO 3	leicht bew.See, ztw regnerisch
					9,08 Uhr sichten U-Boot, gaben befehlsgemaess Tele gramm ab	
					10,56 Uhr setzen Reise fort	
23.10.	37°42'	38°43'	137	5,7	Versch 3-5 leicht bis maessig bew.See, ztw. Regenschauer	
					Fahren lt.SKL-Befehl	
24.10.	40°23'	39°43'	170	7,0	Oestl 4-5 maessig bew./ See grobe Weichen feindl.Geleitzug aus	
25.10.	40°05'	41°26'	263	10,9	NO/NNW 3-1 leicht bew. See Weichen feindl.Geleitzug aus	
26.10.	43°06'	38°24'	236	9,5	N/NW 2-4 leicht bew.See	
27.10.	43°46'	33°39'	225	9,4	Nordl 2-4 " " "	
					16,18 Uhr sichten Schiff, drehen ab.	
28.10.	43°47'	33°40'	141	5,9	NW/NNO 6-7 grobe, hohe Duenung	
29.10.	43°52'	29°44'	183	8,0	NNO/N 5-7 Hohe See u. Duenung	
30.10.	43°48'	22°35'	296	12,4	Nord 6-7 Hohe See u. Duenung	
31.10.	43°49'	15°52'	312	13.6	N/NO 6-2 grobe See " "	
				7,32	Uhr Sichten Rauchfahnen u. zwei Masten, drehen ab	
				9,13 Uhr 9,47 Uhr	Sichten je eignes Flugzg.	
				17,19	Uhr Sichten Sunderland-Flgboot	
				17,25	Uhr Sichten eignes Flugzeug	
				18,52	Uhr " " "	
1.11.	43°49	7°52'	350	14,6	Umlfd/SW 1-2 leicht bewegte See ztw. regnerisch	
				7,40	Uhr Sichten eignes Flugzeug	
2.11.	45°40'N	1°10'W	318 9		Umlfd 3 leicht bewegte See ztw. regnerisch	
		Sml.187 98			8,00 Uhr ES-Austausch mit Sperrbrecher, 12.24 Uhr Ankunft B o r d e a u x	

Gesamtdistanz von Y o k o h a m a Reede

bis B o r d e a u x 18561 Sml

Versegelt im
Wartegebiet 237 Sml

18798 Sml Total

Oelbestand und Verbrauch

Restbestand Yokohama : 122 ts

Gebunkert Yokohama : 1511 ts

Bestand bei Abfahrt : 1633 ts

Reiseverbrauch : 1543 ts

Ankunft Bordeaux 2.11.42 : 90 ts Rest

Die Uhr wurde gestellt am :

Zurueck: 11.8. 13.8. 15.8. 18.8. 22.8. 24.8. 27.8. 28.8. 31.8.

je 30 Min. 2.9. 4.9. 6.9. 8.9. 9.9. 10.9. 12.9. 13.9. 15.9. 17.9. 18.9.

je 60 Min 14.10.

Von 135°Ost Zonenzeit bis 30° West Zonenzeit

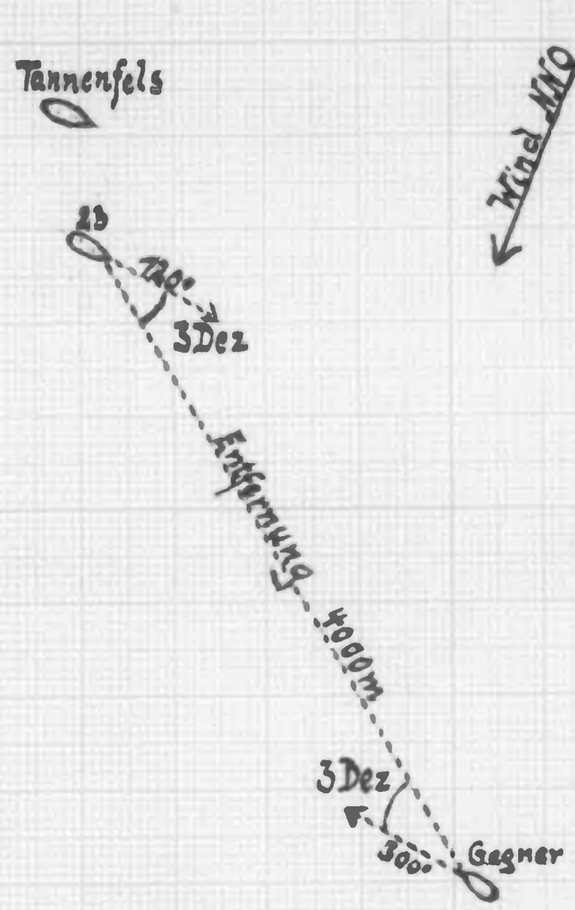
Die Uhr wurde gestellt am :

Voraus : 29.10. 31.10. 2.11.

je 60 Min

Von 30°West Zonenzeit bis 15° Ost Zeit

Anfangs-Position 27. Sept 42.



Funkspruch von .....

offen / verschlossen / geschlüsselt — abgegeben / aufgenommen

.....Uhr, den.....193....

Block- und Kontroll-Nr.

/

Uhrzeitgruppe

Funkverkehr von M/S "Tannenfels" :

am 30.Sept. um 20.18 gmt an"Schiff 28" auf 8660 kHz :

pi pi pi x 143 622 628 (Klartext : stehe auf befohlenem Treffpunkt 20 S 22 W)

- -

am 6.Oktober um 17.55 gmt an Norddeich auf 24m-Schwebungsluecke :

nr 1 18 6/10 1703 - (folgen 18 Gruppen)

Klartext : Max Ulrich versenkt Besatzung geborgen Oel 500 t auf Heimweg Saege Tannenfels

(Beide Funksprueche wurden wahrscheinlich nicht gehoert)

Gefunden
Die mißbräuchliche Benutzung dieses Vordruckes ist verboten!

Marinewerft Wilhelmshaven
10000×100 8d 10. 38. 1956|184

PG-70803-NID

Zu Gruppe West G. Kdos B.-Nr. 2070/41 Ai 6 Chefs.

Chefsache! Nur durch Offizier.

Kr 15703.

Geheime Kommandosache!

K. T. B.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Tanker "Thorn."

1326/41

3.3.- 9.4.1941.

Anlage zu O.K.M. Skl. Nr. 1

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y0803 . /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M... ON IT, BUT ANY NEC.SS... ANNOTA... SHO.LD BE M... FIT... ON THE WO... RE.ORD OR ON ... SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

PG/70803

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

WAR DIARY OF TANKER "THORN", 3/3/1941 TO 9/4/1941.

Geheime Kommandosache!

Chefsache
Nur durch Offizier

Kriegstagebuch

Flottenbegleittanker " Thorn "

(Nach Verlust nachträglich gefertigt nach Auszügen aus K.T.B. der Gruppe West und nach allen anderen dort vorhandenen Unterlagen.)

P.G/70803.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, NOT ANY ACCIDENTAL ANNOTATIONS SHOULD BE IT OF IT OR ON THE WORK REQUIRED ON IT. A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.3.41 1050		Ausgabe Stichwort "Torgau" (Auslaufen "Thorn") an BSW., "Thorn", 4.Sich.Div.-
	"Thorn" liegt in St.Nazaire. Aufgabe des Tankers ist Versorgung der Schlachtschiffe "Scharnhorst" und "Gneisenau" und des in die Heimat zurückkehrenden Kreuzers "Hipper" im Nordatlantik. Warteстellung wird nach morgen beabsichtigter Rücksprache mit Kommandant "Hipper" festgelegt und "Thorn" nachträglich übermittelt.-	
	Der Tanker soll am Tage nach Stichwortausgabe im Geleit von 2 U-Jägern so rechtzeitig auslaufen, daß er um 2200 Uhr Punkt 34 a passiert.-	
	Am Tage nach dem Auslaufen ist Luftaufklärung in 100 sm Breite bis 11°West und enge Luftsicherung bis Dunkelwerden vorgesehen.-	
		(Op.-Befehl Mar.Gr.West G. Kdos. 1693/41 Aop Chefs. und Auslaufbefehl Gr.West G.Kdos. 1049/41 Aop siehe Anlagen 1 und 2.)-
1730		Einsatzbefehl an K.Fl.Gr.406: 4.3. Aufklärung und enge Sicherung gem. Stichwort "Torgau". Standort 4.3. 0900 Uhr etwa BF 5766.-
4.3.41 2200		FT. an Alle auf Flottenfernschaltung: "Thorn" Treffpunkt "Weiß" gehen. Eintreffen 24 Stunden vorher durch Kurzsignal melden.-
		"Thorn" steuert auf etwa 46°N bis 32°W, dann Treffpunkt direkt an.-
	Entscheidung ist für Treffpunkt "Weiß" (Grönlandgebiet) gefallen, da einerseits im Azorengebiet ausreichende Tankerkapazität bis Herauskommen nächsten Tankers ("Lothringen") vorhanden und Überbelegung wegen möglicher feindlicher Gegenwirkung bei Auftreten Schlachtschiffe im Süden unerwünscht, andererseits Wert darauf gelegt wird, für Rückmarsch "Hipper" nach Heimat zwei Tanker im Norden zu haben. Im Notfall kann "Thorn" von dort auch wieder nach Süden gezogen werden.-	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.3.41 1557		Vp.-Boot 405 meldet: "Thorn" gestern 2000 Uhr auf 4633°N 0405°W entlassen, da erst 0900 Uhr Sperrlücke St. Nazaire passiert. Für verspätetes Auslaufen Hafenkommandant verantwortlich.- Durch diese Meldung erfährt Gruppe West erstmalig, daß "Thorn" etwa 15 Stunden später ausgelaufen ist, als vorgesehen. Durch das nicht rechtzeitig gemeldete spätere Auslaufen konnten vorgesehene Sicherungsmaßnahmen nicht umbeordert werden. - Enge Luftsicherung hat daher den Tanker nicht gefunden.- Im Übrigen kann aus der Meldung entnommen werden, daß durch die Verspätung keine Nachteile entstanden sind und Geleit planmäßig durchgeführt ist.- "Thorn" befindet sich nunmehr allein auf dem Marsch zum befohlenen Treffpunkt.-
6.3.41 0930		K.Fl.Gr. 406 fliegt heute Aufklärung für einlaufendes Walfangmutterschiff. Aufklärung dient gleichzeitig für auslaufenden Tanker"Thorn".-
1900		Biscaya-Aufklärung ohne Ergebnis. Auch "Thorn" ist nicht erfaßt worden.-
11.3.41 0930		Von "Thorn" ist ab heute Kurzsignal zu erwarten, daß Tanker 24 Stunden vor Treffpunkt steht.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.41 0020		Eingang Kurzsignal von "Thorn": Stehe 13.3. auf befohlenem Treffpunkt.- "Thorn" wird demnach heute Treffpunkt "Weiß" erreichen.-
1330		FT. an "Thorn" umd Flotte: "Thorn" nicht Treffpunkt "Weiß ", sondern Treffpunkt "Rot" gehen.- Treffpunktverlegung erfolgt aus Wettergründen und entspricht einem Wunsche Kommandant "Hipper". Dem Wunsche wird umsomehr entsprochen, als "Thorn" mit der Brennstoffversorgung in See noch keine Erfahrungen hat.-
2028		Eingang Kurzsignal von "Thorn": Geleitzug 6 - 10 Dampfer 53°N 43°W.- Kurzsignal wird bestätigt.- Schiffsverkehr soweit nördlich ist überraschend. Möglicherweise handelt es sich um Amerikaner von oder nach Reikjavik.- Flotte wird durch FT. unterrichtet.-
14.3.41 0115		FT. an "Thorn": Kurs des mit Kurzsignal 2028 gemeldeten Geleitzuges nachmelden.-
15.3.41 1312		FT. an "Thorn" und Flotte: Mit FT. 0115 vom 14.3. angefordertes Kurzsignal "Thorn" über Kurs des gesichteten Geleitzuges bisher nicht gehört. Meldung gem. Kurzsignalheft Seite 61 hergeben.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.3.41 2215		Eingang Kurzsignal von "Thorn": Sehr schwach gesicherter Geleitzug. Kurs 225°,- Kurzsignal wird bestätigt und an Flottenchef übermittelt.- Damit entfällt die Vermutung, daß es sich um eine Sammelfahrt von USA-Dampfern von oder nach Reikjavik handelt, obwohl derartige Transporte höchstwahrscheinlich laufen,.
18.3.41 1307		FT. an "Thorn" und "Hipper": "Thorn" für Brennstoffversorgung an "Hipper" Sofortbereitschaft halten.- FT. geht aus im Anschluß an Kurzsignal von "Hipper", daß der Kreuzer Absetzen in Seegebiet Treffpunkt "Rot" beabsichtigt. Bei 25 sm Fahrt kann "Hipper" 19.3. morgens auf Punkt "Rot" eintreffen.-
19.3.41 1612		"Hipper" meldet durch Kurzsignal, daß er "Thorn" auf Treffpunkt nicht angetroffen hat.- Kurzsignal wird bestätigt.- Wahrscheinlich ist das Verfehlen - wie schon mehrfach - auf Besteckunterschied zurückzuführen.- FT. an "Hipper" und "Thorn": "Hipper" meldet 1612 Uhr "Thorn" auf Treffpunkt nicht angetroffen. "Thorn" sofort Standort melden und Langwelle Nahzone besetzen.- Sollte keine weitere Meldung eingehen, wird angenommen, daß "Thorn" von "Hippen" gefunden ist.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.3.41 2338		Von "Thorn" ist die befohlene Standortmeldung nicht gehört worden. Es wird nochmals an "Thorn" gefunkt: Annahme, daß "Hipper" "Thorn" gefunden, andernfalls "Thorn" sofort Standort durch Kurzsignal melden.-
21.3.41 0930		Von "Thorn" und "Hipper" sind keine Meldungen eingegangen. Es kann daher angenommen werden, daß dort alles in Ordnung ist und "Hipper" inzwischen aus "Thorn" Brennstoff ergänzt hat.-
24.3.41 2335		Nach Eingang Kurzsignal von "Hipper": "Einlaufe 26.3. Hjellefjord" ist nur noch ein Tanker im Nordgebiet für "Admiral Scheer" erforderlich. "Scheer" kehrt in die Heimat zurück.- "Thorn" wird daher zurückgerufen: "Thorn" sofort Rückmarsch nach westfranz. Küste über BD 94, dann auf 44°30'N, Kurzsignal bei Überschreiten 20°W nach Osten. Weiterer Befehl folgt.-
31.3.41 1100		Von "Thorn" ist durch M.N.Abt. Nord Kurzsignal aufgenommen: 0812 Uhr passiert 20° Westlänge nach Osten.- Kurzsignal bestätigt.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.3.41		Darauf FT. an "Thorn": Einlaufen nach St.Nazaire. Ab 6°W Punkt Toni ansteuern. Eintreffen dort 12 Stunden vorher durch Kurzsignal, bestehend aus einer Gruppe gleich Uhrzeit und Unterschrift melden. Am 2.4. Sicherung durch Luftaufklärung. Über Aufnahme folgt Weiteres nach Kurzsignalmeldung.-
		Fernschreiben an BSW., 4.Sich. Div., Fliegerführer Atlantik, nachr. beteiligte Dienststellen: Begleittanker "Thorn" wird am 3.4. mit Hellwerden vor St.Nazaire erwartet. "Thorn" steuert auf 44°30'N bis 5°W nach Osten, von dort nach Punkt Toni. Sicherungsboote zur Aufnehme ab 2.4. 1800 Uhr in oder vor St.Nazaire in Bereitschaft halten. Uhrzeit Eintreffens auf Punkt Toni wird von "Thorn" 12 Stunden vorher gemeldet und wird mitgeteilt. Aufnahmepunkt wird gleichzeitig unter Berücksichtigung Tageszeit und Wetterlage befohlen. Luftaufklärung für "Thorn" am Tage vor Einlaufen, enge Luftsicherung am Einlauftage ab Hellwerden beabsichtigt.-
1.4.41 1423		FT. 1433 an "Thorn": Einlaufend Biscaya auf 44°30'N wird auch deutscher Dampfer "Ermland" erwartet.-
1425		Bei Fliegerführer Atlantik wird 2.4. Biscaya-Aufkklärung für "Thorn" angefordert. Bei Erfassung ostwärts 6°W enge Sicherung.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41 2000	Grund zur teilweise schlecht.-	Fliegerführer Atlantik meldet fernmündlich, daß "Thorn" durch Aufklärung nicht erfaßt wurde.- Beunruhigung besteht nicht. Die Sicht war
2.4.41 0930		Tanker "Thorn" steht nach Koppelung heute 0800 Uhr etwa 7°W. Aufklärung ist mit 4 Flugzeugen seit 0730 Uhr in der Luft.-
1308		Fliegerführer Atlantik meldet, daß ein Ziel 1135 Uhr Qu. BF 8193 von Luftaufklärung erfaßt ist.- Die Frage ob es sich um "Thorn" handelt, wird durch bald darauf (1435 Uhr) eingehendes Kurzsignal von "Thorn": "0100 Uhr" geklärt.- Demnach steht "Thorn" 0100 Uhr 3.4. bei Punkt T.- Kurzsignal wird bestätigt.- 4.Sich.Div. fernmdl. unterrichtet.-
1435		Einsatzanforderung an Fliegerführer Atlantik für 3.4.: Enge Sicherung für "Thorn" ab Hellwerden, Standort folgt.- Wird später abgesagt, da "Thorn" bei Hellwerden bereits bei N 1 steht.- Fliegerführer Atlantik teilt mit, daß enge Sicherung für "Thorn" wegen Wetterlage ausfällt.- FT.an "Thorn" (Ausgang 1735 Uhr):

