PG — 70684 — NID

KODAK SAFETY FILM

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. WAR DIARY OF SUPPLY SHIP "ALSTERTOR" BEGINNING 29/1/41 ENDING 1/7/41 ALSO SAILING ORDERS.

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung
1. Skl. IK 844/42 gKdos. Chefs.
Pers. Nr. 1

I

Kr 15702

Oberkommando der Kriegsmarine

Kriegstagebuch.

Versorgungsschiff

„Alstertor."

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/10684. /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.

begonnen: 29.1.41.

abgeschlossen: 23.6.41.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Versorgungsschiff "Alstertor"

(Nach Verlust nachträglich gefertigt nach Auszügen aus KTB "Schiff 33", "Schiff 36" und Op.Funksprüchen der Seekriegsleitung.)

begonnen: 29.1.41
beendet: 23.6.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/40684 /N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY ...CS ... A...ETA...S
SHOULD BE MADE IT ... ON THE WO...
RECORD OR ON ... E SHEET OF PAPER.
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.1.41		"Alstertor" Brest aus mit Nachschub an Personal, Munition, Flugzeugen und Proviant für HSK's.
30.1.41		auf Ausmarsch.
31.1.41		eingeht Ft.von Skl.:"Ab 1.2.0000 Uhr GMZ Befehlsführung durch Skl.Zunächst ins Wartegebiet Andalusien gehen,weitere Befehle folgen.Nach Überschreiten von 35 Nord Standort durch Kurzsignal melden."
1.-3.2.41		Marsch in den Südatlantik,um dort Brennstoff aus Nordmark zu ergänzen und danach "Schiff 33" zur Verfügung zu stehen.
4.2.41		unterrichtet Skl. alle ausserheimisch u.a. darüber, dass "Alstertor" 4 Prisenoffiziere, 5 Steuermannsmaate, 24 Matrosen, 10 Funker, 5 Signalgasten, 6 Unteroffiziere und 18 Mann Laufbahn 2 an Bord hat. Dieses Personal steht "Schiff 33" zur Verfügung, soweit dort nicht benötigt, "Schiff 36".Ferner wird angeordnet, dass der für "Alsterufer" bestimmte Nachschub, der versehentlich auf "Alstertor" geraten ist, bei dem beabsichtigten Zusammentreffen von "Nordmark" und "Alstertor" etwa Mitte Februar auf"Nordmark" zur Übergabe an "Alsterufer"bzw. Empfänger zu übergeben sei.
6.2.41		meldet "Alstertor" um 2316 Uhr GMZ seinen Standort in DR 61.
		"Schiff 33" hat für Übernahme "Alstertor"-Nachschub die Kerguelen gewählt."Alstertor" soll dann im Anschluss an Versorgung "Schiff 33" im Wartegebiet Sibirien "Schiff 36" treffen. Die Kerguelen bedeuten daher in Anbetracht der Zeitersparnis bei Übernahme durch Längsseitliegen keinen Umweg für "Alstertor".
7.2.41		eingeht FT.von Skl.:"Alstertor" nach Andalusien auf Punkt Karin gehen.Mit Eintreffen etwa am 17.2. wird gerechnet.Dort warten bis "Nordmark","Schiff 33" und "Schiff 41" eintreffen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Eingang weiteren FT's von Skl.: "In Andalusien eintreffen: etwa 17.2. "Alstertor" auf Karin, etwa 18.2. "Portland" auf Meise, 17.2. "Schiff 33" mit "Ole Wegger" und Pangbooten auf Ursula. "Nordmark" für "Schiff 33" auf Ursula stehen. Heranholen, abfertigen "Portland" und "Alstertor" nach Anweisung "Schiff 33".Starke Ansammlung auf einem Punkt vermeiden.Zweckmässig erscheint: "Nordmark" zunächst Abgabe Prisenkommandos an "Schiff 33",dann sofort zu "Portland" zur Brennstoff- und Gefangenenabgabe, Übernahme Frischproviant, Entlassung "Portland" 1 Gefangenenoffizier, ausreichendes Bewachungskommando muss auf "Portland" sein.Dazu Kapitän, oder anderen Handelsschiffsoffizier zum Sonderführer ernennen.Teil Dampferbesatzung gegen Soldaten austauschen. Anschliessend "Nordmark" zu "Alstertor" zur Brennstoff- und Wasserabgabe. Beide Schiffe zurück zu "Schiff 33".Nach Brennstoffabgabe "Nordmark" an "Schiff 33" Auffüllung aus "Ole Wegger".Entlassung Walfangprisen, "Schiff 33" mit "Alstertor" weiter nach eigenem Ermessen . . . "
		Da Möglichkeit Zusammenführens "Schiff 41" mit "Alstertor" nicht vorauszusehen war, leider keine Post für "Schiff 41" mitgegeben.
8.-19.2.		"Alstertor" im Südatlantik im Wartegebiet Andalusien, wo Treffen mit "Portland", "Schiff 33" und Prisen stattfindet.
		"Schiff 33" hat die Prise "Ole Wegger" und Walfangboote entlassen und soll anschliessend in einem selbst zu wählenden Gebiet aus "Alstertor" ergänzen.
20.2.		eingeht FT. von Skl., wonach u.a. auch "Alstertor" aus "Ole" Heizöl für Eigenbedarf für 2 Monate entnehmen soll, um Dieselöl zu sparen und gegebenenfalls für andere Zwecke verwenden zu können.

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29	21.2.		eingeht FT.von Skl. über Ausrüstung mit ES-Unterlagen 1941 und dass ES-Austausch sicherzustellen ist.
30	22.2.		eingeht FT.von Skl.:"Im Verkehr mit "Alstertor" und "Alsterufer" gelten vorläufig weiter nur die ES für Versorgungsschiffe.
31			"Schiff 33" hat nach Entlassung der Prisen mit "Alstertor" den Marsch nach den Kerguelen angetreten, wo die Übernahme des Nachschubs erfolgen soll. Mit dem Eintreffen bei den Kerguelen ist etwa am 10.3. zu rechnen.
1.-			
4.	23.2.		"Alstertor" mit "Schiff 33" im südl.Indischen Ozean auf dem Marsch nach den Kerguelen.
	24.2.		erhält "Schiff 45" Anweisung, südl. 35 Süd nach den Kerguelen zu "Alstertor" zu gehen zur Übernahme von Munition und Post. Für Zusammentreffen mit "Schiff 33",das bei "Alstertor" steht, soll "Schiff 45" ab 9.3. auf 49 Süd 66 Ost stehen. Bei Übernahme aus "Alstertor" hat "Schiff 33" Vorrang."Schiff 36" soll gewünschte Zeit und Ort für Versorgung aus "Alstertor" melden. Skl. schlägt dafür Gebiet Sibirien etwa Ende März vor. Falls bis 10.3. keine Meldung von "Schiff 36" eingeht, wird "Alstertor" nach Versorgung "Schiff 33" und "Schiff 45" ins Wartegebiet Sibirien befohlen.
6.	24.2.- 1.3.41		im südl. Indischen Ozean auf dem Marsch mit "Schiff 33" zu den Kerguelen.
	2.3.		FT.von Skl."Schiff 33" benötigt dringende Kohle, anfragt, ob "Schiff 36" 100 t von "Alstertor" braucht." Die auf "Alstertor" befindlichen 100 t Kohle sind zu gleichen Teilen für "Schiff 33" und "Schiff 36" bestimmt. Falls 50 t für "Schiff 33" nicht ausreichen, Kurzsignal geben: eine Gruppe = mehr.
7			

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
].-4.3.		Marschfahrt nach den Kerguelen.
5.3.		~~sagen~~ durch FT. wegen Bloßstellen ES-Änderungen ab 9.3. 1000 Uhr MGZ befohlen.
6.3.		gibt "Schiff 33" Kurzsignal: Mehr (Kohleversorgung). FT.von Skl.:"Da "Schiff 36" aus Etappe Kohle hat annimmt Skl., dass "Schiff 36" auf Kohle von "Alstertor" verzichten kann. Wenn Annahme nicht richtig, soll "Schiff 36" bis 15.3. gewünschte Tonnenzahl durch Kurzsignalgruppe anfordern.
7.- 10.3.		Marsch zu den Kerguelen, wo Verband am 12.3. eintreffen wird.Dort ist Übernahme des Nachschubs, Wasserergänzung, Motorenüberholung bis 24.3. beabsichtigt.
11.3.		FT.von Skl.:""Schiff 33" nach Beendigung Übernahme aus "Alstertor" nach Georg entlassen. Mit Eintreffen "Alstertor" auf Georg, sowie "Schiff 36" auf Hermann zur Übernahme "Ketty" wird ab 31.3. gerechnet.
12.3.		bei den Kerguelen. Übergabe der Versorgungsgüter an "Schiff 33".
13.3.		FT.von Skl.:"Nach Ausrüstung "Schiff 36"durch "Alstertor" etwa 10.4. haben alle ausserheimischen Kriegsschiffe, ferner "Nordmark","Alstertor" und "Alsterufer" ES 1941 ohne ES-Patronen, ebenso Flottenkurssignalheft.Benutzung alten Heftes weiter freigestellt."
14.- 21.3.		mit "Schiff 33" bei den Kerguelen.
22.3.		FT.von Skl.:" Skl.nimmt an, dass sich auf "Ole" ausser Öl für Eigenbedarf 3 000 t Heizöl für "Schiff 36" und 1 500 t Dieselöl für "Alstertor" und Prisen befinden.
23.-25. 3.		"Alstertor" mit "Schiff 33" bis 25.3.bei den Kerguelen zur Ergänzung.Anschliessend geht "Schiff 33" zur Übernahme des Tankers "Ketty

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Brövig" und "Alstertor" zur Versorgung "Schiff 36" in Wartestellung nach Sibirien.
25.3.-1.4.		"Schiff 36" soll am 10.4. im Wartegebiet mit "Alstertor" und "Ole Jakob" zusammentreffen. Marsch zu dem befohlenen Treffpunkt.
8.-10.4.		
10.4.		trifft "Alstertor" in 21 12 Süd 59 48 Ost mit "Schiff 36" und "Benno" zusammen.Verband schliesst sich zusammen und steuert weiter südlich.Dabei Vorbereitung zur Ölübernahme von "Benno" auf "Alstertor" und Übergabe der Versorgungsgüter an "Schiff 36".Während Ölübernahme "Alstertor" treibt der Verband.
		FT.von Skl.:"Schiff 41" hat infolge schlechter Geschützoptik häufig LG's eingesetzt.Falls auf "Alsterufer","Alstertor" nicht benötigte LG's, sollen "Schiff 16" bzw. "Schiff 36" bei Zusammentreffen "Schiff 41" LG's abgeben bzw. melden.
11.-12.4.	23 01 Süd 79 54 Ost	Ölübernahme beendet."Schiff 36" hat 725 t neben den anderen Versorgungsgütern übernommen und 3 842 t an Bord.5 Mann von "Alstertor" werden an "Schiff 36" abgegeben. Verband steuert in geschlossener Formation südsüdwestl.Kurs, um allmählich auf Punkt Hermann zu kommen und gegebenenfalls "Ketty" zu finden.
13.4.	26 06 Süd 79 53 Ost	mittags Gesamtübernahme beendet.Verband steuert mit westl.Kurs im Aufklärungsstreifen auf Mastsichtweite, abends Besprechung an Bord "Schiff 36",bei der festgestellt wurde:
		1) Auf "Alstertor" befindet sich 650 t Dieselöl ausreichend für 54 Tage bei 15 sm Durchschnittsfahrt.
		2) Verpflegung für Besatzung und etwa 300 Gefangene für ebenfalls 54 Tage.
		3) Mit dem vorhandenen Wasser, etwa 300 t,hofft "Alstertor" auskommen zu können. Notfalls muss mit dem kleinen an Bord befindlichen Verdampfer Wasser hergestellt werden.
		4) Da "Alstertor" keine Befehle hat, wird sie bis zum Eingang neuer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bestimmungen von Skl. als Aufklärung auf Marsch Westwest ins neue Op.-Gebiet mitgenommen.
		Nach beendeter Besprechung steuert Verband im Aufklärungsstreifen mit westl. Kurs weiter auf Punkt Hermann.
2156 Uhr		Folgende Kurzsignale werden abgesetzt: "Alstertor" meldet: "Habe Versorgungsaufgabe insgesamt erledigt, habe Brennstoff für 8 Wochen."
2216 Uhr		"Schiff 36" bittet durch Kurzsignal um Befehle für "Alstertor".
		Ft.von Skl.: "Alstertor",falls gewünscht,als Beischiff "Schiff 36" verwenden. Sonst vorläufig Sibirien bleiben. Gegebenenfalls als Reserve für Gefangene."Schiff 33", "Schiff 45". "Alstertor" in beiden Fällen Punkt Hermann gehen und feststellen, ob "Ketty" dort. Meldung nur, wenn angetroffen."
14.4.	25 Süd 76 20 Ost	Verband steuert im Aufklärungsstreifen auf Mastsichtweite.Hilfskreuzer steht in der Mitte. Keine Schiffssichtung.
1830 Uhr		steht Verband auf Punkt Hermann."Ketty" ist nicht anwesend. Verband bleibt bis
15.4.	25 Süd 75 Ost	mittags dort,dann Weitermarsch ins Op.Gebiet. FT.von Skl.:"Skl. nimmt an,dass "Schiff 36"mit "Alstertor" und "Ole" zusammen operiert und am 4.4. in 25 Süd 75 Ost gestanden und "Ketty" nicht angetroffen hat." Bestätigung der von den Schiffen abgesetzten Kurzsignale.
		"Alstertor" wird "Schiff 36" zur Verfügung gestellt und, falls weitere Befehle von Skl.nicht eingehen, entsprechend seiner Seeausdauer von hier nach der Heimat entlassen werden.
0036 Uhr		durch Kurzsignal Standortmeldung des Verbandes in 25 Grad Breite 75 Grad Länge.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	23 10 Süd 70 29 Ost	Verband steuert im Aufklärungsstreifen au Mastsichtweite. Morgens Eingang FT 2018/15 und Fortsetzun (Entlassungsdatum für "Alstertor" und Anw sung "Alstertor,"Benno"bei Entlassung)."A stertor"hat jetzt noch etwa 640 t Diesel Bord.Sie benötigt tägl. während des gemei samen Operierens 5,20 t.Der Verbrauch bei voller Fahrt liegt etwa bei 12 t tägl.Ent nung vom wahrscheinlichen Entlassungspunk bis Westfrankreich rund 11 000 sm bei Dur schnittsfahrt 350 sm entsprechender Fahrt 35 Tage,beträgt Brennstoff etwa 420 t bei tägl.Verbrauchs,höchstens 455 t bei 13 t Verbrauchs.Voraussichtlicher Bestand am E sendungstage 593 t.Demnach noch etwa 173 bzw. 138 t Brennstoff als Reserve zur Ver gung. "Schiff 36" treibt wegen Reparatur mit ab stellten Maschinen."Alstertor", "Benno" sichern, keine Schiffssichtung.
17.4.	20 56 Süd 68 55 Ost	keine Schiffssichtung. FT.von Skl.:""Schiff 36" verzichtet zugun "Schiff 41" auf 200 Schuss 15 cm-Munition beabsichtigt, Treffen "Schiff 41" mit "Al tor", um gegebenenfalls dort noch vorhand Munition "Schiff 41" zur Verfügung zu ste
18.4.	21 12 Süd 66 59 Ost	Verband kreuzt auf Routenschnittpunkt.Gro See, hohe Dünung. Waffenverwendung und Fr verwendung nicht mehr möglich. Keine Schi sichtung.
19.4.		Keine Schiffssichtung.
20.4.	28 34 Süd 63 31 Ost	Verband in Kiellinie mit südsüdwestl.Kurs Mastsichtweite.Mit Erreichen südl.Routenw Verwendung von Westkurs.Keine Sichiffsich FT.von Skl.: "Schiff 41" meldet auf Weite marsch beabsichtigten Treffpunkt mit "Als

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		tor" oder NNNN,oder, falls Treffen nicht beabsichtigt ist,"Alstertor" bleibt bis Meldung eingeht zur Verfügung "Schiff 36"."Schiff 41"soll "Schiff 36" im Süden umgehen.Skl. nimmt an, dass "Schiff 33" und "45" Meldungen über Seeausdauer "Alstertor" mitgegeben, andernfalls bei nächster Funkmeldung mitmelden."
21.4.	29 21 Süd 59 17 Ost	Westkurs, Vormittags Flugzeug zur Aufklärung eingesetzt.Keine Schiffssichtung.
22.4.	29 19 Süd 54 40 Ost	Westkurs, keine Schiffssichtung.
23.4.		Vormittag Flugzeug eingesetzt, keine Schiffssichtung, abends Abharken Route Kapstadt-Kalkutta und Ostwestroute.
24.4.	28 51 Süd 47 33 Ost	Keine Schiffssichtung.Gegen Abend Entlassung "Alstertor" mit dem Befehl, 2 Tage nach Entsendung gemäss FT.Skl. Kurzsignal über 1) das Entsendungsdatum und Entsendungsort sowie 2) Standort "Alstertor" bei Abgang FT 3) Meldung auf FT.Skl.2033/21 betr.Vorstoß Seychellen abzusetzen.
27.4.	38 Süd 39 Ost	Standort von "Alstertor": 38 Süd 39 Ost.
28.4.		FT.von Skl.: "Schiff 33" bittet durch Kurzsignal "Alstertor" auf Punkt Veilchen zur Abgabe brit.Gefangener und Post."Alstertor" sofort nach Punkt Veilchen gehen.Voraussichtliches Eintreffdatum melden. Falls erforderlich,Ergänzung Brennstoff, Proviant aus "Schiff 33",notfalls später aus "Egerland".Treffen mit "Schiff 41" später nach Lage."
29.4.		folgendes Kfuzsignal abgesetzt:"Stehe auf Treffpunkt 73 Grad Ost 14 Grad Süd 8.Tag des folgenden Monats"(8.Mai). FT.von Skl.an "Schiff 33" mit Weisung, Kaptlt. Mi wegen Verletzung Geheimhaltungspflicht in Privatbriefen mit "Alstertor" heimzuschicken. Falls erforderlich, soll Mi gegen Supercargo von "Alstertor" ausgetauscht werden,andernfalls

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gemeldet, dadurch Punkt rot Gegner bekanntgeworden.Planmässiges Absuchen durch Feindstreitkräfte und für Versorgung geeignete Kalmen-Zone zwar möglich, jedoch wegen grösserem Abstand von Freetown unwahrscheinlich. 3).... 10.6.FT von Skl.: "Esso" am 9.6. nicht gemeldet.Da Gegner erneut Versenkung zweier Versorgungsschiffe gemeldet, mit Verlust bei Treffen mit "Egerland" auf Punkt rot zu rechnen.Skl. hält für möglich,dass Gegner bei Vernichtung im nördl. Atlantik Unterlagen für Positionen Flottentanker erbeutet. FT.von Skl.: "Alstertor" ab 3 Nord westl. 36 West bleiben und zum Treffen mit "Babitonga" nach 11 Nord 37 West gehen.Mit Eintreffen dort wird ab 14.gerechnet.Gefangene übernehmen,"Babitonga" zu "Schiff 16" entlassen, Heimmarsch fortsetzen, etwa auf 30 Nord Standort durch Kurzsignal melden. "Babitonga" erhält Anweisung, Treffpunkt um 6 Grad nach Nord und 30 Grad nach West zu verlegen und dort etwa 14. zu stehen. Gefangene werden nicht durch Tanker "Esso" sondern durch "Alstertor" übernommen.
11.-17.6.		steht "Alstertor" auf dem Rückmarsch im mittl. Nordatlantik auf der Breite der Kanaren und hat am 19.6. seinen Standort und seine beabsichtigte Marschgeschwindigkeit gemeldet.Das Schiff bleibt auf demWeitermarsch südlich der Azoren und wird am 26.6.in Westfrankreich erwartet. 13.6.FT.von Skl.: 1) "Lothringen" geht für "Gedania" zur Versorgung der Süd-U-Boote nach ER 12. 2)12.6. abds. "Breme" in BE 74 durch Schlacht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schiff angegriffen,selbst versenkt. 3)Feindl.Schlachtschiff und Träger in BE 74 und 77 etwa 4.und 12.6.,die zu Verlust "Gonzenheim","Brehme" vermutlich auch "Gedania" geführt haben,können Fernsicherung SL-Geleitzüge sein.Gleichzeitig häufige QQQ-Meldungen nördl.Azoren von Gegner offensichtlich bekanntgewordenem Prisenweg deuten auf systematische Überwachung genannten Weges durch Hilfs-Kampfgruppe und Kreuzer zur Unterbindung deutschen Verkehrs hin. 4)Auf Grund Ziff.3 Änderung bisherigen Einlaufweges beabsichtigt.Vor Eingang geänderter Weisungen keine V'Schiffe oder Prisen nach Heimat entlassen."Alstertor" und "Ole Jakob" erhalten besondere Weisungen. 16.6.FT.von Skl.: 1)Heimkehrende Prisen- und Versorgungsschiffe mit bisherigem Prisenweg,der Weg Anton genannt wird,ab 30 Nord wie bisher, danach über 32 Nord 30 West und 37 Nord 17 West nach 44 30 Nord 11 West, danach wie Weg Anton.Falls Weg Bruno benutzt werden soll,erfolgt zeitgerechter Funkbefehl an Heimkehrer durch Skl. 2)Für U-Boote gelten bis zu 60 sm beiderseits Weg Bruno Angriffsbeschränkungen wie auf Weg Anton."Alstertor"heimkehrt auf Weg Bruno, meldet in DF bei Dunkelwerden Standort und Marschgeschwindigkeit durch Kurzsignal.Skl. rechnet mit Passieren CF 70 - 80 durch "Alstertor"nicht vor dem 20.Am 14.6.aus Gibraltar ausgelaufener Geleitzug und 2 Freetown-Geleitzüge nach beobachtetem Rythmus 20.6.in CF 40 bzw.50 anzunehmen.Mit nächst folgendem nordgehendem Freetown-Geleitzug nicht vor 7 bis 8 Tagen zu rechnen.Westl.Spanien und Portugal zwischen 11 und 18 West Feindverkehr und Überwachung vermutlich gering.Unter Küste bis

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Lissabon Überwachung durch Trawler, Zerstörer von Gibraltar aus. Zwischen Lissabon und Azoren Ostwestverkehr.
17.-24.6.		Das Passieren des Gebietes zwischen Azoren, Madeira und Gibraltar ist zu einem Zeitpunkt erfolgt, in dem die durch den B'Dienst und weitere Meldungen frühzeitig und zutreffend erfasste Feindlage verhältnismässig günstige Voraussetzung bot. Das Passieren des Nord-Süd-Weges ist etwa 2-3 Tage nach dem Passieren der planmässigen Freetown-und Gibraltar-Geleitzüge erfolgt. Die Kampfgruppe H ist in Gibraltar eingelaufen, bevor die grösste Annäherung an den Stützpunkt durch "Alstertor" erfolgte. Dennoch ist "Alstertor" am 22.6.abds.300 sm westl.Lissabon durch Seeflugzeuge (Patrouillen von Gibraltar oder Bordflugzeuge) angegriffen und am 23.nachm.200 sm westlich Porto durch einen Kreuzer verfolgt worden. Das Schiff hat seine Geheimsachen planmässig vernichtet und sich selbst versenkt.
		Da am 23.6.ein brit.Brigadegeneral durch deutsche Flugzeuge aus einem Schlauchboot in der Biskaya aufgenommen worden ist, besteht die Möglichkeit, dass eine engl.Suchaktion nach einem mit dem Brigadegeneral überfällig gewordenen Sunderland-Flugboot zur Aufbringung von "Alstertor" geführt hat. Wahrscheinlich ist jedoch, dass das Seegebiet zwischen Gibraltar und dem Nord-Süd-Weg so häufig durch feindliche Kriegs- und Handelsschiffe und Flugzeuge abpatrouilliert wird, dass ein Passieren dieses Raumes mit fast stets gutem Wetter äusserst schwierig ist und daher auf Ausnahmen beschränkt bleiben muss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		18.6.FT.von Skl.: Wenn Standort bei Gegner unbekannt aus Nord- und Mittelatlantik nur nötige Kurssignale mit bis zu 2 Gruppen abgeben. Längere unbedingt nötige Nachrichten in mehreren Signalen absetzen, aber nicht regelmässig nach 20 Min., sondern in unregelmässigen, grösseren Zeitabständen, wenn möglich auf verschiedenen Wellen oder Verkehrskreisen abgeben. Regelmässige Zeitabstände geben in Verbindung mit Bestätigung oder dreimal DAN gute Peilmöglichkeit.# Wenn Standort bekannt, ist Abgabe nötiger längerer Nachrichten ohne Unterteilung besser, bei Feindberührung keine Funkbestätigung.
19.6.		19.6.meldet "Alstertor" seinen Standort in DF 97, Fahrt 14 sm.
		FT.von Skl.: Skl. entnimmt Meldung "Alstertor", dass Übernahme Gefangener planmässig erfolgt und "Babitonga" 15.6. nachmittags in EG 98 entlassen.
22.6.		21.6.FT.von Skl.: Einlaufen Gironde.Gruppe West übernimmt 23.6.0000 Uhr DGZ die Befehlsführung und gibt weitere Weisungen.
		22.6.meldet "Alstertor": Werde angegriffen von Seeflugzeugen Qu.CF 69.
		23.6.FT.von Gruppe West: Falls Lage keinen anderen Kurs erfordert, Kurs Nord bis 45 Grad, Biskaya auf 45 Nord einlaufen.
		FT.von Gruppe West: Span.Küste etwa bei Kap Villano ansteuern. Weitermarsch in span. Hoheitsgewässern.

15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		FT.von Gruppe West: Falls Lage erfordert, Aufsuchensspan. Nothafen.s unter Reichsdienstflagge mög Dabei Begleitkommando Zivil getarnt,Gefa ne unter Deck halten, Untersuchung ableh mit deutschem Konsul Verbindung aufnehme Mar.Att. ist über "Alstertor" unterricht
	41 Grad 20 Min.Nord 13 Grad 32 Min.West	FT.von "Alstertor": Werde verfolgt von einem Kreuzer, 41 Gra 20 Min.Nord.13 Grad 32 Min.West.Geheim- sachensind versenkt. Werde Schiff versen
		FT.an Skl.von "Alstertor": Es lebe der Führer, Deutschlands Sieg.
1.7.		aus Gibraltar wird gemeldet,dass die Be- satzung der "Alstertor" als Gefangene eingebracht sei.

Seekriegsleitung
Der Chef der Operationsabteilung.

L. Schmundt

Geheime Kommandosache!
Abschrift.

Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegsleitung
B.Nr. 1./Skl. I Op 16/41 g.Kds. Chefs.

Berlin, den 10.Jan.1941.

Prf. Nr. 11

An

Chefsache!
Nur durch Offizier!

	Gruppe Nord	Prf. Nr.	1
	Gruppe West	" "	2
	ADM KMD Hamburg zur Aushändigung an Kapitän u.Supercargo "Alstertor"	" "	3
		" "	4
nachr.:	2.Skl.	" "	5
	3.Skl.	" "	6

1.) Anliegend wird der Fahrbefehl für das Motorschiff "Alstertor" übersandt. Die Fahrbefehle, Prf. Nr. 3 und 4, sind dem Kapitän und Supercargo durch den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg auszuhändigen.

2.) "Alstertor" hat die Aufgabe, im Indischen Ozean operierenden eigenen Seestreitkräften Nachschub zuzuführen.

3.) Das Schiff befindet sich zur Zeit in Hamburg in der Bereitstellung und ist voraussichtlich am 15.1. auslaufklar. Die Auslaufbereitschaft ist durch " A l s t e r t o r " über den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg an die Seekriegsleitung und beide Gruppenkommandos zu melden. Verlegung nach dem Westraum und Auslaufen in den Atlantik sind danach baldmöglichst durchzuführen. Im letzten französischen Hafen ist der Brennstoffbestand nochmals voll auszufüllen.

4.) "Alstertor" untersteht der Seekriegsleitung. Während der Verlegung nach dem Westraum, dem Aus- und Einlaufen (bis zu 20° West) haben die Gruppenkommandos in ihren Bereichen die Befehlsführung.

C/Skl.

gez.: Schniewind 1.

[redacted] Kommandobefehle

Chefsache!
Nur durch Offizier

Fahrbefehl Motorschiff "A l s t e r t o r"

für die Versorgung in ausserheimischen Gewässern operierender Seestreitkräfte.

A. Die dem Motorschiff "Alstertor" zufallende Aufgabe erfordert von dem Kapitän, dem Supercargo und allen eingeschifften Soldaten und Besatzungsangehörigen vollen Einsatz. Kapitän und Supercargo 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 entscheidend für die weitere Bereitschaft und die weiteren Erfolge der zu versorgenden Kriegsschiffe.

B. Unterstellung und Befehlsführung.

1) Das Motorschiff "Alstertor" untersteht der Seekriegsleitung. Während der Verlegung nach dem Westraum, dem Aus- und Einlaufen (bis 20° West) haben die Gruppenkommandos in ihren Bereichen die Befehlsführung.

2) Für die seemännische und navigatorische Handhabung seines Schiffes ist der Kapitän verantwortlich. Er ist ferner verantwortlich für ordnungsmässige Stauung und Abgabe der Ladung, für Vorbereitung und Durchführung einer zweckmässigen Tarnung sowie notfalls, für die Versenkung des Schiffes.

3) Die operative Durchführung der Aufgabe erfolgt unter Verantwortung des Supercargos, der dem Kapitän die Weisungen der Seekriegsleitung über Ziel und einzuschlagende Wege übermittelt. Der Supercargo ist ferner Disziplinarvorgesetzter des eingeschifften Mannschaftstransportes sowie, wenn Gefangene an Bord sind, Gefangenenoffizier.

4) Kapitän und Supercargo haben sich in der Wahrnehmung ihrer Obliegenheiten gegenseitig zu unterstützen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Nur sie haben vom dem vorliegenden Befehl, dem Ziel und Zweck der Fahrt, Kenntnis zu nehmen. Alle militärisch wichtigen Nachrichten, einschl. des Standortes des Schiffes, sind darüber hinaus auch innerhalb der eigenen Besatzung auf den geringsten Mitwisserkreis zu beschränken.

5) Beim Zusammentreffen mit einem deutschen Kriegsschiff sind die Befehle des Kriegsschiffskommandanten zu befolgen.

C. Politische Lage.

1) Unterrichtung über die politische Lage erfolgt, soweit für die Durchführung der Aufgabe erforderlich, vor dem Auslaufen durch die Seekriegsleitung.

2) Beim Zusammentreffen mit einem Kriegsschiff ist der Kommandant desselben um eine ergänzende Unterrichtung zu bitten.

3) Als Gegner mit allen sich daraus ergebenden Folgen sind folgende Staaten anzusehen:

a) Großbritannien einschl. sämtlicher Kolonien, Mandate, Protektorate, Indien sowie die Dominien, Kanada, Süd-Afrika, Australien und Neuseeland.
b) Ägypten,
c) Irak,
d) die niederländischen Kolonien,
e) die belgischen Kolonien,
f) die französischen Kolonien, soweit sie unter englischer oder der Herrschaft de Gaulle's stehen (Kamerun und franz. Zentralafrika).

4) Der Freistaat Irland ist neutral.

Mit dem französischen Mutterland und den regierungstreuen Besitzungen besteht seit dem 25.6. 1940 Waffenruhe.

Die im Rahmen des durch Deutschland genehmigten Seeverkehrs fahrenden Schiffe führen Neutralitätsabzeichen und sind als neutral anzusehen.

5) Mit einer mittelbaren oder unmittelbaren Unterstützung der Feindmächte und ihrer Streitkräfte durch eine Reihe kleinerer von ihnen wirtschaftlich besonders abhängiger Staaten muss gerechnet werden. Insbesondere wird auf die deutschfeindliche Haltung eines Teiles der amerikanischen Staaten, besonders der USA., hingewiesen. Miteiner Unterstützung des Gegners durch angetroffene USA-Schiffe oder Luftstreitkräfte durch Fühlunghalten bzw. Nachrichtengebung ist daher zu rechnen.

6) Verbündete Macht ist Italien.

7) Japan ist mit Deutschland und Italien durch einen Pakt verbunden, der volle gegenseitige Unterstützung mit allen

politischen, wirtschaftlichen und militärischen Mitteln vorsieht, sobald eine bisher nicht am europäischen Krieg oder dem Chinakonflikt beteiligte Macht auf Seiten der Gegner in den Krieg eintritt.

8) Wohlwollend neutral sind zur Zeit auch Russland und Spanien. Diese Staaten verfolgen jedoch in erster Linie ihre eigenen Interessen und sind bestrebt, keine Zwischenfälle zu schaffen, die ihre Neutralität gefährden können. Mit einer Unterstützung durch sie ist daher praktisch nicht zu rechnen.

D. 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 bezw. Halifax und dem Nordkanal sowie zwischen Freetown, Gibraltar und England eingeführt. In den übrigen Seegebieten werden nur wichtige Transporte geleitet. Feindliche Einzelfahrer verkehren meist auf von den Friedenswegen abweichenden Verkehrsrouten.

3) Ergänzungen und Änderungen zu 1) und 2) werden den ausserheimischen Streitkräften laufend durch Funk übermittelt.

4) Trotz der zahlenmässigen Stärke der engl. Flotte ist die Gefahr des Zusammentreffens mit feindlichen Kriegsschiffen gering. Der Gegner ist durch seine Hauptaufgabe, die Sicherung seiner eigenen Schiffahrt, so stark in Anspruch genommen, dass ihm zum Überwachen weiterer Seegebiete ausserhalb der genannten Handelswege kaum Kräfte zur Verfügung stehen. Es ist daher in allen Seegebieten mit weiten leeren Räumen zu rechnen.

5) In Küstennähe ist mit Luftüberwachung zu rechnen, die auch von einzelnen, neutralen Staaten durchgeführt wird. Reichweite etwa bis zu 300 sm.

E. Eigene Streitkräfte.

1) Eigene und ital. U-Boote operieren in den Gewässern um die britischen Inseln, westlich Frankreich, der Iberischen Halbinsel und Westafrika. Das Gebiet liegt zwischen 60° Nord und 30° Nord ostwärts 30° West, zwischen 30° Nord und dem Äquator

ostwärts 20° West und ist ausser beim Ein- und Auslaufen auf dem Prisenweg zu meiden. Über alle ausserhalb des genannten Gebietes stehenden U-Boote erfolgt Unterrichtung durch Funk. Zwischen 42° Nord und 47° 30' Nord (Prisenweg) ist den U-Booten mit Rücksicht auf Heimkehrer und Prisen sofortiger voller Waffeneinsatz nur gegenüber einwandfrei als feindlich erkannten Fahrzeugen freigegeben.

2) Folgende Überwasserhandelsstörer befinden sich zur Zeit in ausserheimischen Gewässern:

a) Kreuzer Admiral Scheer mit Troßschiff Nordmark im Südatlantik.
b) Schiff 10 im Südatlantik, ab Februar im Nordatlantik.
c) Schiff 16 im Indischen Ozean, ab Ende Februar im Südatlantik.
d) Schiff 33 im westlichen Indischen Ozean.
e) Schiff 45 im östlichen Indischen Ozean.
f) Schiff 36 im östlichen Indischen Ozean.
g) Schiff 41 im Südatlantik, auf dem Marsch in den Indischen Ozean.

Zu a) bis g): Über die genauen Standorte und voraussichtlichen weiteren Bewegungen der Handelsstörer erfolgt weitere Unterrichtung durch die Seekriegsleitung, vor dem Auslaufen mündlich und während der Unternehmung laufend durch Funk.

3) Ein Zusammentreffen mit ital. Überwasserstreitkräften ist nicht anzunehmen.

4) Eine Anzahl in neutralen Gewässern liegender deutscher Handelsschiffe kehrt im Laufe der Wintermonate nach Westfrankreich bezw. Norwegen zurück.

Aufgaben.

1) Versorgung der Hilfskreuzer Schiff 33, Schiff 36 und Schiff 45 mit personellem und materiellem Nachschub.

2) Nebenaufgaben:

a) Rücktransport der an Bord der Schiffe befindlichen Gefangenen,
b) Überbringung von Post.

G. Operationsplan.

1) Nach Abschluss der Bereitstellung und Beladung des Schiffes ist die Auslaufbereitschaft über den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg an die Seekriegsleitung, Gruppe Nord und Gruppe West zu melden. Anschliessend:

2) Verlegung nach dem Westraum gemäss Sonderbefehl der Gruppe Nord.

3) Auslaufen aus Westfrankreich gemäss Sonderbefehl der Gruppe West (Ende Januar 1941).

4) Das Auslaufen aus der Biskaya hat bis zum Überschreiten von 25° West zwischen 45° Nord und 47°30' Nord zu erfolgen. Danach läuft "Alstertor" weiter nach Westen ab, hält sich bis etwa 38° West nördl. 42° Nord und geht anschliessend auf den für die Versorgung von Schiff 33 befohlenen Treffpunkt im südlichen Indischen Ozean.

5) Die Linie Bahia-Freetown ist in ihrem westlichen Drittel zu passieren. Vom Kap der Guten Hoffnung ist etwa 400 sm abzubleiben.

6) Für das Zusammentreffen mit den zu versorgenden Schiffen sind die in der Anlage 3) enthaltenen Wartegebiete mit je 6 Treffpunkten festgelegt. Je nach dem derzeitigen Standort der Handelsstörer können jedoch auch andere Treffpunkte durch die Handelsstörer angefordert und durch die Seekriegsleitung befohlen werden.

7) Es ist beabsichtigt, die Versorgung aller 3 Hilfskreuzer im Wartegebiet Sibirien durchzuführen.
Für die Versorgung von Schiff 33, die als erste vorgesehen ist, wird möglicherweise ein weiter westlich liegender Treffpunkt im Indischen Ozean befohlen werden.

8) Der jeweils einzunehmende Treffpunkt wird zeitgerecht durch die Seekriegsleitung mit Datum befohlen. Der befohlene Treffpunkt ist dann an den befohlenen Tagen um 0800 Uhr und 1600 Uhr mittlerer Ortszeit einzunehmen. In der Zwischenzeit sind günstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern.

9) Wird ein Wartegebiet ohne Treffpunkt befohlen, so besteht in diesem Gebiet bis zum Eingang eines neuen Befehls Bewegungsfreiheit.

10) Ein befohlenes Wartegebiet bwz. ein befohlener Treffpunkt ist, falls keine weiteren Weisungen ergehen, erst zu verlassen, wenn Aufbrauch von Brennstoff und Proviant zur unmittelbaren Rückkehr nach Westfrankreich zwingen. In diesem Falle ist Meldung an die Seekriegsleitung erforderlich.

11) Für die Rückkehr nach Westfrankreich gilt dieselbe Segelanweisung wie für den Ausmarsch.

12) Falls die Feindlage in der Biskaya es erfordert, wird die Seekriegsleitung gegebenenfalls Rückkehr nach Norwegen befehlen. Es ist dann auf etwa 40° West Grönland anzusteuern, die Dänemarkstrasse bei unsichtigem Wetter (Durchzug einer Regenfront) zu passieren und nach vorheriger Anmeldung durch FT ein norweg. Hafen anzulaufen.

H. Weisungen für die Durchführung.

1) Von entscheidender Bedeutung für das Gelingen der Aufgabe ist, dass "Alstertor" möglichst ungesehen, zum mindesten, unerkannt bleibt. Daher Dampfer- und Geleitzugwege möglichst meiden und nachts senkrecht kreuzen. Allen in Sicht kommenden Fahrzeugen, Mastspitzen und Rauchfahnen frühzeitig und möglichst unauffällig ausweichen. Für rechtzeitiges Ausweichen ist ein gut organisierter und stets gut besetzter Ausguck (am Tage im Mast, nachts zusätzlich möglichst niedrig am Deck) Voraussetzung. Besondere Aufmerksamkeit ist bei unsichtigem Wetter sowie während der Morgendämmerung erforderlich.
Ist ein rechtzeitiges Ausweichen nicht möglich, ist entweder ein für das Seegebiet wahrscheinlicher Scheinkurs zu steuern, oder nach Art der Feindschiffahrt hart abzudrehen und unter Umgehung des angetroffenen Fahrzeuges allmählich wieder auf den alten Kurs zu gehen.

2) Von allen Küsten, Inseln und wichtigen Ansteuerungspunkten gut abbleiben. Der beste Schutz für das Schiff ist die Weite der See.

3) Nachts abgeblendet fahren. Auch die Feindschiffahrt führt in nahezu allen Seegebieten abgeblendet.

4) Um auch bei einer unvermeidbaren Begegnung mit einem fremden Fahrzeug das Schiff nicht zu gefährden, ist "Alstertor" sorgfältig zu tarnen. Als zweckmässigste Tarnung wird die als feindliches oder im Dienste des Gegners fahrendes neutrales Schiff angesehen, dessen Auftreten im jeweiligen Seegebiet wahrscheinlich ist. Im einzelnen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Zweckmässigster Anstrich: Rumpf schwarz oder grau, Masten und Schornstein gelb oder grau, Geschützattrappen am Heck, Entfernung von Namen, Aufschriften und Abzeichen, bei Begegnung keine grössere Ansammlung von Besatzungsangehörigen an Deck, Anzüge der Besatzung denen feindlicher oder neutraler Dampfer angleichen. Beim Wechsel des Seegebietes sowie nach Begegnung mit einem fremden Schiff insbesondere, wenn "Alstertor" durch dieses gemeldet sein sollte (QQQ-Meldung durch FT), Tarnung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ändern. Hierzu Änderung des Anstrichs, der Aufstellung der Boote, Ladebäume, Deckslasten usw.

5) Falls "Alstertor" erkannt bezw. 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 Scheinkursen sowie nach Einbruch der Nacht durch seitliche Verlegung des Vormarschkurses wirkungsvoll begegnet werden.

I. 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 (Post und Schlüsselmittel) durch den Gegner für die eigene Kriegführung von schwerem, kaum auszugleichendem 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, sodass 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 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) Wird das Schiff angehalten, so ist die Versenkung auch unter feindlichem Beschuss so rechtzeitig und so wirkungsvoll durchzuführen, dass es dem an Bord kommenden feindlichen Prisenkommando unmöglich ist, die eingeleiteten Massnahmen rückgängig zu machen.

5) 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.

6) Bei Begegnung mit einem feindlichen Kriegsschiff ist 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 die Art der feindlichen Streitkräfte. (Funkspruch beim Insichtkommen des feindl. Kriegsschiffes vorbereiten).

K. Bewaffnung.

1) Das Schiff ist mit leichten Fla-Waffen ausgerüstet. Die Bewaffnung dient zu Verteidigungszwecken gegen feindliche U-Boote und Flugzeuge sowie zur Abwehr etwaiger völkerrechtswidriger Angriffe eines bewaffneten, englischen Handelsschiffes. Widerstand gegen einen Angriff durch feindliche Überwasserseestreitkräfte (Schlachtschiffe, Kreuzer, Hilfskreuzer, Zerstörer) hat zu unterbleiben. In diesem Fall ist das Schiff gemäß Ziffer I zu versenken.

L. Anlaufen eines Norhafens.

1) Das Anlaufen eines nichtdeutschen Hafens ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

2) Sollte durch das Eintreten von Zwischenfällen, Maschinenhavarie bezw. vorzeitigen Aufbruch des Brennstoffes ein Erreichen Westfrankreichs nicht mehr möglich sein, so ist der Seekriegsleitung FT-Meldung zu machen. Die Seekriegsleitung wird dann entsprechend der Lage Sonderregelung treffen und entsprechende Befehle an "Alstertor" übermitteln.

M. Nachrichtenbestimmungen.

1) Die Nachrichtenbestimmungen gehen "Alstertor" gesondert zu.

2) Vom Verlassen des Heimathafens ab ist Funkstille zu halten. Die Funkstille darf durchbrochen werden:

a) Auf Befehl der Seekriegsleitung zur Abgabe eines Kurzsignals, gegebenenfalls auch eines Funkspruches.
b) Zur Abgabe eines Kurzsignals, falls Funkverkehr notwendig oder zweckmässig erscheint.
c) Zur Abgabe eines Funkspruches, falls das Schiff versenkt werden muss.

Der Chef der Seekriegsleitung

gez.: R a e d e r

Für die Richtigkeit:
Korv.Kapt.

Geheime Kommandosache!

Abschrift

Anlage 3)

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Wartegebiete und Treffpunkte.

1) Nordatlantik: Wartegebiet Bayern
zwischen 19° und 26° Nord sowie 40° und 47° West.
6 Treffpunkte.

Jagst	25°30'	Nord	42° West
Kocher	24°	Nord	44° 30' West
Lech	22°	Nord	47° West
Tauber	22°	Nord	42° West
Isar	20°	Nord	45° 30' West
Regen	19°	Nord	40° West

2) Südatlantik: Wartegebiet Andalusien
zwischen 20° und 28° Süd sowie 16° und 24° West.
6 Treffpunkte.

Erika	21°	Süd	17° West
Luise	22°	Süd	23° West
Karin	24°	Süd	16° West
Gisela	23°	Süd	20° West
Maria	26°	Süd	22° West
Ursula	27°	Süd	17° West

3) Indischer Ozean: Wartegebiet Sibirien.
zwischen 22° und 30° Süd sowie 75° und 85° Ost.
6 Treffpunkte.

Bernhard	22°	Süd	85° Ost
Georg	23°	Süd	80° Ost
Hermann	25°	Süd	75° Ost
Theodor	26°	Süd	80° Ost
Valentin	27°	Süd	85° Ost
Wolfgang	28°30'	Süd	79° Ost

4) Ein befohlener Treffpunkt ist an den befohlenen Tagen um 0800 Uhr und 1600 Uhr mittlerer Ortszeit einzunehmen. In der Zwischenzeit sind günstige Kurse zu Verkehr und See zu steuern.

1) Kat Eg. 66 Th 45 . Eg 64 45

2 " Kv.

PG-70685-NID

PG/70685

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. SUPPLY SHIP ALSTERUFER*

15/1/41 TO 23/6/41

VOYAGE REPORT UP TO TIME WHEN SHIP WAS SCUTTLED.

Kl 33/190

Leucht

„Versorgungsschiff Adalbertor"

15.1. – 23.6.1941

Anlage zur 1Skl. 30341/43 g.Kdos.

Stettin, den 24. Oktober 1943.

Geheime Kommandosache

Ganz Geheim!

Walter B l o c k
Korvettenkapitän
Hamburg-Altona,
Ottenser Marktplatz 9 II.

An das
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED
P G/70685. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THIS REFERENCE AND NUMBER

Oberkommando der Marine
Seekriegsleitung I,

B e r l i n

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

Reisebericht über die Reise des Versorgungsschiffes " Alstertor " vom 15. Januar 1941 bis zur Selbstversenkung des Schiffes am 23.6.1941

Der nachstehende Bericht ist aus Gründen meiner Gefangennahme erst reichlich 2 Jahre nach den Ereignissen ohne irgendwelche Unterlagen und lediglich aus der Erinnerung heraus niedergeschrieben.
Es ist deshalb möglich, dass die angegebenen Daten und Treffpunkte mit den verschiedenen Hilfskreuzern nicht mehr genau mit den Tatsachen übereinstimmen.
Wenn genaue Daten gewünscht werden sollten, so sind diese leicht aus dem Ft. Verkehr zu ersehen, den die S.K.L. während der Reise mit dem M.S. "Alstertor" geführt hat.

Am 15. Januar 1941 verliess das M.S. " Alstertor " mit Versorgungsgütern voll beladen unter Reichsdienstflagge den Hamburger Hafen. Ausserdem befanden sich noch etwa 11o Marinasoldaten an Bord, die teils als Nachschub für unsere in den ausländischen Gewässern operierenden Hilfskreuzer und teils zur Bedienung unserer eigenen 4 St. 2cm Flak und als Kriegsgefangenenbewachung vorgesehen waren. Die zivile Schiffsbesatzung bestand aus 37 Mann.
Am 16. Januar passierten Cuxhaven, dortselbst erhielten von 2 Torpedobooten der Seeadler-Klasse Geleit. Nachdem wir etwa eine n Tag in Hook van Holland vertäut hatten passierten unter demselben Geleit am 19. Januar die Linie Dover-Calais und erreichten ohne besondere Vorkommnisse am 2o. Januar spät abends den Hafen von Brest.
In Brest wurden verschiedene Frostschäden repariert die sich an unserer Feuerlöschleitung und unserer Trinkwasserleitung zeigten. Ausserdem wurden Brennstoff, Trinkwasser und noch einige Ausrüstungsgegenstände ergänzt, und unsere Ft.-Anlage kompensiert. Ausserdem kamen noch weitere 12 Marine-Soldaten als Nachschub an Bord. Am 28. Januar 1941 verliessen gemäss Befehl unter Geleit von 3 M.-Booten den Hafen von Brest. Am 29.1.1941. wurden abends aus dem Geleit entlassen und umflog uns am 3o.1. vormittags ein deutsches Aufklärungsflugzeug, dass uns die letzten deutschen Abschiedsgrüsse zuwinkte.

Am 11. Februar passierten den Aequator und am 17. Februar trafen uns mit den deutschen Tanker " Nordmark", aus dem wir 15o tons Brennstoff und 5o tons Trinkwasser ergänzten. Am 18. Februar trafen mit dem deutschen Hilfskreuzer 33 zusammen. Nach dem wir die für das Schiff 33 bestimmten Geheimsachen, die Post, 5 Offiziere und ca 65 unserer Marinesoldaten als Nachschub an Bord gegeben hatten, setzten unsere Reise unter Befehl des Hilfskreuzers mit einem Walfangboot, das zum Schiff 33 gehörte, gemeinsam fort.
Am 21. Februar erhielten vom Hilfskreuzer 33 den Befehl unsere Reise mit dem Walfangboot mit verminderter Fahrt fortzusetzen, weil Schiff 33 lt. Befehl der S.K.L. einen Sonderauftrag auszuführen hatte.

Anl. zu 1Skl 4353/43 g.Kdos.

Am 16. März trafen gemäss verheriger Vereinbarung wieder mit Schiff 33 zusammen und hatten am nächsten Tage ein gemeinsames Zusammentreffen mit dem Hilfskreuzer 45. Wir übergaben dem Schiff 45 sofort diefür den Dampfer bestimmten Geheimsachen unddie Post und begannen die für das Schiff vorgesehene Munition durch Motor-Pendelverkehr zu übergeben. Diese Arbeit musste jedoch nach 2 Stunden des aufkommenden schlechten Wetters wegen abgebrochen werden.

Am 18. März dampften alle 4 Schiffe nach einer geschützten Bucht der Kerguelen Insel, woselbst wir dem Hilfskreuzer 45 die restliche Munition übergaben. Nach Beendigung dieser Arbeit verliess uns Schiff 45 um seine Kreuzerfahrten fortzusetzen.
Nunmehr dampfte Hilfskreuzer 33 mit "Alstertor" und dem Walfangboot in die Gazellebucht der Kerguelen, woselbst wir langsseit des zu Anker gegangenen Schiffes 33 vertäuten und während der nächsten 3 Tage sämtliche für das Schff bestimmten Nachschubgüter übergaben. Alsdann ging auch "Alstertor" zu Anker und führte während der nächsten 6 Tage einige an dem Hauptmotor notwendig gewordene Reparaturen mit eigenen Bordmitteln durch.
Am 28. März gingen alle 3 Schiffe Anker auf und wurden wir vom Hilfskreuzer 33 zur Erledigung unserer weiteren Aufgaben entlassen.

Am 1. April befanden wir uns auf dem mit dem Hilfskreuzer 36 vorgesehenen Treffpunkt und hielten uns in der Nähe dieses Treffpunktes auf, bis der Hilfskreuzer dortselbst am 1o. April mit dem Begleittanker "Ole Jacob" eintraf.
Übergaben dem Hilfskreuzer sofort die Geheimsachen und die Post und während der nächsten 3 Tage bei frischem Passatwind und entsprechendem Seegang ebenfalls sämtliche für das Schiff bestimmten Nachschubgüter sowie 5 unserer Marinesoldaten. Während dieser Zeit ergänzten aus dem Dampfer "Ole Jacob" 15o tons Brennstoff und 5o tons Trinkwasser. Nach Beendigung dieser Arbeiten begleiteten den Hilfskreuzer mit dem Tanker während der nächsten 1o Tage auf seinen Kreuzerfahrten. Am 24. April wurden vom Schiff 36 in die Heimat entlassen.
Nachdem wir bereits 4 Tage auf der Heimreise waren erhielten von der S.K.L. Befehl umzudrehen und uns am 8. Mai im Indischen Ocean nochmals mit dem Hilfskreuzer 33 zu treffen um von dem Schiff Geheimsachen und Kriegsgefangene überzunehmen.
Als wir am 8. Mai auf dem vorsehenen Treffpunkt ankamen, trafen wir dortselbst nur das Walfangboot, das zum Hilfskreuzer 33 gehörte. Von diesem Walfangboot wurde uns mitgeteilt, dass wir das Schiff 33 erst in etwa 2 Tagen erwarten könnten, weil sich das Schiff noch auf Kreuzerfahrt befindet.
Am 8. Mai abends hörten dann durch Bombay-Radio, dass das englische Kriegsschiff Cornwall einen deutschen Hilfskreuzer versenkt hat.

Am 1o. Mai erhielten von der S.K.L. Befehl auf demselben Treffpunkt am 12. Mai den Hilfskreuzer 41 zu erwarten, um diesem das Walfangboot und noch einige Nachschubgüter zu übergeben.
Als Hilfskreuzer am 13. Mai auf dem Treffpunkt ankam, übergaben das Walfangboot sowie noch einige Kleingkeiten der restlichen Nachschubgüter, und ergänzten aus dem Hilfkreuzer 15o tons Brennstoff.
Am 16. Mai setzte Schiff 41 seine Kreuzerfahrten fort und wurden wir in die Heimat entlassen.
Etwa am 1o..Juni 1941 erhielten von der S.K.L. Befehl uns am 14. Juni im Nordatlantik mit dem M.S. " Babitonga " zu treffen um von diesem Gefangene des Hilfskreuzers 16 überzunehmen.
Am 15. Juni erreichten den Treffpunkt und setzten unsere Heimreise fort, nachdem wir dem M.S."Babitonga" 77 Gefangene abgenommen hatten.

Am 22. Juni sichteten am östlichen Horizont gegen 3 Uhr morgens in 2 sml Abstand einen Dampfer, drehten 6 Strich nach Stb um den Abstand möglichst schnell zu vergrössern, als wir etwa 4 sml Abstand hatten, wurden wir durch einen Scheinwerfer des Dampfers an-

angemorst " what ship " ?
Wir antworteten nicht. Alsdann morste der Dampfer, der ein englischer Hilfskreuzer war und einen Tanker in einiger Entfernung bei sich hatte " stop! stop! " Wir reagierten nicht. Inzwischen war der Abstand zwischen uns und dem Hilfskreuzer etwa 7 sml geworden. Nun begann der Hilfskreuzer uns zu beschiessen. Alle Einschläge lagen aber ca 2ooo m zu kurz und wurde das Feuer auf und deshalb recht bald eingestellt.
An demselben Tage um 17 1/2 Uhr wurden durch ein engl. 2 motoriges Aufklärungs-Wasserflugzeug vom Catalina-Typ gesichtet und von diesem über 2 Stunden durch mindestens 3 Bombenwürfe und Maschinengewehrfeuer erfolglos angegriffen.
Bei unserer Abwehr kamen uns unsere 4 St. 2 cm Flakgeschütze sehr gut zu statten. Einem ungestört arbeitendem Flugzeug wäre es mit hoher Wahrscheinlichkeit gelungen uns durch Bombentreffer zu versenken.
Gegen 2o Uhr erschien ein zweites Flugkeug vom gleichen Typ, das ebenfalls zum Angriff überging und Fallschirm-Leuchtgranaten warf, um uns zu blenden, weil es bereits dunkel wurde.
Durch unser Abwehrfeuer wurde das erste Flugzeug beschädigt, sodass es im Gleitflug auf's Wasser niederging und Notsignale abgab.
Nunmehr brach das zweite Flugzeug ebenfalls den Angriff ab, ging in der Nähe des ersten Flugzeugs aufs Wasser, nahm die Insassen des Flugzeugs an Bord und flog mit diesen, wie wir später erfahren haben nach Gibraltar, wo es am 23. Juni um 2 1/2 Uhr morgens angekommen und dort gemeldet haben soll, dass es mit einem stark armierten deutschen Hilfskreuzer im Kampf gestanden hätte.
Darauf lief um 3 1/2Uhr morgens eine Zerstörer-Halbflottille der F.Klasse zu unserer Verfolgung aus dem Hafen von Gibraltar. Ein Flugzeugträger der sich im Geleit eines Kreuzers und einer anderen Zerstörer-Halbflottille von England nach Gibraltar befand, wurde ebenfalls angewiesen nach einem sich in der Nähe befindendem deutschen Hilfskreuzer zu suchen.
Das wir durch ein englisches Flugzeug angegriffen wurden, haben wir den S.K.L. durch Kurzfunk gemeldet.
Am 23. Juni erwarteten wir mit tagwerden einen erneuten verstärkten Fliegerangriff, es erfolgte aber vorläufig nichts.
An demselben Tage um 13 1/2 Uhr sichteten an steuerbord querab 2 Mastspitzen. Drehten 2 Strich nach BB um aus Sicht zu laufen. Wir bemerkten jedoch rechtzeitig, dass sich der Abstand nicht vergrösserte, sonderm im Gegenteil, es kamen auch noch die Schornsteinspitzen des gesichteten Schiffes in Sicht. Drehten darauf weitere 6 Strich nach BB.
Nachdem unsere und die vielen Geheimsachen, die uns die verschiedenen in den ausländischen Gewässern operierenden Hilfskreuzer zur Heimbeförderung mitgegeben hatten, bereits versenkt waren, funkten in offener Sprache an die S.K.L. "

" Werden verfolgt von einem Kreuzer in (es folgt Breite und Länge), alle Gehimsachen sind versenkt, werden versenken Schiff. "

Paula

Nunmehr sichteten Voraus einen Zerstörer.
Inzwischen hatten wir ausgemacht, dass das uns verfolgende Schiff kein Kreuzer, sondern ebenfalls ein Zerstörer war. Damit war uns klar, dass wir von feindlichen Zerstörern umstellt waren, und das ein entrinnen für uns nicht mehr infrage kam.
Wir nehmen an, dass die Zerstörer noch nicht von uns gesichtet werden wollten, um uns in der Nacht überraschend anzugreifen.
Stoppten und drehten bei.
Wir sahen durch unsere hohen Geschützaufbauten im Vor- und Hinterschiff bedeutend gefährlicher aus, als wir mit unseren 4 Stück 2 cm

mit unseren 4 Stück 2 cm Flak in Wirklichkeit waren und hielten die Zerstörer uns für einen stark armierten Hilfskreuzer.
Inzwischen hatte sich der uns verfolgende Zerstörer auf 7 sml genähert, alsdann stoppte der Zerstörer, drehte ebenfalls bei und fragte uns durch Scheinwerfermorsespruch nach unserem Namen.
Wir antworteten darauf:

Deutsches Schiff " Alstertor " , haben Gefangene an Bord
und einen Brief für Sie, schicken Sie bitte ein Boot"

Nunmehr erfolgte von seiten des Feindes vorläufig nichts. Nach etwa 2o Minuten waren 2 weitere Zerstörer bei dem ersteren angekommen.
Diese Zeit nutzten wir aus um in aller Ruhe und Ordnung bei gutem Wetter die 77 Kriegsgefangenen, die zivile Schiffsbesatzung und die militärische Besatzung auszubooten und vom Schiff ablegen zu lassen.
Als die 3 Zerstörer dann mit hoher Fahrt auf uns zusteuerten wurden die von uns vorher angebrachten Doppel-Sprenggranaten in Raum 2, in der Maschine und in Raum 3 vom Sprengkommando angeschlagen.
Nunmehr verliessen das Sprengkommando, der Kapitän und ich das Schiff in dem kleinen Arbeitsboot des Schiffes.
Als die 3 Zerstörer noch etwa eine sml vom Schiff entfernt waren ging zuerst die Sprengladung in der Maschine Los und etwa 1 Minute später ebenfalls die Sprengladung in Raum 2 und auch die im Raum 3.

Das Schiff legte sich durch das eindringende Wasser recht bald etwa 2o Grad nach BB über, richtete sich dann langsam wieder auf und sank nach etwa 4o Minuten mit dem Vorsteven zuerst in die Tiefe ohne vorher vom Feinde betreten zu sein.
Inzwischen hatten sich im ganzen 5 Zerstörer bei uns eingefunden. Ein Zerstörer nahm unsere Gefangenen aus den Rettungsbooten an Bord, ein anderer Zerstörer die zivile Schiffsbesatzung und ein dritter Zerstörer mit Namen " Faulknor " die Offiziere und die im Offizierrang stehenden zivilen Besatzungsmitglieder.
Die Behandlung und Verpflegung auf den Zerstörern war einwandfrei und wurde uns gesagt, dass wir so gut behandelt werden, weil unsere englischen Kriegsgefangenen günstig über die Verpflegung und Behandlung auf " Altertor " ausgesagt haben.
Am nächsten Vormittag durften wir auf dem Zerstörer an Deck gehen und sahen wir, dass die Zerstörer nunmehr mit noch einer Zerstörer-Halbflottille und einem Kreuzer Geleit für einen Flugzeugträger fuhren.
Am 26. Juni abends erreichtenwir Gibraltar woselbst wir der Armee übergeben wurden. Dort wurden die Gefangenen Offiziere und die im Offizierrang stehenden Mitglieder der Zivilbesatzung im Militärgefängnis untergebracht.

W. Bock.

Kapitänleutnant und militärischer
Führer des M.S. " Alstertor "

Eingegangene Karte. Aus Aalborg

1941.

6. 2.	2316	□ BRGi.
13. 4.	1636	Kurzer Rufzeichenwechsel, sehr Lautstärke 7 S-Stufen.
27. 4.	2056	38,5' 39 Okt.
29. 4.	2256	Hese auf Funkf. 73° Länge 14° breite 8. der folg. Gruß.
12. 5.	1647	WWNW (Sat Waltangbord auf Veiktan gehoffen).
3. 6.	2356	□ 9942.
19. 6.	0016	□ BF (?) 97, Lasse 14 cm.
22. 6.	2156	Klarer ausgez. Ruf Funkspruch □ CF 6069.
28. 6.	1624 (offen)	Klarer verfolgt vom Kreuzer. Pos. 41°20' N 13°32' W Gefechtsschuß verfehlte Klarer Ruf verschwand.
23. 6.	1656 (offen,	Klarer auf dem Atlantik, aber ohne Landverkehr :) Er habe die Küsten, Antifaschismus Krieg.

Fliegerhorst Nordost Elbe

Lg. 16/10 43.

1564

Oberkommando der Kriegsmarine
B.Nr. 1.Skl. 3031/43 g.Kdos.

Berlin, den 30.Oktober 1943.

Geheime Kommandosache!

I. **Vermerk:**

Anliegend ein Bericht des militärischen Führers des V'Schiffes "Alstertor". Die Einzelheiten der Reise "Alstertor" sind bis Mitte Juni 1941 der Seekriegsleitung genau bekannt gewesen. Über den Schluss der Reise wird in diesem Bericht zum ersten Mal Genaueres bekannt.

II. Bei
III. Bei
IV. bei Chef MND
VI. bei 3.Skl.
VII. bei
VIII. an Kr. zur Beifügung zum K.T.B. "Alstertor".

1 Skl 41352/43 g.Kdos. – 1. Ausf. – 155

Pk 15702

OKM 1.Skl.Ik[1]

Berlin, den 19.November 1942.

Eingeg.-Nr.

An

KR.

Der anliegende Ausschnitt aus einer austral. Zeitung wird übersandt mit der Bitte, ihn dem K.T.B. des V'Schiffes "Alstertor" beizufügen.

1/Skl.
i.A.

I k'

Mohr

I k[1]

MAP WITH STARTLING MESSAGE



HEAVY RED LINE ENCLOSES AREAS CLAIMED BY JAPAN IN THE FIRST STAGE OF HER "NEW ORDER IN ASIA and SOUTH SEAS"... RED TINTED PORTIONS ARE THOSE AREAS ALREADY JAPANESE-CONTROLLED. BOMBERS CAN NOW FLY FROM TOKYO TO SAIGON, 3000 STATUTE MILES, IN TWO STAGES OF 1500 EACH. BLACK CIRCLE IS 1000 M. RADIUS FROM SAIGON. DOTTED LINE ARE SEA DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

This Map should be studied thoughtfully by every Australian. Nothing more striking could underline the recent warning of the Prime Minister (Mr. Menzies) to the dangers that more and more threaten Australia. Hitherto, our con-

Immense strategical advantage to Japan by the occupation of eight bases in Indo-China can be seen at a glance. With the possession of Thailand or a concession, Japan could go on with building of the Kra Canal (see top, inset).



This Map should be studied thoughtfully by every Australian. Nothing more striking could underline the recent warning of the Prime Minister (Mr. Menzies) to the dangers that more and more threaten Australia. Hitherto, our continental isolation and dependence on Singapore have tended to develop in many Australians a too easy sense of security—a kind of Pacific Maginot Line mind. PIX publishes this map, with its grave implications, to draw attention to the fact that, far from being isolated, we are now deeply involved in international affairs. Outcome of war involving territory enclosed by the circle, centre of which is Japanese naval-air base of Saigon, could determine Australia's destiny.

Immense strategical advantage to Japan by the occupation of eight bases in Indo-China can be seen at a glance. With the possession of Thailand or a concession, Japan could go on with building of the Kra Canal (see top, inset). Cutting of this waterway—involving about 20 miles of actual excavation—would allow any nation in possession to by-pass Singapore, and attack India and the great commercial routes from east to west. It was Japan's intention as early as 1935 to finance building of the canal. Thailand was to be allowed nominal control, while Japan used it as a naval base. A general remark in circulation some years ago was: "If Japan ever reaches Saigon, a war is half won." What of to-day?

END

From This Issue

CHECK What You've Learned

1 When a man enlists in A.I.F., about what are the odds that he will rise above rank of private? .. .. (Page 17)

2 Who wrote Australian patriotic song, "Swingin' Along the Road to Victory?" .. .. (Page 32)

3 In what country is the site of the proposed Kra Canal? .. .. (Page 45)

4 When precision instruments are being used to check accuracy of tools and gauges, why is temperature in room kept at 68 degrees Fahrenheit? .. .. (Page 22)

5 From what German supply ship were Australian seamen recently rescued? .. .. .. (Page 46)

6 What is name of American woman who started modern spiritualist movement? .. (Page 10)

7 How much did Gracie Fields raise for British War appeals in Canada and America? (Page 41)

8 In what year was Yokohama opened to foreign commerce? .. .. (Page 42)

9 Which Hollywood actress is a champion at her sport—ski-ing .. .. (Page 8)

10 Who is commander of Britain's Royal Armored Corps? .. .. (Page 26)

11 What percentage rise in pay does an A.I.F. soldier receive when he is promoted from private to corporal? .. .. (Page 17)

12 What is the capital of Indo-China? .. (Page 42)

13 Over how many miles of sea did British planes and ships chase Bismarck before sinking her? .. .. (Page 25)

14 What is chief safety feature of a new-type American bomb shelter? .. .. .. (Page 28)

15 What is approximate ceiling of the Messerschmitt 109F? .. .. (Page 16)

16 How are men trained in Australia to make precision tools and gauges for use in munitions industries? .. .. (Page 22)

17 What is weight of packed Australian-made parachute? .. .. (Page 7)

18 New battleship, King George V., has five knots more speed than other British battleships. How was this made possible? .. .. (Page 36)

19 How many bases has Japan acquired in Indo-China? .. .. (Page 45)

20 In what State was Australia's biggest mock battle carried out? .. .. (Page 3)

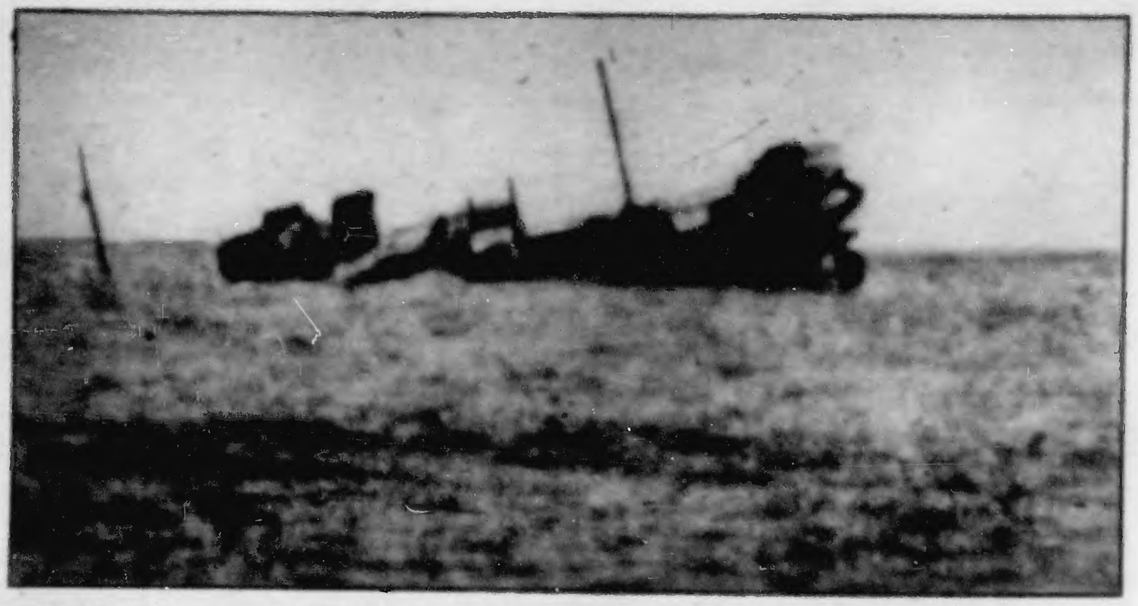
• **There's KNOWLEDGE in PIX — Every Week.**

Answers to PIX QUIZ From Page 40

1. Capable of being steered. It's from the Latin dirigere — to guide or direct.
2. Play it. It is an aboriginal wooden trumpet.
4. Fermented cabbage.
5. Napoleon, in 1803.
6. Sir George Turner.
7. Rub it.
8. Salvation Army air.

Prison Ship Rescue

Many Australians were included in the 78 officers and men rescued from imprisonment when the German ship Alstertor was recently scuttled. Alstertor had been acting as supply ship for a German raider, and rescued men [illegible] crews of Allied vessels sunk by the raider. These pictures show the sinking.



Sinking 1 Intercepted By British Warships, Alstertor's captain followed Nazi custom, ordered crew to scuttle ship. Picture shows her settling in water.



Almost Gone 2 Alsterton is now going fast. She was destroyed by time-bombs after crew had left. Debris was scattered far over the water.



Final Dive 3 Another Menace to Britain's sea lanes disappeared when stricken Alstertor took this final dive to the bottom of the ocean.



Rescued 4 It Was Three Cheers for the Navy when British sailors, imprisoned on the Nazi supply ship, were taken to safe haven of British warships.



the odds that he will rise above rank of private? .. .. (Page 17)

2 Who wrote Australian patriotic song, "Swingin' Along the Road to Victory?" .. .. (Page 32)

3 In what country is the site of the proposed Kra Canal? .. .. (Page 45)

4 When precision instruments are being used to check accuracy of tools and gauges, why is temperature in room kept at 68 degrees Fahrenheit? .. .. (Page 22)

5 From what German supply ship were Australian seamen recently rescued? .. .. .. (Page 46)

6 What is name of American woman who started modern spiritualist movement? .. (Page 10)

7 How much did Gracie Fields raise for British War appeals in Canada and America? (Page 41)

8 In what year was Yokohama opened to foreign commerce? .. .. (Page 42)

9 Which Hollywood actress is a champion at her sport—ski-ing .. .. (Page 8)

10 Who is commander of Britain's Royal Armored Corps? .. .. (Page 36)

11 What percentage rise in pay does an A.I.F. soldier receive when he is promoted from private to corporal? .. .. (Page 17)

12 What is the capital of Indo-China? .. (Page 42)

13 Over how many miles of sea did British planes and ships chase Bismarck before sinking her? .. .. (Page 25)

14 What is chief safety feature of a new-type American bomb shelter? .. .. .. (Page 28)

15 What is approximate ceiling of the Messerschmitt 109F? .. .. (Page 16)

16 How are men trained in Australia to make precision tools and gauges for use in munitions industries? .. .. (Page 22)

17 What is weight of packed Australian-made parachute? .. .. (Page 7)

18 New battleship, King George V., has five knots more speed than other British battleships. How was this made possible? .. .. (Page 36)

19 How many bases has Japan acquired in Indo-China? .. .. (Page 45)

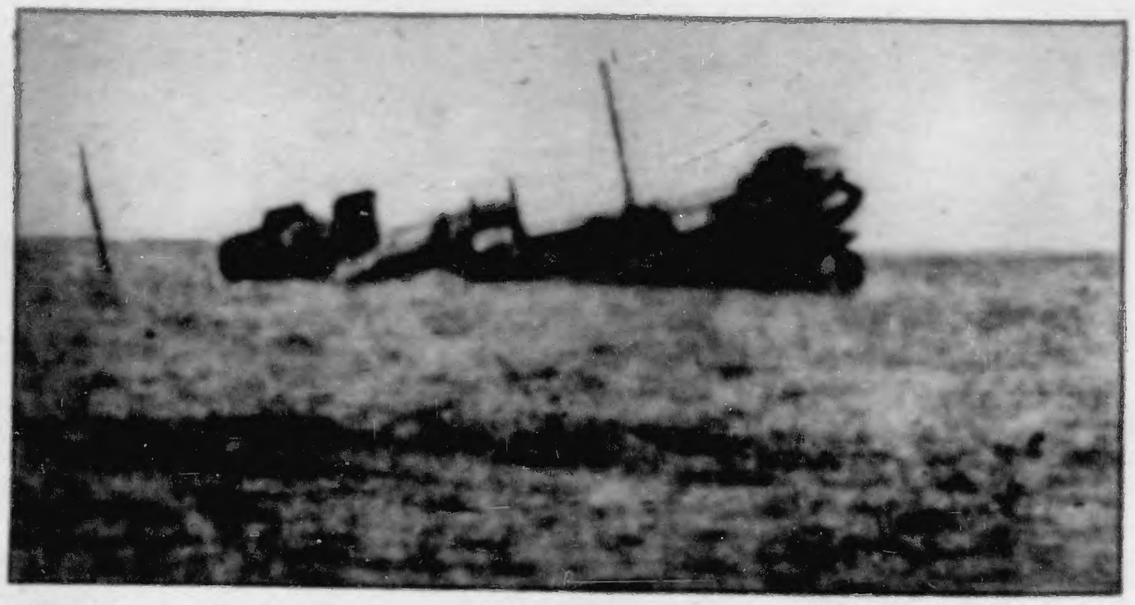
20 In what State was Australia's biggest mock battle carried out? .. .. (Page 3)

• **There's KNOWLEDGE in PIX — Every Week.**

Answers to PIX QUIZ From Page 40

1. Capable of being steered. It's from the Latin dirigere — to guide or direct.
2. Play it. It is an aboriginal wooden trumpet.
3. Jim Munro, Windbag, 1925, Statesman, 1928; Darby Munro, Peter Pan, 1934.
4. Fermented cabbage.
5. Napoleon, in 1803.
6. Sir George Turner.
7. Rub it.
8. Salvation Army air. It was previously used by Communist party as marching song.

had been acting as supply ship for a German raider, and rescued men were from crews of Allied vessels sunk by the raider. These pictures show the sinking.



Sinking 1 Intercepted By British Warships, Alstertor's captain followed Nazi custom, ordered crew to scuttle ship. Picture shows her settling in water.



Almost Gone 2 Alsterton is now going fast. She was destroyed by time-bombs after crew had left. Debris was scattered far over the water.



Final Dive 3 Another Menace to Britain's sea lanes disappeared when stricken Alstertor took this final dive to the bottom of the ocean.



Rescued 4 It Was Three Cheers for the Navy when British sailors, imprisoned on the Nazi supply ship, were taken to safe haven of British warships.



Captured 5 These Nazi Sailors will prowl the sea no more—not during this war, anyway. More than 100 were picked up after their ship had been scuttled.

PG-70686-NID

PG/70686

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. WAR DIARY OF "ALSTERUFER"

FROM 23/1/41 TO 25/4/41

Gr 12193

Oberkommando der Kriegsmarine

Kriegstagebuch „Alsterufer"

23.1.- 25.5.1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y0686
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY REFERENCE SHOULD BE MADE IN CORRESPONDENCE ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

I.

1. Skl. I 1938/41 Kdos. - Heft 1

Geheime Kommandosache

UNITED STATES NAVAL
LONDON, W1

für 1/Skl. 11838/40 geheim Marineob. Kr. 1

590.
732

Geheime Kommandosache!

1.) 1. Skl. Ia 1/6.

2.) 2. Skl. 20/6 B

3.) 3. Skl. FM, Fl 23/6 27/6

4) AHA Mitteilg.

6 1/2

5.) Mitteilung 1. Skl. an Kr. 1.

1. Skl. i. A. 6/6

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70686
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ATTENTION TO ITS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON A SLIP OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit	Vorkommnisse

UNITED STATES FLEET

Lkl. 11838/41 geh.
Abgang 6 124

über 1/Lkl an Kr

Für A.H.Q./6 in Empf. nehmen. Weitere Anordnungen
per Kurier auf Grund seitheriger Kr. Tagebuchvorschriften.

A.H.Q./6 zu tid

[6924]

2 Tel. 11 238/41 gKdos

An 1./ G I c A1 f 28/05

Die Aufnahmen bei G I c können gegebenenfalls
die Aufnahmen vom 17. 2. 41 (Sonde 11. und 12.)
(2 Sonden) ersetzen.

2./ G I n 1 / B / h 12 17. 2. 41 und
Vergl. Aufnahmen vom 19. 2. 41 wegen
der genauen Beschriftung und Lokalisierung.

An G I d 1.
G I n hat nichts
für Abschlussen.
G I n
h 12

Alle sonstigen Aufnahmen können für G I c
noch ein Ersatz.

G I d
24/Hello

KODAK SAFETY

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.1.41	Hamburger Hafen Schuppen 85	12.3o Uhr Sdr.Kdo. an Bord. Ladung übernommen, Deckslast wird seefest gezurrt. Auslaufen verschiebt sich wegen Nebel auf den 24.1.41 09.oo h. Folgende Rollen wurden eingeteilt: Fliegeralarm: . . - . Feuer im Schiff: .., .., .., .., .., Mann über Bord: - - Alarm: -, Alle Mann in die Boote: . - - ..., Schiff sprengen: Mit Tyfon anhaltender Ton und Läufer in die Maschine
24.1.41	Hamburger Hafen, Elbe	09.oo Uhr Hafenlotse kommt an Bord. Marinelotse Schunk mit Lotsenanwärter an Bord. Ausguck besetzt. F.O. wurde zur Wache herangezogen und 2 Offz. mit 3 Mann abgeteilt, im Falle der Versenkung die G-Sachen zu vernichten.
	Elbe diesig, O 2, bedeckt 752,2 / 1002 mbr wie vor 754/1005 mbr	09.2o Uhr legen mit Schlepperhilfe ab, fahren hinter Sperrbrecher 10. 12 - 13 Uhr Kompensieren die Kompasse. 15,2o Uhr passieren Brunsbüttel, 16.2o Uhr passieren Cuxhaven, 17.45 Uhr auf Befehl Sperrbrecher 10 bei Elbe 3 vor Anker gegangen. 20.oo Uhr Lt. Lüders als Begleitoffizier an Bord.
25.1.41	Elbe südliche Nordsee Wind O 3 - 4, See 3 bedeckt diesig Elbe I - Borkum	02.oo Uhr gehen Anker auf, fahren im Geleit von Sperrbrecher 10. 02.36 Uhr Fsch.H.passiert Kurs rw. 273°. 03.15 Uhr Westertill passiert. 04.18 Uhr 7 Kondor vorn übernimmt durch Zuruf das Geleit. Fahrt 14 sm, K. rw 275°, 5oo m Abstan
10.oo h 10.45 h 11.19 h	Borkum bis Terschelling	7. Greif achtern angehängt, fahren weiter im Geleit. Schiessen M.G. C/30 und M.G. 34 ein. Keine Störung, ändern Kurs rw. 242°.
12.oo h	O.z.S. 4-5, See 3 - 4 bedeckt, diesig, 1007	ändern Kurs rw. 238°. Kapitän und Schiffsoffiziere wurden vereidigt über Geheimhaltung der gesteuerten Kurse.
12.2o h	Terschelling Helten-Hoek v.Holland	6 Räumboote in Sicht, Kondor tauscht E.S. aus. Fahren im Geleit Kondor - Greif ohne Vorkommnisse
16.oo h	Egmont, östl.,nebelig See 2-3,bedeckt,2-3 sm	
16.56 h	Egmont am Zee querab	S-Boot kommt an St.B. von See, K.o tauscht E.S.-Patrone.
17.35 h	Ymuiden nach H.v.H.	
19.24 h	Ansteuerungstonne H.v.H.	Passieren Ansteuerungstonne. Laufen im Geleit
20.35 h	Mole passiert	in den Hafen H.v.H. ein, gehen vor Anker.
21.oo h	im Hafen	Liegen vor Anker, Befehl von Kondor 07.oo h
22.oo h		seeklar, Neuer Befehl 06.oo Uhr seeklar. Holländischer Lotse M.de Hart an Bord.
26.1.41	Sonntag	Hieven Anker, drehen mit Schlepperhilfe zum Auslaufen, Schlepper entlassen, Lotse von Bord.
06.oo h	S.O.lich 4, See leicht	Passieren Mole auslaufend. Ansteuerungstonne
06.35 h	bewegt, Sicht mässig	St.B. querab, fahren im Geleit T.K.O.,G.R.,S.E.
07.o3 h		Kurs rw. 240°.
07.1o h		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse -2-
26.1.41		
10.oo h	Schooneveld Wind O 2-3, See 2 bedeckt, nebelig, Sicht 2 sm vor Ostende	10.35 Uhr passieren eine Wracktonne mit Nordtoppzeichen,
		Passieren eine Tonne Ostende B.
10.o2 h		230° Lg. 49,5 sm
10.o7 h		207° Lg. 51 sm
Lo.29 h		190° Lg. 56 sm
10.32 h		228° Lg. 57 sm
10.35 h		225° Lg. 57,5 sm
11.o3 h		221° Lg. 64 sm Wandelar, Schiff stösst leicht a
11.18 h	Wind O 3, See 2 - 3	207° Lg. 67 sm
11.29 h	nebelig	240° Bg. 69,5 sm
11.39 h		W.-Spruch von Ko. z.Zt. Nieuport querab etwa 4 s
12.oo h	Nieuport, See 2 - 3 Wind O, nebelig	Nieuport Tonne passiert
12.37 h-		Fahrt 12 sm
12.48 h		Fahrt 14 sm, steuern durch Fosse de Lest.
13.o2 h	Wind O 2-3, See 2 diesig, bedeckt, 1 sm	Passieren Dünkirchen
13.37 h	vor Calais	passieren 3 Vorpostenboote (R.B.)
15.oo h	O 2, See 2, nebelig bedeckt, Sicht 2 sm.	fahren im Geleit ohne besondere Vorkommnisse.
15.45 h		Ändern Kurs auf rw. 197°.
16.oo h	Gris - Nes	
17.5o h	Berk Fr.K. querab	Gehen auf Kurs 223°.
	O 2,See ruhig, nebelig	F.T. 1805/16 Dover meldet 146° 15 sm ab.
	2 - 3 sm Sicht	Kurs 215° 1604 157° 17 sm ab.
21.oo h	O 2, See ruhig, diesig Sicht 5oo m, 1117 Bar	
22.31 h	O 2, See ruhig, Sicht 3-4,klarer Himmel	Ändern Kurs auf 214°. Keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	Vor Le Havre P.22 1020 mb, Sicht 2-3 sm diesig,klarer Himmel	Abblendevorrichtung an den Bullaugen ist zum grössten Teil nicht genügend durchgeführt .
27.1.41	Pt.de Barflaur	Fahren im Geleit. GK.O. führt
00.oo	Uhr SO 3-4,See2 diesig,klarer Himmel	K.O. fordert Lichter Cheeborg an.
04.oo h	SO 4, See 2, diesig klarer Himmel	Ab 04.3o Uhr fahren mit verschiedenen Kursen vor Cherbourg um Schiffsort festzustellen.
07.oo h	SO 4, See 3, klare Sht	S.E. übernimmt die Führung
07.22 h		Cherbourg 162° 6,5 sm ab.
8-12 h	SSO 5-6, See 4m,bedeckter Himmel,Sicht mässig mässig bewegte See	C.de le Hague querab, fahren zwischen Quersei u. Jersei durch, stark auffrischender SSO Wind, sonst keine besonderen Vorkommnisse.
12.22 h		Flugzeug in Sicht (Alarm), deutscher Zerstörer Typ H 110.
13.29 h	Plateau des Roches Douvres	= 49°3,5' N = 2° 40,5' W.
13.55 h	Plateau de Barnruie	Alle Mann Schwimmwesten anlegen.
14.oo h	SSO 4, See 2-3, Sicht	T. Greif setzt sich nach St.B. voraus,
14.15-.45 h	gut, klarer Himmel	2 M 109 umkreisen den Verband.
15.3o-15.25	Auffr.Südwind 5-6, See 5,klare Sicht,1012	2 Flugzeuge in Sicht. S.E. schiesst E.S.Patrone wird richtig beantwortet.
15.45 h		Laux Monies querab 5 sm.
16.oo h	SSW 6, See 5, klare Sicht,lange NW Dünung	
16.45-17.3o	1011	Jäger beim Verband.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse -3-
27.1.41		
17.5o-19.35	S 6-7, See 5, mässige Sicht, lange hohe NW-Dünung, 1010	Jäger beim Verband, Quessant passiert.
		Fahren mit Geleit nach Brest.
28.1.41		
00.16 h		K.O. schiesst E.S.
01.oo h		Gehen auf Brest Reede vor Anker.
10.oo h	Hafen Brest	Verholen im Kriegshafen Brest, machen an der Boje "D" fest.
15.o8 h		Gehen Anker auf bei Alstertor längsseits zur Übernahme von Kisten (Ladung)
18.5o h		legen ab und gehen an Boje "D" 19.15 Uhr fest.
29.1.41		
3o.1.41		Liegen an der Boje "D" und warten auf Kisten die mit Kurier nachgeschickt werden sollen. Kisten sind nicht angekommen, laufen ohen Ladung an Bord zu nehmen. Brennstoff und Frischwasser ergänzt. Leute vollständig ausrüsten, ungefähr 70 Mann haben in Brest noch Aurüstungsgegenstände empfangen.
31.1.41	Hafen Brest	Liegen in Wartestellung. Wasserration auf 6 l
15.oo h		pro Mann festgelegt. Gkdos-Schreiben abgeholt,
19.15 h		Stichwort Arngast. Werfen von der Boje los.
19.5o h		Laufen aus im Geleit von 2 M.S.Booten M 13 M 12, passieren die Sperrlücke.
20.1o h	Petit Minon, leichte Dünung, WSW 2-3. Abn.Mond 1.Viertel	Gehen auf Kurs 235° L.Gr, 568 sm
22.17 h		Gehen auf Kurs 153° , steuern Qu. BF 9240.
1.2.41		
-06.oo h	NNW 5, See 5, bedeckter Himmel, dieisg, bis mässige Sicht	Stellen die Uhr um 2 Std. zurück M.G.Z. fahren im Geleit ohnebesondere Vorkommnisse.. Rüsten Rettungsboote mit Proviant und Wasser aus
07.3o h		Fahrzeug mit gesetzten Lichtern in Sicht, fahren weiter im Geleit.
08.3o h		Auf der Welle G.C. 3070 Kh wurde englischer Text
09.o5 h	NW - NNW 5, See 5, bedeckt,Regenschauer Sicht 4-5, hohe NW)-Dünung, böige Winde	gehört. Spanische Fischdampfer in Sicht mit NW-Kurs
10.22 h	wie vor	Wegen Wetterlage M-Bootsgeleit entlassen, Alleinmarsch angetreten.
12.oo h	NW-NNW 5, See 5,bedeckt Sicht 5-1o sm, hohe NW -Dünungm,böige Winde, B 1017 mb +8°C =45°o,5'N =2°58' W	Keine besonderen Vorkommnisse.
12.4o h	NW 5-6, See 5, Sicht 5-1o sm,hohe Dünung	Ändern Kurs auf 270° rw, Fahrt 12 sm.
13.48 h		Deutscher Fernaufklärer in Sicht, rufen an mit "j", antwortet mit "r"
18.oo h	=45°0,1'N 4°20'W Wind NW 4-5, See 4 hohe Dünung,Sicht 5-1o	Schiff arbeitet in der NW-Dünung, 12 sm Fahrt sonst keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	Wetter unverändert B 1024 mb	Nachtmarsch ohen bes. Vorkommnisse, ab 04.oo h 14 sm Fahrt,Schiffsuhr 36 Min.zurückgestellt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.2.41		
06.oo h		Stark böige, auffrischende W-SWliche Winde.
09.oo h	45°N - 8°23'W Wind W.z.S. 5-6,See 5 bedeckt,Regenschauer 1020	Keine besonderen Vorkommnisse.
10.oo h	WSW 5-6, See 5, bedeckt Regenschauer B 1015 Sicht 2-3 sm	
12.oo h	WSW 7, See 6, bedeckt Regenschauer, diesig Sicht 2-3 sm, B 1014	Schiff stampft heftig, Spritzwasser über Deck und Luken, gehen auf 12 sm Fahrt
16.oo h	NW 6-7, See 6,bedeckt Sicht 2-3 sm, diesig, 1014	Nach rechts drehender Wind aus NW. 1014. Keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	N 6-7, See 6,bedeckt Sicht 3-4 sm 1020	Schiff arbeitet stark im Seegang und in der Dünung, Spritzwasser über Deck und Luken.
24.oo h	N 6-7, See 6,bedeckt Sicht 3-4 sm, 1025	Die Schiffsuhr wurde um 30 Min. zurückgestellt für MOZ 16. Längengrad. Ab 23.oo Uhr laufen volle Fahrt.
3.2.41		
06.oo h	Wind aus N 3, See 3 1030 mb, Sicht 1o-15 sm	Schiff arbeitet stark in der durcheinanderlaufenden Dünung. Keine besonderen Vorkommnisse.
12.oo h	Wind NNO 2-3, See 2 durcheinanderlaufende Dünung, bedeckter Himmel	Meldung durch FT. Schlachtkreuzer 6 Zerstörer Q A 1 56, Kurs Süd, Sonst nichts zu sehen. Keine besonderen Vorkommnisse.
	45°0,7'N -16°0' W	
16.oo h	Wind SO 2, See ruhig, lange NW-Dünung,bedeckt B 1033	Keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	45°0'N 18°40'W S 3, See 2, NW-Dünung durcheinanderlaufend B 1033.	Kurs rw. 270°, keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	S 4, bedeckt, See 3, 1033,5 Schiff schlingert leicht	wie vor, Schiff arbeitet leicht in der Dünung
4.2.41		
04.ooh	S-SW 3, See 2, bedeckt 1030,5	Versuchen M.G.C/30 Stände abzubauen und über Bord zu werfen. Durch die Stände ist Tarnung als neutrales Schiff erschwert.
08.oo h	W 3-4, aufklarend, See 2-3, 1030,5,Sicht 2 sm.	Mittag =45°7'N - 23°49'W
12.oo h	45°7'N 23°49' W WSW 4, bedeckt, 1028 Sicht 4 sm	Tagesfahrt 331 sm, Neuer Kurs 270° bis 38° W nördl. 42° N Breite
16.oo h	45°7'N 25°0' W W.z.S. 4, See 3, B 1027 Th. +15°, Sicht 8-10 sm bedeckt.	Keine besonderen Vorkommnisse. Befehl SKL. zunächst Wartegebiet "Bayern" gehen.
19.oo h	45°7'N 25°50'W Wind WSW 4, See 3, bedeckt,Sicht 4-5,1028	Keine besonderen Vorkommnisse. Ändern Kurs auf rw. 250°
24.oo h	leichte w-liche Winde 4 bedeckter Himmel, wechselnd bewölkt, See 3, 1030 mb, Sicht 6-7 sm	WSW Dünung, Schiff arbeitet mässig. Schiff arbeitet leicht in westlicher Dünung Keine besonderen Vorkommnisse. Stellen die Schiffsuhr um 36 Minuten zurück .

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.2.41		
08.oo h	W 3, See 2-3, wechselnd bewölkt, 1031 mb, zeitweise leichter Regen, Sicht 8 - 1o sm =43°36'N =31°11'W	Keine besonderen Vorkommnisse.
12.oo h	W 3-4, leicht bewölkt 1o32 mb =43°20'N =32°20' W	Mässig bewegte See, Schiff stampft, gehen auf Kurs rw. 253°; D.F. 340 sm
16.oo h	SSW 4-5, See 3 - 4 bedeckt, diesig, Sicht 4 sm, 1o29	Auffrischender SSW Wind Keine besondern Vorkommnisse.
20.oo h	=43°5'N =33°30' W Wind WSW 3-4, leicht bedeckt, B 1028, gute Sicht, zunehm.Mond	Schiff stampft in westlicher Dünung, sonst keine Vorkommnisse.
24.oo h	SW 4-5, bedeckt, 2-3 sm Sicht, Th. + 15°	Stark bewegte See, Schiff arbeitet stark, Spritzwasser über Deck und Luken
6.2.41		
04.oo h	SW 6-7, bedeckt, 1o24 Sicht 2-3 sm, + 15°	Schiff stampft heftig in SW-Dünung, müssen mit der Fahrt heruntergehen, stellen die Uhr um
08.oo h	SW 7-8, bedeckt, 1023 Sicht 2-3 sm, + 15°	36 Min. zurück, müssen auf rw. 229° gehen. Sehr viel Wasser über Deck und Luken.
12.oo h	=42°1O'N =36°36'W SW 4-5, See 5, bewölkt, B 1023	Wind langsam abflauend, ab 12.oo Uhr rw. 253°. Schiff stampft noch in starker SW-Dünung. Machen Umdrehungen für 12 sm. T.Dis. 255 sm.
16.oo h	=41°59'N =37°26'W SW 3-4, See 3, bedeckt 1020,5, gute Sicht.	Schiff arbeitet xxxxx noch in SW-Dünung, Wind und See nehmen ab.
20.oo h	=41°31'N =37°59'W Wind WSW 3-4, bedeckt, 1o28, Regen	Schiff stampft heftig in westlicher Dünung, 1o28, See stark bewegt.
24.oo h	SW 4-5, bedeckt, 1026	Schiff stampft in SW-licher grober See.
7.2.41	=4O°12'N =38°19'W	
04.oo h	Wind S 3, bedeckt,1o17 Regen, schlechte Sicht 1-2 sm	Schiff arbeitet in grober See und durcheinanderlaufender Dünung.
08.oo h	NW 5, See 3-4,bedeckt	See zunehmend, Dünung noch wie vorher
12.oo h	1o16 =38°59'N =38°45'W Himmel einzelne Wolken B 1021, Th. 16°, Wind NW 4-5, See 4	ändern Kurs auf rw. 180°, durcheinanderlaufende Dünung, Schiff schlingert stark
16.oo h	NW 3, bew., See 2, 1021 Th. + 16°	Schiff schlingert noch stark in westlicher Dünung.
20.oo h	NNW 2-3, wenig bewölkt See 2, Mondschein	Schiff schlingert in westl. Dünung, am Horizont starkes Wetterleuchten, zieht nacht St.B. ab.
24.oo h	W 2-3, bewölkt, zeitw. Regen, 1025, Th.+ 15° Sicht 3-4 sm.	Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
8.2.41		
04.oo h	W 2, leicht bewölkt 1025,5 + 15°, Sicht 10-15 sm, teilweise	Wetterleuchten, Schiff schlingert in durcheinanderlaufender Dünung.
05.oo h	bewölkt =35°N =39°W	Melden Standort durch Kurzsignal
08.oo h	NNW 4-5, See 4, leicht bewölkt, Sicht 1o-15	Noch durcheinanderlaufende Dünung, malen Schornstein grau mit schwarzem Topp.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.2.41		
12.oo h	=33°27'N =38°46'W Wind NNW 4, See 3-4, teilweise bewölkt, 1029 ↓ 16°	Keine besonderen Vorkommnisse. Gehen auf 8 sm Fahrt, kommen sonst zu früh nach "Bayern".
16.oo h	Wind 4, leicht bewölkt	Schiff schlingert leicht in achterlicher
20.oo h	Wind 3, leicht bewölkt	Dünung, Keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	Wind 2, leicht bewölkt Sicht 1o-15 sm, Th. ↓ 16°, 1029 - 32	
9.2.41		
04.oo h	=32°0'N =38°40'W Wind 2, see ruhig, 1031,5 - 1035,Th.↓ 17° Sicht 1o - 15 sm	Keine besonderen Vorkommnisse.
12.oo h	=29°49'N =39°00'W Wind 2, See ruhig,Sicht 1o-15 sm, 1034, ↓ 24°	
16.oo h	=29°7'N =39°14'W Sicht 1o-15 sm, 1033,5 ↓ 24°, Wind W 2 See 1	Von Schiff 10 Kurzsignal Treffpunkt ungeeignet, neuer Treffpunkt soll sein 28°N, 45°W. Ändern Kurs auf neuen Treffpunkt rw. 257°, noch 300 sm zu fahren. Kurzsignal von "D" wird durch SKL bestätigt, SKL-Befehl Q neuen Standort einnehmen.
22.oo h		
1o.2.41		
12.oo h	=28°32'N =41°51'W klarer Himmel, Sicht 1o-15 sm, 1036, ↓20° See ruhig,leichte Dünung	Liegen ab 09.oo Uhr gestoppt und lassen Schiff treiben. Malen aussenbords dunkelgrau. Bis zum Treffpunkt Z. 28°0'N -45°0'W noch 169,5 sm zu fahren. Stellen die Uhr um 12 Min. zurück Haben tagsüber Schiff treiben lassen, Schiff aussenbords gemalt.
18.oo h	=28°30'N =41°51'W See ruhig, leichte Dünung.B 1036 ↓ 20°	Dampfen mit 12 sm auf Treffpunkt 28°N 45° W, so dass Treffpunkt am 11.2.41 08.oo Uhr erreicht ist.
24.oo h	Windstille, klarer Himmel, 1037 ↓ 18°	Dampfen mit 12 sm Fahrt auf Treffpunkt, Besatzung wird gegen Typhus, Paratyphus und Colera geimpft.
11.2.41	Wetter unverändert, ruhige See, Schiff liegt ruhig	Stehen morgens 08oo Uhr auf Treffpunkt Zander 28°N 45° W, dampfen etwa 1 Stunde weiter und lassen Schiff treiben zum Malen aussenbords.
12.oo h	=27°59'N =45°15'W Wetter ruhig, 1036 ↓ 24°C.	Liegen gestoppt. 14.3o Uhr mit Kurs Ost auf Treffpunkt für 16 Uhr MOZ.
14.3o h	wie vor	
16.oo h	=28°N =45° W ruhiges Wetter 1o35 ↓ 18°	Dampfen auf Treffpunkt für 16.oo Uhr 28°N45° W Befeohlener Treffpunkt erreicht, laufen über Punkt hinaus und bleiben gestoppt liegen, Malen aussenbords beendet.
20.oo h	=28°0'N =44°30' W Wetter wie vor, Mondsch	Treiben mit gestoppter Maschine.
12.2.41	=28°5'N =45° 4' W	Dampfen auf Treffpunkt, Kurs 145°, 6 sm
07.oo h	einzelne Wolken, See ruhig,leichte Dünung	
08.oo h	1034 mb, ↓ 22°	Treffpunkt erreicht, dampfen mit 8 sm Fahrt
12.oo h	=27°19'N =45°0' W klarer Himmel, See ruhig, 1034 ↓ 24°	südlich, 12.oo Uhr Kurs Nord, so dass um 16 Uhr MOZ Treffpunkt erreicht ist.
16.oo h	=28°N =45° W ruhiges Wetter 1035 ↓ 24°	16.oo Uhr befohlener Treffpunkt erreicht, keine besonderen Vorkommnisse. Fahren bis 17 Uhr Nordkurs weiter, lassen Schiff die Nacht über treiben. Wache bleibt während des Treibens voll besetzt, 2 Offz. Ausguck vorn und achtern
17.oo h		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.2.41	=28°9'N =45o4' W	Schiff hat die ganze Nacht getrieben, keine
07.oo h	Ruhiges Wetter, leichte durcheinanderlaufende	bes. Vorkommnisse.
08.oo h	Dünung, 1033,5 ↓ 20°	Dampfen um 07.oo Uhr mit 8 sm Fahrt auf den Treffpunkt
12.oo h	=27°33'N =44°51'W Wind SW 2, See ruhig leichte westl.Dünung 1033 ↓ 23°	12.oo Uhr kehrt gemacht zum Treffpunkt um 16 Uhr Kurs rw. 344° 28 sm fahren mit 7 sm)Std. Besatzung macht Arbeitsdienst, Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
16.oo h	=28°0'N =45° 0'W Wind 2-3, See ruhig, leichte westl.Dünung, 1033 ↓ 23°	Befohlener Treffpunkt erreicht, keine besonderen Vorkommnisse. Dampfen mit 8 sm Fahrt eine Stunde über den Treffpunkt hinaus.
17.oo h	=28°7'N =45°2' W See ruhig, Wind W 2 1033 ↓ 23°	Lassen Schiff treiben, liegt nachts ruhig.
14.2.41	=28°10'N =44°59'W	06.3o Uhr Beobachtung ergibt Schiffsort:
06.3o h	Wind W 2-3, See leicht bewegt, noch lange	=28°10' N =44°59'W Fahren um 06.45 Uhr mit 8 sm Fahrt zum Treffpunkt
08.oo h	westl. Dünung,1032↓22o =28°0' N =45°0' W	Keine besonderen Vorkommnisse. 08.oo Uhr Treffpunkt erreicht, fahren mit Kurs S weiter, so dass Schiff um 16.oo Uhr auf befohlenem Treffpunkt steht.
09.oo h	Wind WNW 4, See 2, leichte Dünung, bewölkt 1032 ↓ 23°	Ausguck im Korb vorn meldet Fahrzeug 1 Strich an St.B. voraus. Zu sehen Mast und Schornstein, stösst etwa 09.1o Uhr 2 Rauchwolken aus. 09.15 h meldet derselbe Ausguck Fahrzeug an B.B. voraus 4 Strich, Masten und Schornstein zu sehen. Setzen Fernsignalball, Schiff kommt näher, antwortet mit "G", zeigen Silhuette, drehen aufeinander zu, geben "G" beim Sichten der Fahrzeuge Alarm, Geheimsachen klar zum versenken. 09.3o h Schiff 10 kommt näher, Signal "Herzlich Willkomme Winkspruch von 10" Schicke Boote, K. mit Ladeliste an Bord. 10 bis 12 Uhr K. an Bord zur Besprechung auf Schiff 10 über Abgabe von Proviant und Versorgungsgüter. Machen Ölübernahmegerät klar. Bereiten an Deck alles vor zur Abgabe von Versorgungsgütern. Liegen gestoppt und treiben in der Nähe von Schiff 10 und Eurofels. 16.oo Uhr beide Schiffe entfernen sich, Eurofels geht 20 sm südlich, Schiff 10 30 sm nördlich. Befehl vom 10: Alsterufer auf Standort treiben.
12.oo h	=27°50'N =44°58'W W 3, See 2, bewölkt 1033 ↓ 24	
16.oo h	=27°48'N =44°51'W W 2, bewölkt, leichte Dünung, 1031 ↓ 23°	
21.2o h	nördl.W 2, bewölkt Regen, See 2, 1033↓20°	2 weisse Dampferlichter in Sicht, nehmen Kurs achteraus und laufen volle Fahrt. 21.25 Uhr grünes Licht in Sicht, gehen auf SW Kurs. Dampfer in Regenböe ausser Sicht. 22.15 Uhr Dampfer erneut in Sicht. Laufen weiter mit voller Fahrt, Dampfer wandert weiter nach rechts aus. 23.oo Uhr Dampfer ausser Sicht, gehen auf rw. 250 und dampfen mit leichter Fahrt auf unseren Treffpunkt, der um 04.oo Uhr erreicht ist. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
15.2.41		
07.oo h	OSO 2, See 1, bewölkt klarer Himmel, 1032↓23°	Schiff 10 kommt in Sicht. Durch Luftspiegelung erscheint 10 als grosser Dampfer mit weissen Brückenaufbauten, hellen Masten. Drehen ab und warten auf E.S.. Drehen nach Zeigen Silhuette

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.2.41		Silhuette auf 10 zu und machen klar zur Brennstoffübernahme. Von 08.oo bos 11.3o Uhr Brennstoffübernahme 80 t.
12.oo h	=28°0'N =44°45'W O 2, See ruhig, lange NO-Dünung, 1031 ↓ 24°	Schiff rollt in NO-licher Dünung
-14.oo h	O 1, klar, 1030 ↓ 22° lange nördl.bis NO-liche	Dampfen mit Schiff 10 Kurs West. Befehl: Liegen bleiben bis 10 wiederkommt. 10 geht zu Eurofels zur Brennstoffergänzung, lassen Schiff treiben!
15.oo h	Dünung	Wegen zu langer hoher Dünung wird Schiff mit geringer Fahrt in der Dünung gehalten.
20.oo h	S 1, bewölkt und klar 1030 ↓ 24°, noch lange NO-liche Dünung, Schiff rollt stark	
16.2.41	S - W 2, bewölkt, Regen 1030 ↓ 20°	Ab 06.3o Uhr Schiff in Sicht. Durch E.S. Schiff 10 . 10 kommt in Signalweite, gibt Befehl auf neuen
03.oo h	Süd	Treffpunkt zu gehen. Schiff soll 15 sm östl.von
04.oo h	SW, bew. 1030 ↓ 20°	Ander stehen, gehen mit geringster Fahrt auf
08.oo h	S 2-3, bew.,klar, 1030 ↓ 23°	Treffpunkt. Um 12 Uhr Treffpunkt erreicht, warten auf 10, um mit Übergabe Ladung zu beginnen.
12.oo h	=28°03'N =44°41'W S - SW 3/4, See 2 1020 ↓ 24,5 °	Längsseits zu gehen ist bei der Dünung nicht möglich. 10 nimmt grosse Kisten Deckslast nicht ab. Müssen alle Ladung in Boote abgeben.
15.oo h	=28°03'N =44°45'W	Nehmen einen beschädigten Torpedo von 10 über.
16.oo h	S 3, See 2, klarer Himmel, lange NO-liche Dünung, Schiff schlingert 1027 ↓ 22°	14.3o Uhr Schiff 10 kommt zur Übernahme von Ladung in die Nähe. 15.25 Uhr Beginn mit Löschen der Munition. Längsseits gehen ist nicht möglich, daher schickt 10 ein Boot.
18.oo h		17.3o Uhr letztes Boot beladen ab. Prisenkmdo.
21.1o h	=28°25'N =44°45' W einzelne Wolken 1030 ↓ 20°	1 Offz., 2 Uoffz., 14 Mann gehen von Bord auf Schiff 10. Abgabe gestaltet sich durch Dünung schwer.Treten Marsch zum neuen Treffpunkt an.
24.oo h	W 3-4, See 3, 1029↓21°	Kurs 4°, 7 sm Fahrt.
17.2.41		Sind auf Position, stoppen und lassen Schiff
04.oo h	W 3, See 2-3	treiben. Schiff schlingert in leichter NO-licher
05.48 h	=28°30'N =44°49'W	Dünung. Wind noch zunehmend.Schiff treibt weiter.
08.oo h	SW 3-4, See 3, leicht bewölkt, 1027 ↓ 22°	Umformer für Radio kaputt, Verstärker von 10 erhalten, Radio wieder in Ordnung.
12.oo h	=28°35'N =44°42'W WSW 4, See 3, bedeckt 1026,5 ↓ 24° mässig bewegte See	Schiff kommt voraus in Sicht. E.S.Austausch (G) 10 kommt in die Nähe, setzt Boote aus und beginnen mit Übergabe der Ladung.. Inhalt der Kisten ist nicht bezeichnet, müssen erst geöffnet und nachgesehen werden, gerade dann, wenn Schiff nichts alles nimmt. Ab 08.oo Uhr treiben beide Schiffe und geben Munition ab.Abgabe gestaltet sich schwierig, da die ganze Ladung erst über die Deckslast gegeben werden muss. Abgabe um 16.oo Uhr beendet. 10 setzt Boote ein.
15.3o h	=28°35'N =44°28'W WSO 4, See 3, leicht bew.1027 ↓ 23°, See stark bewegt	17.3o Uhr entlassen bis morgen früh. Treten mit Kurs rw. 251° Fahrt zum Treffpunkt an, 3o sm zu fahren. Haben befohlenen Treffpunkt erreicht. Stoppen die Maschine, lassen Schiff treiben.
23.oo h	=28°25'N =45°0' W WSW 4, See 3, bew. 1029 - 19°.	Es wurden mit beiden Barkassen 10 folgende Munition abgegeben: 168 Gesch.Bdz.,249 Kz.LSpur 139 Gesch.Kz,229 Kartuschen in Einzelbuchsen, 40 Kart.in Buchsen zu je 4 Stck.,176Sch.3,7 cm 1Kast.mit LSpur, 4 mit Z dr.undZündladungen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.2.41		Treiben mit gestoppter Maschine, See morgens wieder mehr geworden.
04.oo h	WSW 4, See 3-4,leicht bew. 1028 ↓ 21°	
06.oo h		Gehen auf Kurs 180° mit 10 sm Fahrt
06.15 h		stoppen, Schiff 10 in Sicht. Tauschen E.S. aus. Winkspruch von 10 kann heute keine Boote aussetzen wegen Seegang, vorläufig keine Abgabe.
07.3o h	=28°23'N =44°51' W WSW 4-5, See 4, 1029 ↓ 19°einzelne Wolken.	Neuer Treffpunkt - 28°15'N =45°0' W, gehen auf rw. 205°, 19 sm zu fahren. 10 bleibt in Sichtweite. Fahren mit 10 sm Fahrt. Bauen M.G.C/30 - Stände ab und setzen M.G.C/30 an Deck auf. Nun kann Schiff, bei einem etwaigen Gesehenwerden durch Schornstein unmalen geändert werden Topplampe und N.S.A. wurden abgenommen. Signalrah am Vormast entfernt. Am achteren Mast wird auf der Dampferlaterne ein zweiter Ausguck gebaut. Am Ausguckkorb vorn und achtern sind Peilscheiben angebracht.
12.oo h	=28°15'N -44°59'W SSW 4, See 3, einzelne Wolken, sehr viel Seegang, können keine Ladung löschen. 103o ↓24	
16.oo h	WSW 3, See 2, 1030↓23° Seegang abnehmend	Schiff 10 setzt Boot aus, Beginn mit löschen, geben 150 Gr.Kz. an Bord. Letztes Boot legt ab.
17.3o h		Entlassen für die Nacht zum neuen Treffpunkt
18.oo h		für morgen.
18.2o h	=28°17'N =44°50'W SW 3-4, See 3, 1o32 ↓22° noch westl.Dünung	Steuern rw. 216° 15 sm, sollen 07.oo Uhr sein 28°5'N =45°0' W.
20.3o h	=28°5'N =45°0'W SW 3-4, See 3, 1033	Haben befohlenen Punkt erreicht, lassen Schiff treiben. Schiff rollt in westlicher Dünung.
19.2.41	↓ 22°	
04.oo h	SW 2-3, leicht bewölkt 1031	
05.49 h		Dampfen auf befohlenen Treffpunkt 15 sm nördl.
06.o5 h	=28°12'N =44°56'W	Zander. 10 kommt in Sicht, tauschen E.S. aus.
06.5o h	SW 2-3, leicht bewölkt	
07.oo h	1032,5	Machen an Deck alles klar zur Übergabe der
07.3o h		Ladung. 10 setzt 2 Boote aus. Ab 08.oo Uhr
12.oo h	=28°17'N =44°53'W SW 2, See 1, 1032 ↓24 noch Dünung.	Abgabe von Munition und Güter. 16.oo Uhr Munitionsabgabe beendet. Schiffe arbeiten noch in der Dünung. Nachm. See ruhiger, nur noch lange leichte Dünung aus West, Schiffe können nicht längsseits gehen. Abgabe nimmt längere Zeit in
16.oo h	=28°17'N =44°46'W SW 2-3, See 1, 1o31 ↓ 24°, Dünung abnehm.	Anspruch, da die Boote von 10 nicht so viel nehmen können. Jedesmal 6o 15 cm oder 20 Buchs. Kartuschen je 4 Stck .
17.5o h		Entlassen auf Treffpunkt. Beide Schiff trennen
18.15 h		sich. Dampfen auf Treffpunkt für morgen früh
20.3o h	=28° 5'N =45°0' W SW 2-3, See 2, zunehm. Wind 1032 ↓ 20°	rw. K. 226° 17 sm. Stoppen die Maschine und lassen Schiff treiben. Über Nacht auffrischender Wind, See unruhiger als gestern.
24.oo h	SW 3, See 2-3, 1032 ↓ 20°	Schiff schlingert in NW-licher Dünung.
2o.2.41		
04.oo h	SW 3, See 2, 1o31 ↓22°	Gegen morgen schnell auffrischende Winde, See zu-
06.oo h	leicht bewölkt, See 4/5	nehmend. Treffen 06.1o Uhr mit 10 zusammen
09.oo h	SWz.S. 4 1030 ↓ 24	10 will beide Boote aussetzen, Schiffe schlingen zu stark, Für Boote zu viel See. Boote werden nicht ausgesetzt. In den Luken wird alles klargemacht zur schnellen Abgabe. Stehen auf Ost und Westkurs auf und ab, warten besseres Wetter ab.Den ganzen Tag läuft sehr lange ziemlich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.2.41		ziemlich hohe Dünung aus NW. Boote können nicht ausgesetzt werden. Abgabe von Proviant oder Material ist nicht möglich. Stehen den ganzen Tag mit langsamer Fahrt Ost West. Wind frischt noch auf, Dünung läuft weiter ziemlich hoch.
12.oo h	28° 20'N =44°56'W SW 4, See stark bewegt lange hohe NW) Dünung	
16.oo h	SW 4, klarer Himmel 1029 ↓ 22° lange Dünung aus NW	
17.oo h		Geben Abgabe auf, Befehl zum Treffpunkt morgen früh 07.oo Uhr wie bisher. Dampfen zum Treffpunkt mit verschiedenen Kursen günstig zum Wind und See Können Schiff nicht treiben lassen, da es zu stark rollt, dampfen daher mit geringster Fahrt gegen See und Dünung
20.oo h	SW 4, Klarer Himmel 1030 ↓ 21°	
24.oo h	SW 3, wie vor 1030	
21.2.41	SSW 2-3, See 2	
04.oo h	1028 ↓ 20, Dünung wird weniger	
06.2o h	28°16'N =44°57'W SSW 2-3, See abnehmend	06.56 Uhr Schiff kommt in Sicht, tauschen E.S.aus stoppen und drehen bei, Schiff schlingert noch, trotzdem wird mit Proviant- und Materialabgabe begonnen. Im Laufe des Vormittags nimmt See und Dünung ab, Nachmittag brist der Wind wieder stark auf, See und Dünung nehmen zu. Trotz Seegang und Dünung fertig mit Proviant und Materialabgabe.
12.oo h	28°22'N =44°58' W SW 2-3, leicht bewölkt 1025 ↓ 23°, Wind wird mehr, Seegang nimmt zu	17.oo Uhr legt letztes beladenes Boot ab. 18.oo h werden entlassen zum Treffpunkt für morgen früh. Als Verlust ist 1 Kiste (30 Ds.) Syrup und 6 Ds. Farbe zu buchen. Diese Kisten setzten beim Wegfieren auf die Bordwand, der Bootsbesatzung gelang es nicht, diese noch zu halten. Das Beladen der Boote gestaltete sich durch die überfallende Back besonders schwierig. Leute arbeiten überall gleich gut, es geht ohne Verletzte ab.
15.4o h	28°22'N =44°50' W	Dampfen bis 28°15'N =45°0' W und lassen Schiff treiben.
16.oo h	SSW 4, bedeckt, 1024 ↓ 22°	
20.oo h	SSW 4, leicht bewölkt 1025 ↓ 22°, bewegte See, Schiff rollt in NW-licher Dünung	
24.oo h	SSW 4-5, leicht bewölkt 1025 ↓ 22°, zunehmender Wind und See	Schiff liegt trotz zunehmender See ziemlich ruhig quer zum Wind.
22.2.41	SSW 5, See 4, bedeckt	Morgens 07.oo Uhr treffen Schiff 10, tauschen ES. Durch W. kommt noch Bestellung über Ladung, die noch übergeben werden soll. Wegen zu starken Seegang wird kein Boot ausgesetzt. See und Wind werden immer mehr. Schiffe schlingern und stampfen sehr. Beladung kann nicht vorgenommen werden. Stehen auf Süd- und Nordkurs auf und ab und warten auf besseres Wetter. Ab 08.3o Uhr dampfen N S)-Kurs, warten bis Wetterbesserung eintritt. See und Wind nehmen zu. An Abgabe ist nicht mehr zu denken. Schiffsort gilt für Treffen morgen früh, falls keine Beobachtung. Entlassen, dampfen nach Koppelung auf 28°5'N =45°0' W.Schiff arbeitet heftig in der See. Stark aufgewühlte See, Schiff arbeitet stark.
04.oo h	1025 ↓ 22°, Schiff rollt ziemlich stark	
08.oo h	SSW 5-6, See 5,bedeckt zeitweise Regenschauer 1021 ↓ 20°	
12.oo h	S 6, See 5, 1021↓ 20° bdeckt, Regen	
16.oo h	28°27'N =44°59'W	
17.oo h	g von Schiff 28°24'N =44°58'W	
20.oo h	S 6-7, Regen und Gewitterschauer, 1019 ↓20°	
24.oo h	S 8 Regen- und Gewitterschauer 1018	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.2.41	S 4, See 4, Regenböen	04.58 Uhr erhalten Beobachtung Nordsternbreite ergibt -28°39'N
04.oo h	1017 ↓ 21°, später auf-	fahren rw. 180° mit 10 sm Fahrt zum Treffpunkt. 28°31'N =44°50'W
05.o2 h	klarend	stoppen die Maschine, Schiff in rw. 350° in Sicht
05.44 h		tauschen E.S. "Schiff 10", fahren weiter ab 620 h 350° 6 sm
06.11 h	Windstille, bei Sonnenaufgang wieder auffrischend	stoppen
06.44 h	=28°30'N =44°50'W	fahren wieder N und S und warten Wetterbesserung
07.o9 h	W 2, See 4	ab. Wind ist ruhiger geworden, Seegang für die
08.oo h	W 3, See 3-4 1019↓22 See noch ziemlich	Boote noch zu stark. Ändern Kurs Ost - West mit stündlicher Änderung
10.oo h	bewegt	Nachmittag ist noch keine Gelegenheit zum Boote
12.oo h	=28°17'N =44°4O'W W 2-3, See noch bewegt durcheinanderlaufende Dünung, 1021 ↓ 22°	aussetzen. Wind und See abnehmend. 16.3o "10" setzt Boot aus und 17.oo Uhr Boot längsseits. Geben noch einige Güter ab. 18.oo Uhr Abgabe beendet, Boot legt ab. Entlassen zum Treffpunkt
18.15 h	=28°20'N =44°41'W	für morgen früh. =28°10'N =45°0'W, dampfen
20.oo h	W 1-2, See wird ruhiger 1023 ↓ 22° Dünung läuft durcheinander Schiff schlingert stark klarer Himmel	14 sm nach Süden. Stoppen, lassen Schiff treiben. 01.oo Uhr Schiff gegen Dünung gelegt, wegen zu starken Schlingerns
24.2.41		
01.oo h		Müssen mit der Maschine angehen, schlingert sehr
04.oo h	Stille, See ruhig, starke durcheinanderlaufende Dünung	stark in der Dünung, manöverieren mit langsamer Fahrt, um Schiff einigermassen ruhig zu legen.
05.45 h	1022 ↓ 22°	Schiff in Sicht, tauschen E.S. (Schiff 10)
06.oo h	=28°8'N =44°55'W	fahren zu Schiff 10
06.3o h		stoppen und lassen Schiff treiben, See und
07.3o h		Dünung haben nachgelassen.
08.oo h	SSW 4, See 3(1021↓22) See schnell zunehmend	10 setzt Boot aus zur Abgabe restlicher Güter. Wind schnell auffrischend, See zunehmend
09.55 h		Winkspruch Abgabe abbrechen wegen Wetterlage. Torpedoabgabe kann nicht stattfinden. Brechen Abgabe ab.
10.5o h		Entlassen zum neuen Treffpunkt, gehen 26°N 44°W
	teils stark bewölkt	und erwarten dort besseres Wetter, Torpedoabgabe
12.oo h	=28°13'N =44°56'W SSW 5, See 4, 1019↓22° See und Wind zunehmend Regenschauer	Warten bis 12 Uhr, da in der Maschine noch ein Kabel für Ruderleitung eingezogen werden muss.
16.oo h	SSW 6-7, See 5, 1017 ↓ 22° abwechselnd bewölkt,Regenschauer	12.o4 Uhr treten Marsch nach 26°N 44° W an. Wind und See noch unverändert. Kurs 163°, Schiff arbeitet heftig in S - SW Seegang und Dünung.
20.oo h	WSW 6-7, bewölkt, 1018 Regenschauer, Sicht 5-6 sm, dunkle Nacht 27°18'N -44°26'W	Wind und See unverändert. Ab 22 Uhr Wind abflauend. See ruhiger steuern den alten Kurs 163°.
24.oo h	WSW 4-5, See 4, klarer Himmel, Sicht gut,abwechselnd bewölkt 1019 ↓ 23°	Steuern Kurs 163°, Fahrt 8 sm, See ruhiger, Wind noch weiter abflauend, Schiff liegt ruhiger 20 - 23 Uhr starkes Wetterleuchten in NO.Stellen Schiffsuhr 4 Minuten vor.
25.2.41	=26°16'N =44°06'W	
04.oo h	West 3-4, See 4,Sicht 1o-12 sm,einzeln Wolken	
05.3o h	1019 ↓ 22°.	Schiff kommt in Sicht. 05.4o Uhr tauschen E.S. geben aber, auf Befehl von 10,vor Sonnenaufgang

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2.41		Sonnenaufgang nicht zu morsen, kein (G). Drehen nur ab und zeigen Breitseite.
05.48 h		Gehen auf Kurs 290°, 06.03 Uhr gehen wieder auf
	"10" =26°10'N =43°59'W	alten Kurs, 06.14 Uhr rw. K. 120°, halten auf
06.29 h	=26° 5'N =44°00'W	Schiff 10 zu nachdem 10 Breitseite gezeigt,
07.05 h		stoppen
08.00 h	=26° 5'N =44°00'W WNW 4-5, See 4,102o↓22 einzelne Wolken,Sicht 1o-12 sm	stehen mit Nord - Südkurs auf und ab und warten auf günstiges Wetter zur Torpedoabgabe. An Deck wird alles klargemacht. Beabsichtigen mit 2 Gummibooten Torpedos abzugeben. Torpedos sollen an Deck ins Gummiboot festgestaut werden und beides über Bord gehievt werden. Um Torpedos beim Aus-der-Luke-nehmen nicht zu beschädigen, werden sie mit Hängemattsmatratzen (Schwanzstück) umwickelt.
	=26°10'N =43°59' W	11.45 Uhr MOZ hören Deutschlandsender 16.45 Uhr
12.00 h	NW 5, See 5, Dünung aus W. 1020 ↓ 22°	D Zeit klar. (vermutlich ausländischer Sender,
16.00 h	=26°13'N =43°59' W NW 5, See und Dünung unverändert, 1o19	der durch Pausezeichen bluffen will). See und Dünung sehr stark. An Abgabe Torpedos ist nicht zu denken. 17.56 Uhr werden entlassen
20.00 h	NW 5, bewölkt, 102o =26°4' N =43°42'W ↓ 22°	zum neuen Treffpunkt. See und Dünung unverändert, steuern zum neuen Treffpunkt nach 25°30'N =43o W. Versuchen, durch südlicher gehen besseres Wetter anzutreffen.
24.00 h	NW 3, See 4, lange W-Dünung, 1021 ↓22°	Aber noch nichts besseres getroffen.Kurs rw.122° 64 sm
26.2.41		
04.00 h	NW 2, See 3, aber äusserst hohe Dünung aus West, 1020 ↓ 22°	See und Wind haben abgenommen; aber äusserst hohe Dünung lässt das Schiff nicht zur Ruhe kommen.An
05.55 h	=25°47'N =42°57'W	Torpedoabgabe ist nicht zu denken. Stellen Schiffsuhr um 10 Min. voraus. Schiff in Sicht, atuschen
06.4o h		E.S.(G), stoppen in der Nähe von Schiff 10,stehen
07.00 h		mit West- und Ostkurs 1 F auf und ab und warten
08.00 h	NW 2-3,leicht bewölkt	auf günstiges Wetter.
08.3o h	1021,5 ↓ 22°, noch lnge hohe Dünung	10 Winkspruch: Habe Salz im Kesselwasser muss stoppen und Feuer ausmachen. Al. nach eigenem Ermessen. Steuern Kurs günstig zur See und Dünung
12.00 h	=25°22'N =43°00'W NW 2-3, See 3, leicht bew., 1022,5 ↓ 22° hohe lange Dünung, Sicht	stehen stündlich westl. von 10. See und Dünung noch unverändert.
15.45 h	10 - 15 sm	10 gibt etwaige Übernahme Torpedos auf.
16.00 h	=25°27'N =42°58' W NNW 3, leicht bew.,See ruhiger, 1022 ↓ 22. abflauend	Entlassen zum neuen Treffpunkt morgen früh. Steuern günstigen Kurs zur See und Dünung etwa 30 NW von "10".
20.00 h	Stille - N 2, noch hohe	rw. K. 310° 5 sm.
27.2.41	Dünung, 1023,5 ↓ 23°	
	=25°53'N =43°32' W N 2, See ruhig, bewölkt	Bis 24.00 Uhr läuft See vollkommen ruhig; aber noch hohe Dünung. 24.00 Uhr mache kehrt auf
	1024,5 ↓ 22°, dunkle Nacht	Gegenkurs so, dass "10" um 07.3o Uhr erreicht ist.
04.00 h	25°36' N =43°11'W N 2, See ruhig, Sicht	05.4o Uhr =25°20'N =42°47' W
06.12 h	12 sm,1024 ↓ 23°	Schiff voraus in Sicht, tauschen E.S. "10"
07.08 h	25°11'N =42°35' W	zeigt 2 mal Breitseite. Wir geben wie verabredet "G", beide Schiffe drehen aufeinander zu.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.2.41		
08.00 h	NO 2-3, leicht bewölkt See ruhig, noch lange Dünung	Ab 07.08 Uhr rw. K. 140° 8 sm, warten bis Dünung weniger wird.
		hohe An Bord wird alles vorbereitet zur Torpedo-abgabe. "10" fährt etwa 8 sm voraus.2.Ausguck-korb für den achteren Mast angefertigt und ange-bracht. Ausguck im achteren Mst aufgezogen.
12.00 h	=24°42' N =42°9' W NO 2-3, leicht bewölkt 1026 ↓ 22°	Schiff rollt noch in laneger NNW Dünung.
16.00 h	=24°18'N =41°51'W NO 3, leicht bewölkt 1024 ↓ 22°	Noch unverändert .
20.00 h	=23°56'N =41°32'W S 2-3, böig, leichter Regen, 1027 ↓ 22°	Kmdt. 10 hält Kurs und Fahrt 8 sm durch, um ruhige See zu bekommen.. Dünung wird allmählich weniger.
24.00 h	SO 3, klar, 1027 ↓22° Sicht 10 - 15 sm	Steuern weiter in Kielwasser von "10".
28.2.41		
04.00 h	=23°19' N =41°01'W SO 2, leicht bewölkt 1026 ↓ 22°	Stellen die Uhr 8 Minuten vor.
07.00 h	=22°53'N =40°32'W OSO 2, leicht bewölkt 1027 -↓ 22°	Stoppen, Dünung hat abgenommen, können mit Torpedoabgabe beginnen. 07.5o Uhr "10" setzt Boot aus. Für "10" vorge-sehenes Gummiboot wurde aus der Luke genommen und klar zur Torpedoabgabe gemacht. 08.15 Uhr nehmen den 1. Torpedo aus der Luke. Zuerst ver-sucht, Torpedo zusammen mit Gummiboot über Bord zu geben. Es erwies sich als umständlich. Darauf hin das Gummiboot mit Hängematten ausgelegt und Torpedo hineingelegt, ging besser. Alle 5 Tor-pedo wurden so abgegeben.
12.00 h	OSO 2, wen.bewölkt, 1028 ↓ 22°	Torpedoabgabe beendet. Noch einige Stückgüter abgegeben.
14.42 h		Letztes Boot legt ab, setzen Gummiboote ein
14.5o h		(eins von "10" erhalten Nordmark"). Entlassen nach Plan. "10" setzt Kriegsflagge,
16.00 h	=22°40'N =40°30'W O 3-4, wen.bewölkt 1026,5 ↓ 22°	Alsterufer Reichsdienstflagge, dieben die Flagge beide Schiffe entfernen sich. Steuern ab 15.3o Uhr rw. 165°, Fahrt 14 sm. Wind wieder etwas auffrischend.
20.00 h	=21°42'N =40°14'W OSO 4, klar, 1027,5 ↓ 23°	Keine besonderen Vorkommnisse.
24.00 h	OSO 4, klar, 1o28↓24°	
1.3.41		
04.00 h	OSO 3, leicht bewölkt 1026,5 ↓ 26°	Besatzung wird zum zweiten mal geimpft, See leicht bewegt, leichte Dünung.
08.3o h	=19°6'N =39°28'W OSO 4, leicht bewölkt 1027	
12.00 h	=18°13'N =39°16'W OSO 4, wie vor, 1027	ges. D =283 D.F. -13,8 sm B.vers. 162° 6 sm behalten rw. 165° bei.
15.00 h	=17°32'N =39°05'W O 4, See 3, 1026,5↓23	
20.00 h	OSO 4,See 3 1027,5↓23 Sicht 1o-15 sm,1.bew.	
24.00 h	OSO 4, See 3 leicht bw 1028 ↓ 22°	

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckslager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2.41		Sonnenaufgang nicht zu morsen, kein (G). Drehen nur ab und zeigen Breitseite.
05.48 h		Gehen auf Kurs 290°, 06.03 Uhr gehen wieder auf
	"10" =26°10'N =43°59'W	alten Kurs, 06.14 Uhr rw. K. 120°, halten auf
06.29 h	=26° 5'N =44°00'W	Schiff 10 zu nachdem 10 Breitseite gezeigt,
07.05 h		stoppen
08.00 h	=26° 5'N =44°00'W	stehen mit Nord - Südkurs auf und ab und warten
	WNW 4-5, See 4,1020+22	auf günstiges Wetter zur Torpedoabgabe. An Deck
	einzelne Wolken, Sicht	wird alles klargemacht. Beabsichtigen mit 2 Gummi
	10-12 sm	booten Torpedos abzugeben. Torpedos sollen an
		Deck ins Gummiboot festgestaut werden und beides
		über Bord gehievt werden. Um Torpedos beim Aus-
	=26°10'N =43°59' W	der-Luke-nehmen nicht zu beschädigen, werden sie
12.00 h	NW 5, See 5, Dünung	mit Hängematttsmatratzen (Schwanzstück) umwickelt.
	aus W. 1020 + 22°	11.45 Uhr MOZ hören Deutschlandsender 16.45 Uhr
16.00 h	=26°13'N =43°59' W	D Zeit klar. (vermutlich ausländischer Sender,
	NW 5, See und Dünung	der durch Pausezeichen bluffen will).
	unverändert, 1019	See und Dünung sehr stark. An Abgabe Torpedos
20.00 h	NW 5, bewölkt, 1020	ist nicht zu denken. 17.56 Uhr werden entlassen
	=26°4' N =43°42'W	zum neuen Treffpunkt.
	+ 22°	See und Dünung unverändert, steuern zum neuen
24.00 h	NW 3, See 4, lange	Treffpunkt nach 25°30'N =43° W. Versuchen,
	W-Dünung, 1021 +22°	durch südlicher gehen besseres Wetter anzutreffen.
26.2.41	NW 2, See 3, aber	Aber noch nichts besseres getroffen. Kurs rw. 122°
04.00 h	äusserst hohe Dünung	64 sm
	aus West, 1020 + 22°	
05.55 h	=25°47'N =42°57'W	See und Wind haben abgenommen; aber äusserst hohe
06.40 h		Dünung lässt das Schiff nicht zur Ruhe kommen. An
07.00 h		Torpedoabgabe ist nicht zu denken. Stellen Schiffs
08.00 h	NW 2-3, leicht bewölkt	uhr um 10 Min. voraus. Schiff in Sicht, atuschen
08.30 h	1021,5 + 22°, noch	B.S.(G), stoppen in der Nähe von Schiff 10, stehen
	lange hohe Dünung	mit West- und Ostkurs 1 F. auf und ab und warten
		auf günstiges Wetter.
		10 Winkspruch: Habe Salz im Kesselwasser muss
12.00 h	=25°22'N =43°00'W	stoppen und Feuer ausmachen. Al. nach eigenem
	NW 2-3, See 3, leicht	Ermessen. Steuern Kurs günstig zur See und Dünung
	bew., 1022,5 + 22°	stehen stündlich westl. von 10.
	hohe lange Dünung, Sicht	See und Dünung noch unverändert.
15.45 h	10 - 15 sm	
16.00 h	=25°27'N =42°58' W	10 gibt etwaige Übernahme Torpedos auf.
	NNW 3, leicht bew., See	Entlassen zum neuen Treffpunkt morgen früh.
	ruhiger, 1022 + 22.	Steuern günstigen Kurs zur See und Dünung etwa
	abflauend	30 NW von "10".
20.00 h	Stille - N 2, noch hohe	rw. K. 310° 5 sm.
27.2.41	Dünung, 1023,5 + 23°	
	-25°53'N =43°32' W	Bis 24.00 Uhr läuft See vollkommen ruhig; aber
	N 2, See ruhig, bewölkt	noch hohe Dünung. 24.00 Uhr mache kehrt auf
	1024,5 + 22°, dunkle	Gegenkurs so, dass "10" um 07.30 Uhr erreicht ist.
	Nacht	
04.00 h	25°36' N =43°11'W	05.40 Uhr =25°20'N =42°47' W
	N 2, See ruhig, Sicht	
06.12 h	12 sm, 1024 + 23°	Schiff voraus in Sicht, tauschen E.S. "10"
		zeigt 2 mal Breitseite. Wir geben wie verabredet
07.08 h	25°11'N =42°35' W	"G", beide Schiffe drehen aufeinander zu.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.2.41		Ab 07.08 Uhr rw. K. 140° 8 sm, warten bis
08.00 h	NO 2-3, leicht bewölkt	Dünung weniger wird.
	See ruhig, noch lange	hohe An Bord wird alles vorbereitet zur Torpedo-
	Dünung	abgabe. "10" fährt etwa 8 sm voraus. 2. Ausguck-
		korb für den achteren Mast angefertigt und ange-
		bracht. Ausguck im achteren Mst aufgezogen.
12.00 h	=24°42' N =42°9' W	
	NO 2-3, leicht bewölkt	Schiff rollt noch in laneger NNW Dünung.
	1026 + 22°	
16.00 h	=24°18'N =41°51'W	Noch unverändert.
	NO 3, leicht bewölkt	Kmdt. 10 hält Kurs und Fahrt 8 sm durch, um
	1024 + 22°	ruhige See zu bekommen..
20.00 h	=23°56'N =41°32' W	Dünung wird allmählich weniger.
	S 2-3, böig, leichter	
	Regen, 1027 + 22°	Steuern weiter in Kielwasser von "10".
24.00 h	SO 3, klar, 1027 +22°	
28.2.41	Sicht 10 - 15 sm	
04.00 h	=23°19' N =41°01'W	Stellen die Uhr 8 Minuten vor.
	SO 2, leicht bewölkt	
	1026 + 22°	
07.00 h	=22°53'N =40°32'W	Stoppen, Dünung hat abgenommen, können mit
	OSO 2, leicht bewölkt	Torpedoabgabe beginnen.
	1027 -+ 22°	07.50 Uhr "10" setzt Boot aus. Für "10" vorge-
		sehenes Gummiboot wurde aus der Luke genommen
		und klar zur Torpedoabgabe gemacht. 08.15 Uhr
		nehmen den 1. Torpedo aus der Luke. Zuerst ver-
		sucht, Torpedo zusammen mit Gummiboot über Bord
		zu geben. Es erwies sich als umständlich. Darauf
		hin das Gummiboot mit Hängematten ausgelegt und
		Torpedo hineingelegt, ging besser. Alle 5 Tor-
12.00 h	OSO 2, wen. bewölkt,	pedo wurden so abgegeben.
	1028 + 22°	Torpedoabgabe beendet. Noch einig Stückgüter
14.42 h		abgegeben.
		Letztes Boot legt ab, setzen Gummiboote ein
14.50 h		(eins von "10" erhalten Nordmark").
		Entlassen nach Plan. "10" setzt Kriegsflagge,
		Alsterufer Reichsdienstflagge, dieben die Flagge
16.00 h	=22°40'N =40°30'W	beide Schiffe entfernen sich.
	O 3-4, wen. bewölkt	Steuern ab 15.30 Uhr rw. 165°, Fahrt 14 sm.
	1026,5 + 22°	Wind wieder etwas auffrischend.
20.00 h	=21°42'N =40°14'W	
	OSO 4, klar,	Keine besonderen Vorkommnisse.
	1027,5 + 23°	
24.00 h	OSO 4, klar, 1028+24°	
1.3.41		
04.00 h	OSO 3, leicht bewölkt	Besatzung wird zum zweiten mal geimpft, See
	1026,5 + 26°	leicht bewegt, leichte Dünung.
08.30 h	=19°6'N =39°28'W	
	OSO 4, leicht bewölkt	
	1027	
12.00 h	=18°13'N =39°16'W	ges. D =283 D.F. -13,8 sm B.vers. 162° 6 sm
	OSO 4, wie vor, 1027	behalten rw. 165° bei.
15.00 h	=17°32'N =39°05'W	
	O 4, See 3, 1026,5+23	
20.00 h	OSO 4, See 3 1027,5+23	
	Sicht 10-15 sm, l.bew.	
24.00 h	OSO 4, See 3 leicht bw	
	1028 + 22°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.3.41	O 4-5, See 4,1026↓20	
04.00h	leicht bew.Sicht lo-15	06.00 Uhr =14°29'N =38°6'W
08.00	O 5, See 4, 1026 ↓ 22° leicht bewölkt	erhalten F.T. von SKL. Eintreffen "Karin" lo. - 11.3.41, dort warten =13°8'N =37°45'W GD.-328 sm DF. 13,7
12.00	ONO 4-5, leicht bew. 1026 ↓ 23°, Sicht lo-15	16 Uhr -12°3'N =37°30' W. Die Uhr wurde um
16.00	ONO 4-5 1024,5 ↓ 25°	6 Minuten vorgestellt
20.00	1025,5 ↓ 24,5°	den ganzen Tag mässig bewegte See, Schiff
24.00	ONO 3-4 1025,5 ↓ 23,5°	schlingert in östl. See und Dünung. An Bord
3.3.41	ONO 3, bedeckt,1025↓24,5	alles wohlauf. Sonst keine besonderen Vorkommnis
04.00 h		Steuern weiter rw. 165°, See mässig bewegt,
08.00 h	NO 3-4, bed.1025 ↓ 26°	Schiff schlingert leicht
12.00 h	=7°29'N =36°24'W	G.D. = 338 sm. D.F. 14,1 sm
	NO 3, leicht bewölkt 1025 ↓ 29°	G.K. = 166° B.V. 217° lo sm
16.00 h	NO 3, wen.bew.1022↓28°	
20.00 h	NO 2, wen.bew.1024↓27°	20.00 Uhr ändern Kurs auf rw. 154°, um am 4.3.
24.00 h	NO 2, wen.bew.1024,5↓26,5	mittags nicht direkt auf P."Krebs" zu sein.
4.3.41		Keine besonderen Vorkommnisse.
04.00 h	NO 2-1, l.bew.1024↓26°	Schiff schlingert leicht in östlicher Dünung
08.00 h	=3°19'N =34°41'W	
	NO 2, bewölkt 1024↓26°	
12.00 h	=2°22'N =34°14'W	D. 333 sm; D.F. 14 sm Kurs rw. 130°
	NNO 3, See 2, Sicht lo-15 sm, 1024 ↓ 31°	
16.00 h	NNO 3, See 2, Sicht w.v.	Schiff schlingert leicht in NO-licher Dünung, an Bord alles wohl.
20.00 h	O 2, See 2, leichter Regen, 1023 ↓ 26°	Schiffsarzt und einige Täuflinge werden getauft
24.00 h	SO 2-3, See 2, l.Regen 1023 ↓ 22°	
5.3.41		02.30 Uhr Äquator passiert -31°37'W
03.50 h		
04.20 h	SO 2, bedeckt, Sicht lo-15 sm, 1021↓ 26°	Dampfer mit gesetzten Lichtern an BB.in Sicht, wandert schnell nach BB. aus. Ändern Kurs um einen Strich nach St.B., um bei Hellwerden ausser Sicht zu sein. Schiff ausser Sicht.
08.00 h	=0°51'S =30°39'W	
	OSO 3, See 2-3,1022↓28° leicht bewegte See, Sicht lo-15 sm	
12.00 h	=1°36'S -30°03'W	G.D. -346 sm, D.F. 14,6 sm Kurs rw. 130°.
	OSO 3, See 2-3,1021,5 ↓ 30°	
16.00 h	SO 3, See 2	13 - 15 Uhr Äquatortaufe aller an Bord befind-
20.00 h	1020 ↓ 29	lichen Seeleute, die noch nicht getauft waren
	1021 ↓ 27	sonst keine besonderen Vorkommnisse.
24.00 h	SO 3, See 2,1021 ↓ 28° Sicht sehr gut	
6.3.41		
01.00 h		
04.00 h	SSO 3, See 2,Sicht gut 1020 ↓ 28°	Starkes Meereslauchten, das am Horizont vermutlic mit Lichtern verwechselt wurde
08.00 h	SSO 4, wie oben	
12.00 h	=5°7'S -25°56' W	G.D. =325 sm, D.F. 13,5 sm, keine astron.Ortsang.
	SSO 4, See 3, 1021↓ 29	Jungmann Werner Weber wurde wegen Trunkenheit im
16.00 h	SSO 3, See 2, Sicht lo-15 sm, 1020 ↓ 30°	Dienst mit 10 Tagen geschärften Arrest bestraft. W. hat sich trotz Verbot und mehrmaliger Verwar-
22.00 h	SSO 2, klar,1021↓28°	nung betrunken und konnte seine Wache nicht gehen
24.00 h	w.o. Sicht lo-15	Schiff stampft leicht in SO Dünung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.3.41	SO 3, l.bew.1020↓27,5°	
04.00 h	Sicht lo - 15 sm	
08.00 h	SO 2-3, See mässig bewegt, 1021 ↓ 28°	Schiff stampft leicht in SO-Dünung
12.00 h	SO 3-4, See etwas zunehmend,1022 ↓ 29°	-8°25'S =21°52' W
16.00 h	SO 4, leicht bewegt Sicht sehr gut lo-15 1020,5↓28,5°	G.D. -313 sm, D.F. 13,2 sm. B.V. 340 15 sm 12 Uhr ändern Kurs auf rw. 148° Keine besonderen Vorkommnisse.
20.00 h	SO 3-4, See 3, klar, Sicht lo-15 sm,1022 ↓ 27,5°	Schiff stampft in SO-licher Dünung, Mondschein bis 12 Uhr
24.00 h	SO 4, See 3, sehr stark wechselnde Bewölkung Sicht 5-8 sm,1023↓28°	Keine besonderen Vorkommnisse.
8.3.41		
04.00 h	SO 4-5, See 4,w.bew. 1021 ↓ 27°	Schiff stampft in SO - Dünung
08.00 h	SO 4-5, See 4, klar, Sicht sehr gut,lo-15	
12.00 h	SO 5, See 4,klar 1023 ↓ 29°	=13°06'S =19°01'W
16.00 h	SO 5, See 4, w.bew. Sicht lo-15 sm 1022 ↓ 28°	G.D.-327 sm, D.F. 13,7 sm, B.V. 214° 7 sm ändern Kurs auf rw. 159°.
20.00 h	SO 4/3, 1.bewölkt 1024 ↓ 27°, Sicht sehr gut	Keinebesonderen Vorkommnisse. D Mondschein sehr helle Nacht.
24.00 h	SO 4, 1.bew., 1026↓26 Sicht sehr gut	
9.3.41		
04.00 h	SO 3, 1.bew.,1025↓26°	Schiff stampft leicht
08.00 h	SO 3-4, " 1026 ↓ 28	
12.00 h	1026 ↓ 29	
16.00 h	=19°01'S 19° 03'W	18°07'S =17°13'W
	SO 3-4, klar,1025↓27° Sicht 15 - 18 sm	G.D. 319 sm, D.F. 13,3 sm, B.V. 325° 11 sm ab 12 Uhr rw. Kurs 169°
17.27 h	=19°20'S -16°59'W	Dampfer 75o an St.B. in Sicht, 2 Masten und
	SO 3-4, See 3, klar 1025,6 ↓ 27°, Sicht sehr gut, 15 - 18 sm	1 Schornstein zu sehen. Brücke vom vorderen Korb aus gesehen, vor dem Schornstein. Drehen nach Bb. 90°, so kommt Dampfer 17.38 Uhr ausser Sicht Q. F.S. 93. Dampfer behält Kurs bei, kommt in der Lage wieder ausser Sicht. Gehen 17.44 h auf rw. 139°, halten den Kurs bis 20 Uhr durch
20.00 h	=19°46'S =16°34'W	Um 20 Uhr ändern Kurs auf rw. Ost, um den Dampfer über Nacht zu verlieren. Kurs des Dampfers vermutlich SSW - SW =19°30'S =17°15'W
22.00 h	=19°26'S =16° 4'W	22 Uhr ändern Kurs rw. Süd, erhöhen die Fahrt
24.00 h	SO 3, See 2,1.bewölkt 1027 ↓ 25,5, Sicht sehr gut, Mondschein	auf 14 Kn., um am 1o.3.41 16.00 Uhr auf befoh- lenem Treffpunkt zu stehen.
1o.3.41		
04.00 h	SO 2, See ruhig,1026↓ 25, Sicht 15-18 sm, sehr klare Kimm	Uhr wurde um 4 Minuten zurückgestellt
07.00 h	SO 2-3, See 1.bewegt 1027↓26°,Sicht 15-18	-21°54'S =16°3'W ab 07.00 Uhr sind noch 126 sm zu fahren, stehen um 16 Uhr auf befohlener
12.00 h	SO 3, See 1.bewegt, 1027, Sicht zeitweise sehr gut,Regenböen	Treffpunkt =23°01'S =16°03'W, G.D. =334 sm,D.F. 14 sm