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.4.41		Von Punkt Toni weiterlaufen nach Punkt Nanni 1, wegen Wetterlage erst dort Aufnahme durch Sicherungsboote bei Hellwerden.-
		4.Sich.Div. wird fernschriftl. von FT. an "Thorn" unterrichtet.-
	Es herrscht z.Zt. an der Atlantikküste W 7 mit sehr schwerer Dünung. Mit wesentlichem Abflauen bis morgen früh ist nicht zu rechnen, so daß es fraglich erscheint, ob Aufnahme durch Sicherungsstreitkräfte möglich ist.-	
		Funkfeuer Nantes, Bordeaux, Paimpol sind von 2.4. 2000 Uhr bis 3.4. 1000 Uhr bestellt und "Thorn" hiervon durch FT. unterrichtet.-
3.4.41 1300		Von "Thorn" liegt bisher noch keine Nachricht vor. 4.Sich.Div. wird angewiesen, in Aufnahmestellung stehende M-Bootsgruppe melden zu lassen, ob "Thorn" in Sicht oder aufgenommen.-
1602		Eingang FT. 1504 von "M 1605": "Thorn" bisher nicht gesichtet auf Weg Toni.-
		Darauf FT. von Gruppe an "Thorn": Sofort Standort melden.-
	Es wird angenommen, daß "Thorn" durch das sehr schlechte Wetter der letzten Tage aufgehalten ist. Unerklärlich bleibt allerdings, warum der Tanker die Verzögerung nicht durch Kurzsignal gemeldet hat.-	
1700		Fliegerführer Atlantik erhält Anforderung auf Aufklärung in Richtung Einlaufkurs.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.4.41. 1815		Einsatzanforderung an Fliegerführer Atlantik: 4.4. kein Einsatz.-
		Unter Umständen Sicherung für "Thorn" ab Hellwerden, abhängig von angeforderter Standortmeldung und Aufklärungsergebnissen.-
1950		Fliegerführer Atlantik meldet fernmündlich, daß Arado 1733 Uhr gestartet ist unb bis Qu. 5800 BF ohne Ergebnis aufgeklärt hat.-
	Befehl zur nicht befolgt.-	Standortmeldung "Thorn" ist von diesem noch
2013		"Thorn" wird auch auf KKW aufgefordert, Standort zu melden.-
	Ernste Besorgnisse um den Tanker sind nunmehr berechtigt.	
2115		FT. 2135 an "Thorn" mit Angabe laufender Funkfeuer.-
2210		Fliegerführer erhält als Zusatz zur Einsatzanforderung für 4.4.: Aufklärung ab Hellwerden 45 sm beiderseits des Weges St.Nazaire - Qu. 6471 BF - Qu.8298 BF zur Erfassung "Thorn".-
4.4.41. 0012		FT. an "Thorn": Befohlene Standortmeldung nicht gehört. Sofort Standort durch Kurzsignal melden. Küstenkurzwelle West schalten.-
	"Thorn" wird durch diesen Funkspruch zum 3.Mal zur Standortmeldung aufgefordert. Wenn auch diese Aufforderung ohne Antwort bleibt, muß der Tanker in Anbetracht der verstrichenen Zeit als überfällig angesehen werden.-	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.41 0930		Von "Thorn" ist trotz 3-maliger Aufforderung keine Meldung eingegangen.- Es ist nunmehr leider mit Verlust des Tankers zu rechnen. Anzunehmen ist Versenkung durch feindliches U-Boot.- Die nochmals bei Fliegerführer Atlantik zur Suche nach "Thorn" angeforderte Aufklärung soll einen Streifen von 45 sm beiderseits Weg St.Nazaire nach Qu. BF 8298 über Punkt Toni absuchen. Die Flugzeugbesatzungen haben Befehl, nach Wrackteilen, Überlebenden, Ölflecken Ausschau zu halten. Ergebnis dieser Aufklärung ist abzuwarten.-
1549		FT. von U-Jäger C: Habe 10 Überlebende von "Thorn" Qu. 6956 BF aufgenommen. Kehre nach St. Nazaire zurück. Nach Aussage Überlebender wurde "Thorn" bei Punkt Toni durch U-Boot vernichtet.- Damit herrscht nunmehr Klarheit über das Schicksal von "Thorn". Leider hat das schlechte Wetter eine frühere Aufnahme des Tankers durch Sicherungsstreitkräfte verhindert. Nach hiesigen Unterlagen ist am Abend des 2.4. auch in dem fraglichen Seegebiet sehr schlechtes Wetter gewesen. Trotzdem hat das feindl. U-Boot Erfolg gehabt.- FT. von "M 1605": Qu. 6464 BF l.o. Rettungsboot versenkten Dampfers gesichtet. U-Jäger C hat Überlebende von Tanker "Thorn" geborgen.- Die Vormittagssuche durch Flugzeuge nach Wrackteilen und Überlebenden "Thorn" war erfolglos.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.41		Fliegerführer Atlantik wird gebeten, nochmals mit 4 Flugzeugen und engem Abstand (5 sm) das Gebiet beiderseits Weg Toni eingehend bis unter die Küste abzusuchen. Einsatz wird zugesagt.- Troßschiffverband erhält Befehl, Gerettete sofort über die näheren Umstände der Versenkung "Thorn" zu vernehmen und Meldung zu erstatten.- 4.Sich.Div. hat 3 MS.-Boote (2 F.D. und 1 U-Jäger) zur Nachsuche nach Überlebenden angesetzt.-
1615		Einsatzanforderung an Fliegerführer Atlantik für 5.4.: 5.4. Suche nach Überlebenden "Thorn" wie 4.4.-
1800		Hafenkommandant Les Sables d'Olonne meldet, daß heute früh 0200 Uhr 16 Schiffbrüchige von "Thorn" mit Rettungsboot Ile d'Yeu gelandet sind. Nach Meldung geretteten 2.Ing. ist "Thorn" gegen 2200 Uhr 2.4. von engl. Zerstörer oder T-Boot 100 sm westl. St.Nazaire versenkt worden, anscheinend durch Artillerie.- Die Meldung klingt unwahrscheinlich. Es ist anzunehmen, daß die Versenkung durch aufgetauchtes U-Boot erfolgt ist. Leider gibt die Meldung keine Auskunft über die Art des Untergangs und ob Einsatz der eigenen Bewaffnung stattgefunden hat. Es wird daher für möglich gehalten, daß der Kapitän das Schiff auf Grund erhaltener Beschädigungen selbst versenkt hat. Da der Tanker für 0100 Uhr Standort Punkt Toni gemeldet hat, ist er offenbar noch etwa 30 - 35 sm südwestlich davon versenkt worden.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.41 1820		Fliegerführer Atlantik teilt mit, daß erneute Nachsuche nach Überlebenden "Thorn " auf Weg Toni und unter Küste beiderseits St.Nazaire ergebnislos.-
5.4.41 0022		Fliegerführer Atlantik meldet: Aufklärung hat 4.4. 1715 Uhr Qu. 5561 BF einen großen Ölfleck gesichtet, dicke Ölschicht 1500 m Durchmesser. Keine Wrackteile trotz längerer Suche.-
		Dieses ist die erste Feststellung über "Thorn" durch Flugzeug. Es muß daher vermutet werden, daß der Ölfleck von der eigentlichen Untergangsstelle mittlerweile nach Norden vertrieben ist.-
1207		FT. 1125 von "M 1605": Qu. 6464 l.u. leeres Floss und Schlauchboot mit 4 Lebenden geborgen. Suche weiter nach Toni zu. Unterstützung durch U-Jäger Cäsar und Dora dringend erwünscht.-
		Danach kann also immerhin noch nach rund 2 1/2 Tagen mit Überlebenden von "Thorn" gerechnet werden. Die Suche muß daher mit allen Mitteln fortgesetzt werden.-
		Fliegerführer Atlantik wird daher gebeten, die Suche mit Flugzeugen bis zum Abend durchzuführen.-
1305		FT. 1032 von U-Jäger Cäsar: In Qu. 6465 BF 3 Mann aufgenommen. Suche weiter.-
		Damit sind bisher 33 Überlebende des Tankers "Thorn" aufgenommen.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.4.41 1411		Von Troßschiffverband geht zusammengefaßter Bericht über Aussagen der Geretteten von "Thorn" ein (siehe Anlage 3).-
		Bericht wird an Skl. weitergegeben mit Zusatz: Von Gruppe West wird Artilleriebeschuß durch U-Boot vermutet.-
		Es wird als sicher angenommen, daß "Thorn" durch ein feindl. U-Boot versenkt ist. Es muß wieder festgestellt werden, daß die zur Verfügung stehenden Sicherungsstreitkräfte (See und Luft) für eine einigermaßen wirksame Überwachung des Küstenvorfeldes nicht ausreichen. Das schnelle Sicherungsfahrzeug (Gebrauchszerstörer), das auch weiter draußen zur Aufnahme eingesetzt werden kann, fehlt vollkommen.-
1715		Aus FT. 1625 von "M 1605" geht hervor, daß Boot 8 Überlebende von "Thorn" nach St.Nazaire einbringt.-
		Gesamtzahl der Geretteten beträgt nunmehr 34.-
		Von den Geretteten wird der Dienstälteste des seemännischen und des technischen Teils der Besatzung zur Meldung beim Gruppenkommando befohlen, um nach Möglichkeit weitere Klarheit über den Verlust "Thorn" zu bekommen.-
6.4.41 0355		Eingang Bericht von Troßschiffverband Zweigst. West über Vernehmung der 10 am 4.4. gegen 1800 Uhr durch zwei Boote der 16.Vp.-Fl. St.Nazaire gelandeten Schiffbrüchigen von "Thorn".-
		G.Kdos. TSV. 228/41 siehe Anlage 4.-
		Danach handelt es sich also einwandfrei um U-Boot.-
		An Skl., OKM. A III fernschriftl. gemeldet.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41 1000		4 Mann der Besatzung "Thorn" zur Berichterstattung bei Gruppe.- Aus den Aussagen ergibt sich, daß zahlreiche widrige Umstände zum Verlust des Schiffes geführt haben. In erster Linie sind es die Treffer in Brücke und Maschinenraum, wodurch FT-Alarmanlage und Ruder zu Beginn ausfielen und die in Verbindung mit einer bisher ungeklärten starken Schlagseite zu dem Befehl der Versenkung des Schiffes geführt haben. Einen Torpedotreffer hat der Tanker nicht erhalten. Der Artilleriebeschuß hat aus dem Kielwasser heraus stattgefunden, sodaß eine wirkungsvolle Abwehr nicht möglich war, zumal das achtere Geschütz und die 2 - cm wegen starker Dampfbehinderung nicht eingesetzt werden konnten. Die starken Personalverluste sind einmal auf einen Treffer in einer Gruppe aussteigender Besatzungsmitglieder, dann aber wohl auf mangelnde Disziplin beim Klarmachen und Aussetzen der Boote zurückzuführen. Nach mündlicher Meldung ist die Versenkung der Verschlußsachen und der Schiffstagebücher bestätigt. Es ist nicht anzunehmen, daß vom U-Boot Gefangene gemacht sind. Der Vorfall "Thorn" gibt Veranlassung, Troßschiffe und Tanker eindringlich auf die hierbei gewonnenen Erfahrungen hinzuweisen.- Für das Marine-Gruppenkommando West. Der Chef des Stabes.

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

Geheime Kommandosache! Anlage 1 zum K.T.B.

Marinegruppenkommando West
B.Nr.gKdos.1693/41 Aop Chefs.

St.Qu., den 27. Februar 1941.

Prüf-Nr. 4

Chefsache
Nur durch Offizier

An

Begleittanker "Thorn"	(mit Anlage 1-4)	Pr.Nr. 1
nachrichtlich:		
Seekriegsleitung	(ohne Anlage)	" 2
Gruppe Nord	(ohne Anlage)	" 3
Reserve	(mit Anlage 3-4)	" 4 - 12.

B e f e h l

für Begleittanker "Thorn".

1.) Aufgabe des Begleittankers "Thorn" ist Versorgung der Schlachtschiffe "Gneisenau" und "Scharnhorst" ggf. auch des Kreuzers "Hipper" im Nordatlantik.

2.) Befehlsführung Gruppe West, bzw. Flottenchef und Kommandant "Hipper".

3.) Feindnachrichten:

- Anl. 1+2 -

a) s.Anlage 1 und 2 (nur für "Thorn" beigefügt).

b) Es ist damit zu rechnen, daß die Sicherung der Geleitzüge in der letzten Zeit verstärkt worden ist. Von den Schlachtschiffen des Heimatbereichs befinden sich möglicherweise mehrere in See zum Geleitschutz der Halifaxroute.

c) Englische Dampfer haben Befehl zu zickzacken, ausgenommen bei schwerem Wetter. Auf feindlichen Handelsschiffen ist Ausguck im Krähennest besetzt.

d) Über Lage unter der eigenen Küste mündliche Unterrichtung.

e) Weitere Feindnachrichten durch FT.

4.)

4.) Eigene Streitkräfte:

a) Operationsgebiete der U-Boote:
   aa) Südlich 65° N, ostwärts 25° W, nördlich 47° 30' N (italienische U-Boote nur bis 60° N.)
   bb) Südlich 42° N, ostwärts 30° W, nördlich 30° W.

b) Südlichster Hafen, der von eigenen U-Booten angelaufen wird, ist St.Nazaire. Basis der italienischen U-Boote ist Bordeaux.

c) Die italienischen U-Boote sind mit der deutschen ES-Patrone und dem Buchstaben ES ausgerüstet.
   Die italienischen U-Boote sind äußerlich durch ihre sehr hohen Seerohrböcke, die über den Turm hinausragen, kenntlich, ihre Geschütze stehen gleich den deutschen Booten frei vom Turm. Bei Nacht ähnelt ihre Silhouette im aufgetauchten Zustande der kleiner Vorpostenboote. Neuerdings werden die italienischen U-Boote umgebaut. Sie ähneln nach dem Umbau den deutschen U-Booten.

d) Ein Fischdampfer (z.Zt. "Sachsenwald", ab etwa 4.3. "August Friedt") steht als Wetterbeobachter im Seegebiet zwischen 33° und 35° W und 48° und 49° N. Überschreiten der Grenzen nur vorübergehend bei Ausweichbewegungen.

e) Luftaufklärung wird im allgemeinen täglich geflogen:
   aa) Mit Flugzeugen FW 200 (viermotoriges Landflugzeug) von Bordeaux in das Seegebiet nordwestlich Irland südlich 57° Nord ostwärts 20° West.
   bb) Küstenvorfeldaufklärung von Brest und Hourtin bis 13° West jeweils in etwa 100 sm Breite mit He 115 (zweimotoriges Schwimmerflugzeug).
   Wichtige Meldungen werden übermittelt.

f) Einkommende Prisen und rückkehrende Dampfer steuern zwischen 42° N und 47° 30' N (Prisenweg) die Biscaya an.

g) Z.Zt. befinden sich Tanker "Eurofeld" und Walfangmutterschiff "Pelagos" auf dem Marsch zur westfranzösischen Küste. Schiffe steuern ab 28° West zwischen 45° und 46° Nord. "Eurofeld" wird 2.III. vor der Gironde erwartet, "Pelagos" überschreitet 28° West nach Osten etwa 4.III., Fahrt 10 sm.

Weitere

Weitere Prisen sind aus dem Südatlantik im Anmarsch. Ferner tritt "Esso-Hamburg" in den nächsten Tagen Rückmarsch von Treffpunkt Rot zur westfranzösischen Küste an. Weitere Unterrichtung folgt.

5.) Durchführung.

a) Befehl für Auslaufen, Geleit und Luftsicherung wird gesondert erteilt.

b) Nach Entlassung aus dem Geleit steuert "Thorn" auf der befohlenen Breite nach Westen.

Der englische Nordsüdgeleitzugweg zwischen 17° und 22° W und der Nordatlantikgeleitzugweg sind möglichst bei Dunkelheit zu passieren. Bei Mondschein und sichtigem Wetter ist Passieren bei Tage zweckmäßiger.

Aufstellung "Thorn" wird während des Ausmarsches mit FT befohlen. (Liste der Treffpunkte für Tanker und Verhalten auf Treffpunkt s.Anl. 3).

- Anl. 3 -

Erreichen des befohlenen Treffpunktes 24 Stunden vorher durch Kurzsignal melden.

c) Weitere Steuerung des Begleittankers während der Operationen hat Flottenchef bzw. Kommandant "Hipper". Mit Befehlen der Gruppe West muß ebenfalls gerechnet werden.

d) Der Erfolg der Operationen hängt entscheidend von der Versorgung durch den Begleittanker ab. Der Begleittanker muß daher die Kriegsschiffe mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen. Schnelle und reibungslose Ölabgabe ist besonders wichtig.

Der Begleittanker muß möglichst ungesehen bleiben, um dem Gegner keinen Anhalt über den Standort von Kriegsschiffen und Begleittanker zu geben.

Allen begegnenden Schiffen, auch deutschen, ist auszuweichen. Auch stärkeres Abdrehen ist, da Abdrehen voneinander auf dem Ozean allgemein üblich ist, nicht auffällig. Es sind, wenn notwendig, vorübergehend Scheinkurse zu steuern, die für die betreffenden Seegebiete wahrscheinlich sind. Das Schiff ist als neutraler oder auch feindlicher Tanker, dessen Aussehen "Thorn" am meisten ähnelt, zu tarnen.

e)

e) "Thorn" ist Staatsschiff. Die an Bord befindliche Bewaffnung ist zum Selbstschutz eingebaut und im Notfalle entsprechend zu verwenden. Eine selbständige Handelskriegführung hat zu unterbleiben.

Besteht Gefahr der Aufbringung, so ist das Schiff unter Abgabe eines kurzen Funkspruchs, der nach Möglichkeit Zahl und Art der Feindstreitkräfte sowie Standort enthält, zu versenken.

Dieser Funkspruch muß stets vorbereitet sein, damit Abgabe innerhalb kürzester Frist erfolgen kann. Abgabe ist für die Führung von höchster Wichtigkeit.

f) Befehle für Rückmarsch werden nach Abschluß der Operation durch Gruppe West gegeben. Gegebenenfalls erfolgt Entlassung auch durch Flottenchef oder einen Kriegsschiffskommandanten.

Ansteuerungsanweisungen für die in Frage kommenden Häfen der französischen Westküste sind in Anlage 4 (nur für "Thorn") beigefügt.

- Anl. 4 -

Wenn keine anderen Befehle kommen, letzte Strecke vor der Küste so durchlaufen, daß Schiff bei Hellwerden am äußeren Anfangspunkt des Außenweges (s.Anl. 4) steht. Dort Aufnahme durch Sicherungsstreitkräfte.

Über diese und über Luftsicherung vor dem Einlaufen sowie über Uboots- und Minenlage Biscaya erfolgt Unterrichtung mit FT.

g) Gleichzeitig mit "Thorn" sind folgende Troßschiffe und Begleittanker im Atlantik für die gleiche Aufgabe eingesetzt:

Troßschiff	"Uckermark"	z.Zt.	Punkt	Blau
"	"Ermland"	"	"	Lolo
Begleittanker	"Ill"	"	"	Hertha
"	"Breme"	"	"	Lolo

6.) Nachrichtenanordnungen folgen gesondert.

7.) Dieser Befehl ist streng geheim und darf keinesfalls in Feindeshand fallen. Notfalls Vernichtung durch Feuer. Unterrichtung der Besatzung - jedoch nur allgemein - erst nach Antritt des Vormarsches.

Für das Marinegruppenkommando West.
Der Chef des Stabes.

Briegleb

Geheime Kommandosache!

Anlage 3 zu Gruppe West gKdos. 1693/41 Aop Chefs.

Prüf-Nr. 4

Treffpunkte für Tanker:

a) Islandgebiet:

Punkt	Breite	Länge
Hans	70 Grad N	1 Grad W
Fritz	71 Grad N	1 Grad 20 min. W
Karl	72 Grad 20 min. N	0 Grad 30 min. Ost
Max	73 Grad 40 min. N	0 Grad 0 min.

b) Grönlandgebiet:

Punkt	Breite	Länge
Schwarz	57 Grad 50 min. N	43 Grad 30 min. W
Weiß	54 Grad 30 min. N	46 Grad W
Rot	56 Grad 30 min. N	48 Grad W
blau	58 Grad 30 min. N	50 Grad W
gelb	60 Grad 40 min. N	53 Grad W
braun	63 Grad 10 min. N	55 Grad 30 min. W

c) Azorengebiet:

Punkt	Breite	Länge
Gerda	44 Grad N	35 Grad 30 min. W
Inge	37 Grad 10 min. N	36 Grad 20 min. W
Ulla	46 Grad 20 min. N	33 Grad 30 min. W
Ruth	39 Grad 10 min. N	42 Grad 50 min. W
Hertha	42 Grad N	37 Grad 30 min. W
Lolo	32 Grad 30 min. N	42 Grad W.

Tanker steht innerhalb eines Kreises von 15 sm Radius, mindestens alle 6 Stunden im Mittelpunkt dieses Kreises, beginnend 00^h 00^m MGZ.

Gesichtete Kriegsschiffe und Geleitzüge sind nach Seite 12 Kurzsignalheft zu melden.

Wenn sich ein Treffpunkt wegen häufigen Schiffsverkehrs als ungeeignet erweist, Meldung mit Kurzsignal "Fritz, Lucie, Karl, Quatsch". Zuteilung neuen Treffpunktes erfolgt durch Gruppe West.

- - - -

Geheime Kommandosache!

Anlage 4 zu Gruppe West gKdos. 1693/41 Aop Chefs.

Prf.Nr. 4.

Ansteuerungsanweisungen für die französische Westküste.

1.) Die westfranzösische Küste ist ostwärts der Linie 47° 30' N 20° West nach 42° N 30° W möglichst zwischen 42° N und 47° 30' N anzusteuern. Voraussichtlich erfolgt Befehl über Ansteuerung auf einer bestimmten Breite.

2.) Voraussichtliches Überschreiten von 20° West nach Osten ist 24 Stunden vorher durch Kurzsignal (Datum, Uhrzeit, Unterschrift) zu melden.

12 Stunden vor Eintreffen auf Position, wo Geleit gestellt wird (darüber Nachricht mit FT) ist erneut durch Kurzsignal (Uhrzeit, Hafen, Unterschrift) (Uhrzeit = Zeit des Eintreffens) zu melden.

3.) Ansteuerung von Brest:

Von Norden: Von Punkt 31 Weg "rosa" (48° 21' N; 5° 12' W) Kurs 117°, 12 sm nach Punkt B I = 48° 15,5' N, 4° 56' West weiter Kurs 84°, 7,9 sm nach Punkt B II = 48° 16,4' N, 4° 44,3' W, weiter Kurs 55°, 6,3 sm nach Punkt B III = 48° 20' N, 4° 36,6' West, weiter Kurs 69° bis Leuchtturm Mengam querab, dann mit Kurs rw. 90° bis 48° 20,5' N, 4° 33,2' W, dann rw. 42° bis B IV auf 48° 21'N, 4° 32,6' W, dann mit 82° bis weißem Einlaufsektor.

Von Süden: Von Punkt 32 (48° 3' N; 5° 12' W) Kurs 41°, 16,4 sm nach Punkt B I und weiter wie von Norden.

Ansteuerungskurse (Außenweg).
Weg "R" von Punkt R auf 48° 20' N, 5° 58' West nach Punkt 31 Weg "rosa".
Weg "S" von Punkt S auf 47° 42,5' N, 5° 43,0' West nach Punkt 32 Weg "rosa".

Ansteuerungstonne ist die Boje Basse Royale. Bestimmte Einlaufzeiten sind nicht festgelegt. Keine navigatorischen Änderungen gegenüber Friedensansteuerung. Minengeleit ab Ansteuerungstonne erforderlich.

4.)

4.) Ansteuerung von St. Nazaire:

Von Norden: Von Punkt 34 Weg "rosa" (47° 9' N; 3° 0' W) Kurs rw. 97° , 16,6 sm nach Punkt N I = 47° 7' N, 2° 36' W, weiter 85,3°, 11 sm über Punkt N II = 47° 7,6' N, 2° 25,5' W (Sperrlücke) nach Punkt N III = 47° 7,9' N, 2° 20,1 ' W, dann gemäß Segelhandbuch.

Von Süden: Von Punkt 34a (46° 54' N; 2° 42,5' W) mit Kurs rw. 19°, 13,7 sm nach Punkt N I und weiter wie von Norden.

Ansteuerungskurs (Außenweg): Von Punkt "T" auf 46° 41,5' N 3° 55' W nach Punkt N I.