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckslager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.3.41		
12.00 h	Regenböen, Sicht 2-3 sm	Ab 12 Uhr rw. K. 177° noch 59 sm bis zum Treffpunkt um 16 Uhr.
14.20 h	SO 2, klar, 1026↓ 25°	Schiff in Sicht, 2 Strich an St.B., setzen Ball
14.42 h	leicht bewegte See	im Vortopp, Zeigen Breitseite.
14.44 h		Schiff antwortet mit "P", geben zurück "Alsterufer
15.13 h		zur Stelle". Nehmen Scheer genau voraus.
16.00 h	=23°47'S =16°3'W	Stoppen und gehen voll zurück, bringen Schiff
	SO 2, See leicht bewegt	zum stehen. Scheer setzt Boot aus, geben Post
		ab. Kapitän und Supercarco gehen an Bord zur
		Besprechung. In der Zwischenzeit wird Post und
		Munition abgegeben. Bei der Munition stellt sich
		heraus, dass die Geschosse zum Teil nicht
		richtig sind und Zündladungen überhaupt nicht
16.30 h		passen..Trosschiff "Nordmark" kommt heran.
20.00 h	SO 1-2, klar, 1027↓26	Liegen in der Nähe von Scheer und geben Material
	sehr gute Sicht	und Munition ab (s.bes. Meldung). Auch hier bei
11.3.41		der Abgabe, besonders F.T. Geräte stellen sich
04.00 h	SO 1-2, wen.bewölkt	Schwierigkeiten ein. Die Kisten müssen geöffnet
	1026 ↓ 26°	und der Inhalt erst geprüft werden. Vorschläge,
08.00 h	wie oben	aufgestellte Listen mit auszuhändigen, die eine
11.00 h	=23°26'S =16°21'W	Untersuchung der Kisten erleichtern.
12.00 h	wie oben	Abgabe an "Admiral Scheer" beendet.
13.00 h		
14.00 h	O 2-3, wen.bew.1026↓26°	Setzen uns hinter "Nordmark". "Admiral Scheer"
		verabschiedet sich von beiden Schiffen. Mit ange-
		tretener Besatzung fährt Scheer an beiden Schif-
		fen vorbei. Von Besatzung "Alsterufer" wird ein
		3faches "Sieg Heil" für "Admiral Scheer" ausge-
		bracht. Scheer antwortet mit "Weiterhin gute
14.10 h		Fahrt, glückliche Heimkehr und 3 Hurra".
		Bereiten an Deck alles vor zur Ölübernahme aus
		"Nordmark". Stellen Schleppverbindung her und
15.43 h		nehmen Ölschlauch über.
16.00 h	O 2-3, klar, 1027↓27°	Ölübernahme beendet, behalten Schleppverbindung
		bei zur Abgabe von Material und Lebensmitteln
20.00 -		(von Scheer) an "Nordmark", die letzterer zur
24.00 h	O 1-2, leicht bew.,	Versorgung der U-Boote benötigt. Behalten für
	1027,5 ↓ 26°	Schiff 16 noch genügende Mengen Proviant an Bord.
		Lassen uns von "Nordmark" noch den uns fehlenden
12.3.41		Proviant abgeben. Schiff reicht mit der uns
04.00 h	O 1-2, leicht bew.klar	aufgestellten Versorgung nicht aus, müssen
	1025 ↓ 25 1027 ↓ 30°	Hülsenfrüchte und Kartoffeln an Bord nehmen.
05.22 h	=23°43'S =16°35'W	Erhalten ausserdem noch aus Beutebeständen Fleisch
08.00 h	OSO 2, klar, 1027 ↓ 26	und Eier. Geben an Nordmark zur Versorgung
12.00 h	=23°28'S =16°46'W	U-Boote Proviant und Mehl sowie Material von den
	OSO 1-2, leicht bewölkt	Betsänden "Admiral Scheer".
	1027 ↓ 30° sehr gute	Am Nachmittag Übernahme und Abgabe beendet.
	Sicht	Filme von Schiff 10 werden an Nordmark übergeben,
16.00 h	wie oben	
20.00 h	" " 1027 ↓ 26°	17.30 Uhr Übernahme beendet. Von 13 - 17 Uhr Kino
24.00 h	1028 ↓ 26°	vorstellung auf Nordmark für Alsteruferbesatzung.
	Mondschein, Vollmond	18.30 Uhr werfen Schleppverbindung los. Nordmark
13.3.41	Ostl.Winde, klar 1.bew.	geht auf Treffpunkt für U-Bootsversorgung.
04.00 h	1027 ↓ 28°	Wir lassen Schiff weiter treiben.
05.30 h	=23°27'S =17°14'W	Lassen Schiff weiter teriben.
08.00 h	SO 1-2, ztw.bew.1028↓27	Beginn mit militärischer Ausbildung. Ungefähr
		4 Wochen Zeit bis Schiff 16 kommt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.41	=23°20'S =17°10'W	
12.00 h	SO 1-2, bew. ↓ 29	
	Sicht sehr gut, 18-20	
16.00 h	O 2-3, Regenböen, bew.	19.25 Uhr fahren mit 12 Kn. (sparsamste Fahrt)
20.00 h	1027 ↓ 27°	rw. K. 116° nach 24°12'S =15°28'W bis morgens
24.00 h		06.00 Uhr, um frei von Ölflecken zu kommen.
14.3.41		
04.00 h	OSO 2-3, klar, 1027↓25°	Vormittags militärischer Dienst, nachmittags
08.00 h	1028↓26°	Arbeitsdienst, stauen Ladung um und lesen Kar-
12.00 h	O 2, klar, 1028 ↓ 29°	toffeln aus
	=24°8'S =15°27'W	Ges. D - 116 sm, D.F. 11 sm
16.00 h	O klar, 1026,5 ↓ 28°	
20.00 h	1027,5 ↓ 26°	Mondschein. Sonst keine Vorkommnisse.
24.00 h		
15.3.41		
04.00 h	O 1-2, klar, l.bew.	= 24°10'S = 15°51'W
	Sicht sehr gut 1027↓25	Lassen Schiff treiben, sonst keine besonderen
08.00 h	1027,5 ↓ 27°, 12-15 sm	Vorkommnisse
12.00 h	See l.bew. 1028 ↓ 29°	
16.00 h	OSO 1-2 wen.bew.	Besatzung macht Reinschiff und Arbeitsdienst-
20.00 h	1027 ↓ 27, 1028 ↓ 25	Nachmittags Zeugdienst.
24.00 h	1028,5 ↓ 25	
16.3.41		
04.00 h	OSO - O 1-2, bewölkt	Schiff schlingert leicht in östlicher Dünung.
08.00 h	1028 ↓ 25, 1028 ↓ 26	Sonst nichts Besonderes. Sonntagsroutine.
12.00 h	1028 ↓ 26°	
16.00 h	ONO-O 1028 ↓ 27°	
20.00 h	1030 ↓ 26°	Keine besonderen Vorkommnisse, treiben in
24.00 h	1030 ↓ 26°	westlicher Richtung.
	Sicht sehr gut, bewölkt	
17.3.41		
04.00 h	O-NO 1-2, 1029 ↓ 25,5	Lassen Schiff treiben, Schiff schlingert in durch
08.00 h	↓ 25,5	einanderlaufender Dünung, treiben stündl. 0,6 sm
12.00 h	leicht bewölkt ↓ 29	12.00 Uhr =24°23'S =16°21'W
16.00 h	NO-Stille 1028 ↓ 28	Vor- und Nachmittags werden Kartoffeln im Raum
20.00 h	1030 ↓ 25,5	ausgelesen, Besatzung wohlauf.
24.00 h	1031 ↓ 25	
18.3.41		
04.00 h	1029 ↓ 25	
08.00 h	O 1 1030 ↓ 26	Schiff treibt weiter, noch leichte durcheinander
12.00 h	=24°30'S =16°26'W	laufende Dünung, Schiff schlingert. Setzen Aus-
16.00 h	O 1, Sicht sehr gut	bildungsdienst fort. Setzen beide Boote aus zum
20.00 h	10 - 15 sm	Bootsdienst. Auch Zivilbesatzung zum Bootsdienst
24.00 h	1028 - 1030 - 1031	herangezogen.
	↓ 27 ↓ 26 ↓25,5	
19.3.41		
04.00 h	O-OSO 1-2, wen.bewölkt	Ausbildungsdienst wird fortgesetzt, Rest der
08.00 h	Sicht wie oben	Besatzung wird zum letzten mal geimpft.
12.00 h	1029,5 - 1030 - 1031,5	
16.00 h	↓ 25 ↓ 26 ↓ 28	
20.00 h	=24°42'S =16°40'W	Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
24.00 h	O-OSO 1-2, wen.bew.	
	1028 - 1029 - 1030,5	
20.3.41	↓ 27 ↓ 26 ↓ 26	
04.00 h	sehr gute Sicht	Schiff treibt, Ausbildungsdienst.
08.00 h	O 1-2, wen.bew.ztw.Regen	
12.00 h	1028 - 1030 - 1029	=24°53'S =16°58'W
	↓ 24 ↓ 25 ↓ 26	
16.00 h	O-ONO 1-2, See ruhig	
20.00 h	Sicht 10-15 sm Mondsch.	Setzen Ausbildungsdienst fort, sonst keine
24.00 h	1027↓ 27, 1028↓25	sonst keine besonderen Vorkommnisse.
	1029↓ 26	

Zu beziehen vom Marinen Verbandlager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.3.41	O 1-2,leicht bewölkt	
04.oo h	See ruhig, 1027 ↓25	Lassen Schiff weiter treiben, täglich 16-2o sm
08.oo h	Schiff 1028 ↓27	=25°8'S =17°8'W
12.oo h	schlingert 1029 ↓27 leicht	Setzen Ausbildungsdienst fort.
16.oo h	O 1-2	
20.oo h	1028 - 1030 - 1029	
24.oo h	↓ ↓ 26 ↓27	
22.3.41	Mondschein abn.Mond	Schiff treibt und schlingert leicht
04.oo h	letzt.Viert. O-ONO 1-2	An Bord alles wohl.
08.oo h	See ruhig,1028↓26	
12.oo h	1029 ↓ 27	=25°24'S -17°22'W
16.oo h	NO 1-2	
20.oo h	1029 - 1029 - 1029	Sicht gut, morgens Mondschein
24.oo h	↓ 27 ↓27 ↓ 27	
23.3.41	NO 1	
04.oo h	1027,5 - 1027 - 1027	
08.oo h	↓ 28 ↓ 28 ↓ 28	
12.oo h	=25°39'S -17°27' W	Sonntagsroutine.
16.oo h	NO - Stille, Sicht sehr	
20.oo h	gut, lo - 15 sm	
24.oo h	1029 ↓ 27, 1030 - 26	
24.3.41		
04.oo h	Stille 1027 ↓ 26	Dampfen die Nacht über mit 12 sm)Std.
08.oo h	SO - 1027 ↓ 27	23°15' -17°18'W um Mitte Quadrat zu
12.oo h	ONO 1o26,5↓ 28	erreichen und Ölspuren zu verlassen.
	23°17'S -17°19'W	
16.oo h	O 1-2 1026 ↓ 27	Lassen Schiff treiben.
20.oo h	1028 ↓ 26	
24.oo h	1028 ↓ 26	
25.3.41		
04.oo h	Ost 1 - 2	Schiff treibt in 24 Stunden etwa 21 sm in
08.oo h	1027 ↓ 25°1028 ↓ 25°	westlicher Richtung. Setzen Ausbildungsdienst
12.oo h	1029 ↓ 28°	fort.
	=23°22'S =17°41'W	
16.oo h	O 1-2 1027 ↓ 27°	
20.oo h	1028 ↓ 26°	
24.oo h	1030 ↓ 26°	
26.3.41	klarer Himmel	
04.oo h	O 2, wen.bew.1028↓ 26	
05.oo h	klarer Himmel, Sicht	F.T. 1907/25 bis auf weiteres in verkehrsleeres
05.25 h	sehr gut lo - 15 sm	Gebiet südlich 30 sm absetzen.
08.oo h	OSO 3, klar,1028↓25	Gehen mit 12 sm Fahrt Kurs 138° rw. auf ungef.
12.oo h	OSO 3, klar, 1028↓25	40° S
	=24°28'S =17°4'W	halten Kurs durch, keine besonderen Vorkommnisse.
	Sicht lo - 15 sm	
16.oo h	OSO-SO 1,wen.bewölkt	Schiff schlingert leicht in durcheinanderlaufen-
20.oo h	1028 ↓ 27°,1029 ↓ 26°	der Dünung. Sonst nichts Neues.
24.oo h	1031 ↓ 25,5, Sicht sehr	
27.3.41	gut, dunkle Nacht	
04.oo h	OSO 1, w.bewölkt,1029	wie oben
08.oo h	↓ 25° ONO 2-3, klar	54° -27°9'S =14°38'W
	1030 ↓ 25	G.D. =285 sm, D.F. 11,9 sm, fahren mit ökonomi-
12.oo h	=28°6'S =13°40'W	scher Fahrt (12 sm)(SO-lich 135°) bis etwa 40°S
	O 2,See 2,1030,5↓25,5	
	klarer Himmel,Sicht	
	sehr gut, 12 - 15 sm	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.3.41		
16.oo h	NO 3,Regenschauer,w.bew.	Besatzung macht Arbeitsdienst, Schornstein ganz
	1029 ↓ 26°	grau gemalt, Schiff schlingert leicht in durch-
	Sicht lo - 15 sm	einanderlaufender Dünung
20.oo h	O 1-2, klar 1030↓ 25	dunkle Nacht, Keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	OSO 2-3, klar, 1031↓25	
28.3.41		
04.oo h	O 1,klar, 1029 ↓ 24°	
08.oo h	O 1-2, teilw.bewölkt,	Dünung verläuft sich, Schiff liegt ruhig, Frisch-
	1031 ↓ 25°,Sicht sehr	gemüse (Kohl) wird erneut überholt und ausge-
	gut, lo - 15 sm	sucht, um "16" noch Frischgemüse abgeben zu
12.oo h	=31°31'S =9°38'W	können.
	O 3-4, See 3, 103o↓25,5	G.D. = 293 sm, D.F. 12,2 Kn., B.V. 262° 7 sm
	klar	Wind und Seegang zunehmend, Halten Kurs weiter
16.oo h	ONO 3 w.bewölkt,	durch (rw. 135°).
	1029,5 ↓ 24,5	
20.oo h	NO 2, leicht bewölkt	dunkle Nacht. Keine besonderen Vorkommnisse.
	1031 ↓ 23	
24.oo h	NO 2, klar, 1031,5↓23°	Brennstoffbestand: 24 Uhr 376,5 t
29.3.41		
04.oo h	NO 1, leicht bewölkt	
05.oo h	1031 ↓ 22,5	=34°3'S =6°30' W
08.oo h	NNO 2, klar,1031 ↓ 24°	Schiff schlingert in durcheinanderlaufender
	Sicht sehr gut, lo-15 sm	Dünung
	See leicht bewegt	
12.oo h	NNO 2-3, klar,103o,5↓24	-35°8'S -5°18'W B.V. 132°, 20 sm
		G.D. =307 sm, D.F. = 12,8 sm
16.oo h	N 3-4, 1.bewölkt,1030	
	↓ 24°	gehen auf rw. 138°
20.oo h	N 3, 1.bew.,1031 ↓ 22°	stellen die Schiffsuhr um 1 Stunde voraus auf MGZ
24.oo h	N 3, bedeckt,1030,5↓21°	
30.3.41		
04.oo h	N 3, bedeckt, 1028↓20°	07.oo Uhr Wind springt um auf Süd, Schiff
	See mässig bewegt	schlingert in NW Dünung, See mässig bewegt,
08.oo h	S 3-4,Regenschauer,	Sicht gut lo - 15 sm
	1027,5 ↓ 17°	
12.oo h	=38°36'S =1°18'W	G.D. = 277 sm, D.F. 12 sm, B.V. 90° 7 sm
	S 3-4,See 2,1029↓ 16°	
	Sicht gut lo - 15 sm	Sonntagsroutine
16.oo h	S 2-3, 1.bew.1028↓ 16°	
	wie oben	Schiff schlingert zeitweise heftig in NW-Dünung
20.oo h	SSW 1 leicht bew.	-39°48'S -0°4'O erreicht, stoppen die
	1029 ↓ 13°	Maschine und lassen Schiff treiben. See und Wind
24.oo h	Stille 1030,5 ↓ 12°	vollkommen ruhig, etwas Dünung aus NW lässt das
	dunkle Nacht.	Schiff noch etwas schlingern
31.3.41	Stille, klar,1028↓13°	
04.oo h	Sicht lo-15 sm	05.4o Uhr -39°50'S -0°11'O
081oo h	NO 2, leicht bewölkt	Regnerisches, diesiges Wetter, Sicht ungefähr
	1026 ↓ 15°,Sicht noch	3-5 sm, treiben langsam östlich
	lo sm	10 Uhr Brennstoffbestand: 370,5 t (verb.6 t)
10.oo h	NO 2, bedeckt,1025↓ 15	
	nebelig, Sicht 3-5 sm	
12.oo h	=39°50'S =0°11'O	Lassen Schiff noch treiben, nebelig, Regen,
	ONO 3,bedeckt,1025↓17	schlechte Sicht.
	nebelig, Sicht o,5-1 sm	
16.oo h	NNO 3-4,Nebel,1020↓15	See zunehmend, Schiff schlingert noch in durch-
20.oo h	N 3-4,diesig,1020↓16	einanderlaufender Dünung,lassen Schiff weiter
24.oo h	N 4,Regen, 1020 ↓ 16	treiben. 24 Uhr Brennstoffbestand: 370 t.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41		
04.oo h	NNW 4, bedeckt 1019-15 Sicht gut, 8 - 1o sm	05.25 Uhr =40°4'S =0°36'O See stark bewegt, Schiff schlingert.
08.oo h	NW 4-5, klar,1020↓16	
12.oo h	NNW 6, klar,1022 ↓14° See stark bewegt, Sicht 8-1o sm	=40°00'S =00°38'O Schiff schlingert in stark bewegter See
16.oo h	NNW 6, wen.bewölkt 1022 ↓ 14°, See sehr stark bewegt	dto.
18.oo h		
20.oo h	W-WSW 5, See 4 1027 ↓ 12 , Sicht 8-9	Wegen zu starker See wird mit langsamer Fahrt gegenan gedampft, rw. K. 246° 7 sm, die ganze
24.oo h	wenig bewölkt	Nacht hindurch. Brennstoffbestand: 368,7 t. (verbr.1,3 t)
2.4.41		
04.oo h	WSW 4-5, leicht bewölkt 1027,5 ↓ 11°	Dampfen weiter mit langsamer Fahrt gegen die See
08.oo h	WSW 4-5, bedeckt 1028 ↓ 12°	Schiff stampft in ganz grober See, fahren mit langsamer Fahrt weiter rw. K. 246°
12.oo h	WSW 4-5, bedeckt, 1028 ↓ 13 See sehr stark bewegt,Sicht gut 8-1o sm	=40°12'S -00°14'W ges.K. 253° rw. 41 sm D.F. 2,2 sm (17 Uhr)
16.oo h	WSW 5, See 4,wen.bew. 1026 ↓ 11°,Sicht 1o-15 sm	Steuern weiter mit langsamer Fahrt gegen die See rw. Kurs 246°.
20.oo h	WSW 5, See 4,leicht bew 1027 ↓ 1o°	
24.oo h	WSW 5, in Böen 7-8 starke Regenschauer See 5, 1028,5 ↓ 9°	Brennstoffbestand: 2.4. 24 Uhr 366,1 t (verbr. 2,6t)
3.4.41		
04.oo h	WSW 3-4, böig,wen.bew. 1029 ↓ 9°, See stark bewegt,Sicht 4-6 sm	Links drehende Winde,See noch unverändert 05.5o Uhr =40°23'S =1°48'W
08.oo h	S 3-2,w.bew., böig Sicht 8-1o sm	
12.oo h	40°27'S =2°13'W SW 3-4, See 4, 1032↓ 1o°, See stark bewegt	D.K. - 261° G.F. 94 sm, D.F. 4 sm
16.oo h	SW 4, See 4, 1033↓9,5° Sicht noch 1o - 15 sm	Steuern weiter mit langsamer Fahrt gegen die See
20.oo h	SW-W 2-1, bedeckt 1037 ↓ 1o°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 363,5 t (verb.2,6 t)
24.oo h	dunkle Nacht	
4.4.41		
04.oo h	W 1-2,bedeckt,1036↓11° dunkle Nacht	Wind langsam über West nach NW drehend und auffrischend
08.oo h	W 3-4, bedeckt, 1035 ↓ 12,5, Sicht 1o-15 sm	06.oo Uhr = 40°57'S = 4°9' W
12.oo h	NW 4, bewölkt,1033,5↓ 15°, See stark bewegt Sicht 8-1o sm	41°11'S -4°40'W G.D.-118 sm D.F. 4,9 Kn. Schiff schlingert und stampft weiter in stark bewegter See, Sicht sonst durchschnittlich 8-1o sm
16.oo h	NW 6, bewölkt,1031↓15°	
20.oo h	NW 6, klar, 1030 ↓ 14°	An Bord alles wohl.
24.oo h	NW 6, klar, 1031 ↓ 12°	Brennstoffbestand: 24 Uhr 360,8 t (verb.2,7 t)
5.4.41		
04.oo h	NW 5-6, klar,1028↓ 14°	See und Wind unverändert, gehen auf 90 Umdrehungen, machen 8 sm Fahrt.
08.oo h	N-NNW6, klar,1025↓15°	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.4.41		
12.oo h	=42°5'S =5°51'W NNW 6-7, See grob,bew. 1020 ↓ 16,5°	G.D.)=73 sm D.F. 3,1 Kn.
16.oo h	NNW 8, grobe See, 1009 ↓ 15°, diesig,Sicht 3-5 sm	gehen auf rw. 270° Abtrifft 12° Schnell auffrischender NNW - N -Wind in Stärke 8 - 10, Barometerstand von 8 - 16 Uhr 16 mb gefallen. Schiff arbeitet stark in der See, drehen
17.3o h	1007	um 17.3o Uhr bei und gehen mit langsamer Fahrt gegenan.
20.oo h	NNO 8-10, bedeckt, diesig, 1005 ↓ 16° hohe grobe See	Schiff arbeitet äusserst heftig in hoher grober See. Spritzwasser über Deck und Luken. Liegen
24.oo h	NNO 8, bedeckt, diesig Regen, 1003,5 ↓ 16, hohe grobe See.	weiter beigedreht mit langsamer Fahrt gegenan. Wetter noch unverändert. Wind etwas abflauend. Brennstoffbestand 24 Uhr: 357,8 t (verbr. 3 t)
6.4.41		
04.oo h	NNO 4, bedeckt, diesig Regen, 1002 ↓ 14° noch hohe See	Wind weiter abflauend, See noch sehr grob. Liegen noch beigedreht
08.oo h	NW 5, bedeckt 1001 ↓13	gehen auf Westkurs rw. und 9 sm Fahrt. 10.3o Uhr
09.oo h	NW 5, " 1000 ↓13	erneut schnell auffrischender Wind, starker Regen
10.oo h	NW6-8, " 1000 ↓13	Schiff arbeitet heftig in grober See
12.oo h	=41°16'S =7°29'W NW 5-6, bedeckt 1000↓12 See stark bewegt	G.D. = 88 sm, D.F. 3,7 Kn. Schiff arbeitet heftig in hoher grober See.
16.oo h	NW 6,1.bewölkt 1004	Wetterlage unverändert
20.oo h	NW 6, " 1006↓14	
24.oo h	NW 6, " 1007,5 ↓ 14	Brennstoffbestand 24 Uhr : 354,4 t (verbr.3,4 t)
7.4.41		
04.oo h	NW 7-8,böig,wen.bewölkt 1007 ↓ 15°	See noch mehr zugenommen, versuchen mit Nordkurs aus diesem Wetter herauszukommen.
08.oo h	NW 8-10,wen.bew.diesig klar 1005 ↓ 15,5	=39°49'S =7°39'W Ausserordentlich hohe See, Schiff arbeitet schwer in NW-licher grober, hoher See.
12.oo h	=39°16'S =7°54'W NW 8-10,Regen, diesig klar, 1004,5 ↓ 15°	G.D. = 122 sm, D.F. 5,1 Kn. Ab 12 Uhr gehen auf rw. 70°, Fahrt 15 sm, um weiter von Tristan de Gunha abzukommen. Versuchen
16.oo h	äusserst hohe grobe See NW 7-8,l.bew.Regen 1006,5 ↓ 15, sehr hohe See	auf 35° - 36° S Breite zu bleiben, um besseres Wetter zu finden. Fahren weiter mit rw. 70° vor der See, Schiff arbeitet noch stark in der See
20.oo h	NW 5, klar, 1008 ↓ 14 WNW 4	
23.45 h		erhalten FT. 1904/7 stehen auf =38°15'S 4°36'W
24.oo h	NNW 4, klar, 1009 ↓15 See grob, Mondschein	gehen auf befohlene Position mit rw. Kurs 352° noch 4 Tage zu fahren. Brennstoffbestand: 347 t
8.4.41		
04.oo h	W 4, See 5, wen.bew. 1010 ↓ 16°,See stak bew.	Schiff rollt heftig in hoher westlicher See und
08.oo h	WNW 4,See 5, l.bewölkt 1011 ↓ 17°, See unverändert	Dünung, Spritzwasser über Deck und Luken. 06.oo Uhr -37°9'S =4°46'W wie oben
12.oo h	NNW 4, leicht bew.See mässig bewegt, Sicht 1o-12 sm,1013,5 ↓ 18°	-36°2'S =4°55'W G.D. 301 sm, D.F. 12,5 sm. Schiff schlingert noch in westlicher Dünung
16.oo h	NNW 4, leicht bew.Sicht gut 8-1o sm,1016↓ 18°	Schiff schlingert noch in westlicher Dünung.
20.oo h	W 4-3, klar, 1020↓18° Sicht gut, Mondschein	
24.oo h	CNW 3, klar, 1024 ↓18°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 339,5 t (verbr.7,5 t)
9.4.41		
04.oo h	WNW 3, l.bew.1023,5↓19° Sicht gut 8-1o sm	Schiff schlingert noch in SW-Dünung.
08.oo h	W3,l.bew. 1024 ↓ 21o	

wie vor

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41		
12.oo h	W 2-3,1.bew. 1027↓ 22°	=31°17'S =5°42'W
	Sicht gut, klare Kimm	G.D.=288 sm, D.F. 12 Kn.
14.oo h		Besatzung wird erneut über Geheimhaltung der Reise belehrt.
16.oo h	S 3, See 2, 1027 ↓ 23° wen.bew.,Sicht gutlo-12	
20.oo h	SSW 3, 1.bew.,1029↓20,5 wie vor	Schiff rollt noch in westlicher Dünung
24.oo h	S 3, klar, 1031 ↓ 21° Mondschein 3/4 abn.Mond	Brennstoffbestand 24 Uhr 332 t.
10.4.41	S 2-3, klar, 1030 ↓20,5	Schiff arbeitet noch in leichter Dünung.
04.oo h	See ruhig	
08.oo h	S 2-3,bedeckt 1031↓22 Sicht 8 - 1o sm	06.oo Uhr =27°34'S =6°19'W
12.oo h	=26°21'S =6°23'W See 3,mässig bewegt 1031 ↓ 25°,bedeckt	Schiff schlingert leicht in SW-Dünung
16.oo h	SO-S 3, See 1.bewegt	Auf Grund FT. wird um 19.oo Uhr Maschine gestoppt
20.oo h	1030 ↓ 24° Vollmond	da sonst zu früh auf Treffpunkt.Lassen Schiff
24.oo h	1031 ↓ 22° 1.bewölkt	treiben.
11.4.41	1032 ↓ 22°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 326 t (verb. 6 t).
04.oo h	S 3-4, See mässig bew.	Lassen Schiff treiben.
08.oo h	bedeckt 1029 ↓ 22°	
12.oo h	1029 ↓ 23, 1031 ↓ 25°	14 Uhr 24°27'S =6°47'W
16.oo h	SO 4-5, bedeckt 1030↓22	Sonntagsroutine. Am Bord alles wohl. 19 Uhr
20.oo h	" bedeckt 1031 ↓22°	verlegen den Schiffort um 170 sm nach Westen, um
24.oo h	SO 3, bed. 1032 ↓ 22°	von dem Kapstadt Treak frei zukommen.
12.4.41	SO 3,, See ruhig,bewölkt	Brennstoffbestand: 24 Uhr 323,5 t (verb.2,5 t)
04.oo h	1030 ↓ 21°	
08.oo h	SO 3, See ruh.,teilw. bewölkt, 1030 ↓ 22°	Stellen die Schiffsuhr um 30 Minuten zurück 08.oo Uhr stoppen Maschine und lassen Schiff treiben.
12.oo h	=24°21'S =9°53'W SO 2, See ruhig,klar 1030 ↓ 25°	Besatzung macht Arbeitsdienst.
16.oo h	O 2, See ruhig,bewölkt	Schiff liegt sehr ruhig.
20.oo h	SO 2-1, See ruhig,bed. 1030↓31°,Sicht gut lo	
24.oo h	SO 2, wie vor -15sm	Brennstoffbestand: 320,7 t.
13.4.41		
04.oo h	Stille, bedeckt,1029↓22°	07.3o Uhr =24°9'S =10°18'W
08.oo h	SO 1, leicht bewölkt Regenschauer, klar 1029 ↓ 24°	Sonntagsroutine 1. Ostertag
12.oo h	=24°8'S =10°18'W	Lassen Schiff treiben
16.oo h	S 1, 1.bewölkt, klar	See ruhig, Schiff liegt ruhig.
20.oo h	1028,5 - 1030 - 1030	
24.oo h	↓ 24 ↓ 23 ↓ 23°	
14.4.41		
04.oo h	SO 1, leicht bew.klar	Schiff treibt in WNW-Richtung.
08.oo h	1029 - 1030 - 1031	
12.oo h	↓ 22 ↓ 24 ↓ 26° =23°59'S =10°39'W	
14.oo h		14.26 Uhr Kurzsignal von Nordmark:Feindl.Flugzeug hält Fühlung G.D. 38. Eigener Standort Q.G.F.18 600 sm östlich von Standort Jot.
20.oo h	Stille,bew.1031 ↓ 23°	Auf Grund des Kurzsignals von Jot wird der
24.oo h	S 1, bew. 1031 ↓ 22°	Schiffsort um 144 sm nach Süden verlegt. K.169° Brennstoffbestand: 317,6 t.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.4.41		
04.oo h	S 1-2, bew., 1030↓ 23°	
07.oo h	SSW 1-2, 1.bew. 1031 ↓ 24°	07.oo Uhr =25°57'S =10°24'W Lassen Schiff treiben bis 12 Uhr und dampfen dann mit 12 sm Fahrt auf Treffpunkt mit "Schiff 16". Treten Marsch zum Treffpunkt an.
12.oo h	=26°10'S 10°20'W SSW 1-2,bew. 1031↓26° Sicht gut, 1o - 15 sm	
16.oo h	Wetter wie oben	19.15 Uhr erhalten FT. 0944/15. Ändern Kurs auf 193°, Fahrt 12 sm (noch 152 sm zu fahren. Schiff
20.oo h		stampft in SW Dünung.
24.oo h	S 1-2, 1.bew.1031,5↓22°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 312 t.
16.4.41		
04.oo h	S 1, w.bew. 1031↓23,5°	See ruhig, leichte Dünung aus SW. Stehen ab
08.oo h	OSO 1,1.bew.1031↓ 26°	08.oo Uhr in GE. Mitte und warten auf Schiff 16 Maschine gestoppt, lassen Schiff treiben. 09.oo h
08.3o H		der an Bord befindliche Hund musste wegen Tollwut über Bord geworfen und erschossen werde .
12.oo h	=27°52'S =12°13'W S 1, klar, 1031,5 ↓27	Treiben in der Nähe des Treffpunkts und warten auf "16".
16.oo h	S-SSO 1,1.bew.1o3o↓26°	Keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	1032 ↓ 29°, See voll-kommen ruhig,SW-Dünung	
23.oo h	wie oben heller Mondschein	Scheinwerferkegel an St.B. querab. Schiff liegt SO an. Ungefährer Standort GE 95. Scheinwerfer war nach oben gerichtet und bewegte sich in gleichmässigen Abständen, sowie das Schiff schlingert. Vermutlich Kreuzer oder Hilfskreuzer, der sein Flugzeug suchen wollte. Ungefährer Ab-stand 5o - 6o sm. Um 23 Uhr wird mit der Maschine angegangen und der Schiffsort nach Norden verlegt und so rechtzeitig kehrt gemacht, dass morgens 08.oo Uhr MOZ GE 93 erreicht ist. Während der Nacht wird nichts weiter gesehen.
24.oo h	S 1, 1032,5 ↓ 24°, See ruhig, SW-Dünung, hel-ler Mondschein Sicht gut.	Brennstoffbestand 24 Uhr: 308,5 t. Es wird die Nacht durch gefahren.
17.4.41		
04.oo h	S 1, 1.Regen, bewölkt	05.3o Uhr =27°37'S =12°18W fahren weiter
08.oo h	(1032 ↓ 23) ↓ 26° Sicht gut, 1o-15 sm	bis 06.5o Uhr, stehen Mitte GE. 93, stoppen und lassen Schiff treiben
12.oo h	=27°47'S =12°33'W	
16.oo h	S 1,1.bew.1032 - 1032 ↓ 28 ↓ 26°	Schiff schlingert leicht in SW-Dünung, sonst an Bord alles wohl.
20.oo h	SO 1, klar, 1033 - 1034	
24.oo h	↓23,5 ↓23	Brennstoffbestand 24 Uhr: 305,7 t.
18.4.41		
04.oo h	S 1, klar, 1.bewölkt	Lassen die Nacht über Schiff treiben. Ab 06.4o Uhr
08.oo h	1034 ↓ 23 ↓ 26°	fahren mit 14 sm Mitte Qu. GE 93 (27°48'S =12o2o
12.oo h	=27°47'S =12°20'W	Lassen Schiff treiben.
16.oo h		Keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	SO 1-2, klar, 1036 ↓23	
24.oo h	leichte SW-Dünung	Schiff liegt auf WSW-Kurs.
1914.41		
00.25 h		Sichten Schatten 2 Strich an Bb. achteraus.
00.28 h		Gehen mit Maschine AK. voraus und auf NW. Alarm, Geheimsachen klar zum Versenken, Besatzung klar bei Schwimmwesten. Befehl zum Versenken wird noch
00.35 h		nicht gegeben. Ruft das Schiff mit "Z" an, wird sofort mit "Alsterufer" beantwortet, drehen bei und halten auf Schiff 16 zu.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.4.41		
00.43 h		Maschine wird gestoppt.
01.3o h		Boot mit I.O., R.O., V.O. kommen an Bord zur Besprechung, Abgabe Versorgungsgüter.
03.oo h		Boot setzt ab. I.O., R.O., V.O. von Bord. Beide Schiffe treiben.
07.oo h		Schleppverbindung mit Schiff 16 wird hergestellt Beginn der Abgabe.
08.oo h	SO 2,, 1.bew.1035 + 25 SW-Dünung	Schiff an St.B. 50° in Sicht, E.S. "Schiff 41" kommt in die Nähe. Während des Tages wird Schleppverbindung beibehalten und Versorgungsgüter abgegeben. Kmdt. Schiff 16 erbost über zu wenig Munition und Begleitungssachen. Es feheln Begleitungsstücke, Schueh.
18.3o h		Abgabe wegen Dunkelheit abgebrochen. Schleppverbindung gelöst. Befehl für die Nacht "Alsterufer nach Norden "16" nach Süden, "41" nach Osten etwa 1o - 15 sm auseinander. ES für die Nacht falls erforderlich, Anruf "Z", Antwort "Q". Dampfen nach Norden und lassen Schiff treiben.
20.oo h	SO 2, bedeckt, 1034+23° SW -Dünung	Am Komp. liegt NO an!
24.oo h		Brennstoffbestand 24 Uhr 303 t.
20.4.41		
04.oo h	SO 2, wen.bew.1034+ 24	Fahren mit 170° 12 sm nach Süden zum Treffpunkt
05.oo h	Sicht sehr gut, 1o-15	mit "16". 27°31'S =12°18'W 9 sm.
06.o5 h		Schiff an Bb. 4 Strich in Sicht.
06.25 h		Schiff an St.B. 5 Strich in Sicht
06.25 h		Fahrt auf 12sm
07.e2 h		stoppen Maschine, stellen Schleppverbindung her und Beginn mit Abgabe.
07.5o h		Schiff 6 Strich an Bb. in Sicht, Nordmark.
12.oo h	wie oben 27°42'S =12°17'W	Während des ganzen Tages werden Proviant und Versorgungsgüter an Schiff 16 abgegeben, abends wird Schleppverbindung gelöst und 20 sm nach Norden gedampft, um nicht gegenseitig während der Nacht zu stören. Lassen Schiff die Nacht über treiben, morgens wird so rechtzeitig angegangen, dass um 07.oo Uhr Treffpunkt erreicht is
18.4o h	27°40'S =12°11'W	Schiff treibt mit NO anliegend.
24.oo h	SSO2, klar, 1031,5+23° durcheinanderlaufende Dünung	Brennstoffbestand: 24 Uhr 301 t.
21.4.41		
02.5o h		Sichten Blinksignale in Richtung 315°, nicht auszumachen. 2 Schatten, grosse Fahrzeuge in Sicht, gehen mit der Maschine langsam an, volle Fahrt. Buchstab "C" wird angerufen. Da Sonder ES mit 16 verabredet, wird keine Antwort gegeben, um Irrtümer zu vermeiden. Drehen langsam auf SO
02.57 h		Fahrt 15 sm, Alarm, Geheimsachen klar zm Versenken. Abfahrtsort: 27°32'S =12°15'W, gehen
04.3o h		auf rw. Süd. 05.3o Uhr stoppen und warten Tageslicht ab. Anruf "Z", geben als Antwort "Q".
05.55 h		Gehen mit voller Fahrt an und halten auf "16" zu
06.oo h		Schleppverbindung hergestellt, geben Versorgungsgüter ab. Bis 18,oo Uhr abends wird laufend
07.34 h		Versorgungsgut abgegeben.
12.oo h	OSO 1, 1.bew.1030 + 27	Schleppverbindung wird gelöst, dampfen 24 sm
18.oo h	leichte Dünung	nach Norden und lassen Schiff treiben.
18.3o h		Brennstoffbestand: 298,5 t.
24.oo h		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.4.41		
04.oo h	W 1-2,1.bewölkt	05.55 Uhr Schiff in Sicht, tauschen E.S., gehen
08.oo h	1028 + 23 + 26	zu 16 und stellen Schleppverbindung her. Es
12.oo h	W 1, klar, 1028 + 26	werden den ganzen Tag Material, Proviant und
	starke Dünung SW	Kohlen abgegeben.
16.oo h	Prisenkmdo. von Bord auf Schiff 41	An Schiff 41 wird Munition und 1 Torpedo abgegeben
16-17.oo h		Auf Wunsch Kmdt. 41 wird ein kleines Gummiboot von Alsterufer abgegeben. Es werden 78 Gefangene von Schiff 41 übernommen und in Luke I untergebracht.
18.o5 h		Schleppverbindung wird gelöst, dampfen 24 sm nach Norden und lassen Schiff treiben. Es wird so rechtzeitig angegangen, dass bei Tagwerden Treffpunkt GE Mitte erreicht ist.
24.oo h	W 1-2,klar,1027,5+23° leichte hohe Dünung SW	Brennstoffbestand 24 Uhr: 296,3 t.
23.4.41		
04.oo h		Gehen mit Maschine an =27°12'S =12°13'W,
		Schiff an Stb. voraus in Sicht, tauschen ES., wird richtig beantwortet. 06.o8 Uhr =27°29'S =12°6'W
07.35 h		Schleppverbindung wird hergestellt. Beginnen mit
11.1o h		Metrial- und Kohlenabgabe. Alle zurück nach 16,
11.15 h	WNW 2, 1.bew., 1026+26° leichte SW-Dünung	einsetzen, Schiff in Sicht. Schleppverbindung gelöst. Trotz weiterer scharfer Beobachtung wird
12.oo h	27°42'S =12°12'W	nichts mehr gesehen.
13.23 h		Schleppverbindung wieder hergestellt, geben weiter Kohlen und Material ab.
17.35 h		Abgabe abgebrochen.
18.o5 h		Lösen die Schleppverbindung und dampfen nach Norden (24 sm), lassen Schiff die Nacht über treiben.
24.oo h	W 2, klar,1027 + 22° leichte SW-Dünung	Brennstoffbestand: 24 Uhr 294,1 t.
24.4.41		
03.52 h		Fahren mit rw. 186° zum Treffpunkt.
06.o2 h		Schiff in Sicht, tauschen E.S., wird richtig
06.1o h	=27°35'S =12°2'W	beantwortet.
07.4o h		Schleppverbindung hergestellt. Beginn mit Kohlen-
08.oo h	W 2, klar, 1025 + 26°	abgabe. Während des ganzen Tages werden Kohlen
11.45 h	SW-Dünung.	abgegeben. Schiff in Sicht in NW, gibt E.S.
12.oo h	=27°47'S =12°9'W	Nordmark kommt von Versorgung Perla zurück.
17.5o h		Schiff in Sicht in NW-Richtung; aber nur kurze Zeit. Dann ist von dem Schiff nichts mehr zu sehen. Lösen Schleppverbindung.
17.55 h		Dampfen nach Norden und lassen Schiff treiben.
18.35 h		
19.25 h	=27°28'S =11°55'W	
20.25 h		Stoppen und lassen Schiff treiben.
24.oo h	W 3, klar, 1025 + 23° SW -Dünung	
25.4.41		
03.5o h		Kurs 192°, 25 sm zu fahren bis Treffpunkt.
06.2o h		Schiff in Sicht, tauschen E.S. wird richtig be-
07.3o h		antwortet, drehen auf 16 zu. Schleppverbindung
08.oo h	W 2-3,bew., 1025+ 24°	hergestellt. Beginn mit Kohlenabgabe an Schiff 16
		es geht sehr langsam, da nur ein grosses Boot zur Verfügung. Das Wetter hat sich verschlechtert.
12.oo h	=27°41'S =12°17'W	Mehr Seegang und Wind erschwert das Fahren mit der
18.oo h		Booten. Lösen Schleppverbindung. Befehl für die Nacht: Neuer Treffpunkt Alsterufer und Nordmark =27°50'S =13°30'W. Schiff 16 geht zu Dresden und tritt am 27.4. wieder zum Verband. Geben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4.41		Geben Lt.z.S.(S) Ackermann, Ob.Btsmt. Schulz und Mtr.Gfr.Kowalke ab zur Gefangenenüberwachung auf Dresden.
22.3oh		Stoppen und lassen Schiff treiben.
24.oo h	W 2-3, klar, 1025,5↓24° mässig bewegte See	Bernnstoffbestand 24 Uhr 289,7 t.
26.4.41		
04.3o h		Gehen mit 13 sm Fahrt an rw. K. 246°
06.1o h	=27°34'S =13°15'W	rw. K. 2o6
06.5o h		
07.42 h		Schiff in Sicht, tauschen E.S, wird richtig beantwortet.
08.2o-09.1o	NW 4, bew. 1024 ↓ 26,5	Schleppverbindung hergestellt, klar zur Ölübernahme aus Nordmark.
12.oo h	=27°50'S =13°30'W bewölkt, NW See	Haben 178,7 t Treiböl und 3 t Schmieröl von Nordmark übernommen.
12.35 h	NW 4-5, bew.1024 ↓26 stark bewegte See,	Müssen Schleppverbindung lösen, da Poller herausgerissen, setzen uns nach Norden ab.
17.3o h	=27°24'S =13°26'W	Stoppen und lassen Schiff treiben, Schiff schlingert zeitweise sehr stark.
24.oo h	WNW 2, klar, 1025↓24° durcheinanderlaufende Dünung	Brennstoffbestand: 24 Uhr 466,2 t.
27.4.41		
03.3o h		Infolge starken Schlingern fallen 2 Flösse über Bord. Es wurde 2 Stunden versucht, dieselben wiederzufinden; aber vergebens.
05.3o h		Wird Marsch zum Treffpunkt angetreten.
06.3o h		2 Schiffe in Sicht. E.S. ausgetauscht, wird richtig beantwortet. Schiff 16 ist von Versorgung "Dresden" zurück. Stellen Schleppverbindung her. Restliche Güter werden noch abgegeben.
07.55 h		Supercargo auf Schiff 16 zur Besprechung über weitere Verwendung Schiff Alsterufer.
08.oo h	=27°49'S =13°35'W SSW 2,1.bew. 1028 ↓26 durcheinanderl.See und	Geht abkommandiertes Personal von Bord auf "16".
12.oo h	Dünung	Löse die Schleppverbindung, verabschieden uns von
16.38 h		Schiff "16". Es wird ein Kreis um Schiff 16 gefahren, Besatzung angetreten und ein 3faches "Sieg Heil" ausgebracht. Wird von Schiff 16
16.45 h		mit 3 Hurra beantwortet. Anschl.Verabschiedung
ab 18.3o h		von Nordmark. Wird auf Kurs Nord gegangen, um die über Bord gefallenen Flösse zu suchen.
24.oo h	SSO 1, bedeckt,1030↓23° W)Dünung	Lassen Schiff treiben. Brennstoffbestand 24 Uhr: 464 t.
28.4.41		
06.3o h		Fahren mit langsamer Fahrt verschiedene Kurse
08.oo h	SSo 1-2, bew. 1029↓ 24°	zum Suchen der 2 Flösse.
12.oo h	S 1-2,bew.1030 ↓ 25°	Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
16.55 h		=27°01'S =13°22'W
20.oo h	SSO 1-2,bedeckt	Dampfen mit langsamer Fahrt Nordkurs.
24.oo h	1029↓ 22°, S-Dünung SO 1-2, bedeckt 1030 ↓ 23°	
29.4.41		
08.oo h	=25°29'S =13°21'W	Brennstoffbestand 24 Uhr: 461,8 t.
		07.22 Uhr gestoppt, lassen Schiff treiben zum malen. Graue Farbe aussenbords wird ausgebessert. Schornstein und Aufbauten dunkelgrau gemalt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.41		
12.oo h	SO 1-2, bedeckt,1030 ↓24° =25°10'S =13°25'W	Vorderes M.G.C/30 ist wieder aufgestellt. M.G.C/30 wird klar gefahren; aber so verdeckt, dass ein M.G. nicht vermutet wird.
24.oo h	O 1,klar, 1030 ↓ 23°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 460,3 t.
30.4.41		
08.oo h	O 1, bewölkt,1029↓22°	Lassen Schiff treiben in GE 62, verabredeter
12.oo h	SO 1-2, klar,1030↓26° =25°1'S =13°36'W	Treffpunkt mit Schiff 16. Aussenbords wird Farbe ausgebessert.
24.oo h	SO 1, l.bew.1030 ↓22°	Gefangene halten Ruhe.
1.5.41		
08.oo h	Stille, klar,1029↓27°	Sonntagsruhe.
12.oo h	NO 1, klar, 1029 ↓27° =24°59'S =13°42'W	An Bord alles wohl.
24.oo h	Stille, klar,1028↓22° See ruhig	Brennstoffbestand 24 Uhr: 458,5 t.
2.5.41		
08.oo h	Stille,klar, 1027↓22°	Liegen weiter in Wartestellung, See ruhig,
12.oo h	wie vor =25°0'S =13°41'W	liegen in GE 62 und bessern Farbe aus.
24.oo h	NW 1, bedeckt,1027↓23°	An Bord alles wohl, Gefangene sind ruhig und mit ihrem Los zufrieden.
3.5.41		Brennstoffbestand 24 Uhr: 457,5 t.
08.oo h	NW 1, l.bew.,1026↓23°	
12.oo h	NNW 1,bedeckt,1026↓25° =25°1'S =13°24'W	wie oben.
24.oo h	N 2, l.bew. 1027↓ 23°	
4.5.41		
08.oo h	N 2,l.bed. 1027 ↓ 23°	
12.oo h	NNW 2,bed.,1026,5↓26° =24°58'S =12°59'W	wie oben
24.oo h	NNW 2, bedeckt,Regen 1027 ↓ 25°	Brennstoffbestand: 24 Uhr 455,5 t.
5.5.41		
08.oo h	W 2,wechs.bew.1026↓23°	08.oo Uhr FT. 2244/4 (Mech.Hpt.Gfr.Mielke)
12.oo h	NW 2, bew.1026 ↓ 25° =24°51'S =12°33'W	Anneliese Hoffmeister Wilhelmshaven wünscht Ferntrauung. Mielke ist einverstanden und antwortet mit "Ja, Ja". Wird mit Kurzsignal "Ja,Ja" beantwortet. 18 Uhr verlegen den Schiffsort um
24.oo h	WNW 2,l.bew.1027 ↓ 24°	6o sm nach GE 62 Mitte.
6.5.41		07.oo Uhr erhalten FT. 2329/t Q entlassen.
08.oo h	NW 2,l.bew. 1026 ↓ 25°	Treten um 07.oo Uhr (DGZ 10.oo) Reise an Standort GE 62 Mitte. Kurs 342° 14 sm Fahrt.
10.3o h		Ändern Kurs auf 340°.
12.oo h	=23°56'S =13°42'W	
15.o3 h	NW 2-3,l.bew.1027↓26°	Setzen Logge aus (59).
16.oo h	NW 2,l.bew.1026 ↓ 24,5	
20.oo h	Stille,klar, 1028↓23°	Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	NW 1,klar, 1029 ↓ 23°	
7.5.41		
04.oo h	N 1, klar, 1027 ↓ 24°	Kurs und Fahrt wird fortgesetzt.
08.oo h	O 2-3, l.bed.1027↓24°	
12.oo h	=18°29'S =15°44'W	G.D.= 346 sm, D.F. 14,4 sm
	O 2-3,wen.bew.1027↓25°	Kurs und Fahrt wird beibehalten. Schiff schlingert in SO-Dünung und See.
16.oo h	O 2-3,l.bew.,1025↓ 25°	Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
20.oo h	OSO 2,bed. 1026 ↓ 24°	Gefangenen sind ruhig, Krankheitszustand bessert
24.oo h	O,2,zwl.Regen 1026,5 ↓ 23° Mondschein	sich. Brennstoffbestand 24 Uhr: 432,4 t

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.5.41		
04.oo h	O 2-3,wen.bew.1025+25°	05.53 Uhr =14°52'S =17°19'W
08.oo h	OSO 2-3, bed.1026 +25°	Schiff rollt in leichter SW-Dünung.
12.oo h	SO 2,l.bew.,1026 +28°	=13°01'S =17°48'W
16.oo h	SO 2, " 1023 +27°	G.D. -349 sm, D.F. 14,5 Kn.
20.oo h	OSO 2, " 1024 +26°	Schiff schlingert leicht in SO-Dünung und See.
24.oo h	OSO 1, klar,1025 +24°	An Bord alles wohl, keine besonderen Vorkommnisse.Gefangene ruhig.
9.5.41		
04.oo h	OSO 2,w.bew.1024 +26°	05.56 Uhr -8°56'S -19°25'W.
08.oo h	OSO-SO 2,l.bew. 1025 + 27	
12.oo h	=7°33'S =19°50'W	G.D.= 350 sm, D.F. = 14,6 Kn.
	SO 3,l.bew.,1025 +29°	Schiff schlingert in SO-licher Dünung. Achterer
16.oo h	SO 3,l.bew. 1022 +28°	Geschützstand ist als Deckslast verkleidet.
	See mässig bewegt	Vorderes M.G. waagerecht gestellt und mit
	Schiff schlingert	Persening überdeckt, so dass es als Niedergang
		wirkt. Der achtere Ausguck wurde entfernt.
20.oo h	SO 3, l.bew.,1024+28°	Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Gefangene
	See mässig bewegt	sind ruhig und mit ihrem Los zufrieden.
24.oo h	wie oben, Vollmond	Heller Mondschein, teilw ise bewölkt, See
	sehr gute Sicht	mässig bewegt.
10.5.41		
04.oo h	SO 2-3, l.bew.,1022+28	Gefangenen erhalten Wasser und Seifenpulver
08.oo h	wie vor, Sicht sehr gut	zur Zeugwäsche.
12.oo h	=2°10'S =22°01'W	G.D.= 349 sm, D.F. 14,5 Kn., B.V. 225° 11 sm
	SO 2-3,l.bew.,1022,5 + 31°, Sicht sehr gut 10 - 15 sm	
16.oo h	SO 3, wie vor,1022+31°	
20.oo h	OSO 2,bew., 1023 + 29°	
21.2o h	=0°0'N/S =22°49'W	Passieren Äquator nach Norden, Vollmond,
	Sicht 3 - 5 sm	teilweise stark bedeckter Himmel.
24.oo h	OSO 1-2, bew.1024+28°	
	Sicht gut, 3-5 sm	Stellen die Uhr um 20 Minuten zurück.
	Mondschein	
11.5.41		
04.oo h	OSO 2,w.bew.,1021,5+28°	Stellen die Schiffsuhr auf 30° West.
08.oo h	SSO 2,bew.,1022 + 29°	Sonntagsroutine.
12.oo h	=2°9'N =25°53'W	G.D =385 sm, D.F. =15,5 Kn.
16.oo h	SSO 3,w.bew.,1020,5+30°	Den Gefangenen wird Salzwasserbrause an Deck gestattet zur Erfrischung. Die Sicht ist gut,
20.oo h		deshalb wird den Leuten Gelegenheit gegeben, länger an der frischen Luft zu sein.In den
24.oo h	umlaufende Winde,Regen	Räumen ist trotz Kühlung bis 30° Wärme. Abends
	1029,5 + 30°	nach Sonnenuntergang nochmals alle an Deck .
	fahren an der Grenze	Fahren von 18 bis 24 Uhr im Schatten einer
	von den Wallungen	dicken Regenwolke, so dass der Vollmond nicht
		zur Auswirkung kommt.
		Brennstoffbestand 24 Uhr: 383 t.
12.5.41		
04.oo h	Stille, Regen,w.bew.	
07.oo h	1020 + 28°	Passieren eine Ölspur in O-W-Richtung. Voraus
07.26 h	Eigener St.ort QER 94	Rauchfahne in Sicht, Q ER 94, wandert nach Bb aus, gehen vom Kurs 50° nach St.B.Stehen
08.oo h	O 2, Regen, stark	günstig, vor uns klarer Himmel. Stehen vor
	bedeckter Himmel	einer Regenfront, um schnell hineinfahren zu
	1021,5 + 27°	können. Der Dampfer steuert vermutlich Westkur
	Wallungen	vor dem Winde.

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
12.5.41		vermutlich Westkurs, vor dem Winde herfahrend; denn die Qualmwolke steigt sehr hoch und wird in der Windrichtung davongetragen.
09.o3 h		Rauchfahne ausser Sicht. Steuern von 08.oo - 10.oo Uhr 339°, um den Kurs mit der Rauchfahne allmählich auseinander zu bringen.
10.oo h		Ändern Kurs auf rw. 292°, während des ganzen Tages sehr viel Regen und schlechte Sicht, zeitweilig bis 2 sm.
12.oo h	4°23'N =31°05'W umlaufende Winde, Regen ztw. schlechte Sicht 1026,5 + 26°	G.D.= 356 sm, D.F. 14,8 Kn. Steuern Kurs rw. 292° weiter, bis zum Dunkelwerden wird nichts mehr gesehen.
16.oo h	NO 2, Regen, bedeckt 1020 + 28°	In den Gefangenenräumen ist es sehr warm, zeitweilig 30 - 33°, versuchen zu kühlen, können aber nicht so lange kühlen, da Raum 2 und 3 noch tief gekühlt gehalten werden muss. Den Gefangenen wird den Umständen entsprechend Gelegenheit gegeben, an Deck zu sein..
20.oo h	O 2-3, zwtl.Regen, bedeckt, 1021 + 27°	Ändern Kurs auf rw. 317°, damit während der Nacht der Treak von Trinitad nach Threetown 7°N und der gemeldete Hilfskreuzerkurs möglichst noch bei Nacht passiert wird. Vollmond kommt nicht zur Geltung, da teilweise sehr dicke Regenwolken. die Sicht wegnehmen. NO-Passat kommt allmählich stärker durch.
24.oo h	NO 3-4, bedeckt 1022 + 27°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 371 t. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
13.5.41		
04.oo h	NO 3-4, bew., 1020+ 27°	Zwischen 04.oo und 07.oo Uhr wird der Treak Trinitad Threetown und der Hilfskreuzerkurs zwischen Para und St.Luis passiert. Zu sehen ist nichts.
08.oo h	ONO 3-4, stark bewölkt 1022 + 27°	Halten den Kurs rw. 317° durch. Schiff arbeitet leicht in NO-licher See.
12.oo h	=7°55'N =35°30'W NO 3-4, bew. 1023 + 28°	G.D.= 362 sm, D.F. = 15,1 Kn. Ab 12 Uhr rw. K. 327°.
16.oo h	NO 4, 1.bew. 1021+ 27°	Gefangene verhalten sich ruhig. In der eingebauten Kombüse in Luke I kann wegen Feuersgefahr nicht gekocht werden. Den Gefangenen sind Streichhölzer und Feuerzeuge abgenommen worden. Sonst keine Vorkommnisse.
20.oo h	ONO 3-4, bew.1022+27° See sehr stark bewegt Sicht 3-4 sm	Helle Mondscheinnacht. Sonst nichts Neues.
24.oo h	ONO 3-4 wie oben 1024,5 + 27°	Brennstoffbestand 24Uhr: 359 t.
14.5.41		
04.oo h	ONO 4, bedeckt, 1024+26 Sicht 5-1o sm	Schiff stampft und schlingert in stark bewegter See, den ganzen Tag über bedeckter Himmelm, gehen auf rw. N , stehen auf 37°W57'W
07.oo h		
08.oo h	ONO 4, bedeckt, Sicht 5 - 1o sm, 1024,5+ 26	
12.oo h	13°21'N =37°54'W ONO 4, bed., 1025 +28°	ges. D. = 348 sm, D.F. 14,5 Kn.
16.oo h	ONO 4, bed., 1025 +25° Sicht wie oben	abends etwas aufklarend.
20.oo h	ONO 4, bed. 1025 + 24°	Während der Nacht keine besonderen Vorkommnisse
24.oo h	ONO 4, bed. 1026,5+24° sehr dunkle Nacht	Brennstoffbestand: 347 t.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.5.41		
04.oo h	ONO 4,bed. 1025 + 24°	Gefangene erhalten täglich genügend Ausgang, vormittags von 9 - 11, nachm. 14-16 Uhr, bei guter Sicht abends von 17.45 - 18.3o Uhr.
08.oo h	ONO 4,bed. 1026,5+24°	G.D. = 320 sm, D.F. 13,3 Kn.
12.oo h	18°41'N =37°51'W ONO 4,bed. 1027 + 26	Schiff stampft in stark bewegter See ONO.
16.oo h	ONO 4, bed. 1026 +25°	Abends See abflauend.
20.oo h	ONO 2-3,w.bew.1027+24°	Schiff stampft in bewegter See. Keine besonderen
24.oo h	NO 3,bed. 1029 + 24° sehr dunkel Nacht	Vorkommnisse. Brennstoffbestand 24 Uhr. 335,4 t.
16.5.41		
04.oo h	NNO 2,w.bew.1027 + 23	Keine besonderen Vorkommnisse.
08.oo h	NNO 2-3,klar,1027+ 24	
12.oo h	=24°26'N =37°50'W NNO 2-3,1.bew.1028+25	ges.D. = 345 sm, D.F. 14,4 Kn.
16.oo h	NO 2-3, wen.bew.	
20.oo h	1027,5 + 24, 1029 + 23	Schiff stampft in NO-licher Dünung.
24.oo h	NO 2-3,bed.1030 + 22° sehr dunkleNacht, Sicht	Keine besonderen Vorkommnisse. Brennstoffbestand: 24 Uhr 323 t.
17.5.41	kaum 2-3 sm,	
04.oo h	NO 2,w.bew.1030+ 22	Schiff stampft in NOlicher Dünung.
08.oo h	1030,5+23, Sicht gut 1o - 12 sm	
12.oo h	-30°04'N =37°53'W O 2, 1.bew. 1031,5+25°	G.D. 338 sm, D.F. 14,1 Kn.
20.oo h	SO leicht bew. 1033,5 + 22°	Keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	Stille,klar,1033,5+ 20°	Brennstoffbestand 24 Uhr: 311 t.
18.5.41	SW 1, klar,1034 + 21°	Wind dreht auf SW, Schiff arbeitet mässig in
04.oo h	Sicht gut, 1o - 12 sm w.o.	achterlicher See und Dünung.
12.oo h	35°57'N =37°53'W SW 3,1.bew. 1035 + 24° See mässig bewegt	G.D. 353 sm, D.F. 14,7 Kn.
16.oo h	SSW 4,diesig,bedeckt 1033 + 23°	Nachmittags noch klare Sicht, gegen 18 Uhr teilweise sehr diesig, Sicht 2-3 sm, Wind dreht nach
20.oo h	NNO 2,diesig,bed.1035 + 19°	rechts, dunkle Nacht; aber sehr schlechte Sicht. Kimm hebt sich überhaupt nicht ab. Stellen die
24.oo h	NNO 2,klar, 1034,5+18,5	Uhr um 1 Stunde voraus. Brennstoffbestand 24 Uhr: 3oo t.
19.5.41		
04.oo h	N 2, klar, 1033 + 18°	Schiff schlingert in durcheinanderlaufender Dünung.
08.oo h	WSW 2,bedeckt,1033+18° Sicht etwa 3-5 sm	
12.oo h	=41°18'N =36°06'W WSW 2, bedeckt, diesig 1036,5 + 20°,Sicht 3 sm	G.D.= 332 sm, D.F. 14,4 sm. diesiges Wetter, Sicht 2-3 sm.
14.oo h	=41°47'N =35°56'W	ändern Kurs auf rw. 70 und steuern BD 88 an.
16.oo h	WSW 3, diesig,1031+ 20 Sicht 2 sm.	Während des Tages sehr diesiges Wetter, dass sich abends als Nebel auswirkt.Sicht 2 sm bis 200 Meter
20.oo h	WSW 2-3,sehr diesig, 1032 + 19	Keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	WSW 2,nebelig,1033+ 18°	
2o.5.41		
04.oo h	WSW 1,Nebel,1033 + 18°	05.oo Uhr Kursänderung auf rw. 90°
08.oo h	WSW 1,dicker Nebel 1033+18°,Sicht kaum 2oo m	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2o.5.41		
12.oo h	43°1'N -28°59'W WSW 1, Nebel, 1034,5 ↓ 19°	Während des ganzen Tages sehr viel Nebel und diesiges Wetter.Teilweise dicker Nebel bei einer Sicht von 5o m. Es wird mit 15 sm weitergefahren
16.oo h	SSW 2, Nebel, 1035↓ 20°	Gefangene dürfen nicht an Deck. Sonst alles
20.oo h	SSW 1, Nebel,1035↓18° Sicht 2oo m - 1 sm	ruhig an Bord. Noch dicker Nebel, Sicht teilweise kaum 5o m.
24.oo h	WSW 1, Nebel,1037,5↓17°	Brennstoffbestand: 24 Uhr t.
21.5.41		
04.oo h	SW 1, diesig, 1038↓ 17° Sicht 3 - 4 sm	02.oo Uhr aufklarend., jedoch noch diesig
08.oo h	SWlich 1,diesig,1038↓17	Himmel ist klar; aber noch ziemliche diesige Sic 3 - 5 sm. See ruhig. Gefangene erhalten nur vormittags und nachmittags je ½ Stunde Aufenthalt an Deck, mit Rücksicht auf evtl. Sichten eines Fahrzeuges.
12.oo h	42°4o'N -21°09'W W 1-2,klar, 1039↓ 19o	G.D. - 343 sm, D.F. 14,8 sm
16.oo h	W 2,klar, 1040↓ 21°	Bei weiterer Sicht 3-5 sm wird jetzt Kurs rw.86° gesteuert, um wieder auf 43° N zu kommen.
20.oo h	W 2, klar,1040 ↓19°	Sicht 3 - 5 sm zunehmende Bewölkung. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
24.oo h	W 2, klar, 1040↓17°	Brennstoffbestand 24 Uhr t.
22.5.41		
04.oo h	W 3,bedeckt,diesig, 1039 ↓ 16°	Gegen Morgen sehr diesig, zunehmender Nebel. 06.3o Uhr ändern Kurs auf rw. 64°.
08.oo h	WNW 3, Nebel, 1038↓16°	stehen 43°5'N -15°0'W und halten auf
12.oo h	43o39'N =13°23'W W 3, Nebel, 1036 ↓19° Sicht von 2oo m bis 1-2 sm	44°30'N =11°0'W. Im Laufe des Vormittags dicke Nebel, Sicht kaum 100 m. G.D. =352 sm, D.F. 14,7 sm
16.oo h	W 3,Nebel, 1032 ↓18,5°	Nachmittags etwas aufklarend, Sicht 2-3 sm.
20.oo h	W 3-4,diesig,1030↓ 17°	Die letzten 3 Tage sehr starkes Maeresleuchten.
24.oo h	W 4-5, diesig,1029↓15° sehr starkes Meeresleuchten.	Heute besonders stark, Seegang 5, jeden Schaumkopf kann man 1 bis 2 sm weit sehen Brennstoffbestand 24 Uhr t.
23.5.41		
04.oo h	W 5, bedeckt, 1027↓ 14.5	
08.oo h	WNW 5-6,klar,1027↓ 14°	
09.oo h		2 Fahrzeuge 4 Strich an St.B. in Sicht, Fischer.
12.oo h	44°34'N =5°54'W	G.D. = 340 sm, D.F. 14,8 Kn.
14.28 h		ändern Kurs auf 92° um 44°30' zu erreichen. Flugzeug in Sicht 2 Strich an St.B., eigenes Aufklärungsflugzeug, heissen eine Persening und zeigen Flagge auf Luke I.
15.oo h		2. Flugzeug in Sicht mit Kurs West kreuzt unsere Kurs und fliegt weiter.Stellen die Uhr auf DGZ.
16.oo h	WNW 5-6,1.bew.1027↓15,5	Fahren weiter mit Flugzeugsicherung,ändern Kurs
20.3o h	WNW 5-6,1.bew.1027,5 ↓ 14	auf 49°.Flugzeug verlässt das Schiff. Ab 20.3o h setzen Reise allein fort.
22.3o h		3 Fahrzeuge an St.B. in Sicht. Morsespruch: Folgen sie in meinem Kielwasser. 3 Minensuchboote. Ab 22.3o Uhr fahren im Geleit von 3 Minensuchbooten nach der Girondemündung.
24.oo h	WNW 5,klar,1028 ↓ 12° dunkle Nacht	Brennstoffbestand 24 Uhr t.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.5.41		
04.oo h	=45°40'N =1°25'W NW 3-4, 1.bew.1026	03.47 Uhr gehen auf 1o sm Fahrt. 04.oo Uhr passieren Ansteuerungstonne. Laufen im Geleit in die Girondemündung ein.
04.o5 h		Fahren nach Anweisung vom Führerboot im Kielwasser. Passieren beim Einlaufen Sperrbrecher mit Positionslaternen. Beim Sichten desselben wurden Positionslaternen mit schwacher Lichtstärke gesetzt.
08.oo h	N 2, bew. 1025 ↓ 13°	Kurz nach Passieren des Sperrbrechers wurde in Höhe des F.Bootes, an unserer Bb.Seite die Bugwelle eines Fahrzeuges gesichtet..Die Laternen wurden wieder schwach eingeschaltet. Hierauf wurde von einem U-Boot Blinksignale mit Scheinwerfer gegeben. Die Lage des U-Bootes konnte nicht ausgemacht werden, da keine Positionslampen zu sehen waren.In einer Entfernung von 15o m konnte von hier aus gesehen werden, dass das Fahrzeug Kurs geändert hatte und unseren Kurs kreuste. Es wurde sofort gestoppt, voll zurück gegeben. Das letztegenannte Manöver kam nicht zur Auswirkun da gesehen wurde, dass das Fahrzeug nach St.B. drehte. Das Fahrzeu war in dieser Zeit fast längsseits gekommen in einem Winkel von ungefähr 10°. Eine Kollision war jetzt nicht mehr zu vermeiden. Mit Hart Bb-Ruder und volle Kraft voraus wurde versucht, das Heck frei zu bekommen, so dass das inzwischen ausgemachte U-Boot nicht unter unser Heck gedrückt wurde, um es evtl. mit der Schraube unter Wasser zu beschädigen. Es lief noch von achtern. Das U-Boot traf mit dem Steven Achterkante Aufbauten die Bordwand und drückte die Aussenhaut ein. Lekagen über und unter Wasser konnten noch nicht festgestellt werden, da grösstenteils von innen die Bordwand isoliert ist Pülgen wurden nach mehmaligem Peilen lenz gepeilt Mit dem hinter uns folgenden Geleitboot nahm das U-Boot Morseverkehr auf. Wir konnten auf der Barre nicht beidrehen mussten weiter im Kielwasse folgen und gleich danach wurde eine Tonne eben an St.B. passiert.
05.oo h		passieren Palmgre Leitfeuer.
05.2o h		passieren Pt.de Terre Negre
05.47 h		passieren Pt. de Grave.
06.15 h		Mit Bb.Anker wird geankert 30 Faden Kette zu Wasser, 12 m Wasser.
		Blz.Tonne Talais rw. 130°.
		Tonne Marguerites Bank rw. 24°.
07.oo h		KaplttStollte kommt an Bord.
07.2o h		Lotse Bödecker kommt an Bord zur Weiterfahrt nach Bordeaux.
07.34 h		Kaptlt. Stollte geht von Bord.Sichten Lichter und setzen die Reise nach Lotsenanweisung fort.
13.oo h		Bordeaux Liegeplatz Nr.11 festgemacht.
13.3o h		Admiral Menche an Bord zum Empfang der Besatzung.

Rumler
Ob.Lt.z.See.

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

24t May 1941

The undersigned I declare on behalf of my crew that we have been onboard this vessel from 22nd April till today and during this period we have been treated well in every respect.

The food has been good and plentiful. Also we received medical attention when has been required.

We are thankful to the Commander and his officers for their consideration

[signature]
Chief Officer
P. M. Pavlopulos
Chief Engineer

A. Carlos
Captain
[signature]
Sailor

[signature]
Fireman

Datum
und
Uhrzei

Bordeaux
24th May 1941

, the undersigned, declare on behalf of the
ole crew, that we have been on board
s vessel for 32 days, and that during this
e we have been well treated.
Our comfort and welfare has been studied
every respect.
The food has been good, wholesome and
ntiful; and we have readily received
ery medical attention that has been required.
We are grateful to the Commander and
s Officers for their consideration.

ned) A.O. Lewis. Chief Officer.
John H. Knott. 2nd Engineer
H Williams Bosun
RICHARD Fireman
1 ~~George~~

Äquatorialmaßstab

100° 95° 90° 85° 80° 75° 70° 65° 60° 55° 50° 45°

65°

60°

55°

50°

45°

HUDSON BAY

Hudson Str.

Resolution I.

C. Chidley

GRÖNLAND

K. Farv

LABRADOR

Nain

Belle Isle Str.

New-
Foundland

St. Lawrence G.

St. Johns

C. Race

Quebec

Nova Scotia

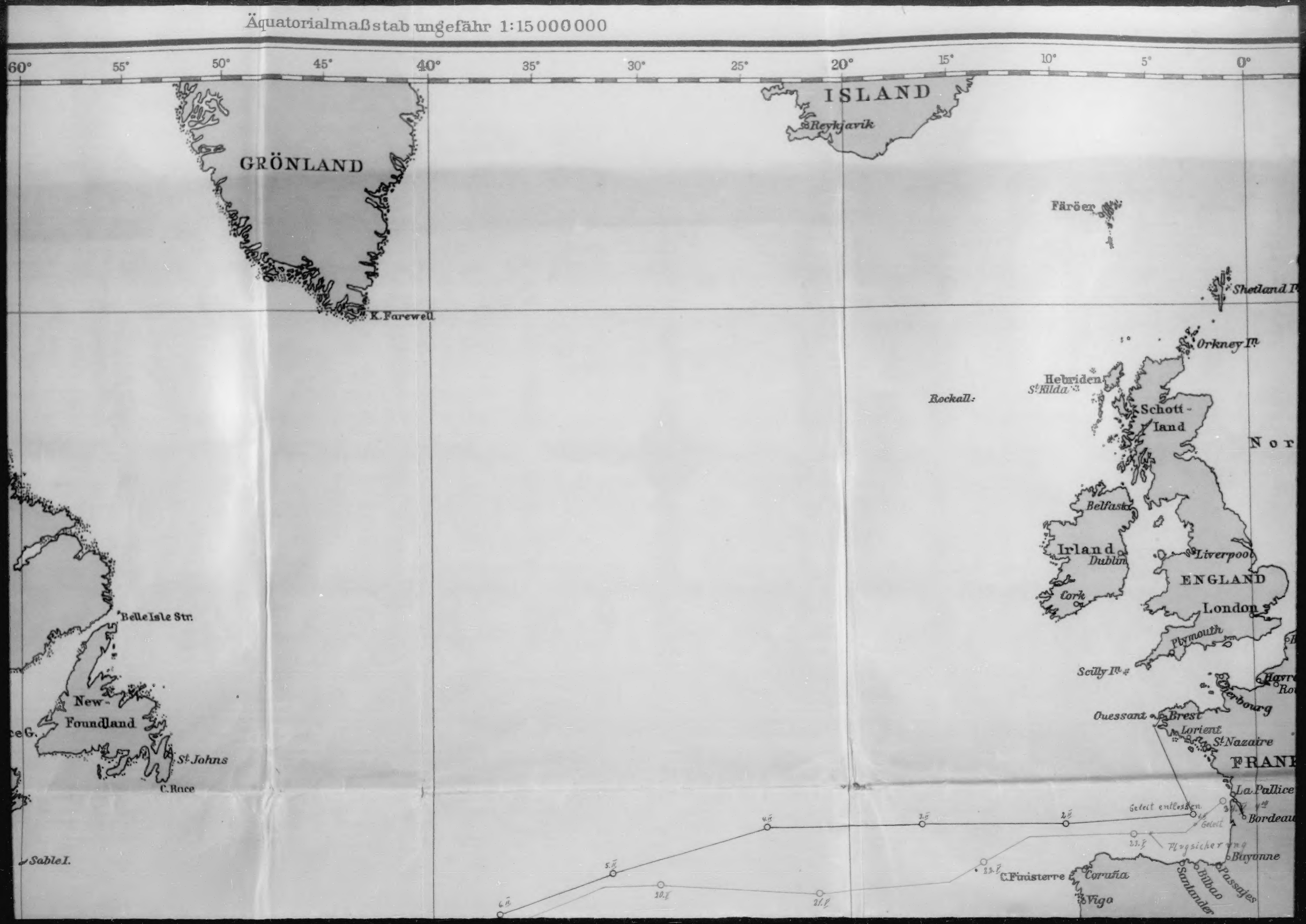
Halifax

Sable I.

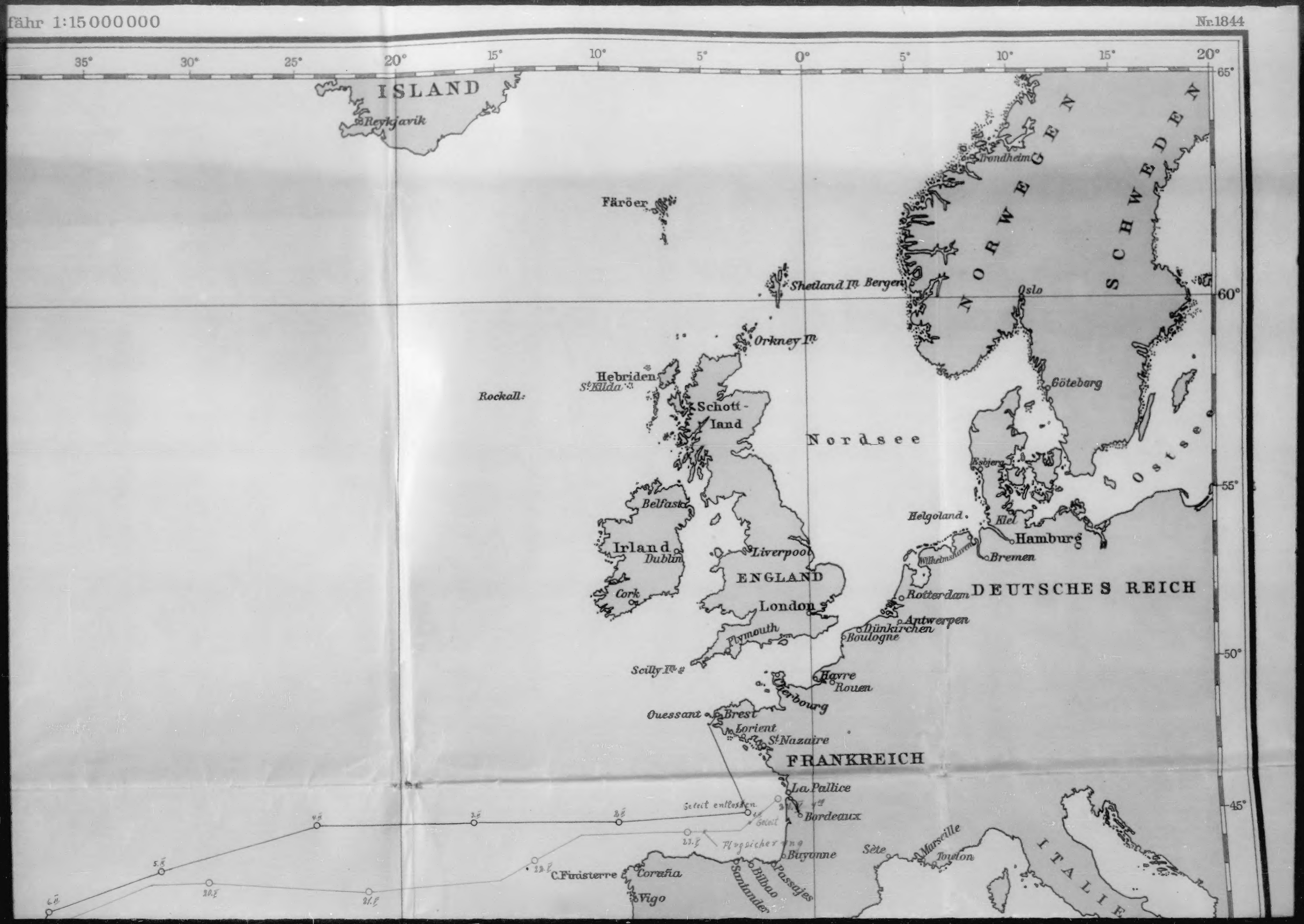
G. v. Maine

Boston

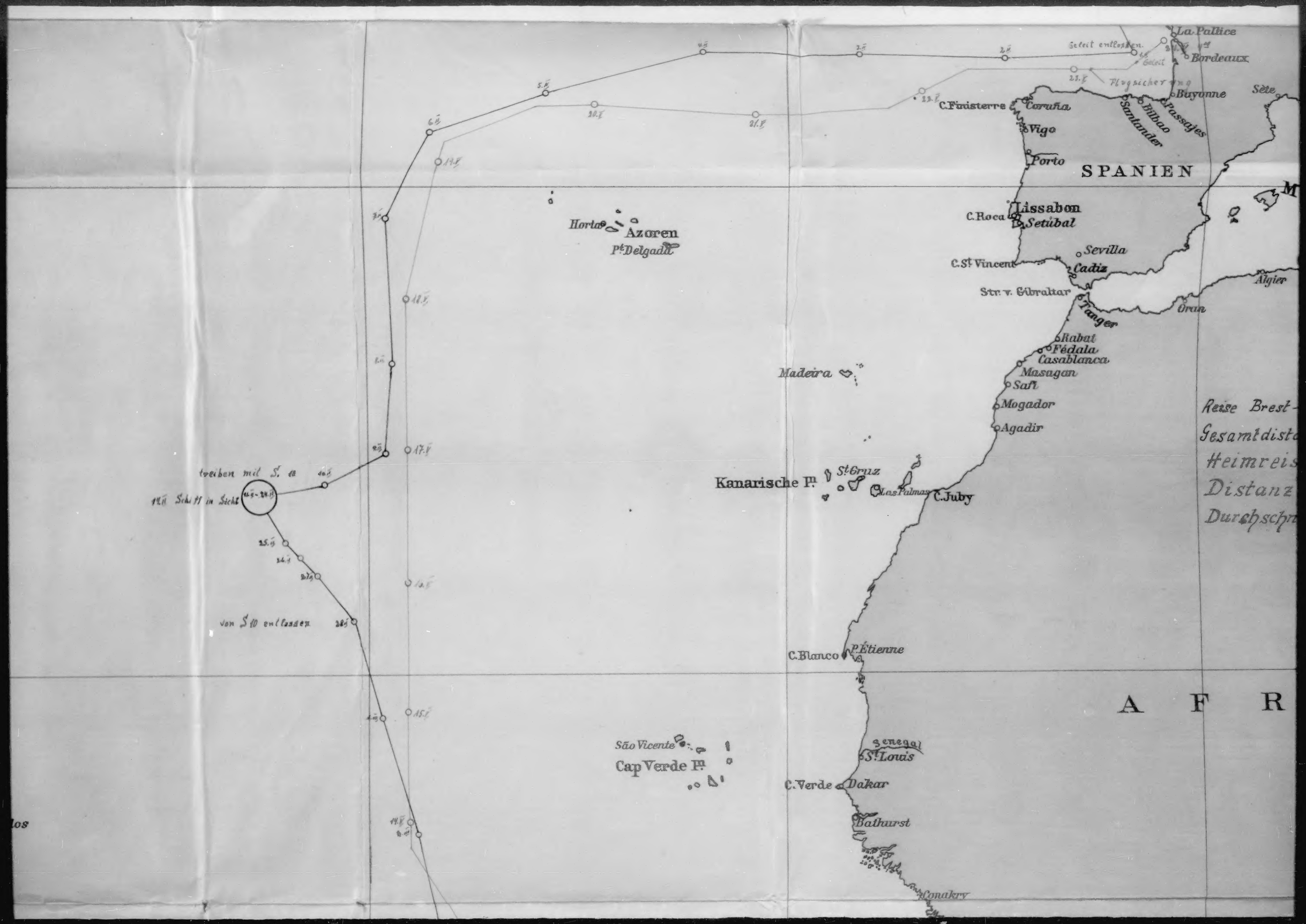
NORD-AMERIKA


Äquatorialmaßstab ungefähr 1:15000000
60°
55°
50°
45°
40°
35°
30°
25°
20°
15°
10°
5°
0°
GRÖNLAND
K. Farewell
ISLAND
Reykjavik
Färöer
Shetland I.
Orkney I.
Hebriden
St. Kilda
Rockall
Schott-land
Nor
Belfast
Irland
Dublin
Cork
Liverpool
ENGLAND
London
Plymouth
Scilly I.
Havre
Cherbourg
Ouessant
Brest
Lorient
St. Nazaire
FRANK
La Pallice
Bordeau
Bayonne
Passajes
Bilbao
Santander
Coruña
C. Finisterre
Vigo
Geleit entlassen
Geleit
Flugsicherung
Belle Isle Str.
New-Foundland
St. Johns
C. Race
Sable I.

KODAK SAFETY FILM




NORD-AMERIKA
45°
40°
35°
30°
25°
20°
15°
10°
Nova Scotia
Halifax
Sable I.
G. v. Maine
Boston
New York
Philadelphia
Baltimore
Washington
Norfolk
Chesapeake B.
C. Hatteras
Charleston
Savannah
Bermuda Iⁿ
Mississippi
Houston
Galveston
New Orleans
Florida Str.
Bahama-
Nassau
Inseln
Golf von Mexico
Habana
Cuba
Tampico
Yucatan
Vera Cruz
Acapulco
Kingston
Jamaica
Haïti
Porto Rico
Sombrero
Pt à Pitre
Kleine
Pt de France
Antillen
Barbados
Karaïbisches Meer
G. v. Tehuantepec
Fonseca Golf
Nicoya Golf
P. Limon
Panama
P. Columbia
Cartagena
Curaçao
La Guaira
Trinidad
treiben mit S. 10
14.11 Schiff in Sicht
von S 10 entlassen



La Pallice
Bordeaux
Geleit entlassen.
Geleit
Flugsicherung
Buyonne
Sète
C.Finisterre
Coruña
Santander
Bilbao
Passajes
Vigo
Porto
SPANIEN
Lissabon
C.Roca
Setubal
Sevilla
C.St Vincent
Cadiz
Str. v. Gibraltar
Algier
Oran
Tanger
Rabat
Fédala
Casablanca
Masagan
Safi
Mogador
Agadir
Madeira
Horta
Azoren
Pt Delgada
Kanarische Pn
St Cruz
Las Palmas
C.Juby
Reise Brest-
Gesamtdista
Heimreis
Distanz
Durchschn
treiben mit S. 10
Schiff in Sicht
von S 10 entlassen
C.Blanco
P.Étienne
A F R
São Vicente
Cap Verde Pn
Senegal
St Louis
C.Verde
Dakar
Bathurst
Conakry

KODAK SAFETY FILM

La Pallice
Bordeaux
Gelcit entlassen.
Gelcit
Flugsicherung
Bayonne
Sète
Marseille
Toulon
ITALIEN
C. Finisterre
Coruña
Vigo
Porto
Santander
Bilbao
Passajes
SPANIEN
MITTELMEER
Lissabon
C. Roca
Setúbal
Horta
Azoren
Pta Delgada
Sevilla
C. St. Vincent
Cadiz
Str. v. Gibraltar
Tanger
Algier
Bône
Tunis
Bizerte
Oran
Rabat
Fédala
Casablanca
Masagan
Safi
Mogador
Agadir
Madeira
Kanarische Pn
St. Cruz
Las Palmas
C. Juby
C. Blanco
P. Étienne
São Vicente
Cap Verde Pn
Senegal
St. Louis
C. Verde
Dakar
Bathurst
Conakry
Freetown
AFRIKA

Reise Brest - Südatlantik - Bordeaux - 113,2 Tage
Gesamtdistanz = 17 730 sm
Heimreise = 17,7 Tage
Distanz = 6268 sm
Durchschnittsfahrt = 14,7 kn

45°
40°
35°
30°
25°
20°
15°
10°

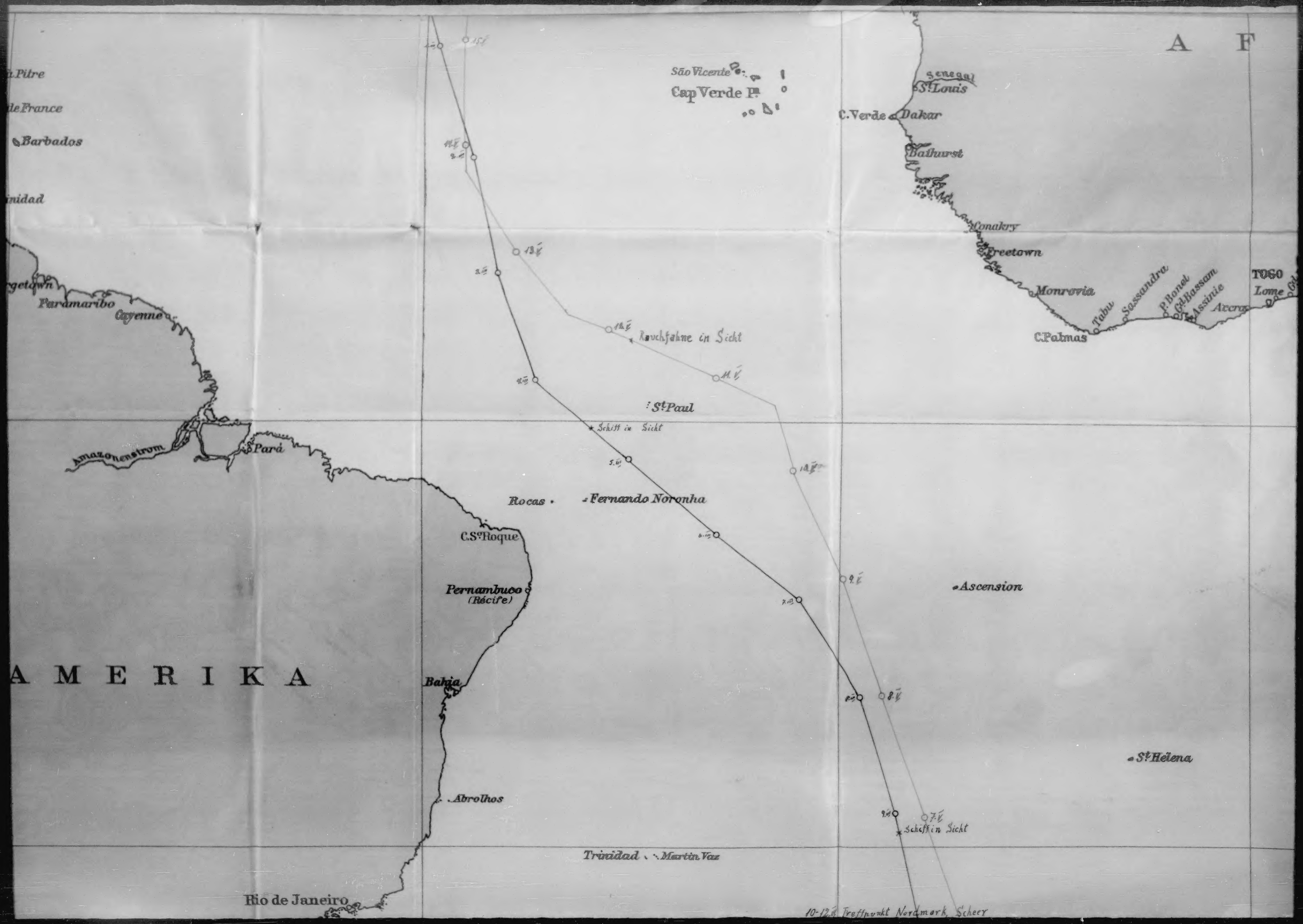
Jamaica
Haïti
Sombrero
Porto Rico
Acapulco
Pt à Pitre
Kleine
Karaïbisches Meer
Pt de France
Antillen
Barbados
15°
G. v. Tehuantepec
Curaçao
Fonseca Golf
P. Limon
Trinidad
Pt Columbia
Cartagena
10°
Nicoya Golf
Panama
La Guaira
Orinoco
Georgetown
Paramaribo
Cayenne
Cocos I.
5°
Galapágos I.
0°
Guayaquil
Amazonenstrom
Pará
5°
10°
Callao
Lima
S Ü D - A M E R I K A
15°
20°
Iquique
Rio de Janeiro

Karaïbisches Meer

SÜD-AMERIKA

Acapulco
C. v. Tehuantepec
Fonseca Golf
Nicoya Golf
P. Limon
Panama
Cocos I.
Galapágos I.
Guayaquil
Callao
Lima
Iquique
Jamaica
Kingston
Haïti
Porto Rico
Sombrero
Pt. à Pitre
Kleine Antillen
Pt. de France
Barbados
Curaçao
Columbia
Cartagena
La Guaira
Orinoco
Trinidad
Georgetown
Paramaribo
Cayenne
Amazonenstrom
Pará
Rio de Janeiro

15°
10°
5°
0°
5°
10°
15°
20°


A F
São Vicente
Cap Verde Pn
Senegal
St Louis
C. Verde
Dakar
Bathurst
Conakry
Freetown
Monrovia
C. Palmas
Tabu
Sassandra
P. Bonet
Gd Bassam
Assinie
Accra
TOGO
Lome
Barbados
Paramaribo
Cayenne
Amazonenstrom
Pará
Rauchfahne in Sicht
St Paul
Schiff in Sicht
Rocas
Fernando Noronha
C. St Roque
Pernambuco
(Récife)
Ascension
AMERIKA
Bahia
St Helena
Abrolhos
Schiff in Sicht
Trinidad
Martin Vaz
Rio de Janeiro
10-12.III Treffpunkt Nordmark, Scheer

AFRIKA

São Vicente
Cap Verde Pt.
Senegal
St. Louis
C. Verde
Dakar
Bathurst
Konakry
Freetown
Monrovia
Tabu
Sassandra
P. Bonet
Gd. Bassam
Assinie
Accra
TOGO
Lome
Gd. Popo
Cotonau
Lagos
Niger
KAMERUN
Duala
Fernando Póo
Kribi
I. do Principe
Bata
S. Thomé
Libreville
P. Gentil
C. Lopez
Annobon
Pt. Noire
Kongo
Maladi
São Paulo de Loanda
Lobito
Benguella
G. B. Fisch B.
Kunene
C. Palmas
Ascension
St. Helena
Fernando Noronha
Rocas
St. Roque
Trinidad
Martin Vaz
St. Paul
Rauchfahne in Sicht
Schiff in Sicht
Schiff in Sicht

15°
10°
5°
0°
5°
10°
15°
20°

20°
25°
30°
35°
40°
45°
50°
Iquique
San Felix I.ds
Valparaiso
Juan Fernandez I.ds
Valdivia
G.v. Peñas
St Cruz
Rosario
Buenos Aires
Rio de Janeiro
Santos
Porto Alegre
Rio Grande do Sul
Montevideo
Rio de la Plata
Bahia Blanca
G. de San Matias
G. de San Jorge

Rio de Janeiro

Santos

Porto Alegre

Rio Grande do Sul

Montevideo

Rio de la Plata

Bahia Blanca

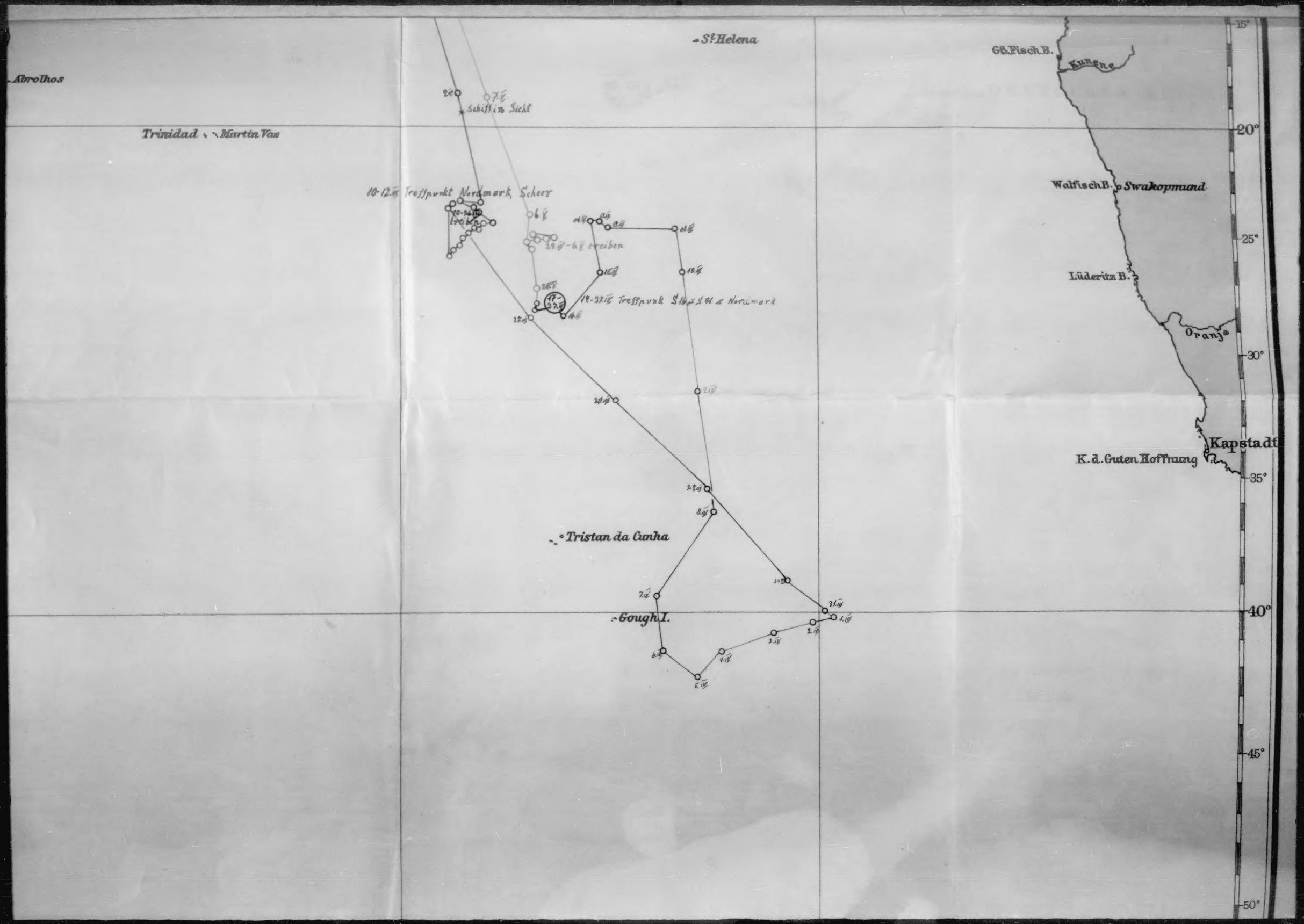
Tristan da Cunha

St Helena

Trinidad

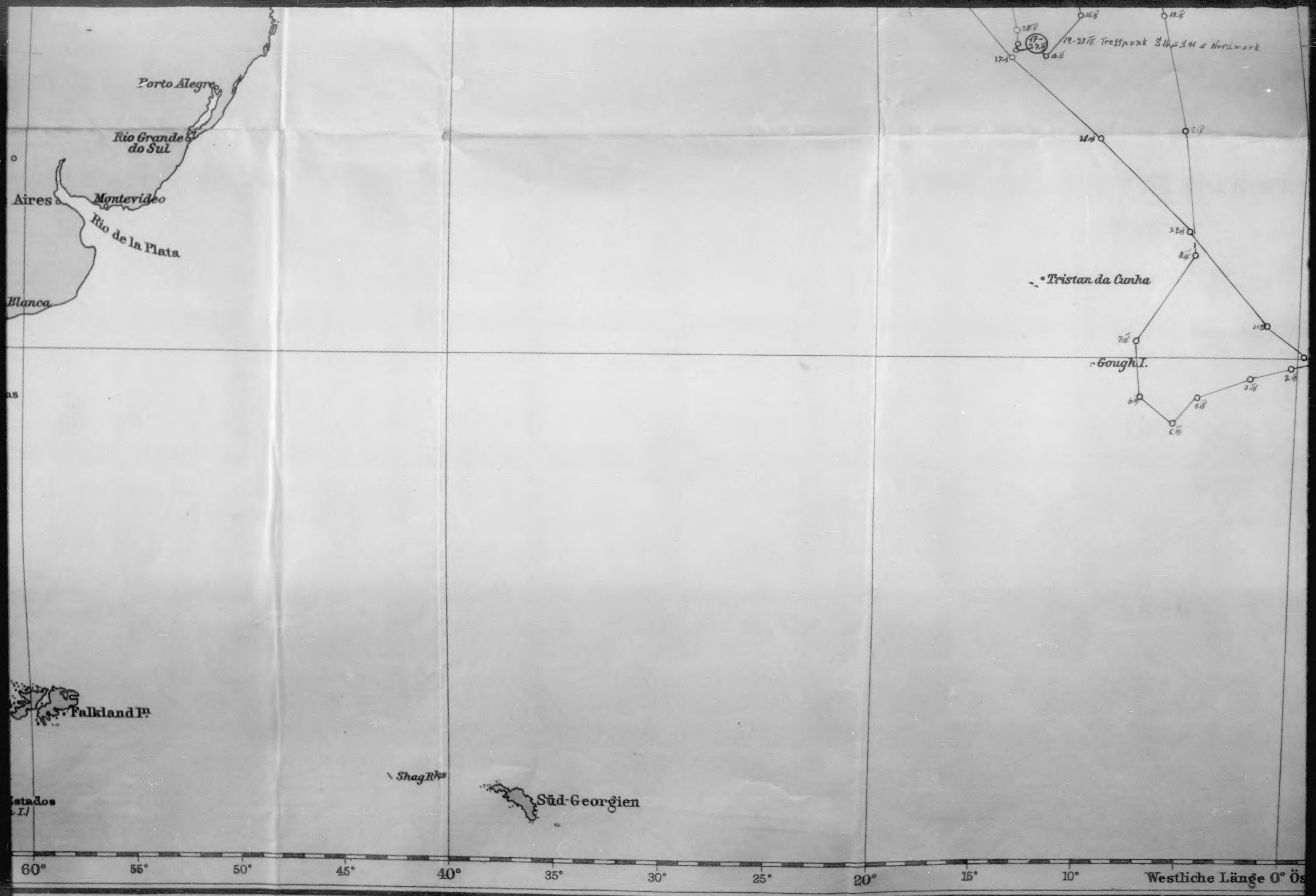
Martin Vaz

Abrolhos



St. Helena
Abrolhos
Trinidad
Martin Vaz
Schiff in Sicht
10-12.IV Treffpunkt Nordmark, Scheer
29.IV-6.V treiben
19-27.IV Treffpunkt S16 u. S41 u. Nordmark
Tristan da Cunha
Gough I.
Gß. Fisch B.
Kunene
Walfisch B.
Swakopmund
Lüderitz B.
Oranje
Kapstadt
K. d. Guten Hoffnung
15°
20°
25°
30°
35°
40°
45°
50°

30°
35°
40°
45°
50°
55°
100°
95°
90°
85°
80°
75°
70°
65°
60°
55°
50°
45°
Porto Alegre
Rio Grande do Sul
Rosario
Valparaiso
Juan Fernandez Is.
Buenos Aires
Montevideo
Rio de la Plata
Bahia Blanca
Valdivia
G. de San Matias
G. de San Jorge
G. v. Peñas
St. Cruz
Falkland Is.
Magellan Str.
Magellan Str.
I. de los Estados
(Staaten I.)
Kap Hoorn
Nr. 1844
Herausgegeben vom OBERH



Herausgegeben vom OBERKOMMANDO DER KRIEGSMARINE, Berlin 1934.

Gedruckt im Oberkommando der Kriegsmarine.
Nachdruck 1936 V.

KRIEGSMARINE. Berlin 1934.

Westliche Länge 0° Östliche Länge v. Greenwich

Süd-Georgien

Bouvet I.

Tristan da Cunha

Gough I.

Kapstadt

K. d. Guten Hoffnung

Oranje

Lüderitz B.

PG-70687-NID

K SAFETY FILM

PG/10687

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND - VOYAGE REPORT OF THE MOTOR VESSEL "ASTERRUFER"

6 Feb. 1941

1. Abt. SKL

K.T.B.

Kriegt 31.

M. S. „Alsterufer"

~~23. 1. - 19. 4. 1941~~

~~Kurz~~ Bericht über Verlauf der Reise

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN IF FOUND MUST BE
P G/70684 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT SUCH ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
REFERRED ON ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE ABOVE REGISTERED NUMBER.

SAFETY FILM

ADMI... PROPERTY
PG/70654/N.I.D
NO ... MADE
ON ... TIONS
SHO... WORK
REL... OF PAPER.
QUO... MBER

Zu Kr 9431 -

In See, den 6. Februar 1941.

Bericht über den Verlauf der Reise M.S. Alsterufer.

M.S.Alsterufer wird am 18.1. von der deutschen Werft Reiherstieg an Schuppen 85 geschleppt zur Ausrüstung. Am 19.1. morgens beginnt die Beladung des Schiffes.Von Wohnschiff "Artigas" werden Posten an die Luken gestellt, mit dem Befehl, keinen Unbeteiligten in den Luken zu lassen. Das Schiff ist von Seiten der Werft noch nicht fertiggestellt. Während Werftarbeiter noch in den Räumen arbeiten, wird die Beladung durchgeführt. Ein grosses drunter und drüber. Endlich am 21.1. ist die Werft soweit fertig, dass einigermassen Klarheit an Bord eintritt. Am 22.und 23.1. werden Restarbeiten erledigt und Beladung fertiggestellt. Befehl: Schiff soll am 23.1. 12.oo Uhr fahrbereit sein.
Am 23.1. um 10.oo Uhr kommt der Admiral der K.M.D. Admiral Wolff an Bord zur Verabschiedung des Schiffes. Er weist alle Offiziere auf die Aufgaben hin, die das Schiff zu erledigen hat. Um 11.oo Uhr geht Admiral Wolff von Bord. 11.3o Uhr kommt die militärische Besatzung an Bord. Kurz vor 12.oo Uhr kommen noch 5 nachträglich kommandierte Prisenoffiziere an Bord. Schlepper, Hafen- und Elblotse sowie Kompensierungs- und Funkpersonal sind an Bord. Schiff kann wegen Nebel nicht ablegen, Auslaufen wird auf den 24.1. 09.oo Uhr festgesetzt. Schlepper- Lotsen und Kompensierungspersonal werden bis zum nächsten Morgen 08.oo Uhr entlassen. Am 24.1. morgens 08.oo Uhr sind Letztgenannte wieder an Bord, das Shiff legt um 09.oo Uhr befehlsgemäss ab und fährt hinter Sperrbrecher 10 Abstand 5oo m elbabwärts. Zivilbesatzung und militärisches Kommando wird in 3 Wachen eingeteilt. Alle an Bord kommandierten Offiziere werden mit zur Wache herangezogen. Ob.d.M.SKl 1089o/41 g.Kdos. -

Die jeweilige Wache setzt sich zusammen: 1 Schiffsoffizier, 1 Prisenoffz., Ausguck Back, Vormars, Achtern, Rudergänger und Läufer, Btsmt.d.W. an Deck. M.G.C 30 und M.G. 34 werden aufgestellt, Munition an die Gwehre gemannt und nach Klarmeldung sofort besetzt, um für alle Überraschungen klar zu sein. Während der Fahrt bis Brunshaupten sollen Schwimmwesten verausgabt werden. Listenmässig solle 620 Stck. an Bord sein. Nach langem Suchen stellt sich heraus, dass keine an Bord sind. Zivilbesatzung hat nur etwa 5o - 6o Stck. an Bord. Es mussten daher durch Ft.Spruch 200 Schwimmwesten angefordert werden, die bei Passieren Cuxhaven durch Schlepper an Bord gebracht werden sollten. Die Geheimsachen, für die zu versorgenden Schiffe wurden in einem Raum gestaut, von einem Posten ständig gewacht und klargemacht zum Vernichten, Säcke und Kisten wurden mit Eisen beschwert, so dass beim Aussenbordswerfen ein Sinken gewährleistet war. Ausserdem wurden 2 Sprengpatronen klargelegt, 1 Kanne mit 5O l Petroleum und 1 Ballen Zwist, um bei etwaiger Nichtversenkung die Sachen durch Sprengung bezw. Feuer restlos zu vernichten.

Im Maschinenraum sind 4 Sprengpatronen klar zum Einsetzen und Scharfmachen. Der 1t.Ingenieur wird mit seinem Bedienungspersonal über die evtl.Sprengung des Schiffes unterrichtet. 4 Prisenoffiziere, 1 Unteroffizier und 3 Mann sind vorgesehen zum Vernichten der Geheimsachen.

Mittags zwischen 12 und 13,3o Uhr wird bei Brunshaupten kompensiert. Schlepper Vegesack ist zur Assistenz beim Kompensieren in der Nähe. 15,2o Uhr passieren Brunsbüttel, Schlepper Vegesack wird entlassen. Fahren weiter im Geleit elbabwärts, passieren 16,2o Uhr Cuxhaven. Setzen Kompensierungspersonal- und Lotsenanwärter ab. Der angeforderte Begleitoffizier sowie die angeforderten Schwimmwesten kommen beim Passieren nicht an Bord. Sperrbrecher 1o wird über die an Bord zu nehmenden Gegenstände durch

kspruch unterrichtet. Befehl von Sperrbrecher 10 : Bei Elbe III vor Anker gehn. Behalten Marinelotsen Schunk an Bord bis zur Ankunft des Begleitoffiziers. Um 17.45 Uhr wird bei Elbe III auf Vorgang Sperrbrecher 10 vor Anker gegangen. Das Wetter ist diesig, es weht ein leichter Ostwind, Himmel bedeckt. Um 20.oo Uhr kommt Schlepper von Cuxhaven mit Begleitoffizier und 200 angeforderten Schwimmwesten längsseits. Begleitoffizier Lt.z.S.(S) L ü d e r s meldet sich an Bord. Nach Übernahme der Schwimmwesten wird Marinelotse und Schlepper entlassen. Befehl von Sperrbrecher 10: 02.oo Uhr seeklar. 02.oo Uhr gehen Anker auf und fahren im Geleit von Sperrbrecher 10. 02.36 Uhr Feuerschiff "H" passiert. 03.15 Uhr passieren Wester-Till. Das Wetter ist diesig, bedeckt, östliche Winde Stärke 3 - 4, Seegang 3. Um 04.18 Uhr übernimmt Torpedoboot "Kondor" durch Zuruf das Geleit. Torpedoboot "Greif" hängt sicht achtern an. Fahren weiter im Geleit von 2 Torpedobooten. Am 25.1. vormittags werden mit Genehmigung Kmdt.T'boot Kondor M.G.C 30 und M.G. 34 eingeschossen. Das Wetter ist äusserst günstig, Wind O.z.S. 4 - 5, See 3, bedeckt, diesig, Sicht 3 - 4 sm.

Kapt. und Schiffsoffiziere werden über Geheimhaltung der gesteuerten Kurse im Beisein des Begleitoffiziers vereidigt. Mittgs 12,2o Uhr kommen 6 Boote in Sicht. Kondor tauscht E.S. aus. E.S. wird richtig widerholt, stellen sich als 6 R'Boote heraus. Fahren weiter im Geleit ohne besondere Vorkommnisse bis 17.35 Uhr. Um 17.35 Uhr kommt ein S.Boot von Steuerbordseite. Kondor hält draufzu und schiesst E.S. E.S. wird richtig beantwortet. Deutsches S'Boot. Setzen die Fahrt fort und laufen abends 20.35 Uhr in Geleit von Torpedobooten in dem Hafen von Hoek van Holland ein und gehen dort innerhalb der Sperre vor Anker. Befehl von Kondor: 07.oo Uhr seeklar. 22.oo Uhr wird Befehl: auf 06.oo Uhr durchgegeben. Von Kondor wird ein holl. Lotse an Bord geschickt. Name des Lotsen Mde.Hart. Der Lotse bleibt an Bord. Verlegen abends den Ankerplatz mit Fahrwasser. Lotse wird an

Bord Schlafgelegenheit gegeben. Wachhabender Offizier, Läufer und B.d.W. werden unterrichtet, den Lotsen nicht an Bord allein herumlaufen zu lassen. Am 26.1. morgens 06.oo Uhr wird Anker gelichtet, das Schiff mit Schlepperhilfe gedreht und ausgelaufen. Nach dem Passieren der Sperre verlässt der Lotse das Schiff. Die Fahrt wird jetzt fortgesetzt unter Führung des neu hinzugetretenen T'Boot"Seeadler ". T'Boot Kondor und Greif fahren hinten angehängt. Das Wetter ist weiterhin günstig. Es weht ein südöstlicher Wind, Stärke 4, See leicht bewegt, Sicht 3 - 4 sm. Im Geleit von 3 T'Booten wird die Fahrt fortgesetzt bis Brest. Bis Cherbourg ist Wetter und Sicht günstig. Es weht ein leichter südöstlicher Wind, die Sicht ist 2 - 3 sm, verringert sich teilweise bis zu ½ sm. Stehen ohne besondere Vorkommnisse am 26.1. 24.oo Uhr vor Cherbourg. Dicker Nebel verhindert das Weiterfahren, halten auf Cherbourg zu. Kondor fordert Lichter von Cherbourg an. Stellen Schiffsort fest, setzen die Fahrt fort bis Brest. Während der Fahrt durch den Kanal hat die Besatzung Schwimmwesten umgelegt. Am 27.1. wird die Fahrt bei mässiger Sicht fortgeführ Fahren zwischen den Inseln Guersei und Jadsei durch. Vormittags stark auffrischender SSO Wind, sonst ohne Vorkommnisse. 12.22 Uhr Flugzeug in Sicht. Es wird Alarm gegeben, alle Gewehre besetzt. Beim Näherkommen wird E.S. ausgetauscht, richtig beantwortet, deutscher Zerstörer "H 110". Nachmittags bei klarem Wetter und guter Sicht wird die Fahrt fortgesetzt bis Brest. T'Boot Greif setzt sich nach S.Bord heraus. Ab 14.oo Uhr Luftsicherung durch 2 Jäger beim Verband. Um 21.5o Uhr Ledquessant passiert. Nachmittags frischt der Wind auf, Stärke 6 - 7, See 5, lange hohe NW)Dünung. Fahren im Geleit von den 3 T'Booten nach Brest. 28.1. 00.16 Uhr schiesst Kondor E/S Gegen 01.oo Uhr gehen auf Brest Reede vor Anker. Vormittags um 10.oo Uhr wird in dem Kriegshafen von Brest verholt und machen an der Boje "D" fest "Alsterufer" soll von "Alstertor" angeblich verkehrt gestaute Kisten mit

Ft.Geräten übernehmen, dazu muss bei Alstertor längsseits gegangen werden. Im Manifest Alstertor geht nicht daraus hervor, welche Kisten übernommen werden sollen. Alsterufer legt von Alstertor ab und macht an Boje "D" wieder fest. Von Hafenkmdt. Brest wird übermittelt, dass ein Kurier mit 8 Kisten am 3o.1. eintreffen soll, gleichzeitig erfolgt Befehl von Gruppe West: Alsterufer und Alstertor im Geleit von 3 Minensuchbooten 19,3o Uhr auslaufen. Gruppe West wird gemeldet, dass Alsterufer wegen noch zu erledigenden dringenden Arbeiten nicht mit auslaufen kann. Funkbeschickung muss durchgeführt werden. Der durch Eis beschädigte Otterspier musste entfernt werden, Brennstoff und Wasser muss aufgefüllt werden, ungefähr 70 Mann müssen noch Ausrüstungsgegenstände empfangen, 3 Unteroffiziere in Grau an Bord müssen Blau eingekleidet werden. Von Gruppe West kommt durch Fernschreiben Befehl; melden, wenn klar. Alle Arbeiten sind erledigt, Kurier mit Kisten noch nicht eingetroffen. Nach Rücksprache K.M.D.Hamburg, Kaptlt. Jæksch ist Auslaufen Alsterufer von Eintreffen Kurier mit Kisten abhängig. Dieses wird Gruppe West gemeldet. Am 31.1. liegen in Wartestellung. 15.3o h erhalten Befehl zum Auslaufen. Der Gruppe West wird gemeldet, dass Kurier mit Kisten noch nicht eingetroffen ist. Auslaufbefehl bleibt bestehen. Unterrichtung über Auslaufen Kurs und Weitermarsch erfolgt durch den 2.F.d.M. Kaptlt. Schneider. 1 M.S.Boot fällt aus, die Sicherung wird nur von 2 neuen M.S.Booten ausgeführt. 2 M.S.Boote laufen gegen Mittag in Brest ein. Mit dem Kmdt. Kaptlt. Maurer wird das Auslaufen noch besprochen. Um 19.3o Uhr wird von der Boje losgeworfen und im Geleit von 2 M.S.Booten (Gruppe 13) die Reise angetreten. ~~xxxx~~ 20.1o Uhr passieren die Sperrlücke von Brest, gehen auf Kurs 235°. Bei WSWlichen Winden, leichter Dünung aus NNW Sicht 3 - 4 sm wird die Reise angetreten, Mond ist 1.Viertel, sonst dunkle Nacht. Während der Nacht frischt Wind auf, dreht nach NNW Stärke 5, bedeckter Himmel, diesig, Sicht 2 - 3 sm. Die Uhr wird um 2 Stunden zurückgestellt

auf MGZ. Fahren im Geleit ohne b sonderen Vorkommnisse. Während der Fahrt werden Rettungsbojen, Proviant und Wasser ausgerüstet.Die vorher auf das ganze Schiff verteilten Rettungsflösse werden mit Hartbrot in Dosen versehen. Um 07.3o Uhr morgens Fahrzeug mit gesetzten Lichtern in Sicht, setzen die Fahrt im Geleit fort. 08.3o Uhr wird auf Welle G.C. 3070 kh englischer Text gehört. Während des Vormittags Wind aus NW bis NNW, Stärke 5, Seegang 5 bedeckter Himmel, Regenschauer, Sicht 4 - 5 sm und langes hohe NW-Dünung, wird der Kurs rw 153° nach Q BF 9240 fortgesetzt. 6 spanische Fischdampfer kommen in Sicht. Um 12.oo Uhr mittags wird wegen Wetterlage Minensuchgeleit entlassen und Alleinmarsch angetreten. Um 12.4o Uhr wird Kurs auf 270 ° rw Fahrt 12 sm gegangen. 12.oo Uhr Breite 45° 12' N Länge 3° 2 ' W. Wind, See und Dünung unverändert. Bei 12 sm Fahrt liegt das Schiff gut, leichte Spritzwasser über Deck und Luken. 13.48 Uhr Flugzeug in Sicht, wird Alarm gegeben und Flugzeug mit E.S. angerufen. E.S. wird richtig beantwortet. Deutscher Fernaufklärer. Flugzeug umkreist 2 mal das Schiff und fliegt in östlicher Richtung davon. Ohne besondere Vorkommnisse wird bei unveränderter Wetterlage mit 12 sm weitergesteuert. Am Sonntag, 2.2. stark böige, auffrischende W bis SWliche Winde, Stärke 6, Regenschauer, Sicht 2 - 3 sm erfolgt die Reise ohne besondere Vorkommnisse. Nachts abflauende Winde, durcheinanderlaufende Dünung, Schiff arbeitet stark in der See und nimmt Spritzwasser über Deck und Luken. Um 12.oo Uhr Meldung durch Ft. 1 Schlachtkreuzer, 6 Zerstörer Q AL 55 Südkurs. Mittags 12.oo Uhr Breite 45° 1' N 16° W. Halten Kurs 270° , Fahrt 12 - 14 sm durch bis zum 38.Längengrad. Vom 38.Längengrad wird der Kurs nördlich 42° Nordbreite rw 250° gesteuert. Beim Erreichen des 39. Längengrades wird auf rw Kurs 180° gegangen. Bis dahin hat Schiff noch sehr stark in See und hoher Dünung gearbeitet. Während dieser Fahrt wird in Erwägung gezogen den vorderen M.G.Stand abzubauen und über Bord zu werfen, um das Schiff leichter als neutraler oder englischen Dampfer tarnen zu

können. Es wird davon Abstand genommen, da das Schiff bisher ohne gesehen werden durchgekommen ist. Am 4.2. mittags 12.oo Uhr Breite 45° 7' N 23°49' W.

Befehl von SKL zunächst Wartegebiet "Bayern" gehem. Am 5. und 6.2. schnell SW auffrischender Wind, Stärke 6 - 7, Sicht 2 - 3 sm, müssen Kurs ändern auf 229° rw, da sehr viel Wasser über Deck und Luken kommt und die Fahrt verringern auf 12 sm. Nachmittags Wind und See werden weniger, können wieder auf 14 sm gehen. Am 7.2. 12.oo Uhr Breite 38°59' N 38° 45',W ändern Kurs auf 180° . Schiff schlingert und arbeitet stark in durcheinanderlaufender Dünung. Von 20 -,24.oo Uhr starkes Wetterleuchten am Horizont, zieht nach S.Bord ab, sonst keine besonderen Vorkomnisse, an Bord alles wohl. Die Schiffsuhr wird laufe-nd auf MOZ gestellt. ~~Am 8.2. erhalten Befehl von SKL Standort melden durch Kurssignal~~ Am 8.2. 05.oo Uhr MOZ melden Standort durch Kurzsignal Breite 35° N 39° w an SKL. Um 12.oo Uhr wird auf 8 sm Fahrt gegangen, weil Wartegebiet "Bayern" zu früh erreicht wird. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Um 16.oo Uhr erhalten von Schiff 10 Kurzsignal "Treffpunkt Tauber ungeeignet, neuer Treffpunkt soll sein 28° N 45° W." Ändern Kurs auf neuen Treffpunkt 257° rw, noch 300 sm zu fahren. Das Kurzsignal von "D" wird durch SKL bestätigt, SKL Befehl: Q" neuen Standort einnehmen. Am lo.2. mittags 12.oo Uhr Breite 28° 32' N 41° 51' W, ruhiger See, leichte Dünung, klarer Himmel, Sicht: lo - 15 sm lassen Schiff gestoppt liegen und treiben. Das Schiff wird aussenbords dunkelgrau, Schornstein grau mit schwarzem Topp bemalt. Bis zum befohlenen Treffpunkt sind noch 170 sm zu fahren. Um 18.oo Uhr setzen die Fahrt fort, um am 11.2. morgens 08.oo Uhr MOZ den befohlenen Punkt zu erreichen. Besatzung wird gegen Typhus, Paratyphus und Cholera geimpft. Am 11.2. morgens 08.oo Uhr befohlenen Treffpunkt erreicht, stehen auf Wartestellung.

können. Es wird davon Abstand genommen, da das Schiff bisher ohne gesehen werden durchgekommen ist. Am 4.2. mittags 12.oo Uhr Breite 45° 7' N 23°49' W.

Befehl von SKL zunächst Wartegebiet "Bayern" gehen. Am 5. und 6.2. schnell SW auffrischender Wind, Stärke 6 - 7, Sicht 2 - 3 sm, müssen Kurs ändern auf 229° rw, da sehr viel Wasser über Deck und Luken kommt und die Fahrt verringern auf 12 sm. Nachmittags Wind und See werden weniger, können wieder auf 14 sm gehen. Am 7.2. 12.oo Uhr Breite 38°59' N 38° 45', W Ändern Kurs auf 180° . Schiff schlingert und arbeitet stark in durcheinanderlaufender Dünung. Von 20 -,24.oo Uhr starkes Wetterleuchten am Horizont, zieht nach S.Bord ab, sonst keine besonderen Vorkommnisse, an Bord alles wohl. Die Schiffsuhr wird laufe-nd auf MOZ gestellt. ~~Am 8.2. erhalten Befehl von SKL Standort melden durch Kurzsignal~~ Am 8.2. 05.oo Uhr MOZ melden Standort durch Kurzsignal Breite 35° N 39° w an SKL. Um 12.oo Uhr wird auf 8 sm Fahrt gegangen, weil Wartegebiet "Bayern" zu früh erreicht wird. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Um 16.oo Uhr erhalten von Schiff 10 Kurzsignal "Treffpunkt Tauber ungeeignet, neuer Treffpunkt soll sein 28° N 45° W." Ändern Kurs auf neuen Treffpunkt 257° rw, noch 300 sm zu fahren. Das Kurzsignal von "D" wird durch SKL bestätigt, SKL Befehl: Q" neuen Standort einnehmen. Am 10.2. mittags 12.oo Uhr Breite 28° 32' N 41° 51' W, ruhiger See, leichte Dünung, klarer Himmel, Sicht: 10 - 15 sm lassen Schiff gestoppt liegen und treiben. Das Schiff wird aussenbords dunkelgrau, Schornstein grau mit schwarzem Topp bemalt. Bis zum befohlenen Treffpunkt sind noch 170 sm zu fahren. Um 18.oo Uhr setzen die Fahrt fort, um am 11.2. morgens 08.oo Uhr MOZ den befohlenen Punkt zu erreichen. Besatzung wird gegen Typhus, Paratyphus und Cholera geimpft. Am 11.2. morgens 08.oo Uhr befohlenen Treffpunkt erreicht, stehen auf Wartestellung.

Das Wetter ist ruhig, Windstiller, klarer Himmel, ruhige See, Sicht 10-15 sm, Temperatur 18°. Stehen morgens 08.00 Uhr MOZ auf befohlenem Treffpunkt, dampfen 1 Stunde weiter, lassen das Schiff treiben und malen aussenbords. Mittags 12.00 Uhr Breite 27° 29' N 45° 15' W. Nachmittags so rechtzeitig angegangen, dass um 16.00 Uhr der befohlene Treffpunkt wieder erreicht ist. Da nichts zu sehen ist, wird mit langsamer Fahrt über den Treffpunkt hinaus gefahren und das Schiff die Nacht über treiben gelassen. Malen aussenbords noch fertig. Am 12.2. morgens 08.00 Uhr befohlener Treffpunkt erreicht, dampfen mit langsamer Fahrt weiter und erreichen mittags 12.00 Uhr 27° 19' N 45° W. Das Wetter ist noch günstig, See sehr ruhig, Schiff macht kaum Bewegungen. Machen kehrt, so dass 16.00 Uhr der befohlene Treffpunkt erreicht ist. Dampfen wiederum nach Norden. Nach etwa 30 sm Entfernung wird gestoppt und das Schiff die ganze Nacht treiben lassen. Am 13.2. wird dasselbe Manöver wiederholt, doch das Wetter ist noch ruhig, leichte durcheinanderlaufende Dünung. Ohne besondere Vorkommnisse verläuft auch dieser Tag. Mittags um 12.00 Uhr 27° 33' N 44° 51' W. Wind allmählich auffrischend, auf SW 2 - 3, See noch ruhig, leichte westliche Dünung, Temperatur plus 23°. An Bord wird alles vorbereitet zur Abgabe der Versorgungsgüter. Da um 16.00 Uhr wiederum nichts zu sehen ist, wird ungefähr 10 sm über den Treffpunkt hinaus gedampft und das Schiff treiben gelassen. Am 14.2. 06.45 Uhr wird die Fahrt erneut mit 8 sm angetreten, um um 08.00 Uhr den befohlenen Treffpunkt zu erreichen. Dampfen mit langsamer Fahrt von dem Treffpunkt aus nach Süden, Absicht war, da Wind etwas auffrischte, um 12.00 h kehrt zu machen, so dass um 16.00 Uhr der Treffpunkt erreicht war, Wind war in der Zwischenzeit auf NNW gedreht, Stärke 4, Seegang 2 - 3, leichte Dünung, Himmel bedeckt. Um 09.10 Uhr meldet der Ausguck Vormars ein Fahrzeug 1 Strich an St.Bord voraus. Zu sehen war Mast und Schornstein.

Das Wetter ist ruhig, Windstiller, klarer Himmel, ruhige See, Sicht 10-15 sm, Temperatur 18°. Stehen morgens 08.00 Uhr MOZ auf befohlenem Treffpunkt, dampfen 1 Stunde weiter, lassen das Schiff treiben und malen aussenbords. Mittags 12.00 Uhr Breite 27° 29' N 45° 15' W. Nachmittags so rechtzeitig angegangen, dass um 16.00 Uhr der befohlene Treffpunkt wieder erreicht ist. Da nichts zu sehen ist, wird mit langsamer Fahrt über den Treffpunkt hinaus gefahren und das Schiff die Nacht über treiben gelassen. Malen aussenbords noch fertig. Am 12.2. morgens 08.00 Uhr befohlener Treffpunkt erreicht, dampfen mit langsamer Fahrt weiter und erreichen mittags 12.00 Uhr 27° 19' N 45° W. Das Wetter ist noch günstig, See sehr ruhig, Schiff macht kaum Bewegungen. Machen kehrt, so dass 16.00 Uhr der befohlene Treffpunkt erreicht ist. Dampfen wiederum nach Norden. Nach etwa 30 sm Entfernung wird gestoppt und das Schiff die ganze Nacht treiben lassen. Am 13.2. wird dasselbe Manöver wiederholt, doch das Wetter ist noch ruhig, leichte durcheinanderlaufende Dünung. Ohne besondere Vorkommnisse verläuft auch dieser Tag. Mittags um 12.00 Uhr 27° 33' N 44° 51' W. Wind allmählich auffrischend, auf SW 2 - 3, See noch ruhig, leichte westliche Dünung, Temperatur plus 23°. An Bord wird alles vorbereitet zur Abgabe der Versorgungsgüter. Da um 16.00 Uhr wiederum nichts zu sehen ist, wird ungefähr 10 sm über den Treffpunkt hinaus gedampft und das Schiff treiben gelassen. Am 14.2. 06.45 Uhr wird die Fahrt erneut mit 8 sm angetreten, um um 08.00 Uhr den befohlenen Treffpunkt zu erreichen. Dampfen mit langsamer Fahrt von dem Treffpunkt aus nach Süden, Absicht war, da Wind etwas auffrischte, um 12.00 h kehrt zu machen, so dass um 16.00 Uhr der Treffpunkt erreicht war, Wind war in der Zwischenzeit auf NNW gedreht, Stärke 4, Seegang 2 - 3, leichte Dünung, Himmel bedeckt. Um 09.10 Uhr meldet der Ausguck Vormars ein Fahrzeug 1 Strich an St.Bord voraus. Zu sehen war Mast und Schornstein.

Stösst etwa 09.15 Uhr 2 schwarze Rauchwolken aus. Wiederholen die 2 schwarzen Rauchwolken. Währenddessen meldet derselbe Ausguck 09.15 Uhr ein Fahrzeug 4 Strich B.B. voraus. Zu sehen ist Masten und Schornstein. Fernsignalball wird gesetzt und drehen auf das Schiff zu. Das gesichtete Schiff dreht ebenfalls auf uns zu. Beim Näherkommen macht das gesichtete Schiff den Morsenamen "G". Wir drehen daraufhin nach St.Bord ab und zeigen die Breitseite. Dasselbe wird von dem gesichteten Schiff durchgeführt. Somit ist es klar, dass es Schiff 10 war. Das zuerst gesichtete Schiff war der Versorgungstanker "Eurofelt". Beim Sichten der beiden Fahrzeuge wird Alarm gegeben, Geheimsachen klar zum Versenken. Vor dem Abdrehen wiederholte das gesichtete Schiff mehrmals den Buchstaben "G", in der Annahme, seine Morselampe nicht zu sehen. Daraufhin wurde von Alsterufer ebenfalls "G" wiederholt. Nach Aussagen des Kommandanten von Schiff 10 führte dieses wiederholte "G" von Alsterufer zu Unklarheiten. Schiff 10 hatte darauf Alarm gegeben. Beim Näherkommen setzte das Schiff 10 das Signal: Herzlich willkommen. Beide Schiffe stoppten. Winkspruch von Schiff 10 : Schicke Boot Superkargo mit Ladeliste an Bord kommen. Von 10.oo bis 12.oo Uhr war es an Bord von Schiff mit der Abgabe von Versorgungsgütern.

Da Eurofelt möglichst schnell nach der Heimat entlassen werden sollte, wurde die Ölübernahme Alsterufer von Schiff 10 am nächsten Morgen durchgeführt. Es wurden 92 t Treiböl übernommen. In der Zwischenzeit war der Wind etwas aufgefrischt, das Wetter sichtig und es lief eine ziemliche Dünung, so dass die Schiffe beide erheblich schlingerten. Die Ölübernahme wurde dadurch erschwert, dass Alsterufer als langsamste Fahrt 6-7 sm läuft. Als die Verbindung hergestellt war, ist die Schlepptleine mit Ölschlauch kaum steif gekommen und hing in grossen Buchten an St.Bordseite von Alsterufer. Trotzdem nach 2 Stunden war die Ölübernahme beendet.

Dampfen mit Schiff 10 in die Nähe zu Eurofelt. Befehl von Schiff 10: Schiffe bleiben für die Nacht wie folgt liegem: Alsteru fer auf Treffpunkt, Schiff 10 geht 30 sm nördlicher, Eurofelt 20 sm südlicher. Der Wind war nördlich, bewölkt, Regenschauer, Temperatur 20°. 21.2o Uhr werden 2 weisse Lichter gemeldet. In der ersten Annahme, dass es 2 Sterne am Horizont waren, wurde nichts unternommen. Als nach einigen Minuten die Lichter noch da waren, wurde mit der Fahrt angegangen und die Lichter achteraus genommen. Nach ungefähr 10 Minuten Fahrt kommt das grüne Licht in Sicht. Wir steuern SO -Kurs, Der Dampfer einen nördlichen bis östlichen Kurs. Da der Dampfer bei diesen Kursen nicht ausser Sicht kommt, wird um 22.15 Uhr auf SW-Kurs gedreht.Der Dampfer kommt in einer Regenböe ausser Sicht. Um 22.2o Uhr kommen der Dampfer erneut in Sicht mit genau derselben Lichterstellung. Da die Peilung der Lichter sich kaum ändert, wurde der Dampfer als Engländer mit verkehrten Positionslaternen angenommen. Es wurde mit 15 sm weitergefahren bis etwa 23.oo Uhr, währenddessen wanderten die Lichter nach rechts aus und kamen 23.oo Uhr vollkommen ausser Sicht. Es wurde die ganze Nacht mit langsamer Fahrt durchgefahren, um morgens.auf Treffpunkt zu sein. Am 15.2. bei OSO-Windstärke 2, teilweise bewölkt, um 07.oo Uhr morgens kommt ein Schiff in Sicht. Die Luftspiegelung hob das Schiffan der Kimm, dass man annehmen musste es wäre ein grosser Passagierdampfer. Die Brückenaufbauten erscheinten weiss, Masten gelb, Schornstein gelb mit dunkelm Topp. Auf Grund des vorherigen Begegnens mit einem anscheinend neutralen Dampfer musste angenommen werden, dass mehrere Dampfer die Strecke fahren würden. Deswegen wurde mit der Maschine auf volle Fahrt gegangen und das Schiff achteraus genommen. Das gesichtete Schiff zeigt seine Breitseite, somit war es klar, dass es Schiff 10 war. Es wurde sofort kehrt gemacht und auf Schiff 10 zugehalten. Dampfen mit Schiff 10 nach Westen, um Eurofelt zu suchen. Befehl von Schiff 10, liegen bleiben, bis Schiff 10 wieder zurückkommt. Schiff 10 geht zur Eurofelt zur Brennstoffergänzung. Lassen Schiff treiben und dampfen wegen

zu langer hoher Dünung mit geringer Fahrtgegen an. Befehl von Schiff 10: Falls 10 heute Abend nicht zurückkommt, soll neuer Treffpunkt sein 15 sm östlich von Zander. Dampfen auf den befohlenen Treffpunkt, der mittags um 12.oo Uhr erreicht ist. Warten auf 10, um mit der Übergabe der Ladung zu beginnen. Ein Längseitgehen der Schiffe zur Abgabe der Flugzeugkisten ist bei dieser Dünung unmöglich. 10 nimmt deshalb die Deckslast nicht ab. Müssen alle Ladung in Booten abgeben. Am 16.2. wird ein beschädigter Torpedo von Schiff 10 übernommen, ausserdem setzt 10 Boote aus, zur Abgabe der Munition. Mit dem letzten Boot um 17.3o Uhr wird das Prisenkommando 1 Offz., 2 Uffz., 16 Mann (14) an Schiff 10 abgegeben. Um 18.oo Uhr wird Schiff entlassen für die Nacht mit dem Befehl, morgen früh auf Treffpunkt zu stehen. Um 21.oo Uhr die befohlene Position erreicht, stoppen und lassen Schiff treiben. Schiff schlingert leicht in NOlicher Dünung. Während des Tages SW bis Wliche Winde, Stärke 3 - 4, Temperatur 20°. Im Laufe des Tages geht Umformer für Radio kaputt, keine Möglichkeit zur Reparatur, Radio ausgefallen. Am 17.2. morgens 05.48 Uhr kommt Schiff 10 in Sicht, tauschen E.S. aus, Schiff 10 kommtin die Nähe. 10 setzt beide Boote aus und beginnen mit Übergabe der Ladung. Der Wind ist SW 3 - 4, See 3, mässig bewegt, dazu noch Dünung. Beide Schiffe schlingern in der Dünung und See. Die Übergabe gestaltet sich bei dem Schlingern der Schiffe sehr schwierig. Die Deckslast ist sehr hinderlich. Die ganze Ladung muss über die Deckslast hinweggehievt werden.

Die Kästen zur Abgabe der Munition konnten nicht in Gebracuh genommen werden. mitgegebenen eisernen Schiff 10 hatte Kästen angefertigt, wo in jeden Kasten 10 Stck. hineingestaut werden konnten. Mit diesen Kästen wurde die ganze Munition abgegeben. Jeder Kasten fasste 10 Stck. Es konnten immer 5 Kasten in die Boote gegeben werden. Um die Boote nicht zu stark an der Bordwand arbeiten zu lassen, musste ein Ladebaum möglichst weit ausgeschwungen werden. Der andere Ladebaum war über mit der Luke. Beim Peseln und Abgabe der Munition starkes Schlingern des

Schiffes, setzte ein Kadten mit 10 Geschossen auf die Deckslast auf, kippte um und 3 Granaten fielen in das Boot. Zum Glück wurde kein Mann beschädigt, 1 Granate fiel auf die Motorhaube, Letztere war eingebeult. Der Motor ist hierbei nicht beschädigt worden. Um 16.oo Uhr wurde die Abgabe beendet und das Schiff bis zum anderen Morgen zum Treffen entlassen. Der festgesetzte Treffpunkt war 15 sm östlich Zander. Das Schiff wurde nachts über je nach Wetterlage treiben lassen und morgens der befohlene Punkt angesteuert. Die Abgabe der übrigen Ladung gestaltete sich dadurch sehr schwierig, dass Schiff 10 nur Teile der Ausrüstung übernahm, es mussten Kisten geöffnet werden, um den Inhalt zu finden. Die Bezeichnung war zum Teil nicht richtig, so dass z.B. mehrere Kisten erst geöffnet werden mussten, um den richtigen Inhalt zu finden (Heissdampfpackung mit Schreibmaterialien verwechselt). Es wird vorgeschlagen, an den Kisten in einem Kuvert ein Verzeichnisse anzubringen, so dass man deren Inhalt ohne zu öffnen prüfen kann. Die Kisten mussten teilweise durch grosses Umstauen der Ladung erst gesucht werden und waren dann nicht einmal die richtigen. Am 18.2. auffrischende WSW Winde Stärke 4 - 5, See 4, Lufttemperatur von 19° teilweise bedeckten Himmel konnte wegen Segang keine Abgabe stattfinden. Stehen mit Schiff 10 günstig zur See auf und ab und warten auf besseres Wetter. Nachmittags um 16.oo Uhr setzt 10 Boot aus. Es werden noch 15o Granaten an Bord gegeben. Um 18.oo Uhr werden entlassen für Treffpunkt am nächsten Morgen. 19.2. morgens 06.5o Uhr kommt Schiff 10 in Sicht, tauschen E.S. aus und stoppen. Wind und See haben abgenommen. Es weht noch ein leichter SW Wind, Stärke 2 - 3, nur noch lange leichte Dünung. Es wird mit 2 Booten der Rest der Munition und Versorgungsgüter abgegeben. Die Abgabe nimmt etwas längere Zeit in Anspruch, da die Boote nicht überladen werden können. Es wurden jedesmal 50 15er und 1o - 15 Einzelkartuschen, oder 20 Buchsen Kartuschen zu je 4 Stck. in das Boot gegeben. Um 17.5o Uhr werden entlassen für die Nacht. Beide Schiff treñen sih

um am nächsten Morgen, den 20.2. wieder auf Treffpunkt zu stehen. Gegen Morgen frischt der Wind schnell auf, See nimmt zu. Treffen um 06.1o Uhr mit 10 zusammen. Wegen zu star ker See können keineBoote ausgesetzt werden, somit kann keine Abgabe stattfinden. In den Luken wird das angeforderte herausgesucht und klargestellt, so dass bei günstiger Wetterlage eine reibungslose und möglichst schnelle Abgabe durchgeführt werden kann. Während des ganzen Tages läuft sehr hohe Dü nung, stehen deshalb mit Ost und Westkurs auf und ab, um auf günstiges Wetter zu warten. Gegen 17.oo Uhr gibt Kdt. 10 Abgabe auf. Befehl zum Treffpunkt wie bisher trennen sich die Schiffe um 17.15 Uhr. Wind hat nachgelassen, läuft aber noch sehr lange hohe Dünung, deswegen muss die ganze Nacht mit geringster Fahrt das Schiff gegen die Dünung gehalten werden. Am 21.2. SSWliche Winde Stärke 2 - 3, See 2 und weniger werdender Dünung kommt Schiff 10 06.55 Uhr in Sicht, tauschen wie üblich E.S., dampfen auf einander zu, stoppen und drehen bei. Beide Schiffe schlingern noch heftig. 10 setzt Boote aus, trotzdem wird Proviant- und Materialabgabe fortgesetzt, See und Dünung nehmen im Laufe des Vormittages ab, nachmittags bei auffrischendem SW Wind mehr See und Dünung. Als Verlust bei der Abgabe ist 1 Kiste mit 6 Dosen Farbe und 1 Kiste Syrup zu buchen. Bei dem Wegführen und Schlingern des Schiffes und gleichzeitig stark arbeitenden Boot setzte die Hieve auf die Bordwand, glücklicherweise fiel nur 1 Kiste aussenbords und die anderen Kisten in das Boot. Die Kiste Syrup rutschte aus der Hieve beim Gegenschlagen an das Schiff. Sie fiel auf die Bootskante und wurde dann zwischen Boot und Schiff zerdrückt. Trotz des schlechten Wetters bei der Abgabe sind ausser dem Verlust der 2 genannten Kisten und die Beschädigung der Motorhaube noch 1 15 cm Granate keine Verletzten zu beklagen. Die Leute in den Luken, an Deck und in den Booten haben trotz Schlingern des Schiffes gut und umsichtig gearbeitet.

Die Abgabe aus Luke I gestaltete sich durch die überfallende Back erheblich schwieriger. Es wurde ein grosser Fender zwischen Boot und Schiff gehängt, trotzdem genügte es zum Teil nicht die Hieve richtig in das Boot zu bekommen. 20.oo Uhr werden entlassen und beide Schiffe trennen sich für die Nacht. Am anderen Morgen gegen 07.oo Uhr treffen mit Schiff 10 zusammen. Durch Winkspruch wird noch Ladung bestellt, die ausserdem noch herausgesucht und übernommen werden soll. Wegen zu starker See konnten keine Boote ausgesetzt werden und die Abgabe nicht durchgeführt werden. Die angeforderten Gegenstände wurden herausgesucht und klargemacht zur Abgabe bei günstiger Wetterlage. Stehen den ganzen Tag mit N und S - Kurs auf und ab. Im Laufe des Tages frischt der Wind auf S SW bis S, Stärke 6, bedeckt, Regen, Seegang 5. Genauer Schiffsort ist nicht zu bekommen, deshalb wird von Schiff 10 der Schiffsort Breite 28° 24' N Länge 44° 58' W angegeben. Schiffsort gilt für Treffen morgen früh, falls keine Beobachtungen. Werden um 17.oo Uhr für die Nacht entlassen. Wind frischt weiter auf, Stärke 8, Regen- und Gewitterschauer, stark aufgewühlte See, Schiff arbeitet sehr stark in der See. Am 23.2. morgens 06.11 Uhr kommt Schiff 10 in Sicht, tauschen E.S. aus und stoppen. Wind über Nacht abflauend, Stärke 4, Seegang 4 und Regenböen, morgens gegen 06.oo Uhr war Windstille. Dünung ist noch so stark, dass keine Boote ausgesetzt werden können. Der Wind frischt wieder auf, stehen mit Nord- und Südkurs wieder auf und ab. Im Laufe des Nachmittags nimmt Wind und See ab; aber noch keine Gelegenheit zur Abgabe. Um 16.3o Uhr setzt 10 Boote aus. Es werden noch einige Güter abgegeben. Um 18.oo Uhr Abgabe beendet und entlassen für die Nacht. Der Wind dreht während des Tages auf W, See wird ruhiger; aber noch stark durcheinanderlaufende Dünung. Halten das Schiff mit geringster Fahrt gegen die Dünung. 24.2. morgens 05.45 Uhr kommt Schiff 10 in Sicht, tauschen E.S., fahren auf einander zu, drehen bei und stoppen. 10 setzt Boote aus zur Abgab

restlicher Güter. Um 08.oo Uhr Wind schnell auffrischend, Stärke 4 - 5, See zunehmend. 09.45 Uhr wird Abgabe abgebrochen. Torpedoabgabe kann nicht stattfinden. Um 10.5o Uhr werden entlassen zum neuen Treffpunkt 26° N 44° W, um dort besseres Wetter anzutreffen. Mittags 12.oo Uhr wird der Marsch nach neuen Treffpunkt angetreten. Der Wind hat aufgefrischt, SSW, Stärke 6 - 7 in Böen 8, wechselnd bewölkt, Regenschauer, Schiff arbeitet heftig in S S W-licher See und Dünung, Kurs 163 ° rw. Während der Nacht allmählich abflauend, See und Dünung ruhiger werdend wird bis zum Treffpunkt weiter gesteuert. Morgens 25.2. 05.3o Uhr kommt Schiff 10 in Sicht, tauscht E.S. aus. Auch hier ist noch kein Wetter zur Torpedoabgabe, stehen deshalb mit N und S Kurs auf und ab zur Torpedoabgabe. An Bord wird alles klargemacht zur Abgabe der Torpedos. Torpedoabgabe soll in 2 Gummibooten erfolgen. Dazu wird das für Schiff 10 vorgesehene grosse Gummiboot aus der Ladung genommen und klargemacht. Die Torpedos müssen am Schwanz- und Kopfende mit je 3 Hängemattsmatratzen umwickelt werden, um letztere beim Ausder-Lukehieven. Da See und Dünung noch sehr stark sind, ist an Abgabe nicht zu denken, werden um 17.oo Uhr entlassen zum neuen Treffpunkt, gehen auf neuen Treffpunkt 25° 30 ' N 43° W , um dort besseres Wetter anzutreffen. Wind und See haben abgenommen; aber äusserst hohe Dünung. Auch hier ist an eine Torpedoabgabe nicht zu denken. Stehen deshalb am 26.2. mit O und W Kurs auf und ab. Um 08.3o Uhr Winkspruch von 10: Habe Salz im Kesselwasser, muss Stoppen und Feuer ausmachen, Alsterufer nach eigenem Ermessen. Steuern günstige Kurse zur See und Dünung und stehen stündlich westlich von Schiff 10. Während des Tages NW bis Wliche Winde, Stärke 3, Seegang 3, leicht bewölkt, Sicht 10 - 15 sm, noch lange hohe Dünung. Um 15.oo Uhr gibt Schiff 10 Torpedoübergabe auf, werden entlassen zum neuen Treffen zu morgen früh, steuern günstige Kurse zur See und Dünung, etwa 3o sm Abstand in NWlicher Richtung von Schiff 10. Bis 24.oo Uhr See vollkommen ruhig, läuft aber noch hohe Dünung. Um 24.oo Uhr wird kehrt gemacht, so dass morgens

7.3o Uhr Schiff 10 erreicht ist. Um 06.12 Uhr kommt Schiff voraus in Sicht, geben verabredetes Erkennungssignal (G) Schiff 10 zeigt zweimal Breitseite. Jetzt drehen beide Schiffe auf-einander zu. Ab 07.o8 Uhr wird rw Kurs 140° gesteuert, 8 sm Fahrt. Reparatur vom Schiff 10 beendet. Torpedoabgabe ist bei der Dü[illegible]och nicht möglich. Es wird so weiter gefahren, bis ruhiges Wetter ang[illegible]en wird. In der Zwischenzeit ist ein Ausguckkorb für den achteren Mast angefertigt, wird angebracht und das Schiff mit einem zweiten Ausguck versehen. Das Schiff rollt in langer NNW Dünung bei NO lichen Winden, Stärke 3, leicht bedeckt, leichter Regen, Temperatur 22°.

Am 28.2. nachdem wir 22° 53' N Länge 40° 22' W erreicht haben, hat Dünung nachgelassen, so dass mit Torpedoabgabe begonnen werden kann. Bei de Schiffe stoppen und beginnen mit Torpedoabgabe. Während der Torpedo aus der Luke gehievt wird, muss das Schiff mit langsamer Fahrt in die Dünung drehen. Um 08.15 Uhr wurde mit der Torpedoabgabe begonnen, um 11.15 Uhr w rd der letzte Torpedo ins Gummiboot gelegt. Schiff 10 übergibt uns ein grosses Gummiboot, das Nordmark zurückgegeben werden soll zur Torpedoabgabe. Um 12.oo Uhrwerden Kapitän, Supercargo und Leitender Ingenieur Alsterufer von Kommandanten Schiff 10 eingeladen. Kmdt. Schiff 10 spricht anerkennende Worte abgesehen von dem ersten Zwischenfall für gute Abgabe der Besatzung Alsterufer aus. Erhalten von Kmdt. weitere Anweisung für Marsch nach Süden. Um 14.5o Uhr entlassen nach Plan. Beide Schiff setzen Flagge und trennen sich. Ab 16.oo Uhr wird rw. Kurs 165° 14 sm Fahrt gesteuert, Breite 22°14' N Länge 40° 30' W. Bei OSOlichen Winden, Stärke 4 wird die Fahrt ohne besondere Vorkommnisse fortgesetzt. Am 1.3. wird die Besatzung zum zweiten mal geimpft. Bei einer Durchschnittsfahrt von 13,8 Knoten wird bei OSO bis O Winden Stärke 4 - 5 Kurs auf Krebs genommen in der Annahme, dass Admiral Scheer früher nach Norden geht und ein evtl. Treffen auf Krebs beabsichtigt.

F.TBefehl von SKL., dass mit Eintreffen Alsterufer auf Punkt Karin am 1o.-11.3. zu rechnen ist (dort warten). Punkt Krebs wird jetzt etwa 60sm ab St.Bordseite

...ssen, um dort evtl. Schiffe von uns nicht zu belästigen. An Bord alles wohlauf. Die Reise wird bei ONOli... Winden, Stärke 3 - 5 fortgesetzt, See mässig bewegt, Schiff schlinger... ht in der Dünung. Am 43. 02.3o Uhr wird der Äquator überschritten. Am ..3. 03.5o Uhr Dampfer mit gesetzten Lichtern 4 Strich an B.Bord voraus etwa 5 sm ab, die beiden Lichter wandern schnell aus. Der Dampfer steuert einen NOlichen Kurs, vermutlich Neutraler, der nach den Kanarischen Inseln fährt. 04.2o Uhr Schiff ausser Sicht. Am 5.3. nachmittags 13.oo - 15.oo Uhr wird eine kurze Äquatortaufe für die Besatzung durchgeführt, sonst verläuft die Reise ohne besondere Vorkommnisse. Am 7 6.3. SSO Wind, Stärke 3 - 4, Seegang 2, guter Sicht (lo - 15 sm) wirddie Reise fortgesetzt bis Sonntag nachmittag 16.oo Uhr ohne orgendetwas zu sehen. 17.27 Uhr wird ein Dampfer an St.Bordseite gemeldet. Vom Peildeck aus sind 2 Masten und Schornstein zu sehen. Vom Vormars aus wird die Brücke vor dem Schornstein gesehen. Der Dampfer muss ungefähr ein SSW bis SWlichen Kurs gesteuert haben, Standort Q F S 83 . Dampfer behält Kurs bei, wir drehen nach B.Bord ab und nehmen den Dampfer achteraus. Bis zum Aussersichtkommen verändern sich die Masten des Dampfers nicht. 17.38 Uhr kommt Dampfer ausser Sicht. Ändern den Kurs auf 139°. Ab 20.oo Uhr auf rw O, steuern bis 22.oo U ...nd gehen dann auf rw Süd. Um Der Schiffsort wurde nachts um 40 sm nach Osten verlegt, um ein evtl. Wiedertreffen des Dampfers am nächsten morgen zu vermeiden. Ab 22.oo Uhr muss die Fahrt auf 14 Knoten erhöht werden, um am lo.3. nachmittags 16.oo Uhr MOZ auf Treffpunkt Karin zu sein. Wetter ist SO Stärke 3, Seegang 2, bewölkt, Temperatur plus 26°, Sicht sehr gut, b - 15 sm nachts Mondschein. Am lo.3. 12.oo Uhr Breite 23° 1' S Länge 16° 3' W durchschnittliche Fahrt 16 sm. Ab 12.oo Uhr wird wird der Kurs auf rw 177° geändert. Es sind noch 59 sm zu fahren. 14.2o Uhr meldet Ausguck im Vormars Schiff in Sicht 2 Strich an St.Bord voraus. 14.42 Uhr ist dieses Schiff als Kriegsschiff zu erkennen. Da wir in der Nähe des Treffpunktes sind, ist damit zu rechnen, dass es Admiral Scheer ist, setzen Flaggensignalball im vorderen

und zeigen Breitseite. Das Schiff gibt den Morsebuchstaben " P ", Drehen jetzt auf das Schiff zu und geben mit Morselampe "Alsterufer zur Stelle". Beide Schiffe nähern sich, stoppen, bringen das Schiff zum stehen. Scheer setzt Boote aus, Kapt. Supercargo werden zur Besprechung an Bord geholt. In der Zwischenzeit wird die Post in die Boote gemannt und abgegeben. Mit der Mun.Abgabe wird sofort begonnen, dabei stellt sich heraus, dass die Geschosse zum Teil nicht richtig sind und Zündladungen nicht passen. Tross-Schiff Nordmark kommt in die Nähe. Während der Nacht wird Material- und Munitionsabgabe durchgeführt. Auch hier stellen sich bei der Abgabe von Material Schwierigkeiten heraus, so da s bei einzelnen Teilen tatsächlich mehrere Kisten geöffnet werden müssen, um die gewünschten Gegenstände zu finden. Es muss widerholt betont werden, ein Inhaltsverzeichnis aussen an den Kisten zu befestigen, die ein Nachprüfen des Inhaltes der Kisten erleichtern. Am 11.3. 11.oo Uhr Abgabe an Scheer beendet. Auf Befehl von Kmdt. Scheer setzt sich Alsterufer hinter Nordmark. Um 13.oo Uhr fährt Admiral Scheer,Besatzung in Paradeaufstellung an beiden Schiffen vorbei und tritt den Marsch in nördlicher Richtung an. An Prisenbesatzung wurde ein Offizier, 1 Sign.Gast, 6 Matrosen und 1 Funker abgegeben. Beim Vorbeifahren von Admiral Scheer ist die Besatzung an Deck angetreten, es wird ein dreifaches "Sig Heil" ausgebracht, das vom Kmdt. Admiral Scheer mit drei "Hurra's" und "Glückliche Heimkehr " erwidert wird. Um 13.15 Uhr wird an Deck alles vorbereitet zur Brennstoffübernahme von Nordmark. Um 14.1o Uhr wird die Schleppverbindung hergestellt. Anschl. wird der Ölschlauch herübergegeben. Um 16.oo Uhr ist Ölübernahme beendet. Es sind 93,2t Treiböl übernommen worden. Da Nordmark noch U-Bootsversorgungen durchzuführen hat, werden bestimmte Mengen Proviant, der von Admiral Scheer nicht übernommen wurde, an Bord gegeben, gleichzeitig erhält Alsterufe r von Nordmark 200 Kisten Eier, Fleisch und einigen für uns fehlenden Proviant. 100 Kisten Eier wurden für Alsterufer vereinnahmt, Fleisch und Proviant wird an Schiff 16

weitergegeben (siehe Aufstellung). Die Schleppverbindung mit Nordmark bleibt bis zum 12.3. 18.oo Uhr bestehen. Um 18.oo Uhr wird Verbindung gelöst. Nordmark geht auf Treffpunkt "U-Bootsversorgung". An Nordmark sind mit Genehmigung Kmdt. Admiral Scheer 1 Offz., 6 Matr., 3 Fk.Gste, sowie 1 Sign.Gast abgegeben worden. Wir lassen Schiff treiben. Da eine längere Pause eintritt wird für die militärische Besatzung militärischer Dienst angesetzt. Ohne besondere Vorkommnisse treibt das Schiff bis zum 25.3. Am 26.3. 04.oo Uhr erhalten FT. von SKL 19o7/25 . Bis auf Weiteres in verkehrsleeres Gebiet südlich 30° absetzen. Bei leichtem OSO Wind, Stärke 3, klarem Himmel, sehr guter Sicht, lo - 15 sm, wird mit 138° rw ökonomischer Fahrt (12 sm) der Marsch nach Süden angetreten. Absicht aus dem Montevideo Kapstadt Treak herauszukommen und bis zur Schlechtwetter-grenze zu gehen. Erreichen am 1.4. 40° S 0° 38' O, See sehr ruhig, Windstille, stoppen und lassen das Schiff treiben. Am 31.3. tritt regneri-sches, diesiges Wetter ein, Sicht ungefähr 3 - 5 sm. Am 1.4. springt der Wind auf NNW bis W um, Stärke 4 - 5, See stark bewegt, Schiff schlingert stark. Nachmittags noch weiter auffrischender Wind, See wird immer stärker. Es muss mit langsamer Fahrt gegen See angedampft werden. Der Wind dreht weiter auf WSW in gleicher Stärke 5, Böen bis 6, muss weiter mit langsamer Fahrt gegen die See gefahren werden. Im Laufe des 3.4. linksdrehende Winde aus SW, Stärke 4, See und Dünung unverändert wird weiter mit langsamer Fahrt Schiff gegen die See gehalten. Am 4. springt der Wind auf W bis NW zurück, Stärke 6 klarer Himmel, Sicht 8 - lo sm, Schiff schlingert und stampft weiter in stark bewegter See. An Bord alles wohl. Am 5.4. erneut auffrischende NNW - N, Windstärke 8 - 10, Barometerstand innerhalb 8 Stunden 16 mb gefallen. Schiff arbeitet stark in der See, drehen um 17.3o Uhr bei und gehen mit langsamer Fahrt gegen die See an, Schiff arbeitet äusserst heftig in hoher grober See, liegen weiter beigedreht. Während der Nacht das Wetter noch unverändert. Gegen morgen Wind etwas abflauend, See noch sehr grob.

6.4. ist das Wetter noch unverändert, Schiff arbeitet heftig in hoher grober See. Während des 7.4. Wind und See noch zunimmt wird auf 70° rw. gegangen, um von der Insela Gough Eiland freizukommen. Es wird mit 15 sm vor der See hergelaufen. Schiff liegt etwas ruhiger. 23.45 Uhr erhalten FT 1904 /7, stehen auf 38°15' S 4°36' W. Ändern Kurs rw. 352 ° gehen auf befohlene Position. Brennstoffbestand ist am 7.4. 24.oo Uhr 347 t. Am 8.4. Schiff rollt noch heftig in hoher westlicher See und Dünung, Spritzwasser über Deck und Luken, sonst ist das Wetter unverändert. Brenstoffverbrauch 7,5 t. Brennstoffbestand 339,5 t am 8.4. 24.oo Uhr. Mit diesem Kurs weiter empfend ist der befohlene Treffpunkt am 11.4. erreicht. Am 1o.4. erhalten FT dass"B" zur festgesetzten Zeit nicht auf Treffpunkt sein kann. Maschine wird gestoppt, lassen Schiff treiben, sonst ist nichts zu sehen. An Bord alles wohl. Am 11.4. mittags 12.oo Uhr 24°27' S 6o47' W. Abends um 19.oo Uhr wird der Schiffsort um 17O sm nach Westen verlegt, um von dem Kapstadt-Treak freizukommen. Brenstoffbestand 323,5 t 11.4. 24.oo Uhr. Am 12.4. morgens 08.oo Uhr Maschine wird gestoppt, lassen das Schiff treiben, Wind aus Richtung SO Stärke 3, See ruhig, teilweise bewölkt , Barometer 1030 , Thermometer plus 22°. 13.4.41 Schiff liegt sehr ruhig, lassen Schiff treiben - Osterfeier-tage - . Am 14.4. nachmittags 14.26 Uhr erhalten Kurzsignal von Nordmark Feindliches Flugzeug hält Fühlung in QU. G D 3O. Eigener Standort ist G F 18, etwa 6OO sm Abstand von J. Da vermutet wird, dass sich englische Kreuzer bezw. Hilfskreuzer in der Nähe befinden könnten, wird während der Nacht der Schiffsort um 14O sm nach Süden verlegt, so dass am 16.4. der befohlene Treffpunkt eingenommen worden ist. Mittags um 12.oo Uhr am 15.4. wird der Marsch mit 12 sm Fahrt angetreten, um am 16.4. morgens 08.oo Uhr MOZ auf Treffpunkt zu stehen. Um 19.15 Uhr 15.4. erhalten FT 0944/15, ändern Kurs auf 193° Fahrt 12 sm, es sind noch 152 sm zu fahren. Es weht ein leichter SSW Wind, Stärke 1 - 2, bewölkt, gute Sicht 1o - 15 sm.

Schiff stampft leicht aus SW licher Dünung. Stehen am 16.4. morgens 08.oo Uhr MOZ in GE 93 Mitte, warten auf Schiff 16. Maschine gestoppt, lassen Schiff treiben. Das Wetter ist äusserst günstig, Wind aus südlicher Richtung Stärke 1, leicht bewölkt, See vollkommen ruhig, ganz leichte Dünung aus SW. Das günstigste Wetter zum Längsseitsgehen. Um 23.oo Uhr heller Mondschein wird ein Scheinwerferkegel senkrecht nach oben gesehen. Der Kegel bewegt sich nach beiden Seiten, so wie das Schiff leicht schlingert. Der ungefähre Abstand war 5o - 6o sm, vermutlich Kreuzer oder Hilfskreuzer, der sein Flugzeug einsetzen wollte. In der Annahme zu dicht an den Montewideo-Kapstadt-Treak zu stehen wird der Schiffsort um 23.oo Uhr um 6o sm nach Norden verlegt und so rechtzeitig kehrt gemacht, dass morgens 08.oo Uhr der Treffpunkt wieder erreicht ist. Stehen morgens 08.oo Uhr MOZ GE 93 Mitte. Brennstoffbestand war am 16.4. 24.oo Uhr 3o8,5 t. 17.4. morgens wird gestoppt und Schiff treiben gelassen, Wind S 1, zeitweilig leichter Regen, Sicht gut 1o bis 15 sm sonst keine besonderen Vorkommnisse. Am 18.4. wird der Standort zu Qu. GE 93 Mitte verlegt, lassen das Schiff weiterhin treiben. 19.4. 00.25 Uhr Schatten 2 Strich an BB. achteraus in Sicht. Es wird Alarm gegeben, Geheimsachen klar zum Versenken, Besatzung klar bei Schwimmwesten, Befehl zum Schiff versenken wird noch nicht gegeben. Mit voller Fahrt wird der Schatten achteraus genommen, um den Abstand möglichst schnell zu vergrössern. Um 00.35 Uhr wird der Buchstabe Z gegeben. ~~Hän~~ Im Anschluss daran "Hier Rogge". Da kein Erkennungssignal bei Nacht verarredet war, wird um Irrtümer zu vermeiden, der Name"Alsterufer"gegeben . Wir drehen bei und halten auf Schiff 16 zu. 00.43 Uhr wird die Maschine gestoppt. 01.3o Uhr kommt Boot mit I.O., R.O. und Adjutant ~~xxxxxx~~. vom Schiff 16 längsseits zur Besprechung über die Abgabe der Ladung. Die Abgabe wird durchgesprochen, Schiffe bleiben während der Nacht zusammen, um morgens gleich mit Abgabe der Ladung zu beginnen. Von Schiff 16 wird eine Manillaleine gestreckt. Die Schleppverbindung wird hergestellt. 07.oo Uhr Schiff an St.B. in Sicht, gibt ES.(Schiff 41). Die Abgabe erfolgt

während des Tages bei günstiger Wetterlage. Während des Tages wird Schleppverbindung beibehalten. Kmdt. Schiff 16 ist erbost über zu wenig Munition, da 800 Schuss angefordert und ca. 500 Schuss vorgesehen, ebenso Bekleidungsstücke und Schuhzeug waren nicht in der Ladung. Um 18.3o Uhr wird die Schleppverbindung gelöst, Abgabe wegen Dunkelheit abgebrochen. Befehl für die Nacht: Alsterufer nach Norden, 16 nach Süden, Schiff 41 nach Osten. ES für die Nacht falls erforderlich Anruf Z, Antwort Q. Dampfen nach N etwa 15 sm ab und lassen Schiff treiben. Brennstoffbestand 19.4.24.oo Uhr 303,oo t. 2o.4. 04.oo Uhr wird mit rw 170°, Fahrt 12 sm. Morgens 05.oo Uhr Breite 27°31' S Länge 12°18' W dampfen weiter zum Treffpunkt. 06.o5 Uhr kommt Schiff an BB. 4 Strich voraus, tauschen ES., wird richtig beantwortet. Schiff 41. 06.25 Uhr 2. Schiff in Sicht St.B. voraus 6 Strich, tauschen ES, Schiff 16 . Fahren auf Schiff 16 zu, stoppen und stellen Schleppverbindung her. 07.5o Uhr Schiff 6 Strich an St.B. in Sicht. Gibt ES. Schiff "Nordmark". Während des Sonntags wird Proviant und Versorgungsgüter abgegeben. Mit Vereinbarung von Kmdt. Schiff 16 erhält Schiff 41 1 Torpedo von Schiff 16. An Schiff 41 kann die zurückgebliebene Munition von Admiral Scheer alles abgegeben werden.

Weiter wird auf Wunsch des Kmdt. Schiff 41 ein kleines Gummiboot aus dem Bestand Alsterufer gegeben, 2 Geheime Quadratkarten, Indischer Ozean aus dem Bestand Supercargo und 5 Pistolen für Prisenkommando. Die Abgabe erfolgt mit 5 Booten und geht bei leichter Dünung und leichtem Seegang gut und schnell vonstatten. Von dem übernommenen Bestand aus Nordmark wird Proviant an 16 abgegeben, ausser dem vorgesehenen Material und Versorgungsgüter wird an Schiff 16 aus Bestand Alsterufer Geheime Quadratkarten , Nord- und Südatlantik, 15 Pistolen, 1000 Schuss Munition für Prisenkommando, 3 Maschinengewehre verausgabt, 1 kleines Gummiboot. Als Rettungsgeräte für Schiff Dresden werden 10 Schwimmflösse abgegeben. Abends 18.oo Uhr wird die Schleppverbindung gelöst und 20 sm nach Norden gedampft. Befehl für die Nacht: von Kmdt. 16

wi bisher. Erkennungssignale Kreigsschiffs ES. mit Alsterufer alten
anru f "Z" Antwort "Q". Um 02.56 21.4. werden bei Blinksignale gesichtet
in Richtung 340o. Nichts auszumachen, plötzlich kommen 2 grosse Schatten
in Sicht. Gehen mit der Maschine an, geben Alarm, machen die Geheimsachen
klar zum Versenken. Während des Abdrehens wird als Erkennungssignal "C"
angerufen. Kriegschiff ES stimmt. Da aber mit Alsterufer, Sonder ES verar-
redet war, wurde nicht geantwortet, um Irrtümer zu vermeiden. Es wurde mit
hoher Fahrt nach Osten gefahren. Nach 10 Minuten waren beide Schatten ausser
Sicht. Dann wurde auf SO Kurs gegangen, so dass morgens um 07.oo Uhr die
Schiffe auf Treffpunkt erreicht werden. In der Annahme, Nordmark mit Schiff 16
im Schlepp wäre nach Süden gegangen wurde Tageslicht abgewartet, um Klarheiten
über die Lage zu erhalten. Plötzlich in einer Regenböe werden wir mit "Z"
angerufen, geben als Antwort "AQ", standen mit 41 zusammen. Kurz danach kam
Schiff 16 in Sicht. An Schiff 16 werden die Vorkommnisse während der Nacht
weitergemeldet und gleichzeitig um einheitliches ES gebeten. Von Schiff 16
wird bestätigt, dass die beiden Schatten während der Nacht Nordmark und Schiff 16
gewesen sind. Wie die beiden Schiffe nach Norden gekommen sind, ist nicht
geklärt worden. Um 07.34 Uhr wird die Schleppverbindung mit Schiff 16 herge-
stellt und weiter Versorgungsgüter abgegeben. Brennstoffbestand war am
21.4. 24.oo Uhr 298,5 t. Treffen am 22.4. morgens 05.55 Uhr mit Schiff 16
zusammen zur weiteren Abgabe von Versorgungsgüter. Prisenkommando wird am
22.4. auf Schiff 41 abgegeben(siehe anliegende Liste) Nachmittags um 16.oo Uhr
werden 78 Gefangene von Schiff 41 übernommen und in Luke I 1.und 2. Deck
untergebracht. Es sind 42 Engländer, 35 Griechen, darunter Belgier, Norweger
und verschiedene mehr. Der Gesundheitszustand der Gefangenen lässt zu
wünschen übrig. Siehe Bericht Arzt. Am 22.4. 18.oo Uhr verlässt Schiff 41
den Treffpunkt. 18.oo Uhr wird die Schleppverbindung gelöst und während der
Nacht wieder 2o sm nach Norden abgedampft und morgens bei Tagwerden auf
befohlenem Treffpunkt zu stehen. Brennstoffbest. 22.4. 24.oo Uhr ~~28~~x296 t.

Material- und Proviantabgabe ist bis auf einzelne Teile fertiggestellt. Nun werden nur noch Kohlen übernommen. Kohlenbestand Alsterufer ist 35o t, davon liegen 6o t im Vorschiff Luke I, die als Ballast im Schiff behalten werden, 29o t werden an Schiff 16 abgegeben. Am 23. und 24.4.41 treffen morgens wie bisher weiter Kohlen zur Abgabe.

In See, den 25. April 1941

Rümmler

Oberleutnant z.S. u. Kommandant

aterial- und Proviantabgabe ist bis auf einzelne Teile fertiggestellt. Nun werden nur noch Kohlen übernommen. Kohlenbestand Alsterufer ist 35o t, davon liegen 6o t im Vorschiff Luke I, die als Ballast im Schiff behalten werden, 29o t werden an Schiff 16 abgegeben. Am 23. und 24.4.41 treffen morgens wie bisher weiter Kohlen [redacted] Abgabe.

In See, den 25. April 1941

Rümmler

.....

Oberleutnant z.S. u. Kommandant

Sonder Schiff "Alsterufer

Buch Nr. G 2

In See, den 25. April 1941

Geheime Kommandosache!

G e h e i m .

An

das Oberkommando der Kriegsmarine,

- Abteilung Seekriegsleitung -

B e r l i n W 35

Tirpitzufer 72 / 76

Betrifft: Kriegstagebuch und Bericht über den Verlauf der Reise Sdr. Schiff "Alsterufer" .

Ohne Vorgang.

2 Anlagen

Anliegend wird eine Abschrift des bis zum 19.4.41 abgeschlossenen Kriegstagebuches sowie eine Abschrift über den bisherigen Verlauf der Reise abgeschlossen bis zum 24.4.41 vorgelegt.

Rümmler

Eing. bei M.Wa.: 17. Juni 1941

Kdos. Z. 1 4 Anl.

1/Skl 1089 ghdos

L 661/41 ghdos dausg.]

Geheime Kommandosache

1 2 6

1) Tr C 1 16 Rel

I 2 K 7 24 15 (Kdr. Brpi. inledigt mit L 23678/41 v. 14.8.41) Cs a 15.08.)

2. Kdr. Lds u. Ausbildung beim Tr C um I a

keinen gepanzerten in Gang:

beide Züge 12, 18, 22 f. Heimatkleidung

K.T.B. v. 17/3. m. 19.4. 1. 4 4 "

-3-

2.) 2 Züge 1/Skl am Kr.

a Kp/Tr 32 Zeit

10/Mai.

Zeit 15/7

KODAK

PG-70688-NID

PG/70638

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

SPECIAL DOCUMENTS CONCERNING PICKING UP AND ESCORTING OF "ALSTERUFER" FROM BORDEAUX.

25/12/43 - 16/5/44

K 47034.

Sonderakte Einholen „Alsterufer"

THI
ADMIRALTY PROPERTY
PG/ 70688 /NID.

NC
ON
SHO
MADE
IONS
WORK

25.12.43 – 16.5.1944.

K 47034.

Sonderrukte Einholen „Alsterufer"

THI
ADMIRALTY PROPERTY
PG/ 40688 /NID.

NC
ON
SHO
MADE
IONS
WORK

25.12.43 – 16.5.1944.

HERDEGEN

Panzerrand bei Stoß und Fall
schützt allein die Kanten all!

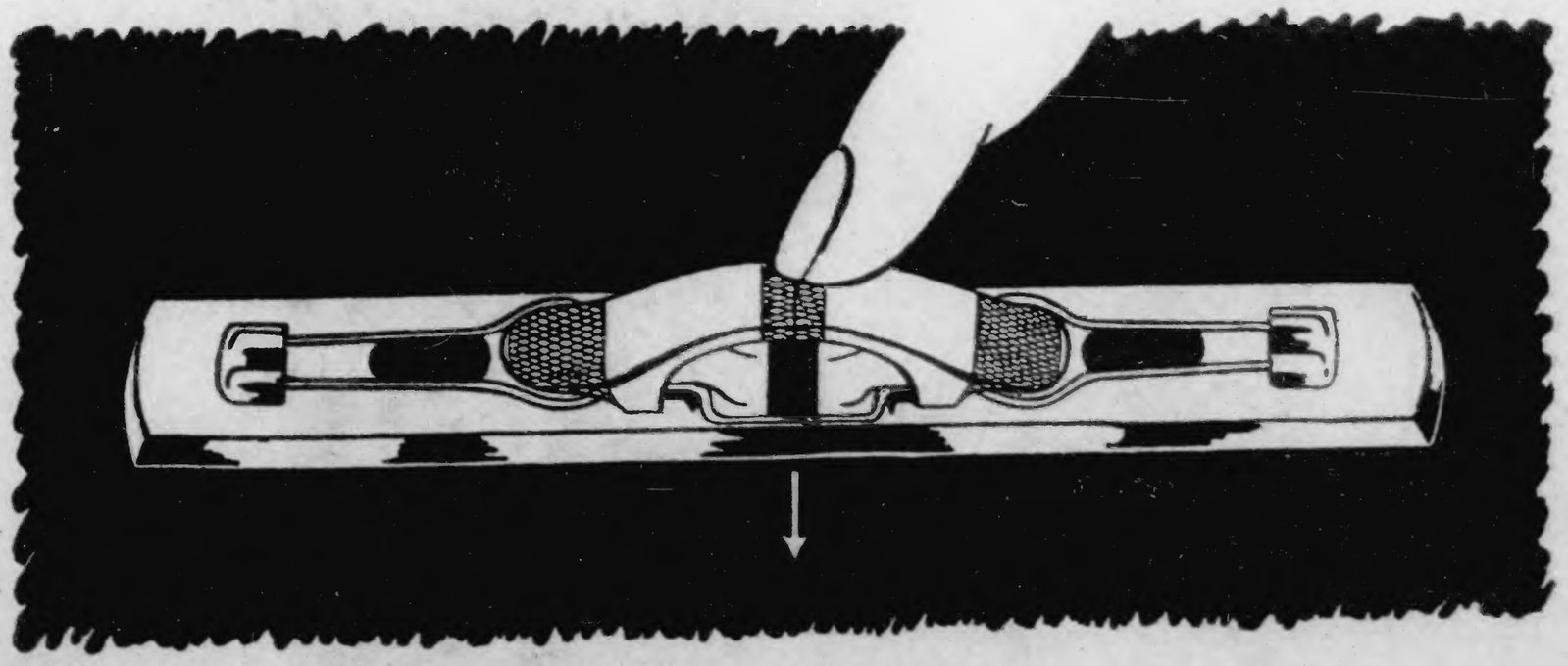
PANZERRAND-SPARORDNER

D. R. Pat.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70688/IND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATIONS SHOULD BE MADE IT ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Einband ganz besonders widerstandsfähig und dauerhaft
Deckelränder und Ecken mit Metallpanzer
Hebel-Mechanik mit wissenschaftlich ermittelter Bügelform
Senkrecht stehende, gerade Aufreihstifte

Zentrisch durch Fingerdruck geschlossen



Und der neue Zentral-Druck-Klemmer D. R. Pat

Zentrisch schließend—Flach aufliegend.

In der Funktion einfach. Im Gebrauch und in der Bedienung handgerecht.

Geheime Kommandosache!

Inhaltsverzeichnis

zur Sonderakte Einholen "Alsterufer" bei I k.

B.Nr.:	Inhalt:	Seite:
1/Skl.4024/43 Chfs.	Zur Umgehung Trägergruppe Änderung Marschweg "Alsterufer"	1
o.Nr.	Gespräch Bedenken Skl. gegen diesen Weg	2 - 3
43976/43 gK.	Bekanntegabe Aufnahmeposition "Alsterufer" durch Zerstörer u.T-Boote	4
4030/43 Chfs.	U-Boote melden Sichtung eines Schiffes	5
43362/43 gK.	U-Boot meldet, daß "Alsterufer" gesichtet	6
43361/43 gK.	Luft meldet "Fiji"-Krz. in BE	7
4036/43 gK.	Begründung Wegänderung "A." durch Skl.an Gr.	8
53212/43 g	Erfolgsmeldung Fl.F.Atl. 25.12.	9
43409/43 gK.	Einsatz Luft 27. weg.Wetter fraglich	10
53253/43 gh.	Aufklärungsabsichten Luft 27.	11
53266/43 gh.	Abschlußmeldung Fl.F.Atl. für 26.	12
43469/43 gK.	"A." meldet Luftfühlunghalter 27.12.	13
43470/43 gK.	Meldung Auslaufen 8.Z.Fl.u.4.T.-Fl.	14
43456/43 gK.	Weg.Fühlunghalter an "A."Verschiebung Schwerpunkt eigener Luftaufklärung	15
43468/43 gK.	Unterrichtung eigener Streitkräfte üb.Fühlunghalter an "A."	16
43526/43 gK.	Befehl an Streitkräfte,um Treffpunkt zeitgerecht zu erreichen	17
43525/43 gK.	Feind meldet verdächtiges Schiff, Gruppe West beantragt Ablenkung durch Kurzsignal v.U-Boot	18
43524/43 gK.	Luftaufklärung ohne Ergebnis	19
43532/43 gK.	Einsatz Luft am 28.	20
43977/43 gK.	Unterrichtung Nachrichtenstellen üb.U-Bootskurzsignale	21
		22
43534/43 gK.	desgl.	23
43563/43 gK.	Feindflugzeug meldet Standort eigener Zerstörer	24
43568/43 gK.	8.Z.Fl.u.4.T.-Fl. vereinigt auf Treffpunkt	25
43572/43 gK.	"A." durch eig.Luft nicht gesichtet,Aufforderung zur Standortmeldung usw.	26
43578/43 gK.	Eig.Luft meldet Artilleriekampf	27
	Kampf in BE 6695 mit engl.Krz.u.Zerstörer	28
43583/43 gK.	Z 27 in BE manövrierunfähig	29
43979/43 gK.	Rückmarschbefehl für 8.Z.Fl.u.4.T.-Fl. Luft meldet 2 Feindkrz. usw.	30
	4.T.-Fl. n.O. entlassen, Standort usw.	31
43980/43 gK.	Z 23 von 2 Krz.gejagt, Versuch nach W abzusetzen	

	Ob.d.M. fordert ganzen Einsatz Luft	32
43978/43 gK.	Wetter an "A." 28.12.	33
	Ansatz 4 U-Boote im Kampfgebiet	34
43981/43 gK.	Z 32 meldet Feindgruppe 1 Krz. 1 Zerst. m.Standort	35
43982/43 gK.	Z 23 u.T 22 versuchen Durchbruch nachts Cap Villano, Anfrage nach Kreuzerstandort	36
	B'Meldung Ob."Geleit "Hange" Übersetzungsfehler, U-Boote zu Z 27	37
43983/43 gK.	Z 27 keine Meldung mehr, Standorte anderer Streitkräfte	38
43608/43 gK.	Hilfeleistung für Z 27 d.Gr."Hela", Aufklärung Ob. Lage in BE	39
43984/43 gK.	Lageunterrichtung 28. 1930 Uhr	40
43985/43 gK.	Unterrichtung Gr.Hela Ob.Feind- u.eigene Lage, Befehl zur Suche nach Überlebenden Z 27	41
4056/43 Chfs.	Ablauf Zerstörergefecht Biskaya auf Grund Meldungen	42-44
43640/43 gK.	Standorte einlaufender Zerstörer u.T-Boote 29.	45
43646/43 gK.	4.T.-Fl. m.3 Booten, Z 24 29. Brest ein, weitere Standorte	46
53483/43 g	Erfolgsmeldung Fl.F.Atl. 28.12.	47
43671/43 gK.	Standort Z 23 u. T 22, das knapp Brennstoff	48
43661/43 gK.	Fl.F.Atl. meldet 29. 0935 Schlauchboote	49
43670/43 gK.	Erfolgsmeldung Fl.F.Atl.n.Landung Flugzeuge	50 - 54
Fl.F.Atl. 1838/43 gK.	Stellungnahme Fl.F.Atl.zur Operation 28.12.	55 - 58
43673/43 gK.	Schlauchbootepositionen - Irischer Dampfer	59
43672/43 gK.	Engl.Mldg.üb.Versenkung dtsch.Streitkräfte in Bisk.	60
43802/43 gK.	Gefechtskurzbericht 4. T.-Fl.	61 - 64
43720/43 gK.	T 22 übermittelt Standort u.Lage v.T 25 u.26	65
	T 22 geht in südlichsten Hafen weg.Brennstoff usw.	66
43748/43 gK.	Kurzbericht Einholen "Alsterufer"27.-29.12.43	67 - 68
43732/43 gK.	T 23, 24, 27 u.Z 24 29.12. 1030 Brest ein, Z 32,37 14 Uhr La Coubre einlaufend passiert, alle Boote unbeschädigt u. einsatzklar	69
43731/43 gK.	T 22 einläuft St.Jean de Luz zur Brennstoffergänzung, Z 23 MES u.2 Kompasse ausgefallen, Treffen m. T 22, M-Bootgeleit unterwegs	70
43756/43 gK.	Kmdt. T 25 u. 33 Mann geborgen von "Lanfe"	71
43730/43 gK.	Lage 29.12. abds. Gr. West	72 - 73
53609/43 g	Span. Zerstörer z.Suchaktion ausgelaufen	74
43776/43 gK.	Z 23 u. T 22 St.Jeande Luz geankert 30.12.	75
53597/43 g	Meldung Fl.F.Atl. 30.12.	76 - 77
43806/43 gK.	Mld. M.Att. Madrid auf Anfrage Skl.	78
43836/43 gK.	Mldg. Z 24	79 - 80
53628/43 g	Luftmeldung üb. Schlauchboote	81
	Chi-Nachrichten üb. Seekrieg 30.12.	82 - 84

53629/43 G	Anerkennung Ob.d.M.zum Einbringen "Osorno"	85
	Zeitungs-und Pressemeldungen	86-95
43927/43 gK.	Bericht "Z 23"	96-98
53765/43 G	Luftmeldung 31.12.	99
	Biserta wiederholte Mldg.unbek.Dampfers	100
25 /44 gK.	Vorläufige Darstellung Zerstörergefechtes vor der Biscaya 28.12.	101-102
148/44 gK.	Absichten über "Osorno"	103
162/44 gK.	Gefechtskurzbericht "Z 25"	104-105
377/43 gK.	Einlaufen "U 618" mit Geretteten v."Z 27"	106
4035/43 Chefs.	Marschweg "A" und Aufnahme durch Zerst. und T-Boote	7a
53565/ G.	Angebot Rettungsaktion span. Zerstörer	73a
738/44 G.	Irische Regierung zur Rettungsaktion bereit	106a
	Liste Kommandanten 8.Z-Fl. und 4.T-Fl.	107
60/44 Chefs.	Abschlussbericht Gruppe West zum Blockadebrecherunternehmen	108-112
53609/43 G	Span.Zerstörer zur Suchaktion aus	113
79/43 G.	Span.Zerstörer ein Schlauchboot gefunden	114-115
	Gefechtsbericht "Z 23"	116
662/44 gK.	Gefechtsbericht "Z 27"	117-118
3763/43 Chefs.	Einsatz 8. Z-Fl. und 4. T-Fl. (m.Anlage)	119-141
3706/43 Chefs.	Befehl für Einholen B.B. MS "Osorno" und MS "Alsterufer" durch 8.Z.und 4.T-Fl. (Mar.Gr.West 5460/43 A I Chefs.)m.Anlage	142-150
9935/44 gK.	Fernschreiben Gr.West Führstb. über Aufkl.-Meldungen während des Gefechtes	151
o.B.Nr.	Bilder aus engl.Zeitung über Versenkung "Alsterufer"	152-153
o.B.Nr.	Brit.Rundfunkbericht über Rettung Überlebender des Seegefechts 27./28.12.in Biscaya.	154-156
2349/44 gK.	Zusammenfassender Bericht der Mar.Gr.West über Gefecht der 8.Z-und 4.T-Fl. am 28.12. (+ 2 Karten)	157-182
5240/ 44 G.	3 Bilder von Mar.Gr.Kdo.West von "Enterprise", "Glasgow" zum Gefechtsbericht 8.Z.-u.4.T.Fl.	183-185
o.B.Nr.	Brit.Rundfunk über Seegefecht in Biscaya am 28.12. - Angaben über Gefechtsverlauf -	186-187
7034/44 gK.	Eingang von Mar.Gr.Kdo. Nord und Flottenkdo. über Gefecht der 8.Z.-und 4.T-Fl. am 28.12.	188-192
5930/44 Geh.	Übersetzung aus "Daily Telegraph" über Rettung dtsch.Seeleute durch das irische Schiff "Kerlogue"	193-195
7720/44 Geh.	Im Londoner Rundfunk in dtsch.Sprache gesendete Betrachtungen zum Zerst.-Gefecht	196-199
13499/44 gK.	Funk- UK- und Signalkladden des Gefechtes vom 28.12.1943. (div. Anlagen)von Kommando Zerst.Fl. "Narvik"	200-235

15952/44 Geh.	Fernschrb. SKL. an Fl.Korps X über Anforderung auswertende Bearbeitung Seegefecht Biscaya 28.12.	236-237
19066/44 Geh.	Antwort auf Fernschrb. an Fl.Korps X.	238
14839/44 gK.	Ausarbeitung SKL. : Zerstörergefecht in der Biscaya am 28.12.1943.	239-270

Kommando
4. Torpedobootsflottille
B.Nr. G 1637

Den 16. Mai 1944

Geheim!

O. K. M.
Eing. 24 MAI 1944

1 Skl

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl -

Berlin.

Betrifft: Funk- und U.K.-Kladdenauszug vom 28.12.43
Vorgang : 1 Skl I K 10797 G (Koralle) vom 22.3.44

In der Anlage wird eine Abschrift der Funk- und U.K.-Kladde vom 27. - 29.12.43 des Führerbootes der 4. Torpedobootsflottille vorgelegt.

Im Auftrage !

1./Skl. B. Nr. 19859
Eing. 24 MAI 1944
mit 1 Anl.

Fischer

Da „Einholen Trave"

A b s c h r i f t d e r U K - K l a d d e

während der Unternehmung 27-29/12 43

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen
27. 12. 43			Hafenbecken 2 Brest ausgelaufen
0955		Eingeschaltet: Stroß, Fk. Gefr.	Kanal 9
1153	Von Kmdt.	UK ausgeschaltet La u. Kanal 15 gera=stet.	Kanal 15
1746	Stand	UK "15" empfangsseitig geschaltet	La
28. 12.43			
0835	Martin an Jürgen	B.A. 3	
0836	an Treue	Walfisch	
"	an Jürgen	Warum Walfisch	
	"	Frage, warum Walfisch	
	von Jürgen	Ptm Vi.	
	an Jürgen	5 Gironde 1 2 x Goldfisch	
	von Jürgen	Bruno Paul	
0843	"	Bruno 9	
-45	"	Max Forelle 5 Gironde 1	
-55	an Max	Lucie 1 Rot Emil 5o Alpha Jot	
0911	an Spargel	Sofort Horsen einstellen	
-28	Jürgen an Kohl	In Nähe Stützpunkt bleiben, komme mittag zurück.	
-28	Kohl von Behne	Stehe auf Treffpunkt	
-41	Kohl an Traug	Stehe noch 8 Meilen vor dem Treffpunkt.	
	ar Alle	Ausführung für Goldfisch	
	von Spargel	letzten Spruch nicht verstanden	
	Alle von Jürgen	Neunauge	
	von Jürgen	Sophie Quatsch Delta	
-5o		Kanal 9 Stürmer von Tormann meldet sich nicht	Kanal 9
-51	Stürmer von Tormann	Frage Verständigung 6 nicht gemeldet/	Kanal 15

rote Kl 19859 8/44

-29		Ausführung
-32	Alle	2-mal "Aal"
-32	"	Ausführung
-34	Kohl an Jürgen	Ich kann "Neunauge"

Abschrift der UK-Kladde

während der Unternehmung 27-29/12 43

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen
27. 12. 43			Hafenbecken 2 Brest ausgelaufen
0955		Eingeschaltet: Stroß, Fk. Gefr.	Kanal 9
1153	Von Kmdt.	UK ausgeschaltet La u. Kanal 15 gera=stet.	Kanal 15
1746	Stand 28. 12.43	UK "15" empfangsseitig geschaltet	La
0835	Martin an Jürgen	B.A. 3	
0836	an Treue	Walfisch	
"	an Jürgen	Warum Walfisch	
	"	Frage, warum Walfisch	
	von Jürgen	Ftm Vi.	
	an Jürgen	5 Gironde 1 2 x Goldfisch	
	von Jürgen	Bruno Paul	
0843	"	Bruno 9	
-45	"	Max Forelle 5 Gironde 1	
-55	an Max	Lucie 1 Rot Emil 5o Alpha Jot	
0911	an Spargel	Sofort Korsen einstellen	
-28	Jürgen an Kohl	In Nähe Stützpunkt bleiben, komme mittag zurück.	
-28	Kohl von Bohne	Stehe auf Treffpunkt	
-41	Kohl an Traug	Stehe noch 8 Meilen vor dem Treffpunkt.	
1)	ar Alle	Ausführung für Goldfisch	
	von Spargel	letzten Spruch nicht verstanden	
	Alle von Jürgen	Neunauge	
	von Jürgen	Sophie Quatsch Delta	
-5o		Kanal 9 Stürmer von Tormann meldet sich nicht	Kanal 9
-51	Stürmer von Tormann	Frage Verständigung 6 nicht gemeldet;	Kanal 15

1 Akte 19859 8/44

Zeit / Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Kanal 15
1009	28.12.43 von Spargel	Bohne u. Filz Bb. querab gleicher Kurs	
-15	Moritz von Kohl	Sophie Quatsch mit Ausführung	1015 Jürgen hat UK-Verkehr
-25	Martin an Jürg.	Stürmer nach vorn ansetzen	
-40	Max von Jürg.	Rot mit Ausführung	
1108	an Alle	Feindflugzeug wird mit "Dora-Dora" angerufen	
-30	Max von Jürg:	nicht weiter zusammenschließen	
-55	Martin Georg von Jürg:	nicht weiter zusammenschließen Abstand so halten	
-58	Georg von Jürgen	nicht weiter zusammenschließen mit eder wie dieser Abstand Grundkurs	
1206	Kohl von Jürgen	Bitte melden	
-12	Am Alle	Goldfisch	
-28	Jürgen an Alle	Aal	
-58	" "	Div.-weise sammeln. Feindkreuzer kommt von achtern	
1300	" "	Otto /O höchstmögliche Fahrt laufen	
"	Am Moritz von Kohl	Neunauge mit Ausführung	
-01	Jürgen an Alle	Für Otto/O setze O/3 Beabsichtige hinhaltendes Gefecht mit Torpedoeinsatz	
-04	Am Alle von Kohl an Moritz	Max deckt Moritz K gelb mit Ausführung Alle verstanden	
-07	An Alle von Jürgen	Forelle	
-12	Von Salat an Kohl	Flugzeugmeldung 0550 Kreuzer in 46 Grad 40 Min. N 11 Grad 40 Min. West. Kurs Nord, hohe Fahrt.	
-12	von Jürgen an Alle	Ausführung Forelle 1) Isar O 2) Ausführung Isar O 3)	
-13	Pilz an Kohl	Frage letzte U K 1) 2) 3) wiederholt an "Pilz"	
-17	Jürgen an Kohl	Zwischen "Trutz" u. "Treue" gehen	
"	Kohl an Moritz	Neunauge mit Ausführung. Verst.	Pilz meldet sich nicht
-19	Kohl von Jürgen	Ich komme an ihre linke Seite	
-23	Kohl von Pilz	U K wieder klar	
-27	Jürgen an Alle	Diese Aufstellung zunächst beibehalten bis Gegner in Sicht kommt. Gegner sowohl wahrscheinlich von Westen oder Osten.	
-28	Jürgen an Alle	Weichsel 6	
-29		Ausführung	
-32	Alle	2-mal "Aal"	
-32	"	Ausführung	
-34	Kohl an Jürgen	Ich kann "Neunauge"	

u./ Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Kanal 15
28. 12. 43			
1335	Jürgen an Kohl	Ich halte das eigentlich jetzt nicht für notwendig bis Lage geklärt	
-42	Jürgen an Alle	Fritz Ida Bruno Isar O	
-43	Alle	Es handelt sich um 2 Schiffe	
-43	"	Rechtweisend 8o Grad.	
-47	Jürgen an Kohl	Toni Dora	
-47	Kohl an Moritz	Grün 6 mit Ausführung	Verst.
-51	"	Rot 6 " "	
-52,5	Von Jürgen an Kohl	Höchstfahrt	
-52,5	An Moritz von Kohl	Neunauge	Verst.
-53	Jürgen an Alle	Beabsichtige mit allen Booten vor die Spitze zu drücken mit Torpedos.	
-54	"	Rot Weichsel 6 mit Ausführung	
-56	Kohl an Günter	Die ersten beiden Fk-Gruppen von 1323	
-57	Jürgen an Alle	Heinrich Willi O	
-58	Von Jürgen an Kohl	Kommt auf Langwellen-Nahzone	
-59	Kohl an Moritz	Grün 3 mit Ausführung	Verst.
14[illegible]	Jürgen an Kohl	Moritz langsam nach Weichsel drücken	
-04	"	Vorstoßen zum Torpedoangriff	
-07	Von Jürgen an Alle	Torpedos nur Einsatz bei Reichweite	
-08	"	Gemeinsamer Einsatz durch "Kohl"	
-09	Jürgen an Kohl	Bei Torpedoeinsatz auch an die Nacht denken / T D	1411 Uhr unbekannter UK-Verkehr: Anton, Anton bitte komm
-1o	"	Absicht melden. Eb.	
-13	Kohl an Jürgen	Noch abwarten Nanni	
	Jürgen an Alle	Schlußgruppe Lange 4	
	An Alle	" Lange O	
	An Alle	T-Boote Nanni 2	
-3o	"	Spitzengruppe George führen. Schlußgruppe AK	
-32	"	Nach Osten drehen. Von Finistere kommt neuer Gegner.	
-39		Rot 36	
-4o	Jürgen an T 27	Ausweichen, George ran.	Verständigung von allen Teilen Lautst. 2 u. leiser
-41	Jürgen an Alle	Schlußgruppe abdrehen.	
[illegible]	Von George an Alle	7 Fritz	
	An George von Kohl	Neunauge Inge 1	
15oo	An Jürgen	UK Spruch s. George übermitteln, da Jürgen nichts hört: Brauchst Du mich noch? verst.	
-o3	An Jürgen	Erbitte Antwort auf Georges Spruch; nicht wieder gemeldet.	
-o9	An Alle von George	"Martin" heranschließen an mich	
-12	"	Versuche nach Osten durchzustoßen. Ich muß "Jürgen" helfen.	
-52	Von Martin an Kohl	Frage Kurs? Bitte auf mich warten. Ich komme gleich. Ich komme mit einem Bein.	
-56	Von Kohl an Martin	Karl Richard 5 Elbe 7	Schlechte Verständigung muß laufend wiederholt werden.
-58	Von Martin an Kohl	Bitte Peilzeichen geben auf L.W.N.	
16oo	Von Kohl an Martin	2 Minuten Peilzeichen	
-o1	Von Martin an Kohl	Ich habe überhaupt nur 1 Bein Bitte auf mich warten Eb Eb	
-o2	Von Kohl an Martin	Frage: Können Sie "Forelle" Eb Eb	

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Kanal 15
28. 12. 43			
1604,5	Von Martin an Kohl	Vorläufig kann ich erst "Aal", ich hoffe in Kürze "Forelle".	
-10	"	Frage: Auf welcher Flanke sitzen Sie?	
-12	Von Kohl an Martin	Nicht verstanden, genauer geben.	
	Von Martin an Kohl	Frage: Sind Sie auf "Gurke"	
-13	An Martin	Ja, ich bin auf "Gurke"	
	Von Martin	Energie vermehren	
-15	"	Werden Peilzeichen gesendet?	
	An Martin	Ja.	
-15	Von Martin "	Vermehren Sie Ihre Energie Auf 171 kHz gehen und geben Sie Willi - Willi mit eingestreutem Fk.-Namen.	
-17	"	Ich kann Sie noch nicht einholen. Bitte warten.	
-25	"	Bitte melden und Sendeenergie erhöhen.	
-33	"	Bitte melden. gemeldet	
-34	An Martin	Hier "Goldfisch" (5 mal wiederholen müssen)	
-34	Von Martin	Habe auch "Goldfisch"	
-40	"	Bitte langsamer, langsamer damit ich zur Dunkelheit daran bin. Elbe 8	
-47	"	Bin auf 2 mal"Goldfisch", bin aber noch sehr weit ab von Ihnen.	
-48	An Martin	Bin auf "Haifisch"	
-49	Von Martin	Bitte nochmals Peilzeichen und Wi Wi senden.	
1712	" an Kohl an Martin	Zählen Sie bitte einmal kurz für mich zur Abstimmung für mein Tornistergerät Eb Eb	
-13	von Martin	Letzter UK-Spruch hat sich erledigt.	
-42		Fliegeralarm	
1823	An Alle	Flie Sophie 1825 Fliegeralarm beendet	
1907	Vom Martin	Bb-achteraus Turbinengeräusch und Einschläge im Wasser.	
22[illegible]		Alarm	
29. 12. 43		Aal mit Ausführung	
0210	Salat von Kohl	Optisch übermitteln	
0214	Kohl an Alle	5 Elbe 5 mit Ausführung	
-17	Kohl vom Salat	UK-Spruch wurde weitergegeben an "Pilz"	Martin Pilz Salat
0400	Vom Kohl an Alle	Ausweichmanöver verst.	
0630	An Alle	Gustav Fritz mit	
-40	"	Nanni O mit	
-41	"	~~Gustav~~ Fritz mit	
1051	Vom Kohl an Pilz	Versuchen an der Lannion-Pier festzumachen	
-52	Salat vom Kohl	Auf Reede ankern	
-56	Von Pilz an Kohl	Liegeplätze Flottillenpier in der Nähe U-Bootbunker sind in der Regel frei. Dort auch Werftarbeiten möglich (An Chef gegeben)	
-57	Salat von Kohl	Versuchen an Flottillenpier in der Nähe des U-Bootbunkers zu gehen.	
-59	An Alle	3-stündige Bereitschaft	
	Von Kohl	UK ausschalten.	

Abschrift der Funk-Kladde während
der Unternehmung 27-29/12 43

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen
27. 12. 43			Biskaya-Welle 9500 m
1000		Eingeschaltet: Kostial, Fkhptgefr.	
-40		rpt lo 57 / 2257 sk	
		rpt 21 34 / 0910 usw sk	
-55		23 13 / 1036 usw sk	
1100		22 58 / 1036 usw sk	
-08		25 9 / 1055 usw sk	
-17		24 57 / 1007 usw sk	
-56		26 32 / 1041 usw sk	
1210			A303
-26		Von Wache: Kostial, Fkhptgefr.	1232/27
		Auf Wache: Malohn, Fkobgefr.	
1346	möu	vv vv	141,5 - 142
		28 40 / 1328 usw	
-56		29 32 / 1336 usw	
1400		28 4o / 1328	
		uEasx mkxdq krdyd usw	
-06		gbe..... w 4o qbsim w 22 sfiqf w 34 kmczp	
		29 32 / 1336	
		wgwwh rgtqm xddky ijygs usw	
-1o		w ? pzccu	
		3o 24 / 1347 usw	
-13		3o 24 / 1347	
		aljgt eygru yoghi usw	
		27 3o / 1232	
		tlkwi djxjE adpuq usw	
-25		w 9 xmcmi w 19 zovcw	
1443		31 3o / 1421 usw	möü 0009
-51		31 3o / 1421	

Datum u. URzeit 27. 12. 43	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Biskayawelle 9500 m
15o2		Edykb rpmyg usw	
		28 4o	
		1328	
		32 25	
	32	1431	
-o9		usw	
		29 32	
		1336	
		wgwwk rgtqm	qsp
		32 25	qsb
		1431	lll 1 - 5
-2o		dbnfs osrxk	
		3o 24	
		1347	
		33 51	
	33	1453	
1548		usw	
		33 51	
		1453	
		usw	
		34 59	1511
o6	34		usw
-o8		Von Wache: Malohn, Fkobgefr.	qof 34
"		Auf Wache: Pommer, Fkobgefr.	
möu		rpt 34 59	
		1511	
möu		rpt 22 25	
		1431	
		qöz qyw 32	
möu		vvvv möu vvv qoi	
-32		vvvv möu vvv qoi	
		35 32	
-4o	35	161o	
		rpt 35 32	
		161o	
		rpt 33 51	
-59		1453	
17o5		vvvv mön vvv	
möu		34 59	
		1511	
		uygah qnhss Bastm zgroj aExfk fdoiy	
-26		usw	
möu		rpt 35 32	
		161o	
		jitdv voops wdfkt qzitv ocwtr ibpdr	
-53		(usw)	Stufe I
-56		vvv möu vvv	141,5 Grad
18o5		Von Wache: Pommer, Fkobgefr.	qof 35
		Auf Wache: Malohn, - " -	
		36 36	
	36	1745	
-13		usw	
		36 1745 36	
		mvvjq svrvl	
		37 39	
	37	18o6	
-35		usw	
		37 39	
-5o		18o6	
		byxli Ekftw	
		36 36	
1916		1745	
		37 39	

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen
27. 12. 43			
1948		18o6	
2oo5		Von Wache: Malohn, Fkobgefr.	
"		Auf Wache: Pommer, Fkobgefr.	
-2o		38 72	
	38	1938	
	rpt	38 72	
		1938	
		39 41	
2o45	39	2oo4	
	rpt	39 41	
		2oo4	
	iskkd xzodø	ssbvf usw.	
	rpt	38 72	schwacher Verkehr
		1938	
	rpt	39 41	
215o		2oo4	
		4o 21	
22o5	4o	2144	
	rpt	4o 21	
		2144	
		41	
	qtc 41	as w 47	
		41 49	
-55	41	2217	
		31	
		42 34	
23o5	42	222o	
		43 69	
-14	43	2155	
	rpt	42 34	
		222o	
	kqemaf ydilm roqrm	usw.	
	rpt	43 69	
-26		2155	
	rpt	4o 21	
		2144	
	rpt	41 49	
0000		2217	
	Von Wache: Pommer, Fkobgefr.		qof 43
28. 12. 43	Auf Wache: Malohn, "		
		44 52	
0007	44	2327	
		usw	
		44 52	
-18		2327	
		45 85	
	45	2337	
-3o		usw	
		42 34	
-33		222o	
		45 85	
-44		2337	
		46 51	
	46	oo22	
-51		vsw	
		43 69	
--53		2155	
		46 51	
		oo22	
o119	nöu vvv	vvvv	
		44 52	
		2327	
		45 85	
-14		2337	

Datum u. Uerzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen
28. 12. 43			
1944		usw	
		46 51	
o2o7		oo22	
		47 57	
	47	o124	
-24		usw	
		47 57	
		o124	
o318	mön	vvv vvv	
		48 58	
	48	o3o1	
-45		usw	
		48 58	
-53		o3o1	
o412		Von Wache: Maloka, Fkobgefr.	
"		Auf Wache: Pommer, Fkobgefr.	qof 48
		) 49 74	
	49	o352	
0439		rpt 49 74	xu
		o352	
		ceiwr xddwg ———	
		ab w 4o ?	
		itxEo lcpzu fdtqs -usw-	
o453		w 35 kduki w 62 wlffg 62wlffg	
		rpt 48 58	
		o3o1	
		lraok rgedc oycfq -usw-	
		5o 24	
o551	5o	o452	
		rpt 5o 24	
		o452	
		w 2 piarz rujeq	
		51 29	
o644	51	o6o8	
		rpt 51 29	
-52		o6o8	
o714	möu	vvvv vvvv	
-25		vvvv möu vvvv möu	
		rpt 51 29	
o8oo		o6o8	
o8oo		Von Wache: Pommer, Fkobgefr.	qof 51
		Auf Wache: Maloka, Fkobgefr.	
		52 32	
	52	o8o4	
-24		usw	Piskayawelle
-3o	möu	vvvv vvvv	Loke
		52 32	III 5,2 °
-32		o8o4	qöj 5,15
		w 2 xzyvq -usw-	Sender
o953		54 27	II 73
		o951	
	rpt	53 36	
1o21		o836	
	möu rpt	54 27	Stufe d
		o951	14o,5
		didkz xlmxv srsmy zckap -usw-	

Datum u. Uhrzeit 28. 12. 43	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Biskayawelle
1036	mön	55 35	9 500 m
	55	1036	
	mön	rpt 55 35	großer Bolzen
		1016	
-53		thwlh oxezn vfang -nsw-	w 16 bei rpt ausge-
1110	56	56 41	lassen
		1051	
-22	57	57 24	qyw cEdnh
		1113	
		rpt 56 41	
		1051	
		bqawi wloqa kaElh -nsw-	
		rpt 57 24	
		1113	
-31		yagft dnpjs ndsat -nsw-	
		rpt 54 27	
		0951	
		bidsz xlsnv srsmy -nsw-	
	mön	rpt 55 35	
		1016	
-46		thwlh oxeza vfang -nsw	
054	58	58 26	
		1131	
		rpt 58 26	
		1131	
		59 32	
1220	59	1158	
		rpt 56 41	
		1051	
		rpt 57 24	
		1113	
		rpt 59 32	
		rpt 1158	
		rpt 58 26	
		1131	
	60	60 25	Ko. 1300
		1140	
1315		wsw sk	
		61 75	
1406	61	1332	W e t t e r Empfang
		62 18	schlecht
108	62	1351	
		63 21	
1414	63	1401	
		64 22	
-18	64	1401	
		rpt 63 21	
		1401	
		65 7	
	65	15	
		66 7	
-46	66	1325	
		65	
		rpt 66 7 / 1325	
		rpt 62 18	
		1351	

Datum u. Uhrzeit 28. 12. 43	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Biskayawelle
		rpt 64 22	
		14o1	
		67 22	
1533	67	15o8	Antenne
		67 22	ausgefallen
		15o8	bis
		67 22	1639 h
1641		15o8 rpt	
		68 22	
1714	68	1654	
		69 17	
-19	69	17o4	
		rpt 68 22	
-25		1654	
		rpt 69 17	
-28		17o4	
		7o 26	
1823	7o	18o5	
		rpt 68 22	
		1654	
-29		xyzpk axzjd kdxrx	-usw-
		rpt 7o 26	
		18o5	
-34		ompjw qmkyz ldtan	-usw-
		rpt 69 17	
		17o4	
-36		xgjer zktzp bzabl	-usw-
		rpt 7o 26	
		18o5	
1951		ompjw qmkya ldtan eobwE qrprf ybfue	
		71 34	
2oo9	71	1951	
		rpt 71 34	
		1951	
2o25		usw	
2o26		Von Wache: Pommer, Fkobgefr.	qof 71
		Auf Wache: Kostial, Fkaptgefr.	
2126		rpt 71 34	
		1951	
-3o		usw	
		72 56	
	72	21o7	
-47		usw	
		rpt 72 56	
		21o7	
-55		usw	
		klmqi pcaqa oqqey vimav jfqjb xetty	
		kwsfk cnldj fbcyf	-usw
		w 4 yagbp	
		74 48	
2327	74	2238	
		73 68	
		2138	
-33	73	sk	

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen	Bemerkungen Biskayawelle
28. 12. 43			
		75 4o	
2344	75	2243	
		76 47	
-56	76	2324	
0035		rpt 74	
0100		Von Wache: Lockemann, Fk. Obmt.	I 141
"		Auf Wache: Pommer, Fkobgefr.	
		rpt 75 4o	
-14		2243	
		rpt 76 47	
		2324	
-18		xxxpt xnqkb cxxjt xxirx -xxw-	
		77 35	
-26	77	o1o9	
		77 35	
		o1o9	
		w 26 xxwyx w 27 vlfph w 34 xczzl	
	xöx	rpt 77 35	
		o1o9	
o25o		gwlok pegwr b ob di -xxw-	
		78 37	
o25	78	o256	
		rpt 78 37	
		o256	
-4o		okEja xxtpk txzoi -xxw-	
		79 28	
o433	79	o4o3	
		rpt 79 28	
		o4o3	
		rpt 78 37	
		o256	
		8o 39	
o515	8o	o451	
		rpt 8o 39	
		o451	
		Xulcv wymbk Ebdkh -xxw-	
		rpt 79 28	
		o4o3	
		81 24	
59	81	o542	
		rpt 81 24	
o6o9		o542	
		rpt 8o 39	
-34		o451	
		82 21	
o71o		o651	
		rpt 81 24	
-15		o542	
		rpt 82 21	
		o651	
		83 34	
-4o	83	o657	
		rpt 83 34	
		o657	

Datum u. Uhrzeit	Anruf	Signalzeichen			Bemerkungen B-Welle 9 5oo
29. 12. 43					
		84		24	
o8o5	84		o744		
		rpt 84		24	
			o744		
o812		Von Wache: Pommer, Fkobgefr.			qcf 84
"		Auf Wache: Teiwes, Fkobgefr.			
		85		31	
	85		o756		
-19			nsw	sk	
		rpt 82		21	
			o651	-nsw-	
		rpt 85		31	
			o756		
		ktoog lb xbn tacoE			
		rpt 85		31	
			o756		
		rpt 83		34	
			o657		
o9oo	nön	vvv qoi vvv		-nsw-	qks Bi-W I - 14o,5°
		rpt 84		24	
			o744		
		rpt 85		31	
			o756		
		86		29	
1ooo	86		o941		
		87		16	
-o8	87		1oo1		
		rpt 86		29	
-12			o941		
		87		16	
-16			1oo1		
		88		44	
-28			o953		
		rpt 88		44	
-4o			o953		
11oo	nön	vvv nön		-nsw-	11oo Brest fest.
		rpt 86		29	
			o941		

Abt. Ib 14839/44 gkdos. Zum Akt[illegible]
[illegible]folan Trave

Das Zerstörergefecht in der Biskaya

am 28.12.1943.

f 17/5

Die Seekriegsleitung hat trotz der deutlich spürbaren Verstärkung der feindlichen Blockade und der Verluste im Winter 1942/43 auch im Winter 1943/44 den Versuch unternommen, Schiffe mit dringend für die Kriegswirtschaft benötigten Rohstoffen von Japan nach Europa zu führen. Das Einbringen auch nur eines einzigen Schiffes war von größter Bedeutung besonders für die Gummiindustrie , deren Vorräte an Naturkautschuk auf den Mindestbedarf für 2 Monate zusammengeschrumpft waren. Zur Sicherung dieser Blockadebrecher mußten alle Mittel der Kriegsmarine und Luftwaffe eingesetzt werden, die im Westraum aufzubringen waren.

Für die Aufnahme der Schiffe vor der Biskaya waren die 8.Z-Flottille (Kpt.z.S.Erdmenger) mit Z 23, 24, 27 , 32, 37 und die 4.T-Flottille(K.Kpt.Kohlauf) mit T 22, 23 , 24, 25, 26, 27 vorgesehen. Trotz heftiger Luftangriffe und schweren Wetters ist es ihnen geglückt, am 25./26.12.43 den Blockadebrecher " O s o r n o " unbeschädigt bis vor die Gironde zu geleiten und damit rund 8 000 to wertvollster Ladung an Gummi und Zinn

durch eine besonders gefährdete Zone der Blockadefahrt durchzubringen.

Für den 28.12. war der Blockadebrecher "Alsterufer" zu erwarten. Der kürze Zwischenraum zwischen beiden Schiffen war ungünstig; erkonnte aber nicht vergrößert werden, weil die Blockadebrecher westlich der Biscaya durch die Lücken zwischen den Geleitzügen England - Gibraltar geführt werden mußten. Die nächste Geleitzuglücke wäre in die Vollmondzeit gefallen; da dies wegen der Luftlage ungünstig war, entschloß sich die Führung zum Ansatz in der gleichen Neumondperiode wie "Osorno". Die Verzögerung bis zur nächsten Neumondperiode, also um einen ganzen Monat, war untragbar.

Den Zerstörern standen zwischen beiden Aufgaben knapp 24 Stunden zur Öl- und Munitionsergänzung und zur Durchführung verschiedener Reparaturen zur Verfügung, sodaß praktisch beide Aufgaben ohne Ruhepause ineinander übergingen.

Operationsbefehl des Mar.Gr.Kommandos West s.Anl. 1.

27.12. 1000h Zur Aufnahme "Alsterufer" laufen T 23 , T 24, T 26 und T 22 aus Brest aus und marschieren unter Führung des Flottillenchefs über den befohlenen Außenpunkt zum Treffpunkt B E 6698 an.

27.12. Zu gleicher Zeit passieren Z 27 , Z 23, Z 24, Z 32 und Z 37, die aus der Gironde ausgelaufen sind, den Außenpunkt, angehängt T 25 und T 27, die sich mit ihrer aus Brest kommenden Flottille vereinigen sollten, aber infolge Verzögerung durch die Öl- und Wasserergänzung auf Le Verdon-Reede den Treffpunkt nicht mehr zeitgerecht hätten erreichen können.
Der Verband steuert 273 Grad, 21 sm.

Am Tage werden Fühlunghalter am Verband nicht beobachtet.

2000h vermutet Z 32, daß ein feindlicher Sucher mit ASV-Gerät den Verband geortet hat. Diese Beobachtung kann nicht als sicher angesehen werden.

2337h 8.Z-Flottille und 4.T-Flottille erhalten Funkspruch von Gruppe West, daß aus B-Dienst nicht hervergeht, ob die Flottillen von Feindluft erfaßt sind.

Bis zum nächsten Morgen sind keine feindlichen Fühlunghalter festzustellen. Möglicherweise hat der Gegner Flugzeuge mit neuen Geräten (cm Wellen) eingesetzt, deren Ortungen durch eigene Fu MB nicht feststellbar sind.

Das Gruppenkommando unterrichtet den Chef der 8.Z-Flottille während der Nacht laufend über die Or-

SAFETY FILM

267

27.12. tungslage und die dortige Lageauffassung.

Die wichtigsten Funksprüche sind:

etwa 0052h FT 0022/46: "1819h taktischer FT von Cleethorpes an mehrere Anschriften, darunter unter anderem auch schwimmende Einheiten in See. Da kein Op.-FT, zweifelhaft, ob in Zusammenahng mit eigener Operation"

und

etwa 0225h FT 0124/47 : "0016h Funkpeilung englische Einheit etwa BE 1920."

Dieser Standort liegt ~~[illegible]h~~ etwa 380 sm in Richtung 290° von ~~den Zerstörern ab~~. dem für den nächsten Morgen beabsichtigten Treffpunkt der Zerstörer mit den

28.12. 0330h 8.Z-Flottille geht in Qu.BF 7245 auf NW-Kurs und steuert Qu 6923 an. Torpedoboote ab.

0610h Z 23 beobachtet in Rund 60 Grad einen hellen Schein, der einer Explosion ähnlich sieht. Um was es sich gehandelt hat, ist ungeklärt.

0730h Der Chef der 8.Z-Flottille entläßt T 25 und T 27 nach Qu BE 6689 zum Treffen mit der 4.T-Flottille.

28.12. 0800h Die Zerstörer haben Aufklärungsstreifen mit Kurs 285 Grad und mittlerer Fahrt eingenommen.

Z 23 sichtet während des Vormarsches im NO in Entfernung von 180 hm eine starke Rauchwolke und Mastspitzen. Es wird sich um ein Boot der 4.T-Flottille gehandelt haben. Wenn es sich tatsächlich um eine Feindeinheit gehandelt hätte, hätte 4.T-Flottille diese, da näherstehend, erkennen müssen.

0930h wird der Verband von Feindluft erfaßt. Chef 8.Z-Flottille meldet dieses durch Funkspruch mit Zusatz "BE 6672, 285 Grad, 17 sm, 4.T-Flottille auf Treffpunkt."

1000h Ab Tagesanbruch werden häufig feindliche Luftfühlunghalter erkannt, die von den Zerstörern mit 15 cm beschossen

28.12. werden, sobald sie in Reichweite sind.

1018 h Ein FW 200-Flugzeug der eigenen Luftaufklärung stößt zum Zerstörerverband und erbittet optisch von Z 24 Besteck. Das Flugzeug hat "Alsterufer" nicht gesichtet und wird vom Flottillenchef nach Norden angesetzt.

Anschließend funkt Chef 8.Z- Flottille, daß eigene Luft Objekt nicht gesichtet hat, obwohl gute Sicht herrscht. Standort Qu 6592, Kurs 105 Grad, 17 sm.

Tatsächlich ist erst um

1045 h unter Beibehaltung des Aufklärungsstreifens durch Wendung auf 105 Grad kehrt gemacht worden. Chef 8.Z-Flottille ist mit Recht der Ansicht gewesen, daß bei der guten Sicht das Nichtsichten von "Alsterufer" durch die Luftaufklärung die Annahme rechtfertigt, daß das Schiff nicht in erreichbarer Nähe westlich von ihm stehen kann und sieht als einzige Möglichkeit , daß das Schiff in der Dämmerung vorbeigelaufen ist und schon im Osten steht. Warum Chef 8.Z-Flottille mit Uhrzeitgruppe 1000 Uhr bereits Ostkurs angibt, obwohl er erst um 1045 Uhr tatsächlich kehrtgemacht hat, ist unklar. Eine Erklärung liegt vielleicht darin, daß

28.12. er gegen 1030 Uhr durch ⁄K bei den Zerstörern anfragen ließ, ob in der letzten halben Stunde die Fu M.O. eingeschaltet waren, was von allen verneint wurde.

Wenn auch eine Erläuterung durch den Flottillenchef nicht gegeben wurde, so liegt doch nahe, daß der Führerzerstörer eine Fu M.Ortung aufgenommen hat, die verdächtig erschien und das für 1000 Uhr vorgesehene Kehrtmachen verzögerte.

Skl. und Gruppenkommando nehmen bei Eingang der Meldung zunächst Auf- und Abstehen der Flottille an und haben erst später erfahren, daß es sich bei dieser Wandung bereits um das endgültige Kehrtmachen gehandelt hat.

Tatsächlich ist "Alsterufer" bereits am 27. morgens von der feindlichen Luftaufklärung erfaßt worden. Die Funkaufklärung hat bis 1140 Uhr weitere Fühlunghaltermeldungen des Gegners über das Schiff mitgehört. Der dann folgende rege Funkverkehr konnte nicht gedeutet werden. In der Nacht gelang es zwar, Funksprüche zu entziffern, die von einem verdächtigen Schiff und einem Standort sprechen, der dem der "Alsterufer" entsprechen kann.

Der Feind hat später bekanntgegeben, daß "Alsterufer" am 27. schon etwa gegen Mittag durch Bombentreffer in Brand geworfen worden und gesunken ist.

28.12.

Der erste Treffer muß die Sendeanlage des Schiffes gestört haben, sodaß es keinen Funkspruch mehr absetzen konnte.

Der Verlust des Blockadebrechers ist deshalb weder der Führung noch den Streitkräften in See bekannt geworden. Erst das Nichtfinden des Schiffes durch die eigene Luftwaffe deutete auf seinen Verlust hin.

1220 h FT. von Gruppe West an "Alsterufer":

"Standort melden."

Gleichzeitig meldet Chef 8.Z-Flottille:
"Mehrere Feindflugzeuge Qu 6681. Suche nach Osten weiter. Erbitte Ansatz eigener Luft auf ursprünglichen Treffpunkt. Hier wenig Aussicht."

1230 h Die Zerstörer stoßen zu den im Qu 6684 auf- und abstehenden Torpedobooten. Diese gehen auf gleichen Kurs 105 Grad, nehmen Marschformation ein und laufen vor den 8.Z-Flottille her, etwa an ihrem Nordflügel stehend.

1238 h nimmt Z 23 auf der Luftaufklärungswelle eine Aufklärungsmeldung von einem der planmäßigen Aufklärungsflugzeuge mit Uhrzeitgruppe 1235 Uhr auf, nach der Feindkreuzer in BE 6695 stehen, also ostwärts des eigenen Weges. Diese Meldung wird 1306 Uhr an Z 27 - das Führerboot der 8.Z-Flottille - übermittelt, da dort der Text unklar ist.

20.12. Die vollständige Meldung des sichtenden Flugzeuges nach der Landung lautete: "1 Kreuzer, 1 Zerstörer (Vermutlich auch Kreuzer), Klasse nicht ausgemacht, Kurs 90 Gradm hohe Fahrt. Von 1250 - 1315 Uhr Kursänderung von 90 Grad auf 60 Grad, auf 30 Grad, auf Nord, von 1320 - 1325 Uhr auf Kurs West abdrehend, stilliegend."

1258h befiehlt Chef 8.Z-Flottille "Kurs 90 Grad, Höchstfahrt" und gibt Feindmeldung durch UK folgendermaßen durch:

"Divisionsweise sammeln. Feindkreuzer kommt von achtern."

Z 24 und Z 23 meldeten dem Flottillenchef, daß nach ihrer Ansicht der Feind nicht im Westen, sondern im Osten stände.
Wenn nicht navigatorische oder Schlüsselfehler die Ursache dafür sind, daß der Chef der 8.Z-Flottille einen Gegner im Westen

20.12.

vermutet, dann kann seine Annahme nur durch die beiden FT 0022/46 und 0124/47 (s. 0052[h] und 0225 [h]) entstanden sein. Falls er geglaubt hat, daß die gemeldeten Funksprüche an die [redacted] stehende Feindeinheit einen Ansatzbefehl gegen seinen Verband enthielten, so konnte sich dieser Gegner nunmehr seinen Streitkräften [redacted] nähern.

Eine derartige Annahme ist wahrscheinlich auch der Grund dafür, daß Kpt.z.S.Erdmenger trotz der Hinweise seiner Kommandanten an seiner Ansicht festhielt.

Er gibt nunmehr durch UK seine Absicht bekannt, ein hinhaltendes Gefecht mit Torpedoeinsatz zu führen. Ziel der Gefechtsführung soll sein, die T-Boote zu decken. Kurs wird auf 120 Grad ge -

KODAK SAFETY FILM

28.12. Ändert.

Die T-Boote gehen in Kiellinie auf höchstmögliche Fahrt von 29 sm, und setzen sich zwischen 1. und 2.Zerstörerdivision.

1300 h Z 27 und T 24 nehmen auf Luftaufklärungswelle eine Flugzeugmeldung von 1255 Uhr auf, wonach Kreuzer auf 46 Grad 40 Min. Nord und 11 Grad 40 Min.West mit Ostkurs und hoher Fahrt stehen.

Z 27 gibt diese Aufklärung durch UK an alle weiter.

1312 h Die Zerstörer haben divisionsweise gesammelt.
Auf Grund der ihm verfügbaren Feindmeldungen rechnet Chef 8.Z-Flottille mit Gegner im Osten und Westen, gibt diese Erwartung auch später an den Verband durch und trifft seine Maßnahmen so, daß er sich von den vermeintlichen Gegnern absetzt. Er befiehlt Südkurs und geht für kurze Zeit mit der Fahrt herunter, um die befohlene Formation einnehmen zu lassen.

Die 2.Zerstörerdivision mit Z 32, Z 37, Z 24 steht Stb. voraus 15 hm ab, die 1.Zerstörerdivision Z 27, Z 23 Bb. achteraus 20 hm ab von der auf Süd-Kurs liegenden 4.T-Flottille mit den Booten T 23, T 24, T 27, T 26, T 22, T 25.

28.12. Chef 8.Z-Flottille befiehlt, daß diese Formation bis zum Jneichtkommen des Gegners beizubehalten sei. Sie soll die T-Boote nach Osten und Westen sichern.

Die Beurteilung der Lage durch den Chef 8.Z-Flottille entsprach nicht den Tatsachen.

Jm Wirklichkeit war nur eine Kreuzergruppe vorhanden, die im Osten stand.

1325 h meldet ein eigenes Flugzeug 1 Kreuzer und einen wahrscheinlichen Zerstörer in BE 6695 mit Kurs 230 Grad, hohe Fahrt. Dies ist die erste Flugzeugmeldung, die auch bei Gruppe West und Skl. eingeht und der operativen Führung das Vorhandensein einer Feindgruppe anzeigt.

1330 h geht der Zerstörerverband auf Kurs 150 Grad und 24 sm.

1334 h meldet Chef 4. T-Flottille, daß die T-Boote 29 sm laufen können. Er sieht in der Fahrtverminderung auf 24 sm eine Rücksichtnahme auf die T-Boote und hält Raumgewinn nach SO für erforderlich. Chef 8.Z-Flottille hält das nicht für notwendig, bis die Lage geklärt sei.

Das Wetter hat sich in den letzten Stunden weiter verschlechtert: Wind ONO 7. Seegang 5 - 6, hohe östliche Dünung, recht gute Sicht. Niedrige Wolkendecke, teilweise etwas aufgerissen. Während auf dem Süd-

28.12. Kurs Zerstörer und T-Boote verhältnismäßig gut liegen , sind die Schwierigkeiten aber auf dem östlicheren Kurs sehr groß. Die Leitstände auf den T-Booten stehen ununterbrochen unter Wasser, sodaß jegliche Sicht verhindert und die Benutzung der T-Zielapparate unmöglich gemacht wird. Selbst die Doppelgläser sind nicht zu benutzen.

1340 h Z 27 und Z 23 sichten 2 Kreuzer in rw. 80 Grad. Abstand 220 hm etwas heranliegend.

Chef 8.Z-Flottille meldet dieses durch Funkspruch.

Der Verband geht auf Süd-Kurs und Höchstfahrt. Die T-Boote sind bestimmend für die Geschwindigkeit von 29 sm.

1345 h eröffnen die feindlichen Kreuzer das Feuer auf die 1.Zerstörerdivision aus der für sie günstigen Luv-Position.

1349 h erhält Z 23 Befehl , einen 6er-Fächer zu schießen und meldet

1352 h Durchführung, Entfernung etwa 170 hm.

1355 h gibt Chef 8.Z-Flottille an alle: "Beabsichtige mit allen Mitteln auf die Spitze zu drücken mit Torpedos", und unterstreicht

1401 h diese Weisung durch den Befehl an den Spitzenzerstörer

28.12. Z 32 : "Nach Osten herumholen. "
Der Verbandschef will augenscheinlich durch einen Torpedoangriff der Spitzenzerstörer die Kreuzer zu Ausweichbewegungen veranlassen, die den Durchbruch nach Osten erleichtern sollen. Besondere Bewegungen werden von der Spitzengruppe auf diesen Befehl hin nicht ausgeführt.

Die beiden Schlußzerstörer liegen in heftigen Artilleriefeuer. Salven mit 9 Aufschlägen liegen mit auffallend geringer Streuung bis zu 50 m Abstand neben den Booten. Die Zerstörer nebeln.

1400 h erwidert die 1.Z-Div. das Feuer auf 165 hm, in das 5 Minuten später auch die 2. Z-Div., als diese bootsweise nacheinander unter. Beschuß liegt, einfällt.

1401 h Befehl an 2.Division: "Mehr nach B.B. gehen, Schluß unterstützen, nach Osten drücken."
Gleichzeitig Befehl an 4.T-Flottille:
"Langsam nach Osten drücken."

1405 h Befehl an 4.T-Fl.: "Vorstoßen zum Torpedoschuß. "

1410 h Weisung des Verbandsführers, beim Torpedoeinsatz auch an die Nacht zu denken, und auf Reichweite zu achten.

Der Chef der 4.T -Flottille sieht keine Möglichkeit, seine Boote zum Torpedoeinsatz zu bringen. Die Boote nehmen stark Wasser über. Der Gegner - es

28.12. ist nur ein Kreuzer von den Booten auszumachen - wird nur für kurze Augenblicke und dann nur mit bloßem Auge gesehen. Die Optiken und E-M-Geräte sind unbrauchbar. Auch Fahrt- und Lageschätzen ist nicht möglich. Die Boote verschwinden zeitweilig für Minuten in den Dünungstälern, trotzdem schießt der Gegner mit gut liegendem Feuer weiter. Neben der starken Behinderung durch den Seegang hat nach Auffassung des Chefs 4.T-Flottille ein Torpedoeinsatz keinerlei Erfolgsaus-sichten, da der Gegner mit seiner hohen Geschwindigkeit von 32 kn mit nur geringen Ausweichbewegungen sich den Torpedos entziehen kann, die beim Tagschuß nur 30 kn laufen. Die unterlegene Geschwindigkeit der Boote von 29 kn gibt ihnen gegenüber den schnelleren Kreuzern keine Möglichkeit, Bewegungen vorzunehmen, die sie in eine torpedotaktisch günstige Position bringen.
Die Boote verschießen sich nur vorzeitig.

Der Chef 4.T-Flottille sieht den Gefechtsverlauf zu dieser Zeit als günstig an. Der Kreuzer hat bisher etwa 50 Salven in nahezu einer halben Stunde verschossen, ohne Treffer zu erzielen. Auf die Dauer kann er das Gefecht in dieser Weise nicht fortsetzen. Wenn er Treffer erzielen will, muß er näher heran kommen, damit steigen die Aussichten für einen eigenen Torpedoeinsatz, wenn er gleitet vom Gesamtverband aus erfolgt. Der Chef der 4. T-Fl. zieht die noch bevor-

28.12. stehenden 5 Stunden Tageshelligkeit in Betracht, in denen ein Torpedoeinsatz nur dann erfolgen darf, wenn er wirklich Erfolgsaussichten hat. Diese sind aber nach seiner Auffassung in diesem Zeitpunkt aus eigener Initiative wegen der Unterlegenheit in der Geschwindigkeit nicht ~~[illegible]~~ zwingen. Er meldet deshalb um

1410 h auf Anfrage dem Chef 8.Z-Flottille, daß er noch warten wolle.

1414 h schießt Z 37 einen Viererfächer mit Reichentfernung ± 0, Lage grün 60, Fahrt 30.

Seit 1410 Uhr liegt das feindliche Feuer auf der vorderen Gruppe. Durch energische Kursänderungen gelingt es, Treffer zu vermeiden. Der eigene Artillerieeinsatz leidet aber ebenfalls unter diesen starken Bewegungen.

1415 h Der Chef 8.Z-Flottille gibt dem Gefecht die entscheidende Wendung, indem er den beiden Schlußzerstörern (Z 27, 23) und den 3 letzten Torpedobooten (T 22, 25, 26) befiehlt, nach St.B. kehrtzumachen.
Z 27 macht aus ungeklärtem Grunde nach B.B. kehrt, ~~gleichzeitig erhält Z 32 Anweisung, Meldungen abzugeben, weil auf Z 27 der Sender unklar sei.~~

Der Verband teilt sich in 2 Gruppen, deren eine nach Südosten weiterlaufend vom Kommandanten Z 32 geführt wird. Der Verbandsführer gibt Z 32 Anweisung, die Funkmeldungen für den Verband abzugeben, weil die Funkanlage des Führerboots Z 27 (offenbar Kommandogerät) unklar ist.

KODAK SAFETY

28.12. Die Schlußgruppe unter Führung von Kpt.z.See Erdmenger stößt nach der Kehrtwendung mit Kurs NNO auf den Gegner zu. Es ist ungeklärt, was den Verbandsführer zu dieser Maßnahme veranlaßt hat.

Einen Anhalt könnte seine um 1434 an den Verband gegebene Anweisung bieten: "Nach Osten drücken, von Finisterre kommt neuer Gegner."

Woher er diese Annahme gewonnen hat, ist nicht bekannt. Irgendeine Nachricht über eine neue, in dieser Richtung stehende Feindgruppe ist von keiner Stelle aufgenommen worden.

Unter dem Eindruck des überraschenden Auftretens der ihn beschießenden Kreuzergruppe und möglicherweise veranlaßt durch falsch aufgenommene oder entschlüsselte Feindmeldungen hat Kpt.z.S. Erdmenger angenommen, vom Gegner durch mehrere Gruppen umstellt zu sein.

Der Trennung des Verbandes liegt entweder der Gedanke zu Grunde, für eine seiner Gruppen südlich oder nördlich der Kreuzer den Weg nach Osten zu öffnen, oder die Absicht, einen Zangenangriff zu fahren.

Von 1423 Uhr wird von beiden Gruppen die Torpedowaffe eingesetzt.

1423 h schießt Z 32 einen 6 er-Fächer auf 125 hm, Lage grün 55,

253

28.12. Fahrt 29,

1425h Z 23 einen Einzelschuß auf 130 hm, Lage rot 60, Fahrt 25 und

1428h Z 27 einen 4-Fächer Lage 55 - 60.
Der Gegner hat zu dieser Zeit eine Kursänderung nach St.B. nach Nordwesten bis Norden gemacht, nachdem er den Einsatz der Torpedowaffe bemerkt hat. Er konzentriert sich nunmehr auf die Schlußgruppe und erzielt einen Treffer auf Z 27, der noch keine schwerwiegenden Folgen ~~gehabt~~ hat.

1428h Funkspruch des Verbandsführers: "Starker Artilleriebeschuß, Z 27 ein Treffer, 4.T-Flottille jetzt Torpedoangriff. Unterstützung Luftwaffe erbeten. Qu 6938."
Die Sendelage des Führerbootes war wieder klar.

1435 h Z 27 schießt einen zweiten 4-Fächer, von dem nach Aussagen geretteter Besatzungsangehöriger durch unbekannten Versager drei Torpedos nach Bb. und vom Rohrmeister der vierte nach Stb. geschossen wird.

Die Südgruppe läuft inzwischen auf südlichem Kursen weiter, nebelt sich ein und kann sich in der Folge langsam nach Osten absetzen.

Im laufendem Gefecht zwischen der Schlußgruppe, die 40° steuert, und dem feindlichen Kreuzern nimmt die Entfernung schnell auf 120 hm ab. Der Gegner konzentriert seine ganze Artillerie auf die Spitze der Nordgruppe, nämlich Z 27 - Z 23 - T 25. Infolge der

28/12. schnell abnehmenden Entfernung und unter dem Eindruck des gut liegenden feindlichen Artilleriefeuers befiehlt Chef 8.Z-Flottille um

14.40h "Ausweichen, Schlußgruppe abdrehen, Spitzengruppe ran." Er selbst wendet daraufhin auf südwestlichen Kurs und marschiert in breiter Formation vom Gegner ab. Die beiden Zerstörer marschieren dabei in der Rotte am Nordflügel und gehen nach einigen Minuten auf westlichen Kurs, wodurch der Abstand zu den 3 T-Booten sich vergrößert.

Weder der FT von 1428 noch der von 1440 Uhr ist von den Führerbooten der Südgruppe aufgenommen worden. Die Idee des Verbandschefs, den Gegner zangenartig anzugreifen, wird nicht in die Tat umgesetzt und die Nordgruppe erhält nicht die erhoffte Entlastung.

Etwa zur Zeit der Drehung erhält Z 27 einen zweiten, diesmal schweren Treffer in einen Kesselraum. Die Geschwindigkeit wird herabgesetzt. Der Zerstörer kann zunächst noch mit der Nordgruppe nach Südwesten ablaufen, wird aber 1456 Uhr manövrierunfähig. Chef 8.Z-Fl. meldet dies durch Funkspruch.

14.50h erhält T 25 einen Treffer in die achtere Maschine und bleibt nach einem weiteren Treffer manövrierunfähig liegen.

Z 23 und T 22 versuchen, zu Z 27 und T 25 zu gehen, um Hilfe zu leisten. Beide geben ~~ihre Aktion~~ Hilfeversuch inmitten von Granataufschlägen auf; T 22 schießt um

14.58h bei einer Entfernung vpn 90 hm einen Sechserfächer und läuft dann mit Z 23 unter Nebeln nach Westen ab, nachdem der Chef 8.Z-Flottille den Zerstörer entlassen hat.

Die Kreuzer beschießen weiter Z 27 und T 25. Z 27 liegt nordnordöstlich von T 25 etwa 3 sm ab. Bei der

251

28.12.

Entfernung von 60 hm schießt T 25 einen Dreierfächer auf den nun südwestlichen Kurs steuernden Feind. Z 27 wird in einer Entfernung von 60 hm, T 25 von 20 hm passiert. Von beidem Fahrzeugen werden beobachtete Treffer auf den Kreuzern erzielt, aber auch die eigenen Boote sind weiter eingedeckt und erhalten Treffer.

Nach Passieren von T 25 schießen beide Kreuzer hinter dem südwestlichen Kurs steuernden und allein laufenden T 26 her, der viele Treffer erhält und um

1520 h aus dem achteren Schornstein brennend beobachtet wird.

1545 h meldet T 26 durch UK, daß das Boot versenkt wird.

Inzwischen hat sich um

1515 h der Kommandant Z 32 entschlossen, mit den Zerstörern der Südgruppe Z 27 Entlastung und Hilfe zu bringen, nachdem er durch U.K. Kenntnis von der schweren Beschädigung von Z 27 erhalten hat. Die T-Boote werden nach Osten entlassen.

1540 h muß Z 24 wegen Ausfall einer Maschine den Vorstoß abbrechen und hängt sich an die T-Boote an.

1550 h Z 32 und Z 37 sichten die Kreuzer im Westen auf Südwestkurs und drehen

1607 h als sie Beschuß erhalten, vorübergehend auf Nordostkurs. Nach erneutem Anlauf und Beschuß drehen die

1622 h beiden Zerstörer nach Osten ab .

1630 h Die Kreuzer haben inzwischen T 26 verlassen und sind wieder auf nordöstlichen Kurs gegangen. Sie laufen dicht an T 25 und Z 27 vorbei und erzielen weitere Treffer, sodaß beide Einheiten wegen ihrer Beschädigungen nach Aufbrauch ihrer Munition durch Sprengung endgültig versenkt werden müssen.

28.12. Z 23 und T 22 laufen weiter nach SW ab, haben sich vereinigt und versuchen, Cap Villano anzusteuern.

Der Einsatz der eigenen Luftwaffe war durch die Wetterlage stark gehemmt. Bei zwar guter Sicht war die Wolkendecke in 600 m Höhe zu niedrig für den Bombenangriff und vor allem den Gebrauch der fliegenden Abwurfkörper, die die He 177-Flugzeuge einsetzen sollten. LT-Flugzeuge standen nicht zur Verfügung, und hätten auch nicht die notwendige Eindringtiefe gehabt.

Die Fliegerführer Atlantik hat trotz seiner Bedenken wegen des Wetters die verfügbaren Flugzeuge eingesetzt, um den bedrängten Seestreitkräften Entlastung zu bringen.

Ein Erfolg blieb den He 177 bei der geringen Flughöhe versagt; die für den Feind günstigen Abwehrverhältnisse verursachten dem Verlust von 2 eigenen Flugzeugen bei diesem Einsatz.

Da keine Angaben über Lfz. zu erhalten, Zahl weggelassen. 1805h fft/5.

Die oststeuernde Zerstörergruppe Z 32 und Z 37, die heftig von Feindflugzeugen angegriffen wird, macht erneut kehrt, um Z 27 Hilfe zu bringen, und sichtet

1828h im Westen erneut 2 Feindfahrzeuge, von denen das eine, das als Kreuzer erkannt wird, wiederum das Feuer eröffnet. Die Zerstörer drehen auf Ostkurs ab und geben ihre Absicht endgültig auf, da sie gleichzeitig von Feindflugzeugen angegriffen werden.

29.12. morgens Z 24 und Chef 4.T-Flottille mit 3 Booten laufen in Brest, Z 32 und Z 37 in die Gironde ein.

Z 23 und T 22 marschieren dicht unter der span. Küste, weiterhin laufend von feindl. Luftführung festgestellt, nach St.Jean de Luz, weil der Brennstoffvorrat von T 22 einen anderen Hafen nicht mehr zu erreichen gestattet.

Zur Rettung von Überlebenden werden U-Boote angesetzt; ~~von denen auch die Überlebenden ihre Häfen erreicht haben~~ 2 Boote fanden eine große Anzahl Schiffbrüchige und bringen sie auf Weiterfahrt. Der Fliegerführer Atlantik setzte am 29. und 30.12. zahlreiche Flugzeuge mit Seenotgerät ein. Am 29. wird ein irischer Dampfer gesichtet und durch die Flugzeuge zu den Seenotstellen geführt; er nimmt eine größere Anzahl von Überlebenden auf und bringt sie nach Irland.

Die Seekriegsleitung veranlaßt das Auslaufen von 2 spanischen Zerstörern, denen aber nur die Rettung von 6 Überlebenden gelingt. Darüber hinaus sind auch von den Engländern Überlebende aufgefischt worden, sodaß die Gesamtzahl der Geretteten 281 beträgt.

Zusammenfassung und Erfahrungen:

1.) Das Einbringen des Blockadebrechers " O s o r n o " hatte die Aufmerksamkeit des Gegners auf die Biscaya gelenkt.

KODAK SAFETY FILM

248

Nachträglich ist festzustellen, daß die erste Unternehmung lediglich wegen der gelungenen Überraschung des Feindes geglückt ist.

2.) Da der Einlauftermin für "Alsterufer" nicht geändert werden konnte, mußte versucht werden, durch die Luftaufklärung eine ausreichende Überwachung des für die Aufgabe wichtigen Seegebiets zu erreichen. Unter Hintansetzen der Belange des U-Bootskrieges wurden alle Aufklärungsflugzeuge des Fliegerführers Atlantik für dieses Ziel eingesetzt; ihre Zahl erschien ausreichend.

Die Aufklärung der Zwischentage hatte keine besonderen Gegnerbewegungen feststellen können. Eine solche Feststellung hätte auch nur ein Umlegen der Route der "Alsterufer" zur Folge gehabt. Die Zerstörer und T-Boote mußten als einzige zur Verfügung stehende Kampfmittel zum Schutz des wertvollen Schiffes auf jeden Fall eingesetzt werden. Der Gegner hat sich am 27.12. offenbar auf die frühzeitig im Westen gesichtete "Alsterufer" konzentriert und unsere Zerstörer und Torpedoboote erst am 28. bei Hellwerden erkannt.

Die Tatsache, daß er nur eine Gruppe von 2 Kreuzern gegen unseren Verband angesetzt hat, deutet daraufhin, daß er zur planmäßigen Vernichtung der deutschen Seestreitkräfte nicht die nötige Vorwarnungs- und Vorbereitungszeit gehabt hat.

Demgegenüber hat der Chef der 8.Z-Flottille sehr stark damit gerechnet, daß der Engländer seinen Verband mit stärkeren Kräften bzw. in mehreren Gruppen angreifen würde.

3.) Die eigene Luftaufklärung hat den einzigen, wirklich vorhandenen Feindverband von 2 Kreuzern ("Glasgow", "Enterprise") nicht rechtzeitig erfaßt und gemeldet.

Ein wesentlicher Grund liegt darin, daß die Aufklärungsflugzeuge ihre Ortungsgeräte befehlsgemäß erst westlich 12.° West eingeschaltet haben. Dadurch ist ihnen möglicherweise auf dem Ausflug der Feind entgangen, der nun erst mittags auf dem Rückflug in unmittelbarer Nähe der eigenen Streitkräfte erfaßt worden ist.

Das Einschalten der Ortungsgeräte unterblieb befehlsgemäß, weil dem Fliegerführer Atlantik als Aufgabe gestellt war, möglichst früh am 28.12. den Blockadebrecher zu erfassen und zu melden, damit die Aufnahme durch die Seestreitkräfte zu Stande kam.

Er hatte deshalb die Luftaufklärung so angesetzt, daß die Flugzeuge das See-gebiet ostwärts des eigenen Verbandes bei Dunkelheit überflogen und bei Hellwerden in Höhe des beabsichtigten Treffpunktes standen, um nach Westen die Suche zu beginnen.

Das ~~das~~ Einschalten der Ortungsgeräte vor Hellwerden hätte nach Ansicht des Fliegerführers nur zu zahlreichen Or-

246

tungen geführt, da sich in der Biskaya viele Fischerfahrzeuge und laufend auch neutrale Fahrzeuge aufhielten. In der Dunkelheit wäre das genaue Erkennen der georteten Ziele nicht möglich gewesen und größte Unruhe entstanden. Von einer zweiten Aufklärungswelle aus 2 Ju 88, die bei Hellwerden von der Küste nach Westen aufklären sollte, fiel ein Flugzeug aus . Die Ersatzmaschine konnte erst 1 1/2 Stunden später das ungedeckte Gebiet aufklären, sodaß zweifellos das Seegebiet ostwärts des eigenen Verbandes nicht lückenlos eingesehen war. Für eine zahlenmäßig stärkere Luftaufklärung reichten die Kräfte nicht, da mit weiteren Aufgaben bei Tage (Ablösung der 1.Welle, Fühlunghalten) zu rechnen war.

4.) Das Gefecht mit den beiden englischen Kreuzern begann in einer für uns ungünstigen taktischen Lage.

Der Gegner stand in der Luvstellung zwischen dem deutschen Verband und der Küste.

Der eigene Verband war durch die unterlegene Geschwindigkeit der Torpedoboote in seiner Aufklärungsfreiheit gehemmt und befand sich an der Grenze seines Fahrbereichs.

Der Verbandsführer hatte in dem Gefühl, daß die Torpedoboote wegen ihrer geringen Höchstfahrt, der ungünstigen Wetterlage und am Tage auch ihrer unterlegenen Bewaffnung ein ausgesprochenes Schutzobjekt waren, die für die hinhaltende Verteidigung günstigste Formation gewählt.

Dem ihm gegebenen Operationsbefehl entsprechend, nach dem voller Einsatz nur befohlen war, solange Aussicht auf Durchbringen des Blockadebrechers bestand, führte er zunächst ein ~~Verfolgungs~~ Rückzugsgefecht, um möglichst schnell nach Osten Raum zu gewinnen.

Die Entwicklung während des ersten Abschnitts des Gefechts war dabei nicht ungünstig, da der Gegner trotz hohen Munitionsaufwands keine Beschädigung auf deutscher Seite erzeilt hat. Die Zerstörer und Torpedoboote konnten allerdings auch ihrerseits dem Gegner keinen Abbruch tun, solange die Waffenverwendung bei hoher Fahrt gegen Wind und See eingeschränkt war. Den an der Grenze der Reichweite einzeln geschossenen Torpedos konnte der Feind leicht ausweichen.

Kpt.z.S. Erdmenger hat offenbar zu dieser Zeit die

284

Überzeugung gewonnen, daß ein erfolgreicher Durchbruch seines ganzen Verbandes während der noch vor ihm liegenden Zeit der Helligkeit nicht möglich sei.

Was ihm zu der Auffassung gebracht hat, daß außer dem achteraus vermuteten Gegner noch ein weiterer Feind aus Richtung Finisterre zu erwarten sei, ist nicht mehr festzustellen; es bleibt offen, ob er Anzeichen dafür hatte, daß der im Westen vermutete Feind jetzt in dieser Richtung stand.

Seinen Entschluß, den Gegner mit allen Streitkräften in die Zange zu nehmen, hat er nicht von vorn herein klar zum Ausdruck gebracht und dem Verband nicht aufzwingen können.

Offenbar haben Schwierigkeiten bei der überlasteten U-K-Befehlsertei lung dazu beigetragen, daß der Befehl des Verbandsführers ("Spitzengruppe ran") nicht schnell genug ausgeführt wurde.

Auch die gemischte Zusammensetzung der beiden Angriffsgruppen aus Zerstörern und Torpedobooten war ohne Zweifel ungünstig.

Für den Gegner wäre eine sehr viel schwierigere Lage entstanden, wenn er von an Zahl weit überlegenen, aufgelockert angesetzten Zerstörern und Torpedobooten angegriffen, zur Teilung seiner Artillerie genötigt

und in wirksame Torpedogefahr gebracht worden wäre.

Aber selbst , wenn er die Erfolgsaussichten für die zu langsamen Torpedoboote im Tagangriff zu gering und die Vernichtung des Gegners für unmöglich hielt, hätte Kpt.z.S.Erdmenger durch offensives Vorgehen allein mit den 4 voll verwendungsbereiten, kampfkräftigen Zerstörern (Z 24 war mit der Maschine nicht taktfest) in aufgelockerter Form einen starken taktischen Druck ausüben können, um gerade den bedrohten Torpedobooten das Durchkommen zu erleichtern.

Er hat es dabei offenbar nicht für möglich gehalten, das Gefecht auf südlichen bzw. südwestlichen Kursen zu führen, um dadurch günstigere Bedingungen für Auflockern des Verbandes und vor allem für den Waffeneinsatz zu gewinnen. Die Seekriegsleitung nimmt an, daß der Grund hierfür in der irrtümlichen Vermutung, der Verband sei von mehreren Feindgruppen umstellt, und im ausgefahrenen Brennstoffbestand liegt.

5.) Zu diesen taktischen Gegebenheiten trat eine Reihe von Mängeln, die durch die wegen des Brennstoffmangels zu geringe Ausbildung und Übung unserer Zerstörer und Torpedoboote bedingt waren und in aller Schärfe zu Tage getreten sind.

KODAK SAFETY FILM

Für die Führung des Verbandes war es ein schwerer Nachteil, daß die 8.Z-Flottille mit der 4.T-Flottille noch niemals vorher zusammengefahren war.

Z 27 war bisher nicht als Führerzerstörer gefahren.

Auch die Zusammenarbeit mit den Luftstreitkräften war nur wenig geübt und zeigte deshalb Mängel der Unerfahrenheit (mangelhafte Nachrichtenverbindung Flugzeug - Schiff, Fehlen der Gefechtsaufklärung und ausreichender Gefechtsmeldungen, zu späte Abgabe von Meldungen). Selbst die Führung an Land hatte mangels vollständiger Meldungen kein klares Bild über die Lage.

Auf den einzelnen Booten kamen hierzu die schwerwiegenden Mängel der Seeungewohntheit.

Im Nachrichtendienst sind zweifellos Unklarheiten durch Aufnahme - oder Schlüsselfehler vorgekommen; die UK-Verbindung, auf die sich die Verbandsführung hauptsächlich stützte, war nicht immer zuverlässig und schnell genug. Unklarheiten entstanden, weil nach der Trennung beide Gruppen auf dem gleichen Kanal stehen blieben und auf den einzelnen Booten nicht immer zu erkennen war, von wem die durchgegebenen Nachrichten stammten und für wen sie bestimmt waren.

Von der optischen Signalgebung wurde ~~teil~~ zwecks

Für die Führung des Verbandes war es ein schwerer Nachteil, daß die 8.Z-Flottille mit der 4.T-Flottille noch niemals vorher zusammengefahren war.

Z 27 war bisher nicht als Führerzerstörer gefahren.

Auch die Zusammenarbeit mit den Luftstreitkräften war nur wenig geübt und zeigte deshalb Mängel der Unerfahrenheit (mangelhafte Nachrichtenverbindung Flugzeug - Schiff, Fehlen der Gefechtsaufklärung und ausreichender Gefechtsmeldungen, zu späte Abgabe von Meldungen). Selbst die Führung an Land hatte mangels vollständiger Meldungen kein klares Bild über die Lage.

Auf den einzelnen Booten kamen hierzu die schwerwiegenden Mängel der Seeungewohntheit.

Im Nachrichtendienst sind zweifellos Unklarheiten durch Aufnahme - oder Schlüsselfehler vorgekommen; die UK-Verbindung, auf die sich die Verbandsführung hauptsächlich stützte, war nicht immer zuverlässig und schnell genug. Unklarheiten entstanden, weil nach der Trennung beide Gruppen auf dem gleichen Kanal stehen blieben und auf den einzelnen Booten nicht immer zu erkennen war, von wem die durchgegebenen Nachrichten stammten und für wen sie bestimmt waren.

Von der optischen Signalgebung wurde ~~teil~~ zwecks

Erleichterung der überlasteten UK-Verbindung kein Gebrauch gemacht.

Auf der Langwelle Nahzone wurde teilweise mit zu großer Sendeenergie gefunkt.

Infolge eines während der Unternehmung befohlenen Schaltungswechsels war nicht ganz klar, welche Funkwellen geschaltet werden sollten. (S.Anlage 4.)

Bei der Bekämpfung des entscheidenden, schweren Treffers in der Maschinenanlage auf "Z 27" sind anscheinend Fehler gemacht worden, die auf mangelnde Übung zurückzuführen sind. (s.Anl. 5.)

Auch beim Einsatz der Torpedowaffe sind Bedienungsfehler vorgekommen.

Es kann aber nicht verlangt werden, daß ein Kriegsschiff auf der Höhe der Ausbildung ist - wie sie z.B. der Engländer durch dauernde Seefahrt hat - wenn es aus Brennstoffmangel nur monatlich 2 Tage zur See fahren kann und mit den Luftstreitkräften, auf die es angewiesen ist ,

240

nicht ausgiebig geübt hat.

6.) Lehren:

1.) Nicht mehr vom Gegner voraussetzen, als wirklich erwiesen ist. Die Sichtung des Feindes schafft eine neue Lage und macht die bisherigen Aufklärungsmeldungen mit den ihnen naturgemäß anhaftenden Unsicherheiten hinfällig.

2.) Nach eingetretener Gefechtsberührung so operieren, daß die günstigsten taktischen Bedingungen für den Waffeneinsatz erzielt werden.

3.) Für die Ausbildung muß trotz der Brennstoffnot mehr getan werden, denn Schiffe ohne Übung können nicht erfolgreich kämpfen.

7.) Diese Feststellungen ~~bedeuten keine Kritik an den Leistungen der See- und Luftstreitkräfte in diesem Gefecht. Sie~~ sollen die Ursachen aufzeigen, die schuld daran sind, daß das Ergebnis trotz zumindest zahlenmäßig nicht ungünstigen Kräfteverhältnissen unbefriedigend ist.

Es steht ~~vielmehr~~ außer jedem Zweifel, daß die Luftwaffe das Menschenmögliche zur Unterstützung der Kriegsmarine getan hat, und daß der Chef der 8.Z-Flottille an der Spitze der Angriffsgruppe bis zum Letzten mit seinem Führerboot, "T 25" und "T 26" zur Rettung seines Verbandes

239

heldenhaft gekämpft hat.

Es war beim Ansatz der Unternehmung von vornherein klar, daß beim weitreichenden Vorstoß in den offenen, vom Gegner in der Luft und zur See beherrschten Atlantik ein hohes Risiko gelaufen werden mußte.

Die Notlage der Rüstung erforderte jedoch den Einsatz aller verfügbaren Kräfte. Das gelungene Einbringen des Blockadebrechers "Osorno" war für die deutsche Kriegführung eine gewonnene Schlacht. Der im Gesamtrahmen dieses Vorhabens eingetretene, schmerzliche Verlust von "Z 27", "T 25" und "T 26" ist durch diesen Erfolg gerechtfertigt.

C Skpt. 5/5.

+ 1/5 Skz Skl. 1/5.

T b — Skl 29/4

1215

31428 Verspätet

Marinenachrichtendienst

08.15 Z38

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
19/5 0795					
von MFPA durch Sdl.					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto/V. D. 19/5

an T

19

Mg.

+A LLOA 02890 18/5 2300=

SKL ROEM EINS B KORALLE= Ib 26/4

-GEHEIM- BEZUG: SKL G 15952 ROEM EINS B KORALLE VOM 28/4 44.-

ZU 1) AUFKL-FLGZE HATTEN BEI AUSFLUG SCHIFFSSUCHGERAET AB 8 GRAD WEST EINGESCHALTET

ZU 2) AUSKUNFT NICHT MEHR MOEGLICH, DA UNTERLAGEN MIT SONDERBERICHT ROEM ZEHNT FL KORPS ROEM EINS NR 84/44 GKDOS CHEFSACHE V. 26/4 44 AN GENST 8 ABT KARLSBAD GESANDT=

GEN. KDO ROEM ZEHNT FL KORPS ROEM EINS A BNR 158/44 GEH+

I. Skizzenblatt:

Das Maß die 2 Zahlen; die erste Zahl das ab 120 Zahl, die von Zweige Zahl gemalert werden ist.

I.) Zeichnung „Finsteln Frau".

Mg.

15ft 19066 Geh

Vordr. 1.40 C 2279

Dringlichkeitsvermerk: S

Fernschreibnummer: 30543

Uhrzeitstempel: 2330

237

Marine-Nachrichten-Dienst

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Name	durch:	Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:
LBKH	1515	2400	III 19	Kasper	

Zur Beachtung!

1) Fernschreibart Telegrammstil - kurze Brief
2) Nur dringende Nachrichten sonst Kurzbrief oder Brief
3) Genaue Vorlage bei Empfangsbehörden am nächsten Tag (Übermittlungen zur Kenntnisnahme „A" und „I" verwenden
4) Dringlichkeitsvermerke „K" und „SSD" nur bei Operativen- und Nachrichtendienstlichen zulässig. Dringlichkeitsvermerke „S" nur bei Nachrichten deren Inhalt sofortige Vorlage beim Empfänger erfordert
5) Handvermerk(H): Enger Kreis Empfänger und schlagt Lesebeleg bei Abgabe des Handvermerk(H) fällt schnelle und schnelle Übermittlung zur Folge
6) Unleserliche unvollständige sprachlose zu lange Fernschreiben sind welche deren Verfügungsdaten nicht mit den Aufgabedaten übereinstimmen, werden vom MND zurückgewiesen
7) Fernschreiben ohne Telegrammstil können MND ohne Bearbeitung

1. Skl. 15952 II. Ang.
(Abteilung 3. Ftz.)

Berlin, den 15. 5. 44

I.) Fernschreiben an:

Gru. Kdo. V. Fl. Korps.

Betr. Biscaya - Sperrung 28. 12. 43.

- Ihre baldige Verlautbarung B Nr. 1/SKL
g 15952 Ib v. 28. 4. 44 wird gebeten.

1. SKL. 15952. II. Ang. Ib

II.) An I A/17

1) Bemerkt: da bis 17.5. immer noch keine Antwort eingegangen war, musste auf Angaben verzichtet werden.

IA + Ib
g 15/5.

2) Zdt. „fliegende Front"
g 17/5.

Marine-Nachrichten-Dienst

236

weiter an:	Tag	Übergit	Rolle	durch:	Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:
LBKW	28/4	1340	19	Kentzler	
					Dringlichkeits-Vermerke: S
					Telegr.-Nr. 23416 28/4 2215

Berlin, den 28. 4. 1944 Nm Nr. 15952 g

I.) Geheim Fernschreiben an: Rom. X. Fliegerkorps

Für Aufklärung Ausarbeitung Tagesspruch Biscaya 28. 12. 43 wird um folgende Angaben gebeten:

1) Von welchem Längengrad an haben Aufklärungsflugzeuge beim Ausflug Schiffsziel- gerät eingeschaltet?

2) Welche Verluste sind entstanden ~~beim Einsatz der H 177~~ Kampfflugzeugen und Aufklärungsflugzeugen ~~am Tage~~ mittag?

Seekriegsleitung - G ... 15952 Tb.

II.) An Tb.

Asto 1. D. 28/4

TA + Tb 28/4

T 28/4.

(128)

T 24

12[38] Eingang FT 1235 auf Lw 4

„Adlermeldung Einheitsort 46° 40' N,
11° 40' Ost, Kurs 0°, Fahrt Fahrt.

13[30] L.W.N - Spruch:

Feind steht Qu 6695.

13[34] Eingang FT 13[15] auf L.W.4

„ Via genauestem Fdl. Streitkräfte
befehlen an: „1 Einheitsort, U-Boot,
Standort 2735, Zustand 2420, Fahrt 15,
Kurs 30°."

13[37] Eingang FT 1325 Lw4:

„ 2732 Zust. 2420 Fahrt 2 Einheitsort,
Zf greife an."

(Quelle: FT 0124/47 : AN 46 Nord - Ost
Freiburg englische Einheit Schiff DE MZ
(Richtung 255°, 340 sm nach Nord))

T 23: ↑ 12^{58} UK-Lotse von 8./Z.-Fl.
Die Hilfe sammeln, Feindmeldungen
kommen von dort. 234

(10^{36}: Flugzeug meldet: 09:27h 4 Zerstörer
○ kurz Kurs ohne Standort, 040 3 Kiste
in BE 6667, kurz Kurs)

○ 11^{12}: Figura 3-Jäger meldet:
Am Nordrand fliegende Feindverbände Kurs Südost mit Abwurfbehälter.

○ 13^{25} Chef 8./Z.-Fl an alle „Lagerung
Forst von Osten wie von Westen"

○ 0052: Eingang FT 0022/46: 1819 tak-
tischer FT von Oberkommando an mehrere Empfänger darunter unter anderen auf Absenderamt Einheiten in Lw. da kein op-FT, Zweifelsfall, ob in Zusammenhang mit riesiger Operation
abrechnen.

Z 32: 10^{30} fragt Z 27 übers UKW an, ob in der letzten halben Stunde irgend Funken aufgefallen waren. 233

13^{06} Flottillenchef gibt als Standort des Fernes 46°40'N, 11° 40'E, Kurs Nord, Fahrt Fahrt befohlen.

Z 37 1414 h Kiemkäfer aufhäng.

Lage grün 600, v_f = -30, v_s = 30,

Vorfeld 61°, Vorlauf 1°. 23L

T 27

231

09ʳᵒ gibt Z 27: „Günther Kurra, SQ." so ist aber Position, wissen beide.

12⁵⁵ Ft auf LNZ 12³⁵

„Keller 16°-10' W, 53°10' Nord Kurs Ost, Höhe Fahrt."

„Position offensichtlich falsch."

Irgend Land bei Sichtbarkeit eben achterlicher als querab, sodaß Peilung. Optisch keine Möglichkeit Wegen Nebel.

Kommando
8. Zerstörerflottille "Narvik"
B.Nr. Gkdos 471

An Bord, den 18. April 1944

930

T Dl 2/5

Geheime Kommandosache

Eingegangen am 2.5.44
1/Skl. B. Nr. 13499/44 gKdos
mit 12 Anl.

IK

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

Betrifft: Funk- U.K.- und Signalkladden des Gefechts vom 28.12.43
Vorgang : Fs. OKM 1.Skl. eins K G 10797 (Koralle) vom 22.3.44

Gemäß oben angeführten Vorgang werden beiliegende Abschriften vorlegt:

2 Anl. Zerstörer "Z 23": Auszug aus Langwellen-Nahzone, Morse- und Winkspruchkladde. Sämtliche F.T.'s von "Z 23" sind vernichtet.

3 Anl. Zerstörer "Z 24": Auszug aus der Funkkladde (Biskaya-Welle) KKW und Langwellennahzone). Auszug aus U.K.-Kladde, Auszug aus der Signalkladde.

5 Anl. Zerstörer "Z 32": Auszug aus der Funkkladde, Meldungen der eigenen Luftaufklärung, Auszug aus der Langwellennahzone, Auszug aus der Morsespruchkladde, Auszug aus der Signalkladde (Signalbefehle der U.K.- und Langwellennahzone).

2 Anl. Zerstörer "Z 37": Auszug aus der Wink- und Morsespruchkladde und Auszug aus der Signalkladde. Sämtliche F.T.'s von "Z 37" sind vernichtet.

-- 12 Anl. --

In Vertretung!

Iwa „finfolm Trave"

17/5.

Z 23 K Anlage zu B. J. Fl. „Narvik" S.-Nr. Gkdos 478

Geheim!

Auszug aus der

L.W.N.Z.-K l a d d e.

229

0045	Z 32	Paul Ulli Xant	seit
		Ulli 20	2000 Uhr
		5 Nanni Cäsar Dora	Keine Ortung
0325	Z 27	Gironde 4	Kurs 310°
		Forelle	Fahrt 25 sm
0334		Jot Max	Eigener Standort
		Ulli 03	0330 Uhr
		Übel 30	
		Quatsch Ulli 7166	Quadrat BE 7166
0530	Z 27	Ulli 06	0600 Uhr
		Ida Max Dora	Klarschiffzustand
		Willi Pi 15	UK-Kanal 15 einschalten
0725	Z 27	Traum Emil Paul	3.Rotte entlassen nach Plan
0752	Z 27	Gamma Max	Eigener Standort
		Ulli 07	0740 Uhr
		Übel 40	
		Quatsch 6938	Quadrat 6938
		5 Gironde 1	Kurs 285°
0810	Z 27	Hans Fritz	Halbe Fahrt
0815	Z 27	Fritz Emil	Feind
		Xant Hans	Orter
0820	Z 27	Traum Bruno 9	3. Rotte B.B.
0820		Emil 60	Abstand 6000 m
0824	Z 27	Anton 3	Führung d.älteste Kmdt.) belegt 0828
		Alfa Jot	Divisionsweise)
0826	Z 27	Bruno Anton 3	B.B. achteraus 3 Dez
		Alfa Jot	Divisionsweise
0831	Z 27	Traum Walfisch	3. Div. A K
0840	Z 27	Lucie Rot	Dwarslinie
0840	Z 27	Alfa Jota	Divisionsweise
0840	Z 27	Emil 50	Abstand 5000 mtr.
0840	Z 27	Gustav 25	Fahrt 25 sm
1320	Z 27	Karl Anton	Feind steht
1320	Z 27	Qu 6695	Quadrat 6695
1342	Z 27	Fritz Bruno	Feind in Sicht an B.B.
1348	Z 27	Bruno Fritz Nanni	Aufschlag

1/Skl 13499/44 gKdos

1348	Z 27	Willi Karl Paula	Zündung
1730	Z 32	Gamma Max	Eigener Standort 4719
1730	Z 32	Rot Cäsar	Linke untere Ecke
1730	Z 32	2 Emil Fritz	B G (Großquadrat)
1730	Z 32	Anton Emil Nanni	Absicht melden
1730	Z 32	Fritz Karl Toni	Frage
1730	Z 32	Karl Cäsar Fritz	Lage
1730	Z 32	117	Z 27
1730	Z 32	Pi 122	Z 32
1902	Z 27	Anton Fritz	Alle Fahrt
1906	Z 32	Schwarz Si	St.B.-Maschine manöverierun-
		Viktor Emil Bruno	vorübergehend fähig
		Hans Toni Paul 14	Höchstgeschwinigkeit 14 sm
1915	Z 27	Gustav Fritz	Grosse Fahrt
1926	Z 27	Hans Fritz	Halbe Fahrt
1931	Z 27	Viktor Fritz Xant	Wann
		Sofie Cäsar Anton	St.B.-Maschine
		Ida Lucie Ulli	wieder klar
1952	Z 32	Sofie Dora Toni	Störung beseitigt
		Ida Lucie Sofie	bin klar
		Hans Toni Nanni	Höchstfahrt
2002	Z 27	Max Emil	melden sobald auf Posten
2005	Z 32	1 Nanni Lucie Toni	bin auf Posten
2010	Z 27	Gustav 22	Fahrt 22 sm
2016	Z 27	Toni Gelb	Marschformation
2047	Z 32	8 Emil Ulli Sofie	Habe festgestellt
	Z 32	Karl Toni	Sender
	Z 32	Ulli 19	19 Uhr
	Z 32	Übel 50	50 Minuten
	Z 32	Toni Sofie Lucie	und
	Z 32	Ulli 20	20 Uhr
	Z 32	Übel 08	08 Minuten
	Z 32	Pi 12 Gelb	Z 32
2125	Z 27	Fritz Toni Karl	Frage
	Z 27	Übel Bruno Richard	Rotterdam-
	Z 27	Cäsar Max Cäsar	Gerät-
2139	Z 32	Anton Bruno Cäsar	Anton
2139	Z 32	Max Sofie Lucie	Nein
		Otto Cäsar Anton	Sofie

		Ulli Emil Sofie	Viktor
		César Max César	Gerät
2223	Z 32	Viktor César Willi	vorschreiben
		Willi Anton	U K ausschalten
		Emil Dora César	erschweren
		Hanni César Dora	Ortung
2253	Z 27	Willi Anton	U K ausschalten

Für die Richtigkeit:

Rudolf
Chef d. St. u. F.T.O.

Geheim!

2. Anlage zu 8. 3 Ft. „Narvik" B.-Nr.: Gkdos. 478 ZE = „Z27"
JA = „T22"

226

ABSCHRIFT

Aus der MORSE - u. Winkspruchkladde

„Z23"

Zeit:	Von :	28. 12. 1943 :	Zeit:	An :
0900	ZE	L Rot E 5		
0905	ZE	Ich gehe weiter nach St. B.		
0915	ZE	Noch mehr nach St. B. kommen, ich staffele weiter ab		
		Achteraus Mastspitzen, anscheinend T-Boote	0925	ZE
1145	ZE	HHF		
		Frage : Soll ich wieder in mein Loch gehen	1148	ZE
		Bitte Kompassvergleich, hier liegt 5 o/O an	1150	ZE
1155	ZE	Jawohl richtig		
1205	ZE	An Z 23 : An Bb. 3 sm Herausstaffeln		
		Nach meiner Berechnung muss der Kurs 105 Grad sein	1205	ZE
1210	ZE	K. an K. : Den haben wir inzwischen auch wieder eingenommen		
		Frage ist FT 1245 dort bekannt	1250	ZE
1255	ZE	Nein noch nicht, kurz hergeben		
		Von FW 200 : Kreuzer Kurs Ost, hohe Fahrt, Q 7446	1306	ZE
1306	ZE	Fch. an K. : Herausschliessen		
1315	ZE	AF		
1326	ZE	Wir wollen an die Bb.-Seite von F 4 gehen		
1323	ZE	S Null G 27		
1324	ZE	G 29		
1405	ZE	Mein eines Bein ist lahm		
		Ich nebele sobald Anlage wieder klar	1453	ZE
1453	ZE	Ich kann nicht mehr		
		An T 22 : Bitte anhängen hier ist wittig	1525	JA
1526	JA	Hier ist Blöse		
		Was können Sie noch laufen	1525	JA
1528	JA	G 29		

2. 1/Skl 13499 /44 gKds

225

Zeit :	Von :	28. 12. 1943 :	Zeit :	An :
		Alle Funkmessgeräte ausschalten	1530	JA
		K. an K. : Ich versuche mich nach Westen kräftig abzusetzen und bei Dunkelheit im grossen Bogen die spanische Küste anzusteuern. Alle Funkmessgeräte ausschalten	1605	JA
		G 24 Meine St.B. Maschine ist vorrübergehend ausgefallen	1610	JA
1611	JA	K. an K. : Ich habe nur noch für 20 Stunden Sprit		
		K. an K. : Entweder sind wir dann zu Hause oder sonst wo	1613	JA
1625	JA	K. an K. : Im Stillen Gedenken des „Eckold" s vertraue ich mir Ihrer Führung an		
		K. an K. : Alter Hannes, wir wollwn sehen was sich aus dieser Lage noch machen lässt. Erst müssen wir mal sehen die Eisen zu zeigen	1630	JA
		K. an K. : Wieviel Stunden können Sie noch 29 am laufen	1650	JA
1655	JA	K. an K. : Diese Fahrt etwa noch 12 - 15 Stunden		
1650	JA	K. an K. : Erbitte 24 am, dann reicht mein Sprit länger		
		K. an K. : Nach Einbruch der Dunkelheit	1655	JA
		G 24 W Null		
		K. an K. : Vielleicht holen wir noch bis Einbruch der Dunkelheit nach Norden aus, was meinen Sie, XXXX	1732	JA
		K. an K. : Meine St. B. Maschine erneut ausgefallen	1800	JA
		GP	1801	JA
		Fli. V AF	1802	JA
1805	JA	Jawohl im Süden werden wir bestimmt erwischt		
1755	JA	Letztes Funksignal heisst : Gamma Max, Quatsch 4719 Rot Cäsar 2 GP Elbe Null. Absicht melden. Frage Lage Z 27 Z 32		

KODAK SAFETY

Zeit :	Von :	28. 12. 1943 :	Zeit :	Am :
1810	JA	K. an K. : Bitte Absicht für mich mitzuteilen		
		K. an K. : Ich beabsichtige auf Grund der letzten Feindmeldungen nach Süden durchzubrechen	1810	JA
1815	JA	K. an K. : Bin derselben Ansicht		
		Erbitte nicht weiter nach Süden gehen da sonst mein Sprit nicht reicht	1830	JA
		S Null G 28	1831	JA
1834	JA	K. an K. : Habe keine Feindmeldung, wie steht der Feind 1. 1630 Uhr Qu 6961 Kursangabe schwankt zwischen Südwest und Nord 2. FT - Verbot Langwellennahzone besetzt halten	1849	JA
1900	JA	K. an K. : Kann die Fahrt nicht mehr lange halten, erreiche sonst die Küste nicht		

Für die Richtigkeit:

Russ

Ltn. z. S. u. F.T.O.

3 Anlage zu 8. J. Fl. „Narvik" B.-Nr. Gruppe 478

Geheim!

Auszug aus der Funkkladde Biskayawelle (9 500 m) vom 28. 12. 1943 0000 bis 2400 Uhr.

F 24 223

4 224 4

Eing. Uhrzeit	takt. Uhrzeit	Text.
0005	2327/44	8.Z.-Flottille, 4. T.-Flott. von Westgruppe: 8.Z.Fl. weiterhin ohne F.-Luftfühlungshalter, Kursänderung so, dass Vereinigung mit 4.T.Fl. um 0900 erfolgt. Dann zum Treffpunkt, so dass dieser möglichst zeitgerecht erreicht wird.
0042	2337/45	8.Z.-Fl., 4.T.-Fl., Trave 14a von Westgruppe: 1) Letzte Fühlungshaltermeldung Trave von B.-Dienst 1140 Uhr erfasst. Gruppe nimmt an, dass Trave Aufnahmepunkt weiterhin direkt ansteuert und dort mit wenig Verspätung eintrifft. 2) Aus B.-Dienst kein Anhalt ob 8.Z.-Fl. und 4. T.-Fl. von Feindluft erfasst. 3) Wetter 27.12. abends. Nach vorliegenden Meldungen keine Änderung gegen Mittagsübersicht.
0049	0022/46	8.Z.-Fl., 4.T.-Fl. von Marinegruppe: 1819 Uhr taktischer Funkspruch von "Cleethorpes" an mehrere Anschriften darunter auch an schwimmende Einheiten in See. Da kein OP-Funkverkehr, zweifelhaft ob im Zusammenhang mit eigener Operation.
0222	0124/47	Trave Nr. 15, Erdmenger 4.T.-Fl. von Westgruppe:
0350	0301/48	Trave 16 von Gruppe West: Am 28. ist mit FW 200, Junkers 88, Junkers 290 und He 177 zu rechnen. Aufklärungswelle 4, Kenngruppen für Adlersprüche: 376, 826, XXXX 687, 184, 218, 13x.
0406	0352/49	8.Z.-Fl., 4.T.-Fl. von Gruppe West: Eigene Flugzeuge melden am 28. Objekt bezogen auf Bezugspunkte. Bezugspunkt 1 BE 6192, Punkt 2 BE 5898, Punkt 3 BF 4412. Verfügungssignale: 948 = Objekt steht in rechtweisend ... Grad ... km von Bezugspunkt 1, 949 = von Buzugspunkt 2, 954 = von Bezugspunkt 3.
Leitnr. 50 bis 554 ist Füllfunk.		
1034	1016/55	Flugzeug meldet um 0927 Uhr: 4 Zerstörer Kurs West ohne Standortangabe, 0940 Uhr 3 Schiffe in BE 6667, Kurs West. Gruppe West
1112	1051/56	8.Z.-Fl. von Westgruppe: Funkspruch 0945 Uhr wird bestätigt. Inhalt: Von Feindluft erfasst BE 6672, 285 Grad, 17 sm. 4.T.-Fl. auf Treffpunkt.
1121	1113/57	8.Z.-Fl. von Westgruppe: FT. 1000 Uhr verstümmelt. Melden ob eigene Luft Objekt gesichtet hat oder nicht.
1150	1131/58	Westgruppe an 8.Z.-Fl.: Sofern noch Feindluft Flugwetter melden.
1220	1158/59	Trave Nr. 17 von Westgruppe: Standort melden.
1314	1140/60	Funkspruch verschlüsselt nach Auka.(
1405	1332/61	Zerstörer, T.-Boote von Gruppe West

1/Skl 13499/44

Beschreibung Wetterlage 28.12. morgens: Über England, Irland und bis Oberbayern reichend, Hoch 1035 mb

Tiefdrucktätigkeit im Raum Island nachlassend. Zwischen Neufundland und Azoren neues Hoch 1035 mb ostziehend. Entwicklung: Südlich 50 Nord Ost bis Nordost-Winde 4 - 6, Sicht 0 - 15 sm. Küstendunst.

1407 1351/62 P.T. 1310 nicht zu entschlüsseln, desgleichen 1323. Gruppe West.

1414 1401/63 Kr Kr. 8.Z.-Fl. von Westgruppe: Eigene Luft meldet 6692 2 Kreuzer. Aufgabe abbrechen.

1417 1401/64 von Westgruppe: Nicht zu lösen sind P.T. 1310, 1323 und 1345.

1428 1415/65 Auka Funkspruch: Qu 2732 24 West 2 Kreuzer

1432 1325/66 Auka Funkspruch: Qu 2732 24 West 2 Kreuzer

1529 1508/67 Chef 8.Z.Fl.: Starker Verband He 177 startet 1530 Uhr.

1711 1654/68 Z 23 von Westgruppe: Von Luft keine neue Kurs- und Standortmeldung. Mit dortiger Absicht einverstanden.

1719 1704/69 8.Z.-Fl.,4.T.-Fl. von Gruppe West: Angriffsverbot gegen U.-Boote.

1824 1805/70 Z 23 von Gruppe West: Feindluft meldet 2 Zerstörer auf 4603 in Nord mit Kurs 85 Grad. Länge nicht gedeutet.

2020 1951/71 8.Z.-Fl., 4.T.-Fl. von Gruppe West. Eigene Luft meldet 1906 Uhr BE 6630 2 Zerstörer oder Kreuzer 15 sm. 270 Grad.

~~2045~~ ~~1938/72~~ 2130 2107/72 Seen Biskayawetter: Schwach ausgeprägte Front mit einzelnen Schauern zwischen 13 und 15 West. Bei Durchgang vorübergehend Südost bis Südsüdost. Von 46 Nord 15 West nach Cap Villano Südost zeitweise bis 7 unter Küste abnehmend. Biskaya Ost 4 - 6, gute Sicht. von Westgruppe.

2221 2138/73 8.Z.-Fl., 4.T.-Fl. von Gruppe West: Eigene Luft meldet 1930 Uhr 5 Schiffe Seegebiet 6686 - 6586 - 6829 - 6953. Einzelheiten wegen Dunkelheit nicht ausgemacht. Feindflugzeuge meldet 2024 Uhr 2 Zerstörer BP 4842, Kurs 210 Grad Fahrt 25 sm.

2313 2238/74 Gruppe West an 8.Z.-Fl., 4.T.-Fl.: Folgende Häfen anstreben: 4.T.-Fl. und Z 24 Brest über "Bis". Übrige Zerstörer und T 22 Gironde über "Wasser" oder "Rose". Eintreffen Aussenpunkte solbald Funkerlaubt funken.

2342 2243/75 8.Z.-Fl., 4.T.-Fl. von Westgruppe: U.-Jagd frei: 1.) Am 28. und 29. 12. Prag, Goslar, Nordpol, Gau, Südpol. 2.) Nassau, Naumburg, Lübeck bis 1400 Uhr.

2356 2324/76 KrKr. T 25, T 26 von Chef 4. T.-Fl.: Nach Möglichkeit Standort und Lage melden.

Auszug aus der Funkkladde XKN.
von 28. 12. 1943.

221

1500 Eingeschaltet.

1500 1452/51 Kr. von Z 23:
Bin Im Gefecht mit 1 Kreuzer, 1 Zerstörer Qu 6689 BE.

1521 1427/52 Füllfunk.

1538 1534/53 Kr Kr. von Z 23:
Versuche mich nach Westen abzusetzen. Werde gejagt von 2 Kreuzern, Qu BE 6923.

1544 1433/54 Unwichtig.

1609 1539/55 Unwichtig.

1625 1558/56 Füllfunk.

Auszug aus der Funkkladde Reservestation Welle 5545 Khz.
vom 28. 12. 1943.

1355 1348 Kr Kr. von Chef 8. Z.-Flott.
Feind gesichtet. 2 Kreuzer Qu 6697.

1435 1420 Kr Kr.
Starker Artilleriebeschuss. Z 27 1 Treffer. 4.T.-Flott. Torpedoangriff. Unterstützung Luftwaffe erbeten Qu 6938.

1440 1430 Kr Kr. von Z 32.
Zerstörer und T.-Boote im Gefecht mit feindlichen Kreuzern.

1450 1442
Versuche in zwo Gruppen nach Osten durchzustossen. Qu 6938.

1502 1456 Kr Kr.
Z 27 manöverierunfähig.

1542 1533 Kr Kr. von Z 32.
Qu BF 4742. T.-Boote nach Osten entlassen. Gehe mit 3 Zerstörern zur Hilfeleistung Z 27.

1602 1550 Kr Kr. Z 23 von Z 32.
Lage melden. Mein Standort mit Z 37 ist 6963 r.K.M. Kurs 296 Grad Fahrt 25 sm.

1605 1600 Kr Kr. Von Z 32.
Qu 6961 1 feindlicher Kreuzer , 1 Zerstörer.

1630 1618 Kr Kr Von Z 23.
Stehe Qu 6915 r.u.E. Kurs 240 Grad, 24 sm. Mit T 22. Versuche abzusetzen und in (unklar) südwest nach Villano durchbrachen. Prage Kreuzerkurs.

1700 1651/72 Kr Kr. von Z 32.
Standort Kreuzer Qu 6961 Kurs Südwest, mittlere bis hohe Fahr . Mein Standort ist 1700 Uhr Qu BP 4718 l.u.

Verständigungsverkehr wurde nicht mit eingetragen.

"Z 24"

z Auszug aus Langwellennahzone vom 28. 12. 1943.

290

Eing. Uhrzeit	von	an	Uhrzeit	Text
0043	Z 32	Z 27	0042	Seit 2000 Uhr keine Ortung.
0324	Z 27	alle	0324	Kurs 310 Grad, Fahrt 25 sm. Mit Ausf.
0333	Z 27	alle	0332	Eigener Standort ist um 0330 Uhr Qu 7166.
0356	Z 27	alle	0356	Kurs 315 Grad. Mit Ausf.
0428	Z 27	alle	0418	Alle von Chef: Absicht Aufnahme Objekt bei Hellwerden durch 5 Zerstörer. 0730 Uhr Torpedoboote entlassen nach Qu 6689.
0530	Z 27	alle	0528	0600 Uhr Klarschiffzustand, U.K.-Kanal 15 sehalten.
0724	Z 27	alle	0725	3. Division entlassen nach Plan.
0750	Z 27	alle	0750	Eigener Standort ist 0740 Uhr Qu 6931.
0811	Z 27	alle	0810	Kurs 285 Grad, Grosse Fahrt voraus.
0815	Z 27	alle	0815	Feindlicher Orter.
0819	Z 27	alle	0819	3. Division BB. querab. Abstand 60 km.
0822	Z 27	alle	0822	Der Älteste Kommandant übernimmt die Führung innerhalb der Division.
0825	Z 27	alle	0822	BB. achteraus 3 Dez. divisionsweise. MitAus
0830	Z 27	alle	0830	3. Division AK voraus.
0849	Z 27	alle	0849	8.Z.-Flottille Dwarslinie an BB. innerhalb der Division 90 Grad .
0850	Z 27	alle	0850	Fahrt 25 sm.
0903	Chef	Z 24	0901	"Max" war Deckname.
0944	Z 23	alle	0944	Feindliche Flugzeuge an St.B. zu hören.
1319	Z 27	alle	1318	Feind steht in Qu 6695.
1341	Z 27	alle	1341	Feind in Sicht an BB.
1347	Z 27	alle	1346	Aufschlagzündung.
1534	Z 32	alle	1531	Z 23 Lage melden, eigener Standort ist Qu 4745 BF, Kurs 300 Grad, Fahrt 29 sm.
1728			1725	Eigener Standort ist Qu 4719 rechte untere Kante. Grossqu. GF, Kurs 0 Grad. Absicht melden, Prage.
2331	Z 32		2330	Nach St.B. schwenken 2300 Uhr.