Anlaufen St.Nazaire nur bei Tage. Schwere Kreuzer und Schlachtschiffe 2 Std. vor und nach H.W.

Alle Seezeichen liegen auf Friedensposition, die Feuer sind gelöscht (Änderung der Befeuerung im S.B.- Plan).

Für Fahrzeuge ohne MES ist grundsätzlich ab 25 m Linie Geleit erforderlich; wegen Wracklage auch Lotsenhilfe. Lotsendampfer liegt auf Anforderung auf Station (3 sm südlich Phare de la Banche).

5.) La Pallice?

Von Norden: Von Punkt 35 Weg "rosa" Kurs 99,5°, 12,1 sm nach Punkt P I = 46° 7' N, 1° 33' W, weiter Kurs 93,5°, 12,5 sm nach Punkt P II = 46° 6,2' N, 1° 15,1' W, dann gem. Segelhandbuch.

Von Süden: Von Punkt 35a Kurs rw. 43°, 9,6 sm nach Punkt P I und weiter wie oben. Oder von Punkt 36 Weg "rosa" Kurs 350°, 27,5 sm nach Punkt I und weiter wie oben.

Benutzung eines Außenweges wird jeweils mit FT befohlen.

Teilweise beschädigte französische Netzsperre zwischen 46° 6,7' N 1° 16,9' West und 46° 6,4' N 1° 15,9' W. Sperrlücke 180 m breit. Bezeichnung durch Sperrlückenfahrzeuge. Lotse bei Punkt P I.

6.) Ansteuerung der Gironde:

Von Punkt 36 Weg "rosa" (45° 40' N; 1° 26' W) nach Segelhandbuch.

Ansteuerungskurse (Außenweg): 4 Einlaufwege, die alle auf den Punkt 36 Weg "rosa" (Ansteuerungstonne Gironde, liegt nicht aus) münden:

Hauptpunkte

Hauptpunkte sind:

Punkt A:	44°	30' N	2°	6' West
Punkt B:	45°	6' N	2°	32' West
Punkt C:	45°	41' N	3°	23' West
Punkt D:	46°	9,5' N	2°	43' West

Die Wege heißen wie die Punkte.

Weg "rosa" Punkt 36 ansteuern, dort Aufnahme durch Minengeleit. Einlaufen gem. Seehandbuch.

7.) Funkfeuer und S.B. werden in jedem Fall durch Gruppe West zeitgerecht befohlen. Mitteilung darüber mit FT.

- - - -

Anlage 2 zum K.T.B.

Marinegruppenkommando West Stabsquartier, den 27. 2. 1941.
B.Nr. G.Kdos. 1049/41 Aop

Geheime Kommandosache!

An

Begleittanker " T h o r n "

B e f e h l

Für das Auslaufen "Thorn" in den Atlantik.

Auszuführen auf Stichwort "Torgau".
Geleit: 2 U-Jäger.

1.) "Thorn" läuft am Tage der Stichwortausgabe - voraussichtlich 1.3. - im Geleit von 2 U-Jägern St.Nazaire so aus, daß er um 2000 Uhr Punkt 34a passiert. Weitermarsch von dort mit Höchstfahrt in Richtung Qu. BF 5768 bis etwa 46°N, dann Kurs West. Entlassung des Geleits am Tage nach dem Auslaufen nach Einbruch der Dunkelheit. Alleinmarsch. Rückkehr U-Jäger auf Weg "Rosa" nach Lorient.-

2.) "Thorn" marschiert auf etwa 46°Nord bei Aufstellung auf einen nördlichen Treffpunkt bis etwa 32°West, bei Aufstellung auf einen südlichen Treffpunkt bis etwa 35°West weiter und steuert nach Überschreiten der betr. Längengrade den befohlenen Treffpunkt direkt an.-

3.) Am Tage nach dem Auslaufen ist Luftaufklärung in 100 sm Breite bis 11°West und enge Luftsicherung von Hellwerden bis Dunkelwerden vorgesehen.-

4.) Dieser Befehl ist streng geheim und nach Überschreiten 15°West nach Westen durch Feuer zu vernichten.-

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes.

gez.: C i l i a x .

Anlage 3 zum K.T.B.

Geheime Kommandosache!

ssd MFUG 1936 5.4. 1230=

ssd Gruppe West

gltd. ssd Gruppe West, nachr. Adm. Frankreich

Geheim! Betr. Zusammengefaßter Bericht der Geretteten von MT. "Thorn".

Die Überlebenden berichten: TS. "Thorn" am 2.4.41. gegen 2200 Uhr 100 sm. westlich St.Nazaire von feindlichem Zerstörer oder T-Boot mit Artfeuer angegriffen. Angriff erfolgte aus der Dunkelheit. Einzelheiten waren nicht zu erkennen. Feuer wurde von Troßschiff sofort erwidert und Manöver befohlen, um aus dem Mondlich herauszukommen. 4 Schüsse des Gegners lagen kurz, nächster Schuß zerstörte FT-Anlage. Schiff erhielt Schlagseite nach STB., Ruderanlage ausgefallen. Kpt. erteilte Befehl zur Versenkung und Verlassen des Schiffes. Geheimkode versenkt. Backbordrettungsboot infolge Schlagseite unklar. Vorderes STB-Boot zerschlug beim Manöver, hinteres kam mit 11 Geretteten frei. Fischten weitere 5 Mann aus dem Wasser auf. Boot legte wegen des anhaltenden Feuers und Kenterungsgefahr vom Schiff ab, führte aber noch Suchaktion während der Nacht und am Morgen Rettungsaktion erfolglos durch. Nur ein Schlauchboot ohne Besatzung gesichtet. Bemerkt wurde, daß an Bord befindliche Mannschaften versuchten, die Barkasse klarzumachen, durch Volltreffer wurden aber Boot und Mannschaften getroffen. Feindliches Kriegsschiff blieb noch 2 Stunden am Untergangsort. Möglichkeit besteht, daß es noch Leute geborgen hat, Rettungsboot nahm Kurs Ost und sichtete am 4.4. 0100 Uhr Sicht voraus Leutfeuer (Leuchtturm Ile des Yeu); Abgabe von Notsignalen von der Insel aber nicht bemerkt, da Rettungsboot sehr dicht unter Land. Rettungsboot bis zum Hellwerden unter Land gekreuzt und dann zwischen 0700 und 0800 Uhr bei Roint Corbeau gelandet. Nach Versorgung mit Kaffee durch franz. Leuchtturmwärter, Abtransport der Schiffbrüchigen nach Porte Joinville mit Wagen des Grenzschutzes. Schwerverwundeter Matr.Art.Ballner sofort in franz. Hospital überführt, die übrigen Geretteten vom Grenzschutz

verpflegt und im Hotel gut untergebracht. Schwerverwundeter nach Fromtine überführt und von dort mit Sanka nach Nantes, ist inzwischen mit Flugzeug nach Deutschland abtransportiert. Bitte um Auskunft, ob die Schiffbrüchigen von dort abgeholt werden können. Unterschrift Hafenkpt. Le Sables d'Olonne.

Zusatz an Gruppe West:

Es ist vom TSV. Zwgst. West veranlaßt, daß die Soldaten und Zivilbesatzungsmitglieder eingekleidet und durch Hafkdt. St. Nazaire in Marsch nach KMD. Hamburg gesetzt werden. Um Angabe und Bestätigung, ob Hafkdt. für Weiterbeförderung zuständig ist, wird gebeten.-

TSV. Zwgst. West B.Nr. G 327/41.

Anlage 4 zum K.T.B.

Geheime Kommandosache!

ssd MFUG 0336 5.4. 2215

ssd Mar.Gruppe West

G.Kdos. Sofort vorlegen. Auf G.Kdos. 04816 Ing. folgender Kurzbericht. Zusammenfassung der Verhandlung der 10 am 4.4. gegen 1800 Uhr von 2 Booten der 16.Vp.-Fl. in St.Nazaire gelandeten Schiffbrüchigen: Gegen 2220 Uhr am 2.4.41 wurden Geräusche vorn und achtern an der Bordwand vernommen. In der Annahme, daß das Schiff aufgelaufen sei, wurde auf Nachfrage die Maschine klar gemeldet. Ausguck nach vorn und achtern sowie Flak= und Geschützwache waren besetzt. Die Geräusche sollen von je zwei vorn und achtern vorbeigeschossenen Torpedos herrühren. Kurz darauf erhielt die Backbordbrückenock einen Treffer, wodurch ein Teil des Brückenpersonals getötet bezw. schwer verletzt wurde, darunter Kapitän. Außerdem wurde zerstört, die Funk= und Alarmanlage sowie Akku des Notsenders. Der beim ersten Schuß abgegebene Funkspruch ist demzufolge nicht durchgekommen, nachfolgend erhielt die Rudermaschine einen zweiten Treffer, wodurch die Dampfleitung der Rudermaschine beschädigt und das Schiff steuerunfähig wurde. Bei Inbetriebnahme der Nebelanlage soll diese in Brand geraten sein, der das Schiff hell erleuchtete. Der Feind, der durch einwandfreie Beobachtung des Mündungsfeuers und später durch Sichtbarwerdung im Mondlicht als größeres U-Boot, wahrscheinlich "Seal"-Klasse, ausgemacht werden konnte, stellte daraufhin kurze Zeit das Feuer ein, durch in der Wasserlinie hervorgerufene Treffer an STB. erhielt das Schiff starke Schlagseite. Der vom Kapitän gegebene Befehl "Seeventile öffnen" wurde sofort ausgeführt und anschließend dem Befehl, in die Boote zu gehen, Folge geleistet. Geheimakten und Maschinenjournal sind versenkt worden. Boote und Kraftboote infolge Artilleriewirkung nicht mehr schwimmfähig. Rettung der Leute erfolgte durch Schlauchboote und Flöße. Die größten Verluste an Menschenleben sind durch Artilleriewirkung hervorgerufen. Das Backgeschütz feuerte noch unter Leitung des I.Offz. als bereits Besatzung von Bord gegangen

war. Trefferwirkung beim U-Boot schwierig durch Begrenzung def Geschütze. Da U-Boot sich nach Schätzung auf 150 bis 400 m vom Schiff befand. Die durch Steuerlosigkeit hervorgerufene Lageänderung des Schiffes das dem U-Boot später die Backbordbreitseite zeigte, rief beim Feind erneut Artilleriefeuer hervor, was dem Untergang des Schiffes beschleunigte. Nach Beobachtung, der auf den Flößen Treibenden, verblieb das U-Boot noch ca 4 Stunden beim sinkenden Schiff, welches gegen 0300 Uhr versank. Dann geriet auch das U-Boot außer Sicht.- Nach weiteren Aussagen hat "Thorn" am 2.4. nachmittags 1700 Uhr Probeschießen gemacht. Es wurden geschossen mit drei Flakgeschützen (2 cm?) 10 Schuß und mit zwei 7,5 cm Geschützen je zwei Schuß. Es wird angenommen, daß dadurch das U-Boot abgelockt wurde und sich einpeilte.- Verbleib des Schiffstagebuches nicht bekannt. Wetterlage beim Angriff Ost 5 bis 6, Mondschein, gegen Mitternacht bedeckt, Wind schlug um auf West, zunehmender Seegang. Nach den hier vorliegenden Aussagen 2 Offz. Rosal getötet, Funkoffz. Schwarz ertrunken, Kapitän Beinverletzung.- Einkleidung und Unterbringung der in Nazaire gelandeten Schiffbrüchigen ist vorgenommen. Einkleidung der durch Wetterlage auf Ile de Yeu festgehaltenen Besatzungsmitglieder erfolgt auf Abruf Hafenkdt. Les Sables. Die heute gegen 2100 Uhr durch U-Jäger eingebrachten weiteren 8 Geretteten werden dem Lazarett St.Nazaire überwiesen. Nach erfolgter Verhandlungsaufnahme aller Geretteten werden diese zur KMD. Hamburg zur weiteren Veranlassung in Marsch gesetzt.-

TSV. Zwgst. West. B.Nr. G.Kdos. 228/41.

Blatt 1

Ob. d. M.
op 1326/41
Eing.:
Anlagen:

Prüf. Nr. 1

1) [illegible] I ga 1/8
2) I [illegible] I 1/8 Ika Jg 6/8.
3) Skl An [illegible]
4) An Kr

Skelly Adm

15 Kl i.A.
I a
29
7

A
1514

Skl An A I wenden Blatt 2

Beilage. Fortsetzung!

B

Ob. d. M.

Nb Nr. op 1326 /41

Nba

Eing.:

Anlagen:

Prüf. 1

1) 2 Skl Nh.

1a) Skl Qu (A I)

2) A Wa

3) über I/Skl. an Kr. abzugeben.

Skl

A I a

A I c

24/8

Tal 25/7

1 Skl i A

Ia

1377

PG -70804- NID

KA 33904a

(I.)

Fotos 44.

Fahrtliefehl

Flottenbegleiter „Weserlund"

1942.

1 Ske i k 1292/42 g Kdos. Chefs.
1 Ske i k 1291/42 " " "

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P (D) 70804./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON OR ATTACHED TO ANY ANNOTATIONS
ON THE WORK
ON THE DUPLICATE SHEET OF PAPER,
EXCEPTING THE REGISTERED NUMBER.

1 Ske 410/44 Chefs

PG/70804

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

BLOCKADE RUNNER "WESERLAND", SAILING ORDERS

AUGUST 1942.

Geheime Kommandosache!

Seekriegsleitung. Berlin, den 8. Februar 1944.

B.Nr. 1/Skl. I k 410/44 gKdos.chefs. Prüf Nr. 2.

Chefsache! Nur durch Offizier!

An

Skl./ K A.

Anliegende Fahrbefehle für die Blockadebrecher "Weserland", "Irene", "Spichern", "Burgenland", "Rio Grande" und "Brake" werden zur Aufbewahrung übersandt.

J.A.

gez. P a p e .

xxxxxxx

Für die Richtigkeit:

Leutnant AMD.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

O.K.M.
B.Nr. 1.Skl.Ik 1292/42 gKdos.Chfs.

Berlin, den 18. Juli 1942.

ehem. 1291/42 Chefs
u. 1987/42 gKdos

Geheime Kommandosache!