Geheim! 4. Anlage zu 8. J. Fl. „Narvik" B.-Nr. Judas 478 Geheim!

Auszug aus U.K.-Kladde v.28.12.42

219

		Von:	an:	
8[30]	Uhr			B A 3
8.35	"	Z 27	Treue	Waalfisch
8.36	"	Z 27	an Alle	Fli viktor
8.37	"	Z 27	Treue	B 9
8.41	"	Z 27	Trutz&Treue	Forelle mit Ausfg.
8.45	"	Chef	Kohl	M Forelle Gironde 1
8.52	"	Chef	Alle	M L rot Alfa J E 5 null
8.52	"	Chef	Max	M Forelle
9.25	"	Max	Moritz	in der Nähe Treffpunkt bleiben, komme Mittag zurück
9.33	"	Traum	Chef	Frage: weiter folgen
9.34	"	Chef	Traum	zu Kohl gehen
9.37	"	Z 24	Chef	Frage: Martin auch zu Kohl gehen
9.38	"	Chef	Z 24	auf Frage: nein
9.40	"	Z 23	Alle	Fli S
9.41	"	Chef	Max	Goldfisch
9.47	"	Chef	Max	Goldfisch
9.50	"	Chef	Alle	habe recht voraus einen Segler
10.00	"	Z 32	Alle	Fli viktor
10.14	"	Z 32	Z 23	was hast du für einen Frachter vor dir
10.14	"	Z 23	Z 32	einen Segler
10.20	"	Z 24	Chef	eigener Stürmer bei mir
10.22	"	Chef	Z 24	Stürmer nach Norden ansetzen
10.26	"	Z 24	Chef	Stürmer hat noch nichts gesehen
10.30	"	Chef	alle	Frage: sind in der letzten halben Stunde eigenen Fu M O geschaltet gewesen
10.34	"	Z 24	Chef	nein
10.35	"	Z 24	Chef	Frage: Genehmigung W pi 9
10.37	"	Chef	Z 24	jawohl Vermerk: umgeschaltet auf 9
10.45				zurückgeschaltet auf 15
10.45	"	Chef	Alle	rot
10.46	"	Chef	Max	Aal
10.46	"	Stürmer	Tormann	Nassau Krakau
10.47	"	Chef	Max	Ausführung für rot
10.50	"	Chef	Max	Ausführung für Aal
		Chef	Alle	Fli A Sunderland

4, 1/Skl 13499/44 gKds

Uhr	von	an	
11.2o "	Chef	Alle	langsam auf Heinrich sammeln
11.21 "	Chef	Alle	langsam zusammenschließen
11.47 "	Chef	Alle	wer sieht etwas von Moritz
11.52 "	Chef	Alle	in diesem Abstand Grundkurs bleiben
11.52 "	Chef	Alle	nicht weiter zusammenschließen
11.55 "	Chef	Z 24+Z 32	nicht weiter zusammenschließen
12.1o "	Z 32	Chef	Richtung 36o Grad Torpedoboote
12.15 "	Chef	Alle	Goldfisch
12.28 "	Chef	Alle	Aal
12.43 "	Chef	Z 32	kannst du den Aal verdauen
12,43 "	Z 32	Chef	ja
13.oo "	Chef	Alle	Divisionsweise sammeln, feindlicher Kreuzer von achtern, null, höchst - mögliche Fahrt laufen, null 3
13.o2 "	Chef	Alle	beabsichtige hinnhaltendes Gefecht mit Torpedoeinsatz
13.o5 "	Moritz	Kohl	K gelb mit Ausführung
13.o5 "	Chef	Alle	Forelle
13.o6 "	Z 24	Chef	Martin linkes Bein nicht ganz in Ordnung
13.1o "	Z 23	Chef	ich glaube der Feind geht voraus
13.12 "	Chef	Alle	Ausführung für Forelle
13.12 "	Chef	Alle	Isar Null mit Ausführung
1316 "	Kohl	Moritz	Neunauge mit Ausführung
13.20 "	Kohl	Chef	Ich komme an Ihre linke Seite.
13.20 "	Chef an S	Z 32	Etwas mehr an Kohl heranschliessen und sich packen lassen.
			Feird steht Qu 6659.
13.30 "	Chef	Alle	Diese Aufstellung zunächst beibehalten bis Gegner in Sicht komnt, Gegener warscheinlich im Osten wie im Westen.
13.30 "	Chef	Alle	Weichsel sechs
13.30."	Chef-	Alle	Ausführung für Weichsel 6.
1332 "	Chef	Alle	Zwonal Aal und Ausführung.
13.40 "	Z 23	Chef	BB. querab Kreuzer
13.40 "	Chef an	Alle	F I B, Isar Null
13.40 "	Chef	Alle	Es handelt sichn um zwei Fahrzeuge rechtweisend 80 Grad.
13.45 "	Chef	Treue	Heranschliessen an Trutz.
13.47 "	Chef	Z 23	T D 6
13.47 "	Chef	Kohl	T D , grün 6
13.47"	Chef	Z 23	T D , Ä nieder

Geheim! Geheim!

Bedeutungen der Signale und Turnworte.

SWD	=	Anzahl der Torpedos melden
TD6	=	6 Torpedos schiessen
TD, Ärger nied.	=	Torpedos schiessen, Ausführung
Ba 3	=	Bb. achterraus 3 Dez.
B 9	=	Bb. querab
Alfa J, E 50	=	Divisionsweise Abstand soll sein 15 Hm.
ML rot	=	Marssgsicherung auflösen an Bb.
UK Fl 9	=	UK-Kanal 9 schalten
rot	=	Wendung nach Bb. um 18 Dez.
K gelb	=	Kiellinie bilden
KB 5, Elbe 7	=	Gefechtswendung auf 70°
FTB, Isar 0	=	Feind in Sicht an Bb., 180°
Willi 0	=	Kurs soll sein 270°
7 F	=	Wieviel Fahrt laufen Sie
G 31	=	31 sm
Kohl	=	Chef 4. T-Flottille
Max	=	1. Division
Moritz	=	2. Division
Traum	=	3. Division
Neunauge	=	29 sm laufen
Goldfisch	=	Grosse Fahrt vorraus
Aal	=	Alle " "
Haifisch	=	Halbe " "
Walfisch	=	Äusserste Kraft voraus
Forelle	=	25 sm laufen
Isar Null	=	Kurs soll sein 180°
Weichsel 6	=	" " " 150°
Bordeaux 3	=	Gefechtswendung auf 300°
Elbe 8	=	Kurs soll sein 80°
Cuxhaven Null	=	Gefechtswendung auf 0°
Elbe 1 Paula	=	Ihre Peilung soll sein 10°

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.

			Frage was kommen die Linien
15.14 "	84-	32	G 31.
15.16 "	32	Alle	Cuxhaven Null

	von	an	
13.43 Uhr	Z 23	Chef	Hat geschossen.
13.50 "	Chef	Kohl	Höchstfahrt
13.53 "	Chef	Alle	Beabsichtige mit allen Booten auf die Spitze zu drücken. Torpedowaffe zum Einsatz. rot Weichsel 6 Aus (?)
13.54 "	Chef		23 + 27 am Schluss bleiben.
	Chef	Z 23	Willi Null
13.58 "	Chef	Z 32	Auf Weichsel herumholen
14.02 "		Kohl	Vorstossen zum Torpedoschuss
14.06 "	Chef an	Alle	Torpedoeinsatz nur bei Reichweite
14.08 "			Bei Torpedoeinsatz nochmal die Nacht denken.
14.10 "	Chef	Kohl	T D
14.10 "	Chef	Kohl	Absicht melden.
	Kohl	Chef	
	Chef	23	Auff. für grün
14.20 "	Chef	Treue	7 Null Forelle
14.25 "	23	Chef	Nachladen unmöglich, habe noch 2 Aale klar.
14.27 "	Chef	Schlussgr.	E 4
14.30 "	Chef	"	E Null
14.30 "	Chef	32	Drücke mit Schlussgruppe nach Osten.
	Chef	32	Die Spitzengruppe 32 führen.
14.32 "	Chef	Alle	Nach Osten drücken, von Finistere kommt neuer Gegner.
	Chef	32	Weichsel 6
	Chef	32	Ran
			Schlussgruppe abdrehen.
14.40	Chef	Alle	Weichsel 2 mit Ausf.
14.45 "	Chef	Alle	Weichsel Null mit Ausf.
	Chef	23	Kurs 300 Grad.
1448 "	Chef	Alle	Forelle Ausführung
14.50 "	32	Chef	32 geht nach Weichsel, 24 übermittelt an Jürgen vorstehenden Spruch.
14.53 "	32	Kohl	7 P (24 übermittelt)
14.57 "	Kohl an 32		Neunauge usw. ?
14.57 "	32	Jürgen	Brauchst Du mich?
15.04 "	32	24 + 37	Heranschliessen an Mich.
15.12 "	32	Kohl	Versuche nach Osten durchzukommen ich muss Jürgen helfen.
15.14	32	24	Frage was können sie laufen
15.14 "	24-	32	G 31.
15.16 "	32	Alle	Cuxhaven Null

1520 Uhr	32	Alle	S W D
15.22 "	37	32	Z 8
15.25 "	32	Alle	Bordeaux 3 Gefechtsricht.(?) 300 G„ad.
15.30 "	32	Alle	Elbe 1 Paula
15.33 "	32	Alle	f Gironde Null/ Ausf.
15.35 "	32	Alle	Neunauge und Ausf.
15.37 "	32	Alle	Flie B (zuerst Flie S)
15.50 "	24	Kohl	Frage Kurs?
	24	Kohl	Ich komme auf einem Bein
15.55 "	Kohl an 24		K E 5, Elbe 7
	24	Kohl	Peilzeichen geben auf LWK
16.00 "	Kohl an 24		Ich gebe Peilzeichen.
16.02 "	24	Kohl	Ich habe überhaupt nur ein Bein bitte auf mich warten.
16.02 "	Kohl	24	Frage können Sie Forelle
16.04 "	24	Kohl	Vorläufig kann ich nur Aal, aber ich hoffe in Kürze Forelle
16.10 "	24	Kohl	Auf welcher Pflanze sitzen Sie?
	Kohl	24	Auf Aal.
16.12 "	24	Kohl	Frage: Sind Sie auf Gurke?
	Kohl	24	Jawohl, auf Gurke. (T 23)
16.15 "	24	Kohl	Ich kann Ihre Peilzeichen nicht hören, Energie vermehren.
16.15 "	24 K	Kohl	Frage, werden Peilzeichen gesandt.
16.15 "	Kohl a	24	Jawohl
16.16 "	24	Kohl	Vermehren sie Energie und geben Sie W W auf 171 kHz mit eingestreutem Funknahmen.
16.20 "	24	Kohl	Ich kann Sie noch nicht einholen bitte warten.
16.30 "	Kohl	24	Hier Goldfisch
16.30 "	24	Kohl	Habe auch Goldfisch
16.38 "	24	T 23	Bitte langsamer damit ich vor Dunkelheit ran bin.
16.45 "	24	T 23	Ich steuere Elbe 8.
16.46 "	24	T 23	Bin auf 2 mal Goldfisch aber noch weit ab von Ihnen.
16.47 "	24	T23	Noch einmal, W W senden.
16.47 "	24	T 23	Ich auf Haifisch
16.50 "	24	T 23	Ich gabe jetzt Peilzeichen
17.02 "	24	T,23	Bin auf Aal, können Sie mir bis zur Sichtgrenze entgegenkommen?
1705 "	T 23	24	Komme.
18.15 "	24	Alle	Flie S.
19.10 "	24	Kohl	Korchraum meldet ZB.achteraus Turbinengeräusche und Einschläge im Wasser.

5. Anlage zu B. J. Fl. Flotwik b.Kdr. Skl 477

Auszug aus der Signalkladde vom Dezember den 28.

20 - „237"
21 - „232"
JF - „127"

„224"

Geheim!

1055 ZA K an K.
Nach meinen Festellungen ist Tafel 1 und nicht Tafel.

1310 ZO K an K.
Ich habe leider Maschinenstörung.

1315 ZO K an K.
Eine Maschine bei mir ausgefallen.

1520 ZJ Fahrt ?

1523 ZJ G 25.

1523 ZJ K an K.
Ich habe noch alle Torpedos an bord.

1540 ZJ K an K.
Habe in der Steuerbord Anlage Keir Wasser mehr.

1542 ZJ K an K.
Entlassen zu den T.Booten.

1545 ZJ K an K.
Die hole ich nicht mehr ein,da ich höchstens 26 Meilen laufen kann.

1545 ZJ K an K.
Heil und Sieg.

1546 ZO K an K.
Wo gehen Sie hin?

1547 ZO K an K.
Ich habe kein Wasser mehr.

1547 ZJ K an K.
Ich danke sehr.

1725 JF K an Pch. 5. 1/Skl 13499/44 gKds
Ich danke Ihnen,dass Sie auf mich gewartet haben.

215

1727 JP Poh an K.

Wieviel können Sie jetzt laufen?

K an Poh. 1728 JP

G 24.

K an Poh. 1812 JP

Welcher Hafen steuern Sie an ?

1813 JP Poh an K.

Bornholm über Eis.

1816 JP Poh an K.

Können Sie mehr ?

K an Poh. 1818 JP

Leider nein.

KODAK SAFETY FILM

Geheim!

" g 32"

214

Auszug aus der Funkkladde v. 28.12.1943 0000 -2400 h.

(Biscayawelle)

6. Anlage zu B. d. Fl. "Narvik" B.-Nr.: Gkdos 478

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	Text
0003	2327/44	8. Zfl. / 4. Tfl. 8. Zfl. wenn weiterhin ohne Feindfühlungshalter Kursänderung so, das Vereinigung mit 4. Tfl. um 09.00 Uhr erfolgt. Dann zum Treffpunkt, so daß dieser möglichst zeitgerecht erreicht wird. - Westgruppe -
0048	0022/46	8. Zfl. / 4. Tfl. 1819 Uhr taktischer Funkspruch von Gleethorpes an mehrer Anschriften, darunter unter Umständen auch schwimmende Einheiten im See. Da kein Op.-Funkspruch, zweifelhaft, ob in Zusammenhang mit eigener Operation. - Westgruppe -
0038	2337/45	8. Zfl. / 4. Tfl. / Trave 14: 1.) Letzte Fühlungshalter-Meldung - Trave - von B.-Dienst 1140 Uhr erfasst. Gruppe nimmt an, dass -Trave- Aufnahmepunkt direkt ansteuert und dort nut mit wenig Verspätung eintrifft. 2.) von B.-Dienst kein Anhalt, dass 8. Zfl. und 4. Tfl. von Feindluft erfasst. 3.) Wetter 27. XII. abends: Nach vorliegenden Meldungen keine Änderung. Gegen Mittag Übersicht. - Westgruppe -
0238	0124/47	Trave Nr. 15, Erdmenger, 4, Tfl.: 0016 Uhr Funkpeilung englischer Einheit etwa in BE 9120 Ferner gibt Admiralität Funkspruch: "Verdächtiges Schiff ohne Standortangabe. Seit 2200 Uhr Plymouth 2 Funkspr. an Flugzeuge in See. - Gruppe West -
0345	0301/48	Trave Nr. 16: Am 28. ist mit FW 200, Ju 88, Ju 290 und HE 177 zu rechnen. Aufklärungswelle 4. Kenngruppen für Adler-Sprüche: 376, 826, 687, 184, 218, 13x - Gruppe West -

6, 1/Skl 13499/44 gKdos

213

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	Text:
0440	0352/49	8. Zfl. / 4. Tfl. Eigene Flugzeuge melden um 28. Objekt bezogen auf Bezugspunkte. Bezugspunkt.1 BE 6192, Pkt. 2 BE 6998, Pkt. 3 BE 4412. Verfügungssignale: 948. Objekt steht in rw. Grad, km von Bezugspunkt 1 949 von Bezugspunkt. 2 954 vom Bezugspunkt. 3 - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1032	0945/	Chef 8. Zfl. Von Feindluft erfaßt Qu 6672, 285 Grad, 17 sm. Auf Treffpunkt. - 4. Tfl. - .-.-.-.-.-.-.-i-.-.-.
1036	1016/55	Flugzeug meldet um 0927 Uhr 4 Zerstörer Kurs West ohne Standortangabe. 09.40 Uhr 3 Schiffe in BE 6667 Kurs West. - Westgruppe- .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1043	1000/	Eigene Luft meldet: Objekt nicht gesichtet. Qu 6592 Kurs 105 Grad 17 sm. Sehr gute Sicht. (Keine Unterschrift) .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1110	1051/56	An 8. Zfl. Funkspruch 0945 wird bestätigt. Inhalt: Von Feindluft erfaßt BE 6672, 285 Grad, 17 sm: 4. Tfl. auf Treffpunkt. - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1121	1113/57	An 8. Zfl. FT 1000 Uhr verstümmelt. Melden, ob eigene Luft Objekt gesichtet hat oder nicht. - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1148	1131/58	An 8. Zfl. Sofern noch Feindluft, Flugwetter melden. - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1152	1143/	Gruppe West (Von Land nicht gehört) Eigene Luft hat Objekt nicht gesichtet. Chef 8. Zfl.

212

(Biscaya - Welle)

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	Text
1221	1158/59	Trave Nr. 17: Standort melden. - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1310	1131/58	8. Zfl. Sofern noch Feindluft Flugwetter melden. - Gruppe West - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1347	1159/	Mehrere Feindluft Qu 6681. Suche nach Osten weiter. erbitte Ansatz eigener Luft auf ursprünglichen Treffpunkt hier wenig Aussicht. Chef 8. Zfl. .-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1415	1401/63	8. Zfl. Eigene Luft meldet 6692 zwo Kreuzer, Aufgabe Abbrechen. - Westgruppe - .-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1437	1420	(Keine Leitnummer von Land erhalten) Starker Artilleriebeschuß "Z 27" einen Treffer, 4. Tfl. jetzt Torp.-Angriff. Unterstützung Luftwaffe erbeten. Qu 6938. " Z 27" .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1440	1430	Zerstörer und T.-Boote befinden sich im Gefecht mit feindl. Kreuzer. "Z 32" .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1455	1442	Versuche in zwo Gruppen nach Osten durchzustoßen. Qu 6938 .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1503	1458	Zerstörer "Z 27" manöverierunfähig. .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1600	1524	Versuche mich nach Westen abzusetzen, werde gejagt von 2 Kreuzern, Qu BE 6923 "Z 23" .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1530	1508/67	Chef 8. Zfl. Starker Verband H77 startet 15.30 Uhr. -Westgruppe- .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.

211

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	Text:
1550	1533	Qu. BF 4742 o.M. 3 T.-Boote nach Ost entlassen. Gehe mit drei Zerstörern zur Hilfeleistung "Z 27". "Z 32".
		.-.-.-.-.-.-.
1605	1545	"Z 23" Lage melden. Mein Standort mit "Z 37" ist 6963 r.K. Kurs 296° Fahrt 25 sm.
		"Z 32"
		.-.-.-.-.-.-.
1612	1600	Qu 6961 1 feindl. Kreuzer ein Zerstörer.
		"Z 32"
		.-.-.-.-.-.-.
1630	1618	Stehe Qu 6915 r.u.E. Kurs 240 Grad 24 sm. Mit "T 22, versuche Absetzen im Bogen SW nachts Cap Villano durchbrechen. Frage Kreuzerkurs.
		"Z 23"
		.-.-.-.-.-.-.
1700	1651	Standort Kreuzer Qu 6961, Kurs SW mittlere bis hohe Fahrt. Mein Standort ist um 1700 Uhr BF4719 l.u.
		"Z 32"
		.-.-.-.-.-.-.
1713	1654/68	Vom Luft keine neue Kurs- und Standortmeldung. Mit dortiger Absicht einverstanden.
		- Gruppe West -
		.-.-.-.-.-.-.
1720	1704/69	Chef 8. Zfl. / 4. Tfl. Angriffsverbot gegen U.-Boote.
		- Gruppe West -
		.-.-.-.-.-.-.
1919	1848/78	Versuch "Z 27" zu helfen aufgegeben da 1) Von Kreuzern abgedrängt. 2) Laufend mit Bomben angegriffen. 3) Einbruch Dunkelheit. Standort "Z 37", "Z 32" BF 4763, Ostkurs, Höchstfahrt.
		- "Z 32"-
		.-.-.-.-.-.-.-.
1820	1750	Gruppe West "T 24" "T 27" "Z 24" 1800 Uhr BF 4763 Kurs 75° 24 sm. (Rest nicht zu entziffern)
		.-.-.-.-.-.-.-.

2 10

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	Texte:
1825	1800	Standort mit "T 22" Qu 6864 BE 220 Grad 21 sm. Durchbruch nach S über Qu 9260. Stehen Feindgruppen zusammen. "Z 23"
1825	1805/70	"Z 23" Feindluft meldet 2 Zerstörer auf 4603 N mit Kurs 85 Grad. Länge nicht gedeutet. - Gruppe West -
1847	1750/75	Mit "T 23", "T 24", "T 27", "Z 24" 1800 Uhr BF 4763 Kurs 75 Grad 24 sm. Luftfühlungshalter. -Chef 5. Tfl.-
1851	1800/76	"T 25", "T 26", Nach Möglichkeit Standort und Lage melden. -Chef 4. Tfl.-
~~1900~~	~~1825~~	~~Habe Fühlung verloren. Letzter Standort des beobachteten Feindes war 2860~~ ~~(Abgeben ungeklärt, 1 Flugzeug)~~
2010	1951/71	8. Zfl. / 4. Tfl. Eigene Luft meldet 1906 Uhr BE 6630 zwo Zerstörer oder Kreuzer, 15 sm Fahrt, 270 Grad. -Westgruppe -
2210	2138/73	8. Zfl. / 4. Tfl. Eigene Luft meldet 1930 Uhr 5 Schiffe im Seegebiet BE 6686/ 6586/6829/6953. Einzelheiten wegen Dunkelheit nicht ausgemacht. Feindflugzeug meldet 2024 Uhr zwei Zerstörer BF 4842, Kurs 210 Grad, Fahrt 25 sm. -Westgruppe-
2316	2238/82	8. Zfl./ 4. Tfl. Folgende Häfen anstreben: 4. Tfl. und "Z 24" Brest über Eis. Übrigen Zerstörer und "T 22" Gironde über Wasser und Rose. Eintreffen Außenpunkte sobald Lage erlaubt funken. -Gr. West -
2330	2243/84	8. Zfl. / 4. Tfl. U.-Jagd frei: 1.(Am 28. und 29.12 Prag, Goslar, Nordpol, Gau. Südpol. 2.(Nassau, Naumburg, Lübeck, bis 1400 Uhr. Gr. West

219

Eing. Uhrz.	takt. Uhrz.	T e x t :

(Biscaya - Welle)

2345 2324/84 8. Zfl. / 4. Tfl.

Ab sofort U.-Jagd auch außerhalb U.-Jagdgebiete wieder frei, bis auf Weg Eisbär. Dort eigenes Boot auslaufend, das gegen 0400 Uhr Punkt Eis steht und dann BF 43 ansteuert.

- Gruppe West -

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

W e t t e r !

1405 1332 Zerstörer/Torpedoboote:

Beschreibung Wetterlage 28.12. morgens: Über England Irland und bis Oberbayern reichend, Hoch 1035 mb Tiefdruck tätigkeit im Raum Island nachlassend. Zwischen Neufundland und Azoren neues Hoch 1033 ostziehend. Entwicklung: Südlich 50 NO bis NNO Winde 4-6 Sicht 10-15sm. Küstennebel.

- Gruppe West -

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

Anlage zu B. J. Fl. „Maroth" B.-Nr.: Skdos 478
" 2 32"

Geheime Kommandosache!

Eigene Funkaufklärung 28.12.1943.

Ankunft:	Text:
0835 h	Luftlage Biscaya von 2230 Uhr - 0800 Uhr. Sehr geringe Aufklärungstätigkeit. Bis 01.00 Uhr standen nur noch drei Aufklärer und eine Seenotmaschine der 19. Gruppe im Verkehr mit Plymouth. 0300 Uhr trat eine 2. Seenotmaschine auf die zwei nicht-mitlesbare F.T. Absetzte. Ab 04.00 Uhr nur noch 1/2 Std-ige Abstg. der Bodenstellen ohne Besonderheiten.
0929 h	Engl. Aufklärer meldet: 4 Zerstörer gesichtet, Kurs 270 Grad, Fahrt 15 sm. Standortangabe fehlt.
	Engl. Aufklärer -mlkv- meldet 0946 Uhr: -Sichte um 09.40 Uhr 3 Schiffe in Position 4648 N 1157W, Kurs 270 Grad.- Es ist der gleiche Aufklärer, der vorher 4 Zerstörer meldete.
	Fühlungshalter -mlkv- setzte nach der zweiten Sichtmeldung zwei dringende Operations FT um 1009 Uhr und 10.20 Uhr an Plymouth ab und erhielt bis 1035 Uhr drei dringende FT.FT nicht mitlesbar.
1050 h	Aufklärer - mmbd - meldet um 1041 Uhr: Werde von eine FW 200 angegriffen. Standort 4650 N By59 W.
	Englischer Aufklärer mmbe meldet: wurde um 12.20 Uhr von feindl. Flugzeug angegriffen. Standort Dx 45,yv 55 (nicht gedeutet).
	-pmpq- Aufklärer meldet: Stehe im Luftkampf mit drei Ju 88 Standort dx 33 N, js 34 W (nicht gedeutet) Maschine trat mit übergroßer Lautstärke auf.
1201	Fühlungshalter mlkv meldet: werde von einer Ju 88 angegriffen

7,1/Sk 13499 /44 gKds

257

Ankunft:	Text:
	Die Fühlunghalter mlkv,mlkt stehen laufend im Operations F.T. Austausch mit Plymouth. F.T.'s nicht mitlesbar.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1408 h	Feindl. Einheit meldet: 10 Zerstörer in 204 - 224 Grad Abstand 8 sm Kurs 150 Grad Eigener Standort : Dx 29 GK 15
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
	Schwere engl. Einheit "JMA" setzte 1501 und 1534 Uhr dringende Operationsfunksprüche ab. Nicht lesbar. Fühlunghalter 'MLKV" und "MLKS" stehen laufend im Verkehr mit Plymouth und tauschen Operationsfunksprüche aus. Nicht lesbar. Plymouth setzt 1542 Uhr an 2 Staffeln und 8 einzelne Maschinen Operationsfunkspruche ab.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
	Feindlicher Fühlungshalter rmvg sichtete um 1615 Uhr 1 Zerst. in DX 22 N 1258 W.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
1810 h	Fühlungshalter mlku sichtet um 1810 Uhr 6 Zerstörer in 4623 N 1049 W.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
2300 h	Am Tage und in den Abendstunden sehr starke Aufklärungstätigkeit der 19. Gruppe. Es wurden 33 Maschinen und ein Seenotflugzeug funkmäßig erfaßt. Zeitlicher Schwerpunkt nicht festzustellen. Der Funkspruchaustausch mit dem Hauptquartier war sehr rege.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.
	Fühlungshalter "NJXC" sichtet um 2024 Uhr 2 Zerstörer in 46 12 N 0844 W Kurs 210 Grad, Fahrt 25 sm.
	.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.

Anlage zu B. J. Fl. „Narvik" B.-Nr.: Skdos 478

Geheim!

216

Auszug aus der Funkkladde "Z 32" v. 28.12.43 00.00 - 24.00 Uhr

(Langwellenzone)

Eingc. Uhrz.	takt. Uhrz.	T e x t :
0431	0418/37	Alle: Absicht Aufnahme Objekt bei Hellwerden durch 5 Zerst. 0730 Uhr Torpedoboote entlassen nach Qu 6689.
		Chef
1350	1325	24 West 2732 2 Kreuzer ich greife an.
1357	1315	Die mit FT. gemeldeten feindl. Streitkräfte bestehen aus: 1 Kreuzer, 1 Zerstörer, Fahrt 30 sm.
1405	1400	Angriff beendet. - Flgz.-
1900	1825	Habe Fühlung verloren. Letzter Standort des beobachteten-den Feindes war 2860 Abgeber ungeklärt, 1 Flugzeug.

l. 1/Skl 13499/44 gKds

9. Anl z. B fl. Marinko Chr gKdos 4/45

215

Abschrift der Horchspruchkladde " Z 32 "
vom 28. 12. 1942

1315	Uhr	Z 24	an	Z 32	K an K : Bei mir ist eine Maschine ausgefallen
1340	"	Z 24		Z 32	K an K : Habe in der Stb.-Anlage kein Wasser mehr. Bitte um Entlassung.
1344	"	Z 32		Z 24	K an K : Entlassen zu den T.-Booten.
1346	"	Z 24		Z 32	K an K : Die hole ich nicht mehr ein, da ich nur 25 sm laufen kann.
1349	"	Z 37		Z 32	K an K : Was hast du vor ?
1608	"	Z 32		Z 37	K an K : Feindliche Kreuzer stehen im Westen der Zerstörer. Beabsichtige hinhalten des Gefecht um so den Anderen abzulenken.
1625	"	Z 37		Z 32	K an K : Ich halte es für zwecklos, da Z 23 sich nach Westen absetzt und wir ihn nicht erreichen werden, da Brennstoff für irgendwelche Kampfhandlungen und Rückmarsch mit höherer Geschwindigkeit nicht mehr ausreicht. Ich habe nur noch 300 Tonnen
1626	"	Z 37		Z 32	K an K : Deshalb bitte kehrt machen.
1632	"	Z 32		Z 37	K an K : Frage: Wieviel Öl?
1635	"	Z 37		Z 32	K an K : Durch B.U.-Fehler war letzte Meldung falsch. Nicht 300 Tonnen sondern 380 Tonnen.
1718	"	Z 32		Z 37	K an K : Ich halte den Rückmarsch unter diesen Umständen für unangebracht. Z 23 und 3 T-Boote sind noch nicht nach Osten durch. Ist noch etwas über Z 27 bekannt?
1725	"	Z 37		Z 32	K an K : Von Z 27 weiß ich nichts. Ich bin doch für Rückmarsch, da Jürgen um 1434 "nach Osten drücken" machte. Von Finisterre kommt neuer Gegner, deshalb halte ich es für richtig, daß wir nicht auf der Westseite des neuen Gegners bleiben. Kennst du Notmeldung?
1725	"	Z 32		Z 37	K an K: Nein. Frage Inhalt.
1730	"	Z 37		Z 32	K an K : Notmeldung lautete: GGG YYY 1536 Uhr. Unterschrift wurde gestört. Deshalb halte ich es für zwecklos. Vorschlage mit 27 sm nach Osten zu laufen.
1800	"	Z 32		Z 37	K an K : Wir machen noch einmal kehrt zur Unfallstelle von Z 27, Qu 6938.
1810	"	Z 37		Z 32	K an K : Woher kommt das?
1812	"	Z 32		Z 37	K an K : Aus einem F.T.
1815	"	Z 37		Z 32	K an K : Welche Nummer?
1820	"	Z 32		Z 37	K an K : Frage Ausfälle?
1808	"	Z 37		Z 32	K an K : Halte Rettungsaktion für zwecklos, schlage vor, heimzukehren.
1831	"	Z 32		Z 37	K an K : Frage Ausfälle.
1916	"	Z 32		Z 37	K an K : Abstand vergrößern.

Geheim!

10. Anlage zu B. J. N. „Narvik" B.-Nr.: Skdos 478

204

Heft

Abschrift
Geheim!

Signalkladde

Gruppe NK + Lagrangeallarmmassen

für

O

S. Zerstörer „Z 32"

O

10. 1/Skl 13499 /44 gKds

Kriegsmarinewerft Kiel
3000. IV. 42. 04.3430/42. F 0321

Einlegeheft für Signalkladde

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signal-zeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
28.IX.	01 21	A 17	Kdle	Mahz.			
"	"	"	"	"	E 60	60 km Höchstgeschwindigkeit	
0123	"	"	"	"	Ga 3	3. Zug 3. Wg. nachkommen	
"	"	"	"	"	∠ j	innerhalb der Division	
0132	"	"	"	N k.	.	ak voraus	
0135	"	"	"	"	kein Weg. Div. ak voraus		
0137	"	"	"	"	fv. Voll. Flugz. voraus		
0138	"	"	"	"	69	Fl. E Gruppe	
0142	"	"	"	"	Forelle 25 zu Louise		
0150	"	"	"	Mahz.	1 rot	Luftschiff Fl.	
"	"	"	"	"	∠ j	innerhalb der Div.	
"	"	"	"	"	E 50	Höchstgeschw. 50 km	
0151	"	"	"	"	g 25	Zahrt 25 zu	
0145	"	"	"				
"	"	"	"	nk	Gelbstern Gruppe Zahrt voraus		
0140	"	"	"		Kennung g 25 zu Louise		

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signal-zeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
23 XII.	0940	117	Alle	M K	Gelbf	Große Jakht voraus	
	0947	"	"	Mahz.	Alex	Flieger an St. B.	
	1044	"	"	M K	rot	Meldung F B in nu 12. Kz	
	1046	"	"	"	Aal	Alle Jakht voraus	
	1215	"	"	"	Gelbf Foch	Große Jakht voraus	
	1310	"	"	"	Forell	Jakht 25 sm	
	1315	"	"	"	Jaguar	Kurs 180°	
	1322	"	"	Mahz.	Ka	Feind sicht	
	"	"	"	"	Hbf 6695	□ 6695	
	1331	"	"	M K	Michel 6	Kurs 150°	
	1333	"	"	"	2 x Aal	2 x Alle Jakht voraus	
	1342	"	"	"	Hbf	Feind in Sicht nu F B.	
	1349	"	"	Mahz.	bfm	Aufschluß	
	"	"	"	"	mkp	Fühlung	
	"	"	"	M K	Kaz 6	6 Torpedos schießen	

4

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signal-zeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
28. XII	1356	127	alle	UK	Winkel 6	Kurs 150°	
	1511	122	"	"	3 W 01	Ausgeblendet Torpedos melden	
	1514	127	122	"	3 8	8 Torpedos	
	1523	122	alle	"	Flora 0	Gefechtsbereitschaft auf Kurs 270°	
	1535	"	"	"	Nachz. 113	L 23	O
	"	"	"	"	koch	Gaze melden	
	"	"	"	"	Z m	leg. Standort ist	
	"	"	"	"	4474	D 4745	
	"	"	"	"	2 B f	B f	
	"	"	"	"	W 3	Kurs 300°	
	"	"	"	"	Männer	29 sm laufen	
	1547	"	"	UK	a l	Alarm	
	"	"	"	flg.	3 f	große Fahrt Kurs	
	1558	"	"	UK	Forelle	25 sm laufen	
	1600	"	"	"	Uboot	60 Grad	

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signalzeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
22.IV	1604	122	127	Hk	rot 3	Meldung nach Bk	
						neu 5 Zug.	
	1610	6	"	Dlg.	a f	Alle Fahrstraßen	
	1623	"	"	Sekr.	grün 2	Meldung nach Bk 5	
						auf	
	1628	"	"	"	g27	Fahrt 27 zum	
	1637	"	"	"	201	Kurs 102°	
	1700	"	"	"	g f	Große Fahrstraße	
	1725	"	113	"	f zu	Aufg. Standort 1st	
					g 7 19	□ 97 19	
					rot c	rechte Innenst	
						Sekr.	
					2 B f	B-F	
					Abl n	Abrichtmelder	
					f t k	Frage	
					k e f	Frage	
					1-17	c 27	
					K 12	232	

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signal-zeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
22.12.	17 35	122	127	Flg.	y27	27 zu lassen	
	1204	"	"	"	Grün	Wiederholung v. F 15.	
						von 12 Uhr.	
	1215	"	"	"	Grün 3	Wiederholung von 3 Zug 415	
	1845	"	"		Grün	Wiederholung 12 Uhr v. 415	
	1235	"	"	"	01	Hinw. 100	
	1248	"	"	Mk	Wolf	Äußerste Kraft	O
						Vorsicht	
	1230	"	"		201	102 °	
	1258	"	"		933	33 zu Lai fahren	
	2047	"	"	Hahn.	u 8	Hinw. 20 °	
	2135	"	"	"	201	Hinw. 102 °	O
	2330	"	"	"	auf	Ex alle Fahrt	
						Vorsicht	
	234°	"	"	Mahg.	23 u 23	Brennstoff bestellen	
						von 23er Lehr zurückbehalten	
	1355	127	122		Fkw 25	Flg Bestellen	
						255 t	

11. Anlage zu S. J. Fl. „Nordsee" B.-Nr.: Zeuden 478

Abschrift aus der Kladde für Wink und Morsesprüche "Z37".

Anlage 11

Dienstag den 28. Dezember 1943.

Geheim!

271

1315 Uhr. Von "Z24 an Z37".
K an K.
Habe leider mal wieder eine Maschinenstörung.
1320 Uhr. Von "Z24 an Z37".
K an K.
Eine Maschine ausgefallen.
1550 Uhr. Von "Z32 an Z37".
Walfisch.
1600 Uhr. Von "Z32 an Z37". / feindl. Kreuzer stehen wie Perlen an der Kette
Schwerer Kreuzer und Zerstörer im Westen . Beabsichtige hinhaltend
zu kämpfen um Z23 den Weg frei zu halten.
1620 Uhr. Von "Z37 an Z32".
K an K.
Ich halte es für zwecklos da Z23 sich nach Westen absetzt und wir
ihn nicht erreichen werden. Der Brennstoff für irgendwelche Kampf-
handlungen und Rückmarsch mit höherer Geschwindigkeit kaum noch
ausreicht. Ich habe nur noch 300 Tonnen. Bitte deshalb kehrt zu machen.
1630 Von "Z32 an Z37"
K an K.
Wieviel Öl?
1650 Uhr. Von "Z37 an Z32".
K an K.
Durch B.Ü. Fehler war erste Brennstoffmeldung falsch. Nicht 300 T.
sondern 380 Tonnen.
1705 Uhr. Von "Z32 an Z37".
K an k.
Ich halte unter diesen Umständen einen Rückmarsch für unangebracht.
Z23 und 2 Torpedoboote sind noch nicht nach Osten durch. Ist dort
etwas genaues über Z27 bekannt?
1717 Uhr. Von Z37 - an Z32".
K an K .
Über Z 27 weiss ich nichts. Ich bin doch für Rückmarsch. Da Jürgen
um 1434 Uhr nach Osten drücken machte. Vom Finistere kommt neuer
Gegner, deshalb halte ich es für richtig , dass wir nicht auf der West-
seite von diesem neuen Gegner bleiben.
1720 Uhr. Von "Z32 an Z37".
K an K.
Nein. Frage Inhalt?

Geheim!

1730 Uhr. Von "Z32 an Z37".
K an K.
Wir machen noch einmal kehrt zur Unfallstelle" Z27" im Quadrat q 6998. Aus einem Pt.

1732 Uhr. Von "Z37 an Z32".
K an K.
Notmeldung lautete: g g g- y y y 1536 Uhr. Unterschrift wurde gestört. Deshalb halte ich helfen für zwecklos, vorschlage mit 27 sm. nach Osten zu laufen.

1835 Uhr. Von "Z37 an Z32".
Halte Tettungsaktion für zwecklos. Schlage vor heim zu kehren.

1900 Uhr. Von " Z32 an Z37".
Frage Ausfälle?

1903 Uhr. Von " Z37 an Z32".
Ein Verwundeter.

Geheim!

12. Anlage zu 8. J. Fl. „Narvik" B.-Nr.: Skdos 478

Abschrift -

Heft 6

Anlage 12

Geheim!

Signalkladde

für

S. Zerstörer " Z 37 "

12,1/Skl 13409 /44 gKdos

Kriegsmarinewerft Kiel
3000. IV. 42. 09.3560/42. 2.0321

Einlegeheft für Signalkladde

Din A 3
gefaltet Din A 5

Geheim!

Datum	Uhrzeit	Von	An	Signal-Apparat	Signal-zeichen	Bedeutung des Signals	Bemerkungen
28.12.	1600	12 gelb	127	Schw.	a 1	Alarm	
1943	1610	12 gelb	127	Schw.	rot w3	Wendung n. b.b. auf 300 G.	
	1620	12 gelb	127	Flg.	grün o	Wendung n.st.b.auf 90 G.	
	1625	12 gelb	127	Flg.	g 27	Fahrt soll sein 27 sm.	
	1630	12 gelb	127	Schw.	2 o 1	Kurs soll sein 102 G.	
	1630	12 gelb	127	Schw.	g f	grosse Fahrt v.	
	1735	12 gelb	127	Schw.	g 27	Fahrt soll sein 27 sm.	
	1812	12 gelb	127	Schw.	6 w 0	Kurs soll sein 276 G.	
	1835	12 gelb	127	Flg.	grün	Wendung n. st.b. 18 Dez	
	1840	12 gelb	127	Schw.	o 1	Kurs soll sein 100 G.	
	1905	12 gelb	127	Schw.	g 3gelb	Fahrt soll sein 33 sm.	
	1910	12 gelb	127	Schw,	g 30	Fahrt soll sein 30 sm.	
	1915	12 gelb	127	Schw.	e 8	Abstand 8 hm.	
	2100	12 gelb	127	Schw.	n 8	Kurs soll sein 80 G.	
	2130	12 gelb	127	Schw.	2 o 1	Kurs soll sein 102 G.	
	2320	12 gelb	127	Schw.	a a f	2 mal alle Fahrt v.	

199

Oberkommando der Kriegsmarine
1/Skl. I k Nr. 7726/44 geh.

Berlin W 35, den 28. Februar 1944.
Tirpitzufer 72/76.

vfg.

Geheim

I) Schreibe an:

Marinegruppenkommando Nord / Flotte,
Marinegruppenkommando West
F. d. Z.

gef. Ww
gel. Ww
abgef.
mit Anlagen

Betr.: Zerstörergefecht in der Biskaya.

Anliegend werden im Londoner Rundfunk in deutscher Sprache gesendete Betrachtungen zum Zerstörergefecht in der Biskaya am 28.12. zur Kenntnisnahme übersandt.

Im Auftrage

II) An I b Kr, zur Sonderakte Einholen "Trave".

+ 1 Skl.

I k 28/1

Abschrift! **Geheim**

Wir bringen nun eine kritische Würdigung des Seegefechtes in der Biskaya am 28. Dezember. Ein Verband von 11 deutschen Zerstörern und Torpedobooten stand im Gefecht mit 2 britischen leichten Kreuzern. Aus dem deutschen Kriegsschiffsverband wurden 3 Schiffe versenkt, 2 weitere beschädigt. Wir geben jetzt 2 Offizieren der Royal Navy das Wort, Commander McDonald und Korvettenkapitän Collin:

Ich glaube, Collin, Sie haben schon einmal in einer Untersuchungskommission gesessen.

Ja, natürlich, da war diese unglückliche Geschichte, Zusammenstoß von 2 Zerstörern vor ungefähr 3 Jahren, und ...

Stop, stop, keine Einzelheiten, der Feind hört mit. Was ich jetzt wissen möchte, ist Ihre Meinung über die Aussichten von Kapitän z.S. Erdmenger, wie er aus einer Untersuchung herauskommen wird. Betrifft: Führung des deutschen Zerstörerverbandes während des Gefechtes am 28. Dezember in der Biskaya.

Erdmenger, well, er verlor einen Narwik-Zerstörer und 2 Torpedoboote, den Rest seines Verbandes brachte er stückweise nach Hause. Ich denke mir, Erdmenger wird einen ganzen Haufen Erklärungen abzugeben haben. Selbstverständlich, das ist das übliche, aber ich habe keinerlei Grund anzunehmen, daß es irgend etwas geben sollte, weswegen Erdmenger oder seine überlebenden Offiziere sich schämen müßten. Kurz, ich glaube, daß alle Erklärungen und Entschuldigungen der deutschen Marinesprecher im vergangenen Monat über diese Biskaya-Unternehmung überflüssig und ... waren.

Na, also, so sicher bin ich dessen nicht. Erdmenger hatte 5 Narwik-Zerstörer von je 2 400 t. Außerdem 6 Torpedoboote. Wie groß sind wohl die Torpedoboote?

Die Torpedoboote? 1 100 t, Bewaffnung, 10,5 cm-Geschütze. Aber die 5 Zerstörer, McDonald, die allein hätten unseren beiden Zerstörern die Hölle heiß machen können mit ihrer 15 cm-Artillerie und 35 Seemeilen Geschwindigkeit. Hätte Erdmenger ein Manöver gefahren, um das Beste aus den Wetterverhältnissen herauszuholen, hätte er seinen Verband aufgeteilt und unsere 2 Kreuzer mit Torpedos angegriffen, ich glaube, er hätte eine gute Chance gehabt, etwas fertig zu kriegen.

Hm, wollenmal sehen. Zugegeben, er hatte auf seinen Narwik-Zerstörern 25 Geschütze vom Kaliber 15 cm zu stehen und Torpedos und einen hübschen Vorrat von Nebelbojen, die Torpedoboote dagegen waren unter den herrschenden Wetterbedingungen eine kleine Belastung für ihn. 3 Treffer unserer 15;3 cm Geschütze waren genug um T 25 vollkommen außer Gefecht zu setzen. Und die Leute von T 26

nahmen

nahmen kein Blatt vor den Mund, was die Zuverlässigkeit ihres Schiffes anbetraf.

Das mag alles sein, McDonald, aber Erdmenger hätte seine Torpedoboote in einem Täuschungsmanöver verwenden können. Möglich, daß dabei 2 oder 3 Schiffe zum Teufel gegangen wären. Aber wir hätten vielleicht einen oder gar alle beide Kreuzer verloren. Ich glaube, es wäre das Risiko wert gewesen. Schließlich, der Offizier, der die Torpedoboote befehligte, hatte einige Wochen zuvor unseren Kreuzer"Charybdis" versenkt.

Sie meinen Korvettenkapitän Kohlauf? Das ist wahr. Aber das Gefecht spielte sich bei Nacht ab. Aber in diesem Falle verlangen Sie, daß Zerstörer und leichtgebaute Torpedoboote Kreuzer bei hellichtem Tage angreifen.

Trotzdem, ich bin fest davon überzeugt, Erdmengers beste Taktik wäre gewesen, die beiden Kreuzer anzugehen. Aber wer weiß, vielleicht hat er strikten Befehl gehabt, Verluste zu vermeiden. Wie Sie wissen, McDonald, die Deutschen sind knapp an Zerstörern und an Zerstörerpersonal.

Nun gut, juristisch gesprochen, im Zweifelsfalle wird zu Gunsten des Angeklagten entschieden.

Nehmen wir an, er hatte Befehl, jedes Risiko zu vermeiden, und nur dafür zu sorgen, den Blockadefahrer "Alsterufer" richtig nach Hause zu bringen. Was dann? Es war klar, daß er nicht wußte, daß die "Alsterufer" bereits versenkt worden war. Infolgedessen war es seine Pflicht, mit jedem feindlichen Schiff anzubinden, daß der "Alsterufer" vor den Bug laufen konnte.

Ja, das war seine Aufgabe.

Das war seine Aufgabe, was aber tut er? Er teilt seinen Verband auf, nachdem er herausgefunden hatte, daß es unmöglich für ihn war, sich unter den herrschenden Wetterbedingungen vor den beiden Kreuzern abzusetzen.

Stimmt. Erdmenger selbst lief auf seinem Südostkurs mit 3 Zerstörern und 4 Torpedobooten weiter. Die beiden anderen Zerstörer und 2 Torpedoboote drehten erst nach Westen, dann nach Norden ab und fuhren auf Heimatkurs. Gibt es dagegen etwas zu sagen?

Taktisch ist dagegen nichts einzuwenden, d.h., wenn er einmal den Entschluß gefaßt hatte, abzulaufen. Aber moralisch gibt es eine ganze Menge Einwände. Meiner Ansicht nach hätte er mit dem kleineren Verband fahren sollen, denn die Kreuzer würden ganz klar, dem nördlich fahrenden Verbande folgen, wenn man die Wetterbedingungen bedenkt. Es war Erdmengers Pflicht, diesen Verband zu führen.

In diesem Falle würde er versenkt worden sein, denn nur ein Schiff

von

197

von dem abgeteilten kam nach Hause. Mit anderem Worten, er irrte sich in der Lage.

Jawohl, er irrte. Darüber wollen wir uns morgen unterhalten.

Wir brachten eine kritische Besprechung des Seegefechtes am 28. Dezember in der Biskaya. Eine Fortsetzung der Unterhaltung zwischen Commander McDonald und Korvettenkapitän Collin wird voraussichtlich in unserer kommenden Abendsendung erfolgen.

Die beiden Offiziere der Royal Navy, Commander McDonald und Korvettenkapitän Collin, die bereits gestern eine kritische Unterhaltung über das Gefecht in der Biscaya am 28. Dezember geführt haben, setzen heute ihre Diskussion fort.
Commander Mac Donald und Korvettenkapitän Collin. Mac Donald, wenn Sie weiter die Führung der deutschen Zerstörer und Torpedoboote am 28. Dezember in der Biskaya zu rechtfertigen suchen, dann muß ich sagen, ich bin immer noch davon überzeugt, daß die Führung unzulänglich, wenn nicht unfähig war.

Collin, man ist immer klüger, wenn man aus dem Rathaus kommt, als wenn man reingeht. Sie vergessen eine Sache. Erdmenger mag gedacht haben, es seien noch andere britische Schiffe in der Nähe. Wenn er das gedacht haben sollte, so konnte er seine Kenntnis nur von Flugzeugmeldungen erhalten haben.

Sehr richtig. Bedenken Sie, die Biskaya war voll von Flugzeugen an jedem ... Sowohl die RAF, wie die deutsche Luftwaffe waren mit ihren Maschinen aus. Ein Offizier von T 25 erzählte mir, sie hätten 52 Warnungen in 24 Stunden gehabt.

Also gut, nehmen Sie an, ... hätte Flugzeugmeldungen über die Anwesenheit anderer britischer Schiffe gehabt. Wieso würde eine solche Meldung das Allgemeinbild verändert haben?

Nun, Sie wissen vielleicht nicht, Collin, daß den Männern von T 25, kurz bevor sie vom Bord gingen, gesagt worden war, daß 17 britische Zerstörer im Anmarsch waren.

17 Zerstörer, lächerlich! Es gab keine! 17 Zerstörer! Das klingt ja geradezu wie eine Versenkungsbehauptung der U-Boote.

All right, all right, das Entscheidende ist, daß ... (kurze Störung) geglaubt haben, daß 17 Zerstörer da waren. Ist das der Fall? Sollte er den Verlust eines Viertels des deutschen Zerstörerbestandes, eines Drittels der deutschen Torpedoflotte gegen solche Übermacht ... (kurze Störung).

Das hängt davon ab, welche Befehle er hatte. Alles, was ... (kurze Störung) bisher festgestellt haben, ist dieses: Erdmenger mag sich in der Zwangslage befunden haben zu versuchen, eher seine Schiffe zu retten als die Kreuzer anzugreifen. Ein anderer Punkt, an den ich Sie erinnern möchte, es standen nur noch wenige Stunden Tageslicht zur Verfügung, während der die Phantasie-Zerstörer hätten aufkommen können.

Das ist wahr, tatsächlich zwei Stunden. Also, er rettete seine Schiffe nicht. Er verlor drei, zwei weitere wurden schwer beschädigt. Gefangene sagen aus, daß ein anderes ins Tau genommen und nach Hause geschleppt werden mußte. Das war in summa summarum die Hälfte seiner Streitkräfte, d.h. sechs seiner Schiffe außer Gefecht gesetzt und dem Gegner, uns, keinerlei Schaden zugefügt.

Lieber Collin, es scheint mir klar, wir kommen über diesen Punkt zu keiner Einigung. Lassen wir das heut. Aber nun sagen Sie mir bitte eins, wie war das Verhalten der deutschen Schiffe im Gefecht. Sie haben ja mit Offizieren der "Glasgow" und der "Enterprise" gesprochen, nicht wahr?

Jawohl! Sie sagten mir 1. Artillerieschießen knapp durchschnittlich.

Durchschnittlich!

Schlechtes Zusammenspiel zwischen Artillerie und Einnebelung. 2. Seemannschaft: Durchschnitt. 3. Taktik: Schwach. 4. Die Torpedoboote: Diese Dinge sind so empfindlich und verwundbar für ein regelrechtes Gefecht.

Es scheint mir, den deutschen Schiffen fehlt die praktische Kampferfahrung.

Ich glaube, ja, aber geschickt geführt, könnten sie besser abgeschnitten haben.

Jetzt wirken Sie, Collin. Sie zeigen das, was man in Deutschland die versuchte Objektivität nennt.

Darauf kann ich nur sagen, Mac Donald, ich habe in Untersuchungskommission gesessen und bei solchen Gelgenheiten nimmt man keine Rücksicht auf feindliche Überlegenheit. Die einzige Frage, die interessiert, ist die: Wie wurden die Schiffe geführt a) während der Ausbildung, b) im Kampf.

O, ich stimme Ihnen zu, Collin. Aber das ist die Aufgabe eines deutschen Untersuchungsgerichts, scheint mir. Unsere Aufgabe ist nur, den britischen Gesichtspunkt klarzustellen.

All right, fassen Sie zusammen, Donald.

Danke, Der heutige ... Eindruck ist demnach also: 1. Überlegen an Zahl mit größerer Geschwindigkeit und überlegener Bewaffnung der deutschen Streitkräfte hätten sie eine Offensivtaktik versuchen können, das war nicht der Fall. 2. Der Grund mag gewesen sein, daß der Führer des Verbandes Befehl hatte, nichts aufs Spiel zu setzen, nichts zu riskieren, ferner, dass er einen falschen Begriff von den vorhandenen britischen Streitkräften hatte, nämlich daß Kapitän z. See ... falsche Meldungen erhielt. 3. Wie immer die Dinge lagen, indem er seine Schiffe durch Aufsplitterung des Verbandes zu retten suchte, gab er uns eine Chance, drei Schiffe zu versenken und zwei zu beschädigen. 4. Artillerieschießen der deutschen Schiffe: Durchschnitt; Taktik: schwach; Seemannschaft: unter normal.

Ja

KODAK SAFETY FILM

1196

Ja, aber hinzuzufügen bleibt: Die britischen Kreuzer bewiesen bessere Seemannschaft und einen höheren Stand des Artillerieschießens, sie waren infolgedessen in der Lage, das Beste aus dem Wetterbedingungen herauszuholen und sich die deutschen Irrtümer zunutze zu machen.

Sie hörten eine weitere Unterhaltung zwischen Commander Mac Donald und Korvettenkapitän Collin über das Seegefecht in der Biskaya am 28. Dezember.

- - -

1 St. 5930 Geh.

Abschrift! **Geheim**

An Tb(Kr) 195

Übersetzung aus "Daily Telegraph" vom 19. Jan. 1944.

Fernschr. St.: Feindfolgung Marine

Verlage zu: Ch II b

Rettung deutscher Seeleute durch das irische Schiff "Kerlogue".

In einem irischen Hafen liegt das 330 t große Schiff "Kerlogue", das mit 167 deutschen Seeoffizieren und Mannschaften an Bord in die Heimat zurückkehrte. Die deutschen Seeleute sind Überlebende der Schlacht in der Biscaya am 27. und 28.12., als zwei britische Kreuzer, "Glasgow" und "Enterprise", einen Blockadebrecher und 3 von 11 deutschen Zerstörern versenkten.

Über die Heimreise der "Kerlogue" wurden die phantastischsten Geschichten geschrieben. Erst jetzt ist es möglich, einen ausführlichen Bericht eines Besatzungsmitgliedes der "Kerlogue" über diese, für Retter und Gerettete gleich abenteuerliche Fahrt zu geben.

Die "Kerlogue" befand sich mit einer Fracht Orangen auf der Fahrt von Lissabon nach Dublin. Sie hatte einschl. Kapitän, Ingenieur und 1. Maat eine Besatzung von 10 Mann. Ihrer ganzen Bauart nach ist sie nur für den Küstenverkehr, nicht aber für die Hochseefahrt bestimmt. Sie hat eine Länge von 130 Fuß und eine Breite von 35 Fuß. Durch die kriegsbedingte Schiffsraumverknappung war sie gezwungen, auf fremden Routen zu fahren.

Bald nach der Ausfahrt aus Lissabon wurde das Wetter sehr schlecht, das Schiff nahm viel Wasser über und rollte heftig. Es war eine stockdunkle Nacht, in der man nichts sehen konnte, als eine Anzahl weit entfernter Detonationen in nördlicher Richtung gehört wurden. Etwa eine Stunde nach Sonnenaufgang wurde ein Flugzeug gesichtet, ob es ein deutsches oder britisches Flugzeug war, konnte nicht ausgemacht werden. Es warf in einem einige Meilen entfernten Gebiet Fackeln ab. Der Kapitän, Capt.Donoghue, beschloß, die Angelegenheit zu untersuchen und änderte den Schiffskurs.

Als wir uns der bezeichneten Stelle näherten, rief der Ausguck: "Floß an Backbord", zwei Minuten später "zwei Flöße an Steuerbord". Wenige Minuten später waren wir in dem mit Fackeln bezeichneten Gebiet. Rundherum schwammen Schiffbrüchige im Wasser. Auf den Kämmen der riesigen Wellen wurden Flöße sichtbar, auch Wrackteile, an

die

A-94

die sich Menschen anklammerten. Wir wußten zunächst nicht, ob es sich um Deutsche oder Engländer handelt, ob es sich um Ersatzungehörige eines versenkten Handelsschiffes oder um solche eines Kriegsschiffes handelte. Schließlich machten wir an den Uniformen aus, daß es Deutsche waren. Wir nahmen sie an Bord. Einige waren schwer verletzt. Alle litten unter der Schockwirkung.

Einige holten wir mit Bootshaken an Bord; wir wußten nicht, ob sie tot oder lebendig waren. Ihre Hände und Gesichter waren blau gefroren; sie müssen stundenlang im Wasser herumgeschwommen sein. Wir machten Wiederbelebungsversuche und setzten die Rettung der übrigen fort.

Zehn Stunden lang umkreisten wir die Stelle und nahmen immer mehr Männder an Bord, sie scheinen kein Ende zu nehmen. Bald wimmelte es an Bord von Überlebenden. Auf der Brücke, die nur 6 Fuß lang ist, waren 24. Im Maschinenraum - 30 x 20 Fuß, waren 57. Jeder Durchgang war so vollgestopft mit ihnen, daß niemand hindurch konnte. Im Maschinenraum waren so viele, daß sich der Ingenieur nicht bewegen konnte.

Nur vier von ihnen konnten englisch sprechen und diese sagten nicht viel. Sie sagten nicht, woher oder von welchem Schiff sie kamen, und wir hatten auch genug zu tun, die Verwundeten am Leben zu halten und die "Kerlogue" auf ihren Kurs zu bringen, um viel zu fragen.

Stunden später erfuhren wir durch Fragen, daß noch viel mehr Leute im Wasser gewesen sein müssen, wir hatten wohl nur die Hälfte gerettet.

Der Zustand der Verwundeten war mitleiderregend. Wir hatten keinen Arzt an Bord und die Medikamente waren völlig unzureichend. Die am schwersten Verwundeten ließ Capt. Donoghue in seine Kabine legen und in die Mannschaftsquartiere und behandelte sie selbst.

Ein Mann war von Kopf bis Fuß verbrannt. Als wir ihn an Bord nahmen, war er bei Bewußtsein und konnte sprechen. Trotz all unserer Anstrengungen starb er am nächsten Tage. Wir bestatteten ihn auf See. Im ganzen starben drei Mann.

Lebensmittel, Wasser und Kleidung bereiteten uns die größten Sorgen. Wir teilten alle Kleider, die wir hatten, aber die meisten Deutschen hatten so gut wie nichts am Leibe. Wir brachen die Orangenladung an, um sie am Leben zu halten.

Zu keiner Zeit versuchten die Deutschen, wie behauptet worden ist (Anm. der Zeitung "nicht im Daily Telegraph") das Schiff in ihre Hände zu bekommen und in einen von Deutschen besetzten Hafen zu bringen. Sie waren körperlich in viel zu schlechter Verfassung für

derartige

193

derartige Versuche, obwohl sie uns zahlenmäßig überlegen waren. Im Gegenteil halten sie bei der Schiffsführung. Wie bereits gesagt, war der Maschinenraum so bevölkert, daß es unmöglich war, sich darin zu bewegen. So zeigte ihnen der Ingenieur durch Zeichensprache die Handhabung der Instrumente, die er selbst nicht erreichen konnte.

Bevor wir nach Dublin kamen, hätten wir zur Kontrolle einen britischen Hafen anlaufen müssen; der Brennstoff reichte jedoch nicht mehr aus und so entschloß sich Capt. Donoghue, den nächsten Hafen, Cobh (Queenstown), anzulaufen.

Vor Cobh kam uns ein Tender entgegen mit Lebensmitteln, Wasser und Medikamenten, die uns, mit so vielen Schwerkranken an Bord, gefehlt hatten. Einige der Schwerverwundeten bekamen eine Narkose, um ihre Schmerzen zu erleichtern.

Es kam auch ein Pfarrer an Bord, der zwei der Sterbenden, einem Lt. Adolf Brnaya und einem Obermatrosen, die Sakramente reichte. Sie wurden am nächsten Tag auf dem alten Friedhof von Cobh beerdigt.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos.917/44 A2

Befehlsstelle, den 26. Februar 1944.

192

Prüf-Nr. 74

An

Geheime Kommandosache !

Führer der Zerstörer
alle Z.- u. T.-Flottillen
alle Zerstörer und T-Boote
nachrichtlich:
Marinegruppenkommando West
Oberkommando der Kriegsmarine - 1.Skl. -
Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. Qu-
Reserve (12x)

Eingegangen am 6.3.44
Skl. B. Nr. 7034
mit 1 Anl.

Prf.Nr 1
" 2 - 10
" 11 - 72
" 73
" 74
" 75
" 76 - 87

Betrifft: Gefecht der 8. Zerstörer-Flottille und 4. T.-Flottille am 28.12.43

Vorgang : Gr.West Gkdos.400 v.22.1.44

Aus dem taktischen Verlauf des Gefechts der Zerstörer und Torpedoboote gegen 2 englische Kreuzer sind wertvolle - wenn auch nicht in jeder Hinsicht neue Erfahrungen zu folgern. Nachstehenden Ausführungen ist der Bericht des Marinegruppenkommandos West über das Gefecht zugrunde gelegt.

1) Eine eindeutige Beurteilung der Führung des Zerstörer- und Torpedoboots-Verbandes unmittelbar vor dem Gefecht und während seines Verlaufs ist nicht möglich. Der Flottillenchef und der Kommandant des Flottillen-Führerzerstörers sind in diesem Gefecht gefallen. Die Gründe für die - wie nachträglich festgestellt - nicht zutreffende Beurteilung der Gesamtfeindlage auf dem Führerboot (mehrere Feindgruppen), durch die offenbar in der ersten Phase der Gefechtskurs sowie später wahrscheinlich auch der Entschluss zur Teilung des Verbandes massgeblich bestimmt worden sind, werden restlos nicht mehr zu klären sein. Die Wetterlage (NO 7, Seegang 5 - 6) hat sowohl den Waffeneinsatz als auch die Beweglichkeit und die taktischen Einsatzmöglichkeiten der Zerstörer und Torpedoboote in hohem Masse ungünstig beeinflusst und sie den standfesteren und seefähigeren englischen Kreuzern gegenüber entscheidend benachteiligt. Als weiteres ungünstiges Moment muss die geringe Geschwindigkeit der Torpedoboote gewertet werden, durch die der Verbandsführer bei Einleitung und

191

Durchführung des Gefechts offenbar stark hemmende Bedingungen empfunden hat. Es war der Verbandsführung daher nicht möglich, sich - wie vielleicht zuerst beabsichtigt - der Gefechtsberührung zu entziehen. Dem Gegner musste weitgehend die Wahl der Gefechtsentfernung und der taktisch günstigeren Position überlassen werden.

2) Das Gefecht hat eindeutig gezeigt, welche Bedeutung dem Nachrichtenübermittlungsdienst zukommt. Das Marinegruppenkommando Nord und Flottenkommando stimmt mit der Gruppe West darüber überein, dass im Nachrichtendienst Mängel bestanden, die die Gefechtsführung ungünstig beeinflusst haben. Es hat sich ferner gezeigt, dass eine Unterrichtung über die Gefechtslage auch dann notwendig ist, wenn die Führung der Ansicht sein kann, dass das Gefechtsfeld von allen Beteiligten übersehen wird. Dies ist während des Gefechts am 28.12.43 in Wirklichkeit nicht der Fall gewesen. Vor allzu grosszügigem Gebrauch der funktelegrafischen und funktelefonischen Nachrichtenmittel wird erneut gewarnt. Für die taktische Führung im Gefecht ist in erster Linie das Flaggensignal bestimmt. Der UK-Telefonie gegenüber hat der Funkgefechtssignaldienst wesentliche Vorteile.

3) Es muss in Rechnung gestellt werden, dass die englische Ausbildung, Kampferfahrung und Seegewöhnung gegenüber der unserer Zerstörer und Torpedoboote im Kriegsverlauf eine gewisse Überlegenheit gewonnen haben. Die Gründe hierfür mögen sein:

a) Ständiger Einsatz der Engländer auf See unter allen Seeverhältnissen, zahlreiche Kampferfahrung,
b) wahrscheinlich geringerer Personalwechsel, langjährig seebefahrenes Personal an Bord,
c) bessere Übungsmöglichkeiten in vom Kriegsgeschehen abgelegenen Gebieten,
d) einfachere Anlagen, einfachere Bedienung, kürzere Instandsetzungszeit, schnellere Ausbildung, geringere Störanfälligkeit.

e) Öl

190

Die ungünstigen Ausbildungsverhältnisse bei uns, hervorgerufen durch den notwendig frühzeitigen Einsatz der Einheiten für Kriegsaufgaben, durch die schwierige Brennstofflage, durch grossen, laufenden Personalwechsel bei allen Dienstgraden, sind vor dem Ob.d.M. in mündlichem Vortrag zur Sprache gebracht worden. Die entsprechenden Anträge auf erhöhte Ölzuteilung und stetigere Personalverhältnisse sind gestellt worden. Entsprechende Entscheidungen stehen bevor. Es ist Aufgabe der einzelnen Kommandos und der Flottillen, die vorhandenen Ausbildungsmöglichkeiten mit allem Nachdruck mit Energie und Zähigkeit zu nutzen. Seegewöhnung - auch unter ungünstigen Wetterbedingungen - ist besonders zu fördern.

4) Die unbefriedigenden Seeigenschaften der Zerstörer sind bei den jetzigen Typen der Zerstörer 36 A nicht mehr zu beheben. Sie werden bei den Zerstörern 36 B, die mit 12,7 cm-Geschützen bestückt sind, aller Voraussicht nach günstiger werden. Die geringe Geschwindigkeit der Flottentorpedoboote 39 ist ein bedauerlicher Mangel. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Boote ursprünglich nicht für weitreichende Operationen bestimmt waren. Für die künftigen Torpedoboots-Neubauten hat Gr.Nord/Flotte die Forderung nach einer erhöhten Geschwindigkeit gestellt.

5) Folgende Erfahrungen sind aus diesem Gefecht zu ziehen:

a) Bei einem hinhaltenden Gefecht auf grosse Entfernung, auf der sich der Gegner ausserhalb der Reichweite der Zerstörer hält, wird er zu hohem Munitionsaufwand bei geringen Trefferaussichten gezwungen. Bei einem langsamen Heranstaffeln werden sich mit Verringerung der Entfernung seine Trefferaussichten steigern, ohne dass zunächst ein wirkungsvoller Waffeneinsatz der Zerstörer und Torpedoboote möglich ist. Es kann daher in Fällen, in denen wie hier rein zahlenmässig auf eigener Seite eine Überlegenheit besteht und das Gefecht durchgestanden werden muss, häufig richtiger sein, die Zone der eigenen grossen Gefährdung, in der man aber dem Gegner keinen Abbruch tun kann, so schnell wie möglich zu durchlaufen: d.h. mit spitzer Lage und hoher Fahrt auf den Gegner zuzuhalten.

189

Bei den Schwierigkeiten, ein schnelles, bewegliches und noch dazu die Seite wechselndes Fahrzeug (Bug rechts, Bug links) von der Grösse eines Zerstörers oder T-Bootes zu beschiessen, sind die Trefferaussichten des Gegners als gering anzusehen, jedenfalls ungünstiger, als bei der anderen Entwicklung der Gefechtslage. Selbst wenn der Gegner mit Batterieteilung schiesst, wird er bei einer Vielzahl von Zielen (in diesem Falle waren es 11 Einheiten) nicht alle gleichzeitig beschiessen können, sodass der Versuch, so nahe an den Gegner heranzukommen, dass der Einsatz der eigenen Torpedowaffe und Artillerie der Zerstörer möglich und aussichtsvoll ist, durchaus zum Erfolg führen kann.

b) Die Taktik, den Gegner in derartigen Gefechtslagen zu umteilen, und ihn von 2 Seiten anzugreifen, ist torpedotaktisch und artilleristisch häufig günstig. Sie erfordert aber in der Praxis ein sehr sorgfältiges, auf einander abgestimmtes Zusammenarbeiten. Beide Gruppen müssen dann von dem Drange erfüllt sein, den Gegner nachdrücklich zu Leibe zu rücken. Dieser wird entweder das Feuer halbieren, vielleicht sogar noch weiter unterteilen, oder aber sich auf eine Gruppe konzentrieren müssen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit für die nur schwach oder gar nicht unter Feuer liegende Gruppe, scharf nachzudrängen und den Gegner ernsthafte Waffenwirkung spüren zu lassen, da sonst die Gefahr besteht, dass der Gegner sich auf den anderen Teil des Verbandes ausschliesslich konzentriert und diesen ausschaltet.

c) Bei schwerem Seegang und entsprechendem Gefechtskurs werden kleinere Einheiten bei hoher Geschwindigkeit zwangläufig viel Wasser übernehmen. Dadurch werden Waffeneinsatz, Ausguck und taktische Führung u.U. völlig lahmgelegt, zumindest aber stark beeinträchtigt. In solchen Lagen wird abzuwägen sein, ob nicht durch eine Verminderung der Geschwindigkeit die Verbesserung der Einsatzbedingungen für die Waffen unter Inkaufnahme geringerer Beweglichkeit (Ausweichmöglichkeit vor Aufschlägen),

118

unter Zurückstellung des Strebens nach Raumgewinnung oder anderen taktischen Vorteilen voranzustellen ist, zumal dann, wenn der Gegner ohnehin über einen Geschwindigkeitsüberschuss verfügt und ein Zwang zur Innehaltung eines bestimmten Gefechtskurses besteht.

d) Die enge takt-ische Kopplung von Einheiten verschiedenartiger taktischer Eigenschaften (z.B. Geschwindigkeit !) kann schwerwiegende Nachteile zur Folge haben. Der Führer begibt sich damit in der Regel der Möglichkeit, die taktischen Vorzüge der hochwertigeren Einheiten voll und freizügig auszuschöpfen. Es ist in solchen Fällen meist richtiger, beste Wirkung mit den zusammengefassten, gleichartighochwertigen Einheiten zu erstreben, womit wahrscheinlich auf längere Sicht dem Streben nach Deckung der schwächeren Einheiten besser gedient wird. Auch hier kann der Grundsatz gelten: Wirkung geht vor Deckung !"

Abschliessend ist festzustellen:
Verlauf und Ausgang dieses Gefechtes sind durch das Zusammentreffen mancher nachteiliger Umstände entscheidend ungünstig beeinflusst worden. Haltung und Kampfgeist der Besatzungen - dies geht aus den Berichten der Kommandanten eindeutig hervor - waren gut. Dies erfüllt uns mit der berechtigten Hoffnung, dass unsere in zahlreichen Unternehmungen bewährten Zerstörer und Torpedoboote unter günstigeren Bedingungen auch bei der Überlegenheit des Gegners zur See und in der Luft wieder zu Erfolgen kommen werden.

Im Entw.gez.: Schniewind

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der Chef des Stabes

Admiral

Geheim!

(13 B) Kö./Bu. 18. Februar 1944

Britischer Rundfunk über das Seegefecht in der Biscaya am 28.12.

Angaben über den Gefechtsverlauf.

Daventry GRX, 17.2., 19.oo Uhr

deutsch:

Am 28.12. wurden versenkt: der deutsche Zerstörer 'Z 27' und die Torpedoboote 'T 25' und 'T 26', versenkt durch zwei britische leichte Kreuzer in der Biscaya. Die folgende Beschreibung der Kampfhandlungen beruht auf den Gefechtsberichten:

Das Gefecht fand statt am 28.12. zwischen 13.oo und 16.oo Uhr bei schlechtem Wetter. 11 deutsche Zerstörer und Torpedoboote unter dem Befehl von Kapitän z.S. E r d m e n g e r fuhren auf südwestlichem Kurs, etwa 3oo Seemeilen von Brest entfernt. Standort ungefähr 46° Nord und 12° West. Die deutschen Einheiten waren auf der Suche nach dem Blockadefahrer 'Alsterufer', der von Japan erwartet wurde, jedoch überfällig war. Die 'Alsterufer' war in der vorhergehenden Nacht versenkt worden. Zwei britische leichte Kreuzer, die 'Glasgow' und die 'Enterprise', die durch alliierte Flugzeuge von der Anwesenheit der deutschen Kräfte Meldung erhielten, näherten sich von Süden her und nahmen einen Kurs, der sie zwischen den deutschen Schiffsverband unter Kapitän z.S. Erdmenger und dessen französische Stützpunkte zu stehen brachte. Die britischen Schiffe waren von ihrem Hafen Plymouth rund 4oo Seemeilen entfernt. Um 13.22 Uhr steuerten die britischen Kreuzer westlichen Kurs, um den deutschen Kriegsschiffsverband abzufangen, sichteten ihn und gingen auf südlichen Parallelkurs zu den deutschen Schiffen. Kapitän z.S. Erdmenger behielt Südostkurs bei, und die gegnerischen Verbände eröffneten das Feuer. Die britischen Kreuzer verfügten über 19 15,3 cm-Geschütze, die deutschen Zerstörer und Torpedoboote über 25 Geschütze vom Kaliber 15 cm. Die britischen Kreuzer besassen 14 Torpedorohre, die deutschen Einheiten 76. Die Höchstgeschwindigkeit der deutschen Zerstörer betrug 35 Seemeilen, der britischen Kreuzer 31 Seemeilen. Der Feuerbefehl bestand 3/4 Stun-

186

Qm 26259

den. Beide Verbände hatten einen starken Ostwind ..... mit grober See, die den Vorteil der höheren Geschwindigkeit für die deutschen Zerstörer etwas verminderte. Die deutschen Schiffe machten geschickten Gebrauch von ihren Nebelbojen, um sich vor dem britischen Feuer zu decken. Im Artillerieschiessen zeigten die deutschen Zerstörer und Torpedoboote nur durchschnittliche Leistungen, sie waren zudem behindert durch den eigenen Nebel. Viele Einschläge lagen nahe den Kreuzern, aber nur ein direkter Treffer wurde ....., und zwar auf der 'Glasgow'. Die deutschen Kriegsschiffe erhielten eine Anzahl Treffer. Während der 45 Minuten des Gefechts hatte Kapitän z.S. Erdmenger weder ein Offensiv- noch ein Defensivmanöver mit seinen 11 Einheiten versucht. Um 14.15 Uhr liess er Torpedos abfeuern, ohne den Kurs zu ändern. Die britischen Schiffe wichen aus. Einige Minuten später erfolgte das erste und letzte deutsche Gefechtsmanöver. Unter Nebeldeckung teilte Erdmenger seinen Verband auf. 7 Schiffe, 3 Narvik-Zerstörer und 4 Torpedoboote, liefen mit hoher Fahrt auf Südkurs weiter. Die restlichen vier Einheiten, 2 Narvik-Zerstörer und 2 Torpedoboote, drehten auf West und dann auf Nord. Die britischen Kreuzer folgten der letzteren Gruppe, die auf Heimatkurs lief. Sie schlossen bis auf Schussweite auf. Viele Treffer wurden auf allen vier deutschen Einheiten erzielt. Das britische Feuer wurde nur schwach beantwortet. Dagegen wurde beobachtet, wie ein Torpedoboot einen Torpedo abschoss. Um 15.00 Uhr lag ein Schiff des deutschen Verbandes gestoppt, zwei andere wurden von den britischen Kreuzern auf kurze Entfernung ins Gefecht verwickelt. Ein Zerstörer, der verschiedene Treffer erhalten hatte, drehte unter Rauchentwicklung nach Norden ab. Innerhalb weniger Minuten wurden zwei deutsche Einheiten, und zwar 'Z 27' und 'T 25', versenkt. Die britischen Kreuzer brachen die Verfolgung des deutschen Zerstörers ab, um 'T 26' zu versenken. Das Torpedoboot lag mit gestoppten Maschinen. So weit der Gefechtsverlauf.

(R)

Reimes

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab G 349/44 AIop

Führungsquartier, den 25.1.1944

Geheim!

An

Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
Marinegruppenkommando Nord / Flottenkommando
Führer der Zerstörer
8. Zerstörer-Flottille
4. Torpedobootsflottille

In der Anlage werden je 3 Bilder im Nachgang zu Gruppe West Gkdos 400/44 (Gefechtsbericht der 8.Z-Flott. und 4. T-Flott. am 28.12.1943) nachgereicht. Bild 1 gehört zur Phase 25.12. 16,50. Bilder 2 und 3 zur Phase 28.12. 12,30.

Im Auftrage:

j.t.
Dominik

1 Anl 52,40 g -2-

A F E T Y ▲ F I L M ●■

1. Anlage zu Gruppe West G 349/44

AB4



Bild 1 (25.12., 16,50) „Enterprise"

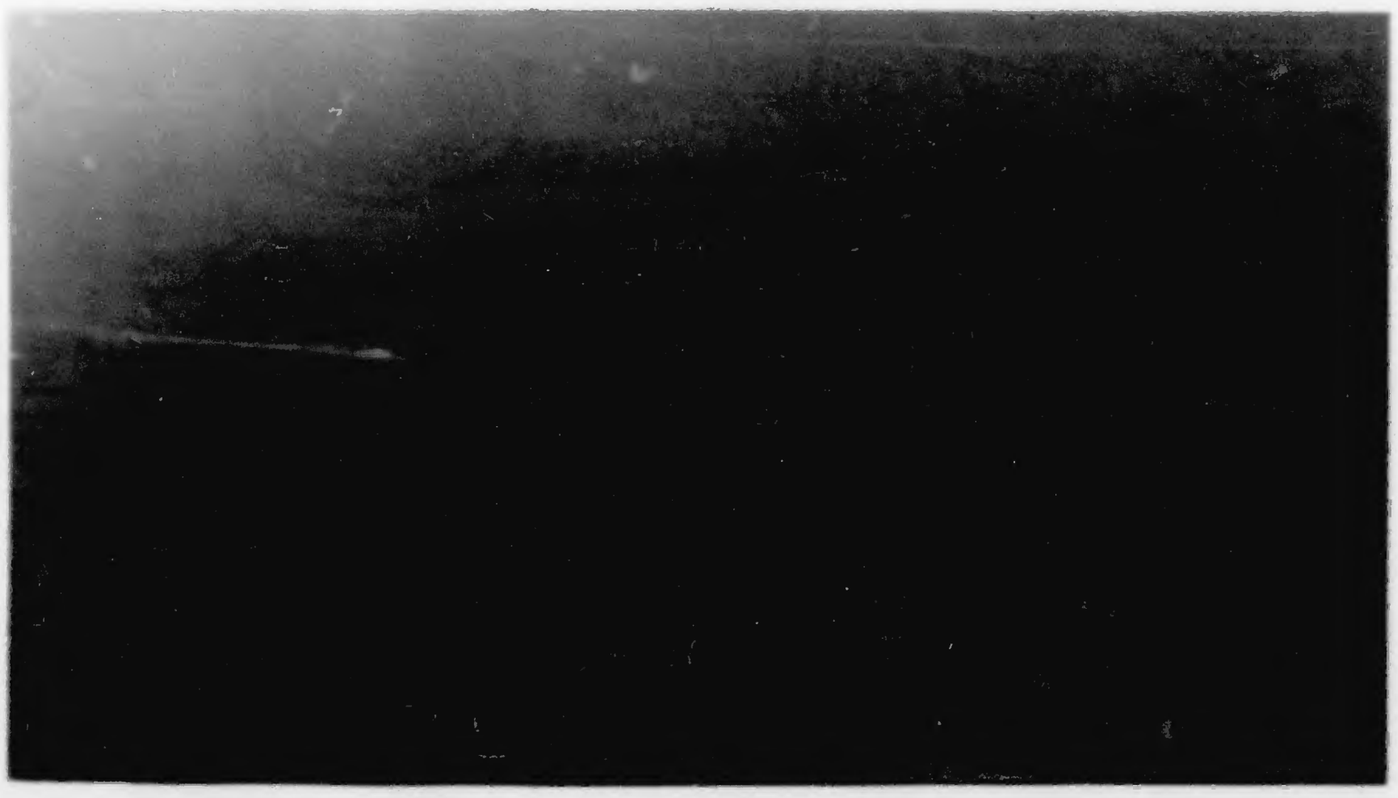


Bild 2 (28.12., 12,30)

1 Nkl 5240g/44 Enterprise Glasgow

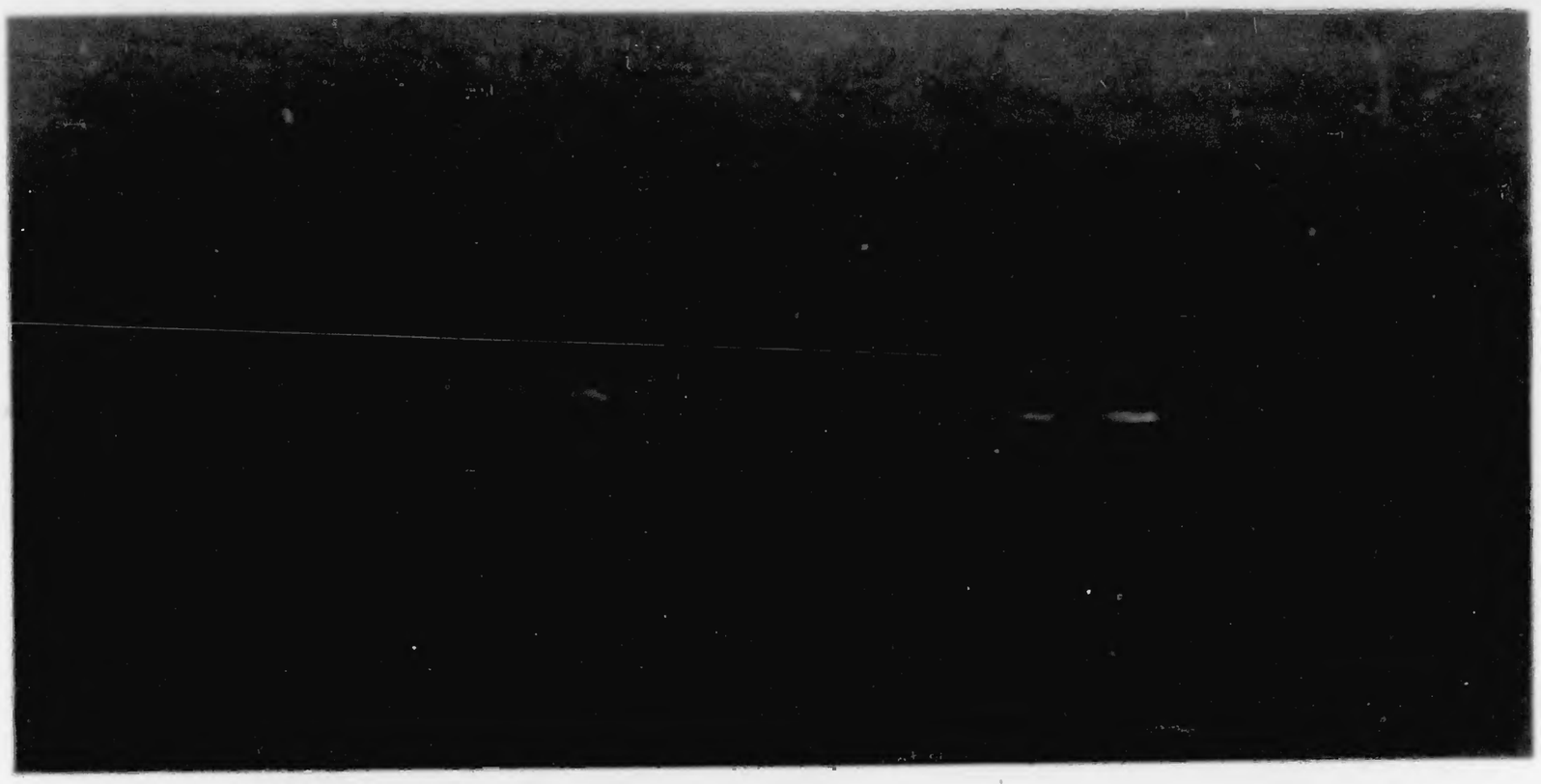


Bild 3 (28.12., 12,30)

1 Akte 5240 g/44

Geheime Kommandosache!

182

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führatb. Gkdos 400/44

Fü.Qu., den 22. Januar 1944.

Vortrag vor Ob.d.M. Skl

An OKM usw. 23.I.44

Oberkommando der Kriegsmarine / Skl Prf.Nr. 1
Marinegruppenkommando Nord / Kdos " 2
Führer der Zerstörer " 3

nachrichtlich:

8. Zerstörerflottille „Narvik" " 4
4. Torpedobootsflottille " 5

Jn der Anlage wird ein zusammenfassender Bericht der Marinegruppe West über das Gefecht der 8. Z.- und der 4. T.- Flottille am 28.12.1943 in der Biscaya vorgelegt.

Gruppe beabsichtigt nicht, über die Unternehmung „Osorno" vom 23. bis 26.12. eine besondere Berichterstattung vorzulegen. Über die im dem K.T.B. der Gruppe festgelegten Ereignisse und Erkenntnisse hinaus sind wesentliche Gesichtspunkte bei der Auswertung nicht zutage getreten. Was im einzelnen zu sagen ist, wird bei der Stellungnahme der Gruppe zu den einzelnen K.T.B.'s gesagt werden.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes
R. Hoffmann

1 Skz 2349/44 g.Kdos
Fs 1 Skz 2525/44 g.Kdos + 1 Anl + 2 Kartenskizzen = 1 Skz 2525/44 g.Kdos

Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 400/44

181

Geheime Kommandosache!

B e r i c h t

Über das Gefecht der 8. Z-Flottille "Narvik" und 4. T-Flottille am 28. Dezember 1943.

1.) V o r g e s c h i c h t e :

Aufgabe der Unternehmung war das Einbringen des Blockadebrechers "Trave" ("Alsterufer") durch Zerstörer und Torpedoboote unter vollem Einsatz.

Die Aufgabe fand von vornherein unter weniger günstigen Umständen statt als die vorhergegangene Unternehmung "Bernau". Das Überraschungsmoment entfiel. Der Gegner mußte jede eigene Bewegung als eine erneute Blockadebrecheroperation werten. Die Pause zwischen den beiden Unternehmungen war bereits im Zeitplan knapp bemessen. Dies erklärt sich aus dem Zwang, die beiden Blockadebrecher mit einem Abstand von 4 Tagen aufzunehmen wegen der nicht größeren Lücke zwischen 2 Geleitzügen auf dem Geleitzugtreck. Durch Nebel auf der Gironde und das verspätete Eintreffen vereinzelter Boote nach der Unternehmung "Bernau" verringert sich die Ruhezeit für die Boote. Öl- und Wasserergänzung, Munitionsübernahme, Beseitigen von Seeschäden, lassen die Besatzungen nicht zur verdienten Ruhe kommen. Durch erneute Nebelvoraussage müssen klare Boote bereits am Abend des 26.12. die Gironde verlassen, um draußen zu ankern. Alle diese Ereignisse führen zu einem starken FT-Gebrauch, der dem Gegner zweifellos aufgefallen sein wird (30 FT's!) und ihn auf das Anlaufen einer zweiten Operation hingewiesen haben kann. Die Signalstation in Royan erweist sich der durch diese Dinge entstehenden Belastungen nicht gewachsen.

Anl. zu 1/Mi 2313 Mrz Pö

180

Trotzdem gelingt es sowohl der Gironde-Gruppe - 5 Zerstörer (ohne Z H1) und 2 T-Boote - als auch der Brest-Gruppe - 4 T-Boote -, zeitgerecht auszulaufen. Die Boote treten ihren Marsch am 27.12. planmäßig an und bleiben im Küstenvorfeld von der feindlichen Aufklärung unerkannt, möglicherweise ist jedoch am 27. vormittags ein feindlicher Aufklärer über dem Gironde-Gebiet gewesen. Einwandfrei ist diese Tatsache nicht zu klären. Am Abend des 27. gegen 2000 Uhr stellt die Zerstörergruppe im Fu.M.B. ein A.S.V.-Gerät fest.

Am Morgen des 27. wird "Trave" von der Feindluft erfaßt und bis 1140 Uhr werden vom B-Dienst Fühlungshaltermeldungen des Gegners und Ansatz verschiedener Flugzeuge gegen "Trave" erfaßt.

Um 1140 Uhr wird die letzte Fühlungshaltermeldung aufgenommen, danach wird nur noch reger Feindfunk ohne Deutung mitgehört, der kein klares Bild über die Lage von "Trave" zuläßt. Da "Trave" keine Notmeldungen abgibt, muß angenommen werden, daß "Trave" noch schwimmt und den Marsch nach Osten fortsetzt. Der von "Trave" gemeldete Standort von morgens 0930 Uhr ist derart, daß der Treffpunkt - direkt angesteuert - gerade erreicht werden kann. In der Nacht werden aus dem feindlichen Funkspruchverkehr Teile gedeutet, in denen von einem verdächtigen Schiff und von einem Standort die Rede ist, der ungenau gedeutet, dem Standort von "Trave" entsprechen kann. Spätere Nachrichten aus Feindveröffentlichungen ergeben, daß "Trave" wahrscheinlich gegen Mittag des 27. bei einem Flugzeugangriff getroffen, sofort in starken Brand geraten und anschließend gesunken ist. Besatzung in den Booten, vom Feind aufgenommen. Warum "Trave" bei dieser Lage nicht mehr funken konnte, ist unklar.

2.) **Gefechtsverlauf:**

4. T-Flottille läuft mit T 23, T 24, T 26 und T 22 am 27.12.43 um 1000 Uhr aus Brest aus, marschiert bis

179

Punkt "Eis" und steuert dann den Treffpunkt BE 6698 an.

8. Z-Flottille mit Z 27, Z 24, Z 23, Z 32 und Z 37 meldet um 1000 Uhr das Passieren von Punkt "Garten". An diesen Verband angehängt sind die beiden T-Boote T 25 und T 27, für die ursprünglich der Marsch zu Punkt "Eis" und Vereinigung mit der 4. T-Flottille vorgesehen war, die aber infolge Verzögerung durch die Öl- und Wasserergänzung auf Le Verdon-Reede den Punkt nicht mehr zeitgerecht hätten erreichen können. 8. Z-Flottille steuert 273 Grad, 21 sm.

Am Tage werden Fühlungshalter am Verband nicht beobachtet.

8. Z-Flottille und 4. T-Flottille erhalten Funkspruch von Gruppe West um 2337 Uhr, daß aus B-Dienst nichts hervorgeht, wonach Flottillen von Feindluft erfaßt sind.

Die Annahme des Zerstörers Z 32, daß ein beobachteter feindlicher Sucher mit A.S.V.-Gerät am 27. um 2000 Uhr den Verband geortet haben müsse, kann nicht als sicher angesehen werden. Es unterblieb indessen richtigerweise die Abgabe eines Funkspruches. Die auch bis zum nächsten Morgen nicht eintreffenden feindlichen Fühlungshalter erwecken nachträglich den Eindruck, daß der Feind es absichtlich vermied, Fühlung zu suchen, sodaß eine planmäßig vorgesehene Operation des Feindes möglich scheint.

Im Qu. BF 7245 geht 8. Z-Flottille um 0330 Uhr des 28.12. auf NW-Kurs und steuert Qu. BE 6923 an.

Z 23 beobachtet um 0610 Uhr in rw. 60 Grad einen hellen Schein, der einer Explosion ähnlich sieht. Die dann getroffene Überlegung, daß es sich um den Blockadebrecher gehandelt haben könne, ist unrichtig, da der gestern von "Trave" durch Funkspruch abgesetzte Standort richtig war und nachträglich mit den Erkenntnissen des B-Dienstes übereinstimmte. "Trave" könnte noch nicht so weit sein. Um was es sich gehandelt hat, ist ungeklärt.

0730 Uhr werden T 25 und T 27 zum Qu. BE 6689 entlassen zum Treffen mit 4. T-Flottille.

0800 Uhr hat 8. Z-Flottille Aufklärungsstreifen mit Kurs 285 Grad und mittlerer Fahrt eingenommen.

Bei einer von Z 23 während des Vormarsches im NO in Entfernung von 180 hm gesichteten starken Rauchwolke und Mastspitzen wird es sich um ein Boot der 4. T-Flottille gehandelt haben. Wenn es sich tatsächlich um eine Feindeinheit gehandelt hätte, hätte 4. T-Flottille diese, da näherstehend, erkennen müssen.

Gegen 0930 Uhr wird der Verband von Feindluft erfaßt. Chef 8. Z-Flottille meldet dieses durch Funkspruch mit Zusatz 6672, 285 Grad, 17 sm, 4 T-Flottille auf Treffpunkt.

Chef 8. Z-Flottille setzt ~~um 1000 Uhr~~ Funkspruch ab, daß eigene Luft Objekt nicht gesichtet, obwohl gute Sicht. Standort Qu 6592, Kurs 105 Grad, 17 sm. ~~Anschließend 1045 Uhr~~ unter Beibehaltung Aufklärungsstreifen durch Wendung kehrt auf 1050 gemacht. Chef 8. Z-Flottille ist also offenbar der Ansicht, daß bei der guten Sicht das Nichtsichten des Objekts durch die eigene Luft die Annahme mit Sicherheit rechtfertigt, daß das Objekt nicht in erreichbarer Nähe westlich von ihm stehen kann und daß als einzige Möglichkeit verbleibt, daß Objekt in Dämmerung vorbeigelaufen ist und schon im Osten steht. Warum Chef 8. Z-Flottille mit Uhrzeitgruppe 1000 Uhr bereits Ostkurs angibt, obwohl er erst um 1045 Uhr tatsächlich kehrt gemacht hat, ist unklar. ~~Gruppe~~ SKL nahm bei Eingang der Meldung zunächst Auf- und Abstehen der Flottille an und hat erst später erfahren, daß es sich bei dieser Wendung bereits um das endgültige Kehrtmachen gehandelt hat.

1230 Uhr wird im Qu. 6684 auf- und abstehende 4. T-Flottille erreicht. Diese geht auf gleichen Kurs 105 Grad, nimmt Marschformation ein und läuft vor der 8. Z-Flottille her, etwa an ihrem Nordflügel stehend.

177

Z 23 nimmt auf der Flugzeugwelle eine Aufklärungsmeldung von einem der planmäßigen Aufklärungsflugzeuge mit Uhrzeitgruppe 1235 Uhr auf, nach der Feindkreuzer ~~Kurs Ost~~ stehen, also ostwärts vom eigenen Weg. Diese Meldung wird 1306 Uhr an Z 27 - das Führerboot der 8. Z-Flottille - übermittelt, da dort ~~unklarer~~ Text.

1258 Uhr Befehl: Kurs 90 Grad, Höchstfahrt. Chef 8. Z-Flottille gibt Feindmeldung durch UK folgendermaßen durch: "Divisionsweise sammeln. Feindkreuzer kommt von achtern".

Von Z 24 und Z 23 wird Chef 8. Z-Flottille darauf aufmerksam gemacht, daß Feind nicht im Westen, sondern Osten steht.

Es ist nicht ersichtlich, wie Chef 8. Z-Flottille zur Annahme der Feindposition im Westen kommt. Möglicherweise liegen navigatorische oder Entschlüsselungsfehler vor. Rückkoppelung ergibt, daß Besteck-Unterschiede Ost-West zwischen beteiligten Zerstörern unbedeutend und nicht Grund des Irrtums sein können.

Chef 8. Z-Flottille gibt durch UK-Weisung, daß hinhaltendes Gefecht mit Torpedoeinsatz beabsichtigt. Ziel der Gefechtsführung soll sein, die T-Boote zu decken. Kurs wird auf 120 Grad geändert.

T-Boote gehen in Kiellinie ~~und~~ auf höchstmögliche Fahrt von 29 sm.

Um 1300 Uhr nehmen Z 27 und T 24 auf Luftaufklärungswelle eine Flugzeugmeldung von 1255 Uhr auf, wonach Kreuzer auf 46 Grad 40 Min Nord und 11 Grad 40 Min West mit Ostkurs und hoher Fahrt stehen.

Z 27 gibt diese Aufklärung durch UK an alle weiter.

Aus nachträglicher Erfolgsmeldung des Fliegerführers Atlantik ergibt sich, daß das sichtende Flugzeug die Gegnerkreuzer zunächst mit geringer Fahrt angetroffen hat

176

auf Kurs Ost. Der Gegner hat dann seine Fahrt auf östlichem Kurs vermehrt und ist dann über NO-Nord, dann über West auf 230 Grad gedreht. Dieser Kurs liegt um 1325 Uhr an.

Zerstörer haben sich divisionsweise gesammelt. Auf Grund der ersten Meldung der ersten und zweiten Feindmeldung rechnet Chef 8. Z-Flottille mit Gegner im Osten und Westen, gibt diese Erwartung auch später an alle und trifft seine Maßnahmen so, daß er sich von den vermeintlichen Gegnern absetzt. Er befiehlt um 1312 Uhr Süd-Kurs und geht für kurze Zeit mit der Fahrt herunter, um die beabsichtigte und befohlene Formation einnehmen zu lassen.

Die 2. Zerstörerdivision mit Z 32, Z 37, Z 24 ~~geht~~ steht Stb. voraus 15 hm ab, die 1. Zerstörerdivision Z 27, Z 23 Bb. achteraus 20 hm ab von der auf Süd-Kurs liegenden 4. T-Flottille mit den Booten T 23, T 24, T 27, T 26, T 22, T 25.

Chef 8. Z-Flottille befiehlt, daß diese Formation bis zum Insichtkommen des Gegners beizubehalten sei. Sie bedeutet eine Sicherung der T-Boote nach Osten und Westen.

1330 Uhr geht Verband auf 150 Grad und 24 sm.

1334

Chef 4. T-Flottille sieht in Fahrtverminderung mit 24 sm Rücksichtnahme auf T-Boote und meldet, daß diese 29 sm laufen könnten. Er hielte Raumgewinn nach SO für erforderlich. Chef 8. Z-Flottille hält ihm entgegen, daß er das nicht für notwendig hielte, bis Lage geklärt.

Das Wetter hat sich in den letzten Stunden weiter verschlechtert: Wind ONO 7, Seegang 5-6, hohe östliche Dünung, recht gute Sicht. Niedrige Wolkendecke, die teilweise etwas aufgerissen. Während auf dem Süd-Kurs Zerstörer und T-Boote verhältnismäßig gut liegen, sind die Schwierigkeiten aber auf dem östlichen Kurs sehr groß. Die Leitstände auf den T-Booten stehen ununterbrochen unter Wassermassen, die jegliche Sicht verhindern und die Benutzung der T-Zielapparate, ~~ganz abgesehen von einer einfacheren~~

175

Optik, unmöglich machen.

1340 Z 27 und Z 23 sichten ~~1340 Uhr~~ 2 Kreuzer in rw. 55 Grad, Abstand 220 hm mit etwas heranliegender Lage.

Chef 8. Z-Flottille meldet dieses durch Funkspruch.

Verband geht auf Süd-Kurs und Höchstfahrt. T-Boote sind bestimmend für die Geschwindigkeit 29 sm.

1345 Uhr eröffnen feindliche Kreuzer das Feuer auf die 1. Zerstörerdivision aus der für sie günstigen Luvposition (Seegang).

Chef 8. Z-Flottille gibt die Weisung, mit der Spitze nach Osten zu drücken und läßt zu diesem Zweck die 2. Zerstörerdivision vorn auf die Ostseite der T-Boote herumholen. Chef 4. T-Flottille erleichtert das Manöver durch hintereinander ausgeführte Wendungen der T-Boote um 6 Des nach Stb. und anschließend wieder nach Bb. Um 1350 Uhr wird den Zerstörern das Schießen von Torpedo-Sechserfächern befohlen.

Z 23 meldet die Durchführung der Torpedoschüsse wenig später. Die Entfernung beträgt 170 hm.

Um 1400 Uhr befiehlt Chef 8. Z-Flottille auch der 4. T-Flottille, zum Torpedoangriff vorzustoßen. Chef 4. T-Flottille entschließt sich, wegen Aussichtslosigkeit mit der Ausführung noch zu warten, da kein Gerät benutzbar und die Bedingungen zum Schießen beim Herandrehen gegen die See nur noch nachteiliger werden. Vom T-Boot ist der Gegner mit bloßem Auge kaum auszumachen. Chef 4. T-Flottille hat Bedenken, daß er bei dem sicheren Schießen der Kreuzer einerseits nicht auf die nötige Schußentfernung herankommt und andererseits das Ablaufen ohne Fahrtüberschuß sehr nachteilig für die Boote sein wird. Chef 4. T-Flottille rechnet damit, daß Kreuzer von sich aus näher kommen und Torpedoschußgelegenheit bieten werden.

174

Etwas später weist Chef 8. Z-Flottille auf Beachtung der Reichweite hin, befiehlt gemeinsamen Einsatz der 4. T-Flottille und beim Torpedoeinsatz auch an die Nacht zu denken.

Um 1400 Uhr eröffnet 1. Zerstörerdivision auf 165 hm das Feuer, in das 5 Minuten später auch die 2. Zerstörerdivision, als diese zerstörerweise nacheinander unter Beschuß liegt, einfällt.

Auf die Nachfrage Chef 8. Z-Flottille 1410 Uhr an Chef 4. T-Flottille über dessen Absicht, antwortet letzterer, daß er noch warten wolle.

Chef 4. T-Flottille hält den bisherigen Gefechtsverlauf den Umständen nach für günstig. Der Kreuzer hat bisher etwa 50 Salven in nahezu einer halben Stunde verschossen, ohne Treffer zu erzielen. Auf die Dauer kann er das Gefecht in dieser Weise nicht fortsetzen. Wenn er Treffer erzielen will, muß er näher herankommen. Damit steigen die Chancen zum eigenen Torpedoeinsatz.

Um 1414 Uhr geht von Gruppe West FT ein: "Eigene Luft meldet 6692 zwei Kreuzer. Aufgabe abbrechen". Dieser Funkspruch mitten im Gefecht ist für die im Kampf stehenden Verbände wertlos. Er erklärt sich daraus, daß die Gruppe die erste Feindsichtmeldung erst 1355 Uhr erhält, weil die Luftaufklärungsmeldung von 1235 Uhr, da nur von der Flugsicherungszentrale aufgenommen, also mit mehr als einstündiger Verspätung über Fliegerführer Atlantik zur Kenntnis der Gruppe gelangt.

Das Feuer der Feindkreuzer liegt nahe an den eigenen Booten, bis zu 10 Aufschlägen in einer Salve.

Wahrscheinlich unter dem Eindruck einer neuen Feindmeldung, nach der ein neuer Gegner von Finisterre kommt, befiehlt Chef 8. Z-Flottille ~~um 1418~~ Uhr Teilung des Verbandes in Süd- und Nordgruppe. Während er selbst die Nordgruppe führt, überträgt er das Kommando der Südgruppe dem Kommandanten Z 32.

173

Es ist ungeklärt geblieben, woher die Meldung über eine neue Feindgruppe rührt. Eine Aufklärungsmeldung oder ein Funkspruch in ähnlicher Form, der Anlaß zu Verwechselungen hätte geben können, ist von keiner anderen Einheit aufgenommen worden.

Die Südgruppe mit Z 32, Z 37, Z 24, T 23, T 24, T 27 erhält nochmals Weisung, nach Osten durchzubrechen.

Für die Nordgruppe mit Z 27, Z 23, T 26, T 22 und T 25 wird um 1418 Uhr die Gefechtskehrtwendung auf Nord-Kurs befohlen.

Nach dieser Wendung schießt Z 23 um 1425 Uhr auf 130 hm einen Torpedoeinzelschuß und Z 27 um 1428 Uhr einen Viererfächer und gegen 1435 einen weiteren Viererfächer, von dem nach Aussagen geretteter Besatzungsangehöriger durch unbekannten Versager drei Torpedos nach Bb. und vom Rohrmeister der vierte nach Stb. geschossen wird.

Mit Uhrzeitgruppe 1420 gibt Chef 8. Z-Flottille FT ab: "Starker Artilleriebeschuß. Z 27 ein Treffer. 4. T-Flott. jetzt Torpedoangriff. Unterstützung Luftwaffe erbeten. Qu 6938". Dieser Treffer hat offenbar auf Z 27 keine schlimmen Folgen. Er wird von den begleitenden Booten nicht wahrgenommen.

Gegen 1430 Uhr FT an alle: "Drücke mit Schlußgruppe nach Osten, Spitzengruppe Z 32 führen. Von Finisterre kommt neuer Gegner".

Währenddessen hat die Südgruppe ein wenig an den Gegner herangestaffelt und es schießen ~~um 1414 Uhr~~ Z 37 einen Viererfächer und ~~1423 Uhr~~ Z 32 einen Sechserfächer auf eine Entfernung von 130 hm.

Die Südgruppe nebelt und läuft auf südlichen Kursen weiter.

Auf Grund der neuen Gefechtslage infolge Teilung des eigenen Verbandes, vielleicht auch bestärkt durch die

172

ankommenden Torpedofächer, dreht Gegner etwa um 1430 Uhr nach Norden und Nordwest ab zum laufenden Gefecht mit der eigenen Nordgruppe, die inzwischen auf 40 Grad gegangen ist. Die Entfernung zwischen diesen Verbänden nimmt schnell auf 120 hm ab. Gegner konzentriert seine ganze Artillerie auf die Spitze der Nordgruppe, nämlich Z 27 - Z 23 - T 25. Infolge der schnell abnehmenden Entfernung und wahrscheinlich beeindruckt durch die dicht und laufend neben den Booten niedergehenden Salven, befiehlt Chef 8. Z-Flottille um 1440 Uhr: "Ausweichen, Schlußgruppe abdrehen, Spitzengruppe ran". Nordgruppe wendet daraufhin auf südwestlichen Kurs und marschiert in breiter Formation vom Gegner ab. Die beiden Zerstörer marschieren dabei in der Rotte am Nordflügel und gehen nach einigen Minuten auf westlichen Kurs, wodurch der Abstand zu den 3 T-Booten sich vergrößert.

Etwa zur Zeit der Drehung erhält Z 27 einen zweiten, diesmal schweren Treffer, vermutlich in einen der vorderen Kesselräume. Heftiger Dampfaustritt aus vorderem Schornstein. Andere Beobachter wollen den Treffer weiter achtern gesehen haben. Ob nun Treffer in den Kessel oder in die achtere Maschine, fest steht, daß auf Z 27 zunächst eine Maschine ausfällt und die Geschwindigkeit herabgesetzt wird. Z 27 kann zunächst noch bei der Nordgruppe bleiben und marschiert weiter mit Z 23 und den beiden T-Booten auf südwestlichem Kurse.

Durch das Abdrehen der Kreuzer wird es der Südgruppe möglich, sich um 1443 Uhr nach Osten abzusetzen. Sie stellt das Nebeln ein. Den Befehl "Spitzengruppe ran" hat Z 32 offenbar nicht erhalten.

Um 1456 Uhr wird Z 27 manövrierunfähig. Chef 8. Z-Flottille meldet dies durch Funk.

Gegner richtet nach Erkennen der Trefferwirkung auf Z 27 sein Feuer nunmehr gegen T 25, das um 1450 Uhr Treffer in die achtere Maschine erhält und in der Geschwindigkeit herabgesetzt wird. Ein weiterer Treffer in den vorderen Kesselraum macht auch dieses Boot manöverierunfähig.

171

T-Boote der Nordgruppe haben bei einer Entfernung von 100 hm ebenfalls das Artilleriefeuer gegen die Kreuzer eröffnet, die nach Erkennen der Lage auf die beiden Havaristen zuhalten. Z 23 versucht, zu Z 27 und T 22 zu T 25 zu gehen, um Hilfe zu leisten. Beide geben ihre Aktion inmitten von Granataufschlägen auf, T 22 schießt um 1458 Uhr bei einer Entfernung von 90 hm einen Sechsecfächer und läuft dann mit Z 23 nach Westen ab.

Kreuzer beschießen weiter Z 27 und T 25. Z 27 liegt nordnordöstlich von T 25 etwa 3 sm ab. Bei Entfernung von 60 hm schießt T 25 einen Dreierfächer auf den nun südwestlichen Kurs steuernden Feind. Z 27 wird in einer Entfernung von 60 hm, T 25 von 20 hm passiert. Von beiden Fahrzeugen werden beobachtete Treffer auf dem Kreuzern erzielt, aber auch die eigenen Boote sind weiter eingedeckt und erhalten Treffer.

Nach Passieren von T 25 schießen beide Kreuzer hinter den südwestlichen Kurs steuernden und allein laufenden T 26 her, der viele Treffer erhält und um 1520 Uhr aus dem achteren Schornstein brennend beobachtet wird. Um 1545 Uhr meldet T 26 durch UK, daß das Boot versenkt wird.

Die Südgruppe hat inzwischen Raum zur Umfassung vom Osten her gewonnen und geht 1515 Uhr aus eigenem Entschluß auf Nordkurs, um Z 27, von dessen Manöverierunfähigkeit sie Kenntnis hat, zu entlasten. Vorher werden die 3 zur Südgruppe gehörenden T-Boote entlassen. Um 1530 Uhr dreht die Gruppe wieder auf Westkurs. Dem Zerstörer Z 24 fällt eine Maschine aus und er wird um 1540 Uhr ebenfalls nach Osten entlassen und vereinigt sich später mit den 3 T-Booten.

Z 32 und Z 37 laufen allein weiter, sichten die Kreuzer um 1550 Uhr im Westen mit südwestlichem Kurs und werden von diesen beschossen. Zerstörer drehen auf Nordostkurs bis 1607 Uhr ab, um dann auf Nordwestkurs zu gehen. Erneut werden die Kreuzer nun um 1622 Uhr im Nordwesten gesichtet.

Kreuzer haben inzwischen T 26 verlassen und sind wieder

170

auf nordöstlichen Kurs gegangen. Sie laufen dicht an T 25 und Z 27 vorbei und erzielen weitere Treffer, sodaß beide Einheiten infolge der Ausfälle, der Schäden und ihres Munitionsverbrauches durch Sprengung endgültig versenkt werden müssen.

Z 23 und T 22 sind weiter abgelaufen, haben sich getroffen und steuern weiter nach Süden und Westen ausholend Cap Villano an.

1805
1828

Die oststeuernde Zerstörergruppe Z 32 und Z 37, die heftig von Feindflugzeugen angegriffen wird, macht um 1805 Uhr kehrt und sichtet um 1828 Uhr im Westen erneut 2 Feindfahrzeuge, von denen das eine, das als Kreuzer erkannt wird, wiederum das Feuer eröffnet. Boote drehen auf Ost-Kurs ab und geben die Absicht, zur Rettung von Überlebenden auf das Gefechtsfeld zu gehen, endgültig auf. Am 29.12. laufen morgens Z 24 und Chef 4. T-Flottille mit 3 Booten in Brest ein, Z 32, Z 37 Gironde, Z 23 und T 22 marschieren dicht unter der span. Küste, weiterhin von feindl. Luftfühlung festgehalten, nach St. Jean de Luz, weil der Brennstoffvorrat von T 22 einen anderen Hafen nicht mehr zu erreichen gestattete. Zur Rettung von Überlebenden werden U-Boote angesetzt, von denen zwei mit Überlebenden ihre Häfen erreichen. Der Fliegerführer Atlantik setzt an den beiden folgenden Tagen in großzügiger Weise Flugzeuge mit Seenotgerät ein und sichtet dabei einen irischen Dampfer, der eine größere Anzahl Überlebender aufnimmt. Die Skl. veranlaßt das Auslaufen von 2 spanischen Zerstörern, denen es aber nur gelingt, 6 Überlebende zu retten. Darüberhinaus sind auch von den Engländern Überlebende aufgefischt worden, sodaß die Gesamtzahl der Geretteten 281 beträgt.

können wir das?

169

3.) Besondere Fragen, die sich nachträglich ergeben:

a) Wäre es berechtigt gewesen, die Unternehmung früher abzubrechen?

Trotz der ungünstigen Voraussetzungen für die Gesamtunternehmung, gemessen an der Unternehmung "Bernau", bestand für die operative Führung keine Veranlassung, die eigenen Zerstörer und T-Boote früher zurückzurufen als geschehen. Die Tatsache, daß keine Fühlung an den eigenen Flottillen bis zum 28. 0920 Uhr bestand, konnte trotz berechtigter Skepsis nicht als ein für die Operation ungünstiges Zeichen gewertet werden. In fast allen Boots-KTB's ist der Eindruck niedergelegt, daß das Ausbleiben der Luftfühlung eine planmäßige Maßnahme des Gegners, also eine Falle, darstelle. Es mag offen bleiben, wie weit dieser Eindruck rückblickend auf Grund der späteren Ereignisse bestärkt worden ist. Keinesfalls konnte die Tatsache als solche dazu führen, die Unternehmung vorzeitig abzubrechen.

Die Lage von "Trave" war am 27. abends nicht günstig zu beurteilen. Das plötzliche Ausbleiben von Fühlungshaltermeldungen war verdächtig. Trotzdem war die Möglichkeit, daß "Trave" die Fühlung abgeschüttelt hatte, noch durchaus gegeben. Die B-Diensterkenntnisse um Mitternacht konnten ebenfalls dahin gedeutet werden, daß "Trave" noch schwamm. Am meisten zu bewerten aber war, daß "Trave" keine Notmeldung abgegeben hatte. Es konnte nicht damit gerechnet werden, daß "Trave" völlig lautlos versenkt war. In dieser Lage "Trave" zu einer Standortmeldung aufzufordern, um bei Ausbleiben einer solchen Meldung abzubrechen, wäre verfrüht gewesen. Wenn wirklich Fühlung an "Trave" bestand, würde "Trave" sich selbständig melden. Bestand aber keine Fühlung, so durfte "Trave" nicht zum Funken veranlaßt werden, ja es mußte damit gerechnet werden, daß "Trave" trotz Aufforderung das Funken unterlassen würde. Also auch bei Abgabe einer Aufforderung zur Standortmeldung konnte kein neuer Entschluß der Führung gefaßt werden.

1GR

Es bestand also auch rückblickend betrachtet kein Anlaß zu verfrühtem Abbruch. Erst die Meldung vom Chef 8. Z-Flottille, daß die Luft trotz guter Sicht "Trave" nicht gesichtet hatte, berechtigte zu diesem Entschluß. Die Tatsache, daß dieser Funkspruch vom Chef 8. Z-Flottille zunächst verstümmelt bei der Gruppe ankam, führte zwar zu einer Verzögerung in der Abgabe eines Funkspruchs an "Trave" zur Standortmeldung und damit zu einer verspäteten Abgabe des Rückrufbefehls an Chef 8. Z-Flottille. Hieraus ist aber kein Schaden entstanden, weil Chef 8. Z-Flottille - auf Grund der Lage völlig berechtigt - bereits um 1045 Uhr kehrt gemacht hatte.

Die Frage, ob der Gegner in der Nacht vom 27./28. Kenntnis vom Vormarsch der eigenen Verbände gehabt hat, bleibt offen. Es genügt zur Klärung, wie er es zustande brachte, die Kreuzergruppe in günstiger Position zum eigenen Verband zum 28. mittags heranzuführen, daß er "Trave" als Blockadebrecher mit seinem ungefähren Ost-Kurs erkannt hatte. Auch ohne frühzeitige Luftfühlungshalter kann er wesentliche Hinweise auf unseren Vormarsch erhalten haben durch den reichlichen Gebrauch der Langwellennahzone und von UK. Die Langwellennahzone ist nachweislich von verschiedenen Booten mit zu hoher Energie getastet worden, sodaß die Möglichkeit besteht, daß die Boote funkgepeilt wurden.

b) <u>Wie konnte es kommen, daß die eigenen Flottillen unter so ungünstigen Bedingungen zum Gefecht antreten mußten?</u>

Bei Anlage der Operation war es der Führung klar, daß das Zusammentreffen mit einer Kreuzergruppe schwerwiegende Folgen haben würde. Die Operation basierte auf der Voraussetzung, daß die eigene Luftaufklärung Annäherung überlegener Seestreitkräfte zumindest einige Stunden vor dem Zusammentreffen melden würde. Die Luftaufklärung des Fliegerführers ist am 28.12. planmäßig gestartet und hat das Seegebiet 43 Grad bis 47 Grad 20 Min Nord und 7 Grad 30 Min bis 16 Grad 30 Min West mit 6 FW 200 voll eingesehen. Die Maschinen begannen mit der Aufklärung

167

mit Hellwerden bei 12 Grad West und westlichem Kurs. Das Gebiet ostwärts 12 Grad West haben sie erst auf dem Rückflug eingesehen. Das Gebiet von 47 Grad 20 Min bis 48 Grad 50 Min zwischen denselben Längengraden wie oben wurde mit 2 Ju 88 mit Gerät beflogen. In diesem Streifen ist eine Ju 88 ausgefallen. Mit 1½ stündiger Zeitdifferenz ist dann diese Maschine durch ein Ersatzflugzeug ersetzt worden. Die Ju 88 haben ihre Geräteaufklärung bereits bei 7 Grad 30 Min begonnen. Außer diesen Aufklärungsmaschinen waren noch 4 FW 200 mit Kehlgerät zu einer erweiterten engen Sicherung am Verband. Örtlich kann das genannte Aufklärungsgebiet als vollständig gedeckt gelten. Durch das späte Einschalten der Geräte der FW 200 und durch die 1½ stündige Zeitdifferenz des Ersatzflugzeuges im Nordteil sind gewisse Lücken entstanden, die ein Hindurchschlüpfen des Feindes möglich erscheinen lassen. Aus welcher Richtung die beiden Kreuzer den Standort ihrer Erst-Sichtung angesteuert haben, ist unklar geblieben. Fest steht jedenfalls, daß die Anwesenheit der beiden Kreuzer entgegen allen Erwartungen unmittelbar beim eigenen Verband die Hauptursache für die ungünstige Lage war. Während der Gegner, der seit 0920 Uhr ständig Luftfühlungshalter am Verband hatte, genauestens über unsere Bewegungen unterrichtet war, blieb auf unserer Seite die operative und taktische Führung blind. So konnten die Feindkreuzer in aller Ruhe sich auf unserem Rückmarschweg auf die Lauer legen und aus der günstigen Luv-Position heraus angreifen. Immerhin hat die Meldung der eigenen Luft so rechtzeitig gewarnt, daß der eigene Verband sich sammeln und formieren konnte.

Der ungünstige Einfluß durch das Wetter mußte bei einer Zerstörer-Operation im Atlantik im Winter in Rechnung gestellt werden. Auch wenn unsere Boote, was auf einigen Gebieten denkbar ist, bessere Atlantikeigenschaften besäßen, wäre an dieser Belastung Feindkreuzern gegenüber nichts grundsätzliches geändert.

o) <u>Taktische Führung des Gefechts:</u>

Die Annahme des Chefs der 8. Z-Flottille von zunächst

166

2 Feindgruppen, einer im Osten, einer im Westen, später einer dritten von Finisterre kommend, hat entscheidenden Einfluß auf die taktische Führung ausgeübt. Der taktische Führer befand sich unter dem Zwang, der sich hinterher als unbegründet erwiesen hat. Dieser Zwang hat ihn das Gefecht von vornherein als eine Durchbruchsaufgabe nach Osten und als eine Schutzaufgabe für die langsamere 4. T-Flottille empfinden lassen. Die vermeintliche Umstellung durch mehrere Feindgruppen hat ihm auch den Gefechtskurs diktiert, der die ungünstige Wetterlage sich besonders auswirken ließ. Auf diesem Kurse hat er seine Boote jeder erfolgreichen Waffenwirkung beraubt. Der entscheidende Entschluß zum Kehrtmachen der Nordgruppe ist schließlich ebenfalls unter dem Zwang der vermeintlichen Umstellung entstanden. Die vom Chef 4. T-Flottille gesehene Möglichkeit zur Fortsetzung des hinhaltenden Kampfes in einem geschlossenen Verband war für ihn unter dem Eindruck der Finisterre-Gruppe nicht gegeben. Es ist müßig, Betrachtungen darüber anzustellen, ob ein Gefecht in geschlossenem Verband auf SO Kurs so lange ohne nennenswerte Verluste hätte geführt werden können, bis der Gegner sich verschossen hatte oder gezwungen war, um Treffer zu erzielen, näher heranzukommen und dadurch günstige Torpedoangriffsmöglichkeiten für uns zu bieten. (die britischen Kreuzer verfügen nur über einen Teil KZ-Munition, ein großer Teil ihres Munitionsvorrates besteht aus PS-Granaten, mit denen nennenswerte Erfolge gegen Zerstörer nicht zu erzielen sind). Jedenfalls ist festzustellen:

1.) Der Feind kämpfte nahezu eine Stunde unter erheblichem Munitionsaufwand, ohne einen einzigen wirksamen Treffer zu erzielen.
2.) Die in dieser Phase zahlreich geschossenen Torpedos wurden unter ungünstigen torpedotaktischen Verhältnissen geschossen und gingen sämtlich fehl.
3.) Bei späteren günstigen Torpedogelegenheiten waren die Boote dann z.T. verschossen.
4.) Nach der Trennung der Gruppen und Heranliegen der Nordgruppe wurden innerhalb von 5 Minuten auf 3 eigenen Booten die 3 verhängnisvollen Treffer erzielt. Die

165

Ursache dafür lag in der abnehmenden Entfernung, die aber unsererseits nicht mehr zu massiertem Torpedoeinsatz ausgenutzt werden konnte (siehe Ziff. 3).

d) **Nachrichtendienst:**

Die Gefechtsführung ist durch den unzureichenden Ausbildungsstand im Nachrichtenübermittlungsdienst ungünstig beeinflußt worden. Im Gefecht hat der Chef der 8. Z-Flottille ausschließlich mit UK geführt. Dadurch entstand eine Überlastung der UK, die dazu führte, daß unklare Lagen entstanden und verschiedene Unterrichtungen und Befehle nicht übermittelt wurden. Auf Führung mit dem Flaggensignal ist gänzlich verzichtet worden. Die FT war ebenfalls stark überlastet und den Anforderungen nicht gewachsen. Verschiedene Funksprüche sind, wie aus den K.T.B.'s hervorgeht, nicht klar zur Kenntnis der Kommandanten gelangt. Die Möglichkeit zum Gebrauch der Funksignale ist nicht genügend ausgenutzt worden. Sie sind in den Fällen, wo sie gebraucht wurden, z.T. unrichtig abgesetzt oder aufgenommen worden. Im besonderen hat auf Z 27, dem derzeitigen Führerboot des Chefs der 8. Z-Flottille, zeitweise eine gewisse Nervosität bestanden. Falsch geschlüsselte FT's, unklare Entschlüsselung von Luftmeldungen sind vorgekommen. Die Ursache hierfür ist darin zu sehen, daß gerade unter den Funkmannschaften sehr junges seeungewohntes Personal war. Zudem war das Personal Z 27 auf die Aufgaben als Führerboot nicht eingestellt. Die kurzfristig vorher auf Z 27 eingeschifften B-Dienstgruppen und Fu.M.B.-Gruppen haben zur Belastung des Betriebes im Funkraum zweifellos mit beigetragen. Wieweit diese Dinge zu den ungeklärten Annahmen von zwei weiteren Feindgruppen beigetragen haben, ist ungeklärt.

Aus den Meldungen der Zerstörer und T-Boote, vor allem aber aus der Abschlußbetrachtung des stellvertr. Kommandanten Z 37 in seinem Kriegstagebuch vom 29.12.43, geht hervor, daß bei einzelnen Booten Unklarheit über die zu schaltende Welle bestanden hat. Diese Unklarheit ist dadurch entstanden, daß Chef 8. Z-Flottille nach der Unternehmung "Osorno" durch den nach Royan zur Überbringung neuer Befehle entsandten

164

Offizier hat übermitteln lassen, daß die für die Unternehmung vorgesehene Biskaya-Welle bei der Unternehmung schlecht bezw. gar nicht gehört worden sei. Dadurch war die Gruppe gezwungen, während die Boote bereits in See waren, durch Funkspruch eine andere Wellenschaltung zu befehlen. Dieser Befehl führte im Verein mit einer Weisung, die Chef 8. Z-Flottille unabhängig bezüglich der Wellenschaltung gegeben hatte, zu Mißverständnissen. Über die Einzelheiten nachrichtenorganisatorischer Art und die dabei vorgekommenen Fehler und gesammelten Erfahrungen wird in einem gesonderten Schreiben an Skl. eingehend berichtet werden. Hier ist nur festzustellen, daß trotz dieser Unklarheiten kein wesentlicher Schaden für die Gefechtsführung entstanden ist. Alle Boote, von denen aus Flottillen oder Gruppen geführt wurden, haben alle wesentlichen Funksprüche erhalten. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß den Zerstörern und T-Booten im Westen im Funkdienst Aufgaben gestellt werden müssen, die denen eines Kreuzers entsprechen, ohne daß sie hierzu personell und gerätemäßig ausgerüstet sind.

Für den UK-Verkehr hatte der Chef der 8. Z-Flottille in seinem Einsatzbefehl den Zerstörern UK-Kanal 9, den T-Booten Kanal 15 zugeteilt. Führerboote hatten Doppel-UK-Ausrüstung und schalteten beide Kanäle.

Nach der am 28.12. nachmittags erfolgten Trennung der 1. und 2. Zerstörerdivision, denen die T-Boote zugeteilt wurden, traten Schwierigkeiten dadurch auf, daß die taktische Führung es versäumte, diesen beiden Gruppen neue UK-Kanäle zuzuteilen. Es entstanden so Lagen, in denen es nicht klar war, ob ein Befehl für die eine oder die andere Gruppe galt.

e) <u>Gefechtsaufklärung:</u>

Bei keinem der beteiligten Kommandanten und Flottillenchefs hat ein klarer Überblick über die Gesamtgefechtslage bestanden. Dieses hat seine Ursache z.T. darin, daß es verschiedene Boote versäumt haben, Gefechtsaufklärungsmeldungen abzusetzen. Dies war geboten, nachdem der

163

Verband sich in Gruppen und teilweise einzelne Boote aufgesplittert hatte. Eine Unklarheit entstand dadurch, daß Z 23 versehentlich einen Funkspruch noch mitten im Gefecht absetzte, der von einem Kreuzer und einem Zerstörer, statt von 2 Kreuzern, sprach. Hieraus mußte geschlossen werden, daß 2 Feindgruppen auf dem Gefechtsfeld standen. In der gleichen Linie liegt es, daß Beschädigung und Untergang von T 25 und T 26 bis zum 29. mittags bei der Führung völlig unbekannt war.

Im besonderen zu beanstanden ist, daß auch die Luft, die während des ganzen Gefechtes - wie aus den nachträglichen Erfolgsmeldungen hervorgeht - einen guten Überblick über die Lage hatte, keine brauchbaren Gefechtsaufklärungsmeldungen abgesetzt hat. Die im Seekrieg wenig geschulten Besatzungen des Fliegerführers Atlantik sahen während des Gefechtes ihre Aufgabe ausschließlich darin, als Fühlungshalter Peilzeichen zum Heranführen der Kampfverbände der Luftwaffe zu senden. Ob eine bessere Kenntnis der Feindlage zu einem anderen Gefechtsverlauf geführt hätte, ist dabei anzuzweifeln. Wohl aber ist denkbar, daß die eigenen Zerstörer, insbesondere Z 23, nach dem Gefecht das Gefechtsfeld zur Bergung Überlebender noch einmal angesteuert hätten, wäre ihnen eine laufende Meldung über den Feind zugegangen.

f) **Feindstärke:**

Nach dem Gefecht sind verschiedene Aufklärungsmeldungen der Luft mit voneinander abweichenden Standorten eingegangen. Ein klares Bild hat sich aus ihnen nicht gewinnen lassen. Die Möglichkeit besteht, daß zu dieser Zeit nördlich vom Gefechtsfeld noch weitere Seestreitkräfte gestanden haben. Am wahrscheinlichsten ist jedoch, daß die lediglich auf Funkmeßaufklärung beruhenden Meldungen der eigenen Luft zu dieser Zeit in Verbindung mit ungenauen Standortangaben die beiden Feindkreuzer, zwei irische Dampfer und ein Lazarettschiff erfaßt haben. Ein einwandfreier Anhalt für das Vorhandensein weiterer Seestreitkräfte liegt jedenfalls nicht vor.

162

6) Mitwirkung der Luftwaffe :

Bei der Vorbereitung der Operation war in Rechnung gestellt worden, daß beim Auftreten überlegener Seestreitkräfte die eigenen Kampfverbände der Luftwaffe Feindkreuzer ausschalten oder zumindest beschädigen würden. Die vor der Operation zugesagten 25 He 177 mit Kehlgerät hatten sich bis zur Operation auf 16 Maschinen vermindert. Im vorliegenden Fall haben sie keine Entlastung gebracht, in erster Linie deshalb, weil die für diesen Gerät-Typ notwendige Wolkenhöhe von mindestens 800 m nicht gegeben war. Die vorliegende Wolkenhöhe von 200 m vereitelte jeden Erfolg, wie sich bei dem einmal erfolgten Ansatz dann erwies. Im übrigen waren die Kampfmaschinen nicht rechtzeitig zur Stelle. Das hat seine Ursache darin, daß der Fliegerführer Atlantik wegen der niedrigen Wolkenhöhe den Start für zwecklos erachtete und die Maschinen erst in der höchsten Not der eigenen Verbände starten ließ in der Hoffnung, es könnte sich während der Dauer des Anmarsches die Wetterlage für den Angriff noch bessern.

Als Erfahrung für weitere Operationen ist zu buchen, daß Maschinen mit Kehlgerät nur unter günstigen Wettervoraussetzungen zum Ansatz gelangen können. Bei der im Winter im Atlantik vorherrschenden Wetterlage wird ein großer Teil der Operationstage für sie ausfallen. Weiterhin ist als Erfahrung festzustellen, daß die He 177 bei ihrem derzeitigen Ausbildungs- und Gerätestand bei Dunkelheit startend nicht zum Verband zusammengefaßt werden können, da dies für den Kampfeinsatz eine Voraussetzung ist, Der Start kann erst nach Helligkeit erfolgen. Damit ist Erscheinen im Operationsgebiet erst nach mehreren Anflugstunden zu erwarten. Die gerade in der Morgendämmerung in vielen Lagen so dringend erforderliche Unterstützung durch Kampfflugzeuge entfällt daher. Die auf den starken Kampfverband mit dem modernen Gerät gesetzte Hoffnung hat somit getäuscht. Eine weitere Grundlage der Operation entfiel.

161

Die Kräftelage des Fliegerführers Atlantik für die operative Aufklärung hat sich als zahlenmäßig nicht ausreichend erwiesen. Offenbar ist die Aufklärung mit Funkmeßgerät, auf der fußend die Aufklärung angesetzt wurde, um mit den vorhandenen Flugzeugzahlen auskommen zu können, zu weitmaschig. Obwohl die Aufklärungsgebiete bereits bei der Forderung der Marine kleiner gehalten wurden als für die Operation eigentlich erforderlich, kann von einer lückenlosen Aufklärung der geforderten Räume nach Ansicht der Gruppe nicht die Rede sein.

Schließlich ist zu erwähnen, daß auch die Ju 88-Jäger, die dem Fliegerführer für die Operation zur Verfügung standen, insbesondere die Zahl der Besatzungen, in keiner Weise bei der gegenwärtigen Feindlage ausreichend sind. Bei dem Zwang, nur in größeren Schwärmen zu fliegen, standen dem Fliegerführer pro Einsatztag höchstens 2 Wellen zur Verfügung bei einer Dauer am Objekt von 1 bis 2 Stunden. Mit diesen beiden Einsätzen bei mehrstündigem Anflug gerade zur richtigen Zeit im Op.-Gebiet zu stehen, ist Glücksache und bei der Operation mehrfach nicht geglückt.

4) 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 Ansatzmöglichkeit und ungeeignete Wetterlage für He 177.
6.) Ungünstige Wetterlage für Waffeneinsatz von Zerstörern und T-Booten, besonders auf dem gewählten Gefechtskurs.

Das Ergebnis des Gefechts gegen die beiden Kreuzer ist im Enddeffekt nicht befriedigend. Es ist eine Folge unserer Unterlegenheit zur See und in der Luft. Derartige Aufgaben sind gegenüber der Stärke des Gegners mit Zerstörern und

SAFETY FILM

T-Booten nur durchzuführen unter Inkaufnahme eines hohen Risikos. Wenn ungünstige Umstände zusammentreffen, sind Verluste und ernste Rückschläge unvermeidlich.

Ebenso wie an der Stärke der eigenen Seestreitkräfte im gegenwärtigen Kriegsstadium wesentliches nicht zu ändern ist, kann auch bezügl. der Stärke der Luftwaffe kein Wandel in dem erforderlichen Umfang erhofft werden.

Herauszustellen ist:

a) Ungünstige Seeigenschaften der Zerstörer durch zu schweres Vorschiff.
b) Zu geringe Geschwindigkeit der T-Boote 39.
c) Ausbildungsmängel und mangelnde Seegewöhnung bei unzureichendem Ausbildungsstand der Kräfte des Fliegerführers Atlantik und der Besatzungen der eigenen Seestreitkräfte.

Ungünstige Ausbildungsverhältnisse und ständiger Personalwechsel, insbesondere unter den Offizieren, sind die Ursache dafür, daß nicht die gleichen Leistungen erzielt werden, wie wir sie zu Anfang des Krieges von unseren Flottillen fordern konnten. Gruppe West wird es sich wie bisher angelegen sein lassen, im Rahmen der Brennstoffmengen alles erdenkliche zu tun, um den Ausbildungsstand der Flottillen zu heben. Voraussetzung dafür ist aber, daß die Ausbildungsbemühungen der Flottillenchefs durch eine stetigere Personalwirtschaft belohnt werden.

d) Tapfere Haltung und Kampfgeist aller Besatzungen. In allen KTB's wird hervorgehoben, daß die Aufgabe trotz des allen Besatzungsmitgliedern bekannten großen Risikos freudig und begeistert angepackt wurde. Die Haltung der Offiziere und Besatzungen beim Untergang von Z 27 und T 25 entspricht bester deutscher Tradition und war vorbildlich. (Über Untergang T 26 fehlen bisher Berichte).

Wie vom Ob.d.M. in einem Funkspruch zum Ausdruck gebracht, wird der herbe Verlust dieser Boote mit tapferen und braven Offizieren und Mannschaften durch den verlustlosen Erfolg des vorhergegangenen Einbringens des

159

Blockadebrechers "Bernau" voll aufgewogen.

Wenn auch die Hauptursachen für den Gefechtsverlauf nicht zu beheben sind, so werden trotzdem Verluste und Erfahrungen nicht dazu führen, auf aktiven Einsatz der Zerstörer und T-Boote im Westraum zu verzichten. In der Hoffnung, daß nicht jedesmal soviele ungünstige Umstände zusammentreffen, werden uns auch bei unserer Schwäche neue Erfolge beschieden sein. /Fch

Gefechtsskizze

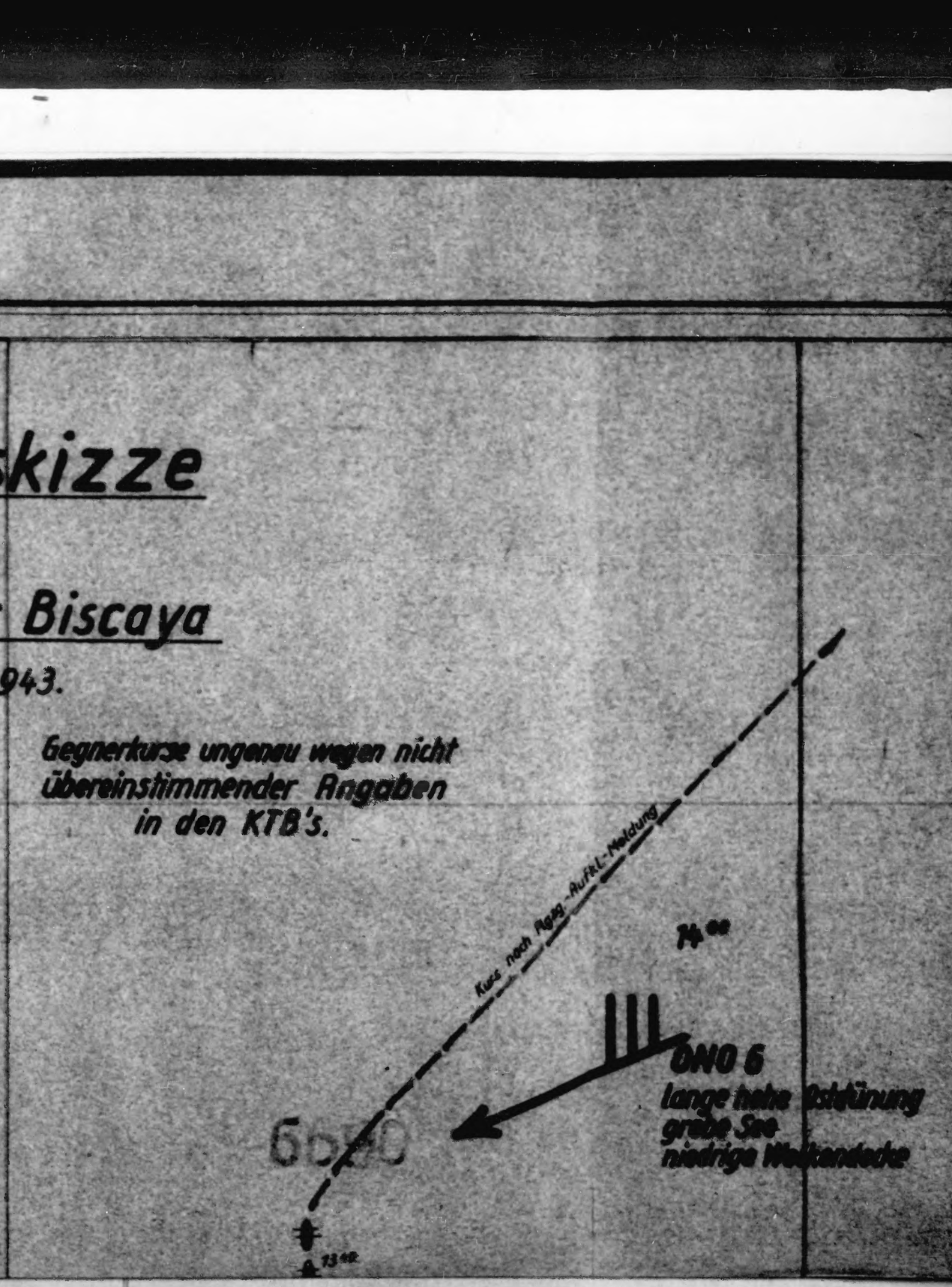
über das

Gefecht in der Biscaya

am 28. 12. 1943.

Gegnerkurse ungenau wegen nicht übereinstimmender Angaben in den KTB's.





kizze

Biscaya

943.

Gegnerkurse ungenau wegen nicht übereinstimmender Angaben in den KTB's.

Kurs nach Flgzg.-Aufkl.-Meldung

14⁰⁰

ONO 6
lange hohe Ostdünung
grobe See
niedrige Wolkendecke

6600

13⁴⁰

Situationsskizzen:

1. 12⁴⁶

Z 27

T 26

T 27

T 24

Z 23

T 22

T 25

T 23

Z 32

Z 37

Z 24

2. 13¹⁵

Z 23

Z 27

T 25

T 22

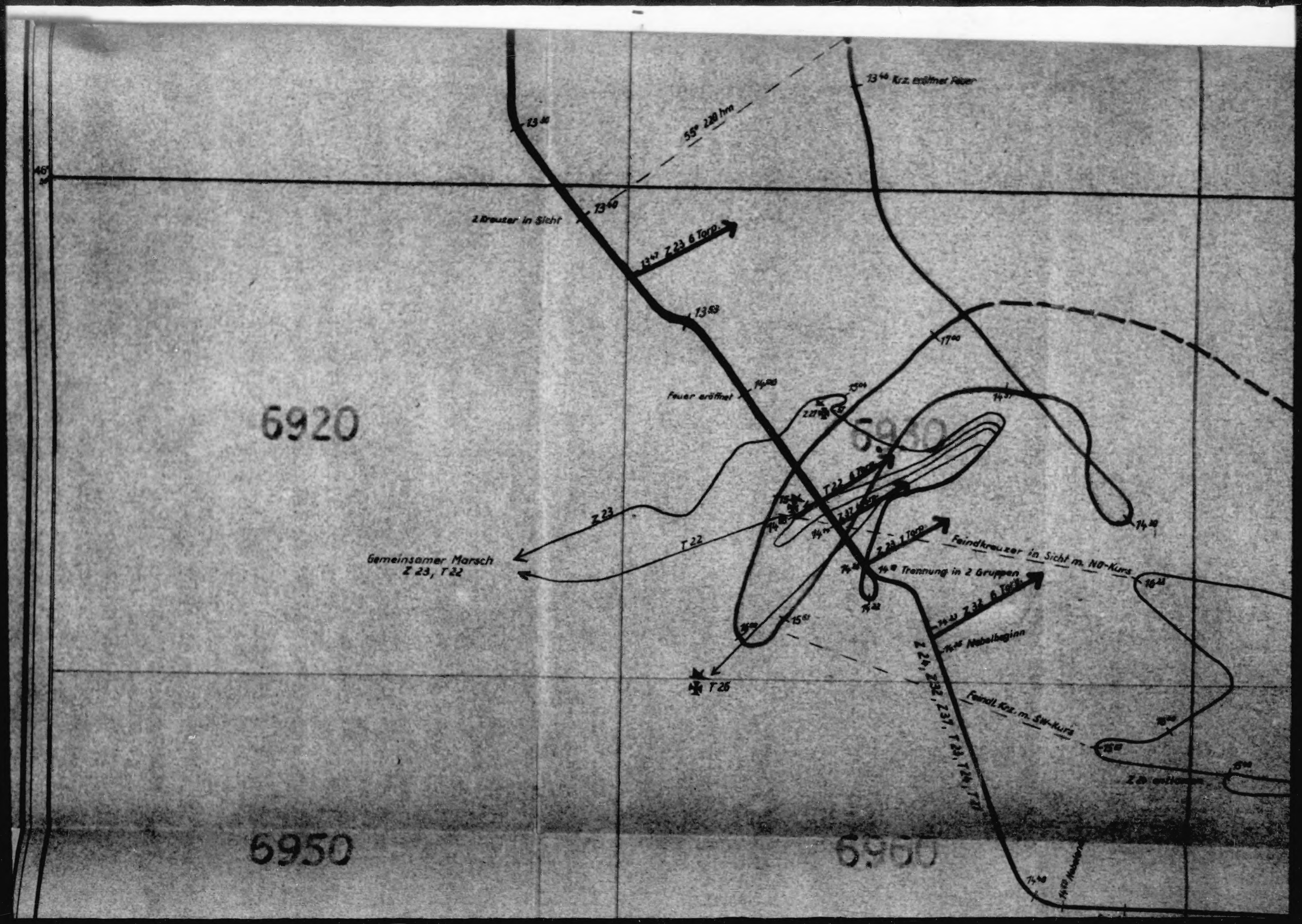
T 27

T 26

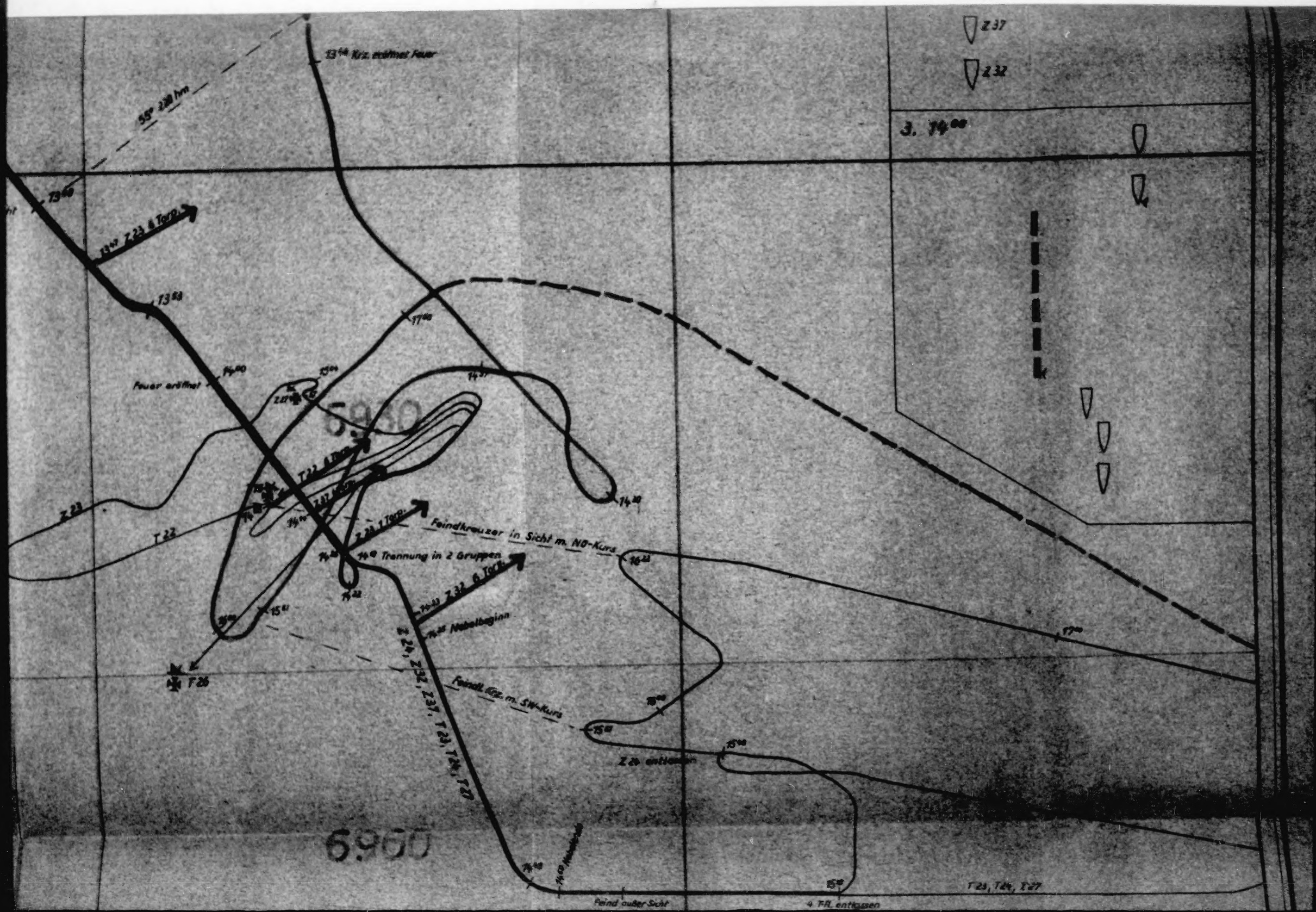
T 24

T 23

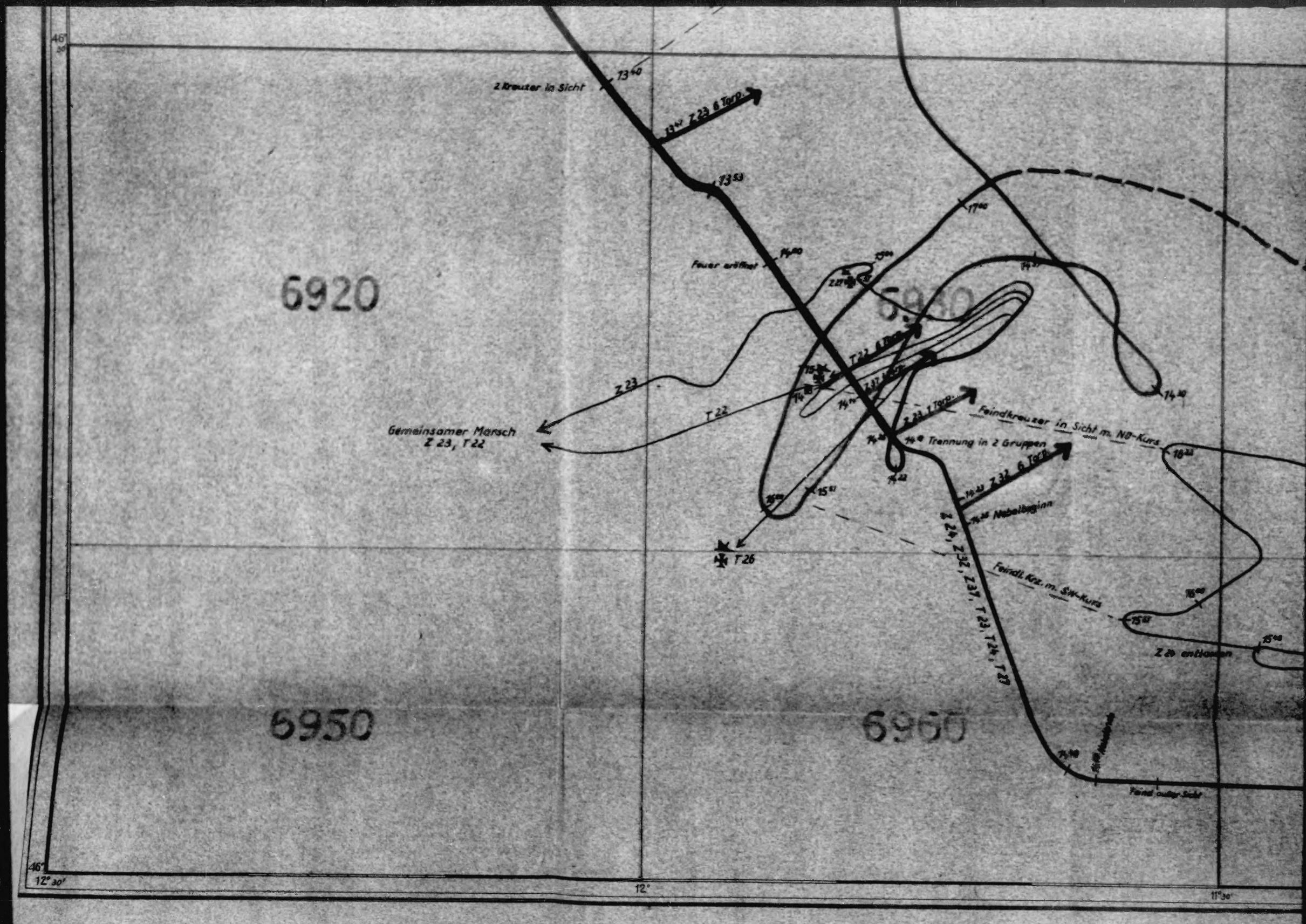
Z 24



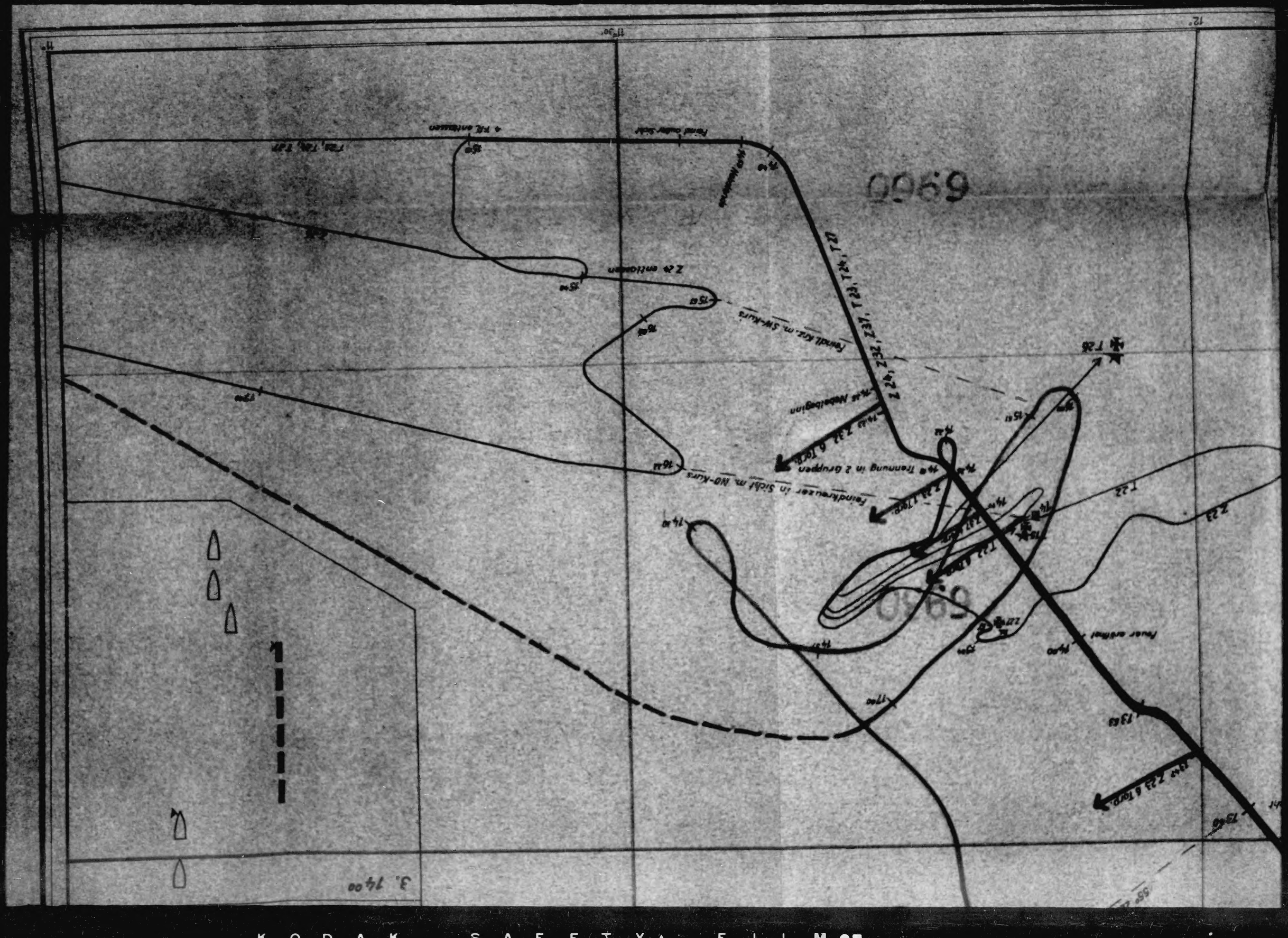
13⁴⁶ Krz. eröffnet Feuer
55° 220 hm
2 Kreuzer in Sicht
13⁴⁷ Z 23 6 Torp.
Feuer eröffnet
6920
6930
Z 23
T 22
Gemeinsamer Marsch
Z 23, T 22
Z 23 1 Torp.
Feindkreuzer in Sicht m. NO-Kurs
Trennung in 2 Gruppen
Z 32 6 Torp.
Nebelbeginn
T 26
Feindl. Krz. m. SW-Kurs
6950
6960



Z 37
Z 32
3. 14⁰⁰
13⁴⁴ Krz. eröffnet Feuer
55° 220 hm
Z 23 6 Torp.
Feuer eröffnet
Z 23
T 22
Feindkreuzer in Sicht m. NO-Kurs
14⁰⁰ Trennung in 2 Gruppen
Z 32 6 Torp.
Nebelbeginn
Z 24, Z 32, Z 37, T 23, T 24, T 27
Feindl. Krz. m. SW-Kurs
Z 24 entlassen
T 26
T 23, T 24, T 27
Feind außer Sicht
4 T.Fl. entlassen
6.960



2 Kreuzer in Sicht
Z 23 6 Torp.
Feuer eröffnet
6920
6930
6950
6960
Z 23
T 22
Gemeinsamer Marsch
Z 23, T 22
T 26
Z 23 1 Torp.
Feindkreuzer in Sicht m. NO-Kurs
Trennung in 2 Gruppen
Z 32 6 Torp.
Nebelbeginn
Z 24, Z 32, Z 37, T 23, T 24, T 27
Feindl. Krz. m. SW-Kurs
Z 24 entlassen
Feind außer Sicht
46°
12° 30'
12°
11° 30'


6969
6969
12°
11°30'
11°
Feindl. Kfz. m. SW-Kurs
Feindl. Kfz. in Sicht m. NO-Kurs
Feindverbände in 2 Gruppen
Feindl. Nebelbojen
Feindl. Kfz. m. NW-Kurs
Feindl. Kfz. in Sicht m. NO-Kurs
Feindl. Kfz. in Sicht m. SW-Kurs
Feindl. Kfz. in Sicht m. NW-Kurs
Feindl. Kfz. in Sicht m. SO

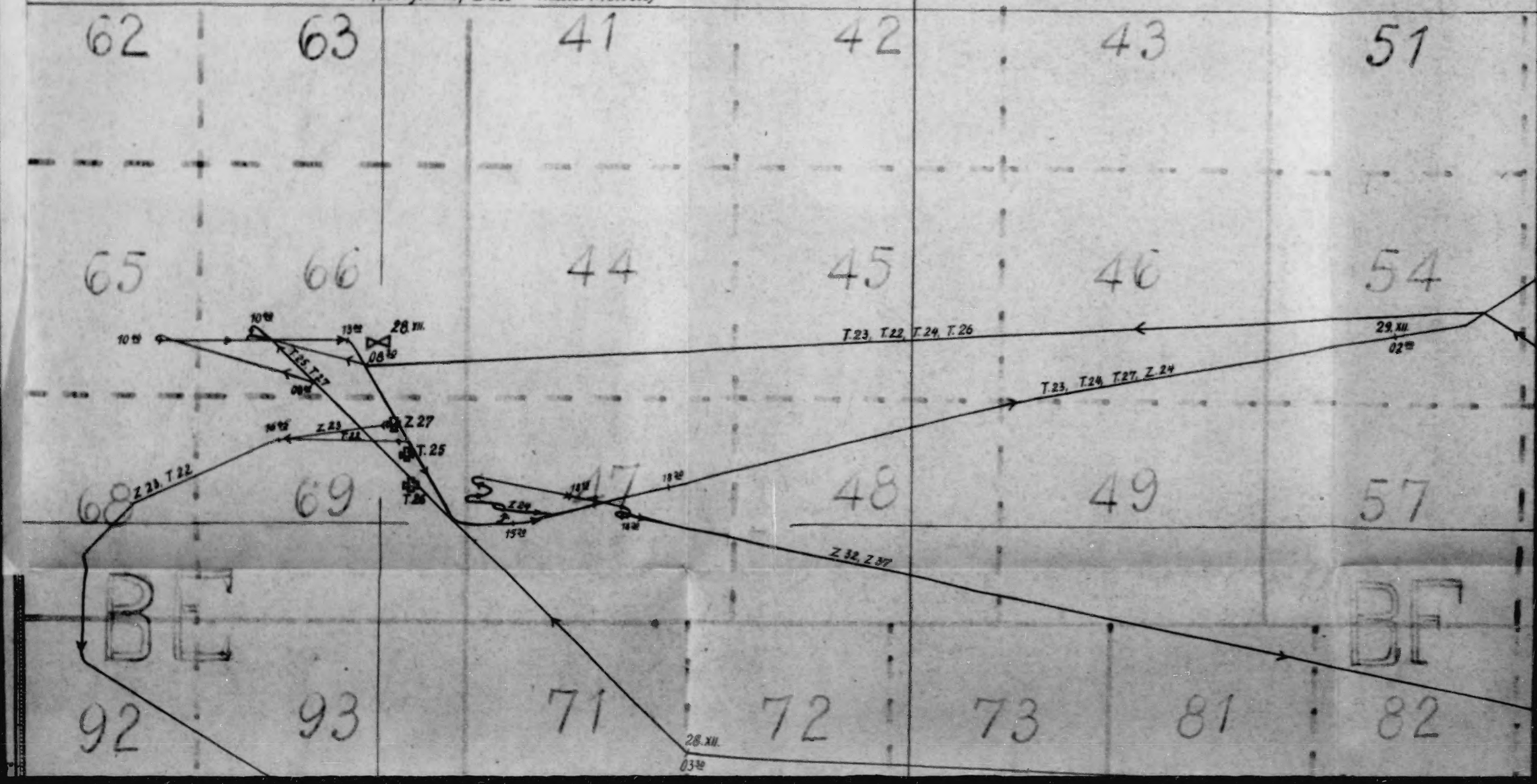
Wegekarte

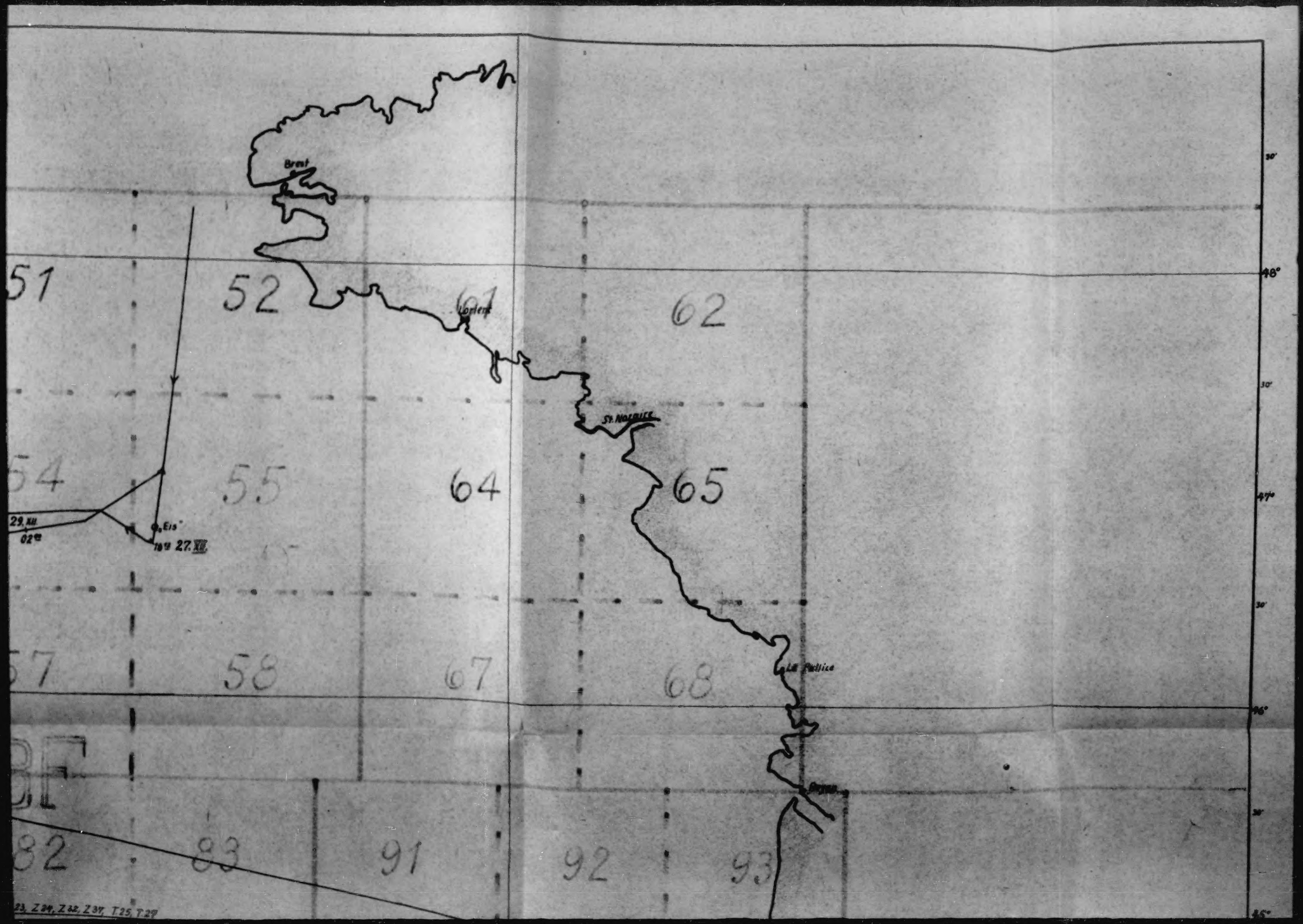
der 8. Zfl. „Narvik" u. 4. Tfl.

zum Einholen eines Blockadebrechers

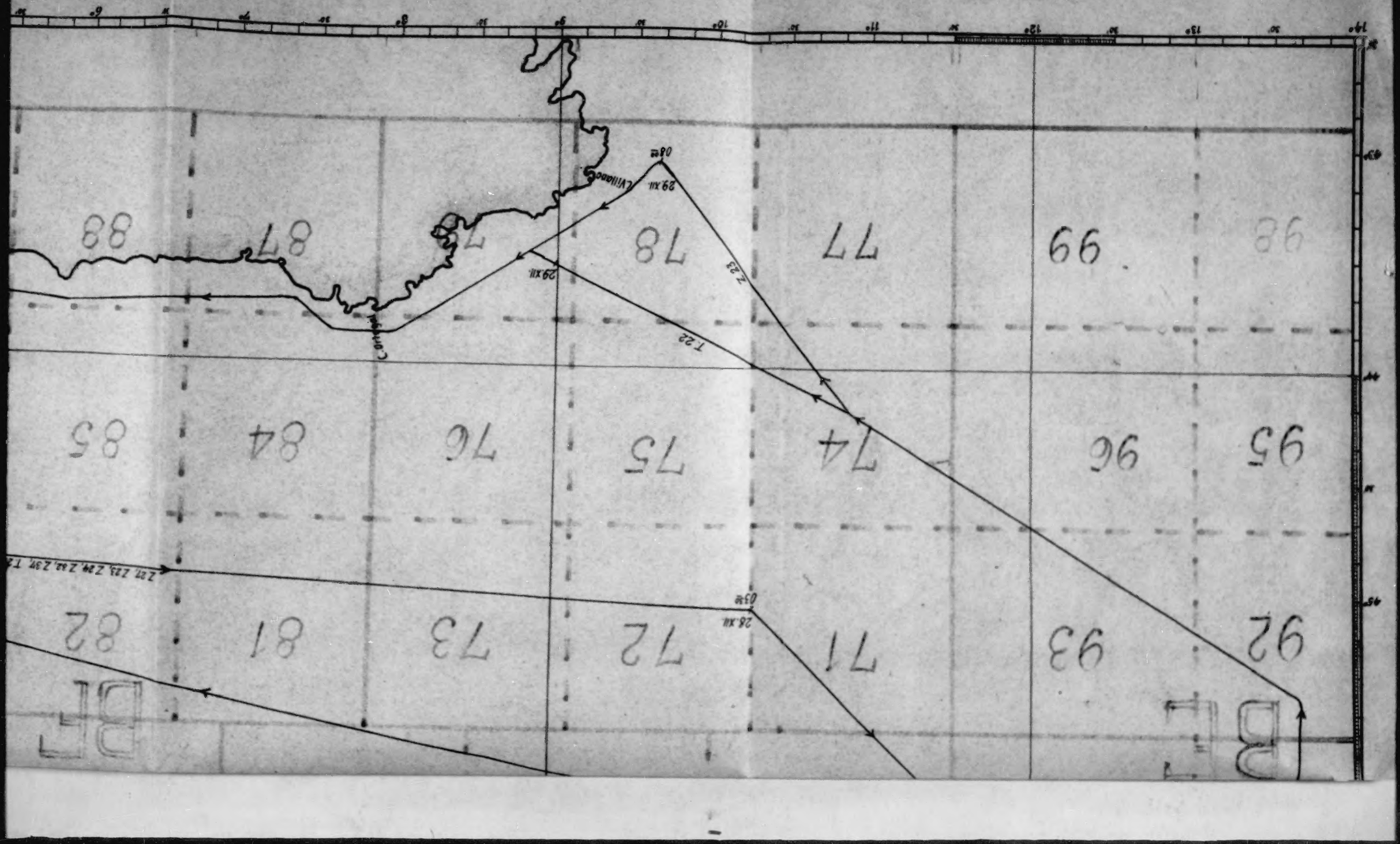
27. XII. – 29. XII. 43.

(Aufzulegen auf B 239 – Masstab 1:1500 000)

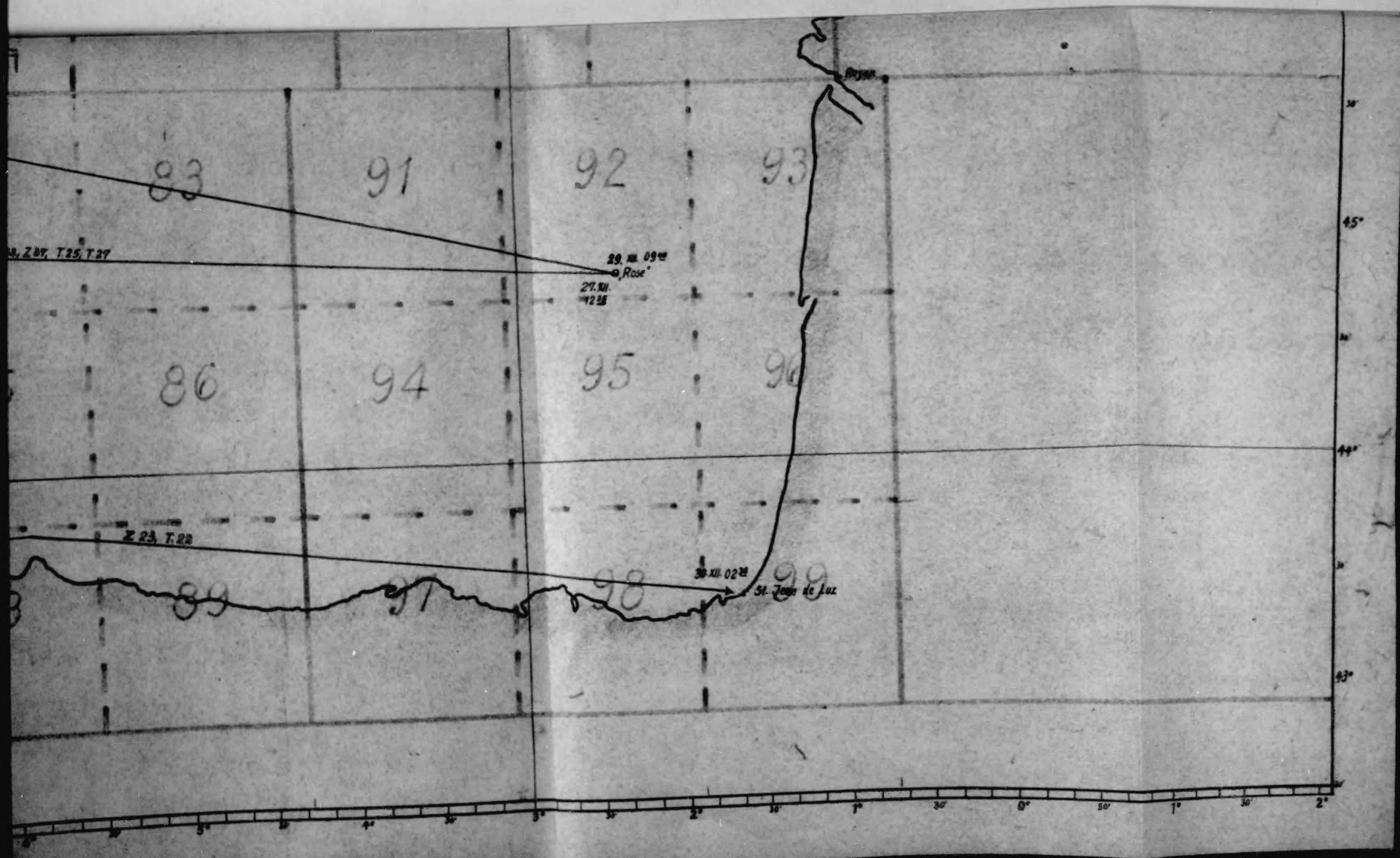




Brest
Lorient
St. Nazaire
La Pallice
Bayonne
51
52
61
62
54
55
64
65
57
58
67
68
82
83
91
92
93
29. XII
02
Eis
27. XII
30'
48°
30'
47°
30'
46°
30'
45°
23, Z 24, Z 32, Z 37, T 25, T 27



KODAK SAFETY FILM


83
91
92
93
86
94
95
96
89
97
98
99
Z 23, T. 22
Rose
St. Jean de Luz
45°
44°
43°
2°
1°
0°
1°
2°

Geheim!

Rundfunk

(13 B) Schw./Hö.

Datum: 21. Januar 1944

Britischer Rundfunkbericht über die Rettung von Überlebenden der angeblich am 27. und 28.12. beim Seegefecht in der Biscaya gesunkenen drei deutschen Zerstörer durch einen irischen Frachter.

Wiedergabe eines Augenzeugenberichtes.

Daventry, 12095 kHz, 19.1., 14.00 Uhr, deutsch:

'Nach der Versenkung von drei deutschen Zerstörern durch die britischen Kreuzer 'Glasgow' und 'Enterprise' am 27. und 28.Dezember in der Biscaya wurden 167 Überlebende deutsche Seeleute von dem irischen 330-t-Schiff 'Carloke'(?) an Bord genommen und in das neutrale Irland gebracht. Der 1. Steuermann des irischen Schiffes hat nun einem Berichterstatter des Londoner 'Daily Telegraph' die Bergung der deutschen Seeleute geschildert. Er erklärte:

"Wir verließen Lissabon mit Kurs Dublin. Unsere Fracht bestand aus Apfelsinen. Wir waren alles in allem 10 Mann an Bord: die 7-köpfige Besatzung, der Kapitän, der Maschinist und ich. Die 'Carloke' ist nicht für Hochseefahrt gebaut; sie ist nur 130 Fuß - etwa 35 m - lang und hat eine Breite von 35 Fuß, also ungefähr 10 1/2 m. Wir merkten zuerst, daß was los war, als wir von Norden her von weitem Detonationen hörten. Später, so eine Stunde nach Tagesanbruch, sichteten wir in ein paar Meilen Entfernung ein Flugzeug. Es machte keinen Versuch, an uns heranzukommen; es warf Leuchtbomben über einem Gebiet, das Meilen abseits von unserem Kurs lag. Der Kapitän entschloß sich, der Sache nachzugehen. Er gab Befehl, den Kurs zu ändern.

Als wir uns dem Schauplatz näherten, da kam's auch schon aus dem Ausguck: 'Floß backbord voraus', und zwei Minuten später: 'Zwei Flöße steuerbord voraus'. Wieder ein paar Minuten später befanden wir uns in dem Leuchtbombengebiet. Meilenweit im Umkreis sichteten wir Menschen im Wasser. Die Riesenwellen rissen die Flöße in die Höhe und damit in unser Blickfeld. Wir sahen

die Leute auf den Flößen und andere, die sich im Wasser an die Flöße festklammerten. Hier und dort schwammen Schiffstrümmer, an denen ein Mann hing; manchmal waren es auch zwei oder drei Leute.

Zuerst wußten wir natürlich nicht, ob es Deutsche oder Engländer waren. Durch ein Glas stellte ich dann fest, daß ein Mann seine Marinemütze noch aufhatte. Die Bänder der Mütze waren länger als die der britischen. Mir war daher klar, daß die Schiffbrüchigen Deutsche sein mußten, und zwar Angehörige der deutschen Kriegsmarine. Wir fingen an, die Leute an Bord zu nehmen. Manche waren schwer verwundet. Alle litten an Schockwirkung und Erschöpfung. Manche zogen wir mit Bootshaken an Bord. Wir wußten manchmal nicht, ob sie tot oder lebendig waren. Gesichter und Hände waren blau gefroren; sie mußten stundenlang im Wasser gelegen haben. Wir wandten künstliche Atmung an und gingen inzwischen daran, andere herauszuholen.

10 Stunden kreuzten wir herum und fischten Leute auf. Unser kleines Schiff war bald schwarz von Menschen; wo man hintrat, lag einer. Auf der Brücke, die nur 1 1/2 m breit ist, waren 14. Im Maschinenraum, 9 x 6 m groß, steckten 57 Menschen. Sie versperrten jeden Durchgang, und wo man hin wollte, mußte man über Menschen wegsteigen. Sie standen und saßen im Kajütenniedergang. Der Maschinenraum war so voll, daß sich der Maschinist überhaupt nicht bewegen konnte. Einige Stunden, nachdem wir unseren Kurs wieder aufgenommen hatten, hörten wir, daß noch viel mehr Leute im Wasser gewesen sein mußten.

Der Zustand der Verletzten war erbärmlich; wir hatten keinen Arzt an Bord. Unsere Schiffsapotheke war völlig unzulänglich. Der Kapitän machte für die Schwerstverwundeten seine eigene Kabine und auch die Mannschaftsquartiere frei und versuchte, den Leuten Linderung zu verschaffen. Ein Mann war von Kopf bis Fuß mit Brandwunden bedeckt. Trotz aller unserer Bemühungen starb er am nächsten Tag. Wir gaben ihm ein Seemannsbegräbnis. Im ganzen starben drei Leute.

Am schlimmsten bestellt war es um Lebensmittel, Wasser und Kleidung. Wir gaben von unseren eigenen Kleidungsstücken weg, was wir konnten; aber die meisten der deutschen Seeleute blieben so gut wie nackt. Wir brachen die Apfelsinenkisten auf, um die Deutschen am Leben zu erhalten. Einige der deutschen Seeleute halfen der Besatzung bei der Arbeit an Bord. Es gab kaum noch etwas zu essen, kaum noch Wasser; die Treibstoffvorräte waren erschöpft und viele der Leute in lebensgefährlichem Zustand - als uns vor Cobh in neutralen Irland ein Boot mit Ärzten und Medikamenten entgegenkam! Einigen der Schwerverletzten gab man Bett-

Geheim!

154

Ref 25821

bungsmittel, um ihre Qualen zu lindern. An Bord war auch ein Geistlicher; er reichte zwei Sterbenden das Abendmahl. Einer war ein Leutnant z.S., einer ein Obermatrose; beide wurden am nächsten Tag auf dem alten Kirchhof von Cobh beigesetzt."

(R)

Lawrie

KODAK SAFETY FILM



★ The end of a blockade-runner ★

Shortly after this picture was taken the Bay of Biscay battle in which the Germans lost three valuable destroyers began.

The blockade runner the destroyers set out to escort has been hit and left sinking by a Coastal Command Liberator.

BLOCKADE RUNNER ATTACKED BY LIBERATOR IN THE BAY OF BISCAY

„Alsterufer"





The armed German blockade runner, a fast modern ship of about 5,000 tons, which was intercepted and sunk in the Bay of Biscay on Dec. 27. These graphic pictures, taken with a hand camera by one of the crew of the attacking Liberator, show (left) the first bomb explosion hurling debris into the air, and (right) the resultant blaze which swept the ship. This action preceded the naval battle in which three enemy destroyers were destroyed.

Geheime Kommandosache

22 — 151

06513

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
1/4 2145					
MFPG Hilleu					
von durch					Sehr dringend
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von .....

Asto v. D.

1/Skl 9935 /44 gKds

+SSD MFPG 06152 1/4 2040=

SSD 1 SKL=

--GKDOS-- BETR: LUFTAUFKL. MELDUNGEN WAEHREND DES GEFECHTS AM 28/12 43. VORG: 1 SKL EINS K 10797 G V 22/3.- Bmu E II 2y/3

WAEHREND DES GEFECHTS SIND FOLGENDE AUFKL. MELDUNGEN DURCH FUNK EINGEGANGEN:

A) 1325 UHR 2732/24 WEST ZWEI FDL KRZ. (BEI GRUPPE 1415 UHR).-

B) 1325 UHR 2732/24 WEST ZWEI KRZ, ICH GREIFE AN. ROEM DREI/KG 40 (BEI GRUPPE 1425 UHR).-

C) 1442 UHR 46 GRAD 10 MIN BREITE 11 GRAD 40 MIN LAENGE EIN KRZ KURS SO HOHE FAHRT. ROEM DREI/KG 40 (BEI GRUPPE 1513 UHR).-

D) ETWA 1500 UHR LIEGT BEI GRUPPE EINE LUFTMELDUNG VOR: ''ARTILLERIEKAMPF''. URSPRUNG IST NICHT MEHR ZU ERMITTLEN.-

E) 1715 UHR GRUPPE ZWEI KRZ WEGEN ABWEHR VERLOREN. (1811 UHR BEI GRUPPE WEST).-

Vordruckläger der Kriegsmarine · J. J. Augs

F) 1925 UHR HABE FUEHLUNG VERLOREN.
LETZTER STANDORT DES BEOBACHTETEN FEINDES
WAR 28 6. ACHTEN AUF PEILZEICHEN (BEI GRUPPE
1830 UHR).=

G) 1925 UHR ZWEI ZERST .2875/24 WEST, FAHRT
15 SM, KURS 270 GRAD (BEI GRUPPE 2055 UHR).=

BEMERKUNGEN GRUPPE WEST: ZU A) FT WAR SCHON
1355 UHR VOM FLIEGERFUEHRER FERNMUENDL
AN GRUPPE UEBERMITTELT.=

ZU F) ENTSTUEMMELUNG ERGIBT STANDORT BF 4170=
MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS
06152 A EINS L+.

Geheime Kommandosache

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führungsstab gKdos 5460/43 AI Chefs.

F.Qu., den 11.12.1943.
17 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

Chefsache
Nur durch Offizier

Befehl

für das Einholen der Blockadebrecher
MS "Osorno" und MS "Alsterufer"
durch 8. Z-Flottille und 4. T-Flottille.

I.) Aufgabe:

Am 24. Dezember 1943 ist MS "Osorno" und am 28. Dezember 1943 MS "Alsterufer" auf 45 Grad 30 Min Nord / 13 Grad West durch 8. Z-Flottille (6 Zerstörer) und 4. T-Flottille (6 T-Boote 39) aufzunehmen und zur Gironde zu geleiten.

II.) Befehlsführung:

Operative Führung: Gruppe West Führungsstab.
Taktische Führung: Chef 8. Z-Flottille.

III.) Angaben über die Blockadebrecher:

a) MS "Osorno": 6951 BRT. Höchstfahrt 15 kn (Bild siehe Handbuch "Die Handelsflotten der Welt" Seite 481).

b) MS "Alsterufer": 2723 BRT. Höchstfahrt 15 kn (Bild siehe Handbuch "Die Handelsflotten der Welt" Seite 422 Typ "Alstertor").

Beide Blockadebrecher haben die Anweisung, ab 13 Grad 30 Min West den Treffpunkt mit Kurs 90 Grad anzusteuern.

Geheime Kommandosache

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führungsstab gKdos 5460/43 AI Chefs.

F.Qu., den 11.12.1943.
17 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

Chefsache
Nur durch Offizier

Befehl

für das Einholen der Blockadebrecher
MS "Osorno" und MS "Alsterufer"
durch 8. Z-Flottille und 4. T-Flottille.

I.) Aufgabe:

Am 24. Dezember 1943 ist MS "Osorno" und am 28. Dezember 1943 MS "Alsterufer" auf 45 Grad 30 Min Nord / 13 Grad West durch 8. Z-Flottille (6 Zerstörer) und 4. T-Flottille (6 T-Boote 39) aufzunehmen und zur Gironde zu geleiten.

II.) Befehlsführung:

Operative Führung: Gruppe West Führungsstab.
Taktische Führung: Chef 8. Z-Flottille.

III.) Angaben über die Blockadebrecher:

a) MS "Osorno": 6951 BRT. Höchstfahrt 15 km (Bild siehe Handbuch "Die Handelsflotten der Welt" Seite 481).

b) MS "Alsterufer": 2729 BRT. Höchstfahrt 15 km (Bild siehe Handbuch "Die Handelsflotten der Welt" Seite 422 Typ "Alstertor").

Beide Blockadebrecher haben die Anweisung, ab 13 Grad 30 Min West den Treffpunkt mit Kurs 90 Grad anzusteuern.

149

Treffen die Blockadebrecher die Aufnahmestreitkräfte nicht, so haben sie bis 6 Grad West Kurs 90 Grad beizubehalten und dann Punkt "Rose" anzusteuern.

Die Blockadebrecher-Kapitäne sind angewiesen, den Befehlen des taktischen Führers in See Folge zu leisten und ihr Schiff bei Feindberührung nur auf Befehl des Führers der Sicherung bezw. des Ältesten Kommandanten zu versenken, soweit diese noch in der Lage sind, Befehle zu erteilen.

IV.) Durchführung der Aufgabe:

1) Ausmarsch:

2. Z-Flottille und 4. T-Flottille laufen aus ihren Stützpunkten so aus, daß sie sich am 23.12. um 1700 Uhr in BF 8323 l.u.E. treffen und setzen dann den Weitermarsch mit 20 sm Marschfahrt gemeinsam fort, sodaß der Aufnahmepunkt zeitgerecht erreicht wird.

2) Aufnahme "Csorro":

MS "Csorro" soll am 24.12. 10.0 Uhr in BE 9311 l.u.E. (45 Grad 30 Min Nord / 13 Grad West) aufgenommen werden.

Wenn der Blockadebrecher nicht angetroffen wird, so stehen die Aufnahmestreitkräfte im Aufnahmegebiet bis 1600 Uhr auf und ab und treten dann Rückmarsch mit Kurs Ost bis 6 Grad West an. Die Nichtaufnahme des Blockadebrechers ist nach Überschreiten 6 Grad West nach Osten durch Kurzsignal: "Quatsch Quatsch, Karl, Ysop" zu melden .

3) Sicherung:

4. T-Flottille übernimmt mit 4 Booten enge Sicherung am Blockadebrecher und besetzt mit 2 Booten eine vorgeschobene Sicherung in Sichtweite des Verbandes.

148

8. Z-Flottille marschiert geschlossen in Sichtweite hinter dem gesicherten Blockadebrecher.

4) Rückmarsch:

Gemeinsamer Rückmarsch des gesamten Verbandes vom Aufnahmepunkt mit direktem Kurs nach Punkt "Rose" mit Höchstdauerfahrt des Blockadebrechers (14 sm).

Einlaufen über Weg "Rosengarten".

5) Übernahme der Sicherung durch BSW:

Bei Punkt "Garten" übernimmt BSW Sicherung und Verantwortung für den Blockadebrecher (am 25.12. etwa 2200 Uhr).

Chef 8. Z-Flottille entläßt 4. T-Flottille nach La Pallice und die Zerstörer der 8. Z-Flottille auf die Gironde so, daß 3 Zerstörer als zusätzliche Sicherung bei dem Blockadebrecher bleiben.

BSW sorgt in Verbindung mit Seekommandant Gascogne und Hafenkommandant Bordeaux für sicheres Weitergeleit des Schiffes von Royan bis Bordeaux.

6) Ölübernahme der Zerstörer und Torpedoboote:

8. Z-Flottille führt sofort nach Einlaufen auf der Gironde Ölübernahme durch.

4. T-Flottille geht zur Brennstoffergänzung nach La Pallice.

7) Erneutes Auslaufen:

Nach Ölübernahme laufen 8. Z-Flottille und 4. T-Flottille so aus ihren Liegehäfen aus, daß sie am 27.12. 1700 Uhr wieder in BF 8323 l.u.E. zusammentreffen. Weitermarsch wie am 23.12., sodaß MS "Alsterufer" am 28.12. um 1000 Uhr in BE 9711 l.u.E. aufgenommen werden kann.

Verhalten bei Nichtaufnahme wie bei MS "Osorno".

8) Rückmarsch mit MS "Alsterufer":

Rückmarsch mit MS "Alsterufer" und Übernahme der Sicherung durch BSW (am 30.12. etwa 0000 Uhr) erfolgt sinngemäß wie bei MS "Osorno".

147

4. T-Flottille nach Übernahme der Sicherung durch BdU je nach Brennstofflage entlassen zum Marsch nach Brest.

5. Z-Flottille bei Punkt "Garten" bis auf 3 Zerstörer zum Einlaufen Gironde entlassen. Die verbleibenden 3 Zerstörer geleiten die Blockadebrecher weiter bis Royan und werden dort entlassen.

V.) Verhalten am Feind:

Die Ladung der Blockadebrecher ist für die Kriegswirtschaft unentbehrlich. Sie sicher hereinzubringen, ist eine Aufgabe, deren Bedeutung sich die Flottillenchefs und die Kommandanten bewußt sein müssen.

Als Richtlinie für die Führung der Operation gilt, daß die Zerstörer und Torpedoboote sich so lange voll einzusetzen haben, wie die Aussicht besteht, den Verlust der zu sichernden Schiffe zu verhindern.

VI.) U-Bootsjagd:

Während der ganzen Unternehmung ist die U-Jagd gemäß Mar.Gruppe West Führungsstab gKdos 3500/43 durchzuführen (siehe "Wichtige Befehle für Zerstörer und T-Boote im Westraum").

VII.) Einsatz der Luftwaffe:

Fliegerführer Atlantik wird während der Unternehmung je nach Kräftelage weitreichende Aufklärung, enge Sicherung, Kampfeinsatz gegen feindliche Schiffsziele und Jagdschutz durchführen.

Einzelheiten über Art, Umfang und Start der einzelnen Einsätze werden den Verbänden in See jeweils durch Funk rechtzeitig übermittelt.

VIII.) Nachrichtenanordnung:

1) Funkschaltung gem. Nachrichtenbefehl Biskaya, außer U-Boots-Küstenkurzwelle.

176

2) Schlüsselmittel auf Biskaya-Welle M-Tibet.
Daneben können auch Nachrichten, die nur für Zerstörer und T-Boote bestimmt sind, nach M-Hydra fünfstellig gegeben werden.

3) Flugzeugaufklärungsmeldungen gem. Funkanweisung Stichwort "Adler" nach Zahlenreihe "Anton".

4) Flugzeuge setzen in dem ihnen zugewiesenen Aufklärungsgebiet Aufklärungsmeldungen zunächst nach Funkanweisung Stichwort "Adler" anschließend nach Auka-Tafel ab.
Außerhalb des Aufklärungsgebietes melden Flugzeuge nur nach Auka-Tafel.

5) Bezugspunkte gem. Schreiben Gruppe West gKdos 10704 vom 25.8. werden nicht benützt.

6) UK-Verkehr mit Blockadebrecher im Bedarfsfalle auf Kanal 19.

7) Durchführung des optischen und UK-Verkehrs mit Blockadebrecher nach Geleitzugsignalheft.

8) Durchführung des UK-Verkehrs mit Flugzeugen nach Nachrichtenanordnung Ausgabe Erika Tarntafel 2.

9) Mit Überschreiten 30 Grad West erhält "Osorno" den Tarnnamen "Bernau" und "Alsterufer" den Tarnnamen "Trave".
Die richtigen Namen und internationalen Unterscheidungssignale dürfen nicht mehr angewendet werden.

10) Für die Einschiffung der Bord-B-Dienstgruppen der Marine für die Unterbringung sorgen die Flottillen selbst.
Die Einschiffung von Funkhorchgruppen der Luftwaffe für UKW-Verkehr kommt nicht in Betracht, da dieser Verkehr nur im Kanal zu beobachten ist, UKW-Verkehr fdl. Flugzeuge in der Biskaya ist bisher von der Luftwaffe nicht festgestellt und infolge zu großer Entfernung zu den engl. Bodenstellen auch nicht anzunehmen.

11) Zur Einschiffung je eines Luftwaffen-Verbindungsoffiziers auf den Führerbooten der Flottillen geben die Flottillen Einschiffungsort und -zeit an Fliegerführer Atlantik.

145

12) Werden gesichtete Flugzeuge einwandfrei als eigene erkannt, so sind unabhängig vom ES-Austausch Fliegerbuntfeuer abzubrennen, und zwar an geraden Tagen weiße und an ungeraden Tagen rote Buntfeuer. Der Wechsel der Farben tritt täglich 0000 DGZ ein.

XI.) Geheimhaltung:

Die Aufgabe bedarf besonderen Geheimschutzes. Unterrichtung der Kommandanten und Ausgabe des Op.-Befehls an diese erst so spät wie möglich.

Unbedingte Geheimhaltung und Beschränkung des Mitwisserkreises auch nach dem Einlaufen der Blockadebrecher bezw. bei vorzeitigem Abbrechen der Unternehmung oder bei ihrem Ausfall werden zur Pflicht gemacht.

Bekanntgabe auf Zerstörern vor dem Auslaufen nur an I. O., auf T-Booten nur an I. W.O.

X.) Hinweis:

Auf die Benutzungen der Elektra-Sonnen 6 und 15 zur navigatorischen Unterstützung wird hingewiesen. (Siehe gKdos-Seenachrichten Mar.Gruppe West Führstb. gKdos 975/43 vom 5.12.).

Im Entwurf gez. K r a n o k e .

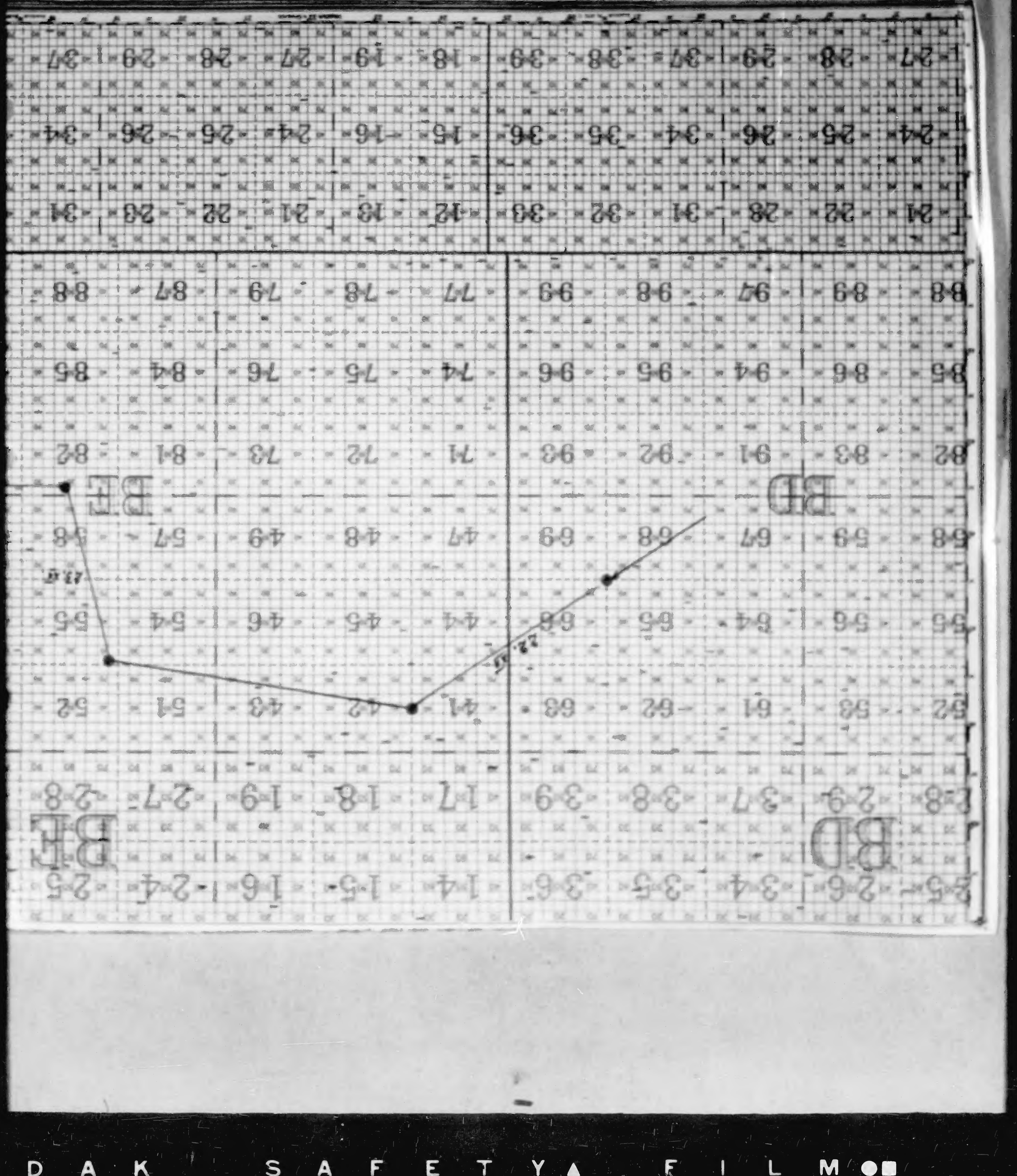
Für die Richtigkeit:

Kapitänleutnant und Adjutant.

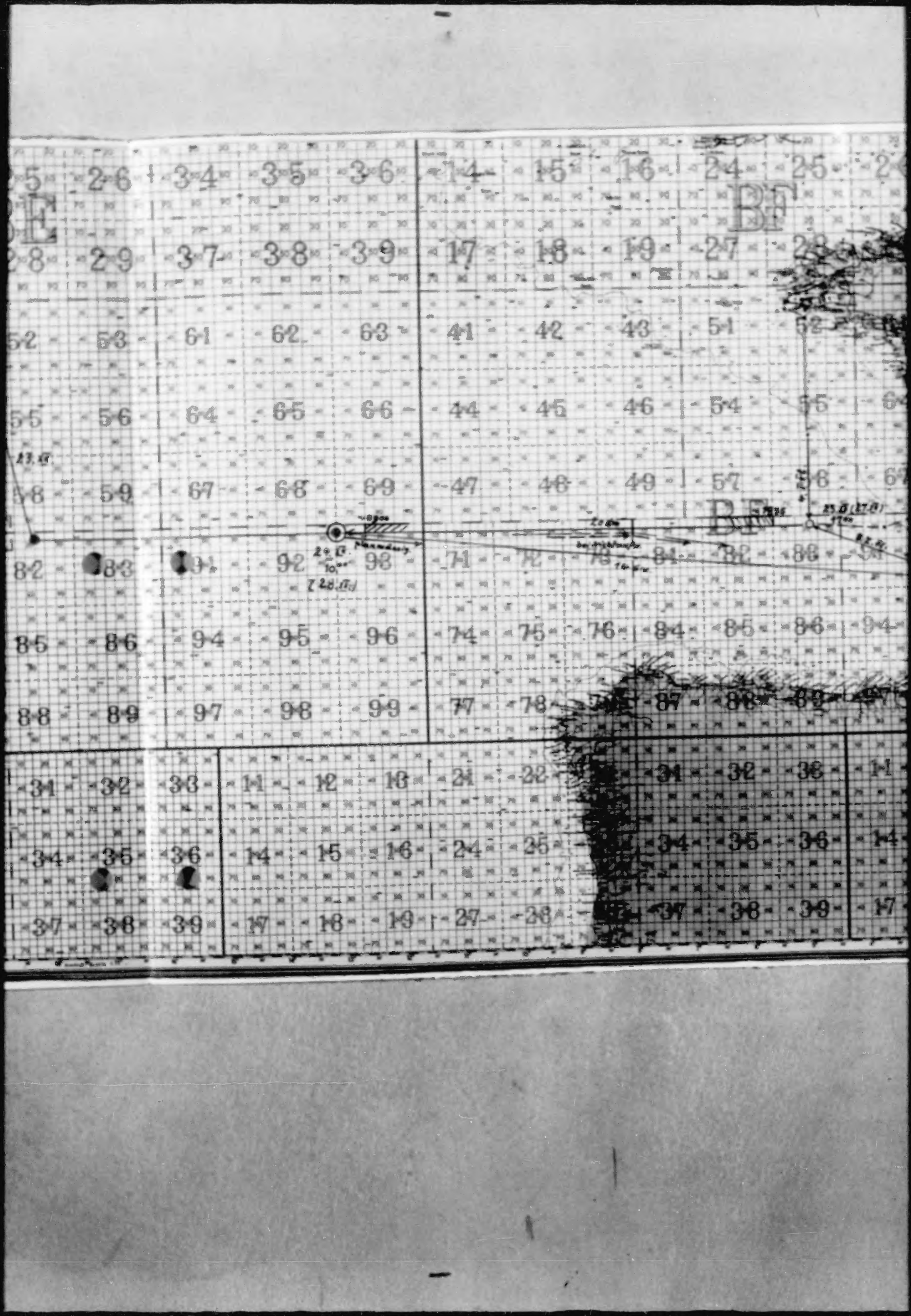
144

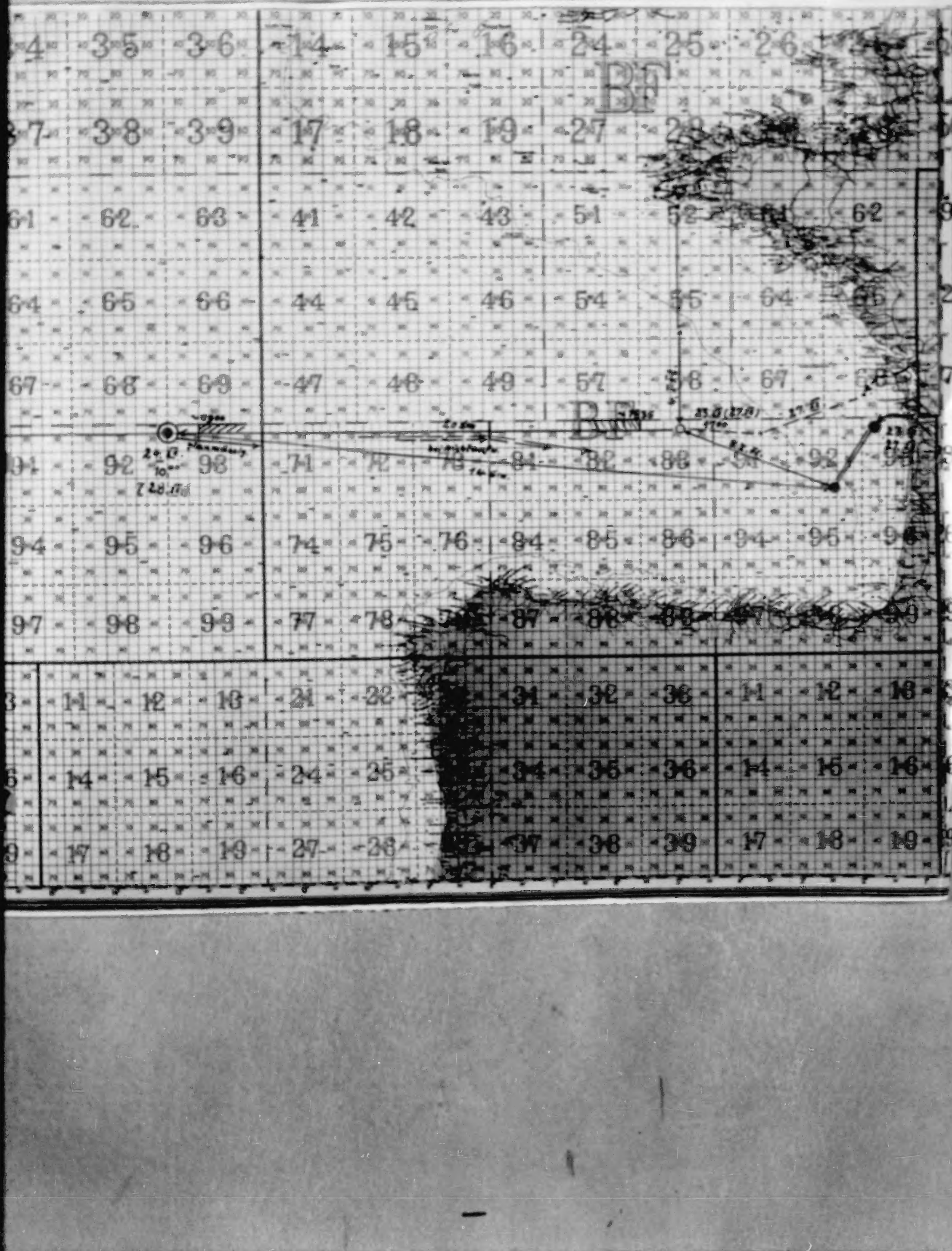
V e r t e i l e r zu Gr.West Führstb. gKdos 5460 Chefs.

OKM - 1.Skl. -	mit Anlage	Prf.Nr. 1
Chef 8. Z-Flottille	mit Anlage	" " 2
Chef 4. T-Flottille	mit Anlage	" " 3
Kmdt. Z 23	--	" " 4
" Z 24	--	" " 5
" Z 27	--	" " 6
" Z 32	--	" " 7
" Z 37	--	" " 8
" Z H¹	--	" " 9
" T 22	--	" " 10
" T 23	--	" " 11
" T 24	--	" " 12
" T 25	--	" " 13
" T 26	--	" " 14
" T 27	--	" " 15
nachrichtlich:		
B.S.W.	--	" " 16
F.d.Z.	--	" " 17



KODAK SAFETY FILM





61 62 63

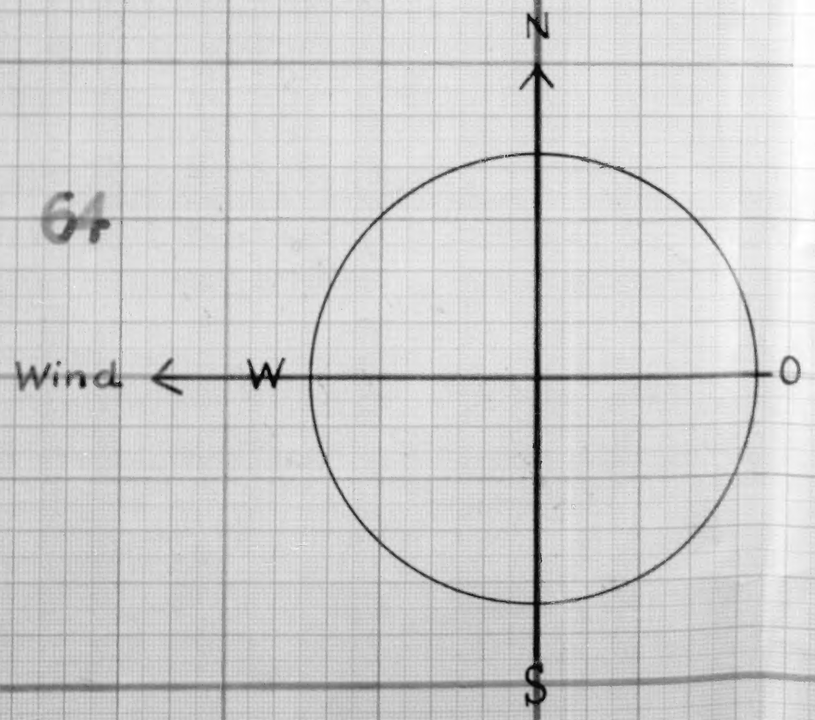
Skizze des Zerstöre
vor der Biskaya

Datum: 28 XII. 194

Wind: Ost 7-8

Seegang: Ost 5-6

64 65 66



1300h
Alarm
27
23
5
24
37
32

63 41 42

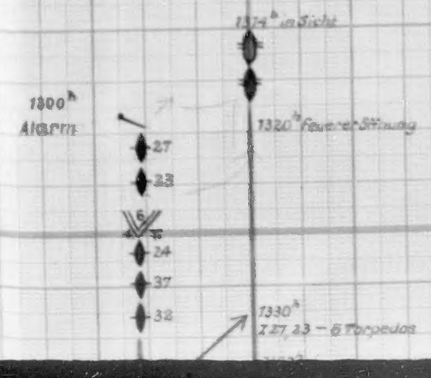
zze des Zerstörergefechts vor der Biskaya.

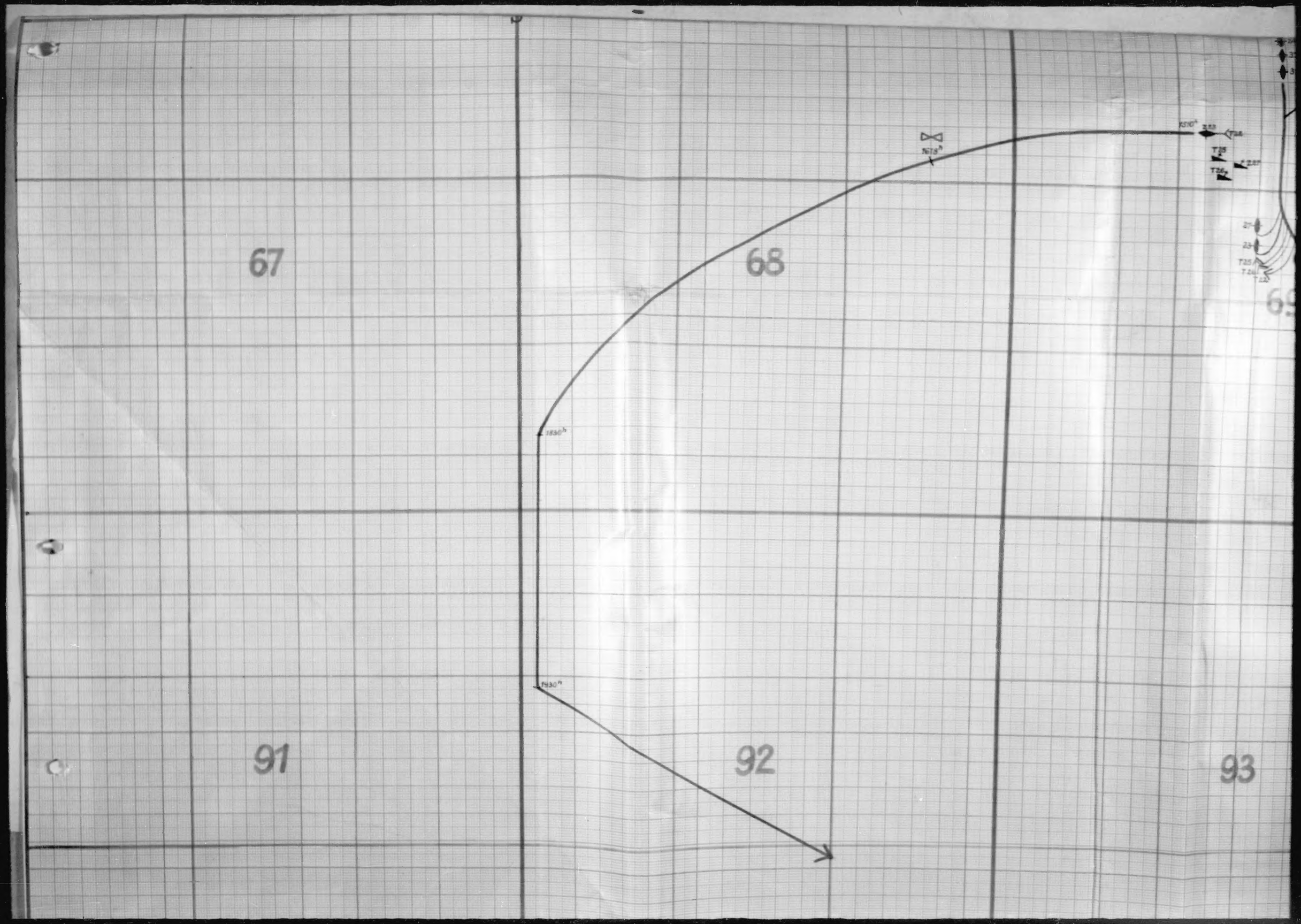
Datum: 28.XII.1943

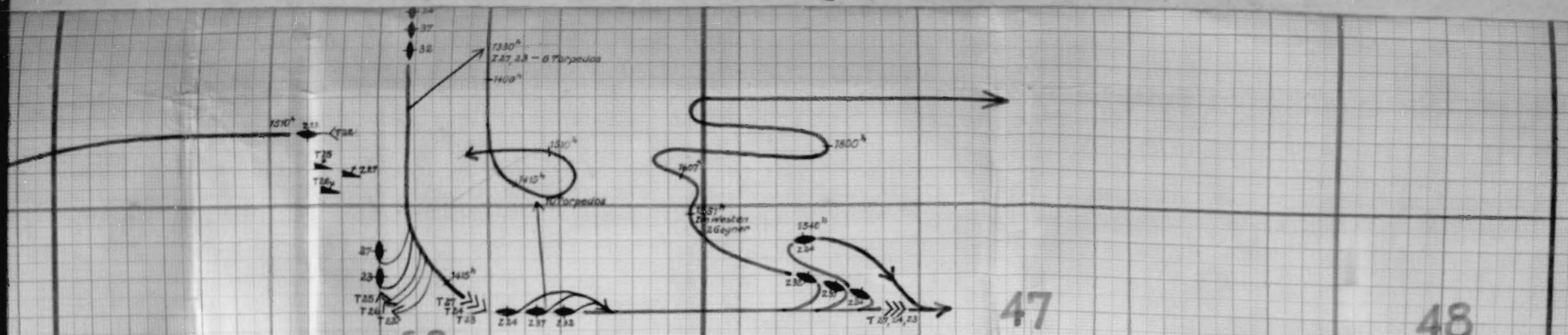
Wind: Ost 7-8

Seegang: Ost 5-6

66 44 45




67
68
69
91
92
93
1830h
1930h
1618h
1510h
T25
T26
T25
T26



69

47

48

93

71

72

Gehbl. Rückkommando Kanals! 140

8. Zerstörerflottille "Narvik" An Bord, den 18. Dezember 1943.
B.Nr. gKdos 120/43 Chefs.

25 Ausfertigungen
1. Ausfertigung

Chefsache
Nur durch Offizier

1 Skl. Bd. 37 e/43 chefs
Ang. 21. 12. 43
mit 1 Anlage

Befehl für den gemeinsamen Einsatz der 8. Zerstörerflottille "Narvik" mit der 4. Torpedobootsflottille gem. Gr.West Führstab gKdos 5460/43 AI Chefs.

I.) Auslaufen: Kriegsmarschzustand!

a) 8.Z.Fl.:

Die Zerstörer 8. Z.Fl. verlegen ab 21.12. nach Sonderbefehlen auf die untere Gironde. Auslaufen ist in der Nacht vom 22. zum 23.12. beabsichtigt. Uhrzeit folgt je nach Wetterlage.

4. S.D. ist gebeten, zur Sicherstellung des Auslaufens bei Nebel am 22.12. nachmittags Markboote auszulegen zwischen Le Verdon und 446. Einzelheiten folgen.

Bei normaler Wetterlage Auslaufen in Reihenfolge takt. Nummern. 1800 Meter Abstand. Zwischen 1. und 2. Division 2-3 sm Abstand. Bei leichtem Nebel hängen diejenigen Zerstörer, deren Funkpeiler nicht zuverlässig arbeitet, sich in Sichtweite an ihre Vorderleute an. Es ist beabsichtigt, das Auslaufen bei Nebel mit Hilfe von Markbooten, Funkpeilungen und S-Gerät bis zur äußersten Grenze des Möglichen durchzuführen.

Kriegsmarschzustand ab Auslaufen:

KMZ II KMF 29 sm, ab 6 Grad West KMZ I, KMF 32 sm. Brenner reinigen. Rußblasen normal alle 4 Std., falls Lage es erlaubt.

b) 4. T.Fl.:

Nach Befehl Chef 4. T.Fl.

139

XI.) Zusammentreffen:

8.Z.Fl. und 4. T.Fl. nehmen eine Stunde vor dem Zusammentreffen auf Qu. BF 8323 1.u.E. einen Aufklärungsstreifen ein, um das Zusammentreffen in jeden Falle sicherzustellen. Sobald ein Boot bezw. Rotte den anderen Verband in Sicht bekommt, gibt es durch Langwellennahsone und zusätzlich durch UK Sammelbefehl "Sophie Quatsch" mit Namensnennung. Hierzu wird auf das betreffende Boot gesammelt, falls nicht die optische Sicht derart ist, daß ein Sammeln auf die Führerboote ohne Schwierigkeit möglich ist.

XII.) Vormarsch:

1.) Formationen:

a) Formation I: (Signal F S K 1)

Bei Tage und bei heller Nacht, Flottillen parallel, 4.T.Fl. Stb. querab 4000 m von 8.Z.Fl. verbandsweise in "Max-Gelb" (innerhalb der Zerstörerdivision { Ch. 3).

b) Formation II für mittelhelle Nacht: (Signal F S K 2)

Verbandsweise "Karl Gelb" Flottillen parallel, 4. T.Fl. 3000 Meter Stb. querab 8.Z.Fl.

c) Formation III für dunkle Nacht: (Signal F S K 3)

4. T.Fl. hinter 8.Z.Fl. Dabei 2.Div. 8.Z.Fl. 1 Dez. Staffel Bb. achteraus von 1. Div. (A rot). Innerhalb der Division "Karl Gelb".

4.T.Fl. 1 Dez. Staffel Stb. achteraus von 2. Division 8. Z.Fl. (A grün). Ob 4.T.Fl. ebenfalls eine Staffel zwischen 1. und 2.Div. herstellt, bleibt Chef 4.T.Fl. überlassen. Diese Formation hat den Zweck die Kiellinie zum gleichmäßigem Fahren aufzulockern, andererseits doch einen festen Zusammenhalt sicherzustellen.

2.) Verhalten beim Vormarsch:

a) Gebrauch Fu.M.O.:

Unter normalen Umständen darf das Fu.M.O. nicht eingesetzt werden. Falls aus besonderem Anlaß der Einsatz des Fu.M.O. erforderlich oder erwünscht ist,

A38

erfolgt Befehl hierzu auf Langwellennahsons oder U.K.
Es werden dann eingesetzt: In Formation 1 und 2, Gerät Führerboot 8.Z.Fl. von Schiffsrichtung 300 Grad über 0 Grad bis 60 Grad,
Gerät takt. Nr. 2 8.Z.Fl. in Schiffspeilung 220 Grad bis 340 Grad,
Gerät takt.Nr. 3 4. T.Fl. Schiffspeilung 20 Grad bis zur Begrenzung nach Stb. achtern.
Bei Formation 3 tritt anstelle takt. Nr. 3 4.T.Fl., takt.Nr. 3 8.Z.Fl.
Erscheint ein Absuchen des achterlichen Sektors erforderlich, so macht Formation 1 und 2 dazu das Schlußboot 8.Z.Fl. kehrt, sucht einmal kurz den achterlichen Sektor ab und schließt, falls ein Ergebnis nicht erzielt wird, wieder heran.
Bei Formation 3 (unterbrochene Kiellinie) springt sinngemäß das Schlußboot 4.T.Fl. ein.

b) <u>Gebrauch des Fu.M.B.:</u>

Solange keine Feindberührung besteht, sollen grundsätzlich nur die strahlungsfreien Naxosgeräte eingesetzt werden. Auf der 8.Z.Fl. besitzt ein solches Gerät nur "Z 32". (Führerboot 2.Div.). "Z 32" setzt Naxosgerät laufend ein und gibt erforderliche Warnungen an den Verband. Um unnötige Alarmierungen zu vermeiden, wird ein "Sucher" nur optisch an das Führerboot gemeldet, ein "Orter" jedoch durch L.W.N.Z. an den ganzen Verband. Auf keinen Fall soll ein "Orter" optisch durch Morsen gemeldet werden, auf U.K. nur, falls Langwellennahsons aus irgendwelchen Gründen versagt.
Chef 4.T.Fl. meldet, welches Boot in seinem Verband Naxos-Gerät bezw. ähnliches strahlungsfreies einsetzt.

c) <u>Gebrauch S-Geräte:</u>

Grundsätzlich wird für den Gebrauch des S-Gerätes folgendes befohlen:

Bei Tage, gute Sicht vorausgesetzt, S-Gerätseinsatz <u>mit</u> Impuls, nachts und bei Tage mit schlechter Sicht S-Gerät nur auf Geräuschempfang geschaltet. Um ein gegenseitiges Stören verschiedener eingesetzter S-Geräte zu vermeiden, wird festgelegt, daß das

137

S-Gerät ohne besonderen Befehl nur von den gleichen Fahrzeugen und mit denselben Sektoren eingesetzt wird, wie für das Fu.M.O. vorgesehen. (s.Ziffer 2a). Da die achteren Sektoren des S-Gerätes weiter reichen als die des Fu.M.O., geht die Seitenausdehnung sinngemäß bis zur Hartlage nach achtern.

d) Gebrauch des G.H.G.:

Für den Einsatz des G.H.G. werden den Zerstörern, (die alleine G.H.G. an Bord haben) keine besonderen Bedingungen auferlegt. Einsatz und Gebrauch erfolgt sinngemäß nach Weisungen der Kommandanten.

e) Verhalten beim Erfassen feindlicher Fühlunghalter durch Fu.M.B.:

++) Äußerstenfalls

Ich beabsichtige, beim Erfassen feindlicher Fühlunghalter als "Orter" den Generalkurs zu verschleiern durch sofortige Kursänderung (Befehl LWNZ oder UK).

a) bei Formation 1 und 2: linke Gruppe abwenden 3 Dez. nach Bb. Rechte Gruppe 3 Dez. abwenden nach Stb.

b) Bei Formation 3 (Kiellinie) Abwenden Gesamtverbandes 3 Dez. nach Bb. unter selbstÄndiger allmÄhlicher Wiederherstellung der alten Marschformation auf dem neuen Kurs (von vorn beginnend: K gelb).*) Wiederzusammenschließen beider Reihen bezw. Verbände in die alte Formation wird allgemein durch Befehl auf Langwellennahzone rechtzeitig befohlen. Falls kein Befehl ergeht oder nicht durchkommt, wird nach Herstellung eines Querabstandes von 10 sm ohne besonderen Befehl auf alten Generalkurs gegangen. Macht die Lage zur TÄuschung des Gegners weitere Bewegung einzelner VerbÄnde erforderlich, so ist so zu steuern, daß um 0900 Uhr der Treffpunkt Qu. BE 9321 l.u.E. erreicht wird. Falls es die Wetterlage irgend erlaubt, ist die Geschwindigkeit so einzurichten, daß der ursprüngliche Generalkurs und die ursprüngliche Generalfahrt bewahrt bleiben. Ist dies nicht möglich, so gibt Chef 8.Z.Fl bezw. Chef 4.T.Fl. auf Langwellennahzone durch, mit welcher Generalfahrt auf dem Generalkurs der Partner die Bewegungen des andern mitkoppeln soll.

*) Falls Trennung beabsichtigt, erfolgt kein Befehl "Trennung". 4. T.Fl. schwenkt dann selbständig nach Stb. heraus.

136

f) Verhalten beim plötzlichen Auftreten feindlicher Fühlunghalter:

Treten feindl. Fühlunghalter überraschend auf, so werden sie soweit sie sich im Bereich eigener Waffe befinden, ohne weiteres bekämpft. Gleichzeitig erfolgt bei Lage Anforderung von begleitendem Jagdschutz, sowe noch erfolgversprechend, durch Führerboot 8.Z.Fl. Erscheint es zur Täuschung des Gegners zweckmäßig, der Verband zu trennen, so erfolgt Befehl hierzu durch Langwellennahsone mit dem Stichwort "Auseinanderziehen". Es wird dann sinngemäß gem. Ziffer e) verfahren. Die Formation 3 bricht 8.Z.Fl. nach Bb., 4.T.Fl. nach Stb. ab, Größe und Form der Bewegung nach U.K.-Signalen der Verbandsführer.

g) Verhalten bei Luftangriffen:

Formation 1 und 2 sind Formationen, in denen ohne weiteres feindlichen Luftangriffen entgegengetreten werden kann. Lediglich die seitlich herausstehenden Boote staffeln etwas weiter ab. Zick-Zack-Kurse einzelbootsweise freigestellt. Erfolgt in Formation 3 eineLuftangriff, so wird ohne besonderen Befehl divisionsweise "Max Gelb" hergestellt. U.K.-Befehle für Bewegungen des Gesamtverbandes erfolgen durch Verbandsführer gleichzeitig auf beiden U.K.-Kanälen und LWNZ, notfalls muß das eine oder andere Boot als Übermittler selbständig einspringen.

h) Verhalten bei U-Bootsangriff:

Für das Verhalten bei U-Bootsangriffen sind die ständigen Befehle der Marinegruppe West sowie die Taktischen Befehle der Flotte maßgebend. Ein längerer Aufenthalt zur U-Jagd ist nicht beabsichtigt. Jedes angreifende Boot ist aber in jedem Falle sofort durch W-Bomben unter Wasser zu drücken. Ich beabsichtige gegebenenfalls, mit dem Verband 20 Minuten bis eine halbe Stunde zu verhalten, um die Möglichkeit zur Vernichtung des U-Bootes zu geben und damit eine unter Umständen sehr unerwünschte vorzeitige Meldung des Verbandes durch das U-Boot zu verhindern.

135

1) Verhalten bei Gefechtsberührung mit Seestreitkräften:

Kommt es nachts zu unerwartetem Zusammentreffen mit feindlichen Seestreitkräften, so sind diese mit allen Mitteln zu bekämpfen. Flottillen operieren selbständig nach Befehlen der Flottillenchefs. Bei der Größe des Verbandes ist es besonders wichtig, daß die Verbandsführung rechtzeitig und ausreichend über den Gegner unterrichtet wird, um möglichst rasch entsprechende Weisungen für die Bekämpfung des Gegners geben zu können. Zur Erhöhung der Erkennungsmöglichkeiten eigener Boote setzen in solchem Falle alle Boote selbständig je einen langen ES-Wimpel im Vortopp.

IV.) Aufnahme des Schutzobjektes:

1.) Auseinanderziehen bei geschlossenem Nachtmarsch beider Verbände:

Ist während der Nacht gemeinsam marschiert worden, so ist folgendes beabsichtigt:

a) Auseinanderziehen in der Morgendämmerung:

Um den Verband vor unliebsamen Überraschungen bei Tagesanbruch zu bewahren, ist beabsichtigt, eine halbe Stunde vor Eintritt der Dämmerung Auseinanderziehen ohne besonderen Befehl (nur optisches Signal "Emil Paula") in folgender Weise durchzuführen:

1. Division 8.Z.Fl. setzt sich je nach Sicht 1-3 sm nach Stb. vom Grundkurs heraus. 2. Division 8.Z.Fl. desgleichen nach Bb. Die beiden Divisionen steuern dazu einen zum Generalkurs um 45 Grad divergierenden Kurs mit alter Grundfahrt des Verbandes. 1. T.Fl. richtet sich so ein, daß sie gleichfalls je nach Sicht 3-5 sm hinter 8.Z.Fl. den Vormarsch geschlossen fortsetzt. Diese Formation wird durchgehalten bis zum Augenblick des dem Schiffsort entsprechenden Sonnenaufgangs.

b) Auseinanderziehen zum Vorpostenstreifen:

Falls kein anderslautender Befehl ergeht, wird bei Sonnenaufgang (nur optisches Signal "Emil Paula" mit Abstandssignal) ein Vorpostenstreifen in folgender Form gebildet:

1.Division 8.Z.Fl. "Luzie Grün", Abstand je nach Sicht 3-6 sm.

2.Division 8.Z.Fl. gleichfalls "Luzie Grün", Abstand je nach Sicht 3-6 sm. Abstände nach links erweitern. Takt.Nr. 3, 2.Div. und takt.Nr. 1 1.Div. schließen dabei auf Grenze Sicht heran. Zur Verschleierung der Vormarschrichtung gegen feindliche Luftaufklärung ist der Vorpostenstreifen etwas in die Tiefe zu staffeln, in folgender Form:

Die takt.Nr. 2 beider Divisionen lassen sich soweit sacken, daß sie ihre Nebenmänner 1 bis 2 Des. vorlicher als querab peilen. 4.T.Fl. setzt sich in 2 Gruppen zu je 3 Booten etwa 4-6 sm hinter die jeweils zugehörigen Divisionen der 8.Z.Fl. Sie richtet dabei den Querabstand so ein, daß die optische Verbindung, wenn es die Sichtverhältnisse irgend zulassen, nicht abreißt.

Vormarschgeschwindigkeit im Vorpostenstreifen 12 sm/h. Es wird solange in Generalkursrichtung nach Westen marschiert, bis der vorgesehene Treffpunkt (13 Grad West) 6 sm nach Westen überschritten ist. Erst dann wird kehrtgemacht. Bei normalem Verlauf wird demnach um 1030 Uhr erstmalig auf Gegenkurs gegangen, (Dabei stehen die takt. Nummer 2 nunmehr etwas vorlich), dann wird weiter stündlich Kehrt gemacht. Ist die Linie 6 sm westlich 13 Grad West erst verspätet erreicht worden, so gibt Chef 8.Z.Fl. durch Langwellennahzone Uhrzeit des ersten Kehrtmachens bekannt. Folgt kein Befehl, so wird selbständig bei halber bezw. voller Stunde nach Passieren der genannten Linie erstmalig Kehrt gemacht, je nachdem, ob eine "halbe" oder volle Stunde auf das Passieren der genannten Linie folgt. Von da an gilt weiterhin, daß eine Stunde nach dem ersten Kehrtmachen erneut Kehrt gemacht wird usw. Die Bewegungen werden solange fortgesetzt, bis entweder das Schutzobjekt gefunden ist oder besondere Ereignisse andere Entschlüsse erforderlich machen. Spätestens um 16 00 Uhr wird der Rückmarsch angetreten, dabei wird divisionsweise auf das Führerboot gesammelt. 4.T.Fl. sammelt normalerweise in

/133

Formation 1. Bei Sichtverschlechterung während des Suchens werden die Abstände selbständig sinngemäß nach der Mitte zu verringert.

2.) Auseinanderziehen bei getrenntem Nachtmarsch beider Verbände:

Ist während der Nacht zur Täuschung feindlicher Luftfühlunghalter eine Trennung beider Verbände erfolgt und vor Eintritt der Helligkeit ein gegenseitiges Sichten nicht wieder erfolgt, so bleiben beide Verbände in der Nähe des vereinbarten Treffpunktes zunächst geschlossen beieinander. In der Annahme, daß gegenseitiges Sichten im Augenblick des Hellwerdens erfolgt, schließt 4.T.Fl. an S.Z.Fl. so heran, daß optisch Bestecksvergleich durchgeführt werden kann. Auf Signal "Emil Paula" wird dann ohne besonderen Befehl der Vorpostenstreifen gem. Ziffer 1b) hergestellt.

Erfolgt auch bei Hellwerden keine Sichtung zwischen den beiden Verbänden, so ziehen sich beide Verbände zu dem befohlenen Suchstreifen gem. 1b) auseinander in der Hoffnung, daß dabei ein gegenseitiges Sichten erfolgt. Gelingt dies trotzdem nicht, so wird der kurzfristige Sucheinsatz des Fu.M.O. für alle Zerstörer und Führerboote der beiden T-Bootsdivisionen freigegeben. Gelingt auch dann das gegenseitige Auffinden nicht, so marschiert die 4. T.Fl. eine halbe Stunde länger westlich als die S. Z.Fl. und anschließend 1 Stunde länger ostwärts als im Plan vorgesehen. Weitere Entscheidung durch Chef 4. T.Fl.

3.) Verhalten bei Auffinden des Schutzobjektes:

Dasjenige Boot, welches das Schutzobjekt zuerst in Sicht bekommt, gibt auf Langwellennahsene und UK Sammelbefehl "Sophie Quatsch" mit Nennung seines Namens. Da die Stellung der einzelnen Boote im Suchstreifen bekannt ist, wird ohne besonderen Befehl sofort auf das Schutzobjekt gesammelt.

132

4.) Verhalten bei Insichtkommen feindlicher Seestreitkräfte:

Kommt bei einem der Boote des Suchstreifens eine feindliche Einheit in Sicht, so gibt dies Boot mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtenmitteln KR Signal "Alarm"! möglichst mit Angabe Ort, Stärke und Kurs des Feindes. Gleichzeitig schließt das betreffende Boot an seinen Nebenmann heran. Als allgemeine Weisung für das Sammeln gilt, daß versucht werden muß, zunächst auf die Flügelboote zu warten bezw. sich mit ihnen zu vereinen und mit den beiden dann dem Gegner zunächst stehenden Booten eine Zange zu bilden. Es wird dabei ein hinhaltendes Gefecht mit Einsatz der Torpedowaffe(bei guter Sicht) zu führen sein. Bei geringerer Sicht können auch erfolgreiche Feuerüberfälle mit der Artillerie an der Grenze der Sicht bezw. unter Ausnutzung künstlichen Nebels erfolgversprechend sein. Die 4. T.Fl. wird zunächst versuchen, zu sammeln und je nach Lage nach Befehlen des Fdh. sich absetzen bezw. bei günstigen Schußgelegenheiten oder besonders harten Lagen für die Zerstörer durch Einsatz ihrer Torpedowaffe mit in das Gefecht eingreifen. Stets muß es das Ziel jeder Gefechtshandlung sein, den Gegner dabei von der erwarteten Anmarschrichtung des eigenen Schutzobjektes abzuhalten.

5.) Verhalten bei Insichtkommen feindlicher Luftaufklärer oder Luftangriffen:

Der Vorpostenstreifen bleibt bestehen. Der Gegner ist durch starke Kurs- und Fahrtänderungen über die Art des Vorpostenstreifens zu täuschen und, falls er angreift, mit allen Mitteln zu bekämpfen. Zur gegenseitigen Unterstützung kann es dabei zweckmäßig sein, daß die einzelstehenden Zerstörer zur Rotte oder Division zusammenschließen, jedoch muß ein Durchschlüpfen des Schutzobjektes durch entstehende Lücken ausgeschlossen bleiben. Sucharbeit wird nicht unterbrochen. Meldung zunächst nur auf LWNZ und UK.

131

V.) Rückführung des Schutzobjektes:

1) Geleitformationen bei planmäßigem Verlauf:

Ist das Schutzobjekt planmäßig aufgenommen, so sind folgende Formationen beabsichtigt:

A) Bei Tage:

Entweder: Geschlossene Sicherung
oder : Geöffnete Sicherung.

Geschlossene Sicherung: Signal FSK 4

Aufstellung in geschlossener Sicherung kommt in Frage, wenn die eigene Luftaufklärung bezügl. der Seestreitkräfte ein lückenloses Bild ermöglicht und die Gefahr von Luft- und U-Bootsangriffen im Vordergrund steht.

Aufstellung erfolgt gem. TBF Flotte Nr. 2 Anlage 1, Skizze 10. Zerstörer äußeren Ring, T-Boote inneren Ring. Einsatz von Fu.M.O. Fu.M.B. und S-Gerät nur durch takt. Nr. 1, 2 und 3 8. Z-Flottille. Bei Nacht sammelt 1. Division 8. Z-Flottille vor dem Schutzobjekt, 2. Division 8. Z-Flottille hinter dem Schutzobjekt. T-Boote schließen eng heran.

Geöffnete Sicherung: Signal FSK 5

Geöffnete Sicherung dient zum Schutz gegen Überraschungen durch Seestreitkräfte bei gleichzeitiger enger Sicherung gegen Flugzeuge und U-Boote. Ferner dient sie als Ausgangsstellung für ein Gefecht.

Die geöffnete Sicherung ist folgendermaßen einzunehmen:

a) Enge Sicherung am Geleit.

Führer: Chef 4. T-Flottille. Streitkräfte: 4 T-Boote 4. T-Flottille. U-Boots- und Fla-Sicherung gem. T.B.F. Nr. 2. Falls Zick-Zack-Kurse gefahren werden sollten, erfolgt hierzu Befehl durch Chef 4. T-Flottille.

b) Fernsicherung am Geleit gegen überraschend in Sicht kommende Überwasserstreitkräfte.

130

Führung: Ä.Kmdt., voraussichtlich Kmdt. Z 23.
Die Sicherung wird gebildet durch 2 T-Boote und 2 Zerstörer. Die beiden T-Boote nehmen dabei die beiden in 45 bezw. 315 Grad Schiffsrichtung vom Schutzobjekt liegenden Positionen ein. Die beiden Zerstörer (Z 23, Z 11) die beiden achterlichen Positionen (Z23 Stb.achtern, Z 11 BB achtern). Abstand je nach der herrschenden Sicht zwischen 3 und 8 sm. S. auch TBF 2, IV.

Zweck dieser Aufstellung ist, im Falle des Versagens der eigenen Luftaufklärung eine optische Sichtung des Gegners so frühzeitig zu ermöglichen, daß das Schutzobjekt rechtzeitig vom Gegner abwenden kann, bevor es von diesem gesehen ist. Bei Sichten eines Gegners KR-Signal mit allen Nachrichtenmitteln an alle. Weiteres s. Ziff. 2.

a) <u>Abgesetzte Sicherung.</u>

4 Zerstörer 8. Z-Flottille Aufstellung etwa 5-10 sm (je nach Sicht) hinter dem Schutzobjekt, bereit, zu sofortigem <u>offensiven</u> Vorgehen gegen jede sich annähernde Feindgruppe. Die Aufstellung hinter dem Verband ist gewählt, da normalerweise von dort her die größte Gefahr droht. Sie kann sich nach Eingang von Aufklärungsmeldungen der Luftwaffe ändern. Es wird dann Befehl für andersartige Aufstellung an allen Beteiligten auf LWNZ gegeben werden.

B) <u>Bei Nacht:</u>

Die Aufstellung für die Nacht richtet sich nach der eingetretenen Feindlage.

Ist keine besondere Lage eingetreten, so setzt sich in der Dämmerung die 1. Division 8. Z-Flottille geschlossen vor den Verband, die 2. Division geschlossen hinter den Verband. Signal FSK 6. Dabei geht die bisherige Fernsicherung ein, die betr. T-Boote und Zerstörer treten zu ihren Verbänden zurück. 4. T-Flottille übernimmt enge Sicherung mit 6 Booten. Ich behalte mir vor, bei guter Sicht die Zerstörer zu einem Aufklärungsstreifen auseinanderzuziehen.

2) <u>Weisungen für die Führung eines Gefechtes zum Schutze des Geleitobjektes:</u>

a) <u>Enge Sicherung.</u>

Bei Eingang einer Flugzeug-Feindmeldung fällt Entscheidung über weiteres Verhalten des Geleites Chef 8. Z-Flott.

129

Normalerweise werden Generalkurs und -Fahrt fortzusetzen sein, während 8. Z-Flott. dem Gegner entgegenläuft.

Bei Eingang einer optischen Feindmeldung aus der Fernsicherung hat das Geleit abzuwenden und nach Befehl Chef 4. T-Flottille ausholend die französische bezw. spanische Küste anzusteuern. Vorsicht ist geboten für Einsatz künstlichen Nebels. Zu frühzeitiger Nebel dem Gegner - hochsteigend den noch nicht erkannten Standort des Geleites verraten. Bewegungen über Standort, Kurs und Fahrt des Geleites sind laufend an Gesamtverband zu geben. Werden im Laufe des Gefecht Streitkräfte der Fernsicherung mit in den Kampf verwickelt, so kann es zweckmäßig sein, sie der engen Sicherung zu ergänzen. Mit Rücksicht auf Flieger- und U-Bootsgefahr sollen jedoch stets 3 T-Boote in der engen Sicherung bleiben.
Gelingt es dem Zerstörerverband nicht, einen überlegenen Gegner auf die Dauer vom Schutzobjekt fernzuhalten, so ist dieses unter vollem Einsatz zu verteidigen. Erst, wenn die taktische Lage aussichtslos erscheint, darf der Chef 4. T-Flott. bezw. der älteste beim Schutzobjekt stehende Kommandant diesem den Befehl zur Selbstversenkung zu erteilen. Es ist anzustreben, daß dieser Befehl so rechtzeitig gegeben wird, daß es gelingt, wenigstens die Besatzung des Schutzobjekts vor feindlichem Zugriff zu bewahren und sie in die Heimat zu bringen. Dabei ist weitgehend von künstlichem Nebel und Nebelbojen Gebrauch zu machen.

b) <u>Fernsicherung.</u>

Die Zerstörer und T-Boote der Fernsicherung haben die Aufgabe, nach Erkennen eines Gegners unter Nebelverwendung hinhaltend zu kämpfen. Das Geleit soll dadurch der Sicht und dem Angriff des Gegners entzogen werden, bis der sichernde Zerstörer-Verband die Aufgabe der Ablenkung des Gegners übernommen hat. Die Zerstörer der Fernsicherung sammeln, sobald es ihre Aufgabe erlaubt, auf den dem Gegner entgegenlaufenden Zerstörerverband. Ist es nicht mehr möglich, Anschluß an den Zerstörer-Verband zu gewinnen, so wird die Aufgabe der Fernsicherung am Geleit weiter zusammen mit den T-Booten fortgesetzt. Führung hat jeweils der Ä.Kmdt.. Die T-Boote der Fernsicherung bleiben im Gefecht in Fühlung mit der engen Sicherung des Geleites, halten jedoch den Abstand stets so groß wie möglich. Um dem Gegner die Einsicht des Geleites zu verwehren

128

können auch Täuschungskurse zweckmäßig sein. Mit Nebelmitteln ist Haus zu halten und ihr Einsatz stets gründlich auf Zweckmäßigkeit zu prüfen. Bei Abzug der Zerstörer übernimmt der Ä.Kmdt. die Führung. U.U. kann Anforderung eines 3. T-Bootes aus der engen Sicherung zweckmäßig sein. Bei Erwartung weiterer Feindgruppen kann Lösung vom Feind und Neuaufstellung in größerem Abstand zum Geleit erforderlich werden.

c) <u>Abgesetzte Sicherung 8. Z-Flottille.</u>

Aufgabe der Zerstörerflottille ist, jeden sich dem Schutzobjekt nähernden Überwassergegner <u>entgegenzulaufen</u> und ihn, wenn es die Kräfteverhältnisse irgend erlauben, anzugreifen und zu vernichten. Befinden sich beim Gegner Kreuzer, so ist diesen zunächst ein hinhaltendes Gefecht zu führen auf Kursen, die den Gegner vom Schutzobjekt wegführen. Dabei ist zu versuchen, ihn durch Zangenangriff (Pi Zet) mit Torpedos anzugreifen und zu schädigen und ihn zur Teilung seiner Artillerie zu zwingen. Günstigste Schußposition für Torpedoschußabgabe ist etwa Lage 30, Entfernung 160 hm. Gemeinsames Fächerschießen von 2 Booten bezw. Rotten oder Divisionen ist anzustreben (Signal "Emil Fritz Viktor). Bei günstiger Schußgelegenheit ist mit Torpedos nicht zu sparen. Nach Verschießen eines Sechser- oder Achterfächers ist umgehend nachzuladen.

Das Wiederklarsein der Rohrgruppe ist an das Führerboot zu melden. Vor Einsatz der letzten 4 Torpedos ist die Gesamtlage im Auge zu behalten. Ideal ist es, dem Gegner von vornherein in breiter Formation entgegenzulaufen und dadurch die Zangenbildung gewissermaßen wie von selbst herbeizuführen. Im allgemeinen werden die beiden Divisionen getrennt, jedoch in Fühlung miteinander zum Einsatz kommen. Unter Umständen kommt auch ein rottenweise getrenntes Vorgehen in Frage. Die Aufnahme der in der Fernsicherung stehenden Zerstörer vor Gefechtsbeginn wird angestrebt. Nach dem Verschießen der Torpedos setzen sich die Zerstörer unter weiterem Abziehen des Gegners vom Schutzobjekt energisch vom Gegner ab. Handelt es sich beim Gegner um Kreuzer mit 15 cm Artillerie,

127

so verspricht auch Artillerieeinsatz in Form von beweglich geführten Feuerüberfällen Erfolg. Befehle für derartige Feuerüberfälle ergehen von Fall zu Fall durch die Divisionschefs bezw. Chef 8. Z-Flott.

d) Zusammenarbeit mit der deutschen Luftwaffe.

Falls es die Wetterlage irgend erlaubt, ist beabsichtigt, durch Einsatz aller verfügbaren deutschen Luftwaffenverbände ein überraschendes Erscheinen feindlicher Überwasserstreitkräfte ~~dem~~ Schutzobjekt unmöglich zu machen. Es besteht die berechtigte Hoffnung, daß feindliche Seestreitkräfte durch Fernaufklärer so rechtzeitig gemeldet werden, daß es möglich wird, mit der 8. Z-Flott. auf den gemeldeten Feind zu operieren und sich zwischen ihn und das Schutzobjekt zu schieben. Die Aufgabe, das Schutzobjekt so zu führen, daß es sich einerseits von dem sich nähernden Gegner möglichst rasch entfernt, andererseits Generalkurs auf die französische oder spanische Küste beibehält, wird dadurch leichter durchführbar. Es besteht die Absicht, die He 177 Verbände frühzeitig im vermutlichen Kampfgebiet aufzustellen. Dadurch ist Aussicht, daß Überwasserstreitkräfte des Gegners von der deutschen Luftwaffe noch vor Gefechtsbeginn erheblich geschädigt werden. Durch energische Anwendung von Sternpatronen und Fliegerbuntfeuer müssen Verwechslungen eigener und feindlicher Seestreitkräfte durch die eigene Luftwaffe unter allen Umständen vermieden werden. Es kommen folgende Flugzeugmuster zum Einsatz: Ju 88, FW 200, He 177, Ju 290, BV 222.

e) Verhalten bei Havarien.

Bleibt ein Boot während des Gefechtes zurück, so hat es zu versuchen, durch starke Anwendung von künstlichem Nebel sich der Sicht des Gegners zu entziehen und allein den Rückmarsch anzutreten, unter Umständen wird es günstig sein, zunächst einmal die spanische Küste zu erreichen. 24-stündiger Aufenthalt in spanischen Häfen ist zwar möglich, es soll davon jedoch nur im äußersten Notfall Gebrauch gemacht werden. Mit Brennstoffergänzung in span. Häfen kann nicht ohne weiteres gerechnet werden.

126

Es ist unter allen Umständen zu verhindern, daß der Gegner einen eigenen Zerstörer entert. Entsprechende Vorbereitungen für schnelle Versenkung im Notfalle ist zu treffen. Ist kein Gegner in der Nähe, so kann es in Frage kommen, daß eine havarierte Einheit von einer eigenen in Schlepp genommen wird. Durchführung der Hauptaufgabe darf darunter jedoch nicht leiden. Welche Maßnahmen für die Rettung eines Havaristen zu treffen sind, wird oftmals der Kommandant des nächststehenden Bootes selbst treffen müssen, ohne hierzu noch Befehle abwarten zu müssen. Sollte das Schutzobjekt Beschädigungen erleiden, so käme in erster Linie ein Schleppen durch Torpedoboote in Frage.

f) Luftgefechte:

Falls im weiteren Verlauf des Rückmarsches die Gefahr stärkerer kurzfristiger Luftangriffe besteht, hingegen die Gefahr von Angriffen von Überwasserstreitkräften zurücktritt, wird die S.Z.Fl. aus der abgesetzten Sicherung heraus in die Luftsicherung des Verbandes mit eingesetzt. Dazu Formation 4 geschlossene Sicherung. Die Aufstellung muß so gewählt werden daß Zum Torpedoflugzeuge in jedem Falle, spätestens zwischen innerem und äußerem Sicherungsring abgeschlagen werden. Andererseits muß die innere Sicherung so nahe am Schutzobjekt bleiben, daß eine erfolgreiche Abwehr von Bombenfliegern möglich bleibt. Während feindlicher Luftangriffe ist verstärkt von Zick-Zack-Kursen und Fahrterhöhung Gebrauch zu machen, jedoch sind die Kurse so zu wählen, daß die Positionen innerhalb der Formation im wesentlichen erhalten bleiben. Dabei ist auf die Höchstfahrtstufe des Schutzobjekts (14 sm) Rücksicht zu nehmen.

g) U-Bootsgefahr:

Je längere Zeit verstrichen ist, seitdem der Gegner das Geleit erkannt hat, desto stärker wird die Gefahr feindlicher U-Bootsangriffe. Chef 4. T.Fl. als Führer der engen Sicherung am Geleit befiehlt rechtzeitig Zick-Zack-Kurse bezw. leichte Abweichungen vom Generalkurs. Besondere Vorsicht ist erfahrungsgemäß beim Ansteuern des Außenpunktes der Einlaufwege geboten. Es muß stets mit dem kombinierten Angriff mehrerer U-Boote gerechnet werden. Daher besondere Aufmerksamkeit unmittelbar nach dem ersten Angriff, auch nach der Leeseite.

125

Energische Wasserbombenverfolgung, auch an Schreckbomben denken.

3) Übernahme durch BSW-Streitkräfte:

Unmittelbar vor Erreichen des Punkt "Garten" erfolgt Übernahme des Dampfers durch BSW-Streitkräfte. Übernahme des Dampfers durch den Ältesten Kommandanten bezw. Chef der BSW-Streitkräfte. Voraussichtlich wird 4. T.-Fl. ab Punkt 446 nach Norden entlassen. 8. Z.Fl. läuft so auf Gironde ein, daß 1. Division vor dem Schutzobjekt, 2. Division hinter dem Schutzobjekt fährt und den Fla-Schutz für das Schutzobjekt weitmöglichst aufrecht erhält. Ebenso ist im Falle des Ankerns auf Le Verdon-Reede der Ankerplatz der Zerstörer so zu legen, daß ein wirkungsvoller Flakschutz weiterhin gewährt wird.

VI.) Nachrichtenbestimmungen:

Grundlegend für alle Nachrichtenbestimmungen sind die Ständigen Befehle der Gruppe West für Zerstörer und T-Boote, im Übrigen siehe:
1.) Operationsbefehl der Gruppe West Ziffer VIII.),
2.) Nachrichtenbefehl des Fliefü. Atlantik.

Führerboote Z 24, Z 32 und T 23 schalten Luftaufklärungswelle für direkten Empfang der von Flugzeugen abgegebenen Aufklärungsmeldungen. Die Aufklärungsfunksprüche der Flugzeuge werden in gleicher Form (ohne Verschlüsselung durch Schlüssel M) vom Gruppenkommando West sofort nach Eingang auf der Biskayawelle wiederholt.

U.K.Verkehr:

Auf äußerste UK-Disziplin ist zu achten. UK-Stille besteht bis zur Feindberührung bezw. bis zum Gegenbefehl durch Verbandsführer. Es schalten 8. Z.Fl. UK-Kanal 9, 4. T.Fl. UK-Kanal 15. Schutzobjekt UK-Kanal 15. Ferner Aufklärer UK-Kanal 15, desgleichen "He 177". Zerstörerflugzeuge (Ju 88) schalten UK-Kanal 9. Auf den Führerbooten der 1. und 2. Division der 8. Z.Fl. wird außerdem UK-Kanal 15 mit einem zweiten Gerät empfangs- und sendeseitig mitgeschaltet. Bei jedem UK-Verkehr ist die UK-Decknamenliste (siehe bisherige Tafel wichtiger Signale) zu benutzen.

Auf die erweiterte Tarntafel "Erika" sowie auf die Tafel "Adler" (Anlage zu Nachrichtenbefehl Nr. 2) wird besonders hingewiesen.

124

Langwellennahsone:

Für gesamten Verband während ganzer Unternehmung Welle 162 Khz = 1852 m. Ausweichwelle 205 Khz = 1463 m befohlen.

Fahrtsignale, welche optisch vom Führerboot nach achtern durchgegeben werden, werden dreimal blind nach achtern durch die Linie gegeben. Eine Quittung nach voraus in Feindrichtung hat unter allen Umständen zu unterbleiben.

VII.) Besonderes:

Schlechtwetter. Falls sich das Auslaufen der beiden Verbände aus Wettergründen verzögert hat, oder wegen Wetterlage die vorgesehene Vormarschgeschwindigkeit nicht innegehalten werden kann, wird dies rechtzeitig an Gruppenkommando West gemeldet. Gruppe West erteilt dann entsprechende neue Befehle und sorgt für rechtzeitige Benachrichtigung des Schutzobjekts.

Bei Eintritt von Nebel während der Unternehmung ist beabsichtigt, den Vormarsch mit der vorgesehenen Geschwindigkeit durchzuhalten, dazu sind von allen Booten Nebelfässer klarzuhalten.

VIII.) Skizzen der Formationen: (siehe Anlage.)

Dieser Befehl ist für weitere spätere Zusammenarbeit bis auf weiteres aufzubewahren.

Bonhuenger.

123

G l i e d e r u n g :

I.) Auslaufen.

a) S.Z.Flottille,
b) 4. T.-Flottille.

II.) Zusammentreffen beider Flottillen.

III.) Vormarsch.

1) Formationen.
2) Verhalten beim Vormarsch.
a) Gebrauch Fu.M.G. b) Fu.M.B. c) S-Gerät.
d) G.H.G. e) Verhalten beim Erfassen fdl. Fühlunghalter durch Fu.M.B.
f) Verhalten bei plötzlichem Auftreten fdl. Fühlunghalter. g) Verhalten bei Luftangriffen. h) Verhalten bei U-Bootangriffen.
i) Verhalten bei Gefechtsberührung mit Seestreitkräften.

IV.) Aufnahme des Schutzobjektes.

1) Auseinanderziehen bei geschlossenem Nachtmarsch beider Verbände.
a) Auseinanderziehen in der Morgendämmerung.
b) Auseinanderziehen zum Vorpostenstreifen.
2) Auseinanderziehen bei getrenntem Nachtmarsch beider Verbände.
3) Verhalten bei Auffinden des Schutzobjektes.
4) Verhalten bei Insichtkommen feindlicher Seestreitkräfte.
5) Verhalten bei Insichtkommen feindlicher Luftaufklärer oder Luftangriffe.

V.) Rückführung des Schutzobjektes.

1) Geleitformationen.
A) Bei Tage.
Geschlossene Sicherung.
Geöffnete Sicherung.
a) Enge Sicherung.
b) Fernsicherung.
c) Abgesetzte Sicherung.

B) Bei Nacht.

2) Weisungen für die Führung eines Gefechts zum Schutze des Geleitobjektes.
a) Enge Sicherung.
b) Fernsicherung.
c) Abgesetzte Sicherung.
d) Zusammenarbeit mit der deutschen Luftwaffe.
e) Verhalten bei Havarien.
f) Luftgefechte.
g) U-Bootsgefahr.

3) Übernahme durch BSW-Streitkräfte.

VI.) Nachrichtenbestimmungen.

VII.) Besonderes.

VIII.) Skizzen der Formationen.

122

Verteiler

zu 8.Z.Fl. B.Nr. gKdos 120/43 Chefs. v. 18.12.1943.

OKM - 1.Skl. -	mit Anlage	Prf.Nr. 1
Gruppe West Führstab	"	" " 2
Chef 4. T.-Flottille	"	" " 3
Kmdt. Z 23	"	" " 4
" Z 24	"	" " 5
" Z 27	"	" " 6
" Z 32	"	" " 7
" Z 37	"	" " 8
" ZH 1	"	" " 9
" T 22	"	" " 10
" T 23	"	" " 11
" T 24	"	" " 12
" T 25	"	" " 13
" T 26	"	" " 14
" T 27	"	" " 15
Fliefü.Atlantik	"	" " 16
K.G.40 (2 mal)	"	" " 17 u.18
nachrichtlich:		
B.S.W.	"	" " 19
F.d.Z.	"	" " 20
K.T.B.	"	" " 21 - 24
Reserve	"	" " 25.

KODAK SAFETY

Übersicht
Skizze (1:50000) u. R

Diesen Aufsatz zeigt

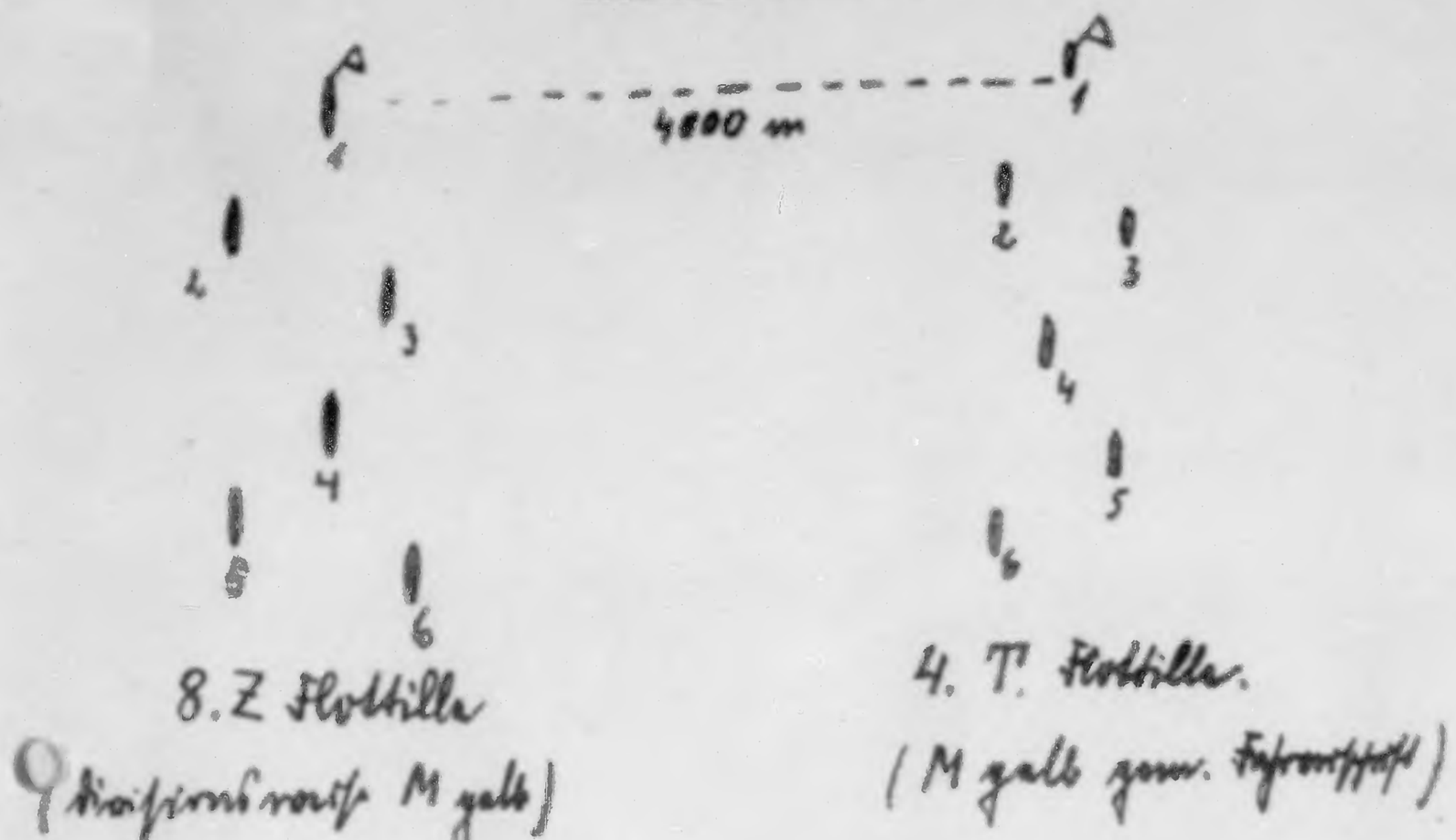
1) wie gutes, festes Gefüge
durch Befestigung Übereinstimmung des Ver-
kehrs 2) Ordnung allem, nach allen in
unseren Lebensformen Verschiedenheit fällt.
Das Gefüge gibt in diesen festesten
festen Grundlagen Übergänge. Diesen
diesen Mängel des Grundlagen muß
man ihn bestimmt als Typ der Befestigung
erfassen, die uns wohl zu suchen drängte,
wenn uns tatsächlich gefestigte Verhältnisse
ohne Übergänge Verfestigten fänden.

Zu Anfang
Die Flotte
Zu Ende
Zu Ende
Die Flotte muß Übersicht der Operationen
Flotte nicht unterschätzt werden, die Flotte
Befestigung.
Für das Buch Zu Übersichtlassen,
Skizze Buch A abgeben.

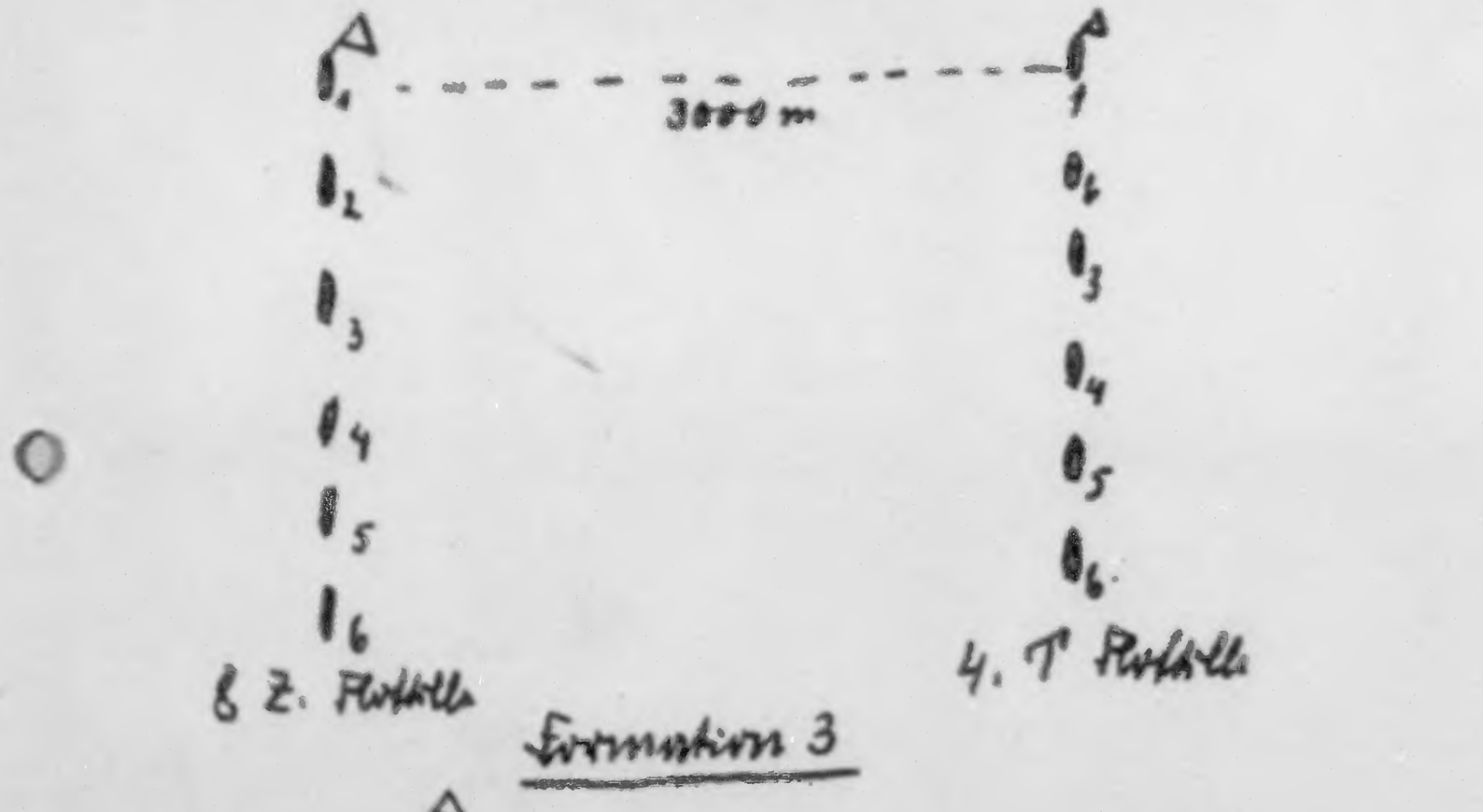
1/9 24/12

Anlage zu 6. 2-Fl. gKdos 120/43 Chefs.

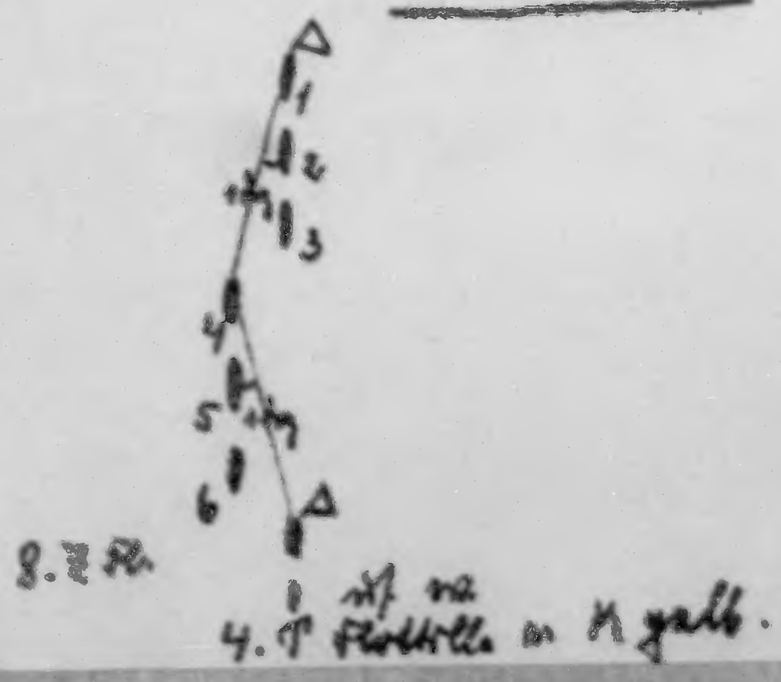
Formation 1



Formation 2



Formation 3

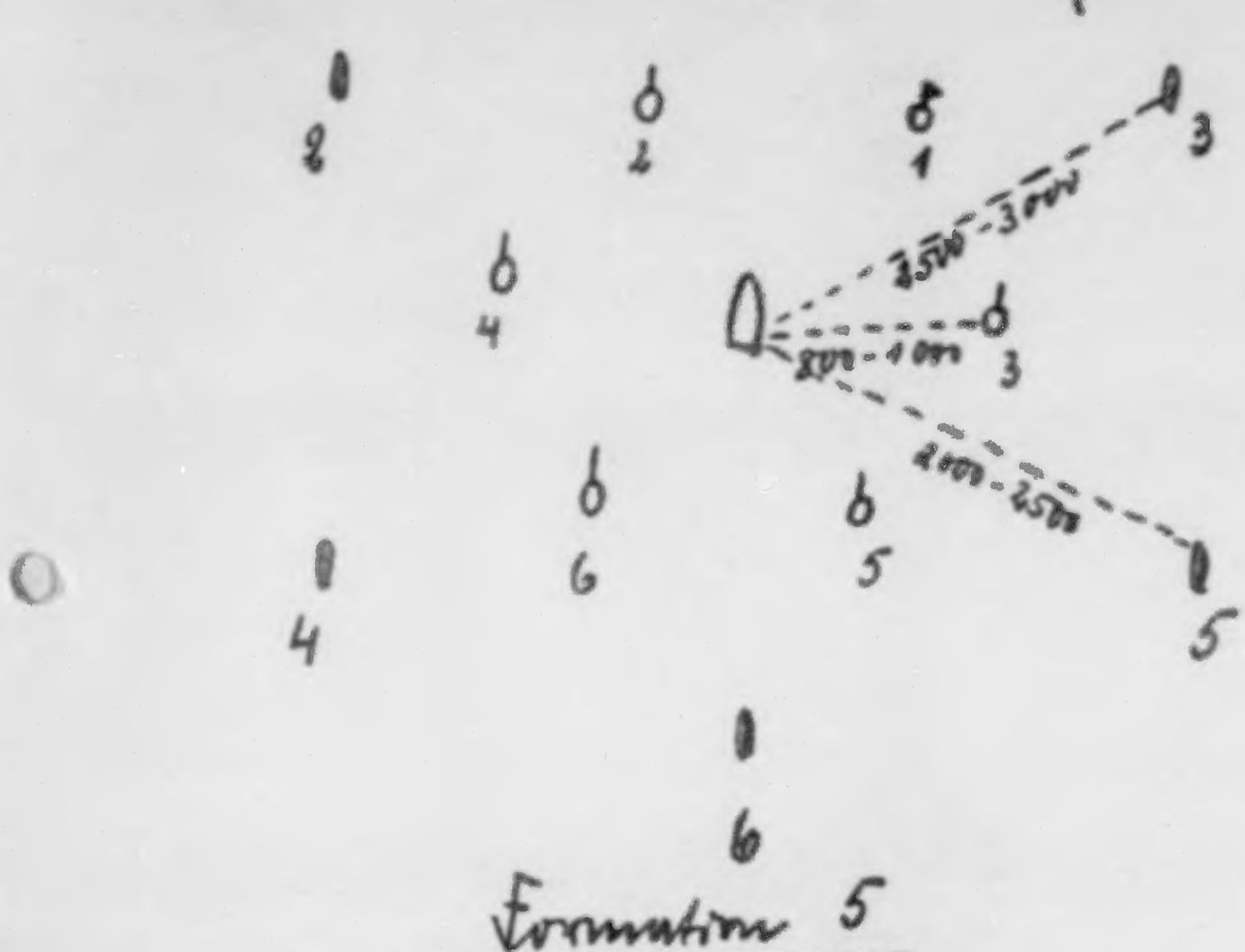


Anl zu Gkdo 3763/43 Chefs.

120

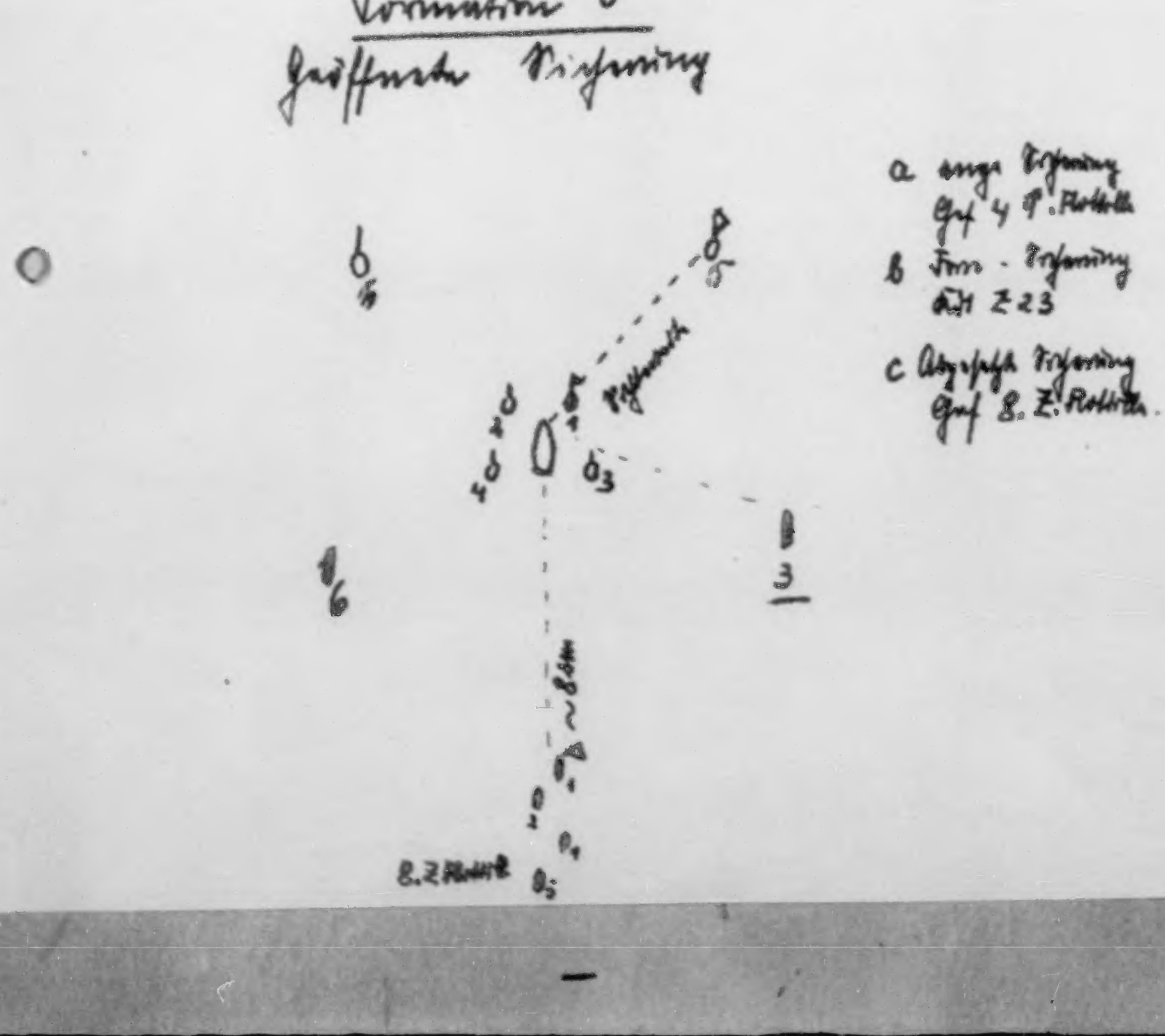
Formation 4

Geschlossene Ordnung.



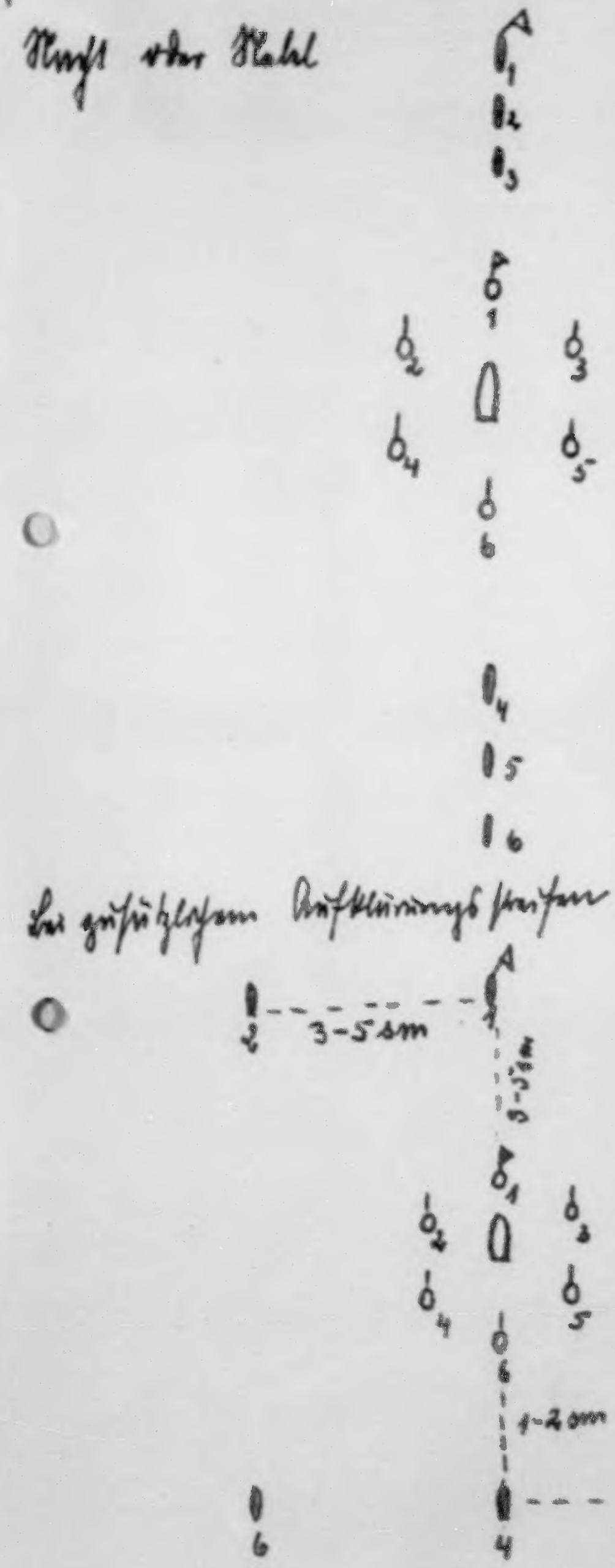
Formation 5

Geöffnete Ordnung



Formation 6

Kopf oder Stahl



Die gestrichelten Aufklärungsstreifen:

Abschrift 1

118

LE 17.05 Uhr

MRRZ 0809
Eingegangen: 8.1.44 16.10 Uhr
Fernschreiben: SSD MF/G 0438 8.1. 1425= Geheime Kommandosache
SSD 2/Skl=

GKdos.

Gefechtskurzbericht ZZZ 27, aufgestellt von Kdt ZZZ 32 auf Grund von Aussagen Geretteter 4 Of und 17 Mannschaften.- Unter Bez. auf Gefechtskurzbericht ZZZ 32 GKdos. 889 v. 29.12.43.-
Ab Ziff. 4 und Gefechtsbericht ZZZ 23 GKdos. 957 v. 1.1.43 ab Seite 4 erster Abs. haben Aussagen vor allem Gesch.Führer 1. Geschütz Nr. 2 Geschütz, eines B-Messers, eines Aufsatz-Einstellers, eines Gefechtsbeobachters und des gef. Rudergängers übereinstimmend ergeben. 1419 Befehl des Flchef an ZZZ 27, ZZZ 23 und die nördl. (Achtern) 3 Torp.Boote Kehrtwendung nach STB ZZZ 27 macht jedoch Kehrtwendung nach BB. geht ansch.auf Äußerste Kraft und schießt etwa 1428 Uhr Viererfächer mit hinterm Rohrsatz ohne Erfolg. Lage 55-60 Fahrt 27 sm, Entf. 120 HM. ZZZ 23 und ZZZ 27 marschieren zusammen, ZZZ 23 STB. voraus von ZZZ 27, die TTT-Boote BB Achteraus von ZZZ 27 Generalkurs NO etwa 1435 Uhr erh. ZZZ 27 einen Treffer in K 2, große Dampfgefahr. Abriegelung und Öffnen Brücken T 2 nach T 1 von LI befohlen. STB Maschine stoppt. Danach erh. Kessel K 1 kein Wasser, BB-Mach. Luft noch geringe Fahrt, stoppt gegen 1440 Uhr. Gegen 1435 Uhr schießt ZZZ 27 zweiten Viererfächer, von dem durch unbekannten Versager 3 Torpedos nach BB. und vom Rohrmeister der 4. nach STB geschossen wird. Kein Erfolg. Battr. schießt auf etwa 120 HM bis 90 HM 4. und bald darauf 3. Geschütze fallen aus. 1440 Uhr Befehl des Kdt. an alle Stellen, Geheimsachen vernichten, Klarmachen zum Versenken. Kreuzer ziehen sich an STB vorbei nach voraus Norden, kein weiterer Treffer auf ZZZ 27. Möglicherweise Antenne beschossen. ZZZ 23 verschwindet unter Nebelverwendung nach Westen. Von TTT-Boote nichtsbeobachtet. Gefechtsfeld stark verqualmt. Gegen 1500 Uhr

M. R.

117

kehren Kreuzer mit SO-Kurs zurück, passieren ZZZ 27 an STB. Entf. 60-70 HM. ZZZ 27 schießt mit 2 Geschützen. Beobachtung von 5 Treffern auf Glasgow angegeben. Vord. Turm, Brücke, Vord. Schornstein, Außenhaut hinten, Flugzeughalle. Brand beobachtet. Ein Teil Besatzung steigt auf Befehl Kpt. U. eins O in Fl.Boot. Dauer des Beschusses etwa 10 Min. Mehrere Treffer auf ZZZ 27. Kreuzer laufen nach SW ab. Zerst. wird nun gesprengt. Sold angeben, in SW Artilleriefeuer gehört zu haben. Kurz nach 1600 Uhr erscheinen beide Kreuzer wieder, ein großer Teil der Besatzung ist von Bord, das erste und zweite Geschütz sind verschossen. Durch Abtreiben des Zerst. befinden sich Sold in drei Floßpulks, südöstl. Ostl. und Nordöstl. in etwa 800 m von ZZZ 27 Kreuzer schießen aus etwa 20 HM Entf. an BB-Seite mit geringer Fahrt aufdampfend auf ZZZ 27. Dabei glaubt südöstl. treibende Floßgruppe von "Enterprise" absichtlich mit 6-7 Schuß beschossen zu sein. Dadurch Verwundete Flchef, Kpt, Adj. stehen auf der Back, heftige Detonationen im Achterschiff, wahrscheinl. von Sprengwasserbombe Abt. drei ZZZ 27 legt sich nach BB über und sinkt über Achtersteven unter dreifachem Hurra Sold. von Offzl nichts mehr gesehen. Gegen 1625 Uhr Untergang. Kreuzer drehen nach Westen ausholend ab.-

Die Geretteten wurden in zwei Gruppen aufgenommen. Die erste ~~XXXXX~~ Gruppe trieb in der Motornolle, sichtet am 28.12.43 Uber 8.Liberator, die Leuchtrauchbojen werfen (vermutl. die Liberator, die anschl. ZZZ 32 ZZZ 37 mit Bomben angriffen) und am 30.12. gegen 1400 Uhr zwei Liberator, die ebenfalls Leuchtrauchbomben abwarfen. Danach eine Sunderland bei den Schiffbrüchigen, die 3 Beutel Lebensmittel abwirft, von denen einer sein Ziel erreicht. Die Rettung erfolgte gegen 2000 Uhr. Die zweite Gruppe sichtet am 29.12.43 zwischen 1800 Uhr und 2300 Uhr mehrmals den irischen Dpfr, der Schiffbrüchige ficht, sie jedoch trotz Sternschießen nicht aufnimmt, am 29.12. zwischen 0900Uhr und 1000 Uhr werden sie von 2 Fw- 200 Uberflogen, die UUU-Boot heranführen. Rettung 30.12. zwischen 0300 Uhr und 0400 Uhr UJ 6910 angabe UUU-Bootl.-

Mar.Gr.West/FBruth. KKdos. 0438 A eins+

KODAK SAFETY FILM

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
31/12 2245 durch					
Dt. -GEM- vermerkt					

Fernschreiben von

Asto v. D.

CSKL
+1 SKL
I Op
I b
M 1
an I Hptt IK

+SSD MF JL 02246 31/12 2230=
M AUE= SSD SSD OKM SKL=
GLTD SSD OKM SKL= SSD GR NORD/FLOTTE= SSD GR WEST
FSTB= SSD FDZ= SSD 8 ZERSTFL=
-GKDOS- BETR GEFECHTSBERICHT ZERST 23.-
VORG ZERST 23 GKDOS 949 V 30/12 43.-
ERGAENZEND ZU ZIFF. 4) A) NACH EINWANDFREIEM
NACHTRAEGLICHEN AUSSAGEN BEOBACHTER KRAEHENNEST
ETWA 1410 UHR D H NACH LAUFZEIT VON ETWA 15 MIN
EIN ANDERES AUSSEHENDES AUFBLITZEN MIT SCHWARZER
WASSERSAEULE AUF ''ENTERPRISE'' BEOBACHTET.
TORPEDOTREFFER WUERDE MIT EIGENEN UNTERLAGE,
UEBEREINSTIMMEN. ERBITTE ANERKENNUNG TREFFER,
ZUMINDEST BETEILIGUNG. FALLS ZERST 27
MITGESCHOSSEN HAT. T-BOOTE IN DIESER GEFECHTSPHASE
H.E. NICHT GESCHOSSEN.-
B) ''ENTERPRISE'' IST ZUNAECHST NOCH MITGELAUFEN UND

HAT MIT 2 GESCHUETZEN WEITERGESCHOSSEN. I.
ERST ETWA 1520 UHR WURDE ''ENTERPRISE''
LIEGEND BZW GERINGE FAHRT LAUFEND, STARK SCHWARZ
QUALMEND BEOBACHTET. IST DANACH ABGELAUFEN.
MOEGLICHERWEISE HIERDURCH WEITERE VERFOLGUNG
ZERST 23 UND TTT 22 VERHINDERT.-
C) BRENNSTOFFBESTAND NACH EINLAUFEN: 47 CBM=

ZERST 23 GKDOS 949 ZWEI ANG+

14957 1/1 2225

Marine-Nachrichten-Dienst

X 115

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:
7VNDL	111	2255	1/6	Lill 120

Fernsprech-Nr. des [redacted]:

Dringlichkeits-Vermerke:

SSD

Telegr.-Nr.

Berlin, den 1. Jan. 1944 B.Nr. 1/Skl 78 /44 g

Geheim

I) Fernschreiben an: Führerhauptquartier
z.Hd. Kapt.z.S. Aßmann

~~Mar. Att. Madrid meldet:~~
21.12. 2320 Uhr Spanische Zerstörer melden heute Nachmittag ein Schlauchboot mit 4 Mann in befriedigtem Zustand aufgenommen, Zerstörer setzen Suche bis morgen Vormittag fort. Antreten Rückmarsch wegen Brennstoffbestand.

Seekriegsleitung
B.Nr. 1/Skl 78 /44 g

II) Bei [illegible]
I Wes
1

C/Skl
+1/Skl

~~[illegible]~~ z.K. d. Boehm

1 f. 6 Kdt. Abdruck des Lagezimmers
1 Lagezimmer!
} sofort

Astoria 2/1. 44 1. 1 K

(1187) Sk. I Wes. z. K. d. Luftwaffenverbindungsoffizier.

225

Geheim
Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
1/1					
von [illegible] durch [illegible]					
B. --QEM--					

Fernschreiben von

Asto v. D.

1/1.

1) Bei t SKL: Mitt. m. abg.

11

Cd. [illegible]

+SSD WMAA 13976 31/12 2320=
SSD 1 SKL FH=
GLTD SSD OKM 1. SKL FH=
SSD NACHR OKM M ATT=
--GEHEIM-- [SPANISCHE ZERSTOERER
MELDEN HEUTE NACHMITTAG EIN
SCHLAUCHBOOT MIT 4 MANN
IN BEFRIEDIGTEM ZUSTAND AUFGENOMMEN.
ZERSTOERER SETZEN SUCHE BIS MORGEN
VORMITTAG FORT. ANTRETEN RUECKMARSCH
WEGEN BRENNSTOFFBESTAND]+
MAR ATT MADRID+

1

an I Mitt.

2) Fm 6.9. an Admiralstab
z.H. Kpt z.S. Assmann:
Mitt. M. Madrid meldet
31.12. 23 ze [
]

1. SKL.

bei I K.

SKL 1. IV. + SKL

Asto v. D.