Vfg.

I. Schreibe an: (auf Rotdruck)

		Prf.Nr.	Fahrbefehl mit Anlagen:
	Gruppe West	1	3,4
	K.M.D. Bordeaux zur Aushändigung an den Kapt. des Blockadebrechers "Weserland"	2	1 bis 5, Sonderanlage.
im Hause:	Skl.Chef MND	3	3,4

1) Anliegend wird der Fahrbefehl für den Blockadebrecher "Weserland" übersandt.

2) "Weserland" soll als Blockadebrecher Waren nach Japan bringen. Das Auslaufen ist zur Neumondperiode im August freigegeben. Die Festlegung des Auslaufdatums und die Befehlsführung bis zum Überschreiten von 30° West erfolgen durch die Gruppe West.

3) K.M.D. Bordeaux wird gebeten, den beiliegenden Umschlag, der den Fahrbefehl enthält, dem Kapitän zu übermitteln und den Kapitän anzuweisen, die Angaben gemäß Fahrbefehl Ziffer F 4) vor dem Auslaufen über die Gruppe West an die Skl. zu melden.

je 1 Abdruck (Anl. 1-3) x x x (der Anl. Nr. 1-3)

II. Füge (3 Abschriften) des Fahrbefehls zu I) bei.
4.Abschrift mit Anlagen 3 und 4 | an I b. : 1 Abdr. des Fahrbefehls mit Anl. 3-4 (= Anl. 4)
5. " " " 3 " 4 | als Reserve " " " " (= Anl. 5)

III. an I k.

1/Skl.

I a I West I n 13 I Ska I k

40804.

NO COMMENTS OR ADDITIONS SHOULD BE MADE ON THIS SHEET OF PAPER, BUT THE DATE AND REFERENCE NUMBER OF THE WORK SHOULD BE QUOTED IN ANY FURTHER CORRESPONDENCE.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

4 Anlage zu 1.Skl.Ik 1292 /42 Chfs. (Vb)

Geheime Kommandosache!

Tarnschiffe für "W e s e r l a n d".

Die Bankschiffe der A. Weir & Co. (Motorfrachtschiffe):

1) "Birchbank" (5151 BRT)
2) "Clydebank" (5156 ")
3) "Forresbank" (5155 ")
4) "Glenbank" (5151 ")

Reederei: A.Weir & Co. Heimathafen: Glasgow.

Rufzeichen: 1) G K L D
2) G K L M
3) G L M N
4) G K L C

Abmessungen: 1 - 4: 128 - 16,4 - 7,8 m Geschwindigkeit: 1 - 4: 11 sm

Fahrtgebiete:
1) Nord- und Südamerika, Indien, Australien, England
letzte Meldung: 9.6.42 ab La Plata nach England
2) England, Nord- und Centralamerika/Ostküste
letzte Meldung: 3.9.41 in Jucaro von Nuevitas
3) Golfhäfen - Australien - England
letzte Meldung: 22.11.41 an New Orleans von London via Galveston
4) England - Nord- und Südamerika/Ostküste - Afrika
letzte Meldung: 23.5.42 im Südatlantik nordgehend.

Bewaffnung: unbekannt.

Anstrich: Einzelheiten nicht bekannt. Vermutlich wie bei allen brit. Schiffen.

Auffallende Abweichungen gegenüber "Weserland": Brücke bei den Bankschiffen pyramidenförmig, Deckaufbauten etwas höher, Schornsteine niedriger. Heckaufbau nicht so weit zurück wie bei "Weserland".

- - - -

Chefsache!
Nur durch Offizier!

3.Anlage zu O.K.M. 1.Skl.Ik 1292/42 Chfs. (Vfg)

Geheime Kommandosache!

Marschwege, Passier-, Bezugs- und Treffpunkte.

A. Für die Steuerung des Schiffes (Umschreibung des Standortes, auch wenn dem Gegner durch Bloßstellung der Funkschlüssel bekannt werden sollte) werden die nachfolgenden Wege und Punkte festgelegt. Die Punkte sind erst bei Bedarf in die Karte einzutragen, die Eintragungen nach Gebrauch sofort wieder zu entfernen.

B. 1) Nordatlantik:

Want	41 10 Nord	40 30 West
Waschbord	17 40 Nord	40 30 West

2) Südatlantik:

Welle	04 00 Süd	19 00 West
Wind	26 00 Süd	14 30 West
Wieling	38 00 Süd	03 00 Ost

3) Indischer Ozean:

Webeleine	40 00 Süd	60 00 Ost
Wegerung	29 00 Süd	76 00 Ost
Winsch	21 00 Süd	87 00 Ost
Wulst	33 00 Süd	90 00 Ost

4) Wege nach Japan:

a) Weg gelb: (durch Indischen Ozean und Sunda-Straße).

Punkt	Wetterkarte	24 00 Süd	99 00 Ost
"	Warmfront	Sunda-Straße	
"	Wassertiefe	09 15 Nord	110 30 Ost
"	Wasserstand	20 50 Nord	120 00 Ost
"	Widderpunkt	26 00 Nord	128 40 Ost
"	Wendekreis	34 00 Nord	139 50 Ost

b) Weg Tannenbaum: (südlich Kap der Guten Hoffnung und Australien südostwärts Neuseeland)

Punkt	Hand	42 00 Süd	21 00 Ost
"	Finger	53 00 Süd	166 00 Ost
"	Daumen	44 30 Süd	169 00 West

c) Weg blau (ostwärts Cook- und Phönix-Inseln): ~~zu benutzen, falls nichts anderes befohlen:~~

Punkt	Lunge	44 30 Süd	169 00 West
"	Herz	23 30 Süd	153 30 West
"	Leber	11 40 Süd	157 30 West
"	Milz	02 00 Süd	173 00 West
"	Magen	33 10 Nord	133 25 Ost

d) Weg rot: (zwischen Neuseeland und Kermadec-Inseln sowie Neuen Hebriden und Fidschi-Inseln)- nur auf besonderen Befehl:

Punkt	Kopf	44 30 Süd	169 00 West
"	Schädel	30 00 Süd	177 00 Ost
"	Haar	10 00 Süd	172 00 Ost
"	Nase	Äquator	160 00 Ost
"	Ohr	05 50 Nord	162 30 Ost
"	Auge	33 10 Nord	133 25 Ost

5) Wege um Kap Horn nach Japan:

a) Weg Alpha: ~~Falls nichts anderes befohlen~~, ~~zu wählen~~:

Punkt	Hals	59 00 Süd	88 05 West
"	Rachen	48 05 Süd	116 15 West
"	Speiseröhre	31 50 Süd	144 40 West
"	Kehle	02 00 Nord	173 00 West
"	Zunge	05 50 Nord	162 30 Ost
"	Drüse	33 10 Nord	133 25 Ost

b) Weg Beta: Nur auf besonderen Befehl:

Punkt	Darm	52 27 Süd	93 41 West
"	Niere	38 30 Süd	150 00 West
"	Knie	42 00 Nord	180 00 West
"	Galle	34 00 Nord	139 50 Ost

C. Alle Punkte können als Passier-, Bezugs- und Treffpunkte verwandt werden. Beispiele für die Art der Befehlsgebung:

a) "Für"Schiff X" 15. - 20.5. Nase in 90 Grad 100 sm" heißt: "Weserland" soll zum Treffen mit "Schiff X" vom 15. - 20.5. täglich um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit auf einem Punkt stehen, von dem Punkt Nase 90 Grad rw. peilt und 100 sm entfernt ist."

b) "Über Punkt Hand in 300 Grad 50 sm nach Schädel gehen" heißt:
"Weserland" soll über einen Punkt, von dem Punkt Hand in 300 Grad rw. peilt und 50 sm entfernt ist, nach Punkt Schädel gehen.

- - - - - - -

Abschrift!

O.K.M.

B.Nr. 1.Skl.Ik 1291 /42 gKdos.Chfs. Berlin, den Juli 1942.

Geheime Kommandosache!

Vfg.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

I. Vermerk:

Anliegender Fahrbefehl ist der Befehl für die in den Monaten August und September auslaufenden Blockadebrecher, die nicht für eine Versorgung von Hilfskreuzern vorgesehen sind. ~~Nur~~ die Anlagen 1 ~~und~~ bis 4 werden für jedes Schiff gesondert geschrieben.

x x

II. ~~Schiff~~ auf Durchschlag
Fertige 30 Abschriften (je 5 für 6 Schiffe) des beigefügten Fahrbefehls, ~~mit~~ Anlage 5) ~~in~~ 6 Abschriften.

III. Abgangsverfügung und Anlagen 1 bis 4 werden für jedes Schiff gesondert geschrieben.

IV. an I k.

C/Skl.

1/Skl.

I West I n I u I k

Chefsache!
Nur durch Offizier!

O.K.M. 1 Abt I K 1291/42 gkdos Chefs, Schr Nr. 1-5.

Geheime Kommandosache!

*) O.K.M. 1. Abt I K 1291/42 gkdos Chefs
Schr Nr. 1-5

Fahrbefehl

für den Blockadebrecher .

A. Die dem Blockadebrecher zufallende Aufgabe erfordert von dem Kapitän und der Besatzung vollen Einsatz. Kapitän und Besatzung müssen sich stets der Bedeutung der Aufgabe und des mit dieser Aufgabe in sie gesetzten Vertrauens bewusst sein. - Ausdauer, Selbständigkeit, mutiges und entschlossenes Handeln werden sie auch schwierige Lagen meistern lassen.

Die erfolgreiche Durchführung der Aufgabe ist besonders kriegswichtig und trägt zur Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Japan erheblich bei.

Alle militärisch wichtigen Nachrichten einschließlich des Standortes und Kurses des Schiffes sind auch innerhalb der eigenen Besatzung auf den engsten Mitwisserkreis zu beschränken. Von dem vorliegenden Befehl hat nur der Kapitän Kenntnis zu nehmen.

B. Unterstellung und Befehlsführung:

1) Blockadebrecher untersteht der Seekriegsleitung. Während des Aus- und Einlaufens (bis 30° West) hat das Gruppenkommando West die Befehlsführung.

2) Beim Zusammentreffen mit einem deutschen Kriegsschiff sind die Befehle des Kriegsschiffskommandanten zu befolgen.

3) Der Kapitän des Schiffes ist verantwortlich für die seemännische und navigatorische Handhabung seines Schiffes, für die zeitgerechte und sachgemäße Befolgung der von der Seekriegsleitung eingehenden Weisungen, für die ordnungsmäßige Stauung, Wartung und Abgabe seiner Ladung, für Vorbereitung und Durchführung einer zweckmäßigen Tarnung, sowie im Notfall für die Versenkung des Schiffes.

4) Beim Eintritt in den japanischen Machtbereich übernimmt nördlich 30° Süd ostwärts 90° Ost der Marine-Attaché Tokio die Befehlsführung.

C. Feindlage:

1) Wahrscheinliche Verteilung der feindlichen Seestreitkräfte siehe Anlage 1). (Wird Anlage zur Abgabe des Fahrbefehls beigefügt.)

D. Eigene Streitkräfte:

1) Mit Rücksicht auf eigene U-Bootstätigkeit sind, falls nichts Gegenteiliges befohlen wird, zu meiden:
Das Gebiet nördlich und westlich einer Linie, die von der französischen Küste bei 47° 30' Nord über 47° 30' Nord 30° West, 40° Nord 45° West, 05° Nord 45° West, 01° Nord 29° West, 15° Süd 29° West weiter 400 sm entlang südamerik. Küste. Ferner das Gebiet ostwärts einer Linie, die von der span. Küste bei 42° Nord über 42° Nord 30° West, 13° Nord 30° West, 05° Süd 15° West, 11° Süd 15° West, 40° Süd 05° Ost bis 40° Süd 40° Ost verläuft.

4) Trotz der zahlenmäßigen Stärke der feindlichen Flotte ist die Gefahr des Zusammentreffens mit feindlichen Kriegsschiffen nicht zu überschätzen. Der Gegner ist durch seine Hauptaufgabe, die Sicherung seiner eigenen Schiffahrt, so stark in Anspruch genommen, daß ihm zum Überwachen weiter Seegebiete außerhalb der Hauptverkehrswege wenig Kräfte zur Verfügung stehen.

5) In Küstennähe ist mit Luftüberwachung zu rechnen, die auch von einzelnen neutralen Staaten durchgeführt wird. Die Reichweite beträgt im allgemeinen etwa 400 sm.- Zur Zeit besteht noch eine Fluglinie der U.S.A. über den Atlantik zwischen Westindien über Nordostbrasilien (Natal oder Pernambuco) nach Bathurst, Freetown oder Liberia. Auf dieser Linie werden auch Kampfmaschinen überführt. Im Stillen Ozean ist auf den Verbindungslinien feindlicher Besitzungen mit Flugverkehr zu rechnen.

D. Eigene Streitkräfte:

1) Mit Rücksicht auf eigene U-Bootstätigkeit sind, falls nichts Gegenteiliges befohlen wird, zu meiden:
das Gebiet nördlich und westlich ~~folgender~~ einer Linie, die von der Französischen Küste bei 47°30'Nord, über 47°30'Nord 30°West, und 40°Nord 45°West bis zur brasilianischen Küste auf 45°West verläuft.
das Gebiet, ~~das östlich von folgender~~ östwärts einer Linie, die von der Spanischen

2) Die zur Zeit benutzten feindlichen Schiffahrts- und Geleitzugwege sind in Anlage 2) enthalten. (Hinweis Änderung und Ergänzung d. Schiffahrtswege entnehmen)

Ein geregeltes Geleitzugsystem ist nur im Nordatlantik zwischen Bermuda bzw. Halifax und Island bzw. Nordschottland sowie zwischen Freetown, Gibraltar und England, neuerdings vermutlich auch an der Ostküste Südamerikas eingeführt. - In den übrigen Seegebieten werden nur wichtige Transporte geleitet. Dieses sind in erster Linie die Truppen- und Kriegsmaterialtransporte von England über Kapstadt.

Feindliche Einzelfahrer verkehren meist auf von den Friedensrouten abweichenden Wegen. Die Möglichkeit, Einzelfahrer zu treffen, besteht in nahezu allen Gebieten und erfordert stete Aufmerksamkeit.