1/Skl 75 g

1/1

50 000 X 11/41 K. G. Cottbus

Geheim

11329

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
30/12 1045					
von WMA A durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

+KR WMAA 13898 30/12 1015=

GLTD TM 2= KR OKM 1 SKL LAGEZIMMER=

KR NACHR OKM M ATT=

-GEHEIM- VORGANG HIER FS 2548: SPAN. ZERSTOERER ''JORGE JUAN'' UND ''SANCHEZ BARCAISTEGUI'' 0800 UHR FERROL ZUR SUCHAKTION AUS. ENGLAENDER ANTWORTETEN HEUTE NACHT SPANISCHER MARINE, DASZ AKTION GEFAEHRLICH WEIL MITTEN IM KRIEGSGEBIET, SIE MUESSTEN VERANTWORTUNG FUER EVENTUELLEN ZWISCHENFALL ABLEHNEN. MINISTER GAB TROTZDEM BEFEHL ZUM AUSLAUFEN=

MAR ATT MADRID 2459/43 GEH++

Ik

Reichsdruckerei Gildebrandsche 53609 42.11.43 100/251

MBEB 167

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Chefsache!

Eingegangen	Weiter am	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
7/1 44. 0330	OKM				
von MFPG durch B	1 Fkt Z 32	60	Uhr	HIER MFPG	
Verzögerungsvermerk	Eingang 7.1.44			OBLTN. MEYER	

Fernschreiben von +KR MFPG OHNE NR 7.1. 0130

= KR 1. SKL =

GKDOS/ CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER

= ERGEBNIS BESPRECHUNG BEI GRUPPE WEST UEBER BLOCKADEBRECHERUNTERNEHMEN ENDE DEZEMBER 43.

- TEILNEHMER: KDT ZZZ 32, 23 CHEF 4. TTT-FL, ROEM EINS A FLEIFUE ATLANTIK.-

A.) ZU UNTERNEHMEN ''BERNAU'' KEINE WESENTLICHEN NEUEN ERKENNTNISSE HINSICHTLICH SEEOPERATION.-

BEZGL. EINSATZ LUFTAUFKLAERUNG FESTGESTELLT, DASZ

- OBWOHL THEORETISCH VOLLE DECKUNG AN SICH SCHON BEGRENZTER AUFKLAERUNGSGEBIETE ANZUNEHMEN WAR - DURCH AUSFALL VERSCHIEDENER SCHIFFSSUCHGERAETE UND EINZELNER MASCHINEN DURCH MOTORSTOERUNGEN AUFKLAERUNG RECHT LUECKENHAFT WAR.-

AUFKLAERUNGSKRAEFTE DURCH UNMITTELBAR VORHERGE= GANGENEN EINSATZ FUER B D U FUER AUFGABE IM GANZEN NICHT AUSREICHEND.-

EINBRINGEN ''BERNAU'' AUF GLUECKLICHE UMSTAENDE ZURUECKZUFUEHREN: -

1.) TAEUSCHUNG TRAEGERFLUGZEUG DURCH ''BERNAU'' GELUNGEN.-

- 2.) GEGNER DURCH WETTER OFFENBAR IM LUFTEINSATZ VON HEIMATBASIS AUS BEHINDERT.

- 3.) GEGNER ZUM TEIL DURCH OPERATION UEBERRASCHT, WEIL ERSTE DIESER ART IN NEUER SAISON.

Chefsache! Kl. nur Offiz.

DAK SAFETY FILM

4.) GEGNER OFFENBAR KEINE GEEIGNETEN STREITKRAEFTE ZUR HAND, ALS ER AUSMARSCH ZERSTOERER ERKANNTE. -

B.) UNTERNEHMEN ''TRAVE'': PAUSE ZWISCHEN BEIDEN UNTERNEHMEN ZU KURZ. DURCH AUSRUESTUNG, WIEDERKLARMACHEN UND INSEEGEHEN BEI NEBEL AUF GIRONDE REGER FUNKVERKEHR VERANLASZT, DER VERMUTLICH VOM FEIND ERKANNT UND DADURCH GEWISSE ENTTARNUNG GEGEBEN, WIE AUFKLAERER UEBER GIRONDE NACH AUSLAUFEN ZERSTOERER VERMUTEN LAESZT.-

ZERSTOERER AM 27. 2000 UHR VON FEINDFUEHLUNGSH
ALTER ERFASZT. TATSACHE GRUPPE BISHER UNBEKANNT, DA VON ZERSTOERER NICHT DURCH FUNK GEMELDET. FEINDFUEHLUNGSHALTER HAT KEINE MELDUNG ABGESETZT. DADURCH VERDACHT VERSTAERKT, DASZ GEGNER ABSICHTLICH NICHT LAUFEND FUEHLUNG GEHALTEN HAT, UM SEINE ABSICHTEN NICHT ZU VERRATEN. -

EIGENE LUFTAUFKLAERUNG BEI ZWEITEM UNTERNEHMEN NOCH LUECKENHAFTER ALS BEI ERSTEM.-

UNGLUECKLICHERWEISE SEEGEBIET, IN DEM ''TRAVE'' VERMUTLICH VERSENKT WURDE, UND ENGL. KREUZER UEBERLEBENDE AUFGENOMMEN HABEN, DURCH AUSFALL EINGESETZTER EIGENER AUFKLAERER WEGEN

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

TECHNISCHER STOERUNG AM 27. NICHT EINGESEHEN.
- VERSENKUNG ''TRAVE'' GRUPPE WEST
AM 27.12. NICHT ZUR KENNTNIS GEKOMMEN.'
DA AUSZER FEHLENDER EIGENER LUFTAUFKLAERUNG
''TRAVE'' NACH BOMBENTREFFER SOFORT IN BRAND
GERATEN UND ABSETZEN NOTMELDUNG UNTERBLIEBEN.
- C.) ZERSTOERERGEFECHT:- ERSTE FEINDSICHTMELDUNG
DURCH EIGENES FLUGZEUG AM 28.12. 1235 UHR
VON ZERSTOERERN UND TTT-BOOTEN RICHTIG
AUFGENOMMEN. VERBAND SAMMELT AUS AUFKLAERUNG
AUF SUEDOESTLICHEM 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, DASZ FEINDKREUZER WESTLICH VON
IHM STANDEN. OBWOHL KDT Z 23 DARAUF
AUFMERKSAM GEMACHT HAT, DASZ GEGNER
OSTWAERTS STEHEN MUSZ, HAT CHEF 8.Z-FL,
AUCH ALS KREUZER TATSAECHLICH IM OSTEN IN
SICHT KAMEN, DARAUF HINGEWIESEN, DASZ
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 ERKLAERUN
FUER IRRTUM WURDE NICHT GEFUNDEN.- DURCH
SICHTEN GEGNER IM OSTEN UND ANNAHME WEITERER

FEINDKRAEFTE IM WESTEN ZWEIFELLOS
SCHWERWIEGENDER ZWANG BEI CHEF 8.Z-FL FUER
GEFECHTSFUEHRUNG ENTSTANDEN. ANDERNFALLS
WAERE BEI RICHTIGER BEURTEILUNG DER LAGE NACH
ERSTER FEINDMELDUNG DURCH EIGENES FLUGZEUG
VORAUSSICHTLICH EINE GUENSTIGERE
ANFANGSGEFECHTSLAGE ANGESTREBT WORDEN UND
GEFECHT ANDERS VERLAUFEN. -

KURZ VOR TEILUNG DES VERBANDES GAB CHEF
8.Z-FL AN ALLE, DASZ WEITERE KREUZERGRUPPE
VON FINISTERRE IM ANMARSCH. ES IST BEI GRUPPE
WEST UND BEI ALLEN AM GEFECHT BETEILIGTEN
KOMMANDANTEN UNGEKLAERT, AUS WELCHER QUELLE
CHEF 8. Z-FL DIESE NACHRICHT HATTE. AUCH
DIES WIRD AUF SEINE ENTSCHLUESSE VON EINFLUSZ
GEWESEN SEIN.- UNTER EINDRUCK, DASZ DREI
KREUZERGRUPPEN GEGEN IHN OPERIEREN, WAR CHEF
8. Z-FL IN ENTSCHLUSZFREIHEIT EING[illegible]AENKT
UND SAH SICH OFFENBAR ZU GEWALTSAME[illegible]
DURCHBRUCH NACH OSTEN GEZWUNGEN. DAHER
ENTSCHLUSZ ZUR TRENNUNG DES VERBANDES
ZWEI GRUPPEN , ALS NACH EINSTUENDIGEM
LAUFENDEN GEFECHT AUF SUEDOESTLICHEM K[illegible]

—

FEINDKRAEFTE IM WESTEN ZWEIFELLOS
SCHWERWIEGENDER ZWANG BEI CHEF 8.Z-FL FUER
GEFECHTSFUEHRUNG ENTSTANDEN. ANDERNFALLS
WAERE BEI RICHTIGER BEURTEILUNG DER LAGE NACH
ERSTER FEINDMELDUNG DURCH EIGENES FLUGZEUG
VORAUSSICHTLICH EINE GUENSTIGERE
ANFANGSGEFECHTSLAGE ANGESTREBT WORDEN UND
GEFECHT ANDERS VERLAUFEN. -

KURZ VOR TEILUNG DES VERBANDES GAB CHEF
8.Z-FL AN ALLE, DASZ WEITERE KREUZERGRUPPE
VON FINISTERRE IM ANMARSCH. ES IST BEI GRUPPE
WEST UND BEI ALLEN AM GEFECHT BETEILIGTEN
KOMMANDANTEN UNGEKLAERT, AUS WELCHER QUELLE
CHEF 8. Z-FL DIESE NACHRICHT HATTE. AUCH
DIES WIRD AUF SEINE ENTSCHLUESSE VON EINFLUSZ
GEWESEN SEIN.- UNTER EINDRUCK, DASZ DREI
KREUZERGRUPPEN GEGEN IHN OPERIEREN, WAR CHEF
8. Z-FL IN ENTSCHLUSZFREIHEIT EINGESCHRAENKT
UND SAH SICH OFFENBAR ZU GEWALTSAMEN
DURCHBRUCH NACH OSTEN GEZWUNGEN. DAHER
ENTSCHLUSZ ZUR TRENNUNG DES VERBANDES IN
ZWEI GRUPPEN , ALS NACH EINSTUENDIGEM
LAUFENDEN GEFECHT AUF SUEDOESTLICHEM KURS

107

8 Z. Zlott : Erdmenger Fl. Kr

Z 23 : Wilke
Z 24 : Birnbacher
Z 27 : Schülz
Z 32 : v. Berger
Z 37 (provis. Langfeld) v. Lawley
ZH 1 : Bankow

4. T. Flott : Kohlauf

T 22 : Blöse
T 23 : Paul
T 24 : Flemming
T 25 : Gartzen
T 21 : v. Quedenfeld
T 27. : Gotzmann

F E T Y ▲ F I L M ●■

Telegramm

Bern-Nr. 24 v. 5.1.44
Dublin-Nr. 626 v. 31. Dez.

Sofort
105 a

Auf S 108 +) und 109 ++)

+) Pol I M 4941 g
++) Pol I M 4941 g II

Der nachfolgende Text darf unter keinen Umständen im Wortlaut weitergegeben werden

Weisung wurde sofort nach Empfang ausgeführt, Irische Regierung hat sofort in Frage kommende Dampfer verständigt und Schritte unternommen, festzustellen, ob auch noch durch andere irische Schiffe im fraglichen Seegebiet Hilfe gebracht werden kann. Ob etwa Gerettete vor englischem Zugriff bewahrt werden können, ist jedoch sehr zweifelhaft, da Engländer sich im Navycert Durchsuchungsrecherchen vorbehalten haben.

Abdruck für

OKM. 1.Skl.

Hempel

ohne Unterschrift

1/Skl 738 g

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
von durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von

ENTFERNUNG ZU IN SICHT BEFINDLICHEM FEIND SO ABNAHM, DASZ VORBEIZIEHEN DES EIGENEN VERBANDES VOR DEM GEGNER NACH OSTEN UNMOEGLICH SCHIEN.-

EIGENER VERBAND DURCH WETTER NICHT NUR IN WAFFENVERWENDUNG EINGESCHRAENKT, SONDERN AUCH IN SICHT DURCH UNMOEGLICHKEIT, DOPPELGLAESER ZU BENUTZEN, STARK BEHINDERT. MEHRFACHER EIGENER TORPEDOEINSATZ VOM GEGNER AUSMANOEVERIERT. -

NACH KEHRTMACHEN VERBANDSCHEF MIT ZWEI X ZERSTOEREN UND DREI TORPEDOBOOTEN GEGNER = EBENFALLS KEHRT UNTER STARKER VERRINGERUNG GEFECHTSENTFERNUNG. DURCH GUTLEIGENDES FEINDFEUER Z 27, T 25 UND T 26 BALD DANACH TREFFER ERHALTEN, DIE EIGENE BOOTE IN GESCHWINDIGKEIT HERABSETZTEN UND SCHLIESZLICH MANOEVERIERUNFAEHIG MACHTEN. DADURCH T 25 UND T 26 AUSGESCHOREN, T 22 ZUR HILFELEISTUNG ZUNAECHST BEI T 25 GEBLIEBEN, DANN DURCH KREUZER ABGEDRAENGT. Z 27 UND Z 23 ZUNAECHST NOCH ZUSAMMEN. NORDGRUPPE DAMIT AUSEINANDERGESPRENGT. FEINDKREUZER LAUFEN MIT HOECHSTFAHRT 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 DIESEN BEWEGUNGSUNFAEHIG GESCHOSSEN, DANN ZU SUEDLICHER STEHENDEN T 26 UND DIESEN VERSENKT. FEINDKREUZER KEHRT GEMACHT, T 25 VERSENKT, ANSCHLIESZEND WIEDER ZU Z 27 UND DIESE N VERSENKT. BOOTE HATTEN OFFENBA R KEINE KLAREN TORPEDOS MEHR. NACH AUSSAGEN GERETTETER VON Z 27 STANDEN AUF ZERSTOERERBACK , NACH DIE BESATZUNG BOOT VERLASSEN HATTE, CHEF 8. Z-FL , KDT Z 27, FLOTTILLENADJUTANT, OBERBOOTSMANN UND WAHRSCHEINLICH FLO-ING, WAEHREND ZERSTOERER AUF KUERZESTE ENTFERNUNG NOCH UNTER DECKENDEM FEINDBESCHUSZ LAG. NACH VOLLTREFFER IN BACK BOOT NACH BB. GEKENTERT. OFFIZIERE DANACH NICHT MEHR GESEHEN. -

ZU OKM 1.SKL EINS C 502/44 V 5.1. SAGEN GERETTETE AUS, DASZ ENGLAENDER NACH SINKEN Z 27 NICHT WEITERGESCHOSSEN HABEN. GERETTETE HABEN JEDOCH EINDRUCK, DASZ BEI BESCHUSZ Z 27

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

109

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Auch durch gemeldete Verbindung unterbrochen

AUCH ABSICHTLICH BESATZUNG AUF FLOESZEN BESCHOSSEN WURDE. GRUPPE HAELT EINDRUCK GERETTETER FUER FALSCH.

- SUEDGRUPPE DURCH TEILUNG DES EIGENEN VERBANDES UND KEHRTMACHEN DES GEGNERSENTLASTET 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 DRITTEM VERSUCH Z 32 UND Z 37, BEI EINBRUCH DUNKELHEIT ZUM GEFECHTSFELD ZURUECKZUKEHREN, ABERMALS VON VERFOLGENDEN FEINDKREUZERN VEREITELT UNTER GLEICHZEITIG LAUFENDEN BOMBENANGRIFFEN AUF BEIDEZERSTOERER. DADURCH BEI GRUPPE WEST ZWEIFEL AUFGETRETEN, OB Z 32 UND Z 37 ABDRAENGENDE KREUZER MIT ZUR SELBEN ZEIT VON LUFTWAFFE NOERDLICH UND NORDWESTLICH VOM GEFECHTSFELD GEMELDETEN FEINDKREUZERN IDENTISCH . DIES BEI GROSZEN BESTECKUNTERSCHIEDEN MOEGLICH. WENN FLUGZEUGMELDUNGEN ZUTREFFEN, MUESZTE ZWEITE FEINDKREUZERGRUPPE IM HINTERGRUND GESTANDEN HABEN, WAS ABER UNWAHRSCHEINLICH.-

Reichsdruckerei Berlin
6000.12 84 11.41. RM 1.10 1984

WIE NACHTRAEGLICH FESTGESTELLT, WURDE ENGL LAZARETTSCHIFF DURCH EIGENE LUFTWAFFE 28.12. 1612 UHR IN BE 6668 GESICHTET UND NACH LANDUNG GEMELDET. -

BESONDERE ERFAHRUNGEN LUFT:

- AUCH UNTERNEHMEN ''TRAVE'' HAT GEZEIGT, DASZ BEI UEBERDECKUNG AUFKLAERUNGSGEBIET DURCH GERAETEFLUGZEUGE, WENN AUFKLAERUNG THEORETISCH LUECKENLOS, ZWEIFELLOS LUECKEN BLEIBEN. DADURCH ERKLAERLICH, DASZ FEINDKREUZER SO SPAET VON LUFTWAFFE ERFASZT, OBWOHL GEGNER WAHRSCHEINLICH BEREITS VOR ERFASSUNG AUF LAUER IN NAEHE GEFECHTSFELDES GELEGEN HAT.
- GRUPPE VERMUTET, WENN ENGL. REUTERMELDUNG ZUTRÖFFT, DASZ ''GLASGOW'' UND '' ENTERPRISE'' BESATZUNG ''TRAVE'' UEBERNOMMEN HABEN, BEIDE KREUZER UEBER NACHT GEFECHTSFELD VON WESTEN ANGESTEUERT HABEN.-

EIGENE UEBER GEFECHTSFELD STEHENDE FLUGZEUGE HABEN AUS MANGEL AN ERFAHRUNG UND AUSBILDUNG LAUFENDE UNTERRICHTUNG EIGENER SEESTREITKRAEFTE UND FUEHRUNGSSTELLEN DURCH FUEHLUNGSHALTER-MELDUNGEN UNTERLASSEN. NUNMEHR ERKANNTER FEHLER WIRD IN ZUKUNFT DURCH VOM FLIEFUE ZUGESAGTE

siehe 5. Kriegstag!

—

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
vom durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von

AUSBILDUNG WEITGEHEND AUSGESCHALTET WERDEN.
MIT FLIEEEFUE VEREINBART, DASZ 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 KEHLGERAET NUR
DURCHFUEHRBAR BEI WOLKENHOEHE VON 800 M AN
AUFWAERTS. START HE 177 NUR BEI HELLIGKEIT,
DA BEI START IM DUNKELN SAMMELN DES VERBANDES
NICHT GELINGT.
- ERFAHRUNGSAUSTAUSCH MIT FLIEFUE IM ENGSTEN
EINVERNEHMEN, HAT VOELLIGES VERSTAENDNIS FUER
MARINEBELANGE.

D.) ZUSAMMENFASSUNG: UNGUENSTIGER VERLAUF
UNTERNEHMEN ''TRAVE'' BEGRUENDET DURCH:
1.) FRUEHZEITIGE VERSENKUNG ''TRAVE'' OHNE
KENNTNIS UNSERERSEITS.-
2.) WEITGEHNDER EINBLICK GEGNERS IN EIGENE
OPERATION.
3.) MANGELHAFTE EIGENE LUFTAUFKLAERUNG.-
4.) ZUSAMMENTREFFEN MIT KREUZERN OHNE
RECHTZEITIGE VORWARNUNG.
- 5.) NICHT RECHTZEITIGE ANSATZMOEGLICHKEIT

UND UNGEEIGNETE WETTERLAGE FUER HE 177.-

6.) UNGUENSTIGE WETTERLAGE FUER GESCHWINDIGKEIT UND WAFFENEINSATZ VON ZERSTOERERN UND T-BOOTEN.

- SOMIT ALLE UNGUENSTIGEN UMSTAENDE, DIE BEI VORUEBERLEGUNGEN MIT CHEF 8. Z-FL DURCHGESPROCHEN WAREN, ZUSAMMENGETROFFEN, OHNE DASZ RECHTZEITIGES ABBRECHEN DER UN[redacted] MOEGLICH WAR. -

MAR GR WEST FUEHRSTAB GKDOS 5644/44 A EINS

CHEFS.

: MAR GR WEST FUEHRSTAB GKDOS 5644/44 A EINS

ERHALTEN 7/1 44 0330 LT MN POETTGEN MBEB

Abschrift

Lz. 1845

Geheim 106

KKBZ 1479
Eingegangen am 4.1.44 - 1730 Uhr
Fernschreiben von
SSD MFPG 553 4/1 1705=
o AO= SSD 1. Skl=

--gKdos--
2. U-Flott. drahtet mit G 55/44 v. 4.1.
Heute eingel. U 618 (Emberg) mitbrachte 4 UO und 17 Mannschaften von Z 27 gerettet am 30/12. nach Aussage geborgener Großteil von irischem Dampfer übernommen. Über Schicksal Offiziere keine Gewißheit. Flo-Chef und Kdant noch bei Turmgeschützen an Bord. Englische Kreuzer schossen mit Turmgeschützen auf treibende Boote. Ältester geretteter Ob. Btsmt Schuls (Karl) ON 2810/36 S 8. Zerstfl. hat Namen Geborgener. Abholung erfolgt im Einvernehmen mit 2 Ufl.

Mar. Gr. West Fühstb G 0405 AvD

B.Nr. 377/43 gKdos 1/Skl.
Verteiler:

- Skl.
- Iop
- Ib
- IK

- Ia
- MPA
- Lagezimmer

An I West

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
3/1 0815				
von MFPG				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Asto v. D.

+SSD MFPG 0120 3/1 0700=
SSD 1 SKL=
-GKDOS--GELB-- BETR: GEFECHSTKURZBERICHT
TTT 25 GEFECHTSBEGINN AM 28/12 FAHRT
TTT 25 ALSTAKTISCHE NR 6 IM VERBAND 4
TORPFL GENERALKURS 150 GRAD BB ACHTERAUS
STEHEN ZZZ 23 UND ZZZ 27 KREUZER?
BESCHIESSEN DIE ZERSTOERER. ZZZ 27 STEHT
500 M ENTFERNT UND ERHAELT SCHWEREN
TREFFER ETWA ACHTERN MAST. ER NEBELT UND
WIRFT NEBELBOJE. CHEF 8 ZZZFL BEFIEHLT
FUER DIE ACHTERE GRUPPE WENDUNG AUF KURS
330 GRAD. KREUZER DREHEN WENIG SPAETER
AUF ETWA NORDWEST KURS UND BESCHIESSEN
ZZZ 27 UND TTT 25 IM LAUFENDEN GEFECHT.
TTT 25 ERHAELT TREFFER. DER ACHTEREN
ROHRSATZ, VIERLING UND ACHTERES KRAFTWERK
ZUM AUSFALL BRINGT. HAUPTSCHMIEROELLEITUNG
DURCHSCHOSSEN. STB MASCH GEHT AUF AK TTT
25 BLEIBT TROTZDEM ZURUECK: BEFEHL
CHEF 8 ZZZFL SCHLUSSGRUPPE ABDREHEN. NEUER
KURS SSW. FEIND NAEHERT SICH WEITER MIT
NEUEN S W KURS. ZZZ 27 STEUERT
WESTLICHEREN KURS, SODASS SICH ABSTAND ZU
VERGROESSERT. ZZZ 23 STEHT WEIT IM NORDEN

Druckerei d. M. Gruppe

162/44 gk.

Geheime Kommandosache

0196

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
3/1 0815				
von MFPG durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Astav. D.

+SSD MFPG 0120 3/1 0700=
SSD 1 SKL=
-~~GKDOS~~-GELB-- BETR: GEFECHSTKURZBERICHT
TTT 25 GEFECHTSBEGINN AM 28/12 FAEHRT
TTT 25 ALSTAKTISCHE NR 6 IM VERBAND 4
TORPFL GENERALKURS 150 GRAD BB ACHTERAUS
STEMEN ZZZ 23 UND ZZZ 27 KREUZER?
BESCHIESSEN DIE ZERSTOERER. ZZZ 27 STEHT
500 M ENTFERNT UND ERHAELT SCHWEREN
TREFFER ETWA ACHTERN MAST. ER NEBELT UND
WIRFT NEBELBOJE. CHEF 8 ZZZFL BEFIEHLT
FUER DIE ACHTERE GRUPPE WENDUNG AUF KURS
330 GRAD. KREUZER DREHEN WENIG SPAETER
AUF ETWA NORDWEST KURS UND BESCHIESSEN
ZZZ 27 UND TTT 25 IM LAUFENDEN GEFECHT.
TTT 25 ERHAELT TREFFER. DER ACHTEREN
ROHRSATZ, VIERLING UND ACHTERES KRAFTWERK
ZUM AUSFALL BRINGT. HAUPTSCHMIEROELLEITUNG
DURCHSCHOSSEN. STB MASCH GEHT AUF AK TTT
25 BLEIBT TROTZDEM ZURUECK: BEFEHL
CHEF 8 ZZZFL SCHLUSSGRUPPE ABDREHEN. NEUER
KURS SSW. FEIND NAEHERT SICH WEITER MIT
NEUEN S W KURS. ZZZ 27 STEUERT
WESTLICHEREN KURS, SODASS SICH ABSTAND ZU
VERGROESSERT. ZZZ 23 STEHT WEIT IM NORDEN

Druckvorlage 41. C.S.S.D.
162/10.41.

UND WIRD SPAETER NICHT MEHR GESEHEN.
BEIDE KREUZER BESCHIESSEN JETZT TTT 25.
AUF ENTFERNUNG VON 100 HM FEUER GEGEN
ENTERPRISE EROEFFNET. WEGEN GERINGER
ERFOLGSAUSSICHT NOCH KEIN TORPEDOEINSATZ
E-ABNAHME BIS 60 HM. DREIERFAECHER VOM
VORDEREN ROHRSATZ. T Z A [illegible]T DURCH UEBERKOMMENDE
SEE VOLLEN SCHLUSS. KURZ DANACH TREFFER IM
KESSELRAUM VORN MIT HEFTIGER EXPLOSION,
VORDERER SCHORNSTEIN UND HALBER MAST WERDEN
WEGGESCHLEUDERT GESAMMTES OBERDECK AUFGERISSEN
UND DEFORMIERT. SAEMTLICHER STROM AUSGEFALLEN. BOOT
MANOEVERIERUNGFAEHIG. GESCHUETZE SCHIESSEN
SELBSTAENDIG WEITER. AUF KREUZER WERDEN VIER
TREFFER BEOBACHTET. ENTFERNUNG NIMMT AB BIS ETWA
20 HM KREUZER LAUFEN VORBEI, BOOT VON AUFSCHLAEGEN
UMGEBEN. WIRD DURCH ZWEITEN TREFFER KOPFLASTIG.
KREUZER HALTEN KURS AUF DIE BEIDEN SUEDLICH
STEHENDEN TTT-BOOTE TTT 26 UND TTT 22 NOCH
VOR EINSTELLEN DES EIGENEN FEUERS
WEGEN ZU GROSSER ENTFERNUNG WIRD MIR GEMELDET,
DASS SEEZIELMUNITON VERSCHOSSEN. ZUENDER DER
FLAMUNITION MUESSEN UMGESTELLT WERDEN. KREUZER
LAUFEN MIT HOHER FAHRT BIS GRENZE SICHT. ALS
DEREN ERNEUTE ANNAEHERUNG NACH ETWA ZWANZIG MIN
ERKANNT WIRD UND KEINE HOFFNUNG AUF UNBEMERKTES
ABSETZEN MEHR BESTEHT. AUCH WENN BB MASCH WIEDER
FUER KLEINE FAHRTSTUFEN KLAR WERDEN SOLLTE, WERDEN
SOLDATEN DER TORPEDOWAFFE, DER FT UND DER LEICHTEN
FLAK AUF FLOESSEN ENTLASSEN. FRUEHER ERBETENES UND
VERSUCHTES LAENGSSEITSKOMMEN VON TTT 22 WAR

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von durch				
Verfügungsvermerk				

Fernschreiben von

WEGEN STARKEN FEINDFEUERS NICHT GEGLUECKT. BEFEHL KLARMACHEN ZUM VERSENKEN DES BOOTES. BEI HERANKOMMEN DER KREUZER ERNEUT HEFTIGER FEUERUEBERFALL UND ERWIDERUNG. TREFFER IM ACHTERSCHIFF. ALS ENTFERNUNG BIS 15 HM ABNIMMT, BEFEHL ZUM VERSENKEN DES BOOTES UND VERLASSEN DURCH DIE BESATZUNG GEGEBEN, UM LAENGSSEITKOMMEN DES GEGNERS UNMOEGLICH ZU MACHEN. ALS LETZTE VERLASSEN LI. EINIGE UNTEROFFZ UND DER KMDT DAS BOOT. GEGEN 1545 UHR GEHT TII 25 UBER DEN VORSTEVEN MIT WEHENDER FLAGGE UND BEGLEITET VON DEN HURRARUFEN DER IM WASSER SCHWIMMENDEN BESATZUNGSANGEHOERIGEN UNTER.-
DIE FEINDLICHEN KREUZER LAUFEN MIT HOHER FAHRT NACH NO VERMUTLICH ZU ZZZ 27 AB. ICH WERDE NACH ZWEISTUENDIGEM SCHWIMMEN VON EINER GRUPPE VON FLOESSEN AUFGENOMMEN. DAS ZUSAMMENHALTEN DER FLOESSE IST BEI HERRSCHENDEM SEEGANG UND HOHER

DUENUNG SEHR SCHWIERIG. VERBINDUNGEN BRECHEN
HAEUFIG. AM 29. UM 0400 ERSTE RETTUNGSBOJENCALCIUMLICHT
ENTZUENDET. LICHT NAEHERT SICH FAHRZEUG KOMMT
LAENGSSEIT UND BELEUCHTET DIE FLOSSGRUPPE MIT
VARTALAMPE. FAHRZEUG IST UUU 505. UM 0500 UHR
UEBERNAHME DER FLOSSGRUPPE BEENDET.
UEBERNAHME WEITERER UEBERLEBENDER AM GLEICHEN
ABEND BEI DAEMMERUNGSBEGINN. HIERBEI AUF IRISCHEN
DAMPFER GESTOSSEN, DER INMITTEN VON VERSCHIEDENEN
FLOSSGRUPPEN RETTUNGSAKTIONEN DURCHFUEHRT. -
NACH WEITERER ERGEBNISLOSER SUCHE TRITT UUU 505
RUECKMARSCH AN BREST MIT 4 UOFFZ UND 29 MANN VON
TTT 25 AM 2/1 44 UM 1400 UHR EINGELAUFEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 0120 AVD+

Abschrift Lz.0030

MNBZ 0196
Eingegangen: 3.1.44 0030 Uhr

Fernschreiben: SSD MFPG 0109 2.1. 2355
K r OKM 1/Skl.

GKdos.! Zu Seekdt. Gascogne gKdos. 12.
Bezgl."Bernau" bestehen folgende Absichten:

1) Durch Vorziehen 8 Lecksegel Schiff so dichten, daß Pumpenleistung ausreichen, um Lecke Räume lenz zu halten.
2) Sobald dies gelingt, Entladen lecker Räume. Dadurch Längsbelastung Schiff wieder so, daß auch im Achterschiff Entladung fortgesetzt werden kann. Mit Ansteigen Tagesleistung ist dann wieder zu rechnen.
3) Schiff bleibt auch wenn Räume lenz und dadurch aufschwimmen bei Hochwasser eintritt auf bisherigem Platz solange Wetterlage Entladen gestattet. Gruppe sieht in Liegen auf flachsten Wasser beste Gegenmaßnahme gegen Luftangriffe, weil Schiff wohl brennen aber nicht sinken kann.
4) Bei Zwang Platz zu wechseln, wegen Swell infolge Weststurm oder weil Gegner Liegeplatz eindeutig erkannt hat, Verlegung zunächst bis Pauillac in der Hoffnung, daß Gegner neuen Platz nicht sofort erkennt. Dadurch Gewinn einiger Tage.
5) Seekdt. Gascogne hofft bei planm. Verlauf etwa bis 8/1. Aufgabe durchführen zu können.

Mar.Gr.West Führstb.gKdos.0109 A I

- - - - - -

B.Nr.1/Skl. 148/44 gKdos.
Verteiler: Prüf-Nr. 1 I op
" 2 I k
" 3 I g
" 4 I b
" 5 Lgz. An I West.

2/1. 18[illegible]

Marine-Nachrichten-Dienst

	weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	Kz.	Fernsprech-Nr. des Vorgesetzten:
1.)	GKW WFSt	3/1	0046	III/1	Stützmann	[illegible]
2)	L Befehlsstelle	2/1	2335	III/1	Rahrmann	Dringlichkeits-Vermerke:
3)	Quax	2/1	2038	IV/1	Engel	FEM - SSD
4,7)	MKVE	2/1	1928	I/1	Genschow	Fernspr.-Nr. 0136

Berlin, den 3.12.43. 19

Neu 1.Skl. Ik 25 /44 gKdos.

Vfg. Geheime Kommandosache!

I. Fernschreiben an: m.A.U.
1) O.K.W. Wfstb. Op. M.
2) Ob.d.L. Lwfst. I a K.M.
3) O.K.H. Genstb. (M.V.O.)
4) Gruppe Nord/Flotte
5) Gruppe West
6) Gruppe Süd
7) M.O.K. Ost
8) M.O.K. Nord
9) M.O.K. Norwegen
10) M.Att. zur Unterrichtung eigener Attachés

gKdos. Gelb!

Kurze vorläufige Darstellung des Zerstörergefechts vor der Biskaya am 28.12. zusammengestellt aus bisher vorliegenden Kurzberichten. Endgültige Berichterstattung erfolgt [illegible].

1) Aufgabe: Einholen eines Blockadebrechers auf 13° West.

2) Lage kurz vor Gefecht: ~~Der~~ Erwarteter Blockbrecher war ~~am~~ 27. nachm. ohne Kenntnis der Führungsstellen durch Feindbomber auf etwa 19° West versenkt worden. Zerstörer standen 28. ~~zwischen 10 und 15 Uhr zwischen 11°~~ und 12° West auf und ab. Eigene Luft suchte westlich und nördlich von Zerstörern nach Blockbrecher, deshalb ~~blieb~~ Seegebiet ostwärts der Zerstörer etwa 3 Stunden ungedeckt. In dieser Zeit Annäherung der Feind. Kreuzer aus NO.

3) Alarm 13 Uhr in BE 6688 auf Grund eigener Luftmeldung. 1314 Gegner - 2 Kreuzer - in NO in Sicht. Verband sammelt auf Südkurs in Kiellinie, vorn 3 Zerstörer, Mitte 4, T.-Fl. (6 Boote), achtern 2 Zerstörer, Schlußboot Z 27 [illegible] Erdmann. Verband versucht langsam nach Ost vor Kreuzer durchzubrechen. Wind Ost 7 - 8, Seegang 5- 6. Eigener Verband durch überkommende Seen ~~in Gefechtsluv behindert, durch T-Boote in~~ Höchstfahrt auf 28 sm beschränkt.

(2187)

	Befördert als Fernschreiben:				
5)	HFD	4i	1500	kurzh	Ei 1
6)	HSSD	819	1435	kurzh	Ei 1
7)	HWNF	419	1948	kurzh	Ei 1
8)	HNDF	317	0140	kurzh	Ei 1

10)

Bef. als Hdls.-Fernschreiben
HNZ 0 an HRBZ
am 3/1 um 2330
kurzh Nachtsch. III/1

101

4) Gegner schießt gut auf 174 hm mit Artillerie. Schlußzerstörer schießen Sechserfächer ohne Erfolg. 14.15 wendet Erdmeyer mit 2 Schlußzerstörern und 3 T-Booten in BB 6953 auf Gegner-kurs zur nördlichen Umfassung, da Gegner langsam vorlich ~~wendet~~. Dennoch übrige Gruppe erhält Befehl, nach Osten durchzubrechen. Diese Gruppe schießt 10 Torpedos ohne Erfolg.

5) Gegner dreht bald mit Gruppe Erdmeyer nach Norden auf und deckt diese Gruppe mit gut liegender Artillerie ein. Eigene Zerstörer erzielen Artillerietreffer auf Kreuzer. 15.12 Uhr bleibt Z 27 manövrierunfähig liegen. Hilfeleistung durch andere Boote ~~wird~~ durch Gegnerartillerie verhindert. Gegner läuft auf Nordgruppe zu, die nach Westen ausweicht, dabei werden zwei T-Boote, T 25 und 26 bewegungsunfähig geschossen und sinken langsam. Z 23 und T 22 weichen nach Südwesten aus. Gefechtsberührung reißt ab.

6) Z 32 und Z 37 von eigener Ostgruppe versuchen nochmals Z 27 zu Hilfe zu eilen, werden aber durch Artilleriebeschuß und durch laufende Bombenangriffe abgedrängt. Zerstörer folgen bei Dämmerung den nach Osten vorgelaufenen Torpedobooten. Weiterer Marsch durch Biskaya ~~erfolgt~~ ohne besondere Vorkommnisse.

7) Z 23 und T 22 glückt weit nach Südwesten ausholend Absetzen vom Feind. Beide steuern am 29. früh Kap Villano an und laufen trotz mehrfacher Luftangriffe ohne Schaden entlang spanischer Küste nach St. Jean de Luz.

8) Abschließendes Urteil z.Zt. noch nicht möglich. Zerstörer und T-Boote waren am 28. den siebenten Tag hintereinander im Einsatz bei schlechtem Wetter und häufigen Luftangriffen. Besonders nachteilig war gegenanstehende See, die eigene Waffenverwendung behinderte. Fehlen rechtzeitiger Luftaufklärungsmeldungen ist auf Mangel an ausreichenden Flugzeugzahlen zurückzuführen.

9) Rettungsaktionen Überlebender durch eigene U-Boote, einen irischen Dampfer und 2 spanische Zerstörer durch gutes Arbeiten eigener Luft ermöglicht und von Erfolg, z.Zt.

- 3 = Rückseite -

noch nicht abgeschlossen.]

Seekriegsleitung
1.Abt. I k 25/4 gKdos.

II. Abschrift an:
Prf.Nr. 1 = I b
2 = I West
3 = I ~~Ost~~ Nord

III. an I k.

W/z
Asto v. D.

1/SKA.

I a

I k 1/1

100

Abschrift!

B'Meldung: Biserta wiederholte 31.12.43 18.50 Uhr von unbekanntem Dampfer (NXRU): Brauche Hilfe, kehre zurück Standort 10 sm NO Kap Verina. 2150 wurde folgender Spruch aufgenommen: (Absender und Empfänger unbekannt): 164 gerettete Seeleute, 7 schwerverwundet, keine Lebensmittel, schlechtes Wasser, benötigen Kleidung.(auf Telefonie).

11121

Geheim
Marinenachrichtendienst

1652

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
31/12					
von MFPG durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Sehr dringend

Fernschreiben von

Ast 31/12 V.D.

C/Skl ✓
+ 1. Skl ✓
Ia ✓
Iop ✓
Ib ✓
I West ✓
Ic ✓
Lagezimmer ✓

an I K

Tgb.-Nr. 8 I Ver 31/12

+ SSD MFPG 75653 31/12 1520=
O AUE= SSD EINS SKL=
-- GEHEIM-- VORAUSMELDUNG EIGENER LUFT:
1040 UHR QU. 2617/24 WEST (BE 6994 2 FDL.
ZERSTOERER (WAHRSCHEINLICH SPANISCHE),
1 FLUGBOOT. KURS 240 GRAD, FAHRT 5 SM.-
1100 UHR 7921/24 WEST(BE 2939) 1 ENGL.
ZERSTOERER. KURS 270 GRAD, FAHRT 20 SM=
MAR GR WEST FUEHRSTB G 3102 AVD+

SMXIG. 4. 0. 1939

1/Skl 53765 g

Abschrift. KZ 14.5o

Marinenachrichtendienst.

Geheime Kommandosache!

MRBZ o4339
eingegangen am: 31/12 - 13.5o -
Fernschreiben vom:

SSD HPJL o224o 31/12 o63o=
M AÜ= SSD OKM Skl=
Cltä SSD OKM Skl=SSD Gr Nord/Flotte=
SSD Gr West FüHrstb= SSD FdZ=
SSD 8. Zerstfl.-

- g K d o s - gelb -

Betr. Gefechtskursbericht "Zerst 23" 27. bis 29/12.43.-

1) Mit provisorisch repariertem Boot 27/12.43 o1oo Uhr planmäßig zur Aufgabe aus.-
Verdacht im Flottillenverband.-

2) Ab 28/12. o4oo Uhr Klarschiff Qu 7161 X BF o61o Uhr ein riesiger heller Feuerschein in Nordost. Vermute schwere Detonation "Trave" möglich. o83o Uhr breite Suchlinie. FV 2oo meldet optisch, daß Objekt nicht gefunden.-

3) o941 Uhr feindlicher FÜhlungshalter am Verband. Da bereits über Treffpunkt hinaus, 1o45 Uhr kehrt, 121o Uhr an 4. T-Fl. gesammelt. 1238 Uhr eingeht Flugzeug-PT. Über Kreuzersichtung im Südosten. An Z 27 übermittelt, da dort unklar, 125o Uhr 2 Kreuzer im Norden. 134o Uhr erst ein feindlicher Kreuzer kurz darauf 2. Kreuzer. Vermutl. Enterprisee B.B. Querab in Sicht. Gegner liegt heran. 4 T-Fl. Kiellinie. Zerst. 23, 27 BB Achteraus. Rest zerstÖrer an St.B. befehlt: V 8 Z-Fl. deckt 4. T-Fl. 1347 Uhr eröffnet Gegner Feuer, 175 HM. 9 Schuß, geringe Salvenausdehnung, liegen kurz 15o m. 1356 Uhr auf Befehl gemeinsam 6-er Fächer auf Glasgow, ungefähr 14o HM. Fahrt 25 sm/St. Lage grün 6o, geschossen. Liege dauernd im Feuer englischen Salven..Nur durch stetes zusammenÖvrieren im Moment des Abschusses ermöglicht Trefferverneidung. Boot lag z.T. auf 5o bis 2o m parallel zu geschlossener Feindsalve. Dauer dieses Beschusses, der sich auf Zerst. 27, 23 und die beiden Schlußtorpedoboote richtet bis etwa 152o Uhr. Während dieser Zeit genebelt, Schornsteinqualm und Nebelbojen. Um Entscheidung herbeizuführen, befiehlt Chef 8 Zerstfl. 1418 Uhr für Zerst. 27 und Zerst. 23 und drei Schlußtorpedoboote kehrt. Angelaufen, nur einen klaren Torpedo geschossen auf 13o HM. Lage rot 6o. Nachladen bis zu diesem

B.Nr. 1/Skl 43 927/43 gKdos

Verteiler: Fr.Nr. 1 = C/Skl
2 = 1/Skl
3 = I op
4 = I b
5 = I L
6 = I k
7 = H 1
8 = Lagezimmer an I West

- 2 -

Zeitpunkt unmöglich. Zerst. 27 erhält Treffer, verhindert Fahrt. T-Boote drehen nach Westen ab. Z 23 versucht noch an Zerst. 27 heranzugehen, Gegner läuft mit hoher Fahrt auf uns zu. Etwa 12o HM. 151o Uhr von Chef U Zerstfl. entlassen. Versuchten mit T-Booten nach Osten durchzuschlagen. Ein T-Boot liegt Bewegungsunfähig, beide anderen im Nebel, Zerst. 23 stößt nach. Dem Sammelbefehl folgt nur T 22, da T 26 inzwischen auch bewegungsunfähig und Hilfe durch T 22 unmöglich.-

Für uns jetzt einzige Möglichkeit,-nach Westen Raum gewinnen und in Dunkelheit durchzubrechen. Höchstfahrt. Dabei mehrfacher Ausfall St BB-Masch, ununterbrochenes Arbeiten Masch-Pers. FU M B kurzfristig halbstündl. eingesetzt, ergibt zunächst noch Ortung BB achteraus. Gefechtsfeld durch Nebel und Qualm verdeckt. In Lee von Nebelwand westliche bis südwestliche Kurse gesteuert. Ab 163o Uhr keine Ortung auf der von uns einem bekannten Ortungswelle. 183o Uhr Dämmerungsbeginn Südkurs, trotzdem Kreuzer nach FT Meldung nach Südwest steuert, Absicht, Durchbruch erzwingen mit Einsatz inzwischen nachgeladenen Mehrsatz. 193o Uhr direktes Kurs auf Villano.-

Schwerer Seegang erlaubt nur Fahrtstufen bis 17 sm/St. Erneuter Wassereinbruch Vorschiff. T 22 hat wie wir schwer zu kämpfen, doch muß es sein, da ich bei Helligkeit bereits unter der Küste stehen will. Vermute dort eventuell Feindgruppe. Gegen o4oo Uhr Kreiselkompas ausgefallen. Magnetkomp. sehr unzuverlässig. Daher Abweichung nach St. B hierdurch wahrscheinlich gegen 23 o43o Uhr T 22 außer Sicht. o32o Uhr letztmalig durch Kdt. Z 23 1ooo achteraus gesehen. Gegen o6oo Uhr nimmt Wind und Seegang ab Fahrt bis 24 sm/St. Im Morgengrauen steht Boot unter Villano. An Küste längs verholt. o95o Uhr Sunderland und unbekanntes Flugzeug in Anflug. Ersteres mit mit 15 cm K beschossen, letzteres erst als es uns von achtern überfliegen will. Von da ab laufend Führung durch Catalina, zeitweilig durch Beschuß abgedrängt. Da nun erkannt, funke ich Lage Catalina fliegt sehr oft an St. B Seite, also über spanischem Hoheitsgebiet 1527 Uhr Sunderland und Liberator Angriff mit Bordwaffenbeschuß.

96

Keine Bomben. 1538 Uhr erste Deutsche JU 88, bald kommt zweite. Verlassen uns etwa eine Stunde später. Es gelingt auch ihnen nicht, Catalina abzuschütteln. Gegen 1630 Uhr auf einwandfrei gemeldete Horchpeilung Torpedo ausmanövriert. Trotz Suche mit S-Gerät keine Ortung. Daher 1720 Uhr mit T 22 Weitermarsch nach St. Jean De Luz 0305 Uhr daselbst geankert.-

4) Brennstoffbestand. Ungefähr zurückgelegte Seemeilen etwa 1800 Meilen. Munitionsverbrauch 245 Stück 15 cm Grt. 2 einwandfreie 15 cm Treffer auf Kreuzer. Nach Aussagen Beobachter Kriegsmarine Torpedotreffer Gruppe Zerst. 27, 23, T 22, 25, 26 auf Unternehmen beobachtet=

Zerst 23 gKdos 949+

Ltg
An 1/Abt I k
abzugeben
1/Abt FL
F 2/12

Nur zur persönlichen Unterrichtung!
Weitergabe verboten!
Nicht über Registratur!

10+ wmsn 796 / 29.12. / 2338 = / an okw/ chi =

sender calais / 29.12. / 2220 / ju./ deutsch

FL 2/12

89+ vordringlich -- sofort vorlegen --

89) zum verlust von 3 zerstoerern in der biskaya und eines blockade-
beechers aus japan.-
nachrichten der marine:
zum verlust von drei zerstoerern in der biskaya meldet der okw/
bericht :
im seegebiet der biskaya fand vom 27. bis 29. dezember gefechte
zwischen deutschen zerstoerern und torpedobooten und englischen
leichten seestreitkraeften statt. die eigene und feindliche luftwaffe
griff laufend in die operationen ein. im verlauf der harten kaempfe
entstanden auf beiden seiten beschaedigungen.
aus der dienststelle des oberbefehlshabers des marinegruppenkommandos
west wird hierzu ergaenzend gemeldet:
das seegefecht fand statt 200 meilen nordnordwest vom kap finisterre.
unsere eigenen verluste betragen 3 zerstoerer, wei nn 2 weitere
zerstoerer wurden beschaedigt. zehn unserer zerstoerer der norwik-
und elbing klasse liefen am 27.12 nachm. aus der gironde-menn
muendung aus, um britische zerstoererstreifen in der biskaya anzu-
greifen, die das einlaufen eines unserer aus japan kommenden blocka-
debrechers bedrohten. kurz vor tagesanbruch am 28.12. kamen unsere ze
stoerer in gefechtsberuehrung mit 2 engl. kreuzern. da angenommen
werden mueste, dass weitere engl. seestreitkraefte in der naehe sein
koennten, loeste sich unser zerstoererverband in 3 kampfgruppen auf
und nebelte sich ein. denn die gestellte aufgabe bestand in der
sicherung des blockadebrechers, nicht im angriff. die einzelnen
kampfgruppen versuchten nun, durch kurswendung nach osten die
beiden kreuzer voneinander zu trennen. es kam zu einer reihe von
passiergefechten. dabei hatten unsere neuen zerstoerer den vorteil
der groesseren geschwindigkeit. die engl. kreuzergeschuetze aber
hatten die groessere schussweite. im verlauf der gefechte griffen
engl. kampfflugzeuge mit bomben und bordwaffen in den kampf ein,
und gegen ende des tages kamen auch einheiten unserer luftwaffe zum
einsatz. das gefecht wurde abgebrochen. in den morgenstunden des
29.12. kehrten von unseren 10 zerstoerern sieben in ihren stuetzpunkt
in der girondemuendung zurueck. zwei von den 7 zerstoerern waren
schwer beschaedigt, die fehlenden d drei wurden als vom feind
versenkt gemeldet. die den zerstoerern gestellte aufgabe, die siche-
rung unseren blockadebrechers, konnte nicht erfuellt werden, er war
schon am tage vorher vom feind versenkt worden.

beschers aus japan.-
nachrichten der marine:
zum verlust von drei zerstoerern in der biskaya meldet der okw/
bericht :
im seegebiet der biskaya fand vom 27. bis 29. dezember gefechte
zwischen deutschen zerstoerern und torpedobooten und englischen
leichten seestreitkraeften statt. die eigene und feindliche luftwaffe
griff laufend in die operationen ein. im verlauf der harten kaempfe
entstanden auf beiden seiten beschaedigungen.
aus der dienststelle des oberbefehlshabers des marinegruppenkommandos
west wird hierzu ergaenzend gemeldet:
das seegefecht fand statt 200 meilen nordnordwest vom kap finisterre.
unsere eigenen verluste betragen 3 zerstoerer, wei nn 2 weitere
zerstoerer wurden beschaedigt. zehn unserer zerstoerer der norwik-
und elbing klasse liefen am 27.12 nachm. aus der gironde-memm
muendung aus, um britische zerstoererstreifen in der biskaya anzu-
greifen, die das einlaufen eines unserer aus japan kommenden blocka-
debrechers bedrohten. kurz vor tagesanbruch am 28.12. kamen unsere zs
stoerer in gefechtsberuehrung mit 2 engl. kreuzern. da angenommen
werden mueste, dass weitere engl. seestreitkraefte in der naehe sein
koennten, loeste sich unser zerstoererverband in 3 kampfgruppen auf
und nebelte sich ein. denn die gestellte aufgabe bestand in der
sicherung des blockadebrechers, nicht im angriff. die einzelnen
kampfgruppen versuchten nun, durch kurswendung nach osten die
beiden kreuzer voneinander zu trennen. es kam zu einer reihe von
passiergefechten. dabei hatten unsere neuen zerstoerer den vorteil
der groesseren geschwindigkeit. die engl. kreuzergeschuetze aber
hatten die groessere schussweite. im verlauf der gefechte griffen
engl. kampfflugzeuge mit bomben und bordwaffen in den kampf ein,
und gegen ende des tages kamen auch einheiten unserer luftwaffe zum
einsatz. das gefecht wurde abgebrochen. in den morgenstunden des
29.12. kehrten von unseren 10 zerstoerern sieben in ihren stuetzpunkt
in der girondemuendung zurueck. zwei von den 7 zerstoerern waren
schwer beschaedigt, die fehlenden d drei wurden als vom feind
versenkt gemeldet. die den zerstoeren gestellte aufgabe, die siche-
rung unseren blockadebrechers, konnte nicht erfuellt werden, er war
schon am tage vorher vom feind versenkt worden.
zu dem verlust des blockadebrechers wird soeben aus der dienst-
stelle des droste?-verbandes west gemeldet:
der blockadebrecher war mit einer wertvollen ladung von japan unter-
wegs. ~~es war nn~~ es war ihm gelungen, die ganze lange reise vom
feind unbemerkt zu machen. der blokcadebrecher wurde erst kurz vorm
ziel in der biskaya von brit. kampfflugzeuge gesichtet und von ei nn
ihnen versenkt. einzelheiten ueber die versenkung liegen nicht vor.
es liegt aber grund vor, anzunehmen, dass der feind besatzungsmit-
glieder des blockadebrechers ~~aus~~ aus dem wasser gemeldet hat.

tan+

bit qsl+

kpgl 30.12.43
WHMN 21.45

1 SKL 94

+whmn 611 30.12.43 1940 = okw chi room 2=
daventry/30.12./1900/31m/ deutsch propaganda

votrag von korvettenkapitaen colin ueber das seegefecht in der biskya:
wenn 11 deutsche zerstoerer in einem verband in see gehen, dann steht etwas wichtiges auf dem spiel. soviel auf einmal hat die royal navy nicht seit den seegefechten an der kueste norwegens im jahre 1940 auf einem haufen gesehen. das auftreten von 11 deutsche zerstoerern-davon gehoeren dem modernsten typ der narvik-klasse anund 6 der elbing.-klasse(leichte zerstoerer, wie wir sie nennen)- ihr auftreten in der biskaya, das war ein einzig dastehen der vorfall in der atlantik-schlacht. und das muss einen besonderen grund gehabt haben. es scheint klar, dass es aufgabe der zerstoerer war, einen deutschen blockadefahrer sicher in einen franz. hafen zu geleiten, ein schiff von 5000 bis 6000 to., dass nun das die lange reise vom fernen osten unternommen hatte, wahrscheinlich beladen mit solchen wichtigen dingen wie zinn, rohgummi, speisefetten und chinin. die zerstoerer muessen zu spaet gekommen sein, denn der deutsche blockadefahrer war bereits versenkt,200 seemeilen entfernt, versenkt durch brit. langstreckenflug nn langstreckenkampfflugzeuge. ueberlebende des blockadefahrers trieben in rettungsbooten und auf floessen in der biskaya. selbstverstaendlich jene offiziere, die die 11 zerstoerer in see schickten, haben von der royal navy oppositionen erwartet und den versuch, den blockadefahrer abzufangen. sie sagten sich wahrscheinlich, dass bewy nn bewaffnung und marschgeschwindigkeit der zerstoerer der narvikklasse ausreichen wuerden, um mit brit. luftangriffen fertig zu werden und mehr als ausreichend sein, um brit. ueberwasserstreitkraefte auf streitfahrt zu erledigenc. und das war eine ganz vernuenftige annahme. die deutschen zerstoererstreitkraefte verfuegten insgesamt ueber 25 geschuetze des kalibers 15 c/m und ueber 25 torpedorohre. geschwindigkeit 32 bis 35 seemeilen. die schiffe standen zudem durchaus fuer fliegerschutz in der reichweite der luftwaffe. am fruehen nachmittag des dienstag wurden die 11 deutschen zerstoerer, nachdem brit. flugzeuge, sie den ganzen tag unter beobachtung hielten, von zwei brit. kreuzern gesichtet. diese kreuzer,die ' enterprise' und die 'glasgow', konnten nur 15 15c/m geschuetze ins gefecht fuehren gegenueber 25 deutschen geschuetzen. es gab einen feuerwechsel auf weiteste entfernung, waeghrend die deutschen schiffe auf heimatkurs gingen und sich in gruppen aufteilten. 1 unsere kreiuzer konnten nur mit einer gruppe von 4 zerstoerern, die nordwaerts fuhr, ins gefecht

KODAK SAFETY

rettungsbooten ? und auf floessen in der biskaya. selbstverstaendlich jene offiziere, die die 11 zerstoerer in see schickten, haben von d der royal navy oppositionen erwartet und den versuch, den blockade fahrer abzufangen. sie sagten sich wahrscheinlich, dass bewy nn bewaffnung und marschgeschwindigkeit der zerstoerer y der narvik-klasse ausreichen wuerden, um mit brit. luftangriffen fertig zu wer werden und mehr als ausreichend sein, um brit. ueberwasserstreit kraefte auf streitfahrt zu erledigenc. und das war eine ganz vernuenftige annahme. die deutschen zerstoererstreitkraefte verfuegten insgesamt ueber 25 geschuetze des kalibers 15 c/m und ueber 25 torpedorohre. geschwindigkeit 32 bis 35 seemeilen. die schiffe standen zudem durchaus fuer fliegerschutz in der reichweite der luftwaffe. am fruehen nachmittag des dienstag wurden die 11 deutschen zerstoerer, nachdem brit. flugzeuge, sie den ganzen tag unter beobachtung hielten, von zwei brit. kreiu nn kreuzern gesichtet. diese kreuzer,die ' enterprise' und die 'glasgow', konnten nur 19 15c/m geschuetze ins gefecht fuehren gegenueber 25 deutschen geschuetzen. es gab einen feuerwechsel auf weiteste entfernung, waehrend die deutschen schiffe auf haimatkurs gingen und sich in gruppen aufteilten. i unsere kreiuzer konnten nur mit einer gruppe von 4 zerstoerern, die nordwaerts fuhr, ins gefecht kommen. von den insgesamt 11 deutschen zersoerern wurden 3 versenkt. es bleibt wenig hinzuzufuegen. man kann nur annehmen, dass der mangel an seerfahrung, ausbildung und zuversicht bei den deutschen offizieren sie davon abgehalten hat, die wunderbare gelegenheit zu ergreifen und unterlegene brit. seestreitkraefte zum kampf zu bringen. die chancen zugunsten der deutschen zerstoerer standen 5 : 2, obwohl ueberlegene brit. seemannschaft teilweise die unterlegene bewaffnung kompensiert haben mag. das war ein schwrzer tag fuer die zersrtoerer, die ihren fuehrer, konteradmiral bey, am sonntag mit der ' scharnhorst' verloren hatten. mit der han nn halben deutschen zerstoererflotte in see, da mag man auf einige erfolge gehofft haben, um die katastrophe der ' scharnhorst' abzumildern. und einige hundert tonnen gummi einzubringen, wuerde bei der gegenwaertigen lage deutschlands auch schon einiges bedeutet haben. und gar der brit. beherrrschung der zufahrt zur biskaya erfolgreich entgegengetreten zu sein, das waere ein seltener waffenerfolg gewesen. das gesfecht in der biskaya und das gefecht am nordkap hatten eines gemeinsam: in beiden unternehmungen gingen deutsche kriegsschiffe in see mit der absicht, gegen die brit. herrschaft ueber lebenswichtige seeverbindungslinien anzutreten. in beiden fallen fehlte die entschlusskraft zum durchstehen angesichts von widerstand, u in beiden unternehmungen wurden den deutschen plaenen schlaege versetzt, e deren folgen beim heer im osten fuehlbar werden. ich moechte mit einer mitteilung an unsere hoerer schliessen:
den tagesmeldungen von gestern ist hinzuzufuegen, dass ueberleg nn ueberlebende des blockadefahrers aufgefischt worden sind.

=whsm=

Dav. Mk.
30/12.
22.

Der Krieg zur See

Das deutsche Oberkommando gab heute seine eigene Fassung des Berichtes über das Seegefecht in der Biskaya. Bei diesem Gefecht wurden aus einem Verband von 11 deutschen Zerstörern 3 Zerstörer von 2 britischen Kreuzern versenkt. Ein deutscher Blockadefahrer wurde von einem britischen Flugzeug versenkt.
Eine Sondermeldung aus dem Führerhauptquartier enthält folgende Behauptungen : 2 britische Kreuzer seien beschädigt. Aus einem Verband von 6 britischen Zerstörern seien 5 versenkt. Die Versenkung des 6. Zerstörers müsse als erwiesen gelten. In der deutschen Meldung heisst es weiter : Die Zerstörer seien von U-Booten versenkt worden. Der Verlust eines deutschen Zerstörers sowie von 2 Torpedobooten wird zugegeben.
Tatsächlich waren bei dem Seegefecht in der Biskaya nur 2 britische Kriegsschiffe eingesetzt, die beiden Kreuzer "Glasgow" und "Enterpris Beide erlitten nur geringfügigen Schaden. Britische Zerstörer waren ni nicht eingesetzt. Infolgedessen konnten auch keine britischen Zerstöre versenkt werden.

Hugh Carlton G r e e n

Also, wenn 11 deutsche Zerstörer in einem Verband in See gehen, dann muss was wichtiges los sein. 11 Zerstörer auf einmal hat die Royal navy nicht seit den Seegefechten an der Küste Norwegens im Jahre 40 auf einem Haufen gesehen. 11 deutsche Zerstörer, 5 davon vom modernste Typ der Narvik-Klasse. 11 Zerstörer auf einmal in der Biskaya. Das war ein einzig dastehendes Ereignis in der Atlantikschlacht. Und das muss seinen besonderen Grund gehabt haben. Aufgabe dieser Zerstörer war es, einen deutschen Blockadefahrer sicher in einen französischen Hafen zu geleiten, ein Schiff von 5-6000 to, das die lange Reise vom Fernen Osten unternommen hatte, wahrscheinlich beladen mit so wichtigen Dinge wie Zinn, Rohgummi, Speisefette und Chinin. Aber die Zerstörer kamen zu spät ! Denn der deutsche Blockadefahrer war bereits versenkt, 200 Seemeilen entfernt, versenkt von britischen Langstreckenkampfflugzeuge. Überlebende des Blockadefahrers trieben in Rettungsbooten und auf Flös-sen in der Biskaya. Selbstverständlich, jene Offiziere, die die 11 Zerstörer in See schickten, haben von der Royal Navy Widerstand erwartet. Aber sie sagten sich wahrscheinlich, dass Bewaffnung und Geschwin-

Nur zur persönlichen Kenntnisnahme! 92

Daventry / 30.12.43 / 22.00 / MS
6 150 khz
deutsch (3)

digkeit der Zerstörer der Narvik-Klasse ausreichen würden, um mit britischen Luftangriffen fertig zu werden und mehr als ausreichend sein, um britische Überwasserstreitkräfte auf Streifffahrt zu erledigen Und das war eine ganz vernünftige Annahme. Denn die deutschen Zerstörerstreitkräfte verfügten über 25 Geschütze des Kalibers 15 cm und über 75 Torpedorohre. Ihre Geschwindigkeit war 32 bis 35 Seemeilen. Die Schiffe standen ausserdem für Fliegerschutz durchweg in der Reichweite der Luftwaffe. Am frühen Nachmittag des Dienstag wurden die 11 deutschen Zerstörer, nachdem britische Flugzeuge sie den ganzen Tag unter Beobachtung hielten, von 2 britischen Kreuzern gesichtet. Diese Kreuzer, die "Enterprise" und die "Glasgow", konnten nur 19 15-cm Geschütze ins Gefecht führen, wie gesagt gegenüber 25 deutschen. Es gab einen Feuerwechsel auf weiteste Entfernung, während die deutschen Schiffe auf Heimatkurs gingen und sich in Gruppen aufteilten. Die britischen Kreuzer konnten nur mit einer Gruppe ins Gefecht kommen, nämlich mit 4 Zerstörern, die nordwärts fuhren. 3 wurden versenkt.
Ich brauche wenig hinzuzufügen. Man kann nur annehmen, der Mangel an Seeerfahrung, Ausbildung und Selbstvertrauen bei den deutschen Offizieren hat sie davon abgehalten, die wunderbare Gelegenheit zu ergreifen, unterlegene britische Seestreitkräfte zum Kampf zu zwingen. Die Chancen zu Gunsten der deutschen Zerstörer standen 5 : 2 , obwohl überlegene britische Seemannschaft teilweise die unterlegene Bewaffnung kompensiert haben mag. Ein schwarzer Tag für die Zerstörer, die ihren Führer, Konteradmiral B e y , am Sonntag mit der "Scharnhorst" verloren hatten. Mit der halben deutschen Zerstörerflotte in See, - da mag man auf einige Erfolge gehofft haben, um die Katastrophe der "Scharnhorst" abzumildern. Und einige hundert to Gummi einzubringen, würde bei der gegenwärtigen Lage Deutschlands auch schon einiges bedeutet haben. Und wenn der britischen Beherrschung der Zufahrt zur Biskaya erfolgreich entgegengetreten zu sein, das wäre ein seltener Waffenerfolg gewesen. Das Gefecht in der Biskaya und das Gefecht am Montag haben eines gemeinsam : in beiden Unternehmungen gingen deutsche Kriegsschiffe in See mit der Absicht, gegen die britische Herrschaft über lebenswichtige Seeverbindungslinien anzutreten. In beiden Fällen fehlte die Entschlusskraft zum Durchstehen, sobald sie auf Widerstand stiessen. Und in beiden Unternehmungen wurden die deutschen Pläne vereitelt.
Ich glaube, die deutschen Truppen werden das bald zu spüren bekommen, zuerst im Osten und dann - im Westen !

WHMN 31.12. 0015 Brüllen

41

+ whmn 628 -31.12.43. 0005 = okw ch1 room 2 =
daventry/30.12./2200/41 m/ deutsch propaganda.

deutschland:
in einem sonderkommunique aus dem fueherhauptquartier haben die deutschen ihre version ueber das seegefecht in der biscaya veroffentlicht. in diesem gefecht versenkten 3 brit. kreuzer von einem verband von 11 dt. zerstoerern drei.1 dt. v bik blockadebreckdr wurde von brit. flugzeugen versenkt. die deutschen behaupten jetzt, in dem gefecht seinen 2 brit. kreuzer beschaedigt und von 6 brt. zerstoerern 5 versenkt worden, wobei die versenkung des 6 zerstoerers als sicher angenommen werden kann. die brit, zerstoerer, so heisst es in dem dt. kommunique seien von ubooten versenkt worden. die deutschen geben den verlust eines zerstoerers und zweier torpedoboote zu, in wirklichkeit waren in diesem gefecht von brit. seite nur die beiden kreuzer glasgow und enterprise eingesetzt, die geringe beschaedigungen erlitten. brit. zerstoerer griffen ueberhaupt nicht ein . in dem dt. kommunique werden bezeichnenderweise dt. flugzeuge in diesem gefecht ueberhaupt nicht erwaehnt, obwohl die kampfhandlung an einer stelle stattfand, die naeher zu dt. fliegerstuetzpunkten als zu brit. liegt, fanden die brit. kreuzer nur wenig widerstand aus der luft. dt. flugzeuge die sich zeigten, drehten bald ab. eine dt. maschine wurde abgeschossen. in london wird darauf hingewiesden, dass das nichtauftauchen dt. flugzeuge umso bemerkenswerter ist, als es sich darum gehandelt haette, einen blockadebrecher mit wertvoller ladung zu sichern. daraus ergab sich: der dt. blockadd brecher konnte von flugzeugen des brit. kuestenkommandos versenkt werden, ohne dass die deutschen in ihren landstuetzpunkten von der versenkung etwas erfuhren. die deutschen zerstoerer, die dem blockadebrecher bereits entgegengeflogen waren, gingen den beiden brit. kreuzern in die falle. die brit. kreuzer hatten waehrend des ganzen seegefechts erstklassigen fliegerschirm, genau so hate auch die schlussgruppe keinerlei unterstuetzung durch die dt. luftwaffe.

WHMN 30.12. 2340 Hüffle

+whmn 627 30.12.43 2320 = okw chi roem 2=
scott.reg./30.12./2100/39im/engl.- heimatdienst propaganda

zur seeschlacht in der biskaya.
bericht des petty-officer durau von der enterprise.(auszug)
ich war waehrend des kampfes im not- gefechtsstand mittschiffs.
da das schiff keinen volltreffer bekam, uebernahmen wir die kon
trolltaetigkeiten nicht und hatten genuegend zeit, zu beobachten.
alles, was ich zu beginn des kampfes sehen konnte, waren masten
und schornsteine der zerstoerer. kurz nach 2 uhr eroeffnete die
glasgow das feuer und der feind antwortete d sofort. er schoss sehr
gut. die erste halbe stunde war ziemlich bedrohlich, doch hielten
die maenner von der kgl. kanad. marine das schiff gut. salven
kamen herueber und fielen um uns herum, doch schienen wir die
meisten von ihnen durch kursaenderungen zu entgehen, d so dass sie
in die wellen fielen. was ich am meisten beachtete war das benehmen
der geschuetzmannschaften. die meisten waren sher jung und noch
niemals vorher im feuer gewesen. sie liessen jedoch nicht nach
und schossen sehr gut.

bericht von chief-petty-officer lovell, chief gunner's mate.
vor der kampfhandlung mit den zerstoerern waren meine flakgeschuetze
ziemlich taetig und hielten uns fdl. flugzeuge fern. 9.wir waren
gewoehnt, auf sie zu schiessen, es beunruhigte uns nicht weiter.
die/3 6 zoll geschuetztuerme der glasgow eroeffneten dy dann das
feuer auf weite entfernung. ich war als chief gunner stolz auf sie
und ihre ergebnisse. der feind wehrte sich ziemlich stark, doch
zwangen ihn unsere feuerueberlegenheit, abzudrehen und auf andere
weise zu versuchen, an uns zu kommen. waehrend dieser ganzen
zeit waren meine geschuetze mit den fdl. fliegern beschaftigt.
mein kommando

WHMN 30.12. 2340

+whmn 627 30.12.43 2320 = okw chi roem 2=
scott.reg./30.12./2100/391m/engl.- heimatdienst propaganda

zur seeschlacht in der biskaya.
bericht des petty-officer durau von der enterprise.(auszug)
ich war waehrend des kampfes im not- gefechtsstand mittschiffs. da das schiff keinen volltreffer bekam, uebernahmen wir die kon trolltaetigkeiten nicht und hatten genuegend zeit, zu beobachten. alles, was ich zu beginn des kampfes sehen konnte, waren masten und schornsteine der zerstoerer. kurz nach 2 uhr eroeffnete die glasgow das feuer und der feind antwortete d sofort. er schoss sehr gut. die erste halbe stunde war ziemlich bedrohlich, doch hielten die maenner von der kgl. kanad. marine das schiff gut. salven kamen herueber und fielen um uns herum, doch schienen wir die meisten von ihnen durch kursaenderungen zu entgehen, d so dass sie in die weiten fielen. was ich am meisten beachtete war das benehmen der geschuetzmannschaften. die meisten waren sher jung und noch niemals vorher im feuer gewesen. sie liessen jedoch nicht nach und schossen sehr gut.

bericht von chief-petty-officer lovell, chief gunner's mate.
vor der kampfhandlung mit den zerstoerern waren meine flakgeschuetze ziemlich taetig und hielten uns fdl. flugzeuge fern. 9.wir waren gewoehnt, auf sie zu schiessen, es beunruhigte uns nicht weiter. die/5 6 zoll geschuetztuerme der glasgow eroeffneten dy dann das feuer auf weite entfernung. ich war als chief gunner stolz auf sie und ihre ergebnisse. der feind wehrte sich ziemlich stark, doch zwangen ihn unsere feuerueberlegenheit, abzudrehen und auf andere weise zu versuchen, an uns zu kommen. waehrend dieser ganzen zeit waren meine geschuetze mit den fdl. fliegern beschaeftigt. mein kommandeur sagte mir da dann, dass fdlxxxfliegern unsere flieger kommen wuerden, um sich mit ihnen zu beschaeftigen. spaeter stellten wir die deutschen auf sehr geringe entfernung und zogen allen vorteil daraus. wir schossen einem zuerst die vordere kanone w weg, dann die bruecke und den mast. dann konzentrierten sich die 6- zoller auf den zerstoerer. wir, mit den kleineren h geschuetzen, hatten kein ziel mehr es war ein zeichen dafuer, dass der zerstoerer versenkt war. so bekamen wir doch noch unser weihnachtsgeschenk.

+whmn+

WHMN 30.12. 2340

+whmn 627 30.12.43 2320 = okw chi roem 2=
agstt.reg./30.12./2100/391m/engl.= heimatdienst propaganda

zur seeschlacht in der biskaya.
bericht des petty-officer durau von der enterprise.(auszug)
ich war waehrend des kampfes im not- gefechtsstand mittschiffs.
da das schiff keinen volltreffer bekam, uebernahmen wir die kon
trolltaetigkeiten nicht und hatten genuegend zeit, zu beobachten.
alles, was ich zu beginn des kampfes sehen konnte, waren masten
und schornsteine der zerstoerer. kurz nach 2 uhr eroeffnete die
glasgow das feuer und der feind antwortete d sofort. er schoss sehr
gut. die erste halbe stunde war ziemlich bedrohlich, doch hielten
die maenner von der kgl. kanad. marine das schiff gut. salven
kamen herueber und fielen um uns herum, doch schienen wir die
meisten von ihnen durch kursaenderungen zu entgehen, d so dass sie
in die wellen fielen. was ich am meisten beachtete war das benehmen
der geschuetzmannschaften. die meisten waren sher jung und noch
niemals vorher im feuer gewesen. sie liessen jedoch nicht nach
und schossen sehr gut.

bericht von chief-petty-officer lovell, chief gunner's mate.
vor der kampfhandlung mit den zerstoerern waren meine flakgeschuetze
ziemlich taetig und hielten uns fdl. flugzeuge fern. 9.wir waren
gewoehnt, auf sie zu schiessen, es beunruhigte uns nicht weiter.
die 6 zoll geschuetztuerme der glasgow eroeffneten dy dann das
feuer auf weite entfernung. ich war als chief gunner stolz auf sie
und ihre ergebnisse. der feind wehrte sich ziemlich stark, doch
zwangen ihn unsere feuerueberlegenheit, abzudrehen und auf andere
weise zu versuchen, an uns zu kommen. waehrend dieser ganzen
zeit waren meine geschuetze mit den fdl. fliegern beschaeftigt.
mein kommandeur sagte mir da dann, dass jetzt fliegern unsere
flieger kommen wuerden, um sich mit ihnen zu beschaeftigen. spaeter
stellten wir die deutschen auf sehr geringe entfernung und zogen
allen vorteil daraus. wir schossen einem zuerst die vordere kanone w
weg, dann die bruecke und den mast. dann konzentrierten sich
die 6- zoller auf den zerstoerer. wir, mit den kleineren h
geschuetzen, hatten kein ziel mehr es war ein zeichen dafuer,
dass der zerstoerer versenkt war. so bekamen wir doch noch unser
weihnachtsgeschenk.

+whmn+

bt qsl fuerfuenf
+ 2340 fuenf mueller woka +

Dienstl.
30.12.
21.00
for 2 Prop.

Sie hören jetzt William Hale:

Ich nehme an, sie haben das Kommunique der brit. Admiralität über die Aktionen in der Bucht von Biskaya am letzten Montag und Dienstag gehört. Es fing so an: Britische Langstreckenbomber sichteten einen deutschen 5000 to-Blockadebrecher und versenkten ihn. Dann setzten 2 britische Kreuzer die Jagd fort, stöberten eine Kette von 11 deutschen Zerstörern auf, von denen sie 3 zur Strecke brachten. ~~Wir amerikanischen~~ Wir Amerikaner haben ein besonderes Interesse an dieser Jagd, weil auch amerikanische Marineflugzeuge dabei waren. Wir fragen uns: Was ist eigentlich über Admiral Dönitz gekommen? Was für Befehle erteilte er ? und ? Zuerst befiehlt er dem Kommandierenden Admiral in Norwegen, die Scharnhorst auf ein Abenteuer im hohen Norden auszuschicken, unterläßt es aber, ihr die notwendige Zerstörer-Deckung mitzugeben, um sie gegen Überraschungsangriffe zu schützen. Infolgedessen muß das OKM einige Tage den Verlust der Scharnhorst durch einen Überraschungsangriff zugeben. Was hat Dönitz aber inzwischen mit den fehlenden Zerstörern angefangen? Ja, die läßt er Tausende von km entfernt in der Bucht von Biskaya schwimmen, 11 Zerstörer und kein einziges größeres Schiff zu ihrer Unterstützung. Dieselbe Unterlassung wie im Fall Scharnhorst. Die Scharnhorst + die 11 Zerstörer, das wäre eine gefährliche Kombination gewesen. Stattdessen wird die Scharnhorst in einer Richtung ausgeschickt, die 11 Zerstörer in einer anderen. Und das Unvermeidliche geschieht. Und als ob er seine Kräfte noch nicht genug zersplittert hätte, läßt Dönitz einen kostbaren 5000 to-Blockadebrecher ungeschützt Kap Finisterre passieren, Gewässer, die ständig von den Alliierten patrouilliert werden. Das Ergebnis: Alliierte Flieger knallen das Schiff ab, wie eine Ente auf dem Teich, während Dönitz' kostbare 11 Zerstörer irgendwo anders herumschwimmen.

Dönitz mag vielleicht eine Erklärung für all das haben. Hoffentlich ist sie auch stichhaltig.

Rote 31/12 1448

+ whmn 599 30.12.43. 1345 = okw chi roem 2 =
scott/reg/30.12./1300/391 m/engl.heimatdienst

London:
Letzte nacht wurden in berlin weitere braende entfacht und neuer schaden angerichtet, als unsere bomber erneut einen grossangriff auf die deutsche hauptstadt duchfuehrten. dieser wird amtlich als ein sehr schwerer angriff bezechnet, und ueber 2000 tons hochexplosiver und brandbombe wurden abgeworfen. der angriff war um mitternacht zuende. die besatzungen berichten, dass der bombenabwurf konzentriert war. und die grossen braende, die zurueckgelassen wurden, liessen rauchwolken bis zu einer hoehe von 3 meilen aufsteigen.
der berliner korrespondent einer stockholmer zeitung berichtet, dass das wetter die verteidigungsbedingungen erschwerte. ein anderer reporter sagte aus, es sei unmoeglich, den angerichteten schaden abzuschaetzen. dieser scheine sehr schwer zu sein und sei ueber die gesamte stadt verbreitet.
20 von unseren flugzeugen fehlen von den angriffen, zu denen auch die verminung fdl. gewaesser sowie mosquito angriffe auf mittel und westdeutschland und auf ziele in nordfrankreich gehoerten.
heute morgen flogen grosse verbaende unserer flugzeuge erneut ueber den kanal.
italien:
gestern rueckte die 8. armee weiter an der adriakueste vor, jenseits der appeninen haelt der oertliche fortschritt der 5. armee im gebirge an. dies ist alles was das heutige kommunique des all. hauptquartiers in nordafrika ueber die landkaempfe in italien zu berichten hat.
korrespondenten berichten, dass kanad. truppen ejetzt etwa um 1 meile ueber ortona hinaus sind, wo von den deutschen zurueckgelassene zeitbomben noch immer explodieren. etwas weiter landeinwaerts nahmen ind. truppen weiters hoehengelaende, und entlang der uebrigen front fand nur patrouillen und artillerietaetigkeit statt. der dt. gegenangriff gegen brit. stellungen an der linken flanke der 5. armee, nider nahe der muendung des garigliano, scheint keinen fortschritt gemacht zu haben. in den bergen an der rechten flanke haben frz.-marokkanische truppen amehrere hoehen genommen.
wichtige schienenwege in mittel- und ostitalien waren gestern die ziele all. bomber. grosse verbaende schwerer bomber, von jaegern begleitet, deckten die bahnhofsanlagen und angrenzende gebaeude i n rimini und ferrara mit bomben zu. sie verursachten mehrere explosionen und braende. mittl. bomber griffen vier punkte an den bahnlinien suedlich von florenz und noerdlich von rom an. jagdbomber erzielten treffer auf einem n/ bahnhof und einer bahnstrecke vor der 5. armee. keins unserer flugzeuge fehlt.
London:
OKW heute wurden in london weitere einzelheiten ueber die versenkung des bewaffneten deutschen blockadebrechers im golf von biskaya gegeben. es handelte sich um einen volltreffer, der durch die erste

war. und die grossen braende, die zurueckgelassen wurden, liessen rauchwolken bis zu einer hoehe von 3 meilen aufsteigen.
der berliner korrespondent einer stockholmer zeitung berichtet, dass das wetter die verteidigungsbedingungen erschwerte. ein anderer reporter sagte aus, es sei unmoeglich, den angerichteten schaden abzuschaetzen. dieser scheine sehr schwer zu sein und sei ueber die gesamte stadt verbreitet.
20 von unseren flugzeugen fehlen von den angriffen, zu denen auch die vermiung fdl. gewaesser sowie mosquito angriffe auf mittel und westdeutschland und auf ziele in nordfrankreich gehoerten.
heute morgen flogen grosse verbaende unserer flugzeuge erneut ueber den kanal.
italien:
gestern rueckte die 8. armee weiter an der adriakueste vor, jenseits der appeninen haelt der oertliche fortschritt der 5. armee im gebirge an. dies ist alles was das heutige kommunique des all. hauptquartiers in nordafrika ueber die landkaempfe in italien zu berichten hat.
korrespondenten berichten, dass kanad. truppen ejetzt etwa um 1 meile ueber ortona hinaus sind, wo von den deutschen zurueckgelassene zeitbomben noch immer explodieren. etwas weiter landeinwaerts nahmen ind. truppen weiters hoehengelaende, und entlang der uebrigen front fand nur patrouillen und artillerietaetigkeit statt. der dt. gegenangriff gegen brit. stellungen an der linken flanke der 5. armee, nider naehe der muendung des garigliano, scheint ekeinen fortschritt gemacht zu haben. in den bergen an der rechten flanke haben frz.-marokkanische truppen emehrere hoehen genommen.
wichtige schienenwege in mittel- und ostitalien waren gestern die ziele all. bomber. grosse verbaende schwerer bomber, von jaegern begleitet, deckten die bahnhofsanlagen und angrenzende gebaeude i n rimini und ferrara mit bomben zu. sie verursachten mehrere ~~exkesxkx~~ explosionen und braende. mittl. bomber griffen vier punkte an den bahnlinien suedlich von florenz und noerdlich von rom an. jagdbomber erzielten treffer auf einem n/ bahnhof und einer bahnstrecke vor der 5. armee. keins unserer flugzeuge fehlt.
london:
OKW
heute wurden in london weitere einzelheiten ueber die versenkung des bewaffneten deutschen blockadebrechers im golf von biskaya gegeben. es handelte sich um einen volltreffer, der durch die erste bombe erzielt wurde, die von dem liberator 'h' einer tschech. staffel abgeworfen wurde. der tschech. pilot dessen name aus sicherheitsruecksichten nicht genannt werden kann, sagte, der angriff habe etwa 5 minuten gedauert. nachdem sie von dem dt. schiff beschossen worden waren, stiessen sie durch wolken hindurch hinab und warfen aus etwa 600 fuss hoehe eine bombenreihe ab. die erste bombe traf das heck des schiffes und setzte es in brand.

= whmn +

Nur zur persönlichen Unterrichtung!
Weitergabe verboten!
Nicht über Fernsprecher!

Dän.

30.12

16[00] auf

OKM

O

Seekrieg.

Es wurde heute bekannt gegeben,dass der deutsche Blockadebrecher, der am Montag im Golf von [redacted] versenkt wurde, getroffen und versenkt wurde durch die erste Bombe, die von einem Flugzeug des Küstenkommandos abgeworfen worden war. Einzelheiten über den Angriff wurden heute von dem Piloten des Liberator erzählt, einem tschechischen Fliegerleutnant, dessen Name aus Sicherheitsgründen verschwiegen werden muss. Das Schiff und das Patrouillenflugzeug sahen sich zugleichen Augenblick.Das Schiff eröffnete das Feuer, der Pilot versteckte sich in den Wolken.Dort manövrierte er und kam wieder heraus in guter Stellung für den Angriff.Der Pilot beschreibt die Kampfhandlung in folgenden Worten:"Wir gingen tiefer,das Schiff feuerte, wir feuerten auch, dann waren wir über ihm in Höhe von 600Fus und unsere allererste Bombe traf es. Unser Bordschütze sagte, er hätte eine grosse Explosion gesehen,und nachher sahen wir das Schiff in Flammen.Der Angriff hatte ungefähr 5 Minuten gedauert."

Die Newyork Times bringt heute einen hübschen Kommentar zum Kommuniqué der Admiralität über die Versenkungder Scharnhorst. "Es ist da nur ein Ausdruck....Ausfall....und zwar am Anfang, wo es heisst: Im halben Licht der arktischen Dämmerung.Danach geschieht alles in reinem, genauen Englisch. Shakespeare würde es anders gesagt haben", sagt die Zeitung, "aber für diesen besonderen Zweck sind di kämpfenden Worte fast ebenso rein, stark und unwiderlegbar wie die kämpfenden Taten."

Nur zur persönlichen Unterrichtung

WHMN 30.12. 2200 Müller

Nur zur persönlichen Unterrichtung

+whmn 619 30.12.43 2135 = okw chi roem 2=
daventry/30.12./2100/49m/ deutsch - amerika ruft deutschland
propaganda

william hale zu den tagesereignissen:
ich nehme an, sie haben das kommuniwque der brit. admiralitaet ueber die aktionen in der bucht von biskaya am letzten montag und dienstag h gehoert. es fing so an: ' britische langstreckenbomber usw. wir amerikaner haben ein besonderes interesse an dieser jagd, weil auch amerikan. marinaflugzeuge dabei waren. wir fragen uns, was ist eigentlich ueber admiral di nn doenitz gekommen, was fuer befehle erteilt er.... und ciliax? zuerst befiehlt er dem komman dierendenxgenerak admiral in norwegen, die 'scharnhorst' auf ein abenteuer im hohen norden auszuschicken, unterlaesst es aber, ihr die notwendige zerstoererdeckung mitzugeben, um sie gegen ueberraschungsangriffe zu schuetzen. infolgedenssen muss das okm einige tage spaeter den verlust der ' scharnhorst' durch einen ueberraschug schungsangriff zugeben. was hat doenitz aber inzwischen mit den fehlenden zerstoerern angefangen. die laesst er tausende von kilometern entfernt in der bucht von biskaya schwimmen. elf zerstoerer, und kein einziges groesseres schiff zu ihrer unterstuetzung. dieselbe unterlassung, wie im falle scharnhorst. die ' scharnhorst' plus die 11 zerstoerergruppexxxx

14444 1930

Marine-Nachrichten-Dienst

85

	weiter an:	Tag	Uhrzeit	Kette	durch:
1,2,3,4	HFPA	30/12	2022	1/2	Landfunk
5	MKBSW	30/12	2045	6/2	Wagner
4	HLR	30/12	2105	4/4	Lorenz

Fernsprech-Nr. des Bearbeiters: 1736

Dringlichkeits-Vermerke: SSD

Telegr.-Nr.

Berlin, den 30.12. 1943 Skl.-B.N.1/Skl.Ia...53624/43 geh.

I.) Fernschreiben an: 1.) Mar.Gruppe West
2.) 8. Z-Flottille
3.) 4. T-Flottille
4.) nachr. Mar.Gruppe Nord /Flotte
" " 5.) F.d.Z.
" " 6.) B.S.W.

Ein deutscher Blokadebrecher hat nach monatelanger Reise unter tatkräftiger Führung seines bewährten Kapitäns die Biskaya erreicht. Das Einbringen dieses Schiffes mit seiner wertvollen Ladung durch die Mar.Gruppe West bedeutet für die deutsche Kriegführung eine gewonnene Schlacht. Ein besonderes Verdienst an diesem Erfolg, der nur mit der Unterstützung durch die Verbände des Fliegerführer Atlantik errungen werden konnte, haben die 8. Zerstörer-Flottille Narvik und die 4. T-Flottille, die vorzüglich geführt und mit hohem taktischen Können das Schiff gegen die feindlichen Angriffe in den deutschen Stützpunkt durchgekämpft haben. Die schmerzlichen Verluste, die der Verbände des F.d.Z. bei den Operationen in der Biskaya diesen Erfolg haben, sind durch den Erfolg und die dem Gegner zugefügten Schäden aufgewogen. Sie sollen Ansporn sein für weitere Taten! Ich spreche den beteiligten Befehlshabern und Verbänden meine besondere Anerkennung aus.

für tapferen Kampf und Arbeit

Dönitz
Grossadmiral

II.) Abschrift an: I L, I West, Iop, I b u.Ausl.III

Skl. PL C.Nr. Op 99

- 2 -

Geheime Kommandosache!

Zu Gefechtskursbericht 4. T-Flottille.

Zu dem von 4. T-Flottille durch Gruppe West übermittelten Kurzbericht Seite 3, Erfahrungen, hat Fliegerführer Atlantik eingehend Stellung genommen (bei I K).

Ich muß für die Luftwaffe beanspruchen, daß in einem an die entsprechenden Marinedienststellen herauszugebenden Abschlußbericht der Seekriegsleitung diese Gesichtspunkte entsprechende Berücksichtigung finden.

Es ist hierbei herauszustellen, warum Gegner so spät gesichtet und gemeldet wurde (Einsatz war von Gruppe West gegen bzw. für Blockadebrecher befohlen bzw. erbeten worden und nicht als Schutz für Zerstörer), ferner warum Kampfeinsatz He 177 und FW 200 keine Entlastung bringen konnte.

Die Erkenntnisse des Fliegerführer Atlantik sind hierbei zu berücksichtigen, die ganz klar herausstellen, daß eine derartig weitläufige Operation von nur Zerstörern nicht bei einer Wetterlage erfolgen darf, die praktisch Hilfe von Luftkampfkräften ausschließt. Man kann eben nicht für das Einlaufen der Blockadebrecher schlechtes Wetter und Nebel erhoffen und bei Eintreten dieses Zustandes wirkungsvollen Luftwaffenkampfeinsatz verlangen. Kein engl. Flugzeug hat auch nur den Versuch gemacht, die eigenen Einheiten anzugreifen. Für die He 177 wird dies als selbstverständlich angenommen. Man sollte nicht nur immer zur Kritik neigen, sondern objektiv die Kampfbedingungen betrachten. Nach dem am Vormittag gemachten Einsatz und den Kampferfahrungen der FW 200 mit Kohlgerät war, streng genommen, der Einsatz der He 177 überhaupt nicht mehr gerechtfertigt und zu vertreten. Trotzdem wurde er durchgeführt in der Hoff-

mung, der Marine helfen zu können.

I L

30.12.43.

Verteiler:

I E

In

I op

S E E K R I E G

Britische Admiralität und Britisches Luftfahrtministerium

Britische Schiffe haben in Zusammenarbeit mit Flugzeugen des Küstenkommandos in der Buch von Biskaya 3 deutsche Zerstörer versenkt und einige weitere beschädigt. Andere Flugzeuge des Küstenkommandos griffen einen deutschen Blockadebrecher an, der in Richtung Heimat fuhr an versenkten ihn. Nähere Einzelheiten werden noch erwartet.
(Reuter, 29.12. - 1110
Wales Reg., 1145)

Es ist jetzt möglich, einen ausführlicheren Bericht über die kombinierte Kampfhandlung vom 27. und 28.12. zu geben, bei der Flugzeuge des Küstenkommandos einen bewaffneten Blockadebrecher versenkten und britische Seestreitkräfte in Zusammenarbeit mit Flugzeugen des Küstenkommandos und der USA-Marine, die mit diesem Kommando gemeinsam operiert, drei deutsche Zerstörer an den Zugängen zur Bucht von Biskaya versenkten.

Der Blockadebrecher, ein schnelles modernes Schiff von etwa 5000 t, wurde zuerst am 27.12. morgens von einem Sunderland-Flugboot in einer Position etwa 500 ml west-nordwest vor Kap Finisterre gesichtet. Das feindliche Schiff, das Geschütze auf dem Hinterdeck und am Bug sowie mittschiffs montiert hatte, fuhr ohne Geleit in ostwärtiger Richtung mit etwa 15 Knoten Geschwindigkeit und befand sich offensichtlich auf dem Wege nach einem Hafen der Westküste Frankreichs. Das Sunderland-Flugboot meldete, dass es ein verdächtig aussehendes Schiff gesichtet habe, worauf andere Flugzeuge, die sich in der Nähe auf Patrouille befanden, in den gekennzeichneten Raum geschickt wurden.

Die britischen Kreuzer "Glasgow" (Kpt. C.P.Clarke) und "Enterprise" (Kpt. H.T. J. Grant, RCN) wurden zum Einsatz beordert. Halifax-, Liberator-Fluzeuge sowie Sunderlands des Küstenkommandos wurden ausgeschickt. Mehrere Stunden lang bis zur Ankunft dieser Formationen liessen Flugzeuge der R'F und der RCAF-Staffeln den Blockadebrecher trotz schlechter wetterbedingungen nicht aus den Augen.

Der erste Angriff wurde von einem Sunderland-Flugzeug der RCAF durchgeführt. Während des Anfluges wurde das Flugzeug durch Flakfeuer des feindlichen Schiffes beschädigt; das Flugzeug führte jedoch den Angriff zu Ende und man beobachtete, dass eine Bombe dicht bei dem Blockadebrecher explodierte. Später griff eine Liberator-Maschine einer tschechischen Staffel das feindliche Schiff erfolgreich an. Eine Bombe traf das Heck, das in Flammen gehüllt war, worauf eine Explosion von solcher Stärke eintrat, dass durch ihre Wucht das 600 Fuss über dem Schiff fliegende

Flugzeug erschüttert wurde. Wenig später wurde beobachtet, dass die Flammen sich vom Heck zum Bug des feindlichen Schiffes ausbreiteten.

Die Mannschaft des Liberator-Flugzeuges konnte nicht lange gnug in der Nähe des Blockadebrechers bleiben, um die vollständigen Ergebnisse ihres Angriffes zu beobachten. Eine Halifax, die auf dem Schauplatz eintraf, berichtete später, dass das feindliche Schiff bewegungslos mit schwerer Schlagseite nach Backbord mit dem Heck absank. Weitere Explosionen, die nach und nach erfolgten, erschütterten den sinkenden Blockadebrecher, aus dem Wolken dicken, schwarzen Rauches hervordrangen und der bis zur Masthöhe in Flammen eingehüllt war. Unterdessen hatte die Besatzung das Schiff verlassen; etwa 70 Überlebende wurden in Rettungsbooten oder auf Flössen gesichtet.

Bald darauf in der Dämmerung des 28.12. machte ein Liberator-Flugzeug der USA-Marine 11 deutsche Zerstörer in einer Position etwa 200 ml vom Schauplatz des Kampfes vom Vortage entfernt aus. Die feindliche Streitmacht bestand aus 5 modernen Zerstörern der"Narvik-Klasse" die mit 5,9 Zoll-Geschützen,und aus 6 Zerstörern der" Elbing-Klasse" die mit Geschützen von 4,1 Zoll ausgerüstet sind. Die Zerstörer fuhren mit etwa 20 Knoten Geschwindigkeit in westlicher Richtung, vermutlich in der Absicht, sich mit dem Blockadebrecher auf der Heimfahrt zu treffen.

Das Flugzeug meldete die Position des Feindes, worauf die "Glasgow" und die "Enterprise", die sich zwischen den Zerstörern und ihren Stützpunkten in Südfrankreich befanden, mit voller Geschwindigkeit fuhr, um in Gefechtsberührung zu kommen.

Unsere Flugzeuge beobachteten die feindlichen Schiffe trotz der schlechten Sicht und der Abwehrversuche feindlicher Flugzeuge sowie des starken Flakfeuers der feindlichen Zerstörer weiterhin. Der Feind wandte sich dann nach Osten. Die britischen Kreuzer sichteten den Feind am frühen Nachmittag in einer Entfernung von etwa 12 ml in südwestlicher Richtung. Beide Kreuzer eröffneten das Feuer auf den Feind, der das Feuer erwiderte. Eine Stunde lang entwickelte sich ein dauerndes Gefecht bei einer Fahrt auf Südost-Kurs. Während dieser Zeit wurden zahlreiche Treffer auf mehreren feindlichen Schiffen erzielt. Halifax-Flugzeuge und eine Sunderland-Maschine des Küstenkommandos gemeinsam mit Liberators der USA-Marine griffen in den Kampf ein; die Liberators unternahmen einige Angriffe. Beaufighter-Flugzeuge des Küstenkommandos und Moskitos stellten den Schutz aus der Luft für die britischen Schiffe.

Unsere Streitkräfte trafen auf geringen Widerstand feindlicher Flugzeuge. Eine Me 177 wurde von einem Moskito-Flugzeug ins Meer abgeschossen.

Die feindlichen Zerstörer zeigten kein Verlangen, den Kampf aufzunehmen und teilten sich in 2 oder 3 Gruppen

82

Britische Admiralität und britisches Luftfahrtministerium (2.Forts.)

und später in noch kleinere Einheiten in der Absicht, zu entkommen. Die Kreuzer konzentrierten ihre Verfolgung auf 4 der feindlichen Zerstörer, die sich nach Norden gewandt hatten. Es folgte ein stündiges Gefecht, das bis zum Dunkel - werden dauerte. Der Feind versuchte, sich der Beschiessung durch Einnebelung zu entziehen. Der britische Kreuzer "Glasgow" berichtete, dass während der verschiedenen Gefechte 3 Zerstörer durch Geschützfeuer versenkt wurden, eine Anzahl der feindlichen Zerstörer entkommen war, dass jedoch mehrere beschädigt wurden. Etwa 150 Überlebende wurden in Rettungsbooten, Ruderbooten und auf Flössen durch die Flugzeuge gesichtet, die sich noch immer in der Nähe aufhielten.

Der britische Kreuzer "Glasgow" erlitt wenige Verluste. Die nächsten Angehörigen werden benachrichtigt. Der Schaden, der auf beiden Kreuzern angerichtet wurde, war nur geringfügig. Bei den Kampfhandlungen gingen eine Halifax und eine Beaufighter verloren.
(Scott.Reg., 29.12. - 2100
Reuter, 2100,2130)

Weitere Meldungen zum Seekrieg

Erklärung des britischen Ministeriums für Wirtschaftskriegführung, dass man keinen Hinweis auf die Art der Fracht habe, die der Blockadebrecher transportierte, der in der Bucht von Biskaya versenkt wurde. Vermutlich bestand die Fracht aus Kautschuk, Speiseöl oder Wolfram, das die Deutschen aus Japan heranschaffen, um Abhilfe für ihre besonders knappe Versorgungslage zu schaffen.
(Reuter, 29.12. - 1725)

Vor einigen Tagen wurde ein norwegisches Schiff von 16 000 t (?) vor der Küste von Maranhao torpediert und versenkt. Der Kapitän, 4 Passagiere und 44 Matrosen konnten 3 Rettungsboote besteigen, von denen eines bereits die Küste erreicht hat. Die beiden anderen Rettungsboote sind noch nicht entdeckt worden.
(Reuter, 28.12. - 2300
Kairo, 29.12. - 1230 im Auszug)

Abschrift.

Geheim KR

KBZ 11420
eingegangen am 30.12. 1635
Fernschreiben von:

KR MFPG 75446 30.12. 1630 KR 1 Skl
Geheim LFL 3 meldet um 1505 Uhr in 24 West 3770 (BE 6940) mehrere Schlauchboote.

Mar. Gr. West Führstb. G 3020 AVD

B.Nr. 1 Skl 53626 g
Verteiler:
I a
I op
I k
I c
I L
I b
Lz.
an I West

Abschrift. Geheime Kommandosache!

Lz. 1745

MBBZ 04254
eingegangen am 30.12. 1615
Fernschreiben von:

BSD MFBT 07506 30. 12. 1145 K AG BSD OKM Skl
GLFD BSD Gr. West BSD Gr. Nord/Fl. BSD OKM Skl BSD BDZ - BSD 8 Zerstfl.
eKdos
Kurzbericht Unternehmen Treue 27. bis 29.12. 43.
Zerst. 24 Nur beschränkt klar wie bei Aufgabe Bernau, trotz stärksten Einsatz techn. Personals. Chef 8 Zerstfl. willigt in Teilnahme Zerst.24 ein, mit Rücksicht auf Bedeutung Aufgabe, aber nicht als Führerboot. Stand Maschinenanlage bei auslaufen: BB Maschine eingeschränkt klar durch Schwergängigkeit, zu hohe Lagertemp. und Verdacht verziehen Verb. Läufer. Fahreinrichtung blockiert, STb Verdampfer, Lenzpumpe T 1 und ein Diesel ausgefallen, Höchstfahrt 31 SK. Anmarsch teilweise nur mit einer Maschine. Mit Wassermangel gerechnet, daher Verwendung Waschwasserzellen für Destillat durchgeführt, Heizung im Schiff abgestellt und Kombüsenbetrieb eingeschränkt.- Verband wird erst 28.12. 0837 Uhr von feindl. Luftw. gesichtet, während Bildung Suchstreifens für Treue. Zerst. 24 steht Südposition. Kondorflugzeug auf Anweisung Chef zur Aufklärung K geschickt, da bisher von Dpfr. keine Spur. Wasserverbrauch wurde bei Zuschalten K 3 zu hoch, daher Kriegsmarschzustand 1 nicht wie befohlen durchgeführt, sondern nur 4 Kessel abgesenkter Druck. Dieser Zustand war als Alarm kam.
Erste Feindmeldung 1259 Uhr durch Flugzeug, Führerboot ergänzt dazu: feindl. Kreuzer von achtern (Westen), nach FT-Meldung müßte er aber NO stehen. Divisionsweise ist sammeln befohlen, bei mir fällt jetzt BB Maschine für 13 Min, die STB gleichzeitig für kurze Zeit aus. Wir versuchen dann Südost zu steuern, damit Rückweg nicht abgeschnitten werden kann, Seegang Wind und Dünung bewirken daß auf Ostl. Kurs bei Höchstfahrt auch Brücke und vorderer Stand erheblich Wasser übernehmen. Waffenverwendung ist stark eingeschränkt, auf manchen Kursen ohne Erfolgsaussichten.
1340 Uhr war Feind im Osten gesichtet, Befehlsgem. versuchen wir ihn nach Osten abzudrängen und hinhaltend zu kämpfen. Chef gab durch UK, daß neuer Feind von Süden und von Finisterre kommt. Annahme,

-2-

79

daß gegnerische Streitkräfte Gefecht bis zur Dämmerung führen, beabsichtige daher sparsam mit Munition zu sein bis Treffaussichten besser. Lege Nebelwände und werfe Nebelbojen vor Spitzengruppe T-Boote feindl. Art. liegt mehrfach Decken bei mir. Ausser geringer Splitterwirkung keine Schäden. Meine Pos. ist schwer zu verbessern, da entweder BB-Oder Stb Masch. ausfielen, und auch in der Zwischenzeit durch Lagerschäden BB Masch. nie Höchstfahrt laufen konnte.-
Wollte trotz Wassermangel an Vorstoß zur Entlastung Zerst. 27 Teilnehmen bis erneuter Wasserverlust durch Überhitzer-Rohrreisser zum Aufgeben zwang, da Wasserreserven erschöpft. Für Ansteuerung Gironde nicht mehr ausreichend Kesselspeisewasser, daher Brest angesteuert und Verb. mit Chef 4 Torpfl. aufgenommen. Durch Peilzeichen Langwellennahzone angehängt, nach kurzer Zeit BB Maschine vorübergehend unklar. 1732 Uhr beide Maschinen Klar für 25 SM. gegen 1100 Uhr Brest eingel. 40 - 15 cm verschossen.-
Abends mehrere Luftaufklärungshalter. Nachteilig daß bei Gefecht mit T-Booten keine UK-Verbindung.- Zustand Zerst. 24 nach Unternehmung: 12 Risse im Oberdeck, BB Maschine unklar, voraus. langer Ausfall ergänzende Meldung folgt.-
Gefecht für deutsche Streitkräfte so ungünstig, durch schwere See, Nachteile der Leestellung, gute Sicht und Höchstfahrt T-Boote.

Zerst. 24 gKdos 1360

B.Nr. 1/Skl 43836/43 gKdos
Verteiler:
Fr.-Nr. 1 - C Skl
2 - 1 Skl
3 - I a
4 - I op
5 - I L
6 - M
7 - I b
8 - Lz
9 - I k
an I Kompl.

Geheime Kommandosache

04231

Marinenachrichtendienst

178

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
30/12 1130				
von MFP Herr Lippe				
Entschlüsselungsvermerk				

12 40

Fernschreiben von

W/AT
Asto V. D.
1. Q SKL
2. Q + 1 SKL
3 I a
4 I op
5 I c
6 I Asw
7 I b
8 Ausl
9 Mar I/A

Ob Wiss Ob Wiss
1-8 30/12.13 Ma

+SSD WMAA 013890 30/12 1130=
M AUE= SSD OKM 1 SKL==
GLTD SSD OKM 1 SKL= SSD NACHR OKM MATT=
GKDOS- ZU FS 1 SKL EINS CA CA 43773/43
GKDOS V 30/12.-
ROEM EINS PUNKT 1: 1.) ABGABE
SCHIFFBRUECHIGER AN HANDELSSCHIFFE NICHT
DURCHFUEHRBAR OHNE DASZ ENGLISCHER
NACHRICHTENDIENST SPAETESTENS GLEICH
NACHHER DARUEBER KENNTNIS ERHAELT.
ABSOLUTE GEHEIMHALTUNG BEI GROSZEM
BETEILIGTEM KREIS UND MITTEILUNGSBEDUERFNIS
SPANIER UNMOEGLICH. DADURCH WUERDE SPANIEN
FEINDMAECHTEN GEGENUEBER SCHWER BELASTET
WERDEN UND ABGESEHEN VON ANDEREN
POLITISCHEN FOLGEN WIE RUECKWIRKUNG AUF
BEREITS INTERNIERTE U-BOOTSLEUTE KOENNTEN
WIR IN ZUKUNFT NICHT MEHR MIT
HILFSAKTIONEN DURCH SPANISCHE MARINE RECHNEN. ZUSTIMMUNG

I Ia 43806/39 Kdos

R. 88 6.39 Dr. A I Gen. d. Kriegsmar. Kriegsmarine

SPANIER ZU VORSCHLAG KEINESFALLS ZU ERWARTEN.
BOTSCHAFTER TEILT VORSTEHHENDE AUFFASSUNG.
2.) ERBITTE WEITERE UNTERRICHTUNG UEBER
ANGELENHEIT IRISCHEN DAMPFERS=

MAR ATT MADRID 2460/43 GKDOS+

Abschrift.

77

Geheim

KR

KBZ 11299
eingegangen: 30.12. 0755
Fernschreiben vom

KR MFPG 75368 30.12. 0718 KR 1 Skl
Geheim FFA meldet:
III. KG 40: - 4 FW 200 Start: 0507 - 0523 Uhr Cognac.-
Landung: 3 FW 200 1348 - 1705 Uhr Cognac.-
1 FW 200 Überfällig.-
Auftrag: Aufkl. für Mar. Gr. West im Seeraum 45 Grad 30 Min. bis 47 Grad 30 Min. Nord. 9 Grad bis 13 Grad 30 Min. West.-
Aufkl. Ergebnis: - 0824 W/24 W/3615 (BE 6972) ein Schiff mit Positionslichtern. Einzelheiten wegen Dunkelheit nicht ausgemacht.-
0912 Uhr 24 W/3623 (BE 6959) irischer Frachter, 800 - 1000 BRT. Kurs 65 Grad - 10 - 12 SM.-
0915 Uhr im Aufkl. Raum Boote und weisse Leuchtkugeln.-
0922 Uhr im Aufkl. Raum ca 30 Schlauchboote, teilweise bis zu 5 Stück zusammengebunden. Farbe gelb - grau.-
0924 Uhr 24 W/2787 (BE 6964) ein Flugzeugschlauchboot mit 6 - 7 Mann als verlustige Besatzung vom 28.12. (Hptm. Dette) erkannt. Schlauchboot und Verpflegungsboje abgeworfen. Wurde von Besatzung aufgenommen. Durch "Blink" es kommt Hilfe durch ein Schiff wurde von Besatzung verstanden.-
0930 Uhr 24 W/1721 (BF 4464) ein irischer Frachter ca 3000 BRT. Kurs 10 Grad. Fahrt 10 SM.-
Bis 1024 Uhr im Seegebiet 2 weitere Verpflegungsbojen abgeworfen. Ausdehnung des Seenotgebietes 40 km. Im Quadrat. 1110 Uhr Frachter wieder erfaßt und auf Unfallstelle geführt.
1135 - 1200 Uhr Übernahme von 3 Booten beobachtet. Weitere Anweisung zur Aufnahme der übrigen Boote durch Richtungsfliegen und Schiessen erteilt. Anflug einer weiteren FW 200 des Seenotgebietes auf Peilzeichen.-
1205 Uhr 24 W/3768 (BE 6928) auf ca. 10 km. Verstreut in Richtung Ost. ca. 15 Schlauchboote, teilweise zusammengebunden mit je 4 Mann Besatzung. Farbe der Schlauchboote gelb.
Irischer Frachter ca 1000 BRT. Stilliegend bei Übernahme der Schlauchbootsbesatzung beobachtet.
Frachter wurde durch Abfliegen und "rot" schiessen auf die entfernt liegenden Schlauchboote aufmerksam gemacht.-
Auf Bug des Frachters gab ein Mann durch winken "Verstanden" bei denen
vo

KODAK SAFETY

76

Von Frachter entferntesten Schlauchbooten wurde Proviantboje geworfen.-
Wetter: 1200 Uhr 24/ W/2787 (BF 4744) Seicht 10 bis 15 km. Leicht Dunst, 10/10 Hochnebel in 600 - 700 Wind. 70 Grad, 40-45 KMH, Seegang 3 - 4 Temperatur 15 Grad.-
Gefechtsverluste:-
1 FW 200 (Gefechtsverlust über Feindgebiet).-
Besonderes: FT - Meldung der Vermißten FW 200 0935 Uhr Schlauchboote Standort 24 W/3761 (BE 6921 1000 Uhr sende Peilzeichen. 1015 Uhr habe Schlauchboot abgeworfen.-
1130 Uhr irisches Handelsschiff von uns an Schlauchboot herangeführt.-
1140 Uhr Fühlungshalter bis 1215 Uhr.-
1230 Uhr Fühlungshalter abgebrochen.
Handelsschiff bei Schlauchboot.
(Letzte FT - Meldung des vermißten Flugzeuges).-

Zusatz an Gr. West: Gruppe vorschlägt Übernahme von irischem D. Gerettete durch span. Zerst.

Mar. Gruppe West Führstb. G 3005 TVD +

B.-Nr. 1 Skl 53597 g

Verteiler:
C Skl
1 Skl
I a
I op
I L
I b
I c
Ln.

an I West.

Abschrift !

Geheime Reichssache 25

KBBZ 04211
Eingegangen: 30.12.43 08.15 Uhr
Fernschreiben: SSD MFPG 020557 30.12. 0705=
SSD 1/Skl.=

GKdos. Besondere Meldungen 30.12. morgens.-

1.) Zerst. 23 mit TBt 22 0315 Uhr St. Jean de Luz gesnkert. Weitergeleit von dort wegen G-Minenverdacht Gironde frühestens 31.12. möglich. Dann Mursch Zerst. 23 zur Gironde, Tbt 22 über La Pallice nach Brest beabsichtigt.-

2.) Verlegung Sperrbr. 32 von Hoek nach D'kirchen durchgeführt. Einlaufmeldung steht noch aus=

Mar.Gr.West Führerb. GKdos. 020507 AvD+

B.Nr.1/Skl. 43 776/43 GKdos.

Verteiler: Pr.-Nr. 1 Ia
Pr.-Nr. 2 Iop
Pr.-Nr. 3 Iopa
Pr.-Nr. 4 Ib
Pr.-Nr. 5 Lgn.
Pr.-Nr. 6 Ik

an I West

Abschrift LZ 1120 Uhr

Marinenachrichtendienst

MND 11329
Eingegangen am 30/12 1045 Uhr

KR-Fernschreiben
von KR WNAA 13098 30/12 1015 =
gltd TM 2 = KR OKM 1 Skl Lagezimmer =
KR nachr. OKM M Att =

Geheim

KR

—Geheim—

Vorgang hier FS 2548:
Span. Zerstörer "Jorge Juan" und "Sanchez Barcaistegui" 0800 Uhr Ferrol zur Sachaktion aus. Engländer antworteten heute Nacht spanischer Marine, daß Aktion gefährlich, weil mitten im Kriegsgebiet, sie müßten Verantwortung für eventuellen Zwischenfall ablehnen. Minister gab trotzdem Befehl zum Auslaufen =
Mar.Att Madrid 2459/43 geh. +

1.Skl. B.Nr. 53609/43 Chefs

Verteiler: + 1/Skl
I a
I op
I c
I k
I L
I b
Lgz.
An I West

Abschrift ! 73a Geheim

2220

MBBZ 11164
Eingegangen: 30.12. 02.60 Uhr
Fernschreiben: KR MMAA 13857 29.12. 2220=
M AD= KR OKM 1/Skl. Lagezimmer=
Gltd. KR OKM 1/Skl. Lagezimmer=
KR Nachr. OKM M Att=

Marineminister hat auf meinen Vorschlag befohlen, daß sofort zwei Zerstörer in Ferrol für Suchaktion Dampf aufmachen mit Auslaufen etwa 0300 Uhr zu rechnen. Da passieren engl. Kriegsgebietes notwendig, wurde in meiner Gegenwart engl. Marineattaché telef., unterrichtet, daß 2 Zerstörer zur Suchaktion Analog Bismarckfall auslaufen und Kriegsgebiet passieren würden. Engländer zusagte, daß er sofort mit dringendem Ferngespräch seinen Marinebehörden in Gibraltar unterrichten würde. Marineminister glaubt, daß Engländer keine Schwierigkeiten machen werden. Sollte dies doch der Fall sein, müsse der allerdings die Unternehmung wegen höherer Gewalt aufgeben. Zerstörer haben Befehl, span. Erkennungszeichen klar zu beleuchten. Meldung über endgltige Uhrzeit Auflaufens kann erst morgen früh erfolgen.-

Mar.Att. Madrid 2458+

B.Nr.1/Skl. 53 565/43 geh
Verteiler: Ia
I West
+1/Skl.
C/Skl.
Ib
an Ic

Abschrift.

Marinenachrichtendienst.

LZ 21.1o

73

MBBZ o4165
eingegangen am: 29/12 - 2o.35 -
- Im Hause keine Abschriften -
Fernschreiben von:

KR MFPG o2o533 29/12 2o15=
ZNK 2= KR 1 Skl= KR 3 Skl FL=
Gltd Vert Lage=

Geheime Kommandosache!

- g K d o s -
Lage 29/12. abends.-
1) Feindlage K.b.V.-
2) Eigene Lage:
A) Kanalküste:
1) Beabsichtigter Torpedoeinsatz 5. S-Fl. bei Tage unter Nebeleinsatz wegen fehlender Feindmeldungen entfallen.-
2) 2 VP-Pos. besetzt.-
3) Im K'Inselverkehr 13 Fahrz. (595o Brt) in 4 Geleiten mit 8 Sich-Fahrz.-
4) Küstenwege abgelaufen im Raum Boulogne-Dünkirchen, Le Havre-Cherbourg, Gürnsey - 532 - 328 - Jersey.-
5) Räumerfolge:
29/12. 36. MS-Fl 4 Elmi 1,8 sm WSW Herz 226.-
B) Atlantik:
1) An in heutigem Wehrmachtsbericht erwähnten Seegefechten in äußerer Biscaya waren 8. Z-Fl mit 5 Zerst. und 4. S-Fl. mit 6 Booten beteiligt. Beim Gegner Kreuzer- Zerstörergruppen. Eigene Verbände sieben Tage mit einer Unterbrechung von wenigen Stunden bei ständig sehr schlechtem Wetter und häufigem feindl. Luftangriffen im Operationsgebiet. Im ersten Operationsabschnitt bei schwerstem Wetter hervorragende seemännische Leistungen wie Einschleppen durch Maschinenschaden manövrierunfähigen ZE 1 vom 6 Grad West durch T 25 und Alleinrückmarsch Z 23 mit schwersten Seeschäden von 1o Grad West. Bei dem Seegefechten durch Windstärke 7 - 8 eigene Waffenverwendung stark behindert. Es gingen in den Kämpfen verloren: Z 27 mit Chef 8. Z-Fl, T 25 und T 26. Übrige Boote keine Verluste oder Gefechtsschäden. Ein Kreuzer brennend beobachtet.

B.Nr. 1/Skl 43 730/43 gKdos

Verteiler: Fr.Nr. 1 = Chef/Skl
2 = I a
3 = I op
4 = I b
5 = I k
6 = I f
7 = I L
8 = I X
9 = 3/Skl FL
1o = Lgs.
an I West

Über weitere Schäden oder Verluste beim Feind noch kein Überblick. Rettungsaktion auf dem Gefechtsfeld durch Irische Dampfer. Weitere Rettungsaktionen sind eingeleitet.-

2) 7 Vp-Pos. besetzt.-

3) 1 Fahrzeug (400 BRT) mit 3 Sich-Fahrz geleitet.-

4) Küstenwege abgelaufen im Raum Les Sables - La Pallice. Außenwege Wasserpumpe, Rosengarten.-

5) M 4243 eine Mine am 28/12. 1,4 sm ostw. Pkt N eine geräumt.-

6) Frz. Südküste:

1) 1657 Uhr CJ 1432 (Cap Martin) U-Bootsalarm. Einzelheiten noch ~~noch~~ nicht bekannt.-

2) 1 Dpfr. (6168 Brt) in 1 Geleit mit 3 Sich-Fahrz.-

3) Irk.D. "Calanda" von Lissabon kommend Marseille eingelaufen-

Mar Gr West Führstb gKdos o2o533 AvD

Geheime Kommandosache

- 04181 -

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 23[illegible]				
von MFPG durch				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

W

+SSO MFPG 020552 29/12 2315=
M AUE= SSO 1 SKL=
GLTD: SSO CHEF 4 T3T-FL= SSO NACHR
FDZ= SSO NACHR GR NORD/FLOTTE=
SSO 1 SKL=
--GKDOS--GESCHL--FT 2220/29/24 AUF
UKK UM 2246.-
KMDT UND 33 MANN I3I 25 GE3ORGEN.
RUECKMARSCH 3E 6933.-
''LANFE''=
MAR GR WEST FUEHRST3 GKDOS
020552 A EINS+

Geheime Kommandosache

-04100-

Marinenachrichtendienst

1944

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 19 23				
von MFPG durch Funk				
Verschlusszustand				

2105

Durchschrift von

ASIO V-Bn

Re K Do
4x 30/12 fo

+KR MFPG 020526 29/12 1910=
MIT AUE= KR 1. SKL=
GLTD KR 1. SKL= KR NACHR 2. SKL BDU OP=
KR NACHR FDU WEST=
+GKDOS-- 1.) TTT 22 STAND 1600 UHR NACH
KOPPLUNG BF 8812, MARSCHFAHRT 21 SM.
BEABSICHTIGT ST JEAN DE LUZ ZUR
ERGAENZUNG ANZULAUFEN. BOOT TRIFFT ETWA
0200 UHR PUNKT 456 EIN. OELFAHRZEUG NACH ST
JEAN DE LUZ IST UNTERWEGS.=
2.) ZZ 23 BEABSICHTIGT MIT TTT 22
GEMEINSAM PUNKT 456 ZU ERREICHEN. OB
TREFFEN STATTGEFUNDEN, NICHT BEKANNT. AUF
ZZZ 23 MES UND BEIDE KOMPASSE AUSGEFALLEN.
MMM-BOOTGELEITT NACH PKT 456 UNTERWEGS.=
MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020526 A EINS OP+

I. Abschrift
2 I Op
2 I Kdos
3 I Ie
4 I Ig
II an I K

1. Skl. 4373/43 gkdos.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

-04161-

1944

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 1945				
von MFPG				
Vorgängervorgang Nr.				

2105

Fernschreiben von

Asto v. D.

+KR MFPG 020521 29/12 1827=

MIT AUE= KR 1. SKL=

GLTD KR 1. SKL= KR 2. SKL BDU OP=

GKDOS-- 1.) 4. TTTFL MIT TTT 23, TTT 24, TTT 27 UND ZZZ 24 1030 UHR BREST EIN.-

2.) ZZZ 32, ZZZ 37 1400 UHR LA COUBRE EINLAUFEND PASSIERT.-

3.) ALLE BOOTE UNBESCHAEDIGT UND EINSATZKLAR=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020521 A EINS OP+

Abt: IX F 30/12

1. Skl. 43732/43 gkdos.

Geheime Kommandosache / 110

-04190-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weitere an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
29/12 0750					
von MFPA durch L					
Verzögerungsvermerk					

Geschrieben von

1 Chef SKL.
2 + SKL 2
3 ! Ia.
4 ! Nord. West.
5 ! Ib.
6 ! Op.
Ik Ic
Ik
an Lagezimmer f. d. SKL.

Chf. Ch. Op. Ia
Ib: 6 X 30/12 Lu

1. Skr. 437/43 gkdos.

+ SSD MFRO 07962 29/12 1815=
M AUE= SSD OKM SKL=
GLTD SSD OKM SKL= SSD GR NORD/FLOTTE=
SSD F D Z= SSD B S W = SSD 4 TORPFL=
--GKDOS-- KURZBERICHT.' EINHOLEN TRAVE
27/12 BIS 29/12 43.-
1) VORMARSCH 8 ZERSTFL MIT 5 ZERST,
TTT-BOOT 25 UND TTT-BOOT 27 BIS
QU BF 7246 U.K.' M.' PLANMAESZIG,
VON DORT 0330 UHR TREFFPUNKT TRAVE
ANGESTEUERT.-
2) FEINDLUFT ERFASZT VERBAND 0815 UHR
UND SETZT 0925 UHR AUFKLAERUNGSMELDUNG
AB.' VON DA AB VERBAND LAUFEND DURCH
FEINDLUFT ERFASZT.-
3) ABSICHT CHEF 8 ZERSTFL IST , MIT
DEN 5 ZERST TREFFPKT TRAVE
ANZUSTEUERN UND ABZUHARKEN.' TTT-BOOT
27 UND TTT-BOOT 25 0730 UHR ZUR
4 TORPFL ENTLASSEN.' 0919 UHR
QU BE 6675 AUFKLAERUNGSSTREIFEN
GEBILDET.' KURS 285 GRAD, MITTLERE
FAHRT BIS QU BE 6592 M.' R.'
VORGESTOSZEN.' DANN KEHRT GEMACHT.'

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
4300.106 Kd 11.41. 634139 FGPa

TRAVE N GEFUND.' 1018 UHR FW 200 AM VERBAND
WIRD NACH NORDEN ZUR AUFKLAERUNG ANGESETZT.
1220 UHR MIT 4 TORPFL GESAMMELT.-
4) 1300 UHR MIT CHEF 8 ZERSTFL ALARM IN
QU BE 6685 R.'O.' DURCHGABE
AUFKLAERUNGSMELDUNG, DASZ MINDESTENS
1 FEINDKREUZER QU 6695, HOHE FAHRT,
KURS SUED, CHEF 8 ZERST STELLT 4 TORPFL
IN DIE MITTE, KURS SO, HOECHSTFAHRT,
ZERST 27 UND ZERST 23 NACH N, ZERST 32
UND ZERST 24 NACH S HERAUS.' SEINE ABSICHT
IST, MIT DEN ZERSTOEREN DIE TORPEDOBOOTE
ZU DECKEN UND DEN DURCHBRUCH NACH OSTEN
ZU VERSUCHEN.' 1340 UHR KOMMEN 2 KREUZER
IN OSTEN IN SICHT, ALS GLASGOW-TYP
ANGESPROCHEN, ZERST 27 UND ZERST 23
WERDEN VON ARTILLERIE BESCHOSSEN UND
FUEHREN GEMEINSAM TORPEDOANGRIFF DURCH.'
KEIN ERFOLG.' ALLE ZERSTOERER ERWIDERN
ARTILLERIEFEUER.' TREFFERBEOBACHTUNG
UNSICHER.' FEINDKREUZER ZIEHEN SICH MIT
HOHER FAHRT UND WECHSELNDEN KURSEN MIT
GENERALKURS SO IN 1352 UHR IN VORLICHER
STELLUNG ZUM EIGENEN VERBAND.-
1352 UHR BESCHIESZT FEIND TTT-BOOTE.'
CHEF 8 ZERSTFL SETZT 4 TORPFL ZUM
TORPEDOSCHUSZ AN.' KURZ DARAUF WIRD
TEILUNG DES VERBANDES BEFOHLEN.
CHEF 8 ZERSTFL MIT ZERST 27, ZERST 23,
TTT-BOOT 25, TTT-BOOT 26 UND TTT-BOOT 22
LEITET UMFASSUNG FEIND VON N ZUM DURCHBRUCH
NACH O EIN UND UEBERTRAEGT FUEHRUNG DES
UEBRIGEN VERBANDES AN K ZERST 32 MIT WEISUNG
FEIND VON S MIT DURCHBRUCH NACH O ZU UMFASSEN
UND ORDNET SCHARFES DRUECKEN NACH O AN,
DA VON KAP FINISTERE EINE WEITERE FEINDGRUPPE
GEMELDET.-

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

67

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von _____

5) ZERST 32 FUEHRT MIT ZERST 37 UND ZERST 24 DURCH LANGSAMES HERANSTAFFELN IN TORPEDOSCHUSSZWEITE TORPEDOANGRIFF AN SSO KURS DURCH.' 10 TORPEDOS GESCHOSSEN, KEIN ERFOLG.' FEIND DREHT JEDOCH KURZ DARAUF AUF N KURS HART AB.' STARKER ARTILLERIEBESCHUSZ GEGEN ZERST 32 UND ZERST 37,.' KEIN TREFFER.' ZERST 32 FUEHRT 1440 UHR DURCHBRUCH NACH O DURCH.-

6) 1451 UHR EINGEHT FT, DASZ ZERST 27 EINEN TREFFER UND 1512 UHR EINGEHT FT, DASZ ZERST 27 MANOEVRIERUNFAEHIG.' ZERST 32 WENDET DAHER MIT ZERST 37 UND ZERST 24 AUF UNFALLSTELLE ZERST 27 UND BEABSICHTIGT HILFELEISTUNG.-

3 TTT-BOOTE MIT CHEF 4 TORPFL WERDEN NACH O ENTLASSEN.' ZERST 24 MELDET 1540 UHR AUSFALLE EINER MASCHINE, ERBITTET UND ERHAELT ENTLASSUNG MIT WEISUNG AN DIE TTT-BOOTE HERANZUSCHLIESZEN.' MIT ZERST 37 VORSTOSZ NACH W.-

1551 UHR 2 FEINDFAHRZEUGE IM W.' DARUNTER MIT SICHERHEIT 1 KREUZER.' ARTILLERIEBESCHUSZ, DER WEGEN REICHWEITE NICHT ERWIDERT WERDEN KANN.' NACH NO ABGEDREHT UND 1607 UHR ERNEUT NACH W VORGESTOSZEN.'

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
650.100 Ed 11.41. 2000/149 1/245

1621 UHR MELDET ZERST 37, DASZ ER AUF
GRUND OELBESTAND FUER GEFECHTSHANDLUNGEN
NICHT MEHR KLAR.' VORSTOSZ NACH W
ABGEBROCHEN UND OELLAGE ZERST 37
UEBERPRUEFT.' 1655 MELDET ZERST 37
HOEHEREN OELBESTAND.'ERNEUTE AUSRECHNUNG
ERGIBT, DASZ VORSTOSZ ZUR UNFALLSTELLE
GERADE NOCH MOEGL.⌙
ZUSTAND VERBAND: ZERST 27 MANOEVERIERUNFAEHIG.⌙
ZERST 23 MIT TTT-BOOT 22 NACH SW
ABGEDRAENGT.⌙
TTT-BOOT 25 UND TTT-BOOT 26 UNBEKANNT.⌙
ZERST 24 MIT CHEF 4 TORPFL UND TTT-BOOT 23,
TTT-BOOT 24 UND TTT-BOOT 27 AUF
RUECKMARSCH BREST.⌙
ZAHLREICHE FEINDFLUGZGE AM VERBAND.'
1800 UHR KURS ERNEUT NACH W GEAENDERT,
UM GEGEBENENFALLS BEI ZERST 27, TTT-BOOT 25
UND TTT-BOOT 26 HILFE ZU LEISTEN.' GEM FT IST
STARKER VERBAND HE- 177 GEGEN 1745 UHR AUF
GEFECHTSFELD ZU ERWARTEN.⌙
KURZ DARAUF 3 BOMBENANGRIFFE AUF ZERST 32,
MEHRERE AUF ZERST 37 DURCH LIBERATOR.'
IM W KOMMT ERNEUT FEINDKREUZER IN SICHT,
DER FEUER ERÖFFNET.'ERNEUT NACH O ABGEDREHT
UND MIT HOECHSTFAHRT ABGELAUFEN.' ABSICHT
ZU ZERST 27 ZU GEHEN AUF GRUND FEIND- UND
OELLAGE AUFGEGEBEN.' MARSCH NACH O ANGETRETEN.⌙
FEINDFUEHLUNG REISZT BEI ETWA 7 GRAD W AB.⌙
GRIONDE OHNE BES·EREIGNISSE EINGEL=

ZERST 32+

Geheime Kommandosache!

Geheim

Anruf bei Gruppe West durch Asto V. Dienst
29.12.43 18.10 Uhr .

gegen
Ju 88 gibt/15.30 Uhr Sichtmeldung, aus der jedoch nicht zu ersehen ist, ob nur eines oder beide Boote gesichtet wurden.

T 22 geht in den südlichsten Hafen und reicht bis dorthin mit Brennstoff.

4. Z- Flott. 10.00 Uhr, Zerstörer 14.00 Uhr eingelaufen.

- - - - - - - - -

Verteiler: +1/Skl., Ia, Ik, I West, Lagezimmer, Ib

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Wetter an	Tag	Uhrzeit	durch	
29/12 1447					
von MFPG durch Boppe					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto v. D. 29/12.

KR-Fernschreiben

KR MFPG 020518 29.12. 1715=

MIT AUE= KR 1. S K L=

GLTD: KR 1. SKL= KR NACHR GR NORD/FLOTTE=

KR NACHR F D Z=

-GKDOS- TTT 22 MELDET: TTT 25:

1) TREFFER IN HOEHE ACHTERER ROHRSATZ.

2. TREFFER IN DEN SCHORNSTEIN. MAST KOMMT VON OBEN. GEHE ZUR HILFELEISTUNG, KOMME NICHT RAN WEGEN STARKEM BESCHUSS. BOOT SANK LANGSAM. TTT 26 UNTER STARKEM BESCHUSS NACH SUEDEN ABLAUFEND BEOBACHTET, LETZTER UK-SPRUCH VON TTT 26: BIN BOOT BEIM VERSENKEN, STEIGE AUS=

MAR GR WEST/FUEHRSTB GKDOS 020518 A EINS+

Ges. Gel.

Abs: 4 + 29/12

I. Abschrift

1 I Ia

2 I Skl

3 I Op

4 e/SKL

II. an I G

I G

1. Skl. 43720/43 g kos

1000-10/42 & 43 Cdrm

Geheime Kommandosache

04149

Marinenachrichtendienst

64

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 18 Uhr				
vom MFPG durch Lappe				
Vergütungsvermerk				

18 45

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

+KR MFPG 020513 29.12. 1637=

KR 1. S K L=

-GKDOS-GELB-- BETR: GEFECHTSKURZBERICHT

4. TTT-FLOTTILLE.-

27.12. UM 1000 UHR PLANMAESZIG MIT TTT 23, 24, 26, 22 BREST AUS ZUM EINHOLEN ''TRAVE'' VORMARSCH UEBER PUNKT EIS, NACH QU B E 6698. DORT EINGETROFFEN AM 28.12. PLANMAESZIG UM 0830 UHR UND TREFFPUNKT MIT TRAVE IN QU 6683 L.K.M. ANGESTEUERT. UM 1010 UHR MIT TTT 25 UND TTT 27 GETROFFEN. 4 TTT-FLOTTILLE DAMIT VOLLZAEHLIG. UM 1230 UHR AN DIE IM AUFKLAERUNGSSTREIFEN STEHENDE 8 ZZZ-FLOTTILLE HERANGESCHLOSSEN. FUNKSPRUECHE DES GEGNERS IM LAUFE DES 27. LIESSEN ERKENNEN, DASZ TRAVE VON FEINDLUFT ERFASST WAR. REGE LUFTTAETIGKEIT UND B-DIENSTERGEBNISSE LIESZEN VERMUTEN, DASZ TRAVE DEN TAG KAUM UEBERLEBT HABEN KONNTE. ANSCHEINEND ABSICHTLICH VOM GEGNER VERMIEDENES FUEHLUNGSHALTEN DURCH LUFTWAFFE AN 8 ZZZ-FLOTTILLE UND 4 TTT-FLOTTILLE BEI

1/2KL. 43802/438 Z.

VORMARSCH MACHTE ES WAHRSCHEINLICH, DASZ GEGNER
EIGENE VERBAENDE IN SICHERHEIT WIEGEN UND
STREITKRAEFTE IM RUECKEN AUFSTELLEN WOLLTE.
WINKSPRUCHAUSTAUSCH MIT CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE
NACH VEREINIGUNG ERGAB GLEICHMAESZIGE AUFFASSUNG,
DASZ TRAVE NICHT MEHR AUF TREFFPUNKT ERSCHEINEN
WUERDE UND GUENSTIGSTENFALLS IN DAEMMERUNG NACH
OSTEN DURCHGEWANDERT SEI. CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE
HATTE ANSCHEINEND ABSICHT IM AUFKLAERUNGSSTREIFEN
MIT ANGEHAENGTER 4. TTT-FLOTTILLE NACH OSTEN
VORZUSTOSZEN UM LETZTE MOEGLICHKEIT DES AUFFINDENS
VON TRAVE AUSZUNUTZEN. UM 1300 UHR GAB ER
UEBERRASCHEND DURCH, DASZ FEINDKREUZER VON
ACHTERN AUFKAEME UND BEFAHL GLEICHZEITIG
DIVISIONSWEISE SAMMELN DER ZERSTOERER. KURS WAR
HIERBEI IN QU B E 6688 105 GRAD. 4. TTT-FLOTTILLE
STAND IN FORMATION M GELB VOR DEM LINKEN FLUEGEL
DES ZERSTOERERAUFKLAERUNGSSTREIFENS. NACH DEM KLAR
WAR, DASZ FEINDKREUZER NICHT IM WESTEN SONDERN IM
NORDOSTEN STAND, LIESZ CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE
VERBAND AUF SUEDKURS GEHEN UND SETZTE SICH MIT
ERSTER ZERSTOERERDIVISION NACH NORDEN HINTER
4. TTT-FLOTTILLE UNTER BEKANNTGABE ABSICHT,
TORPEDOBOOTE DURCH ZERSTOERER ZU DECKEN.
4. TTT-FLOTTILLE STAND DAMIT ZWISCHEN BEIDEN
ZERSTOERERDIVISIONEN. UM 1314 UHR KAM GEGNER
IM NO IN SICHT UND WURDE VON FUEHRERBOOT

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
um durch					
Vergögerungsvermerk					

Fernschreiben von

''ZZZ 27'' ALS ZWEI KREUZER GEMELDET. WIND WAR OST 7 - 8 SEEG 5 - 6. CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE BEABSICHTIGTE HINHALTENDEN KAMPF MIT TORPEDOEINSATZ. SPAETER ERKANNT, DASZ GEGNER AUS EINEM KREUZER UND EINEM ZERSTOERER BESTAND. GEGEN 1320 ERDEFFNETE KREUZER AN GRENZE SEINER ART-REICHWEITE DAS FEUER AUF DIE SCHLUSZZERSTOERER. SALVEN LAGEN SEHR GUT MIT STREUUNG BIS ZU 120 M. BEI 6 BEZW. 10 AUFSCHLAEGEN (VERMUTLICH DIDO-KREUZER IM BUG-BEZW. BREITSEITFEUER) VON CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE WURDEN SECHSERFAECHER BEFOHLEN FALLS REICHENTFERNUNG VORHANDEN. 1 ZERSTOERER FUEHRTE BEFEHL AUS, UEBRIGE EINHEITEN HIELTEN ANSCHEINEND REICHENTFERNUNG NICHT FUER GEGEBEN. ENTFERNUNG WAR GESCHAETZT 160 HM. IM WEITEREN VERLAUF WURDE GEFECHT AUF GENERALKURS ETWA 150 GRAD GEFUEHRT MIT DEM VON CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE BEFOHLENEN BESTREBEN MIT DER 2. ZERSTOERERDIVISION ALS SPITZE LANGSAM NACH OSTEN UMZUBIEGEN.

UM 1404 ERGING BEFEHL AN 4. TTT-FLOTTILLE
ZUM TORPEDOANGRIFF VORZUSTOSZEN. BEFEHL
WAR PRAKTISCH NICHT DURCHFUEHRBAR, WEIL
ANGRIFF MIT TORPEDOS GEGEN DIE SEE LAUFEND
AUSGESCHLOSSEN DURCH NICHTBENUTZBARKEIT
SAEMTLICHER RICHTOPTIKEN DURCH UEBERKOMMENDE
SEEN. DIES ANSCHEINEND AUCH VON CHEF
8. ZZZ-FLOTTILLE ERKANNT WIE HINWEISE AUF
BEACHTUNG REICHWEITE UND BERUECKSICHTIGUNG DES
FOLGENDEN TORPEDOEINSATZES BEI NACHT ERKENNEN
LIESZEN. AUF UM 1410 UHR ERGANGENE FRAGE NACH
MEINEN ABSICHTEN MELDETE ICH, NOCH ABWARTEN ZU
WOLLEN. KREUZER KAM STETIG AUF WEIL VERBANDSFAHRT
DURCH TTT-BOOTE AUF 28 SM/H BESCHRAENKT WAR UND
CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE OFFENBAR TTT-BOOTE
KEINESFALLS IM STICH LASSEN WOLLTE. UM 1415 UHR
STAND VERBAND IN ANGENAEHERTER KIELLINIE IM
VIERTELBOGEN SUEDWESTLICH DES KREUZERS. HIER BEFAHL
CHEF 8. ZZZ-FLOTTILLE KEHRTWENDUNG NACH STB.
FUER ERSTE (ACHTERE) ZERSTOERERDIVISION UND V
ACHTERSTE 3 TTT-BOOTE MIT ABSICHT MIT DIESER
GRUPPE NOERDLICH UM DEN KREUZER HERUMHOLEND NACH
OSTEN VORZUSTOSZEN. GLEICHZEITIG GAB DER KDANT
ZZZ 32 BEFEHL MIT 2. ZERSTOERERDIVISION UND
VORDERSTEN 3 TTT-BOOTEN NACH OSTEN ZU DREHEN.
WEIL VON CAP FINISTER EIN NEUER GEGNER KAEME.
POSITION ZU DIESEM ZEITPUNKT QU B E 6961 KREUZER
FOLGTE DER BEWEGUNG DES CHEF B. ZZZ-FLOTTILLE

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

UND ERZIELTE ANSCHEINEND SEHR BALD TREFFER
AUF ZZZ 27 WELCHE ZERSTOERER
MANOEVERIERUNFAEHIG MACHTEN. CHEF 8.
ZZZ-FLOTTILLE BEFAHL DEN BOOTEN SEINER
GRUPPE ABZUDREHEN UND ZZZ 32 HERANZUGEHEN.
DANACH ZZZ 27 NICHT MEHR GEHOERT. UND UEBER
WEITERE EREIGNISSE BEI GRUPPE CHEF 8.
ZZZ-FLOTTILLE NUR KENNTNIS AUS FT'S WELCHE
ALLMAEHLICHE ZERSPLITTERUNG ERKENNEN LIESSEN.
UM 1512 UHR GAB KDANT ZZZ 32 AN MICH BEFEHL
ZU VERSUCHEN .NACH OSTEN DURCHZUBRECHEN
WAEHREND ER SEINE DIVISION ZUSAMMENSCHLOSZ
UND ZU UNTERSTUETZUNG VON ZZZ 27 ZURUECKLIEF.
VORMARSCH WURDE ANGETRETEN MIT HOHER FAHRT.
UM 1552 UHR ERREICHTE MICH U.K.-SPRUCH DES
ZUR 2. ZERSTOERERDIVISION GEHOERENDEN UND
MIT DIESER IM WESTEN AUSZER SICHT
GEKOMMENDEN ZZZ 24, DASZ ER MIT EINER
MASCHINE HINTER MIR HERLIEFE UND ICH AUF IHN
WARTEN SOLLTE. DURCH FAHRTVERMINDERUNG UND

SPAETER DURCH KEHRTMACHEN WURDE ZZZ 24 UM 1720 UHR AUFGENOMMEN UND GEMEINSAM MIT IHM BEI AUF 24 SM/H BESCHRAENKTER FAHRT MARSCH UEBER PUNKT EIS NACH BREST ANGETRETEN. BIS 6 GRAD WEST BEFAND SICH FEINDL. LUFTFUEHLUNGSHALTER AM VERBAND. IN BREST AM 29.12. UM 1030 UHR MIT TTT 23, 24, 27 UND ZZZ 24 EIN.-
UEBER STANDORT TTT 25 UND TTT 26 UND DES BEI ZZZ 23 BEFINDLICHEN TTT 22 HIER KEINE UNTERLAGEN.
ERFAHRUNGEN:.-
1.) OPERATION WAR VOM GEGNER PLANMAESZIG ANGELEGT.-
2) WETTERLAGE BEGUENSTIGTE GEGNER SEHR. WEIL WAFFENEINSATZ DURCH TTT-BOOTE PRAKTISCH AUSGESCHLOSSEN UND FUER ZERSTOERER WEGEN UNRUHIGER PLATTFORM BEHINDERT.-
3) EIGENE LUFTAUFKLAERUNG MELDETE GEGNER VIEL ZU SPAET. H E 177 HABEN HOFFNUNGEN AUF RECHTZEITIGES UND ENTSCHEIDENDES EINGREIFEN NICHT ERFUELLT.-
4) TORPEDOBOOTE WAREN FUER ZERSTOERER STARKE BELASTUNG WEGEN ZU GERINGER GESCHWINDIGKEIT. WIEDER EINMAL HAT SICH GEZEIGT, DASZ HOHE GESCHWINDIGKEIT FUER UNTERLEGENEN VON ENTSCHEIDENDER BEDEUTUNG; LEDIGLICH HERVORRAGENDER EINSATZ DER ZERSTOERER UND HIERVON BESONDERS 1. DIVISION UNTER PERSOENLICHER FUEHRUNG KAPT. Z S ERDMENGER HAT TTT-BOOTE LOESEN VOM GEGNER ERMOEGLICHT, WOBEI UEBER ART DES LOESENS VON TTT 22, 25 UND 26 Z.ZT. NUR VERMUTUNGEN.-

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
Von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

4

5) GEGNER SCHOSZ ANSCHEINEND NACH
FUNKMESZORTUNG MIT GUTER LAGE UND ERSTAUNLICH
GERINGER STREUUNG AUCH UNTER
BERUECKSICHTIGUNG GROSZER GEFECHTSENTFERNUNG.-
6) ACHTERS FUNKMESZGERAET WAERE AUF
FLTEBOOTEN 39 SEHR ZWECKMAESZIG GEWESEN
ZUR LAUFENDEN FESTSTELLUNG DER
GEFECHTSENTFERNUNG.-
7) G.H.G . - ANLAGE FUER FLTBTE 39 IST
DRINGEND ERFORDERLICH BEI AUSGUCKBEHINDERUNG
INFOLGE WETTERLAGE TAPPT MAN NACHTS
PRAKTISCH BLIND DURCH DIE GEGEND.-
8) AUSRUESTUNG ALLER BOOTE MIT NAXOS-GERAET
SEHR DRINGEND, DA LUFTFUEHLUNGSHALTER IN
DER NACHT UND AM TAGE BEI BEWOELKTEM HIMMEL
NUR MIT DIESEM GERAET FESTSTELLBAR.
KENNTNIS VON ANWESENHEIT FEINDL.
FUEHLUNGSHALTER IST ABER DRINGEND
NOTWENDIG, DA HERANFUEHREN LUFTWAFFE UND
KRIEGSSCHIFFE FAST IMMER DURCH DIESE
ERFOLGT.-

9) SCHALTUNG FT-WELLEN MUSZ BESSER GEREGELT
WERDEN. ZWEITES SCHREIBZUSATZGERAET FUER
SCHLUESSEL- M AUF FUEHRERBOOT ERFORDERLICH.-
10) U-K WURDE BIS ZU 30 SM GEHOERT, FUNKSIGNALE
AUF LANGWELLE - NAHZONE BIS ZU 160 SM
EINWANDFREI ABGENOMMEN. LANGWELLE - NAHZONE
IST ALSO BESONDERS GEFAEHRLICH.-
ZUS KEINE VORAUSMELDUNG ODER SPRACHREGELUNG
BEABSICHTIGT=
MAR GR WEST/FUEHRSTB GKDOS 020513 A EINS+

Marine-Nachrichten-Dienst

14/18

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:
Usfga	29/R	1455	2/6	Gerstlow

Fernsprech-Nr. des Bearbeiters: 60

Dringlichkeits-Vermerke:

SSD!