3) Ergänzungen und Änderungen zu 1) und 2) werden, soweit sie für von Bedeutung sind, durch Funk übermittelt.

4) Trotz der zahlenmäßigen Stärke der feindlichen Flotte ist die Gefahr des Zusammentreffens mit feindlichen Kriegsschiffen nicht zu überschätzen. Der Gegner ist durch seine Hauptaufgabe, die Sicherung seiner eigenen Schiffahrt, so stark in Anspruch genommen, daß ihm zum Überwachen weiter Seegebiete außerhalb der Hauptverkehrswege wenig Kräfte zur Verfügung stehen.

5) In Küstennähe ist mit Luftüberwachung zu rechnen, die auch von einzelnen neutralen Staaten durchgeführt wird. Die Reichweite beträgt im allgemeinen etwa 400 sm.- Zur Zeit besteht noch eine Fluglinie der U.S.A. über den Atlantik zwischen Westindien über Nordostbrasilien (Natal oder Pernambuco) nach Bathurst, Freetown oder Liberia. Auf dieser Linie werden auch Kampfmaschinen überführt. Im Stillen Ozean ist auf den Verbindungslinien feindlicher Besitzungen mit Flugverkehr zu rechnen.

D. <u>Eigene Streitkräfte:</u>

1) Mit Rücksicht auf eigene U-Bootstätigkeit sind, falls nichts Gegenteiliges befohlen wird, zu meiden:
Das Gebiet nördlich und westlich ~~folgender~~ einer Linie: Französischen Küste bei 47°30' Nord, 47°30' Nord 30° West, 40° Nord 45° West bis zur brasilianischen Küste auf 45° West.
Das Gebiet, ~~das~~ ostwärts ~~östlich~~ ~~von folgender~~ einer Linie, ~~liegt~~ bei der spanischen

Küste bei 42°Nord über 42°Nord 30' West, über 10° Nord 30' West, über den Äquator bis 20° West bis zum Schnittpunkt Äquator - Afrikaküste anlaufen.

2) Unterrichtung über in außerheimischen Gewässern befindliche Kriegsschiffe und nach der Heimat zurückkehrende Handelsschiffe erfolgt, soweit es für die Durchführung der eigenen Aufgabe erforderlich ist, vor dem Auslaufen mündlich bzw. von Fall zu Fall durch Funkspruch.

3) Ein Zusammentreffen mit italienischen Streitkräften ist nicht zu erwarten.

4) Mit dem Antreffen japanischer Streitkräfte muss im ~~östlichen~~ Indischen und im Pazifischen Ozean gerechnet werden. Die japanische Marine wird über den Attaché in Tokio über alle in den japanischen Machtbereich eintretenden deutschen Schiffe unterrichtet. Für diese Schiffe gelten die in der Anlage 3) enthaltenen Wege.

5) Erkennungssignale siehe E.S.-Anweisung "Übersee".

E. Aufgabe:

Aufgabe ist die Überführung der Ladung nach Japan.

F. Operationsplan:

1) Das Auslaufen erfolgt zu einem nach Feindlage und Wetter günstigen Zeitpunkt nach Sonderbefehl der Gruppe West. Vor dem Auslaufen ist auf strengste Geheimhaltung auch gegenüber der eigenen Besatzung besonders zu achten und jede Verschleierungsmöglichkeit nach Anweisungen der Gruppe West auszunutzen. Das gilt vor allem für den Zeitpunkt des Auslaufens.

2) Nach Überschreiten von 30° West (Übernahme der Befehlsführung durch die Seekriegsleitung) marschiert das Schiff mit südwestlichem Kurs bis etwa 36° West weiter und danach nach Süden. Für die Steuerung des Schiffes sind die in der Anlage 3) enthaltenen Passier- bzw. Bezugspunkte und Wege festgelegt.

3) Beabsichtigt ist zunächst Marsch über die Punkte
in den Südatlantik, von dort Weitermarsch um das Kap der Guten Hoffnung, das nicht nördlicher als 42° Süd zu umsegeln ist, durch den Indischen Ozean und das Chinesische Meer nach Japan. Auf dem Marsch besteht Be-

wegungsfreiheit bis zu 100 sm beiderseits des direkten Kurses. Die Verbindungslinie Pernambuco - Freetown ist in mindestens 200 sm Abstand von St. Paul ostwärts dieses Felsens zu passieren.

4) Während des Auslaufens bis zum Überschreiten von 35° Nord nach Süden (südwestlich der Azoren), beim Passieren des Mittelatlantiks (von 10° Nord bis 15° Süd) sowie, wenn Verkehr angetroffen wird oder es dem Kapitän aus anderen Gründen erforderlich erscheint, ist Höchstfahrt zu laufen. Alle anderen Marschstrecken sind mit einer möglichst sparsamen Fahrtstufe zurückzulegen. -
Der Kapitän meldet vor dem Auslaufen über die Gruppe West an die Seekriegsleitung, in wieviel Tagen nach Überschreiten der Länge von Finisterre das Schiff die Punkte
erreichen wird. Gleichzeitig sind zu melden: Seeausdauer, Brennstoff- und Wasserbestand sowie das wahrscheinliche Tagesetmal für Höchstfahrt und sparsame Fahrt.

5) Um mit einem anderen Schiff zusammenzuführen, wird der jeweils einzunehmende Treffpunkt ~~zeitgerecht durch~~ die Seekriegsleitung bezogen auf einen in der Anlage 3) genannten Punkte mit Datum befohlen. Der Punkt ist dann an dem befohlenen Tage um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit einzunehmen. In der Zwischenheit sind günstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern. (Art der Befehlsgebung siehe Beispiele in Anlage 3).

6) Wird ein Wartegebiet befohlen, so besteht in diesem Gebiet bis zum Eingang eines neuen Befehls Bewegungsfreiheit. Ein befohlenes Wartegebiet bzw. ein befohlener Treffpunkt darf, falls keine weiteren Weisungen eingehen, nur verlassen werden, wenn Aufbrauch von Brennstoff oder Proviant zum unmittelbaren Marsch nach Westfrankreich bzw. Japan zwingen, oder falls die Lage auf dem Treffpunkt (z.B. Feindverkehr) das Schiff bei weiterem Verbleiben stark gefährdet. In diesen Fällen ist Meldung an die Seekriegsleitung unter Hinzufügung der eigenen Absicht erforderlich.

7) Sollte ~~die Entlassung im Südatlantik auf dem~~ nach Japan über Kap Horn ~~Wege erfolgen~~, so ist die Linie Falkland Inseln - Südgeorgien etwa auf der Mitte zu schneiden und Kap Horn je nach Wetterlage in einem Mindestabstand von etwa 220 sm zu runden. Der danach einzuschlagende Weg wird ~~noch~~ befohlen.

Die in Anlage 3),außer Weg gelb, genannten Wege sind Reserven für den Fall, daß der Marsch durch den Indischen Ozean zur Sunda-Straße nicht durchgeführt werden kann. Diese Wege kommen nur auf besonderen Befehl in Frage.

Erhält entgegen der Aufgabe den Befehl, nach Westfrankreich zurückzukehren, so ist der Heimmarsch wie der Ausmarsch durchzuführen.

G. Weisungen für die Durchführung:

1) Von entscheidender Bedeutung für das Gelingen der Aufgabe ist, daß möglichst ungesehen, zum mindesten unerkannt bleibt. Daher Dampfer- und Geleitzugwege möglichst meiden oder nur nachts kreuzen. Allen in Sicht kommenden Fahrzeugen, Mastspitzen und Rauchwolken frühzeitig ausweichen. Für rechtzeitiges Ausweichen ist ein gut organisierter und stets gut besetzter Ausguck (am Tage im Mast, nachts zusätzlich möglichst niedrig an Deck) Voraussetzung. Besondere Aufmerksamkeit ist bei unsichtigem Wetter und während der Morgendämmerung erforderlich. Ist ein rechtzeitiges Ausweichen nicht möglich, so ist entweder nach Art der Feindschiffahrt hart abzudrehen und unter Umgehung des angetroffenen Fahrzeuges allmählich wieder auf den alten Kurs zu gehen oder ein für das Seegebiet wahrscheinlicher Scheinkurs zu steuern.

2) Von allen Küsten, Inseln und Ansteuerungspunkten gut abbleiben. Der beste Schutz für das Schiff ist die Weite der See. Nachts abgeblendet fahren. Auch die Feindschiffahrt fährt in nahezu allen Seegebieten abgeblendet.

3) Um auch bei einer unvermeidbaren Begegnung mit einem fremden Fahrzeug das Schiff nicht zu gefährden, ist sorgfälig zu tarnen. Als zweckmäßigste Tarnung wird die als feindliches oder im Dienst des Gegners fahrendes Schiff angesehen, dessen Auftreten im jeweiligen Seegebiet wahrscheinlich ist. Eine Beschreibung des für in Frage kommenden Tarnschiffes enthält Anlage 4). Im einzelnen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Zweckmäßigster Anstrich: Rumpf grau (nicht zu dunkel), Masten und Schornstein ockergelb oder hellgrau, Geschütz am Heck ungetarnt, Entfernung von Namen, Aufschriften und Abzeichen, bei Begegnung keine größere Anzahl

von Besatzungsangehörigen an Deck, Anzug der Besatzung denen feindlicher oder neutraler Dampfer angleichen. Keine schwimmenden Gegenstände, die das Schiff verraten können, über Bord werfen. Bilgen nur nach Einbruch der Dunkelheit lenzen. Beim Wechsel des Seegebietes sowie nach Begegnung mit einem fremden Schiff insbesondere, wenn " durch dieses gemeldet ~~sein sollte~~ (QQQ-Meldung durch FT.), so Tarnung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ~~ändern~~ verstärken.

4) Falls erkannt bzw. als verdächtiges Schiff gemeldet ist, muß damit gerechnet werden, daß feindliche Handelsschiffe ~~gegebenenfalls~~ auch unbemerkt, Fühlung zu halten versuchen. Dem kann im Wartegebiet durch Standortwechsel, auf dem Marsch durch vorübergehendes Steuern von Schein- oder Zickzackkursen sowie nach Einbruch der Nacht durch seitliche Verlegung des Vormarschkurses wirkungsvoll begegnet werden. Wenn das Schiff bei Tage gesehen worden ist, ~~ist~~ grundsätzlich ~~bei~~ Einbruch der Dunkelheit drei Strich vom Kurs ~~um~~ liegen, bis ~~etwa 20 sm~~ Querabstand von der bisherigen Kurslinie erreicht ~~sind~~.

5) Als Sonderanlage ist ein Auszug aus den geheimen Sonderanweisungen für die Handelsschiffahrt der britischen Admiralität (A.M.S.I.) beigefügt. Der Anweisung können wertvolle Hinweise für das eigene Verhalten (nach Art der Feindschiffahrt) entnommen werden.

H. Versenkung des Schiffes:

1) Das Schiff mit dem an Bord befindlichen Nachschub darf auf keinen Fall in feindliche Hände fallen. Vor allem würde die Erbeutung der Geheimsachen (Schlüsselmittel, Befehle, Eintragung in Karten usw.) und der Waffen durch den Gegner für die ~~eigene~~ Kriegführung von schwerem Schaden sein. Die Geheimsachen sind daher stets klar zum Vernichten zu halten (in beschwerten Säcken verpackt, klar zum Überbordgeben).

2) Für die Versenkung des Schiffes und die Vernichtung der Geheimsachen ist eine besondere Rolle aufzustellen und ausreichend einzuüben, so daß sie in kürzester Zeit durchgeführt werden kann. Die Maßnahmen für die Versenkung müssen ausreichend sein. Hierzu nicht allein auf die mitgeführten

Sprengpatronen verlassen, sondern Vorbereitungen treffen für einen möglichst großen Wassereinbruch, für die Zerstörung von Ventilen, Lenzpumpen und Hauptmaschinen, sowie für ~~die~~ Inbrandsetzung des Schiffes.

3) Ist die Begegnung mit einem feindlichen Kriegsschiff nicht zu vermeiden, so können nur noch gute Tarnung und besonders unauffälliges Verhalten das Schiff schützen. Die Vorbereitungen für die Versenkung müssen unverzüglich getroffen, mit der Vernichtung der Geheimsachen sofort begonnen werden.

4) Englische Handelsschiffe haben Befehl, beim Sichten eines verdächtigen Kriegs- oder Handelsschiffes (Hilfskreuzer) eine starke Kursänderung von diesem weg auszuführen und, falls das verdächtige Fahrzeug trotzdem folgt, unverzüglich auf 600 m mit stärkster Energie eine Notmeldung (QQQQ oder RRRR) abzusetzen. Bei Angriffen feindlicher Kriegs- oder Hilfskriegsschiffe kann ein entsprechendes Verfahren (mit dem Namen eines britischen oder in feindlichen Diensten stehenden Schiffes, das dem ~~Aussehen des~~ eigenen Schiff ~~es~~ ~~etwa entspricht~~) unter Umständen Erfolg haben, da es beim Gegner den Eindruck hervorrufen wird, ein eigenes Schiff vor sich ~~zu~~ haben. Über Art und Form der abzugebenden Notmeldung siehe Funkanweisung. Als ~~Funkname~~ ist d ~~as~~ in Anlage 4) enthaltene ~~Funkname~~ zu verwenden.

5) Wird das Schiff angehalten, so ist die <u>Versenkung auch unter feindlichem Beschuß so rechtzeitig und so wirkungsvoll</u> durchzuführen, daß es dem an Bord kommenden feindlichen Prisenkommando unmöglich ist, die eingeleiteten Maßnahmen rückgängig zu machen. Etwaiges Mißlingen der gebotenen Selbstversenkung führt zu einem kriegsgerichtlichen Verfahren.

6) Die Rettungsboote sind ausgeschwungen zu fahren und navigatorisch so auszurüsten, daß es der Besatzung möglich ist, in den Booten die nächstliegende neutrale Küste zu erreichen. Für den Fall, daß der Gegner die Rettungsboote zerschießt, sind Flöße platt an Deck zu legen.

7) Bei Begegnung mit einem feindlichen Kriegsschiff ist, abgesehen von der Notmeldung, erst zu funken, wenn ein Entkommen

nicht mehr möglich ist. Dann ist, notfalls im offenen Wortlaut, mit größter Energie zu melden: Ob das Schiff sinkt, Geheimsachen vernichtet sind, sowie der Standort, die Zahl und Art der feindlichen Streitkräfte. (Funkspruch beim Insichtkommen des feindlichen Kriegsschiffes vorbereiten.)

I. Bewaffnung:

Die an Bord gegebene Bewaffnung dient zur Verteidigung gegen feindliche U-Boote, kleine Hilfskreuzer, Hilfsschiffe und Flugzeuge sowie zur Abwehr etwaiger völkerrechtswidriger Angriffe eines bewaffneten Handelsschiffes und ist entsprechend dem beiliegenden Merkblatt (Anlage 5) zu verwenden.- Widerstand gegen einen Angriff durch feindliche Überwasserseestreitkräfte (Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, große Hilfskreuzer, Zerstörer) hat zu unterbleiben. In diesem Fall ist das Schiff gemäß Abschnitt H zu versenken.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann beim Antreffen eines Flugzeuges unauffälliges Verhalten bei guter Tarnung (Scheinkurs, Zuwinken, Beantwortung von Anfragen) ein besserer Schutz sein als Waffengebrauch. In der Biskaya und westlich davon läuft nur sehr geringer feindlicher oder neutraler Einzelverkehr, so daß kaum erwartet werden kann, daß in diesem Seegebiet eine Täuschung des feindlichen Flugzeuges gelingt. Deshalb ist in diesem Gebiet von der Waffe Gebrauch zu machen, sobald das Flugzeug als feindlich erkannt ist und sich in Fla-Reichweite befindet. Durch feindliche Flugzeuge beim Anhalten eines Handelsschiffes benutzte Signale sind der Sonderanlage beigefügt.

J. Nachrichtenbestimmungen:

1) Die Funkanweisung geht gesondert zu.

2) Vom Verlassen des Heimathafens ab ist Funkstille zu halten. Die Funkstille darf nur unter genauester Beachtung der Funkanweisung durchbrochen werden.

3) Da bei jedem noch so kurzen Funksignal mit Einpeilung durch den Gegner zu rechnen ist, ist, falls ein Funken zur Durchführung der Aufgabe notwendig geworden ist, der Standort des Schiffes sofort nach Abgabe des Funkspruchs energisch zu ändern.

4) Erkennungssignale siehe E.S.-Anweisung "Übersee" mit besonderem Hinweis auf die Erkennungssignale für ein Zusammentreffen mit japanischen Flugzeugen oder Seestreitkräften.

~~Der Chef der Seekriegsleitung.~~

~~I VAr~~

✓ 16

Abschrift und
Chef der Seekriegsleitung.

5. Anlage zu B.K.M. 1. Skl. I K 1291/42 g/Kdos Chefs, Prüf...

Chefsache!
Nur durch Offizier!

5. Anlage zu OKM 1/Skl.Ik ~~6102~~/42 gKdos Chefs.
~~Anlage 8)~~ Prüf Nr. ....

M e r k b l a t t — Prüf. Nr. 1

für den Waffengebrauch durch Handelsschiffe.

I. Die Umwandlung des Handelsschiffes in ein Hilfskriegsschiff, um ihm das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken zu geben, ist nicht erforderlich. Da England für seine Handelsschiffe das Recht des Waffengebrauchs zu Verteidigungszwecken in Anspruch nimmt, kann es dem deutschen Handelsschiff das Recht zu einem solchen Waffengebrauch nicht abstreiten. Es ist daher sicher nicht damit zu rechnen, daß England die Besatzung deutsche Handelsschiffe, die zu Verteidigungszwecken von der Waffe Gebrauch machen, als Piraten behandeln wird. Sollte der Gegner derartiges versuchen, so ist dies mit dem Hinweis darauf zu beantworten, daß dann auch alle Besatzungen bewaffneter englischer Handelsschiffe, die ihre Waffen gebrauchthaben und bereits in deutsche Hand gefallen sind oder später noch fallen werden, als Piraten behandelt werden würden. Mit Rücksicht darauf, daß schon heute eine größere Zahl solcher Besatzungen in deutscher Hand sind, wird der Engländer vor einem solchen Vorgehen zurückschrecken.

II. Von den Waffen ist Gebrauch zu machen:

1) gegen Angriffe feindlicher Kriegsschiffe;
2) gegen Angriffe feindlicher Flugzeuge;
3) gegen völkerrechtswidrige Angriffe feindlicher Handelsschiffe

Zu 1): Als Angriff ist in Übereinstimmung mit der englischen Auffassung nicht nur die Eröffnung vom Kampfhandlungen durch das feindliche Kriegsschiff, sondern schon die Annäherung in Angriffsabsicht und der Versuch der Anhaltung anzusehen. Es kann also von den Waffen Gebrauch gemacht werden, sobald das gegenerische Kriegsschiff den Stoppbefehl gibt.
Da alle aktiven Kriegsschiffe und großen Hilfskreuzer den Handelsschiffen an Bewaffnung überlegen sind, kommt ein Waffeneinsatz gegen diese im allgemeinen nicht in

Frage.

Frage. Die Abwehr von kleineren Hilfskriegsschiffen (kl. Hilfskreuzer, Trawler, Bewacher) und Ubooten bietet jedoch auch dem Handelsschiff Aussicht auf Erfolg und ist daher durchzuführen.

Zu 2): Als angreifende Flugzeuge sind schon diejenigen anzusehen, die sich derart nähern, daß der Kapitän des Schiffe das Schiff als erkannt und eine Angriffsabsicht als gegebe ansieht.

Zu 3): Es ist anzunehmen, daß allein die Tatsache der Bewaffnung des Schiffes völkerrechtswidrige Angriffe englischer Handelsschiffe bereits verhindert. Völkerrechtswidrige Angrif feindlicher Handelsschiffe, gegen die mit den Waffen Widerstand zu leisten ist, liegen vor:

a) bei Waffengebrauch durch das feindliche Handelsschiff,

b) bei einer Aufforderung zu stoppen durch das feindliche Handelsschiff,

c) bei einer Beschattung durch ein (bewaffnetes oder unbe waffnetes) feindliches Handelsschiff (um es einem bri tischen Kriegsschiff in die Hände zu spielen).

In letzteren Fall ist der Kapitän berechtigt und verpflichtet, die Abschüttlung des feindlichen Handelsschiffes mit Waffengewalt zu erzwingen, wenn jede andere Möglichkei es abzuschütteln, mißlungen ist und wenn dem feindlichen Handelsschiff vorher mitgeteilt worden ist, daß eine weitere Geleitung als völkerrechtswidrige Angriffshandlung angesehen werden müsse. Bei der Heckbewaffnung des Handelsschiffes ist das deutsche Schiff als das ablaufende gegenüber dem feindlichen als dem verfolgenden in absolutem Vorteil, wenn es dem Gegner stets das Heck zeigt, und einen solchen bewaffneten Widerstand am Abend beginnt. Dabei wird die eintretende Dunkelheit die Lösung vom Gegner erleichtern.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

3. Anlage zu O.K.M. 1.Skl.Ik 1291/42 Chfs. (V 63)

Geheime Kommandosache!

Marschwege, Passier-, Bezugs- und Treffpunkte.

A. Für die Steuerung des Schiffes (Umschreibung des Standortes, auch wenn dem Gegner durch Bloßstellung der Funkschlüssel bekannt werden sollte) werden die nachfolgenden Wege und Punkte festgelegt. Die Punkte sind erst bei Bedarf in die Karte einzutragen, die Eintragungen nach Gebrauch sofort wieder zu entfernen.

B. 1) Nordatlantik:

	41	10 Nord	40 30 West
	17	40 Nord	40 30 West

2) Südatlantik:

	04	00 Süd	19 00 West
	26	00 Süd	14 30 West
	38	00 Süd	03 00 Ost

3) Indischer Ozean:

	40	00 Süd	60 00 Ost
	29	00 Süd	76 00 Ost
	21	00 Süd	87 00 Ost
	33	00 Süd	90 00 Ost

4) Wege nach Japan:

a) Weg gelb: (Durch Indischen Ozean und Sunda-Straße).

Punkt	24	00 Süd	99 00 Ost
	Sunda-Straße		
	09	15 Nord	110 30 Ost
	20	50 Nord	120 00 Ost
	26	00 Nord	128 40 Ost
	34	00 Nord	139 50 Ost

b) Weg Tannenbaum: (südlich Kap der Guten Hoffnung und Australien südostwärts Neuseeland)

Punkt	42	00 Süd	21 00 Ost
	53	00 Süd	166 00 Ost
	44	30 Süd	169 00 West

c) Weg blau: (ostwärts Cook- und Phönix-Inseln) ~~zu benutzen, falls nichts anderes befohlen~~:

Punkt	44 30 Süd	169 00 West
	23 30 Süd	153 30 West
	11 40 Süd	157 30 West
	02 00 Süd	173 00 West
	33 10 Nord	133 25 Ost

d) Weg rot: (zwischen Neuseeland und Kermadec-Inseln sowie Neuen Hebriden und Fidschi-Inseln)-nur auf besonderen Befehl:

Punkt	44 30 Süd	169 00 West
	30 00 Süd	177 00 Ost
	10 00 Süd	172 00 Ost
	Äquator	160 00 Ost
	05 50 Nord	162 30 Ost
	33 10 Nord	133 25 Ost

5) Wege um Kap Horn nach Japan:

a) Weg Alpha: ~~Falls nichts anderes befohlen, zu wählen:~~

Punkt	59 00 Süd	88 05 West
	48 05 Süd	116 15 West
	31 50 Süd	144 40 West
	02 00 Nord	173 00 West
	05 50 Nord	162 30 Ost
	33 10 Nord	133 25 Ost

b) Weg Beta: Nur auf besonderen Befehl:

Punkt	52 27 Süd	93 41 West
	38 30 Süd	150 00 West
	42 00 Nord	180 00 West
	34 00 Nord	139 50 Ost

C. Alle Punkte können als Passier-, Bezugs- und Treffpunkte verwandt werden.
Beispiele für die Art der Befehlsgebung:
a) "Für"Schiff X" " 15. - 20.5. Linde in 90 Grad 100 sm" heißt: Schiff soll zum Treffen mit "Schiff X" vom 15. - 20.5. täglich um 1600 Uhr mittlerer Ortszeit auf einem Punkt

stehen, von dem Punkt Linde 90 Grad rw. peilt und 100 sm entfernt ist."

b) "Über Kiefer in 300 Grad 50 sm nach Esche gehen" heißt:

"Schiff soll über einen Punkt, von dem Punkt Kiefer in 300 Grad rw. peilt und 50 sm entfernt ist, nach Punkt Esche gehen.

Skl. Ia 1 Nr. 4/43 g. Kdos. Chefs. an I K

Geheime Kommandosache

01585

13 VIII 42 19-- 47

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von MFBX durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von .....

Skl II a 1 für 11/9. an I K

+A MFBX 03427 13/8 1900=

OKM SKL=

GLTD OKM SKL= GR WEST= NACHR OKW AUSLAND VIER=

--GKDOS-- BETRIFFT ''WERRA''. MELDUNG DES KAPITAENS:

NACHR UEBERSCHREITEN DER LAENGE VON FINISTERRE ERREICHT SCHIFF PUNKT WANT IN 5 TAGEN 7 STD, BEI 11,5 SM DEN PUNKT WASCHBORD NACH 11 TAGEN (2 STRECKE MIT 10,5 SM), DEN PUNKT WELLE NACH 18 TAGEN (3. STRECKE MIT 11,5 SM.)-

BRENNSTOFFBESTAND 1439 TONS.-

TRINKWASSER 420 TONS.-

WASCHWASSER 130 TONS.-

WAHRSCHEINLICHES TAGESETMAL FUER HOECHSTFAHRT 276 SM, FUER SPARSAME FAHRT 240 SM.-

SEEAUSDAUER 102 TAGE MIT 14 TONS OELVERBRAUCH PRO TAG=

MS BORDEAUX 983/42 GKDOS+

1.Skl 19871 g.Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
4000 x 100 8d 11. 41. 2349/110 F/0814

PG -708O5- NID

KODAK SAFETY FILM

Sk 19495

Geheime Kommandosache!

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

M/S. "W e s e r l a n d"

für die Zeit vom 13. bis 22. August 1942

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70805. /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.

Anlage 1 zu 1/Skl 22152 g.Kdos.