Telegr.-Nr. 04129 1435

Berlin, den 29.12.43. 19

Neu 1.Skl. Ik 43672/43 gKdos.

SSD!

Geheime Kommandosache!

I. **Fernschreiben an:** Gruppe West - Führstb. A I -

gKdos. Gelb!

Reuter-Blitz 10.15 Uhr, Amtlich, London.
Drei deutsche Zerstörer wurden in der Biskaya-Bucht versenkt.
Weitere deutsche Einheiten wurden in einer kombinierten Aktion britischer Kriegsschiffe und Flugzeuge versenkt.

Seekriegsleitung
1.Abt. Ik 43672 /43 gKdos.

II. z.d.A. I k.

Asto v. D.

1/Skl.

I a z.d.A. I k

29
XG

(3187)

Geheime Kommandosache

04128

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 1331				
von KF durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

14 15

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

+KR MFPG 020499 29/12 1315=

MIT AUE= KR 1. S K L=

GLTD KR 1. SKL= KR NACHR 2. SKL/BDU OP=

GKDOS-- 1) FOLGENDE

SCHLAUCHBOOTSPOSITIONEN SIND BEKANNT:

A.) 0935 UHR BE 6921.-

B.) 1000 UHR BE 6965.-

C.) 1126 UHR BE 6933.-

2) ANZAHL DER SCHLAUCHBOOTE NICHT BEKANNT.-

3) BEI POSITION IN 6921 STEHT IRISCHER -

DAMPFER. EIGENE FLUGZEUGE VERSUCHEN,

DAMPFER AUCH AN ANDERE POSITIONEN ZU

FUEHREN=

MAR GR WEST/FUEHRSTB GKDOS 020499 A EINS OP+

Asto v. D.

1 I Q

2 I Op

3 I Ls

4 I L

I K

Fl. 43673/43 g

Geheime Kommandosache!

58

Abschrift von Abschrift!

FS S LLOA Nr. 00841 29.12. 0320

An B.d.U.

Betrifft: Stellungnahme FFA zu Operation am 28.12.43.
Bezüglich der Luftwaffe drängen sich für die Operation am 28.12. zwei Hauptfragen auf:

1) Wie konnte es geschehen, daß feindliche Streitkräfte erst so spät in der Nähe der eigenen Seestreitkräfte erfaßt wurden?

2) Weshalb hat die Luftwaffe in den Kampf zwischen den eigenen Zerstörern und den engl. Kreuzern nicht eingegriffen?

Zu 1): Wie am 24.12., war auch am 28.12. der Ansatz der Aufklärung von dem Gedanken geleitet, von Hellwerden an möglichst weit Raum nach Westen auf dem Anmarschweg des Blockadebrechers zu gewinnen. Als die kritischste Zeit wurde in Übereinstimmung mit der Mar.Gruppe die Zeit bei Hellwerden angesehen. Im Falle des Blockadebrechers "Trave" kam hinzu, daß nach den Meldungen des H-Dienstes über die Tätigkeit der engl. Aufklärung bei Nacht ebenso wie aus der Kurzmeldung des Blockadebrechers vom Mittag des 27.12. die Hauptaufgabe vom Wegen von der von der Mar.Gruppe West als nahezu stationär angenommenen Kampfgruppe drohen würde. Weiter kam hinzu, daß die 8. Z.-Flottille in ihrem Gefechtsbericht vom 25.12. zum Ausdruck brachte, daß vor der Aufnahme der "Bernau" das Ausbleiben einer Flugzeugmeldung über den Standort des Blockadebrechers als besonders schmerzlich empfunden worden war. Am 24.12. war das Ausbleiben einer rechtzeitigen Sichtmeldung bedingt durch den Mangel an Geräte - Flugzeugen und den Zwang, den Aufklärungsraum in Augenaufklärung mit versetzten Standlinien zu überdecken. Am 28.12. standen jedoch für den Aufklärungsraum insgesamt 10 Flugzeuge und 2 Res. Flugzeuge, sämtlich mit Gerät, zur Verfügung, von denen 10 tatsächlich auch geflogen sind. Zwischen den einzelnen Aufklärungsstreifen war eine 140 Proz. Überdeckung gewährleistet. Infolgedessen konnte

57

a) die Aufklärung mit Rücksicht auf die erwartete Verspätung des Blockadebrechers weiter nach Westen vorgetrieben werden, als wenn wie am 24.12. mit versetzter Standlinie geflogen werden mußte,

b) damit gerechnet werden, daß die aufnehmenden Seestreitkräfte frühzeitig eine Standortmeldung über den eigenen Blockadebrecher erhalten würden. Dabei wurde jedoch in Kauf genommen, daß der ostwärts vom 12° West gelegene Raum erst auf dem Rückflug eingesehen wurde. Für einen ostwärts 12° West stehenden Feind bestand damit die Möglichkeit, sich bis zum Rückflug der Flugzeuge, d.h. 3 Stunden, ungesehen von der Luftaufklärung dem eigenen Streitkräften zu nähern. Die Möglichkeit, beide Forderungen, nämlich einmal das Gebiet westwärts 12° West ab Helligkeit und das Gebiet ostwärts 12° West noch bei Dunkelheit mit Gerät aufzuklären, bestand nicht, denn weder für die Luftstreitkräfte noch für die Seestreitkräfte gibt es technische Hilfsmittel durch Schiffssuch- oder Kenngeräte Freund oder Feind auseinanderzuhalten. Auch jeder harmlose Fischer wäre im Gerät angezeigt worden, ohne daß er durch Augenaufklärung (durch Leuchtbomben) hätte erkannt werden können, da Leuchtbomben bei der notwendigen Ausrüstung der Condore mit Zusatztanks nicht mitgenommen werden konnten. Die Art der Durchführung der Aufklärung war wie auch am 24.12. der Mar.Gruppe mitgeteilt.

Zu 2). Das Nichteingreifen von Luftstreitkräften in den Kampf war durch die Wetterlage bedingt. Zwar hatte FFA auf Grund der Forderung der Mar.Gruppe West 3 Condore mit Kehlgerät noch bei Dunkelheit so starten lassen, daß sie bei Beginn Büchsenlicht im Raume der eigenen Seestreitkräfte stehen mußten. Dieser Einsatz war erfolgt, trotzdem auf Grund der Wetterberatung von vornherein angenommen werden mußte und durch die Wettermeldung am 28.12. auch bestätigt wurde, daß die Angriffsbedingungen für einen Kehleinsatz nicht erfüllt sein würden. Er war erfolgt aus psychologischen Gründen für die Marine, wobei versucht werden mußte, einen bei Nacht einzeln startenden Kampfverband mit Hilfe von 2 Schwanbojen, davon eine

56

als Ansteuerungsboje, die andere als Versammlungsboje geworfen, bei Beginn der Helligkeit sammeln zu lassen. Dieser Versuch ist nicht geglückt, trotzdem die Condore im Gegensatz zu der Mehrzahl der He 177 gerätemäßig in der Lage sind, einen Schwan anzufliegen und trotzdem diese Aufgabe in der III/K.G. 40 bereits zweimal versucht worden ist.

Wenn nach Vorliegen der ersten Aufklärungsmeldung (13.40 Uhr) der Befehl zum Einsatz der II/K.G. 40 trotz der nach wie vor ungünstigen Wetterlage nach Aufklärung der von der Mar.Gruppe West geäußertem Bedenken, daß es sich bei den gemeldeten Streitkräften um eigene Streitkräfte handeln könnte, um 14.30 Uhr noch vor Anforderung der Hilfe seitens der Marine erteilt worden ist, so einzig aus dem Grunde, weil der Ernst der Lage für die Zerstörer voll erkannt wurde, und die leichte Hoffnung bestand, daß die Wolkenhöhe am Nachmittag noch um einige 100 Meter anheben und damit den Einsatz der Kehlgeräte ermöglichen würde. Trotzdem der Start der II/K.G.40 aus der einstündigen Bereitschaft heraus in bemerkenswert kurzer Zeit mit 15 Flugzeugen von 1515 - 1529 Uhr,mit einem 16. Flugzeug um 1545 Uhr erfolgte, und damit ein Eintreffen auf dem Gefechtsfeld in der Zeit von 1730 bis 1830 Uhr möglich erschien, kam ein Angriff nicht zustande, weil der Fühlunghalter wiederholt von 1-motorigen Jagdflugzeugen- voraussichtlich Katapultflugzeugen - angegriffen wurde und in der entscheidenden halben Stunde vor dem Angriff endgültig die Fühlung mit dem Feinde verlor. Lediglich dem Gruppen-Kdr. Hauptmann Rieder gelang es, mit 5 Flugzeugen Fühlung an dem feindlichen Kreuzer zu gewinnen. Ein Angriff mußte jedoch wegen zu geringer Wolkenhöhe (2oo m) unterbleiben, wobei Hptm. Rieder verschiedentlich sich dem Kreuzer bis auf 2000 m im stärksten Abwehrfeuer näherte. Aus gleichen Gründen (zu geringer Wolkenhöhe) konnte der um 1325 Uhr aus der bew. Aufklärung heraus angreifende Condor nicht zum Erfolg kommen. Geringe Wolkenhöhe bedingt bei Kehleinsatz ein so hervorragend ausgebildetes Personal, wie es z.Zt. nur in einigen wenigen Lehrbesatzungen bei der Erpr. Stelle selbst vorhanden ist. Der Umstand, daß geringe Wolkenhöhe stark verringerte Gefechtsentfernungen und damit für jedes einzelne Flug-

55

zeug vollsten Einsatz im Feuer der leichten Maschinenwaffen erfordern, soll nur nebenbei erwähnt werden, weil dieser volle Einsatz bei der Lage am 28.12. von FFA gefordert war und von jeder einzelnen Besatzung auch geleistet worden ist.

Schlußfolgerung:

1) Die von FFA geforderte und vom LW.-Führ.Stab inzwischen befohlene Ausrüstung der He 177 auch mit Torpedo ist in ihrer Bedeutung durch die Ereignisse des 28.12. erneut unterstrichen worden.

2) Solange Schiffssuch- und Kenngeräte, wie sie die Engländer besitzen, nicht zur Verfügung stehen, wird der Schwerpunkt der Aufklärung entweder auf die Erfassung des Blockadebrechers oder auf die Sicherheit der eigenen Aufnahmestreitkräfte klar abgestimmt werden müssen. Nur bei einem Vielfachen der heute zur Verfügung stehenden Luftstreitkräfte ließe sich beiden Forderungen gerecht werden, indem nämlich von der Dämmerungslinie ausgehend eine Aufklärung nach vorwärts und gleichzeitig eine nach rückwärts vorgetrieben werden würde.

3) Solange keine eigenen Kreuzer zur Aufnahme eines Blockadebrechers vorhanden sind, muß das Auslaufen der Zerstörer zur Aufnahme abhängig gemacht werden von einer Wetterlage, die eine wirksame Hilfe der Luftwaffe unter allen Umständen sicherstellt. Diese Voraussetzung war am 28.12. nicht erfüllt.

Der Fliegerführer Kessler Generalleutnant

BRB Nr. 1838/43 gKdos.

- - - - - - - - - - -

Verteiler: 1/Skl.
~~I Boot~~ I u
I b

Geheime Kommandosache!

54

Abschrift!

Geheime Kommandosache!

04122 Marinenachrichtendienst eingegangen 29.12.43 12.17 Uhr
SSD MFPG 020491 29.12. 10.45 SSD 1.Skl.
gKdos. Betr.: Erfolgsmeldungen Fl.F. Atl. nach Landung der Flugzeuge.

A) III/K.G. 40: Auftrag: Aufklärung mit Schiffssuchgerät im Seeraum 43 Grad bis 47 Grad 30 Min. Nord, 8 - 16 Grad 30 Min. West für Mar.Gr. West. Einsatz 8 FW 200, Start 0500 - 0749 Uhr Cognac, Landung 1 FW 200 0927 Uhr wegen Motorstörung Cognac, 6 FW 200 1609- 1828 Uhr Cognac, 1 FW 200 1925 Uhr Lorient.
Ergebnis: 0955 Uhr in BE 6638 5 T-Boote in Linie, Zwischenraum 3 sm, Kurs West, mittlere Fahrt,
1225 Uhr in BE 6556 1 Boeing, Kurs Nord,
1235 Uhr in BE 6566 1 Boeing, Kurs Nord,
1435 Uhr in BF 4477 Liberator als feindl. Gefechtsfühlunghalter,
1235 Uhr in BE 6695 1 Kreuzer, 1 Zerstörer (vermutl. auch Kreuzer), Klasse nicht ausgemacht, Kurs 90 Grad, hohe Fahrt. Von 1250 - 1315 Uhr Kursänderung von 90 Grad auf 60 Grad, auf 30 Grad auf Nord, von 1320 - 1325 Uhr auf Kurs West abdrehend, stilliegend.
1340 Uhr in CG 2222 1 span. Kreuzer "Almirate Cerwera" Kurs Süd, sehr langsame Fahrt. Von
1400 - 1555 Uhr in BF 4475 Seegefecht. Marschformation bei Beginn 6 T-Boote in Kiellinie, 5 Zerst. als Teilgürtel, Kurs 180 Grad. 2 feindl. Kreuzer in 10 km Entfernung hinter eigenem Verband mit hoher Fahrt mit Sicherheit erkannt, weitere feindliche Einheiten auf Grund der Feuerbeobachtung vermutet. Eigene Streitkräfte nebelten sich ein und suchten sich dem Gefecht zu entziehen. Beiderseitiger starker Feuerwechsel. Bei Abbrechen des Fühlunghalters 2 feindl. Kreuzer, Kurs 300 Grad, mittlere Fahrt,
6 eigene Einheiten in Kiellinie, Kurs 100 Grad, mittlere Fahrt (dabei vermutl. 3 Zerst. und 3 T-Boote). 1 Zerstörer oder T-Boot lag gestoppt mit starker Rauchentwicklung, einer

53

der beiden feindlichen Kreuzer zeigte ebenfalls starke Rauchentwicklung. Zwischen weiteren Einheiten des Gegners und eigenen Einheiten konnte noch Feuerwechsel beobachtet werden. Wegen Vernebelung und schlechter Sicht keine genaue Beobachtung möglich. Aufklärungsräume mit Gerät voll gedeckt.

Wetter: 1200 - 1400 Uhr in 24 W/2735 Sicht wechselnd 5 - 20 km, Hochnebel in 400 - 800 m, Bedeckung OXQPN Wind aus 70 - 100 Grad mit 30 - 40 KMH, Seegang 3 - 4.

Besonderes: Von 1305 - 1315 Uhr am feindl. Verband Peilzeichen für FW 200 gesendet.

B) III/K.G. 40.

Auftrag: Bewaffnete Aufklärung Atlantik westl. Biskaya.

Einsatz: 4 FW 200, Start 0633 - 0800 Uhr Cognac, Landung 1 FW 200 0657 Uhr Cognac wegen Motorstörung, 2 FW 200 1703 und 1744 Uhr Cognac, 1 FW 200 überfällig.

Ergebnis:

1305 Uhr in BE 6697 1 Kreuzer und wahrscheinlich 1 Zerstörer, Kurs Nord, hohe Fahrt. Gleicher Verband um 1325 Uhr in BE 6695 mit Kurs 230 Grad und hoher Fahrt gesichtet. Gefecht mit eigenen Zerstörern und T-Booten beobachtet. Am Verband 1 Halifax.

1028 Uhr in BE 6595 6 eigene T-Boote, Kurs West, dann auf Ost drehend, langsame Fahrt. Blinkverkehr (Besteckvergleich).

1115 Uhr 1 Sunderland vom eigenen Verband abgedrängt.

1120 Uhr auf Befehl des Flottillenführers nördl. des Verbandes aufgeklärt.

1255 Uhr auf Funkspruch 1 FW 200 Anflug auf Feindverband. Angriff wegen Wetterlage nicht durchführbar.

1135 Uhr in BE 6673 4 eigene Zerstörer Kurs 100 Grad hohe Fahrt.

1155 Uhr T-Boote nochmals gesichtet, Kurs 240 Grad, hohe Fahrt.

1150 Uhr in BE 6673 eine Catalina in 700 m Kurs 40 Grad zog bei Verfolgung in die Wolken.

1235 Uhr in BE 6599 ein irischer Segler Kurs Süd.

KODAK SAFETY FILM

52

Kampfergebnis:
1315 Uhr Angriffauf einen Kreuzer, erster Körper Fehlwurf wegen zu geringer Abwurfhöhe bedingt durch Wolkenuntergrenze. Körper wegen zu geringer Fahrt (flache Flugbahn) zum Schluß nicht mehr steuerfähig. Er wurde von Seestreitkräften mit leichter und mittlerer Flak erfolglos beschossen. Zweiter Körper unklar (nicht geworfen).

Abwehr: Schwere Flak gutliegend.
Munitionsverbrauch: 5 Körper.
Flugwege: 1. FW 200 Cognac - BF 4487 Suchkurse - Anflug auf feindl. Verband - Cognac.
2. FW 200 Cognac - BF 4487 - BE 6595 Suchkurse - BE 6697 - Cognac.
Gefechtsverlust: 1 FW 200 über Feindgebiet. Sammeln des Verbandes erschwert, da Sammelschwan nicht strahlte. Flugzeuge haben sich nicht gefunden. Gemeldeter Feindverband ist identisch mit dem in 3. Erfolgsmeldung gemeldeten Verband. Nach Bildauswertung handelt es sich um einen leichten Kreuzer der "Fiji"-Klasse und wahrscheinlich um einen schnellen Minenleger der "Manxman"-Klasse.

C) II/K.G. 40.
Auftrag: Kampfeinsatz Atlantik westl. Biskaya.
Einsatz: 16 He 177 Start 1514 - 1545 Uhr Bordeaux, Landung 1 He 177 2254 Uhr Lorient, 2 He 177 2245 Uhr Corme Ecluse, 12 He 177 2210 - 2351 Uhr Cognac, 1 He 177 überfällig.

Ergebnis: 1820 - 1850 Uhr in BF 6695 Feindverband, bestehend aus 2 Einheiten wahrscheinlich Kreuzer und Zerstörer mit Kurs ca. NO (wechselnd) und Fahrt bis 19 sm von 9 He 177 gefunden. Angriff nach mehreren Versuchen wegen zu niedriger Wolkenhöhe (200 - 400 m) und Dunkelheit abgebrochen.
6 He 177 Ziel infolge Dunkelheit nicht gefunden. Weitere Sichtmeldung:
1800 Uhr in BF 4447 ein Lazarettschiff, Fahrt 14 sm, Kurs 90 Grad, der bei Sichten des Flugzeugverbandes auf 210 Grad geändert wurde, von 8 He 177 gesichtet. Laz. Schiff hatte einen Schornstein, 2 Masten, roten Ring

51'

um Schornstein, rotes Kreuz an Schornstein und an Bordwand vorne, in der Mitte und hinten. Beim Schiff 4 Mosquitos ohne Angriff. 1 Liberator im Angriff in Nähe der gemeldeten Feindkräfte beobachtet. In Richtung 340 Grad eine Explosion mit Aufschlag (vermutl. Flugzeugabschuß) von einer weiteren He 177 Rotschießen und Brand auf Wasser, etwa 1 Min. Dauer beobachtet.

1815 Uhr und 1817 Uhr in BF 4473 von 2 He 177 Fahrwasserstelle vermutlich durch Farbbeutel eines notgelandeten Flugzeuges gesichtet.

1935 Uhr in BF 7127 Abschuß einer weißen Leuchtkugel auf See und Blinkzeichen beobachtet. Suchkreise blieben ohne Ergebnis.

1715 Uhr im Zielgebiet 5 Zerstörer in der Nähe davon 1 Sunderland gesichtet.

1815 Uhr in 4734 BF 2 Zerstörer.

1750 Uhr in 4497 BF 5 Liberator, Kurs 180 Grad, in 1000 m. In BF 4484 2 schellfliegende Maschinen, vermutl. Jäger, in 700 m, Kurs 100 Grad.

Abwehr: 3 He 177 Luftkampf mit Liberator-Flugzeugen und 2-motorigen Jägern, 1 He 177 Abwehr durch Sunderland-Flugboot, 1 He 177 Passiergefecht mit Sunderland, 1 He 177 entzog sich dem Angriff einer Beaufighter in die Wolken . Vom Feindverband schwere Doppelflak sehr gut.liegend.

Gefechtsverluste: 1 He 177 überfällig. (Gefechtsverlust über Feindgebiet).
Munitionsverbrauch: 4 Körper.
Besonderes: 1 He 177 warf infolge Motorstörung beide Körper auf dem Rückflug ab.

D) FAG 5 - Einsatz 1 Ju 290 Start 1158 Uhr Mont de Marsan, Landung 0048 Uhr Cognac.
Auftrag: Fühlungshalter-Ablöser Atlantik westl. Biskaya.
Ergebnis: 1442 Uhr in BE 6938 Fühlunghalten an 2 feindl. Kreuzern mit Kurs SO (später wechselnd), hohe Fahrt, übernommen und von 1520 Uhr bis 1615 Uhr Peilzeichen gesendet. Artilleriekampf zwischen Feindverband und eigenen Streitkräften beobachtet. Feindverband um 1630 Uhr infolge Abwehr verloren.

Letzter Standort des beobachteten Feindes in BF 4412. Im Zielraum ein Flugboot gesichtet.

Abwehr: 1512 und 1620 Uhr Luftkampf mit einmotoriger Maschine, 2012 Uhr Luftkampf mit Nachjäger und von Kreuzern mittl. Flak gutliegend.

Wetter: Wolkenuntergrenze 200 - 400 m, Obergrenze 700 - 800 m, Sicht 3 - 5 km.

Mar. Gr. West Führstb. gKdos. 020491 A I L

- - - - - - - - - - -

B.Nr. 1.Skl. 43670/43 gKdos.
Prf.Nr. 1 = I k

Geheime Kommandosache

-04108-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/XII 1015				
von MFPG durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

+KR MFPG 020490 29/12 1015=
MIT AUE= KR 1. SKL=
GLTD KR 1. SKL= KR NACHR 2.
SKL/BDU OP= KR FDU WEST=
--GKDOS-- FL F ATL MELDET 0935 UHR
SCHLAUCHBOOTE BE 6921. FLUGZEUG IST
AUFGEFORDERT PEILZEICHEN FUER UUU-BOOTE
ZU SENDEN. ZZZ 23 MELDET MIT
KURZSIGNAL SEINEN STANDORT 0945 UHR
BF 7868=
MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020490
A EINS OP+

43661/42 g. Kdos.

Geheime Kommandosache

- 0421 -

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29 XII 12[32]				
von MFPG durch Pinnel				
Verzögerungsvermerk				

1231
48

Fernschreiben von

Asto v. D.

+KR MFPG 020493 29/12 1135=

MIT AUE= KR 1. SKL=

GLTD KR 1. SKL= KR 2. SKL/BDU OP=

--GKDOS-- 1.) ZZZ 23 MELDET 1000 UHR SEINEN STANDORT BF 7941, LAEUFT HOHE FAHRT, HAT TTT 22 BEI NACHTMARSCH AUS SICHT VERLOREN. SUNDERLAND HAELT FUEHLUNG. KOMPASS AUSGEFALLEN.-

2.) TTT 22 MELDET 1100 UHR SEINEN STANDORT BF 7698. BOOT HAT NUR NOCH WENIG OEL.-

3.) ZZZ 23 HAT BEFEHL ERHALTEN AN TTT 22 ANZUHAENGEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020493 A

EINS OP+

I. Abteilung Ia

I op

I a

I Ausb

I L

I g

I. der I K

I K

I. Nr. 43671

Geheim

10853

Marinenachrichtendienst

11 00

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
29/12. 10 47					
von MFPG durch Funk					
Verfügungsvermerk					

Sehr dringend

X

Fernschreiben von

ASto v. D.

1 a

Kam

L

K.

Gct. Kö Gct. 91 20

Abt: 3 x 29/12

+SSD MFPG 75150 29/12 1015=
SSD 1. SKL=
--GEHEIM-- ERFOLGSMELDUNG FL F ATL
VOM 28/12 : A.) 8 FW 200, 1 JU 290,
3 JU 88 AUFKLAERUNG MIT
SCHIFFSSUCHGERAET, 4 FW 200 BEWAFFN.
AUFKLAERUNG, 16 HE 177 BEKAEMPFUNG
FEINDL. KREUZERGRUPPEN. ERGEBNISSE
FOLGEN DURCH GKDOS F'SCHREIBEN.-
1 FW 200 UND 1 HE 177 UEBERFAELLIG.-
B) UND C.) KEIN EINSATZ
D.) 8 JU 88 ENGE SICHERUNG FUER
EIGENE SEESTREITKRAEFTE. ERGEBNIS:
1612 UHR BE 6668 LAZARETTSCHIFF
8 000 BRT, 120 GRAD=
MAR GR WEST FUEHRSTB GEH 2903
A EINS L+

KTA 53483 g

SAFETY FILM

Geheime Kommandosache

-04104-

Marinenachrichtendienst

0950

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
29/12 0925					
von MFPG durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von .....

+KR MFPG 020488 29/12 0920=

MIT AUE= KR 1 SKL=

GLTD KR 1. SKL= KR 2. SKL BDU OP=

KR FL F ATL=

~~GKDOS~~ 4. TFL MIT 3 BOOTEN UND ZZZ 24 0900 UHR BREST EIN. ZZZ 32 UND ZZZ 37 STEHEN VOR GIRONDE. VON GRUPPEN ZZZ 23 UND TTT 25 KEINERLEI NACHRICHT. IN BF 7811 EINE LUFTFEINDFUEHLUNGHALTERMELDUNG UEBER EINE EINHEIT UM 0435 UHR. MOEGLICHERWEISE ZZZ 23=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020488 A EINS+

Abschrift

1 I a
2 I Kraft
3 I Ok
4 I b

Fr 1-4 29/12

wie I K

T/Fkl. 43646/42 g.Kdos. I Ok

Geheime Kommandosache 0705

04099

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Meter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 0720				
WEPG durch				
Fernschreibamt				

45

Fernschreiben von

W/14
Actb V. D. nm IK
1 cc SKL
2.+1 SKL
3 I a
4. I op
5 I Abrpl
6. I opa
7 I ū
8 I L
9. I 1
10 chyo
nm I/K

+SSD MFPG 020482 29/12 0655=

SSD 1 SKL=

--GKDOS-- BESONDERE MELDUNGEN 29/12 MORGENS:
BISHER NOCH FOLGENDE MELDUNGEN UEBER
ZERSTOERER UND TTT-BOOTE:
A) ZZZ 24 HAT FUER 0830 UHR LOTSEN UND
ANKERPLATZ BREST BESTELLT.-
B) ZZZ 32, ZZZ 37 UM 0830 UHR PUNKT ROSE.-
C) 4 TTT-FL 0215 UHR PUNKT EIS. WEITER
UEBER EISLEBEN UND LIEBESBANK, ETWA 0800 UHR
BREST =
MAR GR WEST FUESTB GKDOS 020482 AVD+

Gr. WW Gr. WW

1. SKL 43640/43 Gkdos.

MBEB 157

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
29/12 0235				
von MFPG durch FS				
Verzögerungsvermerk				

Chefsache!

MFPG FELDW SCHMIDT

Fernschreiben von +KR MFPG OHNE NR 29/12 0145=

M AUF=

KR 1 SKL=

GLTD KR 1 SKL= KR NACHR GR NORD/FLOTTE=

KR NACHR FDZ=

: --GKDOS--CHEFSACHE --NUR DURCH OFFIZIER--

1.) NACH BISHERIGEN MELDUNGEN UND AUF GRUND DER ERTEILTEN BEFEHLE ZERSTOERERGEFECHT BISKAYA WIE FOLGT:- ''TRAVE'' SEIT 27. 1140 UHR LETZTE FEIND- FUEHLUNGSHALTERMELDUNG. KEINERLEI LEBENSZEICHEN MEHR. FRUEHES ABREISZEN FEINDLUFTFUEHLUNG VERDAECHTIG. LAGE WIEDER GUENSTIGER NACH VORLIEGEN B-MELDUNG 0034 UHR, IN DER AUSDRUCK ''VERDAECHTIGES SCHIFF'' UND EINE ZWEITE, IN DER VON ''3 INSEL-TYP'' MIT 120 GRAD, 10 SM DIE REDE. GRUPPE ANNAHM, DASZ ''TRAVE'' TREFFPUNKT 6684 DIREKT ANSTEUREND NOCH EINIGERMASZEN RECHTZEITIG ERREICHEN KOENNE.-

2.) ZERSTOERER UND T-BOOTE GETRENNT MARSCHIEREND VON FEINDLUFT NICHT ERFASZT. 0100 UHR ZERSTOERER AUF KURS ZUM TREFFPUNKT BEFOHLEN. VEREINIGUNG GEGEN 0900 UHR PLANMAESZIG. VORPOSTENSTREIFEN GEBILDET UND BIS BE 6592 NACH WESTEN VORGESTOSZEN. ZERSTOERER 0945 UHR VON FEINDLUFT ERFASZT. 8.Z.-FL AUFKLAERUNGSSTREIFEN. 4. T-FL IN 2 GRUPPEN DAHINTER. T 22 VIELLEICHT AUCH IM AUFKLAERUNGSSTREIFEN. 1000 UHR PASSIERT EIGENES

FLUGZEUG, DAS MELDET ''OBJEKT NICHT GESICHTET''
ZERSTOERER GEHEN AUF OSTKURS. GRUPPE FORDERT
1220 UHR STANDORTMELDUNG ''TRAVE''. ENTSCHLUSZ,
ETWA 1 1/2 STUNDEN AUF ANTWRT ZU WARTEN, DANN
ZERSTOERER UND T-BOOTE OSTMARSCH ANTRETEN ZU
LASSEN. MOEGLICHKEIT WIEDERKEHRTMACHENS DABEI IN
RECHNUNG GESTELLT FUER DEN FALL, DASZ ''TRAVE''
SICH NOCH MELDEN SOLLTE.-

3.) 1355 UHR ANRUF FLIEFUE ATLANTIK, DASZ 1325 UHR ZWEI
FEINDKREUZER GESICHTET IN BE 6692 OHNE KURS- UND
FAHRTANGABE. GENANNTES QU ENTSPRICHT STAND 8.
Z-FL , SODASZ ZUNAECHST VERWECHSLUNG BEFUERCHTET,
FAST GLEICHZEITIG EINGANG B-MELDUNG VON FEIND-
EINHEIT UEBER VIER ZERSTOERER. GLEICHZEITIG LIEGEN
VOR: 3 FUNKSPRUECHE, VERMUTLICH VON 8. Z-FL MIT
UHRZEITGRUPPEN 1310, 1323, 1345, DIE NICHT ZU
LOESEN. FLOTTILLE BEKOMMT BEFEHL ZUM ABBRECHEN
AUFGABE, FERNER MITTEILUNG, DASZ FT'S NICHT
LOESBAR.-

UM 1415 UHR ERNEUTER ANRUF VON FLIEFUE,
DASZ 1235 UHR EIN ANDERES FLUGZEUG BEREITS
MELDUNG GLEICHEN INHALTS ABGESETZT, DIE JEDOCH
VON SEINEN BODENSTELLEN NICHT GEHOERT. MELDUNG
IST VON FLUGSICHERUNGSZENTRALE AUFGENOMMEN UND
DAHER SO STARK VERZOEGERT.-

UM 1425 UHR EINGEHT MELDUNG VON CHEF 8.Z-FL :
1315 UHR ZWEI KREUZER QU 6697. GLEICHZEITIG
MELDET LUFT ARTILLERIEKAMPF. FRAGLICH, OB 8.Z-FL
FLUGZEUGMELDUNG VON 1235 UHR DIREKT GEHOERT.
EIGENER VERBAND BEI FEINDBERUEHRUNG NACH
LUFTMELDUNG (NACH LANDUNG) GESAMMELT AUF

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von durch				
Verzögerungsvermerk				

43

Fernschreiben von

SUEDKURS. KLARES BILD UEBER ABLAUF GEFECHT NOCH NICHT ZU GEWINNEN. MINDESTENS ZWEI FEINDGRUPPEN, EINE AUS 2 KREUZERN UND EINE AUS EINEM KREUZER UND EINEM ZERSTOERER VON NO HERANSTOSZEND. GEFECHT ZUNAECHST AUF SUEDOESTLICHEM KURS. 1420 UHR ANSATZ 4.T-FL ZUM TORPEDOANGRIFF. 1458 UHR Z 27 MIT CHEF 8. Z-FL MANOEVERIERUNFAEHIG.-

NACH GEFECHT FOLGENDE GRUPPEN:

Z 24, Z 32, Z 37, T 23 MIT CHEF 4. T-FL, T 24, T 27. GETRENNT DIE GRUPPEN: Z 23, T 22 UND T 25, T 26. - KDT. Z 32 FUEHRUNG HAUPTGRUPPE UEBERNOMMEN, NACH OSTEN ABGESETZT, ENTLAESZT 4. T-FL MIT Z 24 NACH OSTEN. VORSTOESZE Z 32 UND Z 37 ZU Z 27 DURCH KREUZER UND ZERSTOERER VEREITELT. Z 23 UND T 22 VERSUCHENM, ZWEI KREUZER NACH WESTEN ABZUZIEHEN UND DANN NACH SUEDEN HERUMZUHOLEN. ES GELINGT IHNEN, SPAETER FUEHLUNG ABZUSCHUETTELN. EIGENE LUFT STELLT MEHRERE FEINDGRUPPEN IM NORDEN FEST, OHNE KLARES BILD ZU LIEFERN. AUCH AUS B-DIENST KEIN KLARER UEBERBLICK. T 25, T 26 STANDORT UNBEKANNT, EBENSO Z 23, T 22. SEIT 2024 UHR

Man sie abzieht
mit ihnen
abzuziehen
suchen.

KEINE LUFTFUEHLUNGSHALTERMELDUNG DES FEINDES MEHR. Z 32. Z 37 WAHRSCHEINLICH DICHT HINTER 4. T-FL. -

4.) EINSATZ EIGENER LUFT: -

FLIEFUE HATTE EINGESETZT:

8 FLUGZEUGE MIT SCHIFFSSUCHGERAET ZWISCHEN 43 GRAD UND 49 GRAD NORD, DIE VON 8 GRAD WEST AUF 12 GRAD WEST BEI HELLWERDEN BIS 16 GRAD 30 NACH WESTEN AUFKLAEREN SOLLTEN, DANN KEHRT MACHEN. OESTLICHER TEIL DAHER BEI DUNKELHEIT DURCHFLOGEN, EINES DER NOERDLICHEN FLUGZEUGE 0630 UHR AUSGEFALLEN UND DURCH NEUES ERSETZT, SO GROSZE LUECKE, IN DER MOEGLICHERWEISE FEIND STAND. NOERDLICH STEHENDE AUFKLAERER HABEN JEDENFALLS VON NORDOSTEN ANLAUFENDE KREUZER AUF HINFLUG NICHT ERFASZT, SONDERN ERREICHEN GEBIET KREUZERSTANDORT ERST AUF RUECKFLUG GEGEN MITTAG. - GRUPPE HATTE BEI FLIEFUE ERBETEN EINSATZ ALLER HE 177 SO, DASZ MIT HELLWERDEN BEIM VERBAND, DA MORGENDAEMMERUNG ALS BESONDERS KRITISCHE PHASE ANGESEHEN UND HE 177 GROSZEN TEIL DER HELLIGKEIT AM VERBAND STEHEN KONNTEN. FLIEFUE DAGEGEN BEDENKEN WEGEN SCHWIERIGKEIT NACHTSTART, ZUSAMMENFUEHRUNG DER KAMPFGRUPPE, UND WEIL NIEDRIGE WOLKENDECKE IM OPERATIONSGEBIET KEHLEINSATZ AUSSCHLIESZT. ER TRAEGT WUNSCH GRUPPE DENNOCH DADURCH RECHNUNG, DASZ 4 FW MIT KEHL MIT HELLIGKEIT AM VERBAND STEHEN SOLLEN. ZUSAMMENFUEHRUNG DIESER FLUGZEUGE GELINGT TROTZ SENDEBOJE ''SCHWAN'' NICHT, SODASZ EINZELN IM RAUM. HE 177-VERAND WIRD IN

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
von durch				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

!! EINSTUENDIGE BEREITSCHAFT GELEGT. EINSATZ HE 177 ERSCHEINT FLIEFUE AUCH NACH FEIND-BERUEHRUNG ZWECKLOS WEGEN WOLKENHOEHE 400 M IM OP.-GEBIET. EINSATZ ERFOLGT TROTZDEM AUF AUSDRUECKLICHEN WUNSCHMARINEGRUPPE, OHNE ZUM ERFOLG ZU KOMMEN. VON 4 FW MIT KEHL NUR EIN ANGRIFF GEMELDET. FEHLWURF. AUSZERDEM AB 13 GRAD ZERSTOERERSCHUTZ DURCH 8 JU 88 VORGESEHEN UND DURCHGEFUEHRT. WEITERE FLUGZEUGE NICHT MEHR VORHANDEN. -

- 5.) LUFT MELDET NACH LANDUNG AUF EINEM KREUZER TREFFER UND STARKE RAUCHENTWICKLUNG UND EIGENEN ZERSTOERER BRENNEND GESTOPPT. RECHNE MIT VERLUST Z 27.- ABBRECHEN DES GEFECHTS LAESZT AUF WEITERE BESCHAEDIGUNGEN BEIM GEGNER SCHLIESZEN.-

= OB MAR WEST GKDOS 5600 CHEFS.+

+ OB MAR GR WEST GKDOS 5600 CHEFS ERHALTEN
: 29/12 43 0235 LT MN POETTGEN MBEB+

KODAK SAFETY

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

FM-Fernschreiben

41

000852

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
29/12 0030					
von MBUZ durch Uhrz.					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto v. Dan IM

SSD

+KR MBUZ 011993 29/12 0008=
MIT AUE= KR 1 SKL=
GLTD: KR 1 SKL= KR GRUPPE WEST=
+GKDOS+ AN GRUPPE HELA IST GEFUNKT WORDEN:
1.) AN GEFECHT 1500 UHR FDL KREUZER,
ZERSTOERER UND FLUGZEUGE BETEILIGT. SONST
KEIN BILD UEBER FEINDLAGE.-
2.) EIGENE ZERSTOERER UND TTT-BOOTE
VERSUCHEN RUECKMARSCH GRUPPENWEISE UND
EINZELN. UEBER U 1534 KEIN ANHALT.-
3.) ENTSPRECHEND WIND UND WETTER AUSGEHEND
VON GEFECHTSFELD ZZZ 27 IN MARQU BE 6938
NACH UEBERLEBENDEN SUCHEN. VORSICHT VOR
FEINDLUFT. SUCHE NACH HELLWERDEN ZUNAECHST
FORTSETZEN. BEI AUFTRETEN FEINDLUFT MELDEN
UND SUCHE GETAUCHT FORTSETZTEN.-
4.) FALLS WILBERG UND LANGE GEFECHTSFELD
NICHT BIS 1200 UHR ERREICHEN KOENNEN
AUSMARSCH FORTSETZEN.=
2 SKL/BDU OP 02901 /FS+

Kriegsmarine Offizierdruck
4500 • 100 44 11. 41. 6343/19 0084

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

KR-Fernschreiben

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 2030				
von MFPG durch Hyeu				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

+KR MFPG 020437 28/12 2020=
M AUE= KR 1 SKL=
GLTD KR 1 SKL= KR NACHR 2 SKL/BDU OP=
--GKDOS--ROT-- LAGEUNTERRICHTUNG: 1930 UHR.-
1.) CHEF 4. TORPFL MELDET STANDORT 1800 UHR MIT ZZZ 24, TTT 23, TTT 24, TTT 27 BF 4763, KURS 75 GRAD, 24 SM. HAT FEINDLUFTFUEHLUNGSHALTER.-
2.) STANDORT TTT 25, TTT 26 UNBEKANNT. ANFRAGE LAEUFT: NACH MOEGLICHKEIT STANDORT UND LAGE ZU MELDEN.-
3.) ZZZ 32 MELDET 1848 UHR IN BF 4763 VERSUCH ZZZ 27 ZU HELFEN ENDGUELTIG AUFGEGEBEN, DA DURCH KRZ ABGEDRAENGT, WEGEN DUNKELHEIT UND LAUFENDER BOMBENANGRIFFE. OSTKURS, HOECHSTFAHRT.-
4.) EIGENE LUFT 1825 UHR FUEHLUNG AN GEGNER VERLOREN. LETZTER FEINDSTANDORT ETWA BF 4410,

1/Skl 43984/43 gKdos

OHNE ZAHL, TYP UND KURSANGABE. ANGRIFF HE 177
DEMNACH WAHRSCHEINL NICHT ZU STANDE GEKOMMEN.
FEINDLAGE Z ZT BEI GRUPPE NICHT KLAR. EIGENE
LUFT MELDET 1900 UHR ZWEI ZERST, KURS WEST,
15 SM, BE 6630. (GRUPPE HAELT KRZ FUER MOEGLICH)=
MAR GRUPPE WEST FUEHRSTB GKDOS 020437 A EINS++

2015

Geheime Kommandosache

04041

Marinenachrichtendienst

KR-Fernschreiben

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 1942					
von durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto v. D.

+KR MBUZ 011973 28/12 1910=
MIT AUE= KR 1 SKL= =
GLTD KR 1 SKL = KR GR WEST=
--GKDOS-- SOFORT VORLEGEN.-
ROEM EINS.) ZUR HILFELEISTUNG FUER ZZZ 27
SIND ALS GRUPPE HELA 4 BOOTE ABGETEILT
WORDEN, DIE IN ETWA 150 SM ABSTAND STEHEN.
ROEM ZWEI.) AN GRUPPE HELA IST GEFUNKT
WORDEN:
1.) UM 1500 UHR EIGENE ZERSTOERER UND
TTT-BOOTE IM GEFECHT IN 6930. ZZZ 27
MANOEVERIERUNFAEHIG IN 6938. 6 EIGENE
TTT-BOOTE SETZEN SICH NACH OSTEN,
4EIGENE ZERSTOERERIM GEFECHT MIT KREUZERN
NACH WESTEN AB. ALLES MARQU. BRUNO EMIL.-
2.) IN DIESEM GEBIET MOEGLICHERWEISE
FEINDL. TRANSPORTER MIT SICHERUNG.-

Ges.
21b:

1. Skl. 43608/43. g.Kdos

3.) MIT HOECHSTFAHRT ZU ZZZ 27 ZUR HILFELEISTUNG GEHEN.-

4.) ANGRIFFSERLAUBNIS, FALLS MINDESTENS 2 TRANSPORTER ZUSAMMEN MIT ODER OHNE SICHERUNG GETROFFEN WERDEN. ANGRIFFSVERBOT AUF EINZELNE HANDELSSCHIFFE MIT ODER OHNE SICHERUNG SOWIE AUF ZERSTOERER USW., DIE NICHT IN ENGER SICHERUNG VON MINDESTENS 2 TRANFPORTERN STEHEN.-

5.) EIGENE ZERSTOER USW. HABEN ANGRIFFSVERBOT AUF UUU-BOOTE=

BDU 02848/FS+

Geheime Kommandosache

04037

Marinenachrichtendienst

KR-Fernschreiben

1925

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 – 19 a				
von MFPG durch				
--QEM--				

Fernschreiben von

+KR MFPG 020426 28/12 1835=

M AUE= KR 1 SKL=

GLTD KR 1 SKL= KR NACHR 2 SKL/BDU OP=

--GKDOS-- 1.) VON ZZZ 27 SEIT 1459 UHR KEINE MELDUNG MEHR.-

2.) ZZZ 32, ZZZ 37 UND ZZZ 24 VERSUCH ZU ZZZ 27 ZU STOSZEN 1530 UHR AUFGEGEBEN. ZZZ 32 UND ZZZ 37 UM 1700 UHR BF 4719 L.U.E. STANDORT ZZZ 24 Z ZT UNKLAR.-

Versuch jedoch

3.) ZZZ 23 UND TTT 22 NACH FUEHLUNGHALTERMELDUNG 1715 UHR ETWA BE 6865, KURS 85 GRAD.-

feindl.

4.) 4 TTT-FL 1533 UHR NACH OSTEN ENTLASSEN.-

5.) EIN KREUZER EIN ZERSTOERER 1600 UHR 6961, KURS SW=

GRUPPE WEST FUEHRSTB GKDOS 020426 A EINS OP+

1/Ind. 43983/42 gk

Zeltpost

+ 1/5 KL mit + 2/5 KL, B.H. 40 Kp 37

B-Haltestelle 15[55] über nach Zeltpost

Range fährt die Kleinzeltgespanne zum Zeltpost weiter in Richtung Zeltpost nicht mehr angenommen.

Die U-Boote wurden mit der Kapitän Dönitz Anweisung vom 27 ausgestattet.

Geheime Kommandosache

-04023-

Marinenachrichtendienst

1736

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 17[44]				
von MFPG durch [illegible]				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

+KR MFPG 020418 28/12 1720=
KR 1 SKL=
GLTD KR NACHR 2 SKL/BDU OP= KR 1 SKL=
-GKDOS--ROT-- ZZZ 23 MELDET MIT
UHRZEITGRUPPE 1618 UHR: STEHE BE 6915
4.U.E.KURS 240 GRAD, 24 SM MIT TTT 22.=
VERSUCHE ABSETZEN UND IM BOGEN SUEDWEST
NACHTS CAP VILLANO DURCHBRECHEN.
FRAGE KREUZER KURS.=
ZUSATZ GR WEST: MIT ABSICHT EINVERSTANDEN.
UEBER KREUZER KURS HIER KEINE NEUE
LUFTMELDUNG=
GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020418 A EINS OP+

1/Skl. 43 982/43 g K

Geheime Kommandosache

-04020-

Marinenachrichtendienst

35

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 16[50]				
von MFPG durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

1700

Fernschreiben von

+KR MFPG 020416 28/12 1640=

M AUE= KR 1. SKL=

GLTD KR 1. SKL= KR NACHR 2. SKL/BDU OP=

~~GKDOS~~ ROT~~~~ ZZZ 32 MELDET:

MIT UHRZEITGRUPPE 1600 UHR BE 6961

EIN FEINDL. KREUZER, EIN ZERSTOERER.

ZUSATZ GRUPPE WEST: DEMNACH ALSO ZWEI

FEINDGRUPPEN. EINE BESTEHEND AUS ZWEI

KREUZERN, DIE ANDERE AUS EINEM

KREUZER UND EINEM ZERSTOERER=

MAR GRUPPE WEST FUEHRSTB GKDOS 020416

A EINS OP+

1 Anl. 43987/43 g.Kdos.

1050 Nebel + 115 KL mit + 2/5 KL E.d.H. 071.
3 f 71.

U Boote werden angesetzt, Frühfern-
4 ½ Hfj. Boote aufklären Angriffsverdacht
nur auf maximal 2 gegenüberstehend
Frankreich in Seine Richtung

17⁰⁰ am Ge. Abt.: Luftlage an alle Kampfmit-
teilen, Lotse Angriffsverdacht ~~F~~ auf U-
Boote.

I Kl 18/10

Geheime Kommandosache

-06019-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 16[25]				
vom 1332 durch Funkm				
Verzögerungsvermerk				

1700

Fernschreiben von

+SSD MFPG 020396 28/12 1335=
AUE= SSD 1 SKL EINS K=
GLTD SSD MNO NORDDEICH= SSD NACHR MNO
BERLIN= SSD NACHR MNO BISMRACK=
--GKDOS-- FK'SPRUCH M'TIBET EINSEITIGER
DIENST UND RICHTSTRAHLER AN TRAVE VON
WESTGR.-
WETTERUEBERSICHT 28/12. VORM.
UMFANGREICHES UEBER 1035 MB. UEBER ENGLAND,
IRRLAND BIS SUEDDEUTSCHL REICHEND.
TIEFDRUCKGEBIETE. ZIEHEN NACH NO AB.
NOERDL AZOREN VERLAGERT OSTWAERTS.

VORHERSAGE: IM GANZEN MARSCHGEBIET OST BIS
NO 4 BIS 6 WOLKIG GUTE SICHT, IM
KUESTENVORFELD DUENST=
MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020396 AVD+

Gedruckt 6.41. (Berlin)

1/Skl 43928/43 g K

Geheime Kommandosache

-06019-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 16[45]				
von 1B02 durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

1700

Fernschreiben von

+SSD MFPG 020396 28/12 1335=

AUE= SSD 1 SKL EINS K=

GLTD SSD MNO NORDDEICH= SSD NACHR MNO

BERLIN= SSD NACHR MNO BISMRACK=

-=GKDOS=- FK'SPRUCH M'TIBET EINSEITIGER

DIENST UND RICHTSTRAHLER AN TRAVE VON

WESTGR.-

WETTERUEBERSICHT 28/12. VORM.

UMFANGREICHES UEBER 1035 MB. UEBER ENGLAND,

IRRLAND BIS SUEDDEUTSCHL REICHEND.

TIEFDRUCKGEBIETE. ZIEHEN NACH NO AB.

NOERDL AZOREN VERLAGERT OSTWAERTS.

VORHERSAGE: IM GANZEN MARSCHGEBIET OST BIS

NO 4 BIS 6 WOLKIG GUTE SICHT, IM

KUESTENVORFELD DUENST=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020396 AVD+

T/1B02 +3978/43 K

Flammpunktprüf

16.15
32

DE-I.M- flüssig - Alkoholik

Alle Untersuchungen von Flüssigkeiten geschieht
hier im Laboratorium. Festkörper z. T.
durch Bürsten dem Gegenüber nicht zu Offer
stellen.

flüssig sind gewisse Brennstoffe
Schmiermittel und Kraftstoffe sind
Lösungsmittel.

Geheime Kommandosache

-04015-

Marinenachrichtendienst

1610

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/XII 16[illegible]				
von [illegible] durch [illegible]				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

+KR MFPG 020410 28/12 1607=

M AUE= KR 1 SKL=

GLTD KR NACHR 2 SKL/BDU OP= KR 1 SKL=

--GKDOS--ROT-- ZZZ 23 MELDET: VERSUCHE MICH NACH WESTEN ABZUSETZEN. WERDE GEJAGT VON ZWEI KREUZERN, BE 6923=

MAR GR WEST FUEHRFTB GKDOS 020410 A EINS OP+

1524 Mg.

Geheime Kommandosache

-04015-

Marinenachrichtendienst

1610

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/XII 16[10]				
von MFPG durch Funk				
Verzögerungsvermerk				

31

Fernschreiben von

+KR MFPG 020410 28/12 1607=

M AUE= KR 1 SKL=

GLTD KR NACHR 2 SKL/BDU OP= KR 1 SKL=

--GKDOS--ROT-- ZZZ 23 MELDET: VERSUCHE MICH NACH WESTEN ABZUSETZEN. WERDE GEJAGT VON ZWEI KREUZERN, BE 6923=

MAR GR WEST FUEHRFTB GKDOS 020410 A EINS OP+

1524 Mfr.

Kriegsmarine A.St. Cuxhaven

1/Skl. I 3980/43 g. Kdos.

15-33 Z.32 mittags 4 Tiff. 30

mag Opas. Hundert 47 42.

geht um 3 Zentimeter = Z 23.3-

filz.

Geheime Kommandosache

-04003-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12				
von MFPG durch Pfingst				
--GED--				

24

Fernschreiben von

+KR MFPG 020399 28/12 1415=

KR 1 SKL=

--GLTD: KR NACHR 2 SKL/8DU OP=

KR 1 SKL=

+--GKDOS--ROT-- 1) 8 ZZZ-FL.

4 TTT-FL . HABEN RUECKMARSCHBEFEHL

ERHALTEN.-

2) EIGENE LUFT MELDET 1325 UHR

BE 6692 ZWEI FDL KREUZER NACH

8-DIENST HAT GEGNER EIGENE TTT-BOOTE

IN SICHT=

GR WEST FUEHRST8 GKDOS 020399

A EINS OP+

Imperial War Camp

T/Skl 43 929/43 g.K.

Geheime Kommandosache

-04013-

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 15[45]				
von MFPA durch				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Asto v. D.
1 SKL
+ASKL
Ia
Iop
Iwmpl
IL
3 SKL FL
Ik
dwp
mm Ik

+KR MFPG 020407 28/12 1520=
M AUE= KR 1.'SKL=
GLTD KR 1.'SKL= KR NACHR 2.'SKL/BDU OP=
-GKDOS--ROT--1458 UHR ZZZ 27
MANOEVERIERUNFAEHIG BE 6938=
MAR GRUPPE WEST FUEHRSTAB GKDOS 020407 A EINS OP+

Skl 43583/43 g. Kdos

FORM-105 6.41. GEFU

Y ▲ F I L M ●■

figure Gift:

1520
17

4 Stück Einsätze BE 6695
Arbeitsmaterial mit 2 engl.
Kreuz- oder 1 Kreuz- u. 1 Zahnstein

Geheime Kommandosache

040007-

15 M

Marinenachrichtendienst

AFPG

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
28/12 15[15]				
von MFPG durch				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

V/21
Asto V. D.

Q SKL 1
+/1 SKL 2
Ia 3
Iop 4
IL 5
B SKL FL 6
I+ 7
Qu 8

+KR MFPG 020406 28/12 1500=
M AUE= KR 1. SKL=
GLTD KR 1. SKL= KR NACHR 2. SKL/BDU OP=
GKDOS--ROT-- EIGENE LUFT MELDET
ARTILLERIEKAMPF=
MAR GRUPPE WEST FUEHRSTAB GKDOS 020406 A EINS OP+

8 X 28.12.43

1 Ski 43578/43 g. Kdos

KODAK SAFETY

03097

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 1230					
von MFPG durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

W/Kr
Asto v. D.
1 Ia
2 Iop
3 IL
4 BSKL FL
5 IL
6 Qu
7 Dmp
mm I/Kr

+KR MFPG 020392 28/12 1225=
MIT AUE= KR 1 SKL=
GLTD: KR 1 SKL= KR NACHR 2 SKL/BDU OP=
~~GKDOS~~ ~~ROT~~ BETR TRAVE.-
1) 4 TORPFL SEIT 0945 UHR AUF AUFNAHMEPUNKT.-
2) 8 ZERSTFL NACH WESTEN WEITER MARSCHIERT.
HAT 1000 UHR BE 6592 RICHTUNG TREFFPUNKT
KEHRTGEMACHT. MELDET FEINDL
LUFTFUEHLUNGSHALTER.-
3) EIGENE LUFT HAT TROTZ SEHR GUTER SICHT
OBJEKT NICHT GESICHTET.-
4) GRUPPE FORDERT TRAVE ZUR STANDORTMELDUNG
AUF. GEHT BIS ETWA 1400 UHR KEINE ANTWORT EIN.
ABSICHT FLOTTILLEN RUECKMARSCHIEREN ZU LASSEN=
MAR GR WEST GKDOS 020392 A EINS OP FUEHRSTB+

1/Skl. 43572/43 g Kr.

Kriegsmarinedruck Ottensteinhorn
400.100 Bd 11.42. 0345/119 1984

1435

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

03089

KB-Sernschreiben

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 1110					
von MFPG durch Fernschr.					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

W/28

AS.U.

1 BSKL

2 Ia

3 Iop

4 Inspe

5 BSKL FL

6 It

7 Wg

8 Mun I K

Gr. Kl. I

Zx 28.12.43

+KR MFPG 020385 S28/12 1103=

MIT AUE= KR 1 S K L=

GLTD KR 1 SKL= KR FL FUEHR ATLANTIK=

--GKDOS-- 0945 UHR 8. ZZZ-FL UND 4. TTT-FL

HABEN SICH VEREINIGT. STEHEN AUF TREFFPUNKT UND

SIND VON FEINDLUFT ERFASST=

MAR GR WEST/FUEHRSTB GKDOS 020385 AVD+

Bundesarchiv Militärarchiv
400 · 120 84 11.46 · 2441/19 1484

Geheime Kommandosache

03086

Marinenachrichtendienst

FT-Fernschreiben

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 1035					
von MFPG durch Hdos					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto V. D.

I a
I op
I op a
I Ausb
I b
q
Mm Ik

+KR MFPG 020384 28/12 1035=
MIT AUE= KR 1 SKL=
GLTD: KR 1 SKL= KR NACHR 2 SKL/BDU OP=
--GKDOS--ROT-- BETR: TRAVE.-
ENGL FLUGZEUG MELDET 0927 UHR VIER ZERST
KURS WEST OHNE STANDORTANGABE UND 0940
UHR VIER SCHIFFE IN BE 6667, KURS WEST.-
DANACH STEHEN ZERST PLANMAESZIG.-
OB VEREINIGUNG 8 ZERSTFL UND 4 TORPFL
STATTGEFUNDEN HAT, IST NICHT SICHER=
MAR GR WEST GKDOS 020384 A EINS OP FUEHRSTB+

Skl 43563/43 g. Kdos

03065

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 0455					
von MBUZ durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto V. 28/12

+SSD MBUZ 011933 28/12 0435=
MIT AUE= SSD NACHR 1 SKL=
GLTD: SSD GRUPPE WEST FUEHRSTAB=
SSD NACHR 1 SKL=
GKDOS AUF GRUPPE WEST FUEHRSTAB GKDOS
020350 A EINS V 28/12 IST FOLGENDER FT
AUSGEGANGEN: .=
KR M-OFFZ.=
1.) FEINDLICHE LUFT HAT AM TAGE ALSTERUFER
FESTGESTELLT.=
2.) ZUR ABLENKUNG GEBEN MAHRHOLZ UND
NEIDE SOFORT EIN KURZSIGNAL NACH FOLGENDEM
MUSTER AUF GRUNDFREQUENZ EINER WELLE NAH-
UND WEITDIENST NORDDEICH AB:
EINLEITUNGSZEICHEN DREI MAL PAULA, DANN
6 DREISTELLIGE GRUPPEN, VON DENEN DIE
ERSTE UND LETZTE GLEICH SEIN MUESSEN.
SENDER BETRIEBSART TOENEND=
2 SKL/BDU OP GKDOS 02807/FS+

1. Skl 43534/43 gkdos

0B063

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
28/12 0440					
vfl 0442 durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

+KR MBUZ 011934 28/12 0435=

KR NACHR 1 SKL=

GLTD KR MNO NORDDEICH=

KR NACHR GR WEST-FUEHSTAB= KR NACHR 1 SKL=

-GKDOS- AUF NAH - UND WEITDIENST NORDDEICH IN DEN NAECHSTN STUNDEN ZWEI NICHT ZU ENTSCHLUESSELNDE KURZSIGNALE MIT 6 GRUPPEN GEM. KURZSIGNALHEFT CHINA ZU ERWARTEN=

2 SKL/BDU OP GKDOS 02808/FS+

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
8000x100 6d 39.41 G348/119 FOE4

1/Skl 43977/42 gKr.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

03062

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
28/12 1425					
von MFPG durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto v.D.

+SSD MFPG 020359 28/12 0410=

SSD 1 SKL=

~~GKDOS~~ EINSATZ FL F ATL AM 28/12.-

1) FUNKMESSAUFKLAERUNG MIT 6 FW 200 IM SEEGEBIET BF 7886- BF 8473, BF 4623, BE 5623, BE 8986.' AUFKLARUNGSBEGINN 0945 UHR IN 12 GRAD WEST.'.-

2) FUNKMESSAUFKLARUNG MIT 2 JU 88 IM SEEGEBIET BF 4623, BF 1929, BE 2929, BE 5623.' AUFKLARUNGSBEGINN WIE ZU 1).-

3) ALLE VERFUEGBAREN FW 200 (KEHL) ZUR BEWAFFNETEN AUFKLARUNG IM SEEGEBIET BE 4743, BE 4481, BE 6518, BE 6811.' 0915 UHR GESAMMELT IN BF 4483.-

ANGRIFF GEGEN OBJEKT UNMITTELBAR BEDROHENDE FDL.' SEESTREITKRAEFTE.-

4) ALLE EINSATZBEREITEN HE 177 (KEHL) AB 0830 UHR EINSTUENDIGE BEREITSCHAFT=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020359 A EINS+

1. Kr. 43532/42 geh.

Geheime Kommandosache

03055

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
1212 0217				
vom MFPG durch Lungwitz				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

Asto v. D. 08.

1 k
ker -
am 1 Mrt

KR-Fernschreiben

+KR MFPG 020353 28/12 0210 =

KR 1 SKL =

GKDOS HEUTIGE LUFTAUFKLAERUNG KEIN ERGEBNIS. GEBIET NICHT VOLL GEDECKT DURCH VORZEITIGEN ABBRUCH VON 2 FLUGZEUGEN WEGEN TECHN. STOERUNG= MAR GR WEST GKDOS 020353 A EINS L FUEHRSTE+

3000/40 6.41. Ch.Fb.

Skl 43324/43 gkdos

03053

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch	
28/12 0155					
durch MFPG durch Funk					
Vergögerungsvermerk					

Fernschreiben vom

Asto V 29/X

Chef MND II bea fat
Übersch.
Fleck
NO. D.

JK.

+ KR MFPG 020350 28/12 0120=
O AUE= KR 1 SKL=
GKDOS-- UM 0016 UHR FDL. EINHEIT GEPEILT
IN ETWA BE 9120' FERNER GIBT UM 0034 UHR
ADMY. IM BILDFUNK AN C. I. C. WA UND
WEITERE BEFEHLSSTELLE FUNKSPRUCH:
'' VERDAECHTIGES SCHIFF'' (OHNE STANDORT)
GR WEST BEANTRAGT, DASS ZUR ABLENKUNG
GEGNERS VON TRAVE U-BOOT AUS BE 55 EIN
LAENGERES KURZSIGNAL GEM . KURZSIGNALHEFT
CHINA (PPP - DANN DREISTELLIGE GRUPPEN)
AUF GRUNDFREQUENZ EINER WELLE NAH- U.
WEITDIENST NORDDEICH ABGIBT=
MAR GR WEST FUERHSTB GKDOS 020350 A EINS+

1. Ltr 43525/43

03039

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

0145

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
27/12 2351					
von MFPG durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

Asto V.D.

+SSD MFPG 020333 27/12 2350=

SSD 1 SKL=

GKDOS GELB-- BETR: TRAVE.-

8 ZZZ-FL HAT FOLGENDEN BEFEHL ERHALTEN:

WENN WEITERHIN OHNE FEINDL LUFTFUEHLUNG,

KURSAENDERUNG SO,DASZ VEREINIGUNG MIT 4

TTT-FL UM 0900 UHR ERFOLGT.' DANN ZUM

TREFFPUNKT, SODASZ DIESER MOEGLICHST

ZEITGERECHT ERREICHT WIRD=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020333 A.EINS OP+

1. Ik.

1. Ik 43526/43 g.Kdos

Geheime Kommandosache

02974

Marinenachrichtendienst

1546

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
27/12. 1826				
von [illegible] durch [illegible]				
--QEM--				

Fernschreiben von

Asto v. D. 27/12 1/1427

1 K.

+SSD MFPG 020285 27/12 1445=

SSD OKM 1 SKL=

-GKDOS- AUF BISCAYAWELLE WIRD UM 1421 UHR GEFUNKT: AN 8. ZERSTFL UND 6. TORPFL VON WESTGRUPPE:

AN TRAVE HALTEN MEHRERE FEINDFLUGZEUGE FUEHLUNG. SCHIFF STEUERT WEITER NACH OSTEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020285 AVD+

1 Ble 43468/43 g. Kdos

1000-10/6 4.41. Cl.2179

1332
15

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

02972

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	Fernschreiben
27/12 1315						
von MFPG durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiben von

Asto v. D.

1 I a
I Op
2 I Ia
3 I Wilh.

an I K

+KR MFPG 020276 27/12 1305=

0 AUE= KR 1 SKL=

--GKDOS-- BETR: EIGENER LUFTEINSATZ FUER ''TRAVE''.-

A) AUF GRUND ERFASSUNG UND MEHRERER LUFTFUEHLUNGSHALTER AN ''TRAVE'' HAT FL F ATL SCHWERPUNKT HEUTIGER AUFKLAERUNG IM SEEGEBIET BE 5982 - 5368 - 5178 - BE 4938 BEFOHLEN.-

B) START HE 177 GLEICH KETTEN WEGEN SCHLECHTWETTER IM WARTERAUM ENTFALLEN.-

UEBRIGE AUFKLAERUNG PLANMAESZIG=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020276 A EINS L+

1 Ltr 43456/43 g. Kdos

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
4000 x 100 Bd 11.45. 2344/119 Fi/Mü

Geheime Kommandosache

02956

Marinenachrichtendienst

14

Eingegangen	Weiter am	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
27/12 1115					
von UKW durch Fpa					
Vermerk ---- QEM--					

Fernschreiben von

+SSD MFPG 020264 27/12 1035=

MIT AUE= SSD 1 SKL=

GLID: SSD 1 SKL= SSD NACHR' 2 SKL/BDU OP=

--GKDOS-- BETR: AUFNAHME ''TRAVE''.-

.1.) 8 ZZZ-FLOTTILLE UND ROTTE TTT25 UND TTT27 ROYAN AUS. AUSLAUFEN DURCH NEBEL VERZOEGERT. TREFFEN TTT25 UND TTT27 MIT 4. TTT-FLOTT DESHALB NICHT MEHR DURCHFUEHRBAR. ROTTE BLEIBT BEI 8 ZZZ-FL.-T=

.2.) 4 TTT-FL AUSLAEUFT 1000 UHR BREST.-

3.) FUER HEUTE VORGESEHENE LUFTAUFKLAERUNG PLANMAESZIG GESTARTET=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020264

A EINS OP+

1 Skl 43470/43 g Heft

Geheime Kommandosache

02953

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
27/12 1100					
von MFPG durch Funk					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

KR-Fernschreiben

+KR MFPG 020265 27/12 1045=

MIT AUE= KR 1 SKL=

GLTD KR 1 SKL= KR FL FUEHR ATL=

--GKDOS-- ''TRAVE'' MELDET 1017

LUFTFUEHLUNGSHALTER IN 4720 NORD 2030 WEST=

MAR GR WEST FUEHSTB 020265 A EINS+

Asto v. D.

KR 2 SKL/BDU OP= KR FDU WEST=

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
4500.1W 66 11.41. 6342/119 FORM

Abschrift

10119
•ingegangen 27.12.

SSD MFTG 74650 27.12. 0700 - SSD 1.SKL. -
Geheim - Fliegerführer Atlantik meldet: 4. Erfolgs- und Abschlußmeldung vom 26.12. 43 abgeschlossen 27.12.43 0600 Uhr.
Fernaufklärung Gr. 5: - Einsatz 1 Ju 290 Start: 0740 Uhr Mont de Marsan, Landung: 27.12.0840 Uhr Bordeaux Merignac.
Auftrag - Aufklärung mit Schiffssuchgerät im Raum 34 W/4084 - 4747 - 7656 - 7817.
Ergebnis: 1735 Uhr mit Schiffssuchgerät Erfassung eines größeren Schiffsverbandes im 2 34 W/78'92. Zusammensetzung, Kurs und Fahrt nicht festgestellt. Da Flugzeug an Grenze Reichweite Suchkurse nicht fliegen konnte.
Abwehr: - und Verluste: - Keine .

Mar.Gr. West FFührstb. Geh. 2704 A I L

B.Nr.1.SKL.53266/43 Geh.
- - - - - - - - - - - - - -

An
In
I Op
I L
I k
I u
I b
Lagezimmer
3.SKL.FL
an I West.

Abschrift

Ln. 0110 Uhr

KBZ 10092

Eingegangen am 27/12 43 - 0040 Uhr

Fernschreiben an

SSD MFPG 74616 27/12 0005= SSD 1/Skl=

Geheim

--Geheim--

Einsatzabsichten Fl F Atlk für 27/12 43.

1.) Aufklärung mit Seeziffsuchgerät westl. Biscaya.

2.) Sicherungsaufklärung vor franz. Atlantikk am Abend.

3.) Bewaffnete Aufklärung mit KE 177 (Kehl) im Seegebiet westl. Bisc. HA.

4.) Kampfeinsatz KE 177 bei Erfassen fdl. Seestreitkräfte durch Aufklärung.

Gr. West Führerstb geh. 2701

B.Nr. 1/Skl. 53253/43 gKdos

Verteiler:

Ia	Iop	IL	AM I West
IK	Ib		

Geheime Kommandosache

02919

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
26/XII 1235				
von MFPG durch Funk				
Vorgelegt/Vermerk				

Fernschreiben von

Asto v. D.

+SSD MFPG 020230 26'12 2115=

SSD 1 SKL=

-GKDOS- FLIEGERFUEH ATLK DRAHTET: EINSATZ AM 27.12.'43 WEGEN WETTER IN FRAGE GESTELLT, DA VORAUSSICHTL VERBREITETER NEBEL UND HOCHNEBEL START UND LANDUNG GEFAEHRDEN=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 020230 AVD+

I. Abteilung I a I b I Ausl/1 I L

II; gez. I K I

1. Kl. 30.09/43 Gkdos

Abschrift

Geheim

MBZ 9944
Eingegangen 26/12 11.10 Uhr **Lz. 11.25 Uhr**
Fernschreiben
+SSD MFPG 74536 26/12 1045 - SSD 1 Skl -

Geheim- Erfolgsmeldung FL F Atl v 25/12. -
A) 7 FW 200 Aufkl. für Gr West. Ergebnis: 1638 Uhr BE 6143 1 KRZ. Fahrzeichnl FlJ1 Klasse Kurs N 15 bis 20 SM. - 2 Ju 88 Gerätesaufkl. ohne Ergebnis. -
B) und C) kein Einsatz. -
D) 14 Ju 88 und 10 Ju 88 Jagdvorstöße und enge Sicherung. Ergebnis vorabgemeldet. 4 FW 190 Jagdvorstoß 1 Ju 88 Nachtjagd ohne Feindberührung-

Mar Gr West Führstb G 2602 A eins L+

1 Skl 53212g
Verteiler:
Ia
Iop
IL
IK
Ib
Lagezimmer
3 Skl FL
An I West

Marine-Nachrichten-Dienst

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:	Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:
MFPG	26.12.	15 20		Hans	
					Dringlichkeits-Vermerke: ~~D~~ SSD
		2148			
+ SSO MBEB	26/12	1413			Telegr.-Nr. 1 L E M

Berlin, den 26. XII. 1943. Chefsache! 1 SK 3 Nr 4036/43 Gkdos

Rot

1. Fernschreiben an: Gruppe Nord (Flotte) für A fincs. =

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Chefsache. Nur durch Offizier. =

Weisung für jetzige Front" beschleunigen

Dem guten gestrigen Einsatz, insbesondere der

Tat Hoyerswerda im weiteren Verfolg der SKL und

zu wünschen wäre das Aufmerksamkeitsniveau im Verfolg

der Operation.

1/SKL IK 4036/43 gkdos Chefs

II. gKdos IK I.

1 SKL Ia

IKg 26/XII

(1187)

+ SSD MBEB 0148 26/12 1415=

- GRUPPE WEST (FUESTB) FUER A EINS =

CHEFSACHE NUR DURCH OFFZ. =

AUSSCHLAG FUER JETZT AN ''TRAVE'' BEFOHLENEN WEG GABEN GESTRIGE FEINDLAGE , UNGEWOEHNLICHE LAGE DES TAGKURSES IM ANDEREN VORSCHLAG DER SKL UND ZU NOERDLICHE LAGE DES AUFNAHMEPUNKTES IM VORSCHLAG DER GRUPPE=

1/SKL ROEM. EINS K 4036/43 GKLOS CHEFSACHE +

1/ SKL ROEM EINS K 4036/43 GKDOS CHEFSACHE FUER FUEHRSTA ERHALTEN: FELDW SCHMIDT 26.12. 1520 UHR+

7a

Marine-Nachrichten-Dienst

weiter an:	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch:
MBUZ	26.12.	1455		Klud
+ KR MRFB	0147	26/12	141	

Fernsprech-Nr. des Bearbeiters:

Dringlichkeits-Vermerke:
KR

Telegr.-Nr.

Berlin, den 26. XII 1943. Chefsache! 1/SKL 2. Kr 4035/43 Gkdos

Rott

1. Fernschreiben an: KR 2/SKL B.d.U. Ofz

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Chefsache. Nur durch Offizier.

„Togo" marschiert heute nacht von

BE 4244 über 2872 und 5644 nach

6684. Dort verweilen bis 28. XII. 10 Uhr wegen

Zerstörer und T-Boote bis 1600 Uhr.

1/SKL I K 4035/43 g Kdos Chefs

II. km. I an I fkw 1/421

III. g.Kdo I K I.

1/SKL I K a

I K 26 XII

+ KR MBEB 0147 26/12 1415 =

KR 2/ SKL BDU OP =

CHEFSACHE NUR DURCH OFFZ.=

''TRAVE'MARSCHIERT HEUTE ABEND VON B E 4244
UEBER 2872 UND 5644 NACH 6684. DORT WARTEN AB
28. 12. 10 UHR EIGENE ZERSTOERER UND T-BOOTE
BIS 1600 UHR .=

1/SKL ROEM. EINS K 4035/43 GKDOS CHEFS.-+

1/ SKL ROEM.1 K 4035/43 GKDOS CHEFSACHE ERHALTEN
26/12 14.55 UHR OOBLT MARZINEK MBUZ +

Abschrift

MBBZ 02854
Eingegangen 26/12 10.17

Fernschreiben
+KR Blitz 020172 26/12 1011 -
KR Blitz Skl für K Kpt Neuß -
GKdos Aufklärung vom 25/12: 7 FW 200 mit Suchgerät BE 9774 - BE 3447 - BE 2547 - BE 8874.-
Ergebnis: 1638 Uhr BE 6143 ein Kreuzer vermutl Fiji-Klasse, Kurs N. 15 - 20 SM. - Aufkl Raum gedeckt. -
Mar Gr West Führstb GKdos 020172 A eins L-

1 Skl 43361/43 gKdos
Verteiler:
Pr.Nr. 1 Ia
2 IL
3 IK
4 Ib

An I West

KR

Abschrift Geheime Kommandosache! 6

1.Skl. B.Nr. 4[illegible]2/43 Gkdos

Marinenachrichtendienst

Verteiler: Pr.Nr. 3= I k

MBBZ 02822

Eingegangen am 25/12 2155 Uhr 42= I b

Abschr. f. Ob.d.M. gef. z.d.A.bei Rm

Fernschreiben

von KR MBUZ 011856 25/12 2145 =
mit A Ü = MBEB TM 2: KR 1 Skl =
KR 1 Skl sofort Ob.d.M. vorlegen =
gltd KR 1 Skl =
KR1 Skl für Ob.d.M. = KR Gr. West F-Stab =

--Gkdos--

Sofort vorlegen--
Zu Chefsache 2 Skl/BdU Op 02502 A eins:
U 305 meldet auf Anfrage mit Kurzsignal "Ja" =
2 Skl/BdU Op A eins 02505/FS+

Abschrift

Geheime Kommandosache

1.Skl. B.Nr. 4030/43 Chefs.

Eingegangen 26. Dezember 1943

5

ePernschreiben

von KR MBUZ 0311 25.12.1943 2030 -
KR Gruppe West
KR 1. Skl
(sofort Ob.d.M. vorlegen KR 1.Skl

Chefsache!
Nur durch Offizier!

—Gkdos Chefsache nur durch Offizier —

1. U 305 meldet um 1850 Uhr:
   U 1534 (Zusatz: Den Booten genannter Deckname für Osorno)
   Stand 1230 Uhr B E 7242 , Kurs 180 Grad, 5 sm.
2. Boot hat folgenden F T erhalten:
   An Bahr:
   Osorno bereits in Mar.Ob.Bruno Fritz. Umgehend melden, ob gesichtet Schiff die Alsterufer sein kann.
3. Boote haben erst heute um 2010 Uhr namentliche Ankündigungen der Alsterufer erhalten durch FT:
   Ab 26.12. wird zweiter Blockadebrecher Alsterufer im Gebiet B E erwartet. Alle bisher gesperrten Gebiete bleiben weiterhin gesperrt, bisherige Befehle für Osorno gelten auch für Alsterufer.

2/Skl BdU Op 02502 A eins Chefs.

Verteiler: Pr.Nr. 2 = I k
3 = I b

Geheime Kommandosache

02810

Marinenachrichtendienst

Fernschreib-Verkehr

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	durch
25.12. 1930 Uhr				
von				
Verzögerungsvermerk				

Fernschreiben von

W/T5 bei IM
Asto v. D. ~~Abt. I Abtlg~~

z.d.A. I K I

+KR MFPG 020006 29/12 1920=
KR 1 S.K.L.: FUER KORV. KAPT.: NEUSZ=
-+GKDOS+- GRUPPE HAT ALS AUFNAHMEPUNKT ''TRAVE''
AN ZERSTOERER UND TORPEDOBOOTE GEGEBEN 46 GRAD
40 MIN NORD, 12 GRAD 30 MIN WEST.: VON HIER
105 GRAD.: ES WIRD GEBETEN, DIESE WERTE BEI
KOMMENDEN UEBERLEGUNGEN ALS FESTSTEHEND
ANZUSEHEN=
MAR GRUPPE WEST/FUEHRSTB GKDOS 020006 A EINS+

1/Skl 4376/43 g.k.

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch	
25. XII. 1950						
von durch						
Verzögerungsvermerk						

Fernschreiber von gleitweg AI Gr. Ob M — 1/SKL IK

. DIE SKL HAT GEWISS E BEDENKEN GEGEN DIE TAGSTRECKE VON BE 2416 NACH 2353 UND STARRKE BEDENKEN GEGEN DEN AUFNAHMEPUNKT IN 6343 . DIESER PUNKT LIEGT ZU WEIT NOERDLICH UND ZU NAHE IM FEINBEREICH SKL SCHLAEGT DAHER VOR DEN AUFNAHMEPUNKT NACH ETWA 6684 ZU VERLEGEN . DIESER PUNKT KANN AUF ZWEI WEGEN ANGESTEUERT WERDEN . ERSTER WEG, AEHNLICH IHREM VORSCHLAG UEBER 2736 2665 NACH 6684 .
ZWEITER WEG UEBER 27 36 5642 NACH 6684
GEGEN ZWEITEN WEG HAT OB D M GEWISS E BEDENKEN WEGEN DES MOEGLICHEN DAUERAUFENTHALTES DER TRAEGERGRUPPE IN 50 ODER 40 . SKL DAGEGEN GLAUBT , DASS TRAGER NACH 4 ZERSTOEREVERSENKUNAEN DORT VERGRAEMT.
OB D M WILL ENTSCHEIDUNG ERST MORGEN VORMITTAG NACH EINGANG DER HEUTIGEN FERNAUFKLAERERI MELDUNGEN FAELLEN. OB D M IST SEHR FUER JETZT VORGESCHLAGENEN WEG 1 UND HAT DEN VORSCHLAG VON SKL ZUGESTIMMT DIE KURSE DER TORPEDOBOOTE UND ZERST WIE VON GRUPPE VORGESCHLAGEN, BEIZUBEHALTEN UND DIE ZERSTOERE UND BOOTE ERST IN DEN LETZTEN STUNDEN AUF DEN TREFFPUNKT ZUDREHEN ZU LASSEN . -
ES SOLLEN SOZUSAGEN ZWEI FINGER, DIE IN FALSCHE RICHTUNG ZEIGEN IN DIE BISKAYA GELEGT WERDEN.
DIE NOTWENDIGE KURSAENDERUNG KANN MEINER ANSICHT NACH OHNE SCHWIERIGKEITEN NACHTRAEGLICH DURCH FUNK BEFOHLEN WERDEN . FTG

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
4000 x 150 gd 21. 41. 4344/50 Pappe

JAWOHL ICH BIN AUCH FUER DEN WEG 1 WIR HABEN NUR SOWEIT NOERDLICH ANGESETZT, WEIL WIR GLAUBTEN DASZ DER ALTE PUNKT LORE ZWECKMAESZIG EINZUHALTEN SEI. UND DARAUS ERGIBT SICH DANN WENN DIE TAGSTRECKE AM 27. NICHT GENAU NACH OSTEN FUEHREN SOLL, DER PUNKT 2362 UND DARAUS WIEDER DER AUFNAHMEPUNKT. DER WEG 1 IST BEZUEGLICH DER TEUSCHUNG NICHT SO GUT. WIE DER VON UNS VORGESEHENE. VIEL BRINGT DER WEG 1 BEZUEGLICH DES ABSTANDES VON DER BRITISCHEN INSEL OHNEHIN NICHT DASZ SIND UNGEFAEHR 50 MEILEN, DIE WIR WEITER WEGBLEIBEN. JEDENFALLS IST DER WEG 2 MEINER ANSICHT NACH NICHT GUT AUCH WENN DIE TRAEGERGRUPPE NICHT MEHR DASTEHEN SOLLTE. WEIL DIE TAGSTRECKE AM 27. UNANGENEHM IST. ZU DER FRAGE DER SCHEINKURSE VON ZERST. UND TTT-BOOTE: BEIDE VERBAENDE ZUNAECHST SO ZU STEUERN, DASZ SIE NICHT AUF DEM TREFFPUNKT BLEIBEN NN ZEIGEN, WUERDE VORAUSSETZEN, DASZ MAN FRUEHER AUSLAEUFT, DANN WUERDE ABER DIE 4. TTT-FLOTTILLE BEREITS BEI TAGE AUF OESTLICHE KURSE GEHEN MUESSEN UND DAS WOLLTEN WIR VERMEIDEN, WENN ES ABER BEFOHLEN WIRD IST ES ZEITLICH ZU MACHEN. ES KOENNEN UNGEFAEHR 7 STUNDEN FRUEHER IN SEE GEGANGEN WERDEN. ICH FUERCHTE ALLERDINGS, DASZ DIE IN DER GRUNDTENTENZ IM NORDOESTLICHEN KURSE VON ZERSTOERERN UND TBOOTEN EBEN DOCH DAZU FUEHREN, DASZ DIE LUFT DAS OBJEKT FINDET. DA IST DER GEDANKE NAHELIEGEND, UBERHAUPT AUF ZERST UND T-BOOTE ZU VERZICHTEEN. GENERAL KESSLER HAT DEN VORSCHLAG HEUTE AN UNS HERANGETRAGEN. GRUPPE IST ABER TROTZDEM DER ANSICHT, DASZ DIE TAGSTRECKE AM 28. AUF JEDENFALL UNTER FLAKSICHERUNG VON ZERST UND TBOOTEN ZURUECKGELEGT WERDEN MUSZ UND DAS WIRD SO ODER SO DAZU FUEHREN, DASZ DAS SCHUTZOBJEKT NOCH VOR DER AUFNAHME VON DER FEINDLUFT GEFASZT WIRD, ABER MAN MUSZ EBEN ALLES TUN UM DIESES ERFASZT WERDEN MOEGLICHST SPAET D H FRST KURZ VOR DEM ZUSAMMENTREFFEN ZU LEGEN. ICH WERDE NUN

Geheime Kommandosache

Marinenachrichtendienst

Eingegangen	Weiter an	Tag	Uhrzeit	Rolle	durch
gen durch					
Verzögerungsvermerk					

Fernschreiben von

FOLGENDES MACHEN: WIR WERDEN UNSERE BEFEHLE NEBST
WEGEKARTE NOCH HEUTE NACHT AN DIE FLOTTILLEN GEBEN
UND AUF DIESER BASIS AUFBAUEND SPAETERE AENDERUNGEN
BEFEHLEN. DANN WAERE ICH SOWEIT IM BILDE HABEN SIE
NOCH ETWAS FTG. WIE BEURTIELEN SIE DAS SEEGBIET
ZWISHCNE 24 UND 34 NACH NORDEN . DORT TRETEN HAEUFIG
ORTUNGNEN FEINFLICHER EINHEITEN AUF. DAFUER NEHEMEN
QB D M UND SKL WENIG LUFT DORT AN M ICH SCHLAGE VOR
WENN HIER DIE ENTSCHEIDUNG FAELLT, GIBT SKL SOFORT
DEN FT UEBER DEN EINZUSCHLAGENDEN MARSCHWEG AN
ALSTERUFER HERAUS UNTER GLEICHTEITIGER DURCHGABE AN
GRUPPE UM DAS SCHIFF RECHTZEITIG ZU UNTERRICHTEN.
IHRE BEFEHLSFUEHRUNG SOLL DADURCH NICHT ANGETASTET
WERDEN. ICH PERSOENLICH HALTE DEN WEG ZWO FUER DEN
BESTEN , WEIL ICH GLAUBE , DASS OSORNO DAS TRAEGER
FLUGZEUG MIT ERFOLG DURCH EINEN SUEDKURS DORT GETAEUSCHT
HAT. DES WEG ZWO BRINGT AUCH ETWA EIN BIS ZWEI
STUDNE ZEITGEWINN , WAS ZU BEDENKEN IST, DA ALSTERUFER
NICHT WIE OSORNA AUF 15 SONDERN NUR AUF 14 KNOTEN
KOMMT. DURCH EINE ERST IN DEN LETZTEN STUNDEN
ERFOGENDE KURSAENDERUNG DER ZERTST WIRD SICH DER
AUFNAHMEPUNKT VIELLEICHT ZEITLICH ETWAS GEGEN MITTAG
HIN VERSCHIEBEN. DIES LAESST SICH GLAUBE ICH EHER
IN KAUF NEHEM ALS EIN WESTL TAGKURS DER SICHERUNGS
VERBAENDE AM 27 M FTG

JA ALSO ICH HALTE EINEN WESTLICHEN NACHTKURS WENN EIN FUEHLUNGSHALTER DRAN IST FUER EBENSO GEFAEHRLICH IM UEBRIGEN IST OSORNO VON DEM TRAEGERFLUGZEUG NICHT AUF SUEDKURS GESICHETET WORDEN, SONDERN AUF SUEDSUEDOST, KURS GESICHTET WORDEN. ICH BIN EIGENTLICH GEGEN DIESEN SUEDKURS DER KEINEN RAUM GEWINNT. TAEUSCHUNG KANN NACHDEM DER FEIND DAS FINRRINGEN VON OSORNO GEMERKT HAT NUR GELINGEN, WENN MAN GANZ FRESCH IST UND DAS WUERDE MEHR FUER UNSEREN VORSCHLAG SPRECHEN. ICH BIN ALSO INNERLICH AM MEISTEN FUER DEN VORSCHLAG DER GRUPPE HALTEN DEN WEG 1 FUER TRAGBARADEN WEG 2 NICHT FUER GUENSTIG, DA ER PRAKTISCH DASSELBE MACHT WIE OSORNO FTG+. ICH GLAUBE DAS WAERE DANN ALLES DIE ZEIT DRAENGT. FTG+

JA ALLES ANTWORT KOMMT VON HIER SOBALD ENTSCHEIDUNG FAELLT FTG ENDE

ICH SCHLAGE VOR UEBERNAHME DER BEFEHLSFUEHRUG GRUPPE ERST MACHDEM SKL DIE NEUE MARSCHRUTE GEFUNKT HAT, DAMIT GANZ KLARE VERHAELTNISSE HERRSCHEN FRAGE EINVERSTANDEN? JAWOHL MACHEN WIR FTG SCHLUSS

ICH WERDE DANN SELBSTSTAENDIG UNMITTELBAR NACH DEM DIE NEUE MARSCHRUTE GEFUNKT IST AN ALSTERUFER GEBEN FUEHRUNG GRUPPE WEST+ SCHLUSZ AUF WIEDERSEHEN

AUF WIEDERSEHEN SKSKSK

Fernschreiben von + KR MFPG OHNE NUMMER 25.12. 1150

= KR 1. SKL =

GKDOS/CHEFSACHE NUR DURCH OFFIZIER =

UM TRAEGERGRUPPE, DIE STATIONAER IN BE 50 ANGENOMMEN WIRD, ZU UMGEHEN, IST BEABSIHTIGT:

1) WEITERMARSCH ALSTERUFER MIT NORDKURS UEBER BE 2416 27. MORGENS NACH BE 2362 27. ABENDS BIS BE 6343. DORT 28. 1000 UHR AUFNAHME DURCH ZERSTOERER UND TTT BOOTE.=

2) TTT BOOTE AUSLAUFEN BREST UEBER PUNKT LIEBE NACH BF 5571, DANN MIT DIREKTEM KURS AUF TREFFPUNKT. AUSLAUFEN SO, DASS PUNKT LIEBE MIT EINBRUCH DUNKELHEIT ERREICHT WIRD. =

3) ZERSTOERER AUSLAUFEN ROYAN UEBER PUNKT ROSE, VON DORT KURS AUF BE 9314. AUSLAUFEN SO, DASS BF 8255 27. MIT DUNKELWERDEN ERREICHT WIRD. ZUSAMMENFUEHRUNG ZERSTOERER MIT SCHUTZOBJEKT UND TTT BOOTEN AUF BEFEHL GRUPPE WEST JE NACH LAGE.

4) GETRENNTES MARSCHIEREN ZERSTOERER UND TTT BOOTE, SOWIE ANFAENGLICHER SCHEINKURS ZERSTOERER ZUR TAEUSCHUNG ETWAIGER FEINDLICHER FUEHLUNGSHALTER, DAMIT NICHT ZERSTOERERKURS VON ANFANG AN AUF TREFFPUNKT HINWEIST. =5) JE NACH LAGE FUER

ALSTERUFER BREST ODER BORDEAUX ALS ZIELHAFEN
VORGESEHEN. =

6) PLANUNG IST OB D M VORGETRAGEN UND VON IHM GEBILL
7) EINVERSTAENDNIS UND ENTSPRECHENDEN BEFEHL AN
ALSTERUFER VON DORT BALDIGST ERBETEN.=

MAR GR WEST FUEHRSTB GKDOS 5570

MAR GR WEST FUEHRSTAB GKDOS 5570 A EINS
CHEFS ERHALTEN 25/12 1205 LT MN POETTGEN MBEB

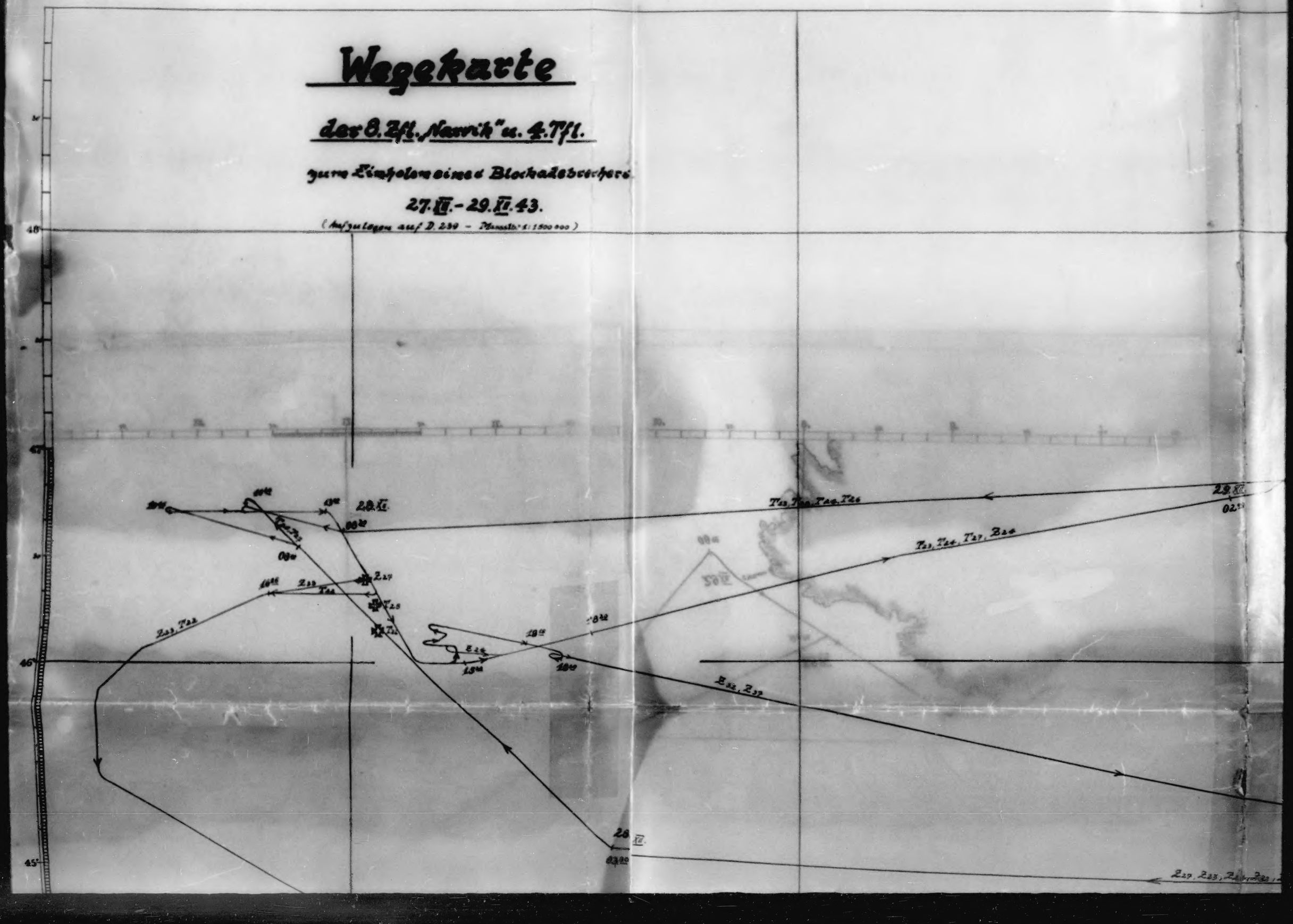
Wegekarte

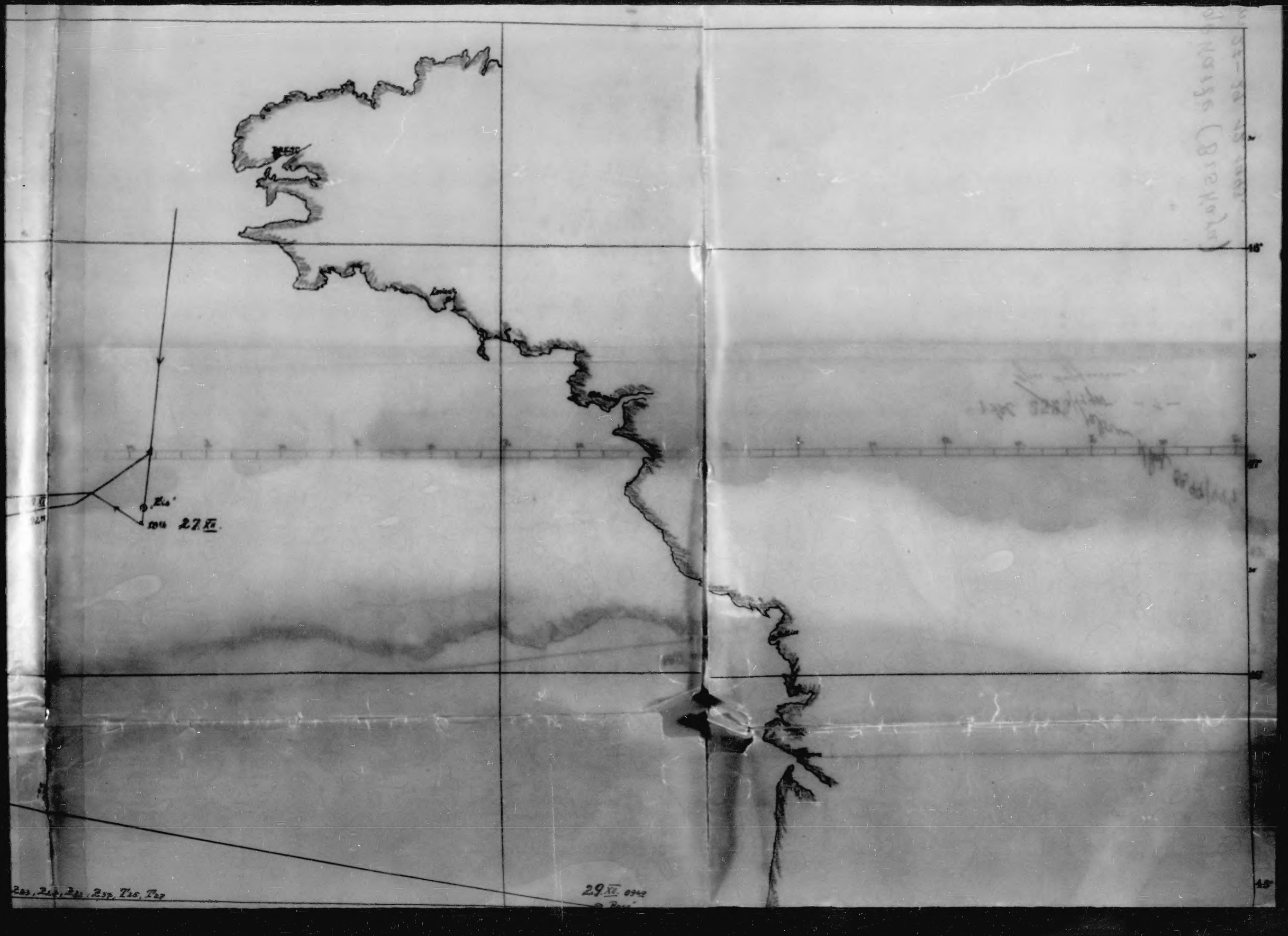
der 8. Zfl. „Nauvik" u. 4. Tfl.

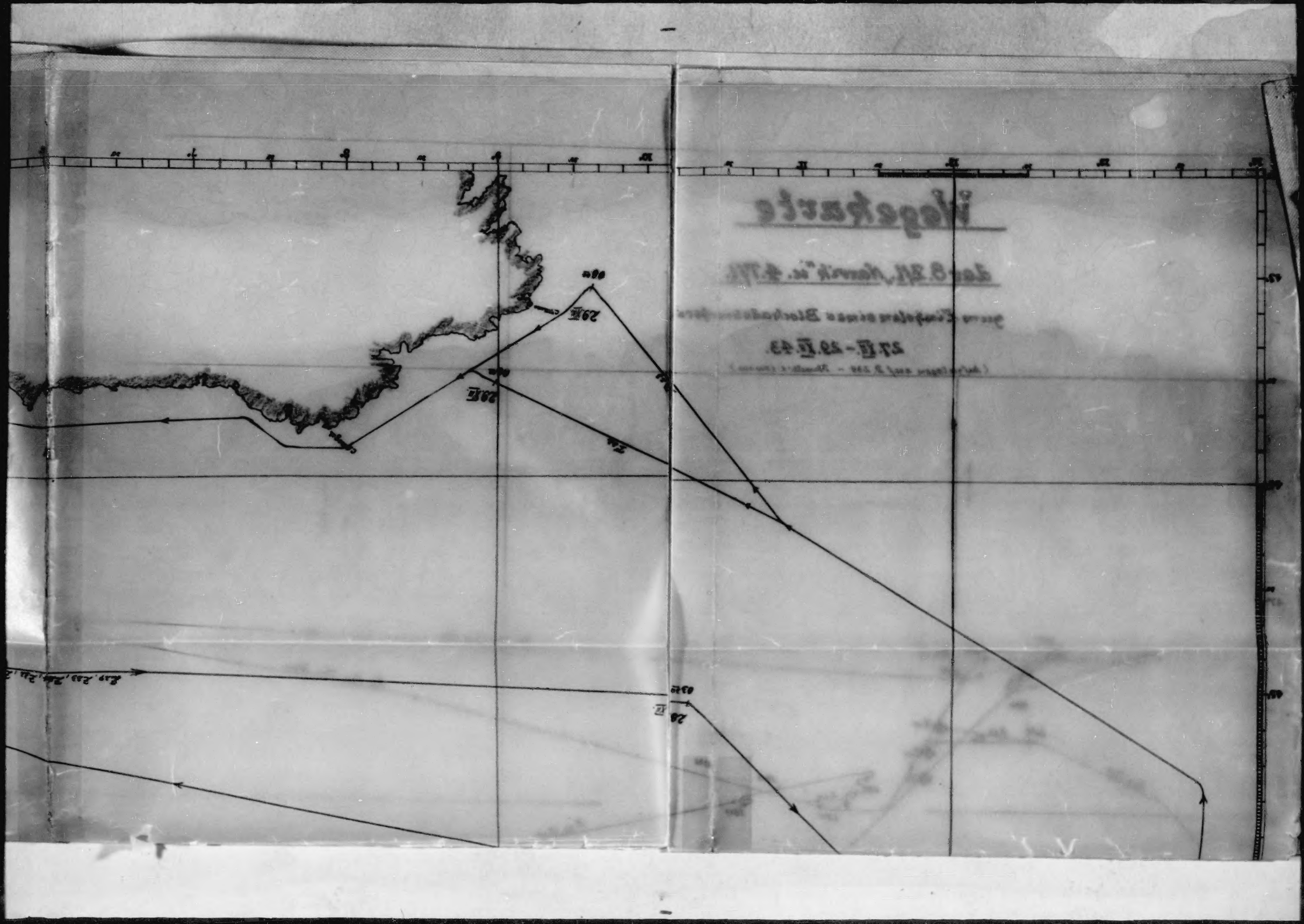
zum Einfahren eines Blockadebrechers

27. XI. - 29. XI. 43.

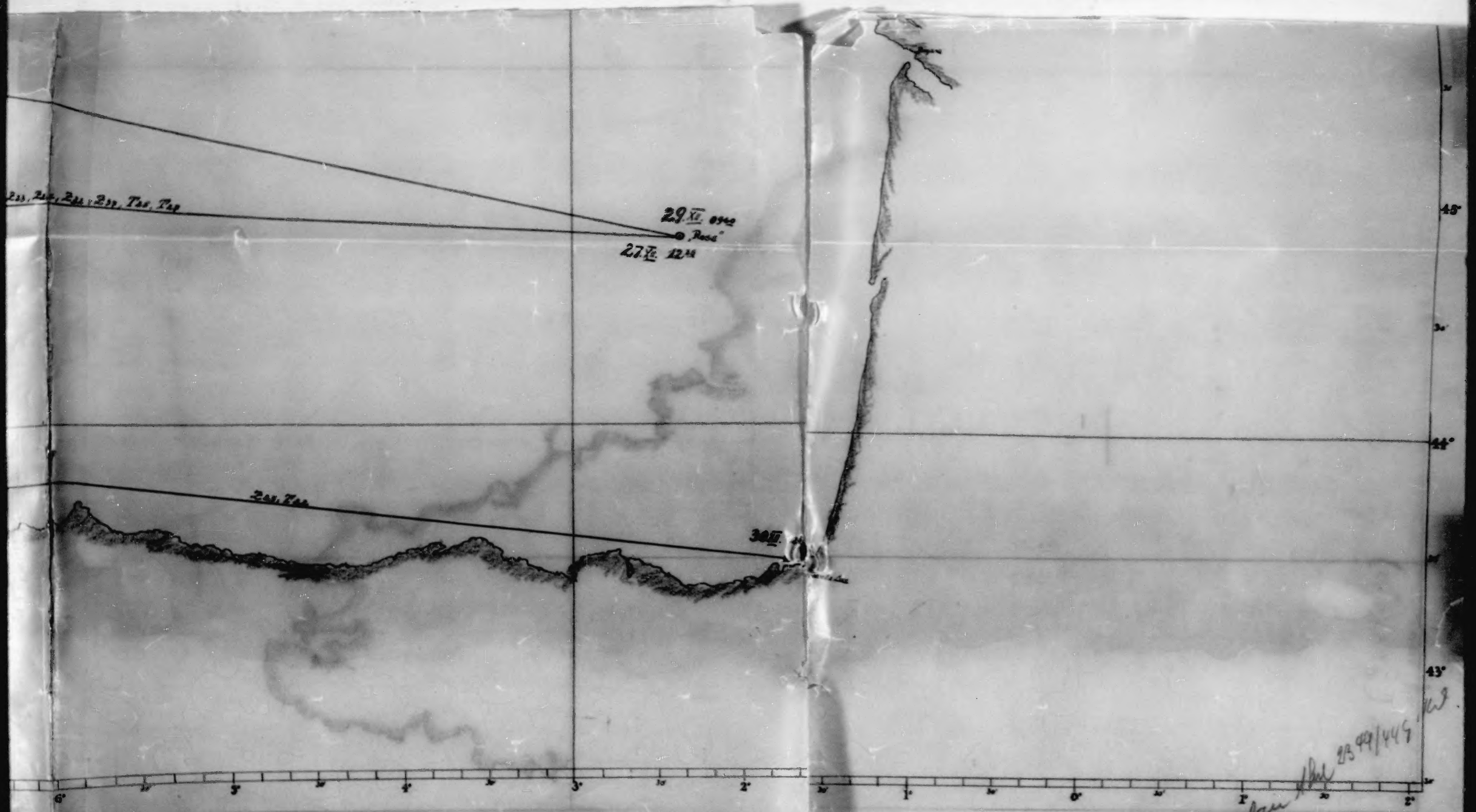
(Aufzulegen auf D 239 – Maßstab 1:1 500 000)



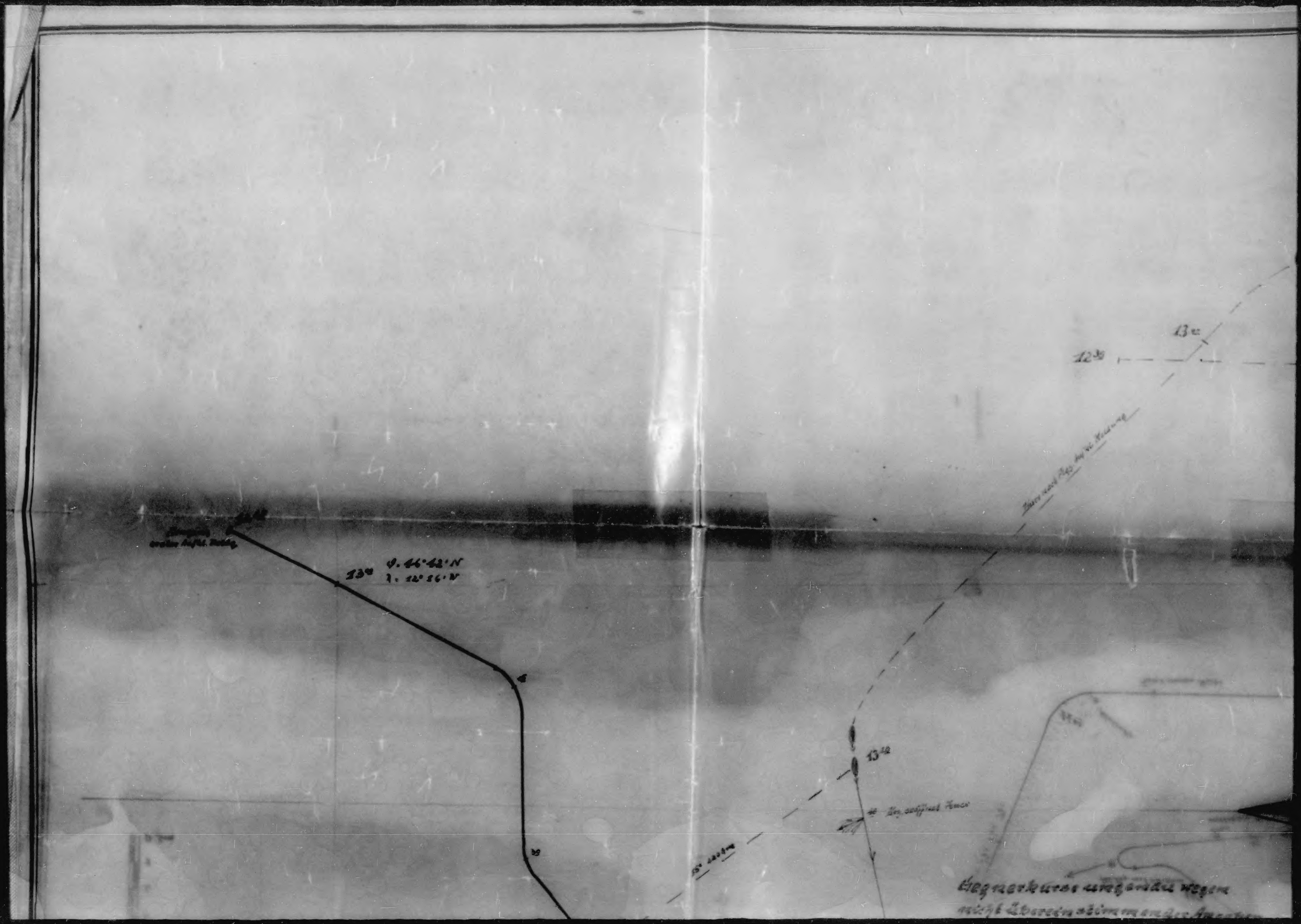

27.XII.
29.XII.



KODAK SAFETY FILM



1 Arc 2525/44 ... 1 —


13
12
13
φ. 46°42' N
λ. 12°16' N
13
Gegnerkurse ungenau wegen
nicht übereinstimmender Angaben

Gefechtsskizze.

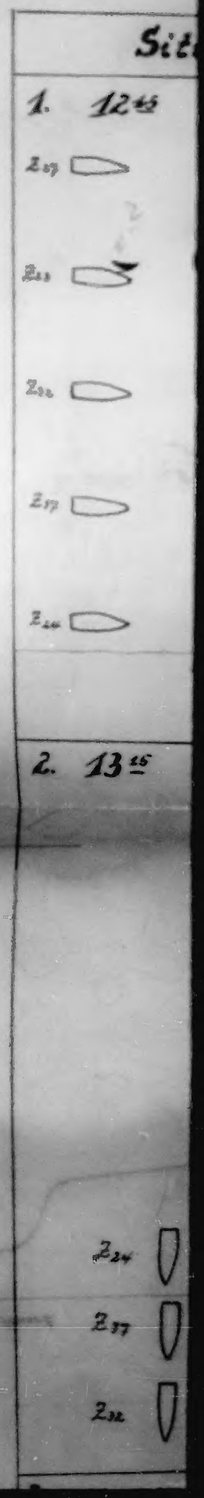
Aufgestellt nach dem K.T.B.'s der 4. Tfl.

Z32, Z37, Z24, Z23, T23, T24, T25, T26, T27

über das Gefecht in der Biscaja
am 28.12.43.

Z22?
T22?





400/44

Gefechtsskizze.

Aufgestellt nach dem K.T.B.'s der 4. Tfl.

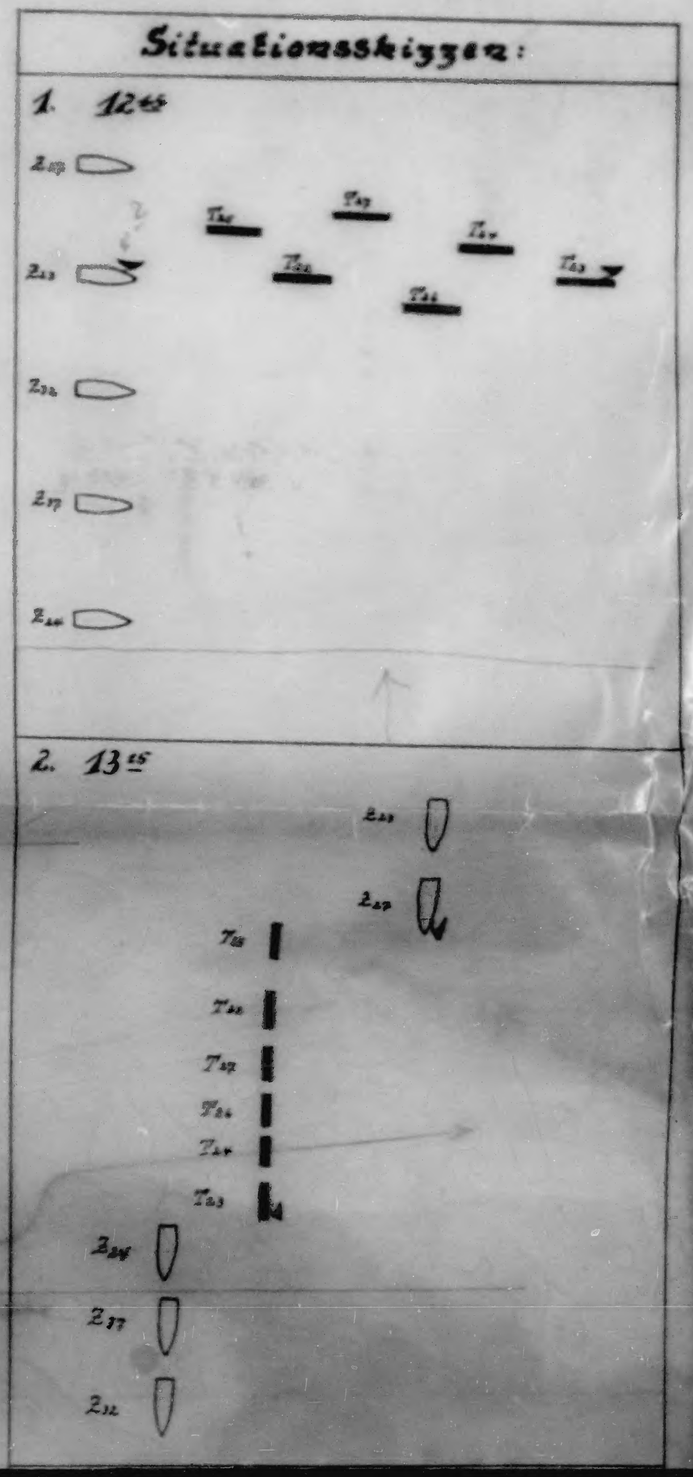
Z32, Z37, Z24, Z23, T23, T24, T25, T26, T27

über das Gefecht in der Biscaja
am 28. 12. 43.

Z22?
T22?

14°

ONO 6
lange hohe Ostdühnung
grobe See
niedrige Wolkendecke.

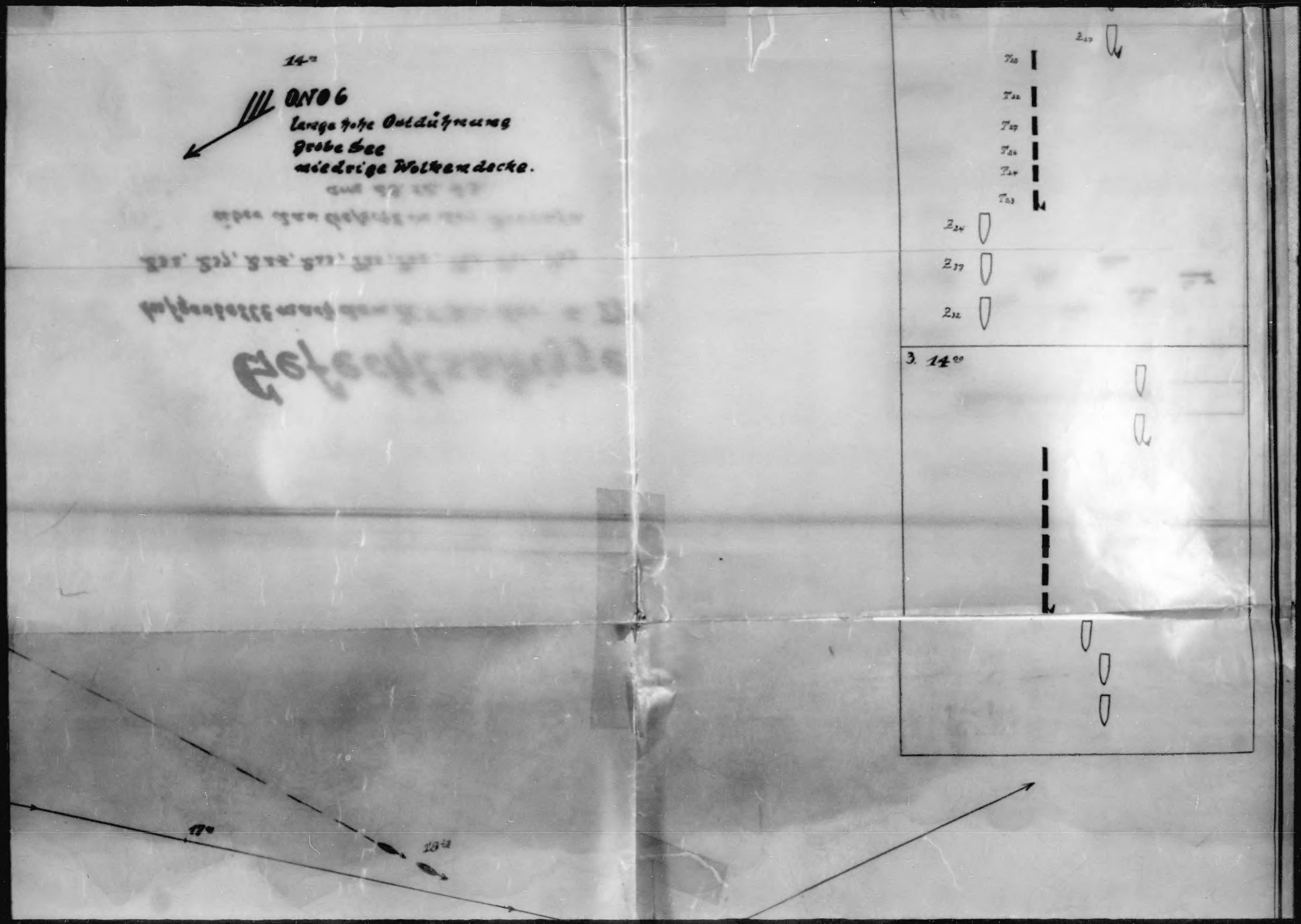


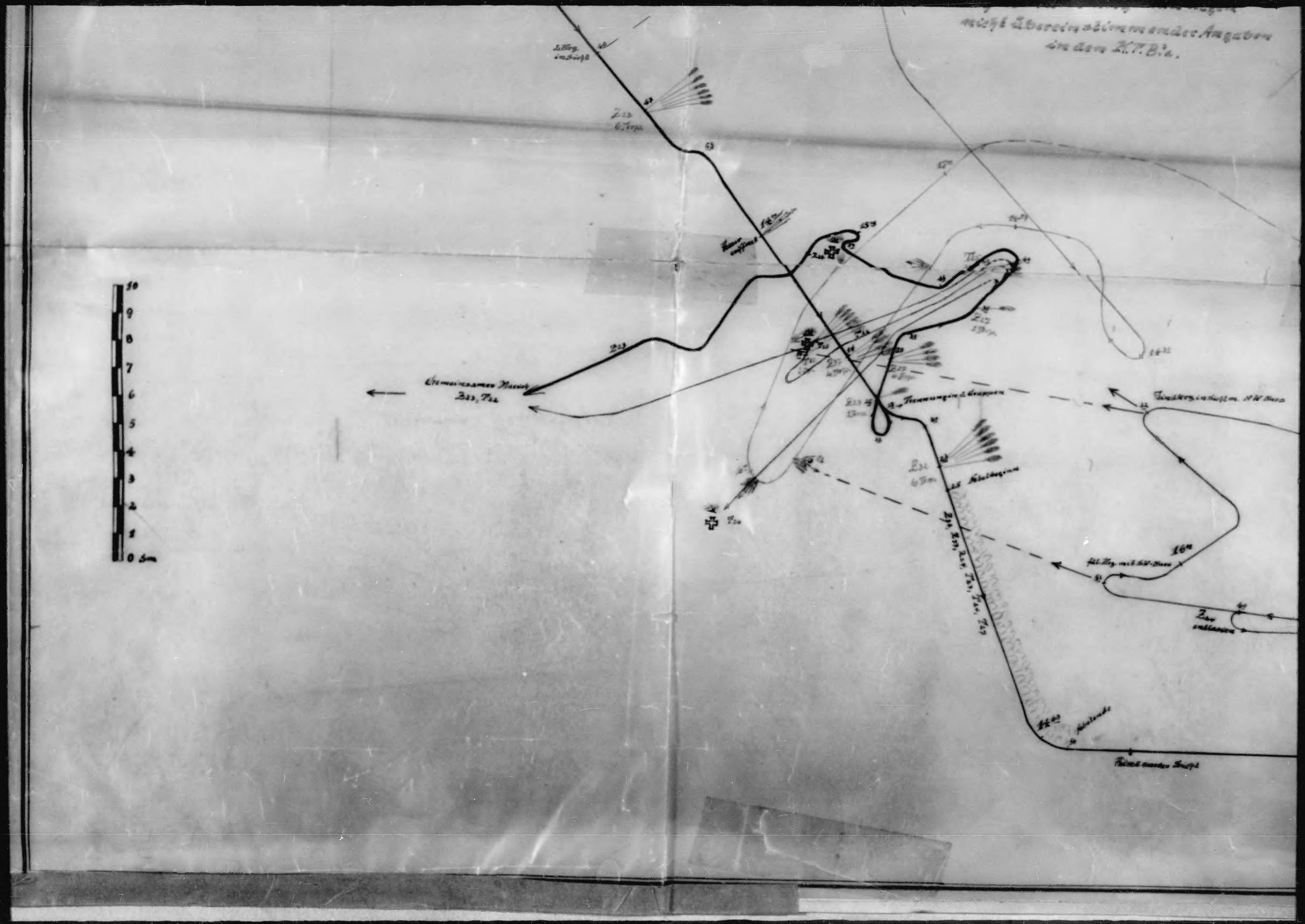
Gegnerkurse angenommen wegen
nicht übereinstimmender Angaben
des Z.T.B.'s.

ONO 6
lange hohe Ostdünung
grobe See
niedrige Wolkendecke.

N

Wegnerkurve ungefähr richtig
nicht übereinstimmende Angaben
in den K.T.B.'s.


14°
ONO 6
lange hohe Ostdünung
grobe See
niedrige Wolkendecke.
3. 14°
17°
18°


nicht übereinstimmender Angaben
in den K.T.B.'s.
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0 Sm

nicht übereinstimmender Angaben
in dem K.T.B.'s.

17h

14h 27

15h

14h 32

Z13 4h
13 Pm.

Z13
1 Pm.

Z13
4 Pm.

Z24
6 Pm.

Z24

Z24, Z27, Z28, T23, T24, T27

Z24

Z24

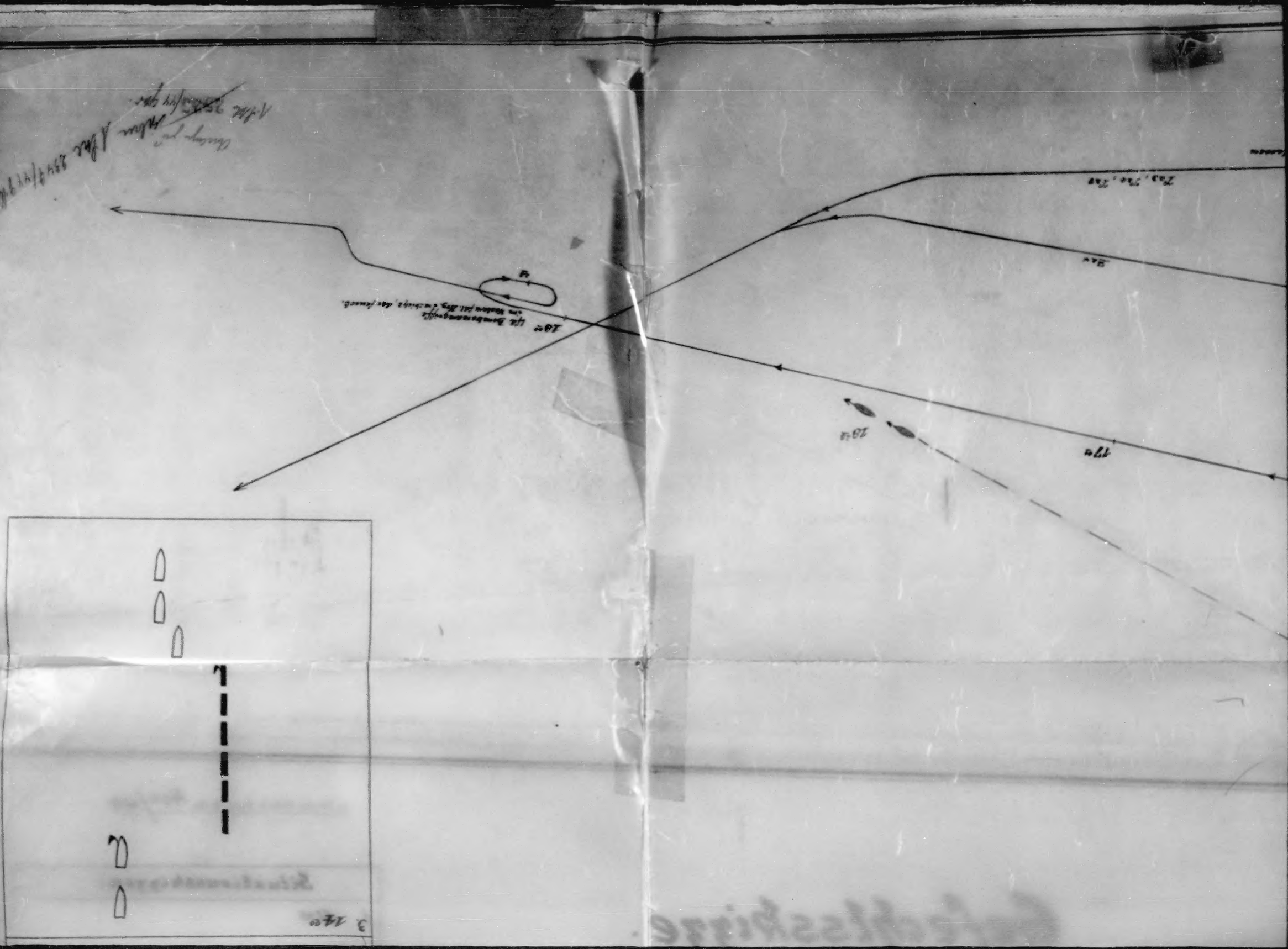
Z24

Z24

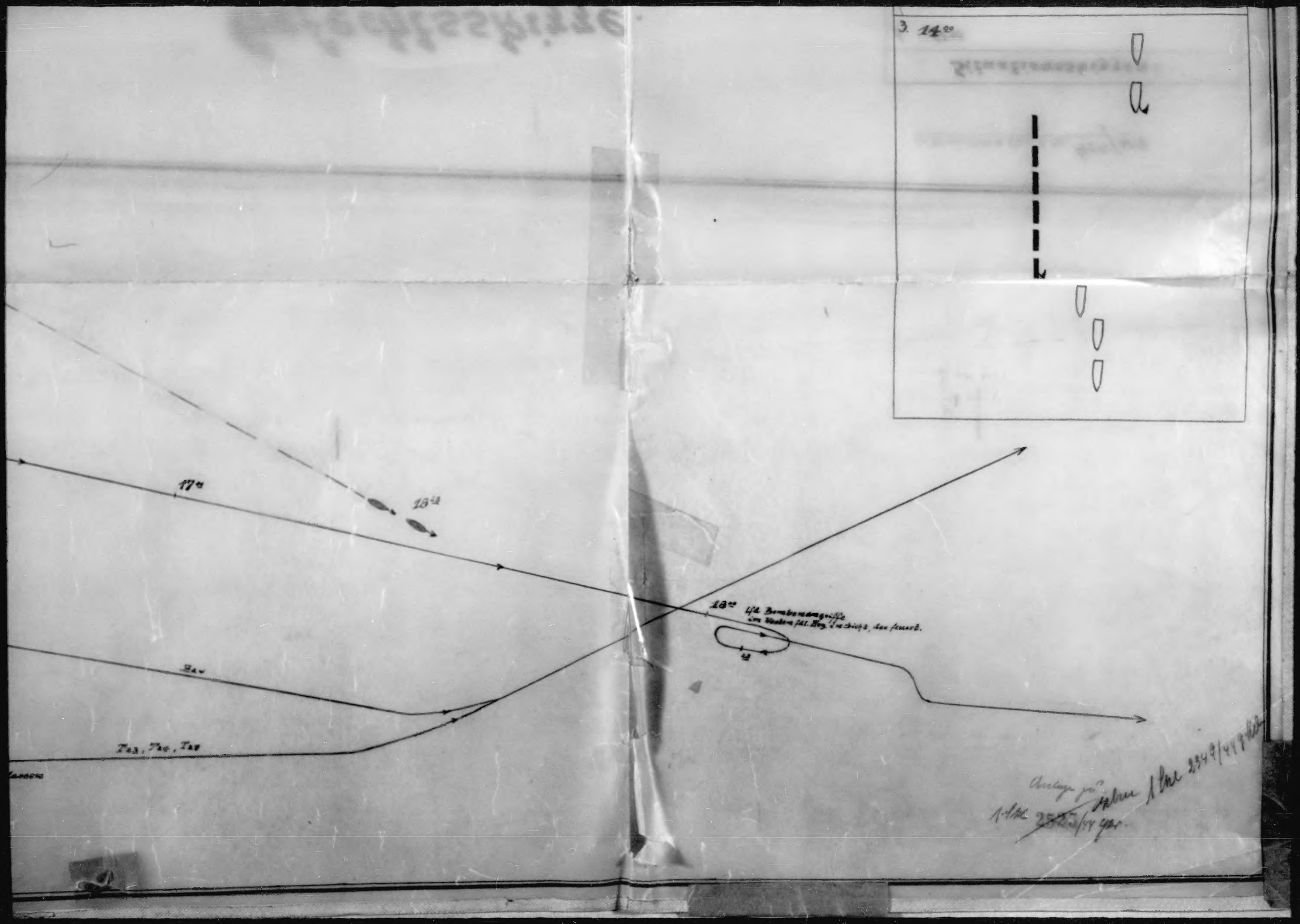
T24

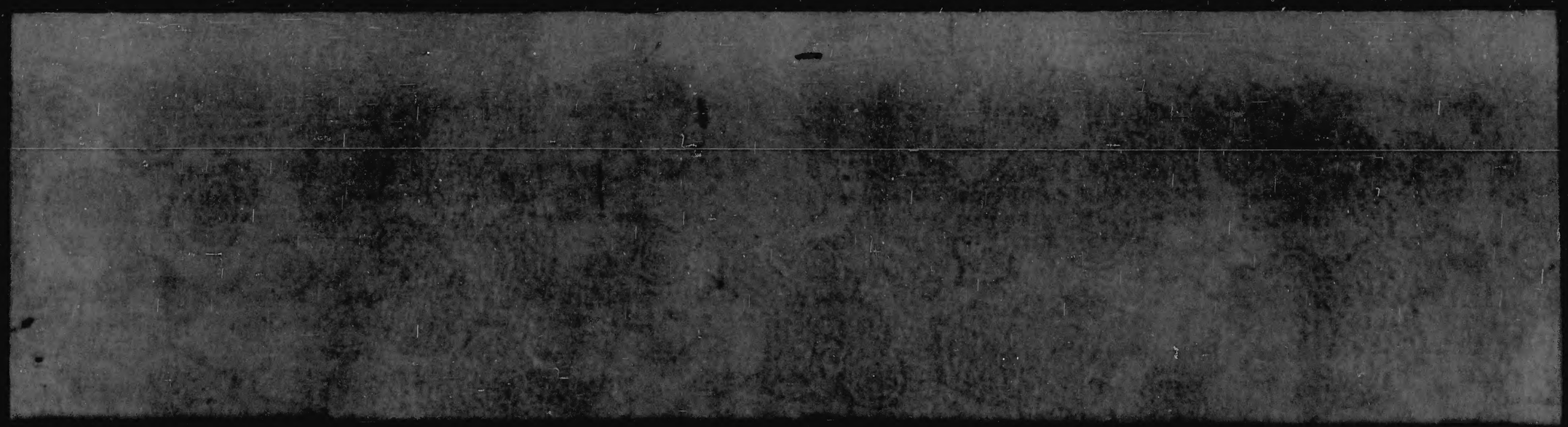
T24

T

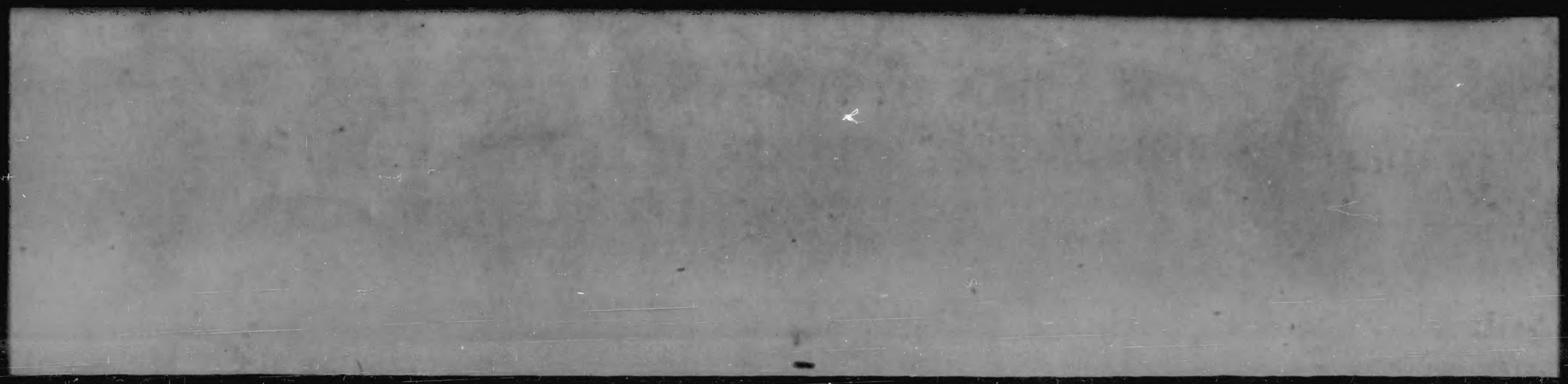


KODAK SAFETY FILM


3. 14⁰⁰
17⁰⁰
18⁰⁰
18⁰⁰
Bau
Tag, Tag, Tag



PG—70739—NID



KODAK SAFETY

PG/70739

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

SUPPLY SHIP "KULMERLAND"

REPORT ON VOYAGE 4/10/1940 to

3/12/1941 WITH APPENDICES.

Kr 7916.

K. T. P.

M. L. „Kulmerland"

4.10. - 31.12.1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/107589/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ALL CORRECTIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

M.S."Kulmerland"
Kapitän W.Pschunder
Pol.-Leiter

Kobe, d. 31. Dez. 40

An die

Seekriegsleitung

Berlin.

THIS ATTACK 3/
ADMIRALTY PROPERTY
70739
MADE
ON IT. ANY ALTERATIONS
SHOULD BE
WORK
RECORD ON
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Reise:

Das M.S."Kulmerland" verliess am 4.Oktober 40 8 Uhr abends den Hafen von Kobe mit der Bestimmung: Lamutrek anzulaufen und dort die H.K.s "45" und "36" zu beölen, um dann auf schnellstem Wege wieder nach Kobe zurückzulaufen.

Die Reise verlief ohne besondere Ereignisse, bis auf unser Erlebnis bei der Insel O'Shima am anderen Morgen nach dem Auslaufen, und verweise ich auf meinen Bericht an Herrn Admiral Wenneker vom 19.Oktober 40. Nach den jetzigen Erfahrungen bezweifle ich allerdings, dass ich es mit Feindwirkung zu tun gehabt habe, sondern glaube eher, mein japanischer Begleiter hat mich nach vollendeter Tarnung nicht mehr erkannt und hatte scheinbar die Order, sich selbst auch nicht zu erkennen zu geben. Meine versiegelte Order sollte ich erst eine Stunde nach dem Auslaufen öffnen, worin, die bisher vertretene Meinung, das Schiff nach dem Auslaufen sofort zu tarnen, widerrufen wurde und ich damit erst auf 30 Grad Nord beginnen sollte. Leider kam ich aber erst nach drei Stunden dazu, nachdem ich die Enge passiert hatte, die Order zu lesen- ich konnte die Brücke nicht eher verlassen, da ich immer wieder ohne Lichter fahrende kleine Fahrzeuge vor den Bug bekam und "Kulmerland" auch abgeblendet fuhr. Bis zu dieser Zeit war die Haupttarnung aber schon beendet und nicht mehr zu ändern. Meine Kerls hatten gearbeitet wie die Wilden und waren froh endlich einmal den "Kobe-Trott" hinter sich zu haben.

Lamutrek erreichten wir ordergemäss am 14.Okt.40 morgens, nachdem wir während der Nacht dasselbe zur Sicherung schon umfahren hatten. "Kulmerland" hatte gerade geankert, als auch schon ein Schiff gesichtet wurde, welches russische Farben trug. Ich liess Alarm schlagen und erst belegen, als sich der Russe als H.K."45" zu erkennen gegeben hatte.

Von Herrn Kpt.z.S. Eyssen wurde ich mit bezaubernder Liebenswürdigkeit empfangen, womit er mein Herz sofort gefangen hatte. Das Verhältnis während der Aktion war immer ein herzliches, auf gegenseitiges Vertrauen aufgebautes und werde ich immer mit tiefer Freude an unsere gemeinsame Fahrt zurückdenken. Zu ganz besonderem Dank aber bin ich Herrn Kpt.z.S. Eyssen verpflichtet, weil er mir meinen Herzenswunsch erfüllt hat und mich auf meine Bitte hin, auf diese wunderbare Fahrt mitgenommen hat, obwohl er sein ganzes Programm umschmeissen musste. Auch Herrn Fregattenkpt. z.S. Weyer bin ich ebenso zu Dank verpflichtet, denn er war der Dritte im Bunde und hätte den ausgeheckten Plan leicht zunichte machen können.

Anlage 1 zu 1/Skl 223/41 Gkds.

Herr Fregattenkpt.z.S. Weyer bestand allerdings darauf, mir ein militärisches Kommando an Bord zu schicken, bestehend aus Herrn Kptlt.z.S.d.R. Warnholz - im Zivilberuf Kaufmann- mit dem nötigen Signalpersonal. Gebraucht hätte ich es nicht, da wir die Monate in Kobe ausgenutzt und alle Offiziere und auch einige Besatzungsmitglieder im Signaldienst restlos ausgebildet hatten. Die Befehlsgewalt des Schiffes blieb in meiner Hand und Herr Kptlt. Warnholz war mein militärischer Berater. Alle Befehle des Verbandchefs lauteten: K. an K.

H.K."45" bekam von uns in Lamutrek ca 700 ts Oel und war deswegen neben "Kulmerland" langsseite gekommen. Die Schiffe arbeiteten ausserordentlich stark in der stehenden Dünung und wäre ein Längsseiteliegen ohne unsere 1,20 Mtr. dicken Fänder garnicht möglich gewesen. Ob sie für ein weiteres Mal noch voll verwendungsfähig sind, wenigstens ohne sorgfältige Reparatur, ist fraglich. H.K."36" der mit "Regensburg" einlief, nachdem wir gerade wieder auseinander gegangen waren,bedurfte von "Kulmerland" nach kein Oel. Von "Regensburg" nahm "Kulmerland" übers Heck noch soviel Frischwasser, dass alle Tanks inkl. Maschine wieder gefüllt waren. Lamutrek eignet sich nicht so gut als U-Platz, wie Clap. Letzterer ist ruhiger und weniger einzusehen. H.K."45" bekam in Clap noch einmal 600 ts Oel und H.K."36" 1050 ts Oel in Sturm Island, Mathias Gruppe, Bismark Archipel am 22.Dez.40., wonach "Kulmerland" genügend Brennstoff blieb, um selbst mit fünf Tagen Umweg noch sicher Kobe zu erreichen.

Nach Landung von 560 Gefangenen aller Rassen von allen drei Schiffen, war meine Aufgabe beendet, und wurde ich am anderen Tage den 22.Dez.40 nachmittags entlassen. Somit traten wir allein die Rückreise nach Kobe an. H.K."45" war schon in der Nacht vorher verschwunden.

Mit Stolz melde ich, dass das M.S."Kulmerland" nicht nur seinen Auftrag als Versorgungsschiff erfüllte, sondern während der Aktion; Verbindungs- und Signalschiff gewesen ist und zuletzt auch noch für Wochen bis 262 Gefangene, darunter 52 Frauen und 8 Kinder, an Bord gehabt hat. 250 Gefangene wurden von "Kulmerland" selbst aufgepickt, da wir in allen kriegerischen Aktionen in der Linie fuhren und uns nur während der Beschiessung verholten.

Proviant-
rüstung: Meine Order lautete vor Abfahrt: das Schiff für eine Reise von 6 Monaten und für eine Besatzung von 44 Mann mit Ausrüstung und Proviant zu versehen! - Aller Proviant, der früher an Bord gekommen war "Zur Abgabe", sollte abgegeben werden.— Das war nie nach meinem Herzen, denn ich hatte immer den Gedanken gehabt, nicht nur Versorgungsschiff für Oel zu sein und dann nach kurzer Zeit wieder in Kobe einzulaufen, sond rn ich habe immer den Glauben genährt, dass es mir auf irgendeine Weise gelingen würde den Kommandanten zu überzeugen, dass er mich mit meinem Schiff auch für andere Zwecke gebrauchen könnte, ganz besonders aber als Gefangenentransporter, denn ein einziger versenkter Passagierdampfer mit vielen Menschen an Bord musste den H.K. schon behindern. Ich habe darum auch nicht den Rat befolgt meine Passagierausrüstung an Land zu geben, um sie vor Versenkung zu retten. Ich habe immer den Standpunkt vertreten, dass sie mir eines Tages noch gute Dienste leisten würde. Aus diesen Gedankengängen heraus habe ich auch mein Schiff so verproviantiert, dass ich wochenlang 262 Gefangene und eine Besatzung (Prisenbesatzung und militärisches Kommando eingerechnet) von 70 mann aus meinen e i g e n e n B e s t ä n d e n ver-

pflegt habe, ohne auf die Hilfe der H.K.s in dieser Hinsicht zurückgegriffen zu haben. Im Gegenteil wie sie aus den beigefügten Anlagen ersehen, habe ich an Schiff "45" 50% meines Frischproviants inkl. zwei an Bord selbst gross-gefütterte Schweine abgegeben und an Schiff "36" auch noch 2345 Kg div. Dauerproviant. Wochenlang wurden auf "Kulmerland" 330 Personen verpflegt und versorgt, ohne je eine Hilfe von den Kreuzern angefordert zu haben und wenn Herr Kaptlt. Warnholz nicht darauf bestanden hätte, hätte ich die Bewachung mit dem schon vorhandenem vermehrtem militärischem Kommando und meinen Leuten auch noch durchgeführt. Tatsächlich wurde der Wachdienst trotz vermehrtem militärischem Kommando z.T. von gedienten Leuten meiner Besatzung regelrecht mit versehen. Letzten Endes waren wir nie allein und bei irgendeiner Meuterei die Kreuzer gleich bei der Hand, und habe ich daher die Gefahr von Seiten der Gefangenen nie für sehr gross angesehen.

Was mein Koch und im besonderen mein Küper in diesen Wochen geleistet haben, grenzt an's S a g e n h a f t e !!!! Beide Männer haben in diesen Wochen ihre jugendliche Linie wiederbekommen und jeder 20 Pfund an Gewicht verloren.

H.K."36" hätte all das, was ich in Kobe wieder an Land gegeben habe, sehr gut und nötig gebrauchen können, denn da er schon monatelang viele Gefangene an Bord und in Sturm Island nur seine Schwarzen ausgesetzt hat (LL4), so müssen schon wochenlang alle an Bord Schiff "36" mit gekürzten Rationen auskommen, wie mir der Kommandant des öfteren versichert hat, trotzdem ist die Verpflegung aber noch reichlich. Auch die Decksausrüstung war reichlich bedacht und haben wir den 1.Offizieren eine grosse Freude bereitet, indem wir uns bis auf den letzten Rest ausbaldovern lassen haben, ob Hapagstores oder in Kobe beschafft. (Siehe Anlagen.)

Die H.K.s können nach langer Abwesenheit von der Heimat a l l e s gebrauchen !!!!!!

Sehr begehrt waren Tauwerk aller Masse, Festmacheleinen, Holz, Draht, Segeltuch, Farben, Leinöl, Benzelgut, Nägel aller Grössen, ebenfalls Schrauben, Sauerstoff, Azetylen, Frigengas, Bier- Wein- und Schnapsgläser und auch bessere Tischbestecks. Alkoholische Getränke jeder Art. An Proviant hauptsächlich: Frisches Obst, Gemüse und Eier.

angene:

Mit den Vorbereitungen Gefangene unterzubringen wurde schon in Lamutrek begonnen. Unter der Back wurden 25 Kojen aufgebaut und mit Matratzen versehen, wie zu normalen Zeiten wo wir dann Chinesen darin fahren. Diese Räume wurden später mit den 20 Offizieren der "Rangitane" belegt. Die beiden Zwischendecks in Luke 1, die Zwischendecks in Luke 5 und 6 sowie Unterraum 6 wurden mit vernünftigen Treppen versehen, gesäubert und mit Garniermatten doppelt ausgeflort, sodass wir mit Leichtigkeit hätten 500 Gefangene unterbringen können. In den Zwischendecks Luke 1 lagerten wir die Farbigen, in den hinteren Zwischendecks die weissen Besatzungen. Bei Tage wurden die Lukenseiten offen gefahren und herrschte in den Räumen immer eine angenehme Temperatur. Jeder Mann hatte überreichlich Platz für sich und war das Wohlbefinden immer ein gutes. Gleich in den ersten Tagen bedankten sich die Leute schon für die Rettung und die gute Unterbringung und Behandlung und für das reichliche Essen. Sie hatten alles andere erwartet, nur nicht eine menschenwürdige Unterbringung und Behandlung. Herr Kpt.z.S. Eyssen legte den

grössten Wert darauf die Leute zufrieden zu stellen aus Prestigegründen und wurde von den Gefangenen in Clap, wie er die Räume inspizierte mit ungeheurem Applaus empfangen, wodurch wir in das grösste Erstaunen versetzt wurden. Denn letzten Endes war doch alles nur ein Notbehelf, wenn auch mit Liebe herbereitet. Man sieht aber auch daran, wie die Propaganda wirkt und wessen sich die Leute in ihrem Herzen von uns Deutschen versahen.--

Die Frauen wurden alle in der Kajüte untergebracht und nachdem auch die von den Kreuzern geretteten zu uns rübergebracht worden waren, wurde das Damenzimmer und die Hälfte der Laube auf dem Bootsdeck ebenfalls hergerichtet und belegt. Zum Glück konnte uns H.K."45", der übrigens bewundernswert ausgerüstet ist,mit 30 Feldbetten aushelfen. Die grösste Schwierigkeit war natürlich für die vielen Menschen wenigstens Löffel und Teller zu besorgen, ausserdem Trinkgefässe. Aber auch das wurde geschafft. Nach Ausgabe unseres Geschirrs , dass in den ersten Tagen vollkommen genügte, konnte auch da wieder Schiff "45" noch mit 70 Bestecke aushelfen.

Die Frauen wurden in der Kajüte im Speisesaal verpflegt und hatten wir für deren Bedienung drei Stewards der "Rangitane" angestellt. In der Anlage finden Sie einen Speisezettel für die ganze Zeit. Die grösste Schwierigkeit war aber, die Menschen mit Zeug zu versehen, die meisten waren so wie sie die Koje verlassen hatten ins Boot gegangen und waren nur mit dem Notdürfstigsten versehen, ganz besonders viele Frauen, worunter einige tatsächlich nur ein Nachthemd anhatten. Um diesen Mängeln bei den Frauen abzuhelfen, haben wir Bettlaken verteilt, woraus sie sich Kleider schneidern konnten. Später erbeuteten die Kreuzer allerlei Damensachen, die dann zur Verteilung kamen, aber nur dort, wo die Not am grössten. Meine Besatzung hat überall freiwillig ausgeholfen und wurde so die grösste Not behoben.

Nachts wurden die Luken mit Verschlussbalken versehen und brauchte hinten niemand an Deck, da wir im Versaufloch Toiletten gebaut hatten, die mit den Räumen verbunden waren. Am Tage wurden nur immer jeweilig 30 Mann eine Stunde an Deck gelassen. Rauchen war in d n Räumen verboten, durchschnittlich bekamen die Gefangenen pro Woche 20 Zigaretten.

An Decken die wir in der ersten Zeit im Süden benötigten, hatten alle Schiffe Mangel. Wir haben die guten Kajütsdecken an unsere Besatzung verteilt und dafür ihre eigenen den Gefangenen ausgehändigt, so weit wie sie reichten. Ob dieser Wechsel rückgängig gemacht werden kann, weiss ich noch nicht, da die Decken der Gefangenen erst gereinigt werden müssen und dann erst ein Urteil über den Wert der von dem Gefangenen gebrauchten Dekken gefällt werden kann.

Viele der Gefangenen, besonders die Frauen und Kinder hatten Tränen in den Augen, wie sie in Sturm Island das Schiff verlassen mussten und konnten sich nicht genug bedanken. Sie sind dort in gute Hände geraten; die ganze Insel wird von einer Plantagengesellschaft bewirtschaftet, sogar vier weisse Frauen waren am Ort und reichlich Unterkunftsmöglichkeiten und Lebensmittel.--

Trotz aller Fürsorge wurde selbstverständlich das Gefühl Gefangene zu sein nicht verwischt.--

st und rwundete:

Herrn Dr.Martins habe ich während der ganzen Liegezeit in Kobe an Bord behalten und immer wieder vertröstet auf diese Fahrt, wenn ihm die Behandlung der Mannschaften der dort liegenden Schiffe kein genügendes Arbeitsfeld bot. Diese Ausdauer hat sich nun wirklich gelohnt. Wir retteten 6 schwer Verletzte und 38 leicht Verletzte, darunter eine Frau, deren Ableben wir jeden Moment erwarteten; der eine Arm war ganz weg und der andere zersplittert, das ganze Gesicht durch Granatsplitter zerschnitten. Dr.Martins musste 2 1/2 Stunden operieren und hat sie am Leben erhalten, wie die anderen Schwerverletzten sowieso. Auch er ist keinen Moment zur Besinnung gekommen und hatte immer alle Hände voll zu tun. Wir haben ihm daher auch seinen Wunsch erfüllt und ihn auf "36" ausgeschifft, damit er auf dem Gefangenenschiff wieder ein grösseres Arbeitsfeld findet.--

schine:

Die Maschine ist unser Schmerzenskind und kann ich ein Lied davon singen, fahre ich das Schiff doch schon 4 Jahre. Die "Kulmerland" ist in dieser Hinsicht eines der schwierigsten Schiffe der Hapag und unter den Ingenieuren gefürchtet, weil es die allergrössten Anforderungen stellt an das Personal und Tag- und Nachtarbeit als Normalzustand zu gelten hat.

Auf dieser Reise von 20 000 Seemeilen hat sich die Leistung des Personals einfach überschlagen und ist der Verband durch "Kulmerland" nur einmal tatsächlich für 6 Stunden aufgehalten worden, sonst aber konnten wir auch den höchsten Anforderungen gerecht werden. Das Personal ist Tag und Nacht unermüdlich tätig gewesen und hat alle auftretenden Schäden schon im Keime erstickt und hat wirklich eine Höchstleistung vollbracht.

Es hat sich aber gezeigt,dass es verkehrt ist, die Besatzung eines Versorgungsschiffes auf das kleinste Mass zu reduzieren. Wir hatten gleich zwei Ausfälle, den 4. Ingenieur (Nebenhodenentzündung) und den Reiniger Meissner (schwerer Tuberkulosefall). Nur durch die Leute von der "Regensburg" wurde dieser Ausfall ausgemerzt.

Die Maschine muss von Grund auf überholt werden und kann das Schiff dadurch vor zwei Monaten nicht wieder fahrtbereit sein, wie die Verhältnisse in dieser Hinsicht in Japan nun einmal liegen.(Reparaturen siehe Anlage.)

hiff:

Am Schiff konnten während dieser Aktion keine Instandsetzungsarbeiten weitergeführt werden, da die Besatzung für Tarnungsarbeiten, Wachdienst, Gefangenenwache und Abgabe voll ausgenutzt wurde. Der Wachdienst erforderte soviele Leute, dass alle anderen Arbeiten von der Besatzung in der Freizeit ausgeführt wurden und hoffe ich, dass derselben die üblichen Ueberstunden dafür gezahlt werden. Es ist jetzt aber die höchste Zeit, dass das Schiff wieder aufgearbeitet wird und wohl nichts anderes übrig bleibt, als auf Arbeiter von Land teilweise zurückzugreifen, da ich vier Mann meiner Besatzung noch für das Gefangenenschiff abgegeben habe und ausserdem müssen zwei Leute heimbefördert und zwei ins Hospital geschickt werden.

lsiere
und
schaft:

Seit drei Jahren bin ich auch der Politische-Leiter an Bord und habe mir so meine Leute aussuchen und auch ausrichten können. Ich habe viel erwartet und wohl selten ist ein Kapitän mit einem solch sicheren Gefühl seiner Besatzung gegenüber in See gegangen, aber ich muss sagen:die Leistungen meiner Offiziere und Mannschaft überschritten hundertprozentig alle, auch die höchsten Erwartungen. Wie mir so schön geraten wurde:"Sie brauchen sich nur ein Arbeitskommando von den Kreuzern anzufordern!" Nein!! Die Kreuzer haben selbst genug zu tun und wir haben es auch nie nötig gehabt, ein einziges Mal die Hilfe derselben anzurufen. Wir haben alles mit unserer 40 Mann starken Besatzung selbst gemacht.!- Darauf sind wir alle stolz!- Ich aber bin ganz besonders stolz der Kapitän einer solch einsatzbereiten und begeisterten Besatzung sein zu dürfen.--

arie:

In Clap am 12.Dez.40 misslang es H.K."45" beim ersten Mal längsseite zu kommen; eine plötzlich einsetzende schwere Böe mit dickem Regen entriss dem Kommandanten die Herrschaft über sein Schiff, trotz A.K.-achteraus schrammte der überhängende Bug und verfing sich die vorderste Lippe in unsere untefen Promenadendeckstützen. Vier Stützen wurden vollkommen herausgerissen, ebenfalls zwei der damit verbundenen Deckbalken des Bootsdecks,sowie mehrere Stützen und die eiserne Verschanzung eingedrückt bis zum Bruch. - Beim 2.Längsseitekommen wurde eine Panamalippe eingedrückt und zerbrochen, ausserdem die Aussenbordplatte mit ihren Verstärkungen eingedrückt.

Nach Schätzung meines Ltd.Ing. würde die Reparatur in Deutschland 7 bis 8 000 Rm kosten, hier in Japan mindestens ebensoviel Yen, wenn nicht mehr.

isiers-
echsel:

Der 1.Offizier M.Dobbert ("Kulmerland") und der
3.Offizier W.Krüer ("Regensburg) wurden auf Schiff "45" abgesetzt.

Herr Dr.W.Martins ("Kulmerland") und der
3.Offz. G.Suhr ("Regensburg") kamen auf Schiff "36".

Umee:

Die Reise hat folgendes gezeigt: Alle Versorgungsschiffe müssen sehr reichlich mit Schiffsteres und noch reichlicher mit frischem Proviant versehen werden, über ihren eignen Bedarf hinaus. Grosse Mengen frisches Obst, Gemüse, Kartoffeln und Eier finden immer ihren dankbaren Abnehmer, weil die monatelange Verpflegung aus den Kühlräumen zuletzt doch sehr einseitig wird. Auf allen H.K.s werden verhältnismässig viel alkoholische Getränke gebraucht, mehr wie angenommen wurde. Besonders Bier trägt immerwieder zu der guten Stimmung bei. Es hat sich nämlich gezeigt, dass die H.K.s ihre Bestände garnicht so besonders auffüllen können aus erbeuteten Beständen.

Die Besatzungsstärke eines Versorgungsschiffes darf unter keiner Bedingung unter Normalstärke liegen. Der Wachdienst allein schon,wovon die ganze Sicherheit des Schiffes abhängt, erfordert mindestens für jede Wache drei Mann. Es ist aber nicht gut, wenn diese Männer während ihrer Freizeit immernoch zu anderen Arbeiten herangeholt werden müssen.

Spezialkarten müssen restlos alle an Bord sein.

Die Nachtgläser eines Handelschiffes, selbst bessere Prismengläser, sind für den Ausguck während der Nacht, wie ein Versorgungsschiff ihn halten muss, garnicht zu verwerten. Es wäre ratsam, aus der Heimat Marinenachtgläser anzufordern. Gleichfalls transportable Signallampen starker und leichter Lichtweite.

Am 31.Dez.40 morgens 4,45 Uhr erreichte das M.S."Kulmerland" den Hafen von Kobe nach Zurücklegung von ca. 19 000 Seemeilen.

Der Verbrauch von Bunkeröl belief sich auf ca. 1100 ts Restbestand bei Ankunft in Kobe beträgt ca. 203 ts.

Wir freuen uns alle den Hafen von Kobe sicher ohne Unfall erreicht zu haben und hegen die bestimmte Hoffnung bald für eine neue Aktion wieder eingesetzt zu werden.

H e i l H i t l e r !

Kapitän und Pol. Leiter.

Anlage: 1 2)

Besatzungsstärke während
der Sonderreise.

Kebe- 4.Okt.40 Zugang: Ltd.Ing. W.Marks Bestand: 44 Mann

Moll-19.Okt. Zugang: 3.O. W.Krüer ("Regensburg)
3.O. G.Suhr "
3.Ing. B.Pellem "
Elektr.G.Griesbach "
Matr. E.Teuchert "
" L.Schneider "
" O.Thermann "
Meterh.W.Kessler "
" W.Langer "
" B.Spieler " Bestand: 54 Mann

" 20.Okt.40 Zugang: Kptlt. Warnholz ("36")
Stmmt. Friese "
2 Signalgäste "
2 Funkgäste "
3 Matrosen " Bestand: 63 Mann

" 29.Nov.40 Zugang: 1 Signalgast ("45")
3 Matrosen " Bestand: 67 Mann

" 21.Dez.40 Zugang: Oblt. Lindemann "
Feldw. Jürs " Bestand: 69 Mann

21.Dez.40 Abgang: Kptlt. Warnholz
mit 8 Soldaten von "36"
4 Soldaten von "45"
3.O. W.Krüer ("Regensburg") nach "45"
Elektr. G.Griesbach " nach "45"
Matrose E.Teuchert " nach "45"
" L.Schneider " nach "45"
" O.Thermann " nach "45"
Meterh. W.Kessler " nach "45"
" W.Langer " nach "45"
" B.Spieler " nach "45"
1.O. M.Debbert (Kulmerland) nach "45"
3.O. G.Suhr (Regensburg) nach "36"
Dr. W.Martins (Kulmerland) nach "36"
Matrose H.Müller " nach "36"
Messstw.H.Trinsenki " nach "36"
" H.Rüter " nach "36"

Besatzungsstärke ab 21.Dez. 40 bis Kebe ⌀ 42 Mann .

Besatzungsstärke ist angegeben ausschliesslich Kapitän w.Paehunder.

Anlage: 2 *

Ölabgabe

während der Sonderreise.

16.Okt. 40	an Schiff	" 45 "	700 Ts
12.Dez. 40	an Schiff	" 45 "	650 Ts
21.Dez. 40	an Schiff	" 36 "	1 050 Ts
		Total =	2 400 Ts Öl.

Frischwasserabgabe

während der Sonderreise.

16.Okt. 40	an Schiff	" 45 "	57 Ts
12.Dez. 40	an Schiff	" 45 "	46 Ts
		Total =	103 Ts

Am 18.Okt. 40 im Atoll von D. "Regensburg" 165 Ts Frischwasser übernommen.

...berg-Amerika Linie. Auf See, den 22.Dezember 1940.
...Kulmerland Sonderreise.

...peisezettel für Gefangene vom 27.November bis 21.Dezember 1940.

	Frühstück	Mittagessen	Abendbrot
.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Hammelfleisch m. Makkaroni	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Kalbfleisch m. Makkaroni	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
.	Haferflocken m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Grüne Erbsen m. Speck	½ Ds. jap. Dosenfleisch Butterbrote Marmel, Tee
.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Tomaten-Spaghetti m. Schinken	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Hammelfleisch gr.u.weisse Bohnen	½ Ds. jap. Fischkonserven Butterbrote, Marmel, Tee
.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Kalbfleisch m. Makkaroni	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Spaghetti m. Schinken Brot, Marmelade, Kaffee	Brühreis m. Rindfleisch Erbsen u. Karotten	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Grüne Erbsen m. Speck	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Tomaten - Makkaroni m. jap. Dosenfleisch	½ Ds. jap. Fischkonserv Butterbrote, Marmel.
2.	Haferflocken m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Brühreis m. Rindfleisch Erbsen u. Karotten	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Hammelfleisch gr.u.weisse Bohnen	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Jap. Dosenfleisch m. Reis	½ Ds. Olsardinen jap. Butterbrote, Marmel.
2.	Griess m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Kalbfleisch m. Reis	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Grüne Erbsen m. Speck	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Tomaten - Makkaroni m. Schinken	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Griess m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Rindfleischsuppe m. Gemüse u. Reis	½ Ds. jap. Dosenfleis Butterbrote, Marmel.
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Braune Bohnen m. Speck	Butterbrote m. Wurst Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Jap. Dosenfleisch m. Makkaroni	Butterbrote m. Wur Käse, Marmelade, Tee
2.	Griess m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Hammelfleisch m. Reis Erbsen u. Karotten	½ Ds. Fischkonserven Butterbrote, Marmel
2.	Tomaten - Spaghetti Brot, Marmelade, Kaffee	Grüne Erbsen m. Speck	Butterbrote m. Wur Käse, Marmelade, Tee
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Kartoffelsuppe m. Gemüse u. Speck	Butterbrote m. Wu Käse, Marmelade, Tee
2.	Haferflocken m. Milch Brot, Marmelade, Kaffee	Jap. Dosenfleisch m. Reis	Butterbrote m. Wur Käse, Marmelade, Te
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Braune Bohnen m. Speck	Butterbrote m. Wu Käse, Marmelade, Te
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Hammelfleisch m. Makkaroni u. Gemüse	Butterbrote m. Wu Käse, Marmelade, Te
2.	Milchreis m. Zucker Brot, Marmelade, Kaffee	Kartoffelsuppe m. Speck	Butterbrote m. W Käse, Marmelade, T

...kung: Frühstück 2 Scheiben Weissbrot m. Marmelade Abendbrot 4 Sche
...rzbrot m. Butter, Margarine, Wurst, Käse 2 Scheiben Weissbrot m. Butte
Marmelade.

Anlage: 3

A b g a b e aus dem Proviantraum (Kadettenkü.)
an Schiff " 45 ".

(Special Account)

80	Kg	Frische Tomaten	
100	Kg	Weisskohl	
100	Kg	Rotkohl	
200	Kg	Steckrüben	
200	Kg	Gelbe Turseln	
100	Kg	Zwiebeln	
4000	Kg	Neue Kartoffeln	
15	Kist.	Frische Äpfel	
1800	St.	Frische Eier	
10	Kist.	Milch (ohne Zucker)	
2	Des.	Salat-Öl (a 5 Gallon)	
2	St.	Lebende Schweine, a 75 kg, (selbst gross gezogen)	

A b g a b e aus dem Proviantraum
an Schiff " 36 ".

288	Kg	Jap. Dosenfleisch	
240	Des.	Milch ohne Zucker	
104,72	Kg	Dosengemüse (Div.)	
100	Kg	Zucker, braun	
40	Kg	Kaffee, gebrannt	
453,6	Kg	Macaroni	
120	Kg	Hülsenfrüchte	

Anlage: 4

Aus dem Weinbestand an Schiff " 45 " abgegeben. (H.A.P.A.G.)

10	Fl.	"Förster Mariengarten"
6	Fl.	"Eitelbacher Karthäuser"
6	Fl.	"Zeller Schwarze Katz"
13	Fl.	"Bernkasler Bratenhöfchen"
6	Fl.	"Piesporter"

Aus der Kajüte an Schiff " 45 " abgegeben.

1	St.	Projektionslampe (110 V- 4 A- 200 W)
48	St.	Wasserbecher
48	St.	Biergläser (Taillenform)
12	St.	Rotweingläser
16	St.	Wiskygläser
12	St.	Cocktailgläser
24	St.	Wasserkelche
21	St.	Biergläser (Cambrinus)
24	St.	Biergläser 0,5 Liter
6	St.	Thermosflaschen

Aus der Kajüte an Schiff " 36 " abgegeben.

50	St.	Silberne Tafelmesser
1	St.	Kleine Kaffeekanne
1	St.	Milchtopf
20	St.	Tiefe Teller
15	St.	Teller, mittel
20	St.	Kleine Teller
1	St.	Thermosflasche (Dr.Martins)

Anlage: 5

Von der Schiffsausrüstung wurde an Schiff " 45"

abgegeben.

(H.A.P.A.G.)

2	St.	eis. Fussblöcke
1	St.	Hangerblock (5 T)
2	St.	Ladeblöcke "
2	St.	Windenläufer, 2½ "
1	St.	Kettenverläufer mit Wirbel
2	St.	Ladehaken mit Versenkschäkel (3 und 5 T)
2	St.	Versenkkopfschäkel
4	St.	Zugschrauben für Preventerstagen m. Schäkel
1	St.	Hangertalje für 10 T, Blöcke 2+2 scheibig, mit Schwergutschäkel und Drahtläufer
1	St.	Hievtalje für 10 T, Blöcke 2+2 scheibig , mit Schwergutschäkel und Drahtläufer
2	St.	Kuhfüsse
1	St.	Geiengut , 3"
8	St.	Kornsegel
35	St.	Zugschrauben, klein
3	St.	Zementhaken, Satz 3 Paar
2	St.	Teufelsklauen, Satz 1 Paar
2	St.	Hanftalgen vom Schwergutgeschirr, 2+2 scheibig
2	St.	Drahtstreppen für 20 T
2	St.	Schäkel, gross 45
2	St.	Gummischieber mit Stiel
4	St.	Gummischieber ohne Stiel
2	St.	Kaffeebreken
2	St.	Taubreken
2	St.	Drahtbreken
2	St.	Drahtstreppen für 10 T
2	St.	Spitzkauschen, 26 + 18 cm
9	St.	-"- 13 + 8 cm
16	St.	-"- Div.
1	St.	-"- 18 + 26 cm
1	St.	-"- 18½ + 27 cm
10	Kg	Staufferfett
1	St.	Jackschraube
50	Kg.	Bettopping
37½	Kg	Mastenfarbe
1	St.	Eisschrank

Anlage: 5

Von der Schiffsausrüstung wurde an Schiff " 45"

abgegeben.

(H.A.P.A.G.)

2	St.	eis. Fussblöcke
1	St.	Hangerblock (5 T)
2	St.	Ladeblöcke "
2	St.	Windenläufer, 2½ "
1	St.	Kettenverläufer mit Wirbel
2	St.	Ladehaken mit Versenkschäkel (3 und 5 T)
2	St.	Versenkkopfschäkel
4	St.	Zugschrauben für Preventerstagen m. Schäkel
1	St.	Hangertalje für 10 T, Blöcke 2+2 scheibig, mit Schwergutschäkel und Drahtläufer
1	St.	Hievtalje für 10 T, Blöcke 2+2 scheibig , mit Schwergutschäkel und Drahtläufer
2	St.	Kuhfüsse
1	St.	Geiengut , 3"
8	St.	Kornsegel
35	St.	Zugschrauben, klein
3	St.	Zementhaken, Satz 3 Paar
2	St.	Teufelsklauen, Satz 1 Paar
2	St.	Hanftalgen vom Schwergutgeschirr, 2+2 scheibig
2	St.	Drahtstroppen für 20 T
2	St.	Schäkel, gross 45
2	St.	Gummischieber mit Stiel
4	St.	Gummischieber ohne Stiel
2	St.	Kaffeebroken
2	St.	Taubroken
2	St.	Drahtbroken
2	St.	Drahtstroppen für 10 T
2	St.	Spitzkauschen, 26 + 18 cm
9	St.	-"- 13 + 8 cm
16	St.	-"- Div.
1	St.	-"- 18 + 26 cm
1	St.	-"- 18½ + 27 cm
10	Kg	Staufferfett
1	St.	Jackschraube
50	Kg.	Boottopping
37½	Kg	Mastenfarbe
1	St.	Eisschrank

Anlage: 6

An Schiff "36" wurde abgegeben!

(Special Account)

8	Trossen	Bootsläufer, 3¼"
1	Rolle	Segeltuch
6	Dos.	Schwarze Farbe, a 12,5 kg
5	Dos.	-"- a 25 kg
2	Dos.	Graue Farbe, a 30 kg
17	Dos.	-"- a 25 kg

Die von der Firma Oberlein Kobe mitgelieferte Maschinenausrüstung wurde vollständig abgeliefert.

Anlage: 7

Aus der Schiffsausrüstung wurde an Schiff "36"
abgegeben.

(H.A.P.A.G.)

2	St.	Verlängerte Ventilatoren (4 St. zusammen gemietet)
1	St.	Druckventilator
1	St.	Eisschrank
6	St.	Kornsegel
5	Pl.	Schottenholz
9	St.	Schottenabpallatämme
30	St.	Bauchdielen
6	St.	Lukenpersenninge
4	P.	Nägel, 6"
50	Kg	Beotteeping

Anlage: 8

Aus dem Schiffsbestand wurde für Gefangene abgegeben.

(H.A.P.A.G.)

51	St.	Weisse Wolldecken (Kajüte)	
25	St.	Flache Teller "	
12	St.	Bettlaken "	
8	St	" "	für Apotheke
10	St.	Handtücher	

Aus dem Schiffsbestand von den Gefangenen beschädigtes oder zerbrochenes Geschirr.

20	St.	Bouillon-Tassen
9	St.	" Untertassen
18	St.	Kaffeetassen
5	St.	" untertassen
15	St.	Suppenteller
12	St.	Flache Teller
20	St.	Mittlere Teller
8	St.	Kleine Teller
9	St.	Wasserkaraffen
17	St.	Wasserbecher
9	St.	Seifenschüsseln
6	St.	Zahnbehälter
3	St.	Nachtgeschirre
10	St.	Bierkrüge
15	St.	Bierglöser.

Aus dem Schiffsbestand den Gefangenen mitgegeben.

500	St.	Javamatten
	Div.	Flaschen

KODAK SAFETY

Anlage: 9

Von Schiff "45" aus dem
Proviantraum erhalten!

500	St.	Rasierklingen
250	Taf.	Schokolade
200	St.	Krokantstangen
100	Roll.	Drops
2,5	Kg	Tabak
504	Liter	Bier, Löwenbräu
150	Liter	Bier, Patzenhofer im Fass
100	Liter	Rum

Zum Verbrauch für Gefangene übergenommen und verbraucht, bezw. zurückgegeben.

Div.	Trepenkojen mit Matratzen
Div.	Trink- und Essgeschirr
Div.	Proviant (200 kg Weizenmehl, 150 kg Wurst)

Anlage: 10

Ausrüstungsgegenstände und Leergut

von Schiff "45" erhalten.

1	St.	Hobelbank
90	St.	Ölfässer
17	St.	Kl. Frigenflaschen
1	St.	Gr. -"-
4	St.	Acetylen- Flaschen
10	St.	Sauerstoff-Flaschen
3	St.	Anker für Lüftermotore
1	St.	" " Warmwasser-Umwälzpumpe
1	St.	Schiffsschraube
11	St.	Stahlflaschen
	Div.	Leergut (Flaschen und Kisten)
40	St.	Demijons für Rum
5	St.	Zinkeimer
15	St.	Kohlensäureflaschen
1	St.	Nachtglas (Voigtländer)

Von Schiff "45" erhalten und an Schiff "36" abgeliefert.

138	St.	Leere Bierfässer
	Div.	Ersatzteile für Flugzeug (Lt.Liste)

Von Schiff "45" und Schiff "36" wurden für die Dauer der Reise Armeepistolen, Mauserpistolen, Gewehr 98 er sowie ein Maschinengewehr und dazu gehörige Munitionen zur Verfügung gestellt und wieder abgegeben.

A

...erika Linie Auf See, den 26. Dezember 1940.
...land Sommerreise.

...abe für Bowle Weihnachten 1940.

...estände:)

...imer Riesling	1/1.Fl.	10 Fl.
...r Steffansberg	1/1.Fl.	5 Fl.
...n für Küchenzwecke	1/1.Fl.	7 Fl.
...bestände:)		
...imonade	1/2.Fl.	12 Fl.
...as (Hapag)		2 Ds.

*

...merika Linie.
...erland Sonderreise.

...ntverbrauch für Apotheke.
Gefangene.

...pagbeständen:

...e Cal.	2 Ds.
... Cal.	2 Ds.
...n Cal.	2 Ds.
...nden	2 Ds.
	2 Ds.
	½ Kg.

...arinebeständen:

... Zucker	30 Ds.
...l	5 Kg.

Besatzung.

...apagbeständen:

...he Cal.	3 Ds.
... Cal.	3 Ds.
...n Cal.	4 Ds.
...nden	6 Ds.

...inebeständen:

...pfel	7 Kg.
...r	2 Kg.

...ee, den 31. Dezember 1940.

Kapitän
Kapt

...Schiff 2 45 "
...f der Insel St...

*

Amerika Linie.
merland Sonderreise.

nkeverbrauch für Apotheke
Gefangene.

apagbeständen:
Old Tom Gin 3 Fl.

Besatzung.

Cinzano 1 Fl.
nder 1 Fl.
Old Tom Gin 1 Fl.
Verschnitt 1 Fl.

rauch von Verkaufsartikeln.

Gefangene

gbeständen:

Binden 4 St.
lz 1 Gl.
inebeständen:

ten 17 St.
en(Liefer.Okt.39) 16500 St.
ife 2 Kg.
e(ex.Schiff45) 100 St.

den 26. Dezember 1940.

Schiff 2 45 "
f der Insel St

Anlage: 11

Auf M.S. "Kulmerland" übernommene
Gefangene
der versenkten Schiffe.

tum:	Schiff:	Besatzung:	Passagier: Männer:	Passagier: Frauen:	Kinder:	Farbige:
.XI.	"Rangitane"	82	9	12		
.XI.	Auf See	5	3	27	5	
.XII.	"Triona"			3	2	25
.XII.	"Triadis"	11		4		22
.XII.	"Komata"	25			1	19
.XII.	"Triaster"			6		
.XII.	Auf See	2				
	Total:	122	14	52	8	66

Gesamt-Summe der Gefangenen auf M. S. "Kulmerland" = 262

42 Offiziere und Militärangehörige wurden ausserdem sofort an Schiff 2 45 " abgegeben. - 262 Gefangene wurden am 21.Dezember 40 auf der Insel Sturm abgesetzt.

Anlage: 12

Verwundete und Kranke der Gefangenen

während der Sonderreise.

---

6 Schwer Verletzte (davon eine Frau)
38 Leicht Verletzte
17 Andere Krankheiten.

Verletzungen waren meistens Splitter- oder Sprengstoffwunden.

Anlage: 13

Verpflegungsstärke während der Sonderreise.

Tis:			Besatzung:	Gefangene:	Total:
.40	-	19.Okt.40	45		45
.40	-	20.Okt.40	55		55
.40	-	27.Nov.40	64		64
.40	-	29.Nov.40	64	143	207
.40	-	6.Dez.40	68	143	211
.40	-	8.Dez.40	68	255	323
.40	-	9.Dez.40	68	261	329
.40	-	12.Dez.40	68	262	330
.40	-	21.Dez.40	68	262	330
.40	-	Kobe	43		43

Anlage: 14

In ärztliche Behandlung oder zur Untersuchung müssen folgende Besatzungsmitglieder.

---

helfer	Otto Meissner	(Schwere Tuberkulose)
.	Friedrich Metzner	(Nebenhodenentzündung)
se	Walter Hartmann	(Nebenhodenentzündung)
mann	Hans Lüdecke	(Röntgen- Sehmerzen im Rücken und Rippen)
h	Max Garbers	(-"- , wegen Tuberkulose-Gefahr)
rd	Günther Jahn	-"-
	Heinz Pietsch	-"-
ter	Gustav Schröder	(Polyp,im Ohr, Heimbeförderung)

==========

Anlage: 45

Besatzungsmitgliederliste bei Ankunft Kobe.

1.	Kapitän	Wilhelm	Paehunder
2.	3.Offizier	Willi	Hofmann
3.	3.Offizier	Kurt	Wöhler
4.	4.Offizier	Helmut	Hetze
5.	Prsv.Aufs.	Gottlob	Danneeker
6.	Bootsmann	Hans	Lüdecke
7.	Zimmermann	Albert	Nehls
8.	Matrose	Kurt	Neumerkel
9.	Matrose	Karl	Witt
10.	Matrose	Erwin	Cordts
11.	Matrose	Wolfgang	Schöne
12.	Matrose	Karl	Ratzke
13.	Matrose	Walter	Hartmann
14.	Deckajunge	Arthur	Burkamp
15.	Deckajunge	Matthias	Schüsser
16.	2.Koch	Max	Garbers
17.	Kochsmaat	Paul	Eichner
18.	Steward	Günther	Jahn
19.	Aufwäscher	Heinz	Wiegleb
20.	Kaj.-Junge	Ernst	Kirchhoff
21.	Ltd. Ing.	Arthur	Wachholz
22.	2. Ing.	Willi	Utzsch
23.	3. Ing.	Herbert	Münter
24.	3. Ing.	Wilhelm	Seyka
25.	4. Ing.	Friedrich	Metzner
26.	Elektriker	Walter	Schwarz
27.	Ing. Asp.	Gerhard	Brauer
28.	Ing. Asp.	Wolfgang	Seitz
29.	Ing. Asp.	Heinz	Stelley
30.	Dreher	Ferdinand	Kratz
31.	Lagerhalter	Hermann	Walkenbach
32.	M. Wärter	Gustav	Schröder
33.	Meterhelfer	Paul	Winkler
34.	Meterhelfer	Heinz	Gaulke
35.	Meterhelfer	Fritz	Pleiss
36.	Meterhelfer	Otto	Meissner
37.	Meterhelfer	Otto	Peplow
38.	Meterhelfer	Martin	Peterburs
39.	M.Junge	Heinz	Pietsch
40.	Ltd.Ing.	Gustav	Mareks { ex. "Fulda" }
41.	3.Ing.	Bernhard	Pellem { ex. "Fulda" }
42.	Obtl.z.S.	Hans	Lindenmann (Heimfahrer von Schiff "45".)
43.	Feldwebel	Ewald	Lührs (Heimfahrer von Schiff "45")

3

MBURG - AMERIKA - LINIE
S. Kulmerland

Kobe, den 1. Januar 1941.

*

In der beigefügten Reparatur = und Reserveteilleliste sind die für die Hilfsdiesel A.E.G. Type HB 6 x 26,5/ 45 in Hamburg anzufertigenden Teile unter No. 1 bis 8 sowie 28 und 29 aufgeführt.
No. 2 - 3 u. 4 können evtl. in Kobe gemacht werden, jedoch ist hierfür eine Rücksprache mit der hiesigen Lieferfirma erforderlich.

Leitd. Ingenieur

Diesel III Auspuff-Sammelrohr Zyl.3 u. 4 reparieren.
Diesel I - " - " 1 u. 2 erneuern.
dazu Kühlwasserleitung nach Angabe ändern.
3 Stck Pleuelstangen im Kopf nacharbeiten und Stahlbuchsen erneuern.
10 " Kolbenbolzen zylindrisch schleifen.
2 " Ringschlüssel für Brennstoff-Pumpen erneuern. (Skizze)
3 " Absperrschieber für Kühlwasser erneuern. (Probe)
3 " - " - " - reparieren.
10 " Brennst.-Druckrohre für Brennst.-Ventile reparieren.
1 " Abflußrohr für Leeköl (Treiböl) reparieren evtl.erneuern.
2 " Zyl.- Kühlwasser - Eintrittsrohre Diesel 2 u. 3 rep.evtl.erneuern
1 " Zyl.- Kühlwasser - Austrittsrohr Diesel 2 u. 3 - " -
1 " Kühlwasserrohr für allgemeinen Austritt erneuern.
2 " Kühlwasserrohre für Ölkühler reparieren.
1 " Kühlwasserrohr für allgemeinen Eintritt reparieren.

Notdiesel.

1 Stck. Auspuffrohr reparieren.
2 " Kolbenbolzen-Buchsen erneuern. (Skizze)

3

MBURG - AMERIKA - LINIE
S. Kulmerland

Kobe, den 1. Januar 1941.

*

In der beigefügten Reparatur = und Reserveteilelliste sind die für die Hilfsdiesel A.E.G. Type HB 6 x 26,5/ 45 in Hamburg anzufer= derden Teile unter No. 1 bis 8 sowie 28 und 29 aufgeführt.
No. 2 - 3 u. 4 können evtl. in Kobe gemacht werden, jedoch ist hierfür eine Rücksprache mit der hiesigen Lieferfirma erforderlich.

Leitd. Ingenieur

M.S.Kulmerland Kobe, den 1.Jan.1941

Soweit bis jetzt festgestellt werden konnte, sind folgende Reparaturen auszuführen und verbrauchte Reserveteile neu zu ersetzen.

Reparaturen.

Hauptmaschine.

1 Stck. unterer Zyl.- Deckel den Boden aufschweißen und bearbeiten.
- " oberen - " - schweißen.
- Gleitschuh ausgießen u. nach Angabe bearbeiten.
- Entlüftungsrohre f. Zyl.- Deckel rep. evtl. erneuern.
- Kühlwasser-Austritts-Krümmer reparieren.
- Brennst.-Rohre f. obere Deckelseite erneuern. (Probe)
10 " Stempel für Zyl.- Schmierapparat erneuern. (Probe)
20 " kleine Rückschlag-Ventilkegel f. Schmieranstiche erneuern. (Probe)
30 " Federn dazu liefern. (Probe)
2 " Kolben-Kühlwasser-Abflußrohre erneuern. (für Entlüftung)

Hilfsdiesel. A.E.G. Type HB 6 x 26,5/ 45.

Diesel III Kurbelwelle neu lagern. (8 Lager)
Diesel III Zylinder-Mantel in der Kurbelwanne schweißen.
4 Stck Zylinder-Deckel schweißen.
Diesel III Auspuff-Sammelrohr Zyl. 3 u. 4 reparieren.
Diesel I - " - " 1 u. 2 erneuern.
dazu Kühlwasserleitung nach Angabe ändern.
3 Stck Pleuelstangen im Kopf nacharbeiten und Stahlbuchsen erneuern.
10 " Kolbenbolzen zylindrisch schleifen.
2 " Ringschlüssel für Brennstoff-Pumpen erneuern. (Skizze)
3 " Absperrschieber für Kühlwasser erneuern. (Probe)
3 " - " - " - reparieren.
10 " Brennst.-Druckrohre für Brennst.-Ventile reparieren.
1 " Abflußrohr für Leeköl (Treiböl) reparieren evtl. erneuern.
2 " Zyl.- Kühlwasser - Eintrittsrohre Diesel 2 u. 3 rep. evtl. erneuern
1 " Zyl.- Kühlwasser - Austrittsrohr Diesel 2 u. 3 - " -
1 " Kühlwasserrohr für allgemeinen Austritt erneuern.
2 " Kühlwasserrohre für Ölkühler reparieren.
1 " Kühlwasserrohr für allgemeinen Eintritt reparieren.

Notdiesel.

1 Stck. Auspuffrohr reparieren.
2 " Kolbenbolzen-Buchsen erneuern. (Skizze)

Kühlanlage.

1. 1 Stck. Kompressorstange übersehleifen.
2. 1 " Kettenrad für Rührwerk erneuern.
3. 1 " Gall'sche Kette erneuern.
4. 3 " Manometer reparieren.
5. 1 " Solefilter - Topf mit Sieben erneuern. (nach Angabe)
6. 1 " Solekocher reparieren evtl.erneuern.
7. Isolierung der Sole -und Ammoniak - Leitungen ausbesser

Hilfsmaschinen.

1. 2 Stck Saugeleitungen der Feuerlöschpumpe rep.
2. 3 " Druckleitungen der Feuerlöschpumpe rep.
3. 3 " Rohre der Deckwaschleitung rep.
4. 2 " Druckleitungen der Sanitärpumpe rep.
5. 1 " Rohrstutzen der Ballastleitung nach Tank I erneuern.
6. 2 " Rohre des Überlaufs des Klosettanks reparieren evtl.erneu
7. 1 " Stutzen am Haupt-Kühlwasser-Rohr nachlöten.
8. 1 " Krümmer der Treiböl-Fülleitung rep.
9. 1 " Entlüftungsrohr des Rückkühlers rep.
10. 1 " Rohr der Lenzleitung im Maschinenraum erneuern.
11. 1 " Kreisel m. Welle u.Schleifringe f. Haupt-Kühlw.-Pumpe erne
12. 3 " Mano-Vacuumeter neu liefern.
13. 3 " Manometer neu liefern.
14. 6 " Manometer reparieren.

Rudermaschine.

1. 2 Stck Böcke für Ausrück-Vorrichtung auf Handbetrieb erneuern.(S
2. 4 " Federn für Ruderquadranten erneuern. (Probe)
3. 1 " Stopfbuchsen - Brille für Ruderschaft rep.

Tanks.

4 Stck Seitentanks für Treiböl drücken und dichten.

Verschiedenes:

1. 2 Stck 1 t Flaschenzüge reparieren.

Anlage:

Stck Anker für Diesel-Generator reparieren
" Motor des Kesselgebläses das Nebenschlußfeld erneuern
" Motor der Treiböl-Vorpumpe das Nebenschlußfeld erneuern
" Motor der Vorpiek reparieren
" Magnetspulen für Arbeitsregler der Winden rep.
" Akku.-Handlampen rep.
" Umdrehungsanzeiger rep.
" Voltmeter 11o-22o Volt u. Glvanoskop rep.
" Heißwasserkessel für Jng. Bad reparieren
" Heizwiderstand dazu liefern.
" Kammerventilatoren rep.
" Anker der Kammerventilatoren neu wickeln
" Anlasser für Kammerventilatoren neu liefern
" Sonnenbrenner neu liefern
" Bürstenableitungen f. Diesel-Generatoren neu liefern (nach Angabe
" - " - " - mit Leder bekleiden.
" Scharniere für Winden-Sicherungskästen anschweißen
" Alarmglocke für Öldruck-Kontrolle erneuern
" Schützenkasten der Winde 4 rep.
Winde 5 - 7 u. 12 Schutzrohre für Kabel erneuern.

R e s e r v e t e i l e.

Hilfsdiesel: A.E.G. Type HB 6 x 26,5/ 45.

Stck Zylinderdeckel neu liefern (Blatt 5, Hamburg)
" Zylinder-Laufbuchsen (?? Hamburg ???)
" Kolben mit Bolzen (Blatt 3, Pos.12, Hamburg ???)
" Auslaßventile kompl. (ohne Federn) (Blatt 7, Hamburg)
" Saugevent.f. Brennst.-Pumpen kompl. (Blatt 1o,Pos.15,Hamburg)
" Rückströmvent. f. - " - (Blatt 1o,Pos.17, Hamburg)
" Pumpenstempel m.Buchsen - " - (Blatt 1o,Pos.12 u.13 Hamburg)
" Düsen mit Düsenmuttern (Blatt 9, Pos. 2, Hamburg)
" Pleuelstange erneuern,kompl. (nach Probe)
" Stahlbuchsen für Pleuelstangen-Köpfe (nach Angabe)
" Kolbenbolzen-Buchsen (nach Angabe)
" Kolbenbolzen
" Kolbenringe nach Skizze
" Abstreifringe nach Skizze
" Auslaßvent.- Kegel mit Spindel (Probe)
" Auslaßvent.- Sitze (Probe)

17.	6	Stck	Auslaßvent.-Kugeldruck-Schrauben	(Probe)
18.	12	"	Auslaßvent.-geteilte Druckringe	(Probe)
19.	12	"	Auslaßvent.-Kugeldrucksitze	(Probe)
2o.	12	"	Bolzen für Druckschrauben des Auslaßvent.	(Probe)
21.	12	"	Überwurfmuttern f.Druckschrb.d.Ein=u.Auslaßvent.	(Pro
22.	12	"	Bolzen für Stoßstangen der Ein= u. Auslaßvent.	(Pro
23.	Je 1	"	obere und untere Druckstücke f.Stempel d.Brennst.-Pump	
24.	Je 6	"	Oberteile für Sauge=u. Rückströmvent. - " -	
25.	6	"	Stössel für Rückströmvent. der Brennstoff-Pumpen	
26.	4	"	Nocken für Brennst.- Pumpen	
27.	12	"	Mundstücke für Brennstoffventile	
28.	1oo	"	Stahlkugeln, Durchmesser 8 mm	(Hambur
29.	4	"	Kugel-Drucklager d=2o,E=15,D=4o,H=26.	(S.K.F.522o4 Sei

Kühlanlage:

				(Ham
1.	1	Stck	Kompressorstange	
2.	12	"	Kompressor - Kolbenringe nach Skizze	(Probe
3.	1o	"	Ventil-Platten für Sauge= u. Druckventil	
4.	1	"	Welle für Solepumpe	(Probe
5.	2	"	Kreisel für Solepumpe	(Probe
				(Skizz

Materialien u. Inventar: Maschinen = und E= Anlage.

Ersatz der Verbrauchten Materialien u. des Inventars (laut Liste)

Hahlbr

Leitd. Ingeni

M/S. K U L M E R L A N D.

20. Dezember 1940.

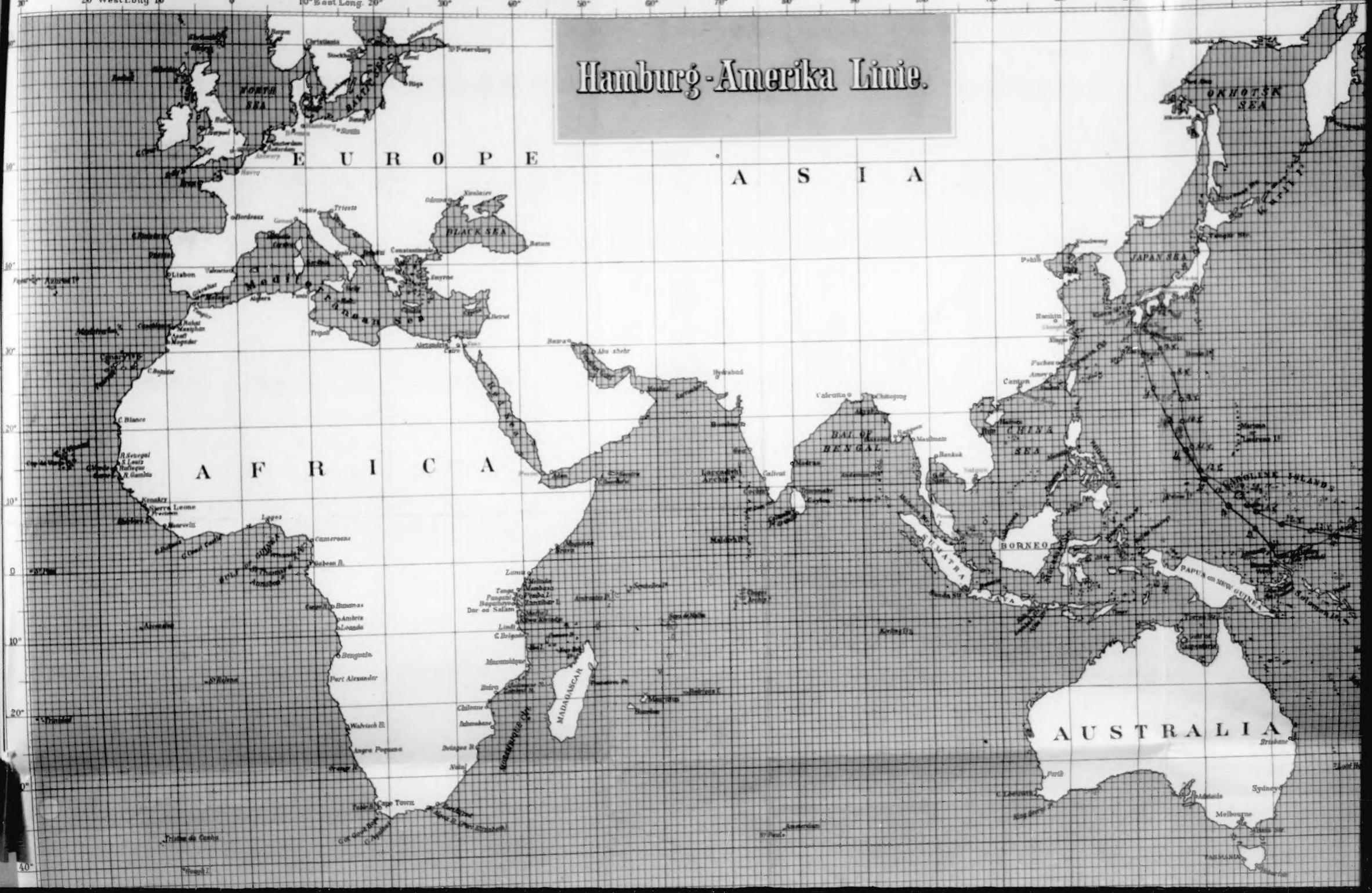
Folgende Medikamente und Arzneimittel wurden an die Kriegsmarine (Schiff " 36") abgegeben :

1 grosser Dampfsterilisator mit 2 Trommeln u. Spiritusbrenner.
1 kleiner elektr. Sterilisator
1 Besteck für Bauchoperation
1 grosses chirurgisches Besteck
1 frauenärztliches Besteck
1 Reibschale
3 Dosen Plaster Paris
3 Metallkatheder
1 Glasröhre mit 2 männlichen Gummikathedern u. 3 elastischen Beutis u. 1 Schlundfänger
1 Punktionsbesteck mit Schlauch u. Spritze
2 Paar Gummihandschuhe in Dosen
1 Augenspiegel
2 Dosen Formalin-Pastillen(zusammen 1000 Stck.)
Hegarstifte 1-5
1 doppeltes Bruchband
1 Bruchband für links, 1 Bruchband für rechts
1 Wiesbadener Doppelinhalator
1 Ohrenspritze
1 Gummieisbeutel
1 Rest Olivenöle, Alkohol
2 Perlen Chinin 0.2
500 gr Ichtyolsalbe
5 gr. Baldrian
1 Fl. Liquitae Campositus
1 Rest Guttapercha
200 gr. Caporat
9 mal Morphiumpulver 0,01
Opiumtinktur 50 gr.
Diazoreagenz 1 u. 2
1 Rest Fingerlinge
7½ Chloroform für Narkose
12 Pastillen Suplimat
1 Rest Esbachsche Lösung
1 " Giemsa
1 " Karbolgartiamaviatlösung
1 " Azetonalkohol
1 " Hayemsche Lösung
1 " Asyen Nitric fuls.
1 " Kalium Permanganicum
1 " Phenol liquid
1 " Argentum Proteinicum
1 " Tinktura Yodi Aconit
1 " Pulv. Ipecac Opiat 0.5
1 " Zinc sulfuric 0.5
1 " Tabl. Santanin 0.05
1 " Tinct. Digitalis 84
1 " Kreosot c. Spirit a.a.
1 " Trieresol Formalin
1 " Bismut Subnitric
1 " Novocalin (Bayer)
1 " Kalium bromatum
1 " Tinctura Myrrhae
1 " Bals. peruvian
1 " Tinktur Prophanthi
1 " Zedernholzöl

I Mikroskop
4 Dosen Küfükel
I Narkosebesteck
I kl. chirurgisches Besteck
I Piterschale
4 Reichschaller
250 gr. Salycilsäure
I Spiritusbrenner
I Kehlkopfspiegel
3 Impflanzetten
I Augenspatel
I Parazentesenadel
I Nasenspeculum
I Splitterpinzette
I Trichter
I Klammerbesteck
I zahnärzl. Besteck
I Klinikpackung Porapin
I Irigator mit Schlauch u. 2 Ansatzstücken
2 Gummitücher
I Blutdruckapparat
2 Platinösen
I Rest Objectträger mit Deckglässchen
6 O P Athebrin
2 O P Plasmochin
I O P Yatren
9 O P Zonolysen
2 O P Peremnesyn
I RestTrythaflavin Tabl.
40 Camprethren O.I
I O P Salypyrin
IO gr. Benzidin
I Stender mit 6 Reagenzgläsern
I Rest Essigsäure
I " Lugolsche Lösung
I " Xylol Ziehl Nelsonsche Karbol Fuchsin-Lösung
I " Methylen Blau ; 2 Ampullen 20ccm Traubenzucker 20 %
I " Nitroprussid ; I Schachtel mit Diversen(alles Behälter
I " Cocain 0.03 ; 30 Ampullen Camphorol Io % Iccm
2 IO ccm, I 2 ccm Spritze mit div. Kanylen
300 gr. Acidon Hydrochloricum Dilutum
200 gr. Wasserstoffsuperoxyd 2%
300-- Natrium Phiosylphat
IOOO gr. Spiritus Rebonatus
500 gr. Vaseline
Calumel 0,0I 25 mal
Calumel 0,3 30 mal
Glycerin 300 gr.
Dermatol 50 gr.
Phenacetin 0,5 gr. 40 Tabl.
Tamalbin 30 Tabl.
200 gr. Doppelkohlensaures Natron
I5 mal Ipecac. opiat 0,5 Pulv. I O P Astmolyshin
IOO gr. Yatren Pulver. Emedin Hydrochlor Ingelheim
Cunotin Hydrochlorid 0,I IO Ampullen
Sterilisierte Subcutan Injektionen. 2mal3ccm Cardiazol 2mal.
IO Ampullen O/OI gr. Atrupin Sulfuric Ingelheim

6	"	Coramin,	I4 Ampullen	Lobelin	
5	"	Hexeton,	6 "	Gynergen	
6	"	Pituglandol,	II "	Stroplandin	
6	"	Cocain O.I,	IO "	Cophein	0.3
8	"	Chinin Urethan,	I2 "	Morphium	0,02
5	"	PanothopinStophani	20 "	"	0,0I
4	"	Vitamin B I	IO "	Chinin	25 %
3	"	Clauden IO ccm ,	I "	Geletine	IO ccm

Hamburg-Amerika Linie.


20° West Long 10°
0
10° East Long. 20°
30°
40°
50°
60°
70°
80°
90°
100°
110°
120°
130°
140°
150°
160°
EUROPE
ASIA
AFRICA
AUSTRALIA
NORTH SEA
BALTIC SEA
BLACK SEA
Mediterranean Sea
OKHOTSK SEA
JAPAN SEA
CHINA SEA
BAY OF BENGAL
Arabian Sea
MADAGASCAR
SUMATRA
BORNEO
PAPUA or NEW GUINEA
SOLOMON ISLANDS
TASMANIA
Christiania
St Petersburg
Riga
Stockholm
Hamburg
Antwerp
Havre
Bordeaux
Lisbon
Gibraltar
Trieste
Odessa
Constantinople
Batum
Smyrna
Algiers
Tunis
Malta
Alexandria
Cairo
Beirut
Basra
Abu shehr
Hyderabad
Bombay
Aden
Calcutta
Chittagong
Madras
Calicut
Cochin
Colombo
Rangoon
Bankok
Singapore
Penang
Manila
Hongkong
Canton
Amoy
Foochow
Ningpo
Yokohama
Yesso
Nagasaki
Fusan
Gensan
Vladivostock
Possiet
Hakodate
Marcus I.
Bonin Is.
Volcano Is.
Ladrone Is.
Pelew Is.
Yap
Admiralty Is.
Bismarck Archip.
Solomon Is.
New Hebrides
New Caledonia
Fiji Is.
Samoa Is.
Tonga Is.
Cook Is.
Society Is.
Marquesas Is.
Tuamotu Archip.
Easter I.
Sandwich Is.
Honolulu
Midway I.
Wake I.
Guam
Manila
Brisbane
Sydney
Melbourne
Adelaide
Perth
Albany
Hobart
Launceston
Port Darwin
Thursday I.
Torres Str.
Gulf of Carpentaria
Gulf of Papua
Coral Sea
Great Barrier Reef
Arafura Sea
Timor Sea
Java Sea
Celebes Sea
Molucca Sea
Banda Sea
Flores Sea
Sulu Sea
Palawan
Formosa
Amoy
Swatow
Hainan
Tonkin
Saigon
Cambodia
Siam
Malacca
Sumatra
Java
Borneo
Celebes
Timor
Ceram
Gilolo
Mindanao
Luzon
Formosa
Japan
Kamchatka
Okhotsk Sea
Bering Sea
Aleutian Is.
Alaska
Vancouver I.
Puget Sound
San Francisco
Monterey
San Diego
Mexico
Panama
Galapagos Is.
Peru
Chile
Valparaiso
Callao
Guayaquil
Colombia
Venezuela
Trinidad
Barbados
Jamaica
Cuba
Haiti
Porto Rico
Bermuda
Halifax
Quebec
Montreal
Toronto
Chicago
Detroit
Cleveland
Buffalo
New York
Boston
Philadelphia
Baltimore
Washington
Norfolk
Charleston
Savannah
Jacksonville
Key West
New Orleans
Galveston
Mobile
Pensacola
Tampa
Wilmington
Newfoundland
Greenland
Iceland
Faroe Is.
Shetland Is.
Orkney Is.
Hebrides
Ireland
Dublin
Belfast
Liverpool
Glasgow
Edinburgh
Aberdeen
Hull
Grimsby
Yarmouth
Ostend
Rotterdam
Amsterdam
Antwerp
Dunkirk
Calais
Boulogne
Dieppe
Cherbourg
Brest
Nantes
La Rochelle
Bordeaux
Bayonne
Biarritz
Santander
Bilbao
Gijon
Coruña
Vigo
Oporto
Lisbon
Setubal
Cape St Vincent
Gibraltar
Tangier
Tetuan
Ceuta
Melilla
Algiers
Bougie
Philippeville
Bona
Tunis
Sfax
Tripoli
Benghazi
Derna
Alexandria
Port Said
Suez
Cairo
Alexandria
Beirut
Haifa
Jaffa
Jerusalem
Gaza
Port Said
Suez
Aden
Perim
Hodeida
Mocha
Muscat
Ormuz
Bushire
Basra
Abadan
Mohammerah
Bahrein
Koweit
Bushire
Karachi
Kurrachee
Bombay
Goa
Mangalore
Cochin
Colombo
Madras
Pondicherry
Calicut
Vizagapatam
Calcutta
Chittagong
Akyab
Rangoon
Moulmein
Bankok
Penang
Singapore
Malacca
Port Swettenham
Port Dickson
Batavia
Samarang
Soerabaya
Banjermassin
Macassar
Amboina
Ternate
Menado
Davao
Zamboanga
Iloilo
Cebu
Manila
Aparri
Lingayen
Dagupan
Subic Bay
Corregidor
Manila
Hongkong
Canton
Amoy
Foochow
Ningpo
Shanghai
Chefoo
Taku
Tientsin
Newchwang
Port Arthur
Dalny
Chemulpo
Gensan
Fusan
Nagasaki
Kobe
Yokohama
Tokio
Hakodate
Yesso
Vladivostock
Possiet
Nikolaievsk
Sakhalin I.
Kamchatka
Okhotsk Sea
Bering Sea
Aleutian Is.
Alaska
Vancouver I.
Victoria
Seattle
Portland

5

Hamburg-Amerika Linie.

EUROPE

ASIA

AFRICA

AUSTRALIA

NORTH SEA

BLACK SEA

MEDITERRANEAN

BAY OF BENGAL

ARABIAN SEA

RED SEA

MADAGASCAR

SUMATRA

BORNEO

PAPUA or NEW GUINEA

OKHOTSK SEA

JAPAN SEA

CHINA SEA

Berlin

St Petersburg

Riga

Hamburg

Stettin

Amsterdam

Antwerp

Havre

Bordeaux

Trieste

Venice

Constantinople

Batum

Smyrna

Alexandria

Cairo

Tripoli

Algiers

Beirut

Bagdad

Abu shehr

Hydrabad

Madras

Calcutta

Chittagong

Colombo

Calicut

Bombay

Aden

Zanzibar

Mozambique

Beira

Lourenco Marques

Durban

Port Elizabeth

Cape Town

Walvisch B.

Angra Pequena

Benguela

Port Alexander

Cameroons

Lagos

Loanda

Natal

Vladivostock

Nikolajewsk

Pekin

Nanking

Ningpo

Canton

Amoy

Hongkong

Manila

Yokohama

Tokio

Kobe

Nagasaki

Shanghai

Fusan

Port Arthur

Perth

Adelaide

Melbourne

Sydney

Brisbane

Thursday I.

Torres Str.

Banda Str.

Sunda Str.

Malacca Str.

Formosa Channel

Yellow Sea

Gulf of Siam

Bangkok

Saigon

Singapore

Penang

Rangoon

Andaman I.

Nicobar I.

Laccadive Archip.

Maldive Archip.

Chagos Archip.

Amirante I.

Seychelles

Aldabra I.

Comoro Archip.

Mozambique Ch.

Delagoa B.

Orange R.

Walfisch B.

Kerimba Archip.

Zanzibar

Pemba I.

Mombasa

Lindi

Dar es Salam

Tanga

Aden

Socotra I.

Gulf of Aden

Red Sea

Suez Canal

Port Said

Alexandria

Gibraltar

Azores

Madeira

Canary Is.

Cape Verde Is.

Sandwich Is.

Marshall Is.

Caroline Is.

Ladrone Is.

Philippine Is.

Formosa

Loochoo Is.

Bonin Is.

Kurile Is.

Japan

Aleutian Is.

Behring Str.

Behring Sea

Kamtschatka

Sakhalin I.

Amur

Vladivostock

Nikolajewsk

Yokohama

Tokio

Kobe

Nagasaki

Shanghai

Fusan

Port Arthur

Pekin

Nanking

Ningpo

Canton

Amoy

Hongkong

Manila

Formosa

Loochoo Is.

Bonin Is.

Kurile Is.

Japan

Aleutian Is.

Behring Str.

Behring Sea

Kamtschatka

Sakhalin I.

Amur

Fidschi Is.

Tonga Is.

Samoa Is.

Society Is.

Marquesas Is.

Tuamotu Archip.

Hawaii

Honolulu

Pearl Harbour

Midway I.

Wake I.

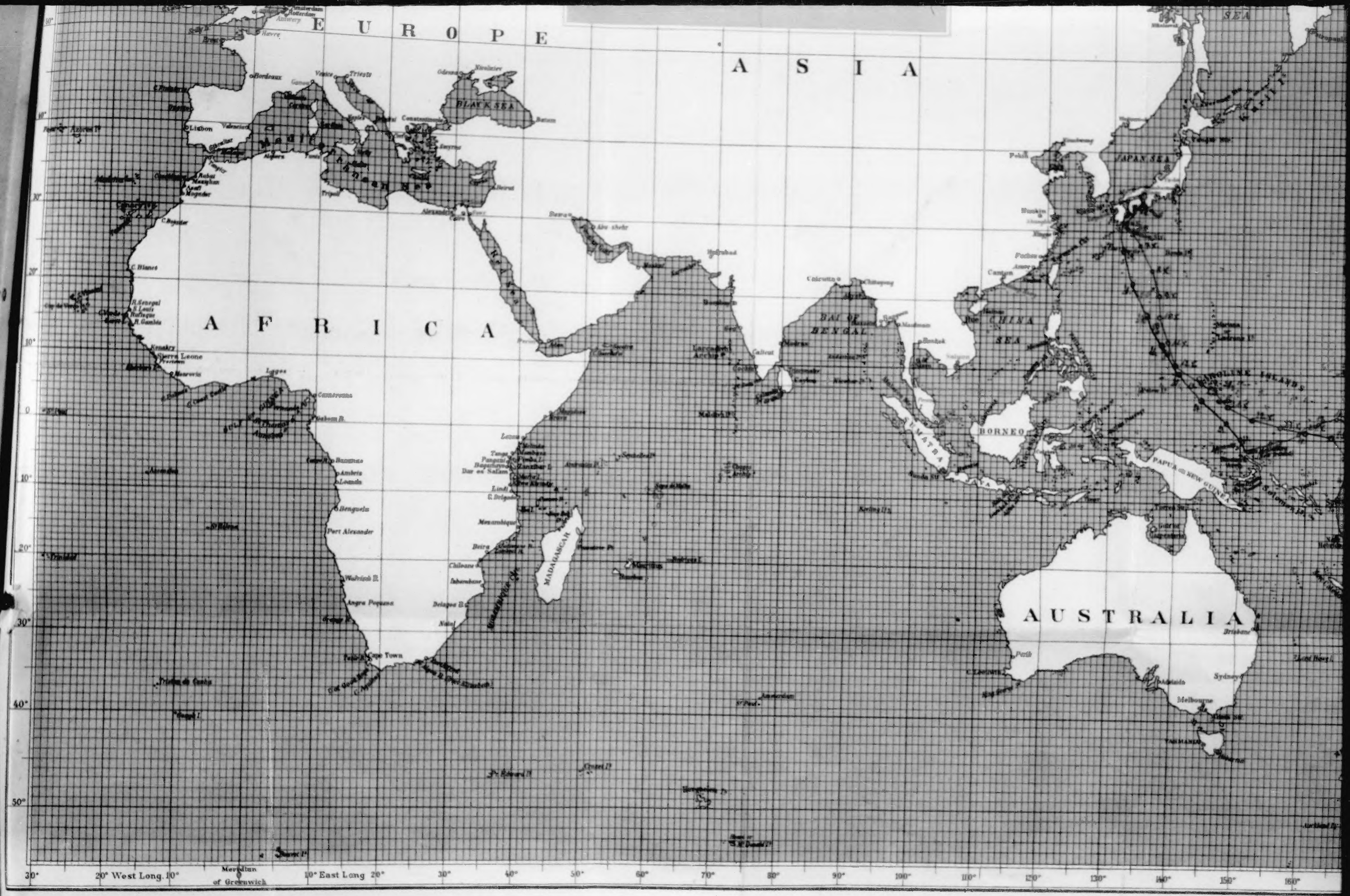
Guam

Marshall Is.

Caroline Is.

Ladrone Is.

Philippine Is.


EUROPE
ASIA
AFRICA
AUSTRALIA
BLACK SEA
JAPAN SEA
CHINA SEA
BAY OF BENGAL
BORNEO
SUMATRA
MADAGASCAR
PAPUA OR NEW GUINEA
TASMANIA
Amsterdam
Rotterdam
Antwerp
Havre
Bordeaux
Lisbon
Gibraltar
Algiers
Tunis
Tripoli
Venice
Trieste
Constantinople
Smyrna
Beirut
Alexandria
Cairo
Basra
Bushire
Hyderabad
Calcutta
Chittagong
Madras
Calicut
Bombay
Karachi
Aden
Mocha
Suez
Rangoon
Bangkok
Singapore
Penang
Batavia
Hong Kong
Canton
Amoy
Foochow
Shanghai
Nagasaki
Yokohama
Hakodate
Vladivostock
Pekin
Cape Verd Is.
Azores Is.
C. Blanco
R. Senegal
St. Louis
Rufisque
R. Gambia
Sierra Leone
Freetown
Monrovia
Cape Palmas
Lagos
Cameroons
Fernando Po
Gaboon R.
Ambriz
Loanda
Benguela
Port Alexander
Mozambique
Beira
Inhambane
Delagoa B.
Natal
Cape Town
Algoa B.
Port Elizabeth
Table B.
Agulhas C.
Tristan da Cunha
Gough I.
St Helena
Trinidad
Ascension
St. Paul
St. Peter & St. Paul Rocks
Amsterdam I.
Crozet I.
Kerguelen Archp.
Maldive Archp.
Laccadive Archp.
Mauritius
Bourbon
Rodriguez I.
Timor
Kerling Is.
Perth
Fremantle
King George's Sd.
Adelaide
Melbourne
Sydney
Brisbane
Hobart Town
Launceston
Port Phillip
Auckland Is.
Campbell I.
Macquarie I.
Norfolk I.
Lord Howe I.
New Caledonia
New Hebrides
Solomon Is.
Marianne Is.
Caroline Is.
Marshall Is.
Gilbert Islands
Sandwich Is.
Marquesas Is.
Society Is.
Friendly Is.
Navigators Is.
Tonga Is.
Fiji Is.
Pitcairn I.
Easter I.
Juan Fernandez
Galapagos Is.
Cocos I.
Malpelo I.
Gorgona I.
Gallinas Pt.
Trinidad
Tobago
Barbadoes
Grenada
St. Vincent
St. Lucia
Martinique
Guadeloupe
Montserrat
Antigua
Nevis
St. Kitts
Dominica
Barbuda
Anguilla
Virgin Is.
St. Thomas
Porto Rico
Jamaica
Kingston
Port Royal
Cape Tiburon
Cape Nicholas
Cape Maysi
Cape Antonio
Cape St. Roque
Pernambuco
Bahia
Rio Janeiro
Santos
Montevideo
Buenos Ayres
Bahia Blanca
Port Desire
Port Famine
Cape Horn
Falkland Is.
Valparaiso
Coquimbo
Callao
Lima
Guayaquil
Panama
Aspinwall
Chagres
Porto Bello
Carthagena
Maracaibo
Curaçoa
Cape Gracias a Dios
Truxillo
Belize
Vera Cruz
Tampico
Matamoras
Galveston
Mobile
Pensacola
Charleston
Savannah
Wilmington
Norfolk
Baltimore
Philadelphia
New York
Boston
Halifax
Quebec
Montreal
Newfoundland
Cape Race
Cape Breton
Cape Sable
Cape Hatteras
Cape Fear
Cape Florida
Cape Canaveral
Cape Henry
Cape Cod
Cape Ann
Cape Race
Cape Farewell
Cape Desolation
Cape Walsingham
Cape Chidley
Cape Wrath
Cape Clear
Cape Finisterre
Cape St. Vincent
Cape Spartel
Cape Bon
Cape Matapan
Cape Malea
Cape Colonna
Cape Passaro
Cape Corso
Cape Spada
Cape Blanco
Cape Farina
Cape Carbonara
Cape Teulada
Cape Sandalo
Cape Bianco
Cape Mele
Cape Palos
Cape Gata
Cape Tenez
Cape Matifou
Cape Bougaroni
Cape Roux
Cape Negro
Cape Serrat
Cape Blanc

EUROPE

ASIA

AFRICA

AUSTRALIA

BLACK SEA

CASPIAN SEA

JAPAN SEA

CHINA SEA

BAY OF BENGAL

BORNEO

SUMATRA

PAPUA OR NEW GUINEA

MADAGASCAR

NEW ZEALAND

TASMANIA

Amsterdam
Rotterdam
Antwerp
Havre
Bordeaux
Genoa
Venice
Trieste
Odessa
Nicolaiev
Constantinople
Batum
Smyrna
Beirut
Tripoli
Alexandria
Cairo
Suez
Algiers
Tunis
Valencia
Gibraltar
Mecca
Aden
Hodeidah
Muscat
Bushire
Karachi
Calcutta
Chittagong
Rangoon
Bombay
Calicut
Colombo
Madras
Pondicherry
Port Blair
Penang
Singapore
Saigon
Manila
Hongkong
Amoy
Canton
Foochow
Shanghai
Chefoo
Tientsin
Peking
Vladivostock
Hakodate
Yokohama
Nagasaki
Kobe
Formosa
Guam
Yap
Ponape
Honolulu
Fanning I.
Suva
Fiji
Samoa
Tonga
Auckland
Wellington
Lyttelton
Dunedin
Campbell I.
Norfolk I.
Lord Howe I.
Sydney
Melbourne
Adelaide
Perth
Brisbane
Cape Leeuwin
King George's Sd.
Port Darwin
Thursday I.
Torres Str.
Banda Sea
Timor Sea
Coral Sea
Arafura Sea
Gulf of Carpentaria
Great Barrier Reef
Lagos
Cameroons
Gaboon R.
Bananas
Ambriz
Loanda
Benguela
Port Alexander
Walvisch B.
Angra Pequena
Cape Town
Table B.
Simons B.
Port Elizabeth
Natal
Delagoa B.
Beira
Mozambique
Chiloane I.
Inhambane
Lamu
Tanga
Pangani
Bagamoyo
Dar es Salam
Zanzibar
Mombasa
Kilindi
C. Delgado
Aldabra I.
Amirante I.
Seychelles
Providence I.
Farquhar Is.
Cosmoledo I.
Assumption I.
Comoro I.
Mayotte
Johanna
Diego Suarez
Tamatave
Reunion
St. Paul
Amsterdam
Kerguelen I.
Crozet I.
Prince Edward Is.
Marion I.
Gough I.
Tristan da Cunha
St. Helena
Ascension
Sierra Leone
Liberia
Cape Palmas
Grand Bassa
Sherbro I.
Sierra Leone
Bissagos Is.
Canary Is.
Madeira
Azores
Cape Verde Is.
Fernando Po
Annobon I.
St. Thomas I.
Principe I.
Gaboon
Loango
Kamerun Mt.
Cameroons Mt.
Niger
Benue R.
Lake Chad
Tripoli
Benghazi
Alexandria
Port Said
Suez Canal
Red Sea
Gulf of Aden
Socotra I.
Maldive Is.
Laccadive Is.
Andaman Is.
Nicobar Is.
Sumatra
Java
Borneo
Celebes
Timor
Flores
Sumbawa
Lombok
Bali
Java Sea
Banka Str.
Malacca Str.
Singapore Str.
Gulf of Siam
Bangkok
Saigon
Hainan I.
Formosa Str.
Yellow Sea
Gulf of Pechili
Korea
Tsushima I.
Nagasaki
Kobe
Yokohama
Hakodate
Vladivostock
Sea of Okhotsk
Kamchatka
Behring Str.
Behring I.
Copper I.
Attu I.
Aleutian Is.
Midway I.
Wake I.
Guam
Yap
Ponape
Marshall Is.
Gilbert Is.
Ellice Is.
Fanning I.
Suva
Fiji
Samoa
Tonga
Auckland
Wellington
Lyttelton
Dunedin
Campbell I.
Norfolk I.
Lord Howe I.
Sydney
Melbourne
Adelaide
Perth
Brisbane
Cape Leeuwin
King George's Sd.
Port Darwin
Thursday I.
Torres Str.
Banda Sea
Timor Sea
Coral Sea
Arafura Sea
Gulf of Carpentaria
Great Barrier Reef

Meridian of Greenwich 0 10° East Long 20° 30° 40° 50° 60° 70° 80° 90° 100° 110° 120° 130° 140° 150° 160° 170° 180°

50° 40° 30° 20° 10° 0 10° 20° 40° 50°

Formosa
Guam
Yap
Ponape
Honolulu

Highlighter & Jahler, Hamburg

PG—70742—NID

SAFETY FILM

PG/70742

GERMAN NAVAL GROUP COMMAND WEST.

FLEET ESCORT TANKER "LOTHRINGEN"

WAR DIARY 3/5/1941 to 22/6/1941

AND 12/6/1941 to 16/6/1942

ALSO ORDERS.

An Gruppe West G. Kiel B.-Nr. 2070/41 Gkdos.

Chefsache! Nur durch Offizier!

Geheime Kommandosache!

Kr 15704

K.T.B.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/70742 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M
ON IT BUT ANY COMMENTS ARISING
SHOULD BE MADE ON THE WO
FORM OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Tanker "Lothringen."

3.5.-22.6.1941

Mit 2 Karten

Ob. d. M. / Skl. Ia Nr. 1343/41 g.Kdos. (Gkdos.Chefs.)
Ang.: 2 Skizzen
Anlagen: 2 Kart.
Prüf. St. 1

Anlage 11 zu 1.Skl 2540 i.A.Kdos

Anlage 2 zu 1/Skl 2540 i.A.Kdos

Geheime Kommandosache!

Chefsache
Nur durch C.-Offizier

Kriegstagebuch

Flottenbegleittanker "L o t h r i n g e n"

(Nach Verlust nachträglich gefertigt nach Auszügen aus K.T.B. der Gruppe West und nach allen anderen dort vorhandenen Unterlagen.)

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 10742
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORDED 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
3.5.41 1800		TSV. Zweigstelle West meldet Einsatzbereitschaft Flottenbegleittanker "Lothringen".- "Lothringen" liegt auf La Pallice Reede. Aufgabe des Tankers ist Versorgung "Bismarck" und "Prinz Eugen" im Rahmen der Unternehmung "Rheinübung".- Zu diesem Zweck ist Aufstellung des Tankers zunächst in Qu. AJ 27 beabsichtigt. (Op.-Befehl Gr.West 1810/41 A 1 Chefs. siehe Anlage 1.)-
9.5.41 1740		Fernschreiben an "Lothringen" und alle beteiligten Dienststellen: Stichwortausgabe "Elsass" 11.5. Befehlsführung bis 8°W durch BSW.- Bedeutung: "Lothringen läuft 11.5. im Geleit von 3 M-Booten so rechtzeitig aus, daß Punkt 36 um 2200 Uhr passiert wird.- Für 12.5. ist Luftaufklärung in Richtung des Vormarsches bis 11°West und enge Luftsicherung bis Dunkelwerden vorgesehen.- Entlassung des Tankers durch Geleit 12.5. nach Einbruch Dunkelheit.- (Auslaufbefehl Gr.West. G.Kdos. 2168/41 Aop siehe Anlage 2).-
10.5.41 1210		Befehl an 5.Z-Fl.: Ab 11.5. 0600 Uhr 3=stündige Bereitschaft für notfalls erforderliche Sicherungsaufgaben bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.5.41		Ausmarsch eigener Tanker nach Westen.-
		Flotte wird fernschrift, von Auslaufen "Lothringen" 11.5. in Kenntnis gesetzt.-
11.5.41 1826		Trotz Mitteilung Gruppe Nord, daß Anlaufen "Rheinübung" nicht vor 17.5., wird an Auslaufen "Lothringen" festgehalten, damit der für Nordposition bestimmte Tanker unter allen Umständen rechtzeitig am Bestimmungsort eintrifft. Warten wird in Kauf genommen.-
1900		4.Sicherungsdivision meldet: "Lothringen" 1700 Uhr La Pallice Reede ausgelaufen.-
2020		FT. von "M 26": BF 6858 "Lothringen" Explosion in MES-Anlage, 1 Mann schwer verletzt, Anlage ausgefallen, setze Marsch fort.-
		Ausfall MES-Anlage ist kein Anlaß zum Rückruf des Tankers. Über Grund der Explosion muß weitere Meldung nach Rückkehr der Geleitfahrzeuge abgewartet werden.-
12.5.41 2000		Luftaufklärung Biscaya auf Vormarschkurs "Lothringen" bis 11°W ohne Ergebnis.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.41 1240		Nach Rückkehr der Geleitfahrzeuge meldet BSW: "Lothringen" 12.5. 2200 Uhr 4400°N 0702°W entlassen. Fahrt 11 sm.-
		Geleitdurchführung und enge Luftsicherung ist planmäßig durchgeführt. Der Tanker marschiert nunmehr allein zu dem befohlenen Treffpunkt.-
		Zu der MES.-Explosion am 11.5. meldet BSW. fernschriftl.: Laut opt. Meldung "Lothringen" an Geleitzugführer Explosion in MES-Raum auf Kurzschluß mit anschl. Explosion von Bezingasen zurückzuführen. MES-Anlage ausgefallen. Heizer Willi Schröder Brandverletzungen erlegen. Beisetzung erfolgte auf See. Tanker voll einsatzbereit.- Meldung an Skl. übermittelt.-
16.5.41 0930		"Lothringen" hat nach Kopplung NS-Geleitzugweg passiert und steuert mit NW-Kurs befohlenen Standort an.-
1940		"Lothringen wird durch FT. von neuem Tätigkeitsgebiet WBS. "Sachsenwald" zw. 45° und 4630°N und 32° und 35°W unterrichtet. Gleichzeitig wird der Tanker angewiesen, nicht nach AJ 27, sondern nach AJ 24 zu gehen.-
		Nach den letzten U-Bootmeldungen liegt für "Lothringen" vorgesehener Treffpunkt so nahe an fdl. Geleitzugweg, daß Absetzen nach Norden erforderlich ist.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.5.41 1910		Um Zusammentreffen "Lothringen" mit eigenen U-Booten zu vermeiden, erhält der Tanker FT.-Befehl, Treffpunkt über AJ 55 anzusteuern.- B.d.U. wird über die von "Lothringen" gesteuerten Kurse unterrichtet und um Benachrichtigung der U-Boote gebeten.-
20.5.41 1645		Auf Grund Angriffsmeldung "U 94" auf Geleitzug AJ 37 ist es erforderlich, "Lothringen" vom Op.-Gebiet der U-Boote vorübergehend westwärts abzuziehen.- FT. an "Lothringen": Zunächst AJ 16 gehen.- B.d.U. wird unterrichtet.-
21.5.41 0930		Nach Koppelung bei Gruppe kann ab heute Kurzsignal über Eintreffen auf Standort erwartet werden.-
22.5.41 0930		Erwartetes Kurzsignal "Lothringen" noch nicht eingegangen.- Falls der Tanker die Marschreserve in Anspruch genommen hat, kann er erst heute seine Position erreichen.-
1210		Aus B-Meldung OKM B-Leitstelle 2206 über USA-Standorte ist zu entnehmen, daß sich Küstenwachkreuzer "Modoc" 21.5. 1817 Uhr in AJ 2740 befunden hat.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.5.41		Der Standort des amerikanischen Bewachers liegt nur etwa 60 sm vom Treffpunkt "Lothringen" entfernt. Nach Auffassung B-Leitstelle bewegt sich das Schiff nach SO, sodaß z.Zt. keine akute Gefahr für den Tanker besteht. Maßnahmen werden von weiteren Standortmeldungen abhängig gemacht.- FT. an Alle: USA-Küstenwachschiff "Modoc" 21.5. 1800 Uhr AJ 2740 Kurs 154°, möglicherweise auf Marsch nach Wachposition, die um 56°N 46°W vermutet wird.- Bei weiterer Standortmeldung, die erwartet werden, erforderlichenfalls Verlegung Treffpunkte.-
22.5.41		Das Kurzsignal (Meldung Erreichen Treffpunkt) ist noch nicht gehört worden.- FT. an "Lothringen": 1.) Bisher kein Kurzsignal gehört. Falls nichts Gegenteiliges gemeldet, wird angenommen, daß auf Position.- 2.) Im Grönlandgebiet wegen möglicher Beeinträchtigung Funkabgabe durch atmosphärische Bedingungen tunlichst günstiges Wetter abwarten. Besonders sorgfältige Abstimmung.-
2400		Kurzsignal von "Lothringen" nicht eingegangen. Es wird daher angenommen, daß sich der Tanker auf Position befindet.-
24.5.41 1125		Im Rahmen eines Funks an Flotte mit gegißten Standorten Tanker und Spähschiffe wird Standort "Lothringen " AJ 16 angegeben.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.5.41 1837		FT. an "Lothringen" (gleichzeitig an "Belchen" und "Prinz Eugen"): Auf jetzigen Treffpunkten klarhalten zur Brennstoffabgabe an "Prinz Eugen".- Nachdem Flottenchef Absicht Entlassen "Prinz Eugen" zum Kreuzerkrieg gemeldet hat, muß mit Brennstoffergänzung des Kreuzers aus einem der Nordtanker gerechnet werden.-
27.5.41 1407		"Lothringen" erhält FT.- Weisung: Neues Tätigkeitsgebiet AJ 13.- Weisung entspricht einem Wunsche B.d.U.- "Lothringen" ist gleichzeitig für U-Bootsversorgung vorgesehen.-
2400		Da für Operieren "Prinz Eugen" genügend Tanker in See sind, wird "Lothringen" im besonders gefährdeten Norden nicht mehr gebraucht. Der Tanker soll daher nach Süden gezogen werden und erhält FT.-Befehl über BD 47 nach neuem Treffpunkt DF Mitte zu gehen.-
28.5.41 1105		Da Tankerpositionen in letzten Tagen mehrfach geändert werden mußten, wird durch FT. an Alle jetzt gültige Tankerverteilung wiederholt, für "Lothringen" DF 96.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.41 2220		Um genügend Abstand von den auf dem Rückmarsch befindlichen beiden Flottenspähschiffen zu sichern, geht FT. an "Lothringen" aus: "Lothringen" nach CD 34 gehen. Weitere Befehle abwarten.-
2.6.41 1800		An die Stelle des zur U-Bootsversorgung vorgesehenen Tankers "Spichern" soll "Lothringen" treten, da "Spichern" bereits erhebliche Mengen Brennstoff an "Prinz Eugen" abgegeben und nur noch 12 Torpedos an Bord hat. "Lothringen" mit 36 Torpedos ist besser zur U-Bootversorgung geeignet.- "Lothringen" erhält daher FT.- Befehl nach BD 78 zu gehen. Dort Wartestellung. Bewegungen nach eigenem Ermessen. Heranziehung zur U-Bootversorgung vorgesehen. Kein Kurzsignal über Erreichen neuer Position.- "Lothringen" kann 3.6. auf neuer Position eintreffen. B.d.U. wird unterrichtet.-
4.6.41 1010		FT. an "Lothringen": Durch Kurzsignal Standort Zehnerquadrat melden, nur 1 Gruppe und Unterschrift.- Da seit dem Auslaufen kein FT. des Tankers vorliegt, erscheint eine Kontrollmeldung nunmehr erforderlich.-
1652		Da ein Vorschlag des B.d.U. über Aufstellung "Lothringen" noch nicht vorliegt, erhält der Tanker, um keine Zeit zu verlieren, vorsorglich FT: Nach CD 36 gehen. Dort Wartestellung für U-Bootversorgung.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.41		
		Auf Anforderung von Kurzsignal und Standortangabe (s.1010 Uhr) hat "Lothringen" noch nicht geantwortet.-
1720		B.d.U. bittet fernschriftl. ein Versorungsschiff für U-Boote im Nordraum etwa CD zu belassen.-
		Seitens Gruppe liegen z.Zt. Aufgaben für die Tanker nicht vor. Skl. ist anscheinend der Auffassung, daß alle Tanker zurückzurufen sind. B.d.U. wird daher um Einholung Einverständnis Skl. für Belassung "Lothringen" zu U-Bootversorgung gebeten.-
2127		M.N.Abt.Nord meldet Abhören unklaren Kurzsignals durch Pillau mit einer Gruppe ohne Unterschrift 2019 Uhr.-
		Zusatz M.N.Abt.Nord: Wahrscheinlich Signal von "Lothringen".-
		FT. an Alle: 2019 von Pillau auf 24,9 m Kurzsignal mit einer Gruppe aufgenommen, nicht gelöst.-
2243		Da bisher keine Standortmeldung von "Lothringen" vorliegt, erneut FT. an den Tanker: Standortmeldung bisher nicht gehört. Durch Kurzsignal Standort Zehnerquadrat melden, nur eine Gruppe und Unterschrift.-
5.6.41 0204		Kurzsignal von "Lothringen": Standort CD 30.-
		"Lothringen" ist also noch vorhanden und hat seine Wartestellung (s.4.6. 1652 Uhr) befehlsgemäß eingenommen.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.6.41 1400		Aus Fernschreiben Skl. (FS 11789/41) geht hervor, daß nach dortiger Auffassung Wartestellung Tanker im Seegebiet BD oder CD unerwünschte Gefährdung bedeutet.-
		Auffassung Skl. wird bestärkt durch Meldung "U 48" (Qu. BD 29 stärkerer Einzelverkehr nach S und SW).-
		Absetzen der Tanker nach Süden unter Verzicht auf Versorgung West-U-Boote wird von Skl. für erforderlich gehalten.-
		Die Feststellung "U 48" im Nordteil BD ist nicht neu, da gleiche Beobachtungen laufend von den WBS gemeldet worden waren. Daher war Aufstellung der Tanker nach Süden abgesetzt in CD vorgesehen. Eine Aufstellung noch weiter südlich hat für die U-Bootversorgung keinen Wert.-
		Um endgültige Entscheidung über Zurückziehung Tanker aus U-Bootversorgung und Aufenthaltsgebiete Tanker treffen zu können, wird Skl. fernschriftl. um Bestätigung gebeten, daß U-Bootversorgung durch Tanker nicht mehr in Frage kommt und Tanker einlaufen können. Gleichzeitig wird um Angabe der Quadrate gebeten, die nach Auffassung Skl. am wenigsten gefährdet sind.-
2045		Nachdem Skl. mitgeteilt hat, daß von dort Großquadrat DF westl. 40°W für am wenigsten gefährdetes Gebiet angesehen wird, erhält "Lothringen" FT. Weisung über CD 52 nach DF 11 zu gehen.-
9.6.41 2010		Skl. erteilt fernschriftl. Weisung (s.4.6.1720 Uhr), daß Gruppe vorerst einen Tanker für U-Boot- und HSK-Versorgung in See halten soll.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6.41		"Lothringen" bleibt daher zunächst auf Wartestellung in DF 11.- Weitere Weisungen für Verlegung des Tankers sind abzuwarten.-
11.6.41 1310	Verkehr	FT. an "Lothringen": Nach DF 18 gehen. Falls auf neuem Treffpunkt, Meldung nur mit einer Gruppe gem. Kurzsignalheft Seite 12 bis 14. Selbständig ausweichen. Dann neuer Treffpunkt durch Gruppe.-
	"Lothringen" ist neben U-Bootversorgung lt. FT. Skl. auch für Versorgung "Schiff 36" vorgesehen. Verlegung erfolgt im Hinblick auf mögliche Kompromittierung des bisherigen Treffpunkts gelegentlich Versenkung "Egerland" - "Esso" (Auffischung von Funkmaterial).-	
12.6.41 1055		Aus Fernschreiben B.d.U.op an Skl. geht hervor, daß B.d.U. unverzüglich Verlegung "Lothringen" in Südraum zur U-Bootversorgung für erforderlich hält, falls sich Verlust "Gedania" bestätigt. (Skl. hat 11.6. voraussichtliche Versenkung "Gedania" mitgeteilt).-
1921		1.Skl. entscheidet auf Fernschreiben B.d.U. (s. 1055 Uhr): 1.) Da "Gedania" nicht gemeldet und Versorgung Süd-U-Boote dringend, wird "Lothringen" im Südraum angesetzt.- 2.) Skl. übernimmt sofort Befehlsführung und unterrichtet "Lothringen".-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.6.41 0930		Aus Meldung "U 103", das aus "Lothringen" ergänzen sollte, geht hervor, daß es auf Treffpunkt bis 19.6. vergeblich gewartet hat.- Danach muß mit dem Verlust auch dieses Tankers gerechnet werden. Es tritt erneut der Verdacht auf, daß der Feind einen Teil unseres Funkverkehrs mitlesen kann. Auch die Kurzsignalabgabe kann dem Tanker zum Verhängnis geworden sein. Weniger wahrscheinlich erscheint planmäßige Suchaktion oder zufälliges Zusammentreffen mit dem Gegner.- Über die Versenkung des Tankers und das Schicksal der Besatzung ist nachträglich nichts bekannt geworden. Es ist zu hoffen, daß die Besatzung gerettet ist.- Für das Marinegruppenkommando West. Der Chef des Stabes. Meyer

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Flottenbegleittanker "Lothringen"

nach Übernahme der Befehlsführung durch die Seekriegsleitung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.6.41		Befehlsführung "Lothringen" durch 1/Skl. übernommen. FT. an "Lothringen": "1) Lothringen wird zur Versorgung Südboote eingesetzt. Befehlsführung ab sofort durch Skl. 2) Beschleunigt zum Treffen mit U-Boot nach ER 12 Mitte gehen, voraussichtliches Eintreffen Datum melden. Täglich 0800 bis 1600 Mittelortszeit auf Treffpunkt stehen. Zwischendurch günstige Kurse zu Verkehr und See. 3) Nach Beendigung Versorgung sofort wieder nach Norden an Passatzone absetzen. Aufenthalt in EG Osthälfte. Wiedereinnehmen Treffpunktes wird erneut durch Skl. befohlen. Punkt wird nach jeder Versorgung gewechselt. 4) Falls Wetter und Verkehr erfordern, nach Eintreffen mit U-Boot selbständig verlegen. Auf oder in Nähe des Versorgungspunktes angetroffenen Verkehr an Skl. melden. Auf stets gut besetzten Ausguck wird besonders hingewiesen. 5) U-Boote fordern Versorgung 3 Tage vorher bei Heimat an, treffen pünktlich ein, so daß Warten für "Lothringen" möglichst vermieden wird. Um Gegner keinen Anhalt für Versorgungs-
13.6.		Versorgungspunkt zu geben, melden Boote Durchführung Versorgungsmöglichkeit weit östlich nach etwa 3 Tagen. In BH und ER gilt für Boote westlich 30 West Funk- und Angriffsverbot. Eingang Kurssignal von "Lothringen": "Stehe 17.6. auf befohlenem Treffpunkt."
14.6.		U 69, U 103 und U 105 erhalten Anweisung, am 17.6. auf Punkt Weiß zur Versorgung zu stehen.
18.6.		FT. an "Lothringen": "1) U 103 meldet 18.6. 0024 Uhr Standort in BH 44. 2) B.d.U. annimmt, daß U 103 durch Standortmelden will, daß Eintreffen auf Versorgungspunkt erst am 20.6. möglich. 3) "Lothringen" steht daher, falls kein anderer Befehl eingeht bezw. Lage am Ort anderes ergibt, für U 103 am 20.6. auf Versorgungspunkt.
16.6.42.		Über das Schicksal des Tankers "Lothringen" kommt ein dem Ausw. Amt im Dezember 1941 vorgelegter Bericht des schwed.Steuermanns Arvid W.Gerhardson der Skl. zur Kenntnis. G.wurde im Mai 1941 nach 10monatiger Internierung in Freetown u. Jamaica freigelassen und traf am 20.11.41 in Gotenburg ein. Es lautet in diesem Bericht: Das U-Bootsdepotfahrzeug "Lothringen" wurde von den Engländern im Atlantik aufgebracht, 2 Tage, bevor es seine erste Position erreichte. Der Kapitän, der 1.Maschinist, die Funkoffiziere, sämtliche Soldaten sowie ein Teil der Besatzung wurden von einem engl. Kriegsfahrzeug wahrscheinlich nach Freetown gebracht, während der 1. und 2.Steuermann, der 3.Maschinist, die Maschinenassistenten und einige andere erst nach Bermudas, später nach Jamaica überführt wurden. Hierüber wurde erzählt:

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

"Man sah plötzlich eine Flugmaschine, die sich dem Fahrzeug von vorn nähnerte. Niemand machte die Kanonen klar, da es eine franz. oder deutsche Maschine von Dakar sein konnte!!!!Plötzlich kam die Mitteilung des Funkoffiziers: "Gebrauchen Sie keine FT! Hissen Sie die weiße Flagge, versuchen Sie nicht Sabotage zu treiben!!!" Der 1.Steuermann versuchte,sich dem Rettungsboot zu nähern, wurde aber sofort mit Maschinengewehr beschossen. Der Bootsmann wurde bei dieser Gelegenheit am Bein verwundert. Sobald jemand versuchte, sich den Booten zu nähern, wurde er beschossen. Der Steuermann sah auf der Brücke die weiße Flagge wehen. Es war verboten, an der Maschine wirkungsvolle Sabotage verzunehmen, da diese den an Bord Befindlichen schaden könnte. Sie können bestraft werden. Der Führer des Sprengkommandos wurde in einen Raum eingeschlossen, damit das Schiff nicht gesprengt werden konnte, da die Boote nicht verwendungsbereit waren.Die Folge war, daß sämtliche geheimen Papiere und Befehle und das Fahrzeug mit seiner wertvollen Ladung mit nur geringen Zerstörungen an der Maschine in Feindeshand fielen. Nach Ankunft des Schiffes auf den Bermudas durften die an Bord Befindlichen sich zunächst ein eigenes Lager bauen. Später wurden sie nach Jamaica überführt. Die verschiedenen Personen, Führung und Besatzung sagten so verschieden aus, daß eine genaue Untersuchung notwendig ist. Die Kaperung dieses Schiffes soll solange wie möglich geheimgehalten werden."

Über O.K.W. Abwehr I M geht ein Bericht mit den Aussagen eines aus England heimgekehrten Masch.Ass. K ü h n e l ein, in dem der K. folgende den Tanker "Lothringen" betreffende Ausführungen macht:

"Im gleichen Lager befand sich ein Teil der Besatzung des deutschen Tankers "Lothringen". Von einigen Mitgliedern dieser Besatzung erfuhr K.: In der Mittagszeit wurden Flieger gesichtet, Alarmbereitschaft. Kapitän gibt Feuerbefehl, Feuerwerker widerspricht, es sei ein deutsches Flugzeug, dann fielen Bomben und Maschinengewehrfeuer. Ein engl.Krz. erschien, nahm die Hälfte der Besatzung an Bord, die andere Hälfte mußte mit einem engl. Prisenkommando und zwar hauptsächlich das deutsche Maschinenpersonal auf der "Lothringen" bleiben. Angeblich sollten noch 2 Bombenblindgänger auf dem Schiff gewesen sein, die wahrscheinlich später detoniert sind,von der "Lothringen" wurde später nie mehr etwas gehört.

Im gleichen Lager befand sich die volle Besatzung eines schnell laufenden Schiffes, das zum Troß der "Bismarck" gehörte und von dieser Gefangene übernehmen sollte, und von den Engländern aufgebracht wurde."

Es geht aus den nunmehr vorliegenden Unterlagen eindeutig hervor, daß der Tanker "Lothringen" von dem Gegner auf-und eingebracht werden konnte,wobei dem Anschein nach die Geheimsachen oder ein Teil davon in Feindeshand gefallen sind.Unter der Voraussetzung, daß die vorliegenden Nachrichtem über die Aufbringung richtig sind liegt ein schweres schuldhaftes Versagen der Schiffsführung vor.

Der Chef der Operationsabteilung.

I A

Anlage 1 zum K.T.B.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.gKdos. 1810/41 Aop.Chefs.

St.Qu., den 20. April 1941.

Chefsache
Nur durch Offizier

Prüf-Nr. 7

An

Flottenkommando (3-mal)	(mit Anl. 2)	Pr.Nr.	1 - 3
Begleittanker "Lothringen"	(mit Anl. 1-4)	"	4
nachrichtlich:			
Seekriegsleitung	(ohne Anlage)	"	5
Gruppe Nord	(ohne Anlage)	"	6
Reserve	(mit Anl. 2-4)	"	7-12.

B e f e h l

für Begleittanker "Lothringen"

1.) Aufgabe des Begl-Tankers "Lothringen" ist Versorgung des Schlachtschiffes "Bismarck" und des Kreuzers "Prinz Eugen" im Nordatlantik.

2.) Befehlsführung Gruppe West, bzw. Flottenchef.

3.) Feindnachrichten:

1.) Biscaya:

a) Überwasserstreitkräfte (vom Kreuzer an abwärts) sind nur selten in der Biscaya festgestellt worden. 3 feindliche Zerstörer haben wahrscheinlich in der Nacht vom 22./23. März aus dem Westteil des Kanals einen Vorstoß in das Seegebiet vor Brest ausgeführt.

b)

gen ferner Feststellungen durch Funkaufklärung vor, die das Befahren des Großquadrats BD durch Einzelfahrer beweisen.

3.) Weitere Nachrichten durch Fernschreiben bzw. FT.

4.) <u>Eigene Streitkräfte:</u>

a) Operationsgebiete der U-Boote:

aa) Nördlich 47° 30' N das gesamte Blockadegebiet um England.

bb) Südlich 42° N, ostwärts 30° W, nördlich 5° N.

In beiden Op.-Gebieten sind sowohl deutsche wie italienische U-Boote eingesetzt.

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 mit dem Buchstaben-ES ausgerüstet.

Die eigenen 740 t U-Boote haben zum Teil neuerdings hinter dem Turm am Oberdeck eine 3,7 cm Kanone.

Die Türme der italienischen U-Boote haben jetzt die Form des deutschen Turmes, jedoch ragen die Seerohrböcke noch etwa 1 m über Turmoberkante. Die Geschütze stehen gleich den deutschen Booten frei vom Turm.

d) Ein Fischdampfer (z.Zt. "Sachsenwald") steht als Wetterbeobachter im Seegebiet zwischen 33° und 35° W und 48° und 49° N. Überschreiten der Grenzen bei Ausweichbewegungen möglich.

e) Luftaufklärung wird im allgemeinen täglich geflogen:

<u>aa)</u>

aa) Mit Flugzeugen FW 200 (viermotoriges Landflugzeug) von Bordeaux oder Stavanger in das Seegebiet nordwestlich Irland bis etwa 20° West.

bb) Küstenvorfeldaufklärung von Brest und Hourtin bis 11° West jeweils in etwa 100 sm Breite mit He 115 (zweimotoriges Schwimmerflugzeug). Erweiterung bis 20° West durch Einsatz von He 111 und BV 138 Flugzeugen ist in Vorbereitung.
Wichtige Meldungen werden übermittelt.

f) Einkommende Prisen und rückkehrende deutsche Dampfer steuern südlich 42° N zwischen 36° und 39° W nach Norden und marschieren etwa über 42° N 36° W, 46° N 26° W, danach unter weiträumigen Zickzacks ostwärts. Einlaufen in die Biscaya bis auf weiteres auf 44° 30' N. Italienische Dampfer steuern unmittelbar Belle Ile von W bis SW an.

5.) Durchführung:

a) Befehl für Auslaufen, Geleit und Luftsicherung wird gesondert erteilt.

b) Nach Entlassung aus dem Geleit steuert "Lothringen" 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.

"Lothringen" geht zunächst auf den Treffpunkt Quadrat Anton Jot 27 Mitte.

Er-

Erreichen des befohlenen Treffpunktes 24 Stunden vorher durch Kurzsignal melden.

Der Tanker steht, innerhalb eines Kreises von 15 sm Radius um den Treffpunkt, alle 6 Stunden im Mittelpunkt dieses Kreises, beginnend 00^h 00^m M.O.Z. (mittl.Ortszeit).

c) Weitere Steuerung des Begl.-Tankers während der Operationen hat Flottenchef. Mit Befehlen der Gruppe West muß gerechnet werden.

d) Der Erfolg der Operationen hängt entscheidend von der Versorgung durch den Begl-Tanker ab. Der Begleittanker muß daher die Kriegsschiffe mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen. Schnelle und reibungslose Abgabe von Öl und sonstigem Versorgungsgut ist besonders wichtig. Die Besatzung ist hierauf einzuüben.

Der Begleittanker muß möglichst ungesehen bleiben, um dem Gegner keinen Anhalt über den Standort von Kriegsschiffen und Begl.-Tankern zu geben.

Allen begegnenden Schiffen 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 neutrale r oder auch feindliche r Tanker , dessen Aussehen "Lothringen" am meisten ähnelt, zu tarnen.

Gesichtete Kriegsschiffe und Geleitzüge sind nach Seite 12 Kurzsignalheft zu melden.

Wenn

Erreichen des befohlenen Treffpunktes 24 Stunden vorher durch Kurzsignal melden.

Der Tanker steht, innerhalb eines Kreises von 15 sm Radius um den Treffpunkt, alle 6 Stunden im Mittelpunkt dieses Kreises, beginnend 00^h 00^m M.O.Z. (mittl.Ortszeit).

c) Weitere Steuerung des Begl.-Tankers während der Operationen hat Flottenchef. Mit Befehlen der Gruppe West muß gerechnet werden.

d) Der Erfolg der Operationen hängt entscheidend von der Versorgung durch den Begl-Tanker ab. Der Begleittanker muß daher die Kriegsschiffe mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen. Schnelle und reibungslose Abgabe von Öl und sonstigem Versorgungsgut ist besonders wichtig. Die Besatzung ist hierauf einzuüben.

Der Begleittanker muß möglichst ungesehen bleiben, um dem Gegner keinen Anhalt über den Standort von Kriegsschiffen und Begl.-Tankern zu geben.

Allen begegnenden Schiffen 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 neutrale r oder auch feindliche r Tanker , dessen Aussehen "Lothringen" am meisten ähnelt, zu tarnen.

Gesichtete Kriegsschiffe und Geleitzüge sind nach Seite 12 Kurzsignalheft zu melden.

Wenn

Wenn sich ein Treffpunkt wegen häufigen Schiffsverkehrs als ungeeignet erweist, Meldung mit Kurzsignal "Fritz, Lucie, Karl Quatsch". Zuteilung neuen Treffpunktes erfolgt durch Gruppe West.

e) "Lothringen" ist Staatsschiff. Die an Bord befindliche Bewaffnung ist zum Selbstschutz eingebaut und im Notfalle entsprechend anl. Merkblatt 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 einem Kriegsschiffskommandanten.

Ansteuerungsanweisungen für die in Frage kommenden Häfen der französischen Westküste sind in Anlage 3 und 4 (nur für "Lothringen") beigefügt.

Wenn keine anderen Befehle kommen, letzte Strecke vor der Küste so durchlaufen, dass Schiff bei Hellwerden am äußeren Anfangspunkt des Außenweges (s.Anl. 3 bzw. 4) steht. Dort Aufnahme durch Sicherungsstreitkräfte.

Über diese und über Luftsicherung vor dem Einlaufen sowie über U-Boots- und Minenlage Biscaya erfolgt Unterrichtung mit FT.

6.)

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.

Hinrichs

Geheime Kommandosache!

Anlage 2 zu Gruppe West gKdos.1810/41 Aop.Chefs.

Prüf-Nr. 7

Merkblatt.

Waffengebrauch durch Troßschiffe, Begleittanker und Handelsschiffe.

I. Die Umwandlung des Begleittankers oder 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 oder Troßschiffe, 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 Stopbefehl gibt.

Da

Da alle aktiven Kriegsschiffe und Hilfskreuzer den Handelsschiffen und Begleittankern an Bewaffnung weit überlegen sind, kommt ein Waffeneinsatz gegen diese im allgemeinen nicht in Frage. Die Abwehr von kleineren Hilfskriegsschiffen (Trawler, Bewacher) und U-Booten bietet jedoch auch dem Handelsschiff und Begleittanker 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, gegen die sich das Schiff mit Waffengewalt verteidigen 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.

Zusatz

Zusatz für Troßschiffe:
Für Troßschiffe gelten dieselben Regeln mit der Maßgabe, daß bewaffneter Widerstand angesichts der stärkeren Bewaffnung auch gegenüber stärkeren Einheiten, als in der Bemerkung zu II., 1 angegeben, durchzuführen ist, soweit ein solcher Widerstand dem Kapitän Aussicht auf Erfolg zu bieten scheint.

- - - - -

Geheime Kommandosache!

Anlage 3 zu Gruppe West gKdos. 1810/41 Aop.Chefs.

Prüf-Nr. 7

Ansteuerungsanweisungen für die französische Westküste.

Gültig bis 30. April 1941.

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.) Anstcuerung 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' 4° 44,3' W, weiter Kurs 95°, 6,3 sm nach Punkt B III = 48° 20' N, 4° 36,6' West, weiter Kurs 69° bis Leuchtturm Mengam querab, dann rw. 71° bis B IV auf 48° 21' N, 4° 32,6' W, dann mit 82° bis weißem Einlaufsektor. Zwischen Pt.Robert und Pt.de Nèvent wird z.Zt. eine Netzsperre ausgelegt. Kurs führt durch die Sperrlücke.

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° 40' N, 5° 42,2' West Kurs 41° 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 34 a (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 Punkt 35 (46° 9' Nord 1° 50' West) Weg "rosa" Kurs 99,5°, 12,1 sm nach Punkt P I = 46° 7' N 1° 33' W, weiter Kurs 93,5°, 11,8 sm bis neue Seemole 20 Grad peilt (nachts auf Mole Richtfeuer in Deckpeilung 20°). In diese Peilung eindrehend führt Kurs nach den Ankerplätzen auf Reede.

Ansteuerungskurs: Von Punkt Cäsar auf 45° 41' N 3° 13' West nach Punkt 35.

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): 3 Einlaufwege, die alle auf den Punkt 36 Weg "rosa" (Ansteuerungstonne Gironde, liegt nicht aus) münden: Haupt-

Hauptpunkte sind:

Punkt A:	44°	30' N		2°	6' West
Punkt B:	45°	6' N		2°	32' West
Punkt C:	45°	41' N		3°	13' West

Die Wege heißen wie die Punkte.

Von den Punkten A - C Punkt 36 Weg "rosa" ansteuern, dort Aufnahme durch Einengeleit. Einlaufen gem. Seehandbuch.

7.) Funkfeuer und S.B. werden in jedem Fall durch Gruppe West zeitgerecht befohlen. Mitteilung darüber mit FT.

- - - - -

Geheime Kommandosache!

Anlage 4 zu Gruppe West gKdos. 1810/41 Aop.Chefs.

7

Prüf-Nr. .....

Ansteuerungsanweisungen für die französische Westküste.

Gültig ab 1. Mai 1941.

1.) Die westfranzösische Küste ist ostwärts 25° W möglichst zwischen 42° N und 47° 30' N anzusteuern.

2.) Voraussichtliches Überschreiten von 20° W nach Osten ist 24 Stunden vorher durch Kurzsignal (Datum, Uhrzeit, Unterschrift) zu melden. Weitere Befehle für Ansteuerung nach Lage.

3.) Ansteuerung von Brest:

Von Norden: Von Punkt 30 Weg Rosa (48° 28,6' N, 5° 14,2' W) mit Kurs 150° 12,8 sm nach Punkt 30 a (48° 17,5' N, 5° 4,6' W) (Funkfeuer Ile de Seine recht voraus). Von dort mit Kurs 98° 10,1 sm nach Punkt B I = 48° 16' N 4° 49,7' W. Weiter Kurs 84° 3,6 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' W. Weiter Kurs 69° bis Leuchtturm Mengan querab, dann Kurs 71° bis Punkt B IV = 48° 21' N 4° 32,6' W. Dann mit 82° bis weißem Einlaufsektor.

Umgehungsweg von Punkt 30 über 30 a und 31 auf 48° 9,8' N 4° 50,1' W nach B I.

Von Süden: Von Punkt 32 (48° 3,0' N 5° 12,0' W) Kurs 54° 11,6 sm nach Punkt 31. (Funkfeuer Mengan recht voraus). Weiter Kurs 42° 8,4 sm nach Punkt B I. Weiter wie von Norden.

Ansteuerungskurse (Außenweg):

Weg "Rippenbruch" von Punkt Rippe auf 48° 34,8' N 5° 57,8' W mit Kurs 102° nach Punkt 30 Weg Rosa, wobei Funkfeuer de Creach recht voraus peilt.

Weg "Sternbild" von Punkt Stern auf 47° 45,8' N 5° 46,8' W mit Kurs 54° nach Punkt 32 Weg Rosa, wobei Funkfeuer Mengan recht voraus peilt.

Ansteuerungstonne ist die Boje Basse Royale. Bestimmte Einlaufzeiten sind nicht festgelegt. Keine navigatorischen Änderungen gegenüber Friedensansteuerung. Grundminengeleit ab Ansteuerungstonne erforderlich.

4.)

4.) Ansteuerung von St.Nazaire:

Von Norden: Von Punkt 34 (47° 5,8' N, 2° 57,6' W) weg Rosa Kurs rw. 85,3° 14,8 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 (auf dem Kurs 85,3° ist das neu zu errichtende Funkfeuer in der Nähe von La Plaine recht voraus. Inbetriebnahme etwa 1.7.41).

Von Süden: Von Punkt 34 u (46° 50,1' N, 2° 38,0' W) Kurs 5° 17,0 sm nach Punkt N I und weiter wie von Norden.

Ansteuerungskurs (Außenweg):

weg "Tannennadel" von Punkt Tanne auf 46° 36,3' N 3° 50,9' W mit Kurs 59° über Punkt 34 t (47° 1,0' N, 2° 51,2' W) weg Rosa nach Punkt N I, wobei Funkfeuer St.Nazaire recht voraus peilt.

weg "Uhunest" von Punkt Uhu auf 46° 5,0' N 3° 17,5' W mit Kurs 31° nach Punkt 34 u weg Rosa, wobei Funkfeuer St.Nazaire recht voraus peilt.

5.) La Pallice:

Von Norden: Von Punkt 35 c (46° 8,0' N, 1° 51,5' W) weg Rosa Kurs 93,5° 24,9 sm über Punkt P I = 46° 7,35' N 1° 39,5' W über Punkt P II = 46° 7,0' N 1° 33,0' W nach Punkt P III = 46° 6,2' N 1° 16,2' W (auf Kurs 93,5° ist das neu zu errichtende Funkfeuer in Nähe Angoulins recht voraus, Inbetriebnahme etwa 1.7.41). Weiter Kurs 20° durch die Sperrlücke nach den Ankerplätzen auf Reede bzw. nach dem Vorhafen und zur Schleuse. (Nachts auf der neuen Seemole Richtfeuer in Deckpeilung 20°).

Von Süden: Von Punkt 35 e (46° 0,5' N. 1° 45,0' W) weg Rosa Kurs 29,5° 7,9 sm nach Punkt P I und weiter wie oben.

Ansteuerungskurs (Außenweg):

weg "Centralplan" von Punkt Central auf 45° 39,7' N 3° 7,2' W mit Kurs 62,0° nach Punkt 35 e weg Rosa, wobei Funkfeuer Les Baleines recht voraus peilt.

Weg "Dachgiebel", vgl. Ziffer 6, von Punkt Dach auf 45° 26,8' N 3° 0' W bis Punkt Eisen. Dann

Dann Leg "Eisenplatte" von Punkt Eisen auf 45° 34,0' N 2° 6,8' W mit Kurs 29,5° über Punkt 35 e Leg Rosa nach Punkt P I, wobei Funkfeuer Les Baleines recht voraus peilt.
Teilweise beschädigte französische Netzsperre zwischen 46° 6,5' N 1° 16,1' W und 46° 6,4' N 1° 15,9' W. Sperrlücke 180 m breit. Bezeichnung durch Sperrlückenfahrzeuge. Lotse bei Punkt P II.

6.) Ansteuerung Gironde:
Von Punkt 36 Leg Rosa (45° 39,8' N 1° 26,6' W) nach Segelhandbuch.
Ansteuerungskurse (Außenwege):
3 Einlaufwege, die alle auf den Punkt 36 Leg Rosa (Ansteuerungstonne Gironde liegt nicht aus) münden.

Anfangspunkte dieser Wege sind:

Punkt Abend	44°	33,5' N	2°	18,8' W
Punkt Burg	45°	1,9' N	2°	28,8' W
Punkt Dach	45°	26,8' N	3°	0' W

Die Wege heißen "Abendglocke", "Burggraf", "Dachgiebel". Von den Punkten Abend, Burg und Dach Punkt 36 Leg Rosa ansteuern, dort Aufnahme durch Minengeleit. Einlaufen gem. Seehandbuch.

7.) Funkfeuer und S.B. werden in jedem Fall durch Gruppe zeitgerecht befohlen. Mitteilung darüber durch FT.

- - - - - -

Dann Leg "Eisenplatte" von Punkt Eisen auf 45° 34,0' N 2° 6,8' W mit Kurs 29,5° über Punkt 35 e Leg Rosa nach Punkt P I, wobei Funkfeuer Les Baleines recht voraus peilt.
Teilweise beschädigte französische Netzsperre zwischen 46° 6,5' N 1° 16,1' W und 46° 6,4' N 1° 15,9' W. Sperrlücke 180 m breit. Bezeichnung durch Sperrlückenfahrzeuge. Lotse bei Punkt P II.

6.) Ansteuerung Gironde:
Von Punkt 36 Leg Rosa (45° 39,8' N 1° 26,6' W) nach Segelhandbuch.
Ansteuerungskurse (Außenwege):
3 Einlaufwege, die alle auf den Punkt 36 Leg Rosa (Ansteuerungstonne Gironde liegt nicht aus) münden.
Anfangspunkte dieser Wege sind:

Punkt Abend	44°	33,5' N	2°	18,8' W
Punkt Burg	45°	1,9' N	2°	28,8' W
Punkt Dach	45°	26,8' N	3°	0' W

Die Wege heißen "Abendglocke", "Burggraf", "Dachgiebel". Von den Punkten Abend, Burg und Dach Punkt 36 Leg Rosa ansteuern, dort Aufnahme durch Minengeleit. Einlaufen gem. Seehandbuch.

7.) Funkfeuer und S.B. werden in jedem Fall durch Gruppe zeitgerecht befohlen. Mitteilung darüber durch FT.

- - - - - -

Anlage 2 zum KTB!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. G.Kdos. 2168/41 Aop

Stabsquartier, den 21.April 1941.

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West	Pr.Nr. 1
4.Sicherungs-Division	" 2
Fliegerführer Atlantik	" 3
Begleittanker "Lothringen"	" 4

nachrichtlich:

Befehlshaber der Unterseeboote Op	" 5

B e f e h l

Für das Auslaufen "Lothringen" in den Atlantik.

Auszuführen auf Stichwort " Elsaß".
Geleit: 3 neue M-Boote.

1.) Tanker "Lothringen" läuft am Tage derStichwortausgabe - voraussichtlich 25.4. - im Geleit von 3 M-Booten La Pallice Reede so aus, daß er um 2200 Uhr Punkt 36 passiert. Weitermarsch von dort mit Höchstfahrt in Richtung Quadrat BF 8695 bis etwa 44°N, dann Kurs West. Entlassung des Geleits am Tage nach dem Auslaufen eine Stunde nach Einbruch der Dunkelheit. Alleinmarsch. Rückmarsch M-Boote nach Befehlen BSW.-

2.) "Lothringen" marschiert auf etwa 44°N bis etwa 33°W und steuert von dort den Treffpunkt "Anton Jot 27" direkt an.-

3.) Am Tage nach dem Auslaufen ist Luftaufklärung in Richtung des Vormarsches in 100 sm - Breite bis 11°W und enge Luftsicherung mit einem Flugzeug von Hellwerden bis Dunkelwerden vorgesehen.-

4.) Dieser Befehl ist streng geheim und nach Überschreiten von 15°W nach Westen durch Feuer zu vernichten.-

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes.
gez.: C i l i a x .

UNITED STATES FLEET

1

1) ~~Op/U~~ Op/z I/Skl

2) I ~~Op~~ Op ~~I b~~

3) an Kr

Ob. d. M.
op 1327/41
Eing.:
Anlagen:

Prüf. ... 1

I Skl i A
Ia 1
B 49/7

UNITED STATES FLEET
WORDS SPOKEN OVER RADIO BE SECRET
BY GOVERNMENT CODES
LONDON, W1

27

Ob. d. M.
Op 1327 /41
Eing.:
Anlagen:

Prüf. Nr. 1

A
14 i

...sleitung
...l IIIab.

Berlin, den 24. August 1942

Eingeg.-Kr. 25/8 42

An

Kr.

Das Kriegstagebuch Tanker "Lothringen" B.Nr. 1.Skl. 1327/41, Prüf,Nr. 1, ist am 7.5.42 an Kr. abgegeben und kürzlich wieder von hier entliehen worden. Es wird mitgeteilt, daß das Kriegstagebuch gelegentlich der Weitergabe an eine andere Dienststelle auf B.Nr. 1.Skl. 20470/42 gKdos übernommen worden ist.

1.Skl.

i.A. IIIab

Papp.

Seekriegsleitung
1/Skl.25401/42 gKdos

Berlin, dem 23.Oktober 1942.

Geheime Kommandosache!

An

Kr Prf. 1.

Betrifft: Begleittanker "Lothringen"

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Tanker "Lothringen" (B.Nr. 1327/41 gKdos Chefs. Prf.Nr. 1), das am 7.5.42 an Kr abgegeben und kürzlich wieder entliehen wurde, wieder zurückgegeben. Das K.T.B. erhielt gelegentlich der Weitergabe an eine andere Dienststelle die B.Nr. 1.Skl. 20470/42 gKdos und ist jetzt auf B.Nr. 1/Skl.25401/42 gKdos/Anl.11-übernommen worden.

Ferner werden 2 Übersichtskarten - Anl. 9 und 10-beigefügt.

Im Auftrage
gez. P f e i f f e r

Für die Richtigkeit
Reg.Insp.

bei Ha B

bei I K = I g 17 = I Ke, I E, I F

b/SKL angelegt

bei Chef M N D I

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Ob. d. M.
1327/41
Eing.:
Anlagen:

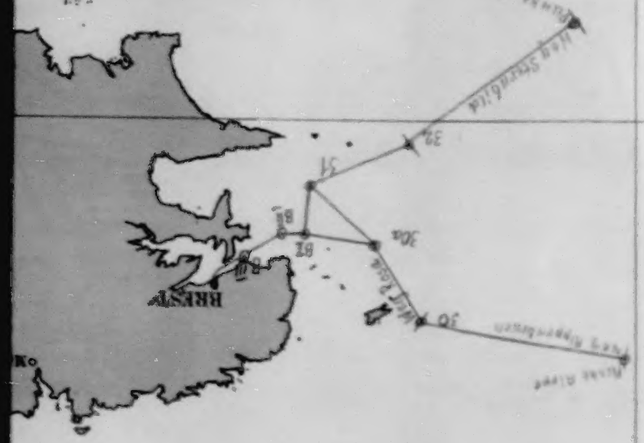
bei SKL Q AI

" " " A III Drtl. Nr. 1

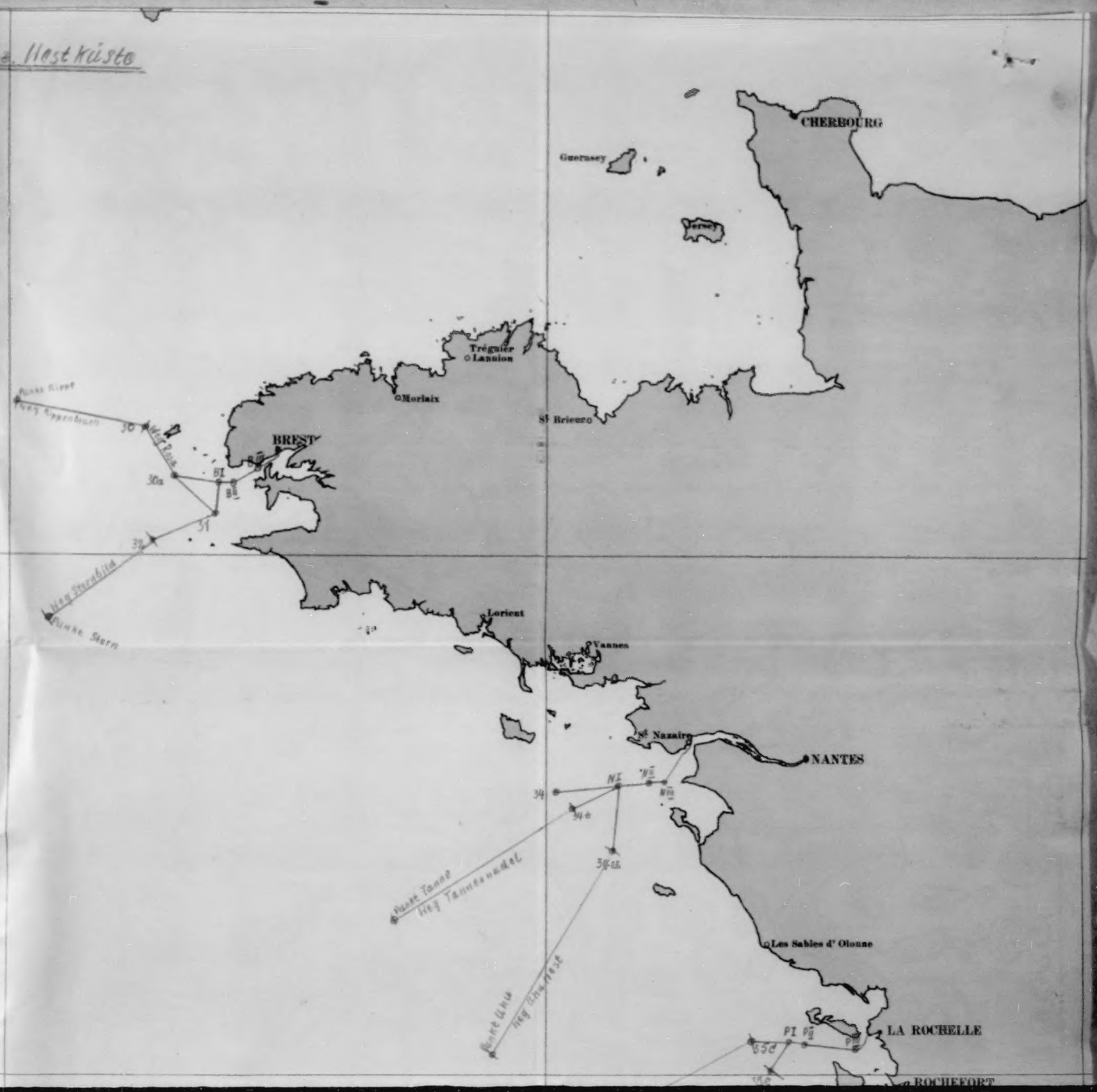
bei AMA Mdefs

Teile 1/SKL I ar an kR
Br. Nr. 18 hinter Nr. 1287/42

1/SKL I 4


BREST
Plage Sterenlida
Plage Sterenn
Plage Kerhornou
Plage Kerhornou
Plage Kerhornou

Ansteuerungsanweisungen für die franz. Westküste



46°

45°

44°

43°

El Ferrol

LA CORUÑA

Gijon

12° 11 10° 9° 8° 7° Westliche Länge 6° von Greenwich 5° 4°

LA COMBA

Cabo Ortegal

Santander

Bilbao

S.t Sebastian

Bayonne

BORDEAUX

Pauillac

Phare de Cordouan

Pointe de Grave

Mont Durey

Feu Dam y'erest

Mont Dam

Feu Bonn Secours

Phare de Cuzac

Feu Bonn Secours

Feu Bonn Secours

ROCHEFORT

Feu Bonn Secours

Feu Bonn Secours

LA ROCHELLE

Feu Bonn Secours

Feu Bonn Secours

Feu Bonn Secours

KODAK SAFE

55° 50° 45° 40° 35° 30° 25° 20° 15° 10° 5° 0°

GRÖNLAND

K. Farewell

ISLAND

Reykjavik

Färöer

Shetland Iln

Orkney Iln

Hebriden

St Kilda

Rockall

Schott-
land

Nord

Belfast

Irland

Dublin

Liverpool

ENGLAND

Cork

London

Plymouth

Scilly Iln

Havre

Rouen

Cherbourg

Ouessant

Brest

Lorient

St Nazaire

FRANKR

La Pallice

Bordeaux

Bayonne

C. Finisterre

Coruña

Vigo

Porto

Sandander

Bilbao

Passages

SPANIEN

AJ 13

AJ 16

AJ 14

AJ 19

AJ 17 (U 94)

AJ 55

Belle Isle Str.

New
Foundland

G.

St Johns

C. Race

Sable I.

BD 97

BD 98

CD 34

CD 36 (3.6.41 letzte Meldung)

BF 8695



ISLAND
Reykjavik
Färöer
Shetland In.
Bergen
NORWEGEN
SCHWEDEN
Trondheim
Oslo
Orkney In.
Hebriden
St. Kilda
Rockall
Schott-land
Nordsee
Göteborg
Ostsee
Esbjerg
Helgoland
Kiel
Hamburg
Bremen
Wilhelmshaven
Belfast
Irland
Dublin
Cork
Liverpool
ENGLAND
London
Plymouth
Rotterdam
DEUTSCHES REICH
Antwerpen
Dünkirchen
Boulogne
Scilly In.
Havre
Rouen
Cherbourg
Ouessant
Brest
Lorient
St. Nazaire
FRANKREICH
La Pallice
Bordeaux
Bayonne
Sète
Marseille
Toulon
ITALIEN
C. Finisterre
Coruña
Vigo
Porto
Santander
Bilbao
Passajes
SPANIEN
BD 47
BD 78
CD 34
CD 36

St. Johns
C. Race
Sable I.
BD 47
BD 78
CD 34
CD 36 (T.B. 41 letzte Meldung)
CD 52
DF 11
DF 11
DF Mitte
DF 96
Horta
Azoren
Pt Delgada
Madeira
São Vicente
Cap Verde Pn
Kanarische Pn
St Cruz
Las Palmas
C. Juby
C. Blanco
P. Étienne
C. Verde
Dakar
Bathurst
Senegal
St. Louis
Pitre
le France
Barbados
nidad
FRANKR
La Pallice
Bordeaux
Bayonne
C. Finisterre
Coruña
Vigo
Porto
Santander
Bilbao
Passages
SPANIEN
Lissabon
C. Roca
Setúbal
Sevilla
C. St Vincent
Cadiz
Str. v. Gibraltar
Tanger
Oran
Rabat
Fédala
Casablanca
Masagan
Safi
Mogador
Agadir
A F

AFRIKA

MITTELMEER

ITALIEN

SPANIEN

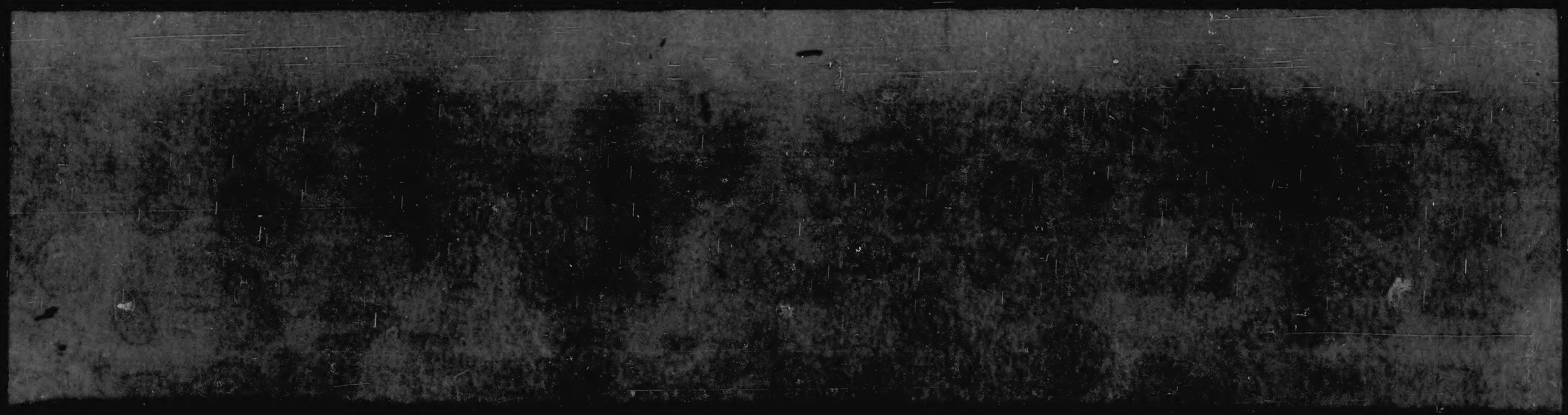
FRANKREICH

Sao Vicente
Cap Verde Pr
C. Verde
Dakar
St Louis
Senegal
Bathurst
C. Blanco
Pte Kitanne
Kanarische Pr
Ste Cruz
Las Palmas
C. Juby
Agadir
Mogador
Safi
Masagan
Casablanca
Fedala
Rabat
Tanger
Str. v. Gibraltar
Cadix
C. St Vincent
Sevilla
Lissabon
C. Roca
Setubal
Porto
Vigo
C. Finisterre
Coruña
Santander
Bilbao
Pyrenäen
Bayonne
Bordeaux
La Pallice
Marseille
Toulon
Sete
Algier
Bone
Tunis
Bizerte
Oran
Madeira
Horta
Azoren
Pt Delgada
BD 72
CD 34
CD 72
BF 8975
BF 8858 (Stat. HEJ)
DF 16
DF Mitte
BD 78
CD 34 (s.b.w. Straße Messina)
Ham 36
Bremen
Hull
Antwerpen
Le Havre
Cherbourg
Plymouth
Falmouth
Scilly
Lizard
Start Pt
Portland
Dover
Ostende
Calais
Dungeness
Beachy Head
Eddystone
Lundy
Fastnet
Kinsale
Queenstown
Valentia
Tory
Malin Head
Rathlin Is.
Mull of Kintyre
Oban
Barra Head
Skye
Cape Wrath
Pentland Firth
Orkney Is.
Shetland Is.
Faroer
Island
Jan Mayen
Spitzbergen
Nordkap
Bear Is.
Hammerfest
Vardö
Archangelsk
Kola
Kanin Nos
Petschora
Kolgujew
Waigatsch
Nowaja Semlja
Matotschkin Schar
Kap Zelanija
Kap Flora
Franz Josef Land
Kap Fligely
Kap Mary Harmsworth
Kap Norfolk
Kap Mary Harmsworth
Kap Fligely
Kap Zelanija
Matotschkin Schar
Nowaja Semlja
Waigatsch
Kolgujew
Petschora
Kanin Nos
Kola
Archangelsk
Vardö
Hammerfest
Nordkap
Bear Is.
Spitzbergen
Jan Mayen
Island
Faroer
Shetland Is.
Orkney Is.
Pentland Firth
Cape Wrath
Skye
Barra Head
Oban
Malin Head
Rathlin Is.
Mull of Kintyre
Tory
Lundy
Fastnet
Kinsale
Queenstown
Valentia
Scilly
Lizard
Start Pt
Eddystone
Falmouth
Plymouth
Portland
Beachy Head
Dover
Dungeness
Calais
Ostende
Cherbourg
Le Havre
Antwerpen
Hull
Bremen
Ham 36
Madeira
Horta
Azoren
Pt Delgada
Lissabon
C. Roca
Setubal
Porto
Vigo
C. Finisterre
Coruña
Santander
Bilbao
Pyrenäen
Bayonne
Bordeaux
La Pallice
Marseille
Toulon
Sete
Algier
Bone
Tunis
Bizerte
Oran
Tanger
Str. v. Gibraltar
Cadix
C. St Vincent
Sevilla
Rabat
Fedala
Casablanca
Masagan
Safi
Mogador
Agadir
C. Juby
Kanarische Pr
Ste Cruz
Las Palmas
Pte Kitanne
C. Blanco
Senegal
St Louis
Bathurst
C. Verde
Dakar
Sao Vicente
Cap Verde Pr
10°
15°
20°
25°
30°
35°
40°
45°

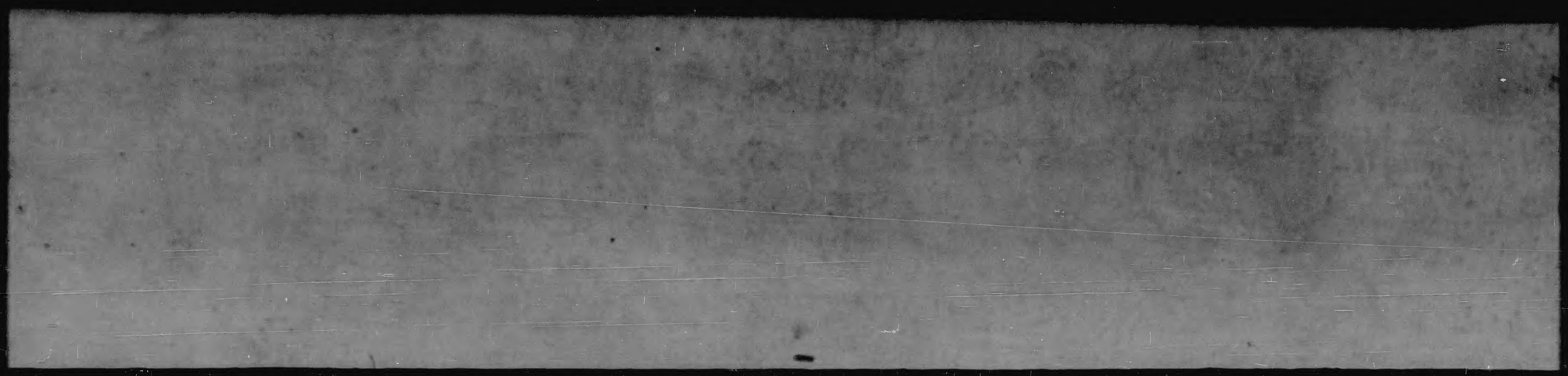
PG-7074Z-NID

I L M ●■

The preceeding number is wrong. The following is correct.



PG-70743-NID



D A K S A F E T Y ▲ F I L M ●■

PG/70743

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

VOYAGE OF S.S. "MARIE LEONHARDT" FROM CANADA TO DRONTHEIM.

25 AUGUST 1939 TO 9 SEPTEMBER 1939.

Oberkommando der Kriegsmarine

~~Chef der Marine~~

BLOCKADE REISE

MARIE LEONHARDT

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN TO THE MINISTRY IS
DESIRED
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SLIP OF PAPER
QUOTING THE FILE AND NUMBER

SOENNECKEN
BONNA ES · DIN A4 (Quart)

Blockadereise des D."Marie Leonhardt" Kapt. Aug.Sebelin
von
Kanada nach Drontheim

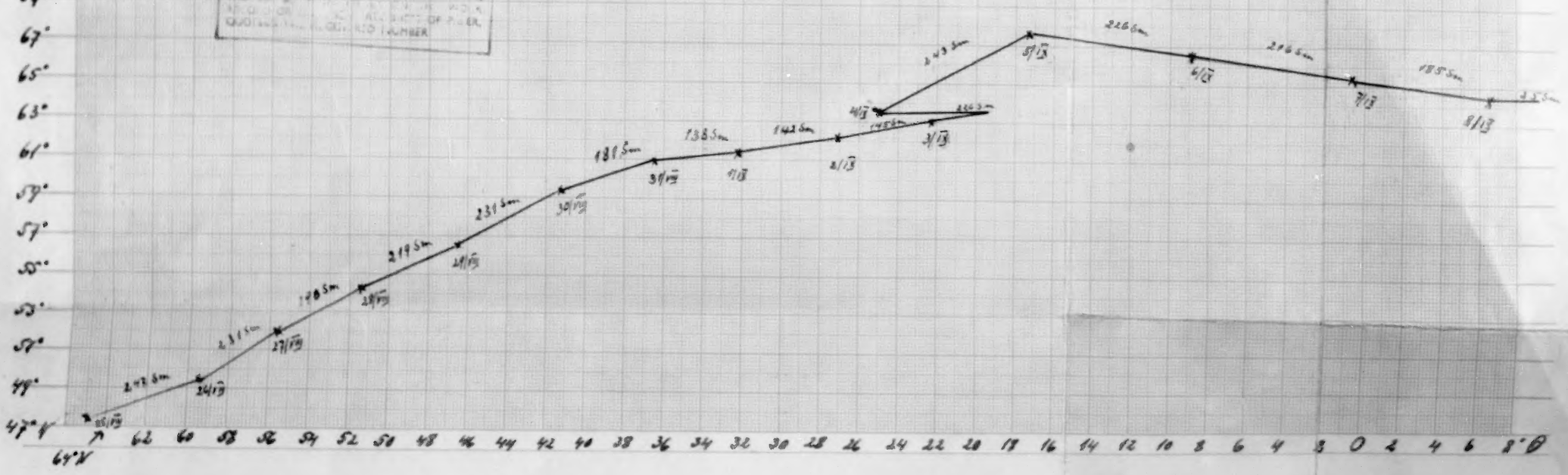
Abfahrt Escuminac Point (Miramichi Bay) 25.VIII 39. 10,40 Uhr

Ankunft Lotsenstation Halten (Drontheim Revier) 9.IX.39. 0400 Uhr

Gesamtdistanz 2625 Seemeilen

Am 3.IX., Position südl. Island wurde Kurs geändert auf Gegenkurs, um Kurs durch die Dänemarkstrasse zu nehmen.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS ASSIGNED TO HER
P.C. 40793 NO.
NO PART OF THIS DOCUMENT IS TO BE MADE ON OTHER PAPER OR ADDITIONAL SHOULD BE ATTACHED WITH THE REGISTERED NUMBER OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER



EMO 1090

Missw.Gesamtkurs = Verlassene Breite 49° 02' N. Verlassene Lange 61° 39'W. Sxtand d. Chronometers 1 m. 14,o' Nauen.

Missweisung = Veränderte Breite 37 S. Veranderte Länge 11 Tage in See 18 t.48m.

Rechtw.Gesamtkurs = Div.

Distanz per Besteck 222 Sml. Erreichte Breite =48° 25N. Erreichte Länge 62°42' W. Mittags,den 24.8.1939

" " Observ. 231 "

Versetzung 153° 4 " Breite n.astr.Beob.=48°21 N. Länge n.astr.Beob.=62°34. Kapitän gez.A.Sebelin

Str.mann " W.Henkel.

Std. Nachm.	Wind.	Stärke.	Wetter.	Barometer.	Therm.	Gest. Kurs.	Miss= weiss.	Oertl. Ablenk.	Wahrer Kurs.	Zurück= gelegte Sml.		Bemerkungen.
13.	SW.	1.	b.=			262	-27	-4	231			
14.	"		"			"	"	"	"			
15.	Still		"			"	"	"	"		1882o	Glatte See
16.	"		"	765,7	22	"	"	"	"	35	1582o	-2 Lg. 95
17.	Süd	2	b.m.			"	"	"	"			
18.	S.O.	2	" "			"	"	"	"			Gutes Wetter.Ruhige See.
19.	SO lich	2	b.			"	"	"	"		1922o	
2o.	" "	2	"	765.7	22	"	"	"	"	35	35o2o	Lg.3o
21.	" "	"	"			"	"	"	"			
22.	" "	"	"			"	"	"	"	5o		22.ooEscuminas Pt .Fr. r/W.18o° Portage Isl. Oberfr. r/W. 232°. Lg. 44. n. Kurso.
23.	" "	"	"			"	"	"	"			23.oo Ende der Reise Escuminas Pt. r/W.132 Fox Isl. N. r/W.254°. Portage Isl. 277.
24.	" "	"	"			"	"	"	"			

Steuern n. Peilungen + Kapitäns- anweisungen.

23.15. Ankern mit Stb. Anker + 45 Fd. Kette auf 13 m. Wsasser. Warten auf Tagwerden.

4.	Still		c.	765.5	21.							Anfang der Reise:12.8.39,21.52 Ende der Reise: 24.8.38,23.-Uhr Reisedauer: 12 Tage,5.8 t. Seedistanz: 2681 sml. Seedurchschnittsfahrt: 9.12 sml Revierdistanz: 26 + (32)
				Liegen zu Anker. Gehen Seewache. Ankerlampen brennen hell.								
8.	Still		cm.	Liegen weiter zu Anker. Gehen Seewache. 7.oo - 8.oo Uhr Bootsmanöver. Setzen B.B. Boot aus. Unterweisen gesamte Besatzung im Rudern (mit Schwimmwesten) Alles in tadelloser Beschaffenheit.								
12.	S.O.		c.	766.8	24	85°	-25	+ 5	65	13		Leicht bewegte See. 11 t. Escuminas Pt.Yw.184°ca.5 Sm. Lg. 45.
				lo.3o Hieven Anker. lo.4o Anker auf. Dampfen seewärts. Anfang der Reise lo.4o.								

Rechtw