1.Skl 1/2

PG/70805

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

BLOCKADE RUNNER "WESERLAND", WAR DIARY

13/8/1942 TO 22/8/1942.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Do. 13.8.	8.00 Uhr Bar. 771.2 Luft 16.8° C., Wind: Nord 2/3, leicht bewölkt.	Tiefg. vorn: 18'8", hinten: 19'10", m.:19'3" 7.25 Uhr legen ab vom Pier (Bassens). Lotse Wohlgemuth an Bord. Fahren Gironde abwärts. 11.27 Uhr ankerm bei Tonne 20. 15.51 - 20.54 Uhr fahren weiter stromabwärts, kompensieren und machen Funkbeschickung. Ab 21.00 Uhr liegen zu Anker bei Tonne 20. Am Tage: Rollenexerzieren.
Fr. 14.8.	8.00 Uhr: Bar. 770.8, Luft: 17.2° C., Wind: Nördl. 2, leichte Bewölkung, schönes Wetter	Liegen weiter zu Anker. Machen Rollenexerzieren. Sämtliche Boote zu Wasser, Ruderübungen. Gegen 16.00 Uhr beide 2 cm Fla.Mw. auf Achterdeck, desgleichen beide MG's auf Brücke angeschossen. Nachts Schiff gut abgeblendet. Offiziersankerwache. Bei jedem Fla.Gesch. ein Soldat auf Posten.
So. 15.8.	8.00 Uhr: Bar.:770.6 Luft: 17.5° C. Wind: Nördl. 1/2 leichte Bewölkung schönes, klares Wetter	Machen weiter seeklar. Feuermanöver. 22.40 - 00.10 Uhr den 16.8. verholen unter Lotsenführung nach Royan-Reede.
Stg. 16.8.	12.00 Uhr: Bar.:771.7 Luft: 22.0 C. Wind: NNO 2/3 leichte Bewölkung schönes Wetter, gute Sicht.	5.00 Uhr verlassen Reede Royan unter Geleit der Vp.Bt. 411,406,407. Auf W-Kurs begegnen Sperrbrecher und Tanker. 11.50 Lotse Oltmann an Bord. 12.38 Uhr ankern auf La Pallice- Binnenreede. 14.00 Uhr Besprechung des Kapitäns an Land mit Korv.Kapt. Becker. Stichwort erhalten.
Mo. 17.8.	12.00 Uhr, Bar.: 770.0 Luft: 27.0 C Wind: Nord 2 leicht bewölkt gute Sicht, ruhige See	5.00 Uhr Anker auf, Lotse Oltmann an Bord, verlassen die Reede. 5.34 Uhr Lotse von Bord. Vp.Bt. 411,406,407 geleiten uns. Gegen 11.00 Uhr überholen Geleit, bestehend aus 2 Vp.Bt. und einem kleinen Tanker. Um 15.35 Uhr sichten 2 deutsche Flugzeuge achteraus, Ju 88, die

ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
F.O. 70805. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Forts. Mo. 17.8.	16.00 Uhr: Wind auf SW. 3 drehend, zunehmende Bewölkung 18.00 Uhr: Wind abflauend, gegen Mitternacht Stille, fast glatte See.	die nach Stb. abdrehen. Als Tarnung wird eine Back aus Holz errichtet. Um 23.00 Uhr am vorgesehenen Punkt vom Geleit entlassen. Steuern rw. 284°. Während der Nacht stellen Uhr in 4 Wachen je 36 m zurück auf WOZ für 5°45' West. Schornstein funkt stark, ist nicht abzustellen.
Di. 18.8.	12.00 Uhr: Bar.: 766.2 Luft: 23 C Wind: W bis NW 1/2 morgens zieml. Bewölkung später aufklarend, ruhige bis glatte See gute Sicht, nordw. Dünung	Steuern rw. 284°, Volle Fahrt, 2 Mann Ausguck je im Vortopp und Großtopp, außerdem 1 Mann auf Peilkompaßdeck, und 1 Mann am Heck; dazu 4 Soldaten bei den Fla.Mw. und 2 Offiziere auf der Brücke 6.03 Uhr sichten "Condor-Maschine", tauschen ES. aus. Flugzeug verschwindet nach Westen. Es wurde bei Sichten der Maschine Alarm gegeben. 7.05 Uhr Fischdampfer an Bb. ca. 2 bis 3 sml ab. Drängt sich ran und dampft auf. Wir ändern Kurs nach Stb. 7.20 Uhr Fischdampfer sackt schnell achteraus. II. F.T.-Offizier meldet Verkehr auf Welle 6 706. 9.16 Uhr sichten weitere Fischdampfer an Stb. voraus. Drehen ab nach Bb. auf SW-Kurs. Um 9.53 Uhr sichten Flugzeug 3 str. an Bb. Geben Alarm. Flugzeug kommt im Bogen langsam von achtern auf an unsere Stb.-Seite. Erkennen "Vickers-Wellington-Maschine". Flugzeug fliegt auf uns zu. Feuererlaubnis. Eröffnen Feuer mit Stb.I und Stb. und Bb. II Fla.MW. 10.5 cm feuert einen Schuß. Flugzeug dreht ab um 10.04 Uhr und verschwindet nach Norden. 3 x 60 Schuß 2cm Munition verfeuert, anscheinend diverse Treffer. Auf ca. 43°57' N, 5°02' W ändern Kurs, nachdem Flugzeug außer Sicht und steuern Küste

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	12.00 Uhr Psn: 43°54' N, 5° 01' W Schiff rollt in langer NW-Dünung, Himmel stark bedeckt, Wind: NNW 2, sehr gute Sicht Ab 23.00 Uhr, Wind: NW Stärke 4, lange NW-Dünung, zeitw. Sprühregen.	bei Santander an. Sende Telegramm Nr. 1: 14.15 DGZ - Von "Vickers-Wellington" umflogen, Position: 43°57' N 5° 02' W um 12.30 Uhr durch Beschuß abgewehrt. Da somit erkannt, gehen unter span.Küste ostwärts. Auf Kurs rw. 106° erhalten um 16.15 Uhr Kreuzplg. von Cap Mayor, danach Br. 43°38'N, Lg. 4°02' W. Um 16.45 Uhr erhalten Telegramm: Falls Gegner keine Fühlung mehr, kehrtmachen und in oder an Grenze spanischer Hoheitsgewässer, Durchbruch erneut ansetzen." Nehmen Scheinkurs auf Gironde, begegnen vielen Fischdampfern. Um 19.25 Uhr auf 43°58' N, 3°38' W außer Sicht von Land und Fischdampfern ändern Kurs zu neuem Durchbruchsansatz auf rw. 274°.
Mi. 19.8.	4.00 Uhr: Bar.: 764.0 Wind: W 3/4, Luft: 19.7 Um 6.50 Uhr Himmel vollkommen bedeckt, diesiges unsichtiges Wetter, zeitw. Regenschauer. 12.00 Uhr: Bar.: 764.8 schnell steigend, Wetter aufklarend, sehr gute Sicht, 16.00 Uhr: Bar.: 766.7 Wind: N 1,	Nachts stellen Uhr auf WOz für 8° W. Ändern verschiedentlich Kurs, um Fischdampfern gut auszuweichen. Um 12.45 Uhr sichten Flugzeug an Bb. querab. Erkennen englische Maschine vom Typ "Liberator". 12.50 Uhr Flugzeug greift uns von Stb. vorne an, nachdem es uns mehrmals umflogen hatte, wirft 4 Bomben ab, die alle über das Schiff hinweg dicht beim Schiff an Bb.-Seite am Heck ins Wasser fallen. Schiff macht im Augenblick des Angriffs Drehung nach Bb. Flugzeug durch Stb.I, Stb.II, Bb.II Fla Mw. unter wirksamen Beschuß genommen, Flugzeug brennt und stürzt einige 100 m hinter dem Schiff ins Meer. Trümmer nicht mehr zu entdecken, da Maschine sofort unter das Wasser schneidet. Gehen sofort wieder auf alten Kurs. 13.10 Uhr sichten "Vickers-Wellington Maschine". Geben Feuer. 13.25 Uhr Maschine dreht ab nach Norden und verschwindet, nachdem eine 10.5 cm Granate in nächster Nähe des

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		des Flugzeuges krepiert ist. Bei Angriff des Flugzeuges vom Typ "Liberator" hat das Schiff außer einigen Maschinengewehreinschlägen keine Beschädigungen erhalten, Leichtmatrose Schumacher auf Peildeck erhielt glatten Durchschuß durch rechten Oberarm und Schulter. 13.45 Uhr geben Weiterfahrt nach Westen vorläufig auf und gehen mit S-Kurs unter Küste. Um 16.20 Uhr unter Küste bei Cap Prior auf 43°44' N, englisches Flugzeug Typ Liberator umkreist uns. Geben Feuer und wehren Flugzeug ab. Gehen dicht unter Land bei Einfahrt nach El Ferrol, fahren langsam und warten auf Antworttelegramm, nachdem wir folgendes Telegramm abgeschickt hatten: "Auf 44°18' N, 8°14' W Flugzeug Typ "Liberator beim Bombenangriff abgeschossen. Eine "Vickers-Wellington" abgewehrt." Bemerken bei Einsetzen der Dunkelheit Flugzeugangriff auf unbekanntes Schiff in nördlicher Richtung. Sichten selbst um 19.38 Uhr eine "Sunderland" Maschine", die aber nicht näher herankommt. Um 20.20 Uhr erhalten Telegramm: "Nicht Ferrol einlaufen, mit Dunkelheit Durchbruch auf W'kurs erneut ansetzen. Gehen mit voller Fahrt auf rw. 281°. Ruhige See, Schiff stampft, gute Sicht. Mannschaft solange Mondschein klar bei den Geschützen.
Do. 20.8.	4.00 Uhr: Bar.: 771.2 Ruhige See, klares, sichtiges Wetter, leichte Dünung	Um 1.40 Uhr Fliegeralarm. Feindliche Maschine vom Typ "Armstrong-Witley" überfliegt und umkreist uns mehrere Male. Um 1.45 Uhr setzt die Maschine zum Angriff an, Geben Feuer und wehren Angriff ab. Erhalten mehrere MG-Garben, die an der Bordwand abprallen. Hören Maschine noch längere Zeit. Da Standort und Kurs dem Feind bekannt, und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Forts. Do. 20.8.	Während Liegezeit im Hafen schönes Wetter, ruhige See, sehr gute Sicht, klarer Himmel.	Wetter für Angriff sehr günstig, faße Entschluß, Durchbruch vorläufig aufzugeben. Steuern auf kürzestem Weg Küste bei Cap Vilano an. und Umkehrpunkt 2.24 Uhr 43°40' N, 9°57' W. Geschützbedienungen dauernd klar. Um 8.00 Uhr runden Cap Finisterre steuern in die Bucht Ria de Corcubion und gehen dort um 9.05 Uhr zu Anker. Vorher abgeschicktes Telegramm: Bei erneutem Durchbruchsversuch Nachtangriff und Fühlunghalten durch Flugzeug. Breche ab. Suche Finisterre zu erreichen. Müssen günstiges Wetter abwarten. 8.30 Uhr Psn.: 43°11' N, 9°20' W. 30 Minuten nach Ankern kam der Hafenarzt ein Zollbeamter und ein Vertreter des deutschen Vizekonsuls an Bord. Fragen ausweichend behandelt. Als Name des Schiffes "Werra" gegeben, dazu eine getarnte Mannschaftsliste nur mit Name und Rang. Alles militärische wurde vor Einlaufen entfernt. Fla MW. umgelegt und verdeckt. Da noch keine Antwort auf mein Telegramm eingegangen, bat Vizekonsul um Benachrichtigung der Botschaft in Madrid, dabei nur Name "Werra" und Name des Kapitäns angegeben. Später Hafenkommandant an Bord, der die anderen Herren veranlaßt, aus dem Zimmer zu gehen und um diverse Auskünfte bittet, die er vertraulich weiterzuleiten verspricht. Gebe ihm nur "Werra" als Schiffsname, Brt., Anzahl Besatzung und Geschütz am Heck. Abfahrts- und Bestimmungshafen nicht genannt. Leute waren sehr freundlich, gingen bald von Bord. Mannschaft ruht aus bis auf Posten. ~~Von~~ Um 14.20 Uhr erhalte Telegramm: "In oder an Grenze Hoheitsgewässer ~~zu~~nächst ~~a~~nach Osten gehen." Um 15.00 Uhr gehen Anker auf und verlassen ohne Lotsen den kleinen Innenhafen von Ria de Corcubion um nord- und ostwärts an Küste längs-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Forts. 20.8.	Nach Abfahrt von Corcubion: Hohe nördliche Dünung, Schiff stampft und schlingert zeitw. heftig. Leichte Bew., sehr gute Sicht.	längszusteuern. Um 17.00 Uhr passieren Cap Torinana, um 18.00 Uhr Cap Vilano, um 20.04 Uhr Cap Sisardas.
Fr. 21.8.	Am 21.8. zunehmende Bewölkung, ruhige See, ziemlich gute Sicht, unter Küste diesig, 8.00 Uhr: Bar.: 772.0 Wind: SO 1, Nachm.: diesiges Wetter, ruhige See.	Um 0.12 Uhr Cap Ortegal passiert, um 1.08 Uhr Pt. de la Estaca, bemerken an Bb. weit ab Abwurf einer Flugzeugleuchtbombe. Um 8.00 Uhr Cap Penas passiert. Um 13.20 Uhr von deutscher Maschine (Ju 88) angeflogen. Tauschen ES-aus. Um 15.27 Uhr (18.00 DGZ) sichten 3 M-Boote an Bb. Tauschen ES aus und folgen Führerboot. Psn.: 43°30'N, 3°58' W. M-Boote waren Nr. 1,3,5. In der Nacht stellen Uhr auf Deutsche Ges.Zeit. Um 20.15 Uhr ändern Kurs auf rw. 7°, um 5.25 Uhr ändern Kurs auf rw. 49°. Um 11.09 Uhr passieren Boje Nr. 1 der Gironde-Mündung. M-Boote geben Geleit ab an Sperrbrecher 16. Um 12.25 Uhr Lotse Bödecker an Bord bei Royan. 13.12 Uhr Sperrbrecher entlassen bei Tonne 20. Setzen Fahrt nach Bordeaux fort.
So. 22.8.	Trübes, regnerisches Wetter, ruhige See, Wind: W 2, 8.00 Uhr: Bar.: 769.5 Luft: 20.5° C.	Um 17.30 Uhr in Bordeaux, Bassens, Hangar 20 gut vertäut. Insgesamt zurückgelegte Seemeilen 1448 Durchschnittsfahrt: 11,6 km.

Das Verhalten der gesamten Besatzung während der ganzen Reise war äußerst gut. Während der Alarme waren die Geschützbedienungen in kürzester Zeit zur Stelle und das Schiff immer rechtzeitig abwehrbereit. Während der Angriffe zeigten die Leute Entschlossenheit und Kaltblütigkeit, und waren stets guter Stimmung.

Kemnade Kapt.

Kriegsmarinedienststelle Bordeaux

B. Nr. 1023/42 Gkdos

Geheime Kommandosache!

Bordeaux, den 2. September 1942

An

Oberkommando der Kriegsmarine - 1./Skl.-

Marinegruppe West.

O.K.M.-1./Skl. und Marinegruppe West erhalten anliegend je zwei Auszüge aus dem Kriegstagebuch des MS."Weserland" für die Zeit vom 13. bis 22. August 1942.

Abt. Skl. IV
15. Sept. 1942
B. Nr. 2668/42 Gkdos

1.Skl 2252/42 g.Kdos - 2 Anl -

ENDING OF

REEL I-87-E

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG/70708/NID 70709 70710 70711 70759 70760 70761 70762 70763	PG/70799/NID 70800 70801 70802 70803 70804 70805

ONI

DATE: 7 May 1946

MACH. NO. 1699

PHOTOGRAPHED BY: Kounios T/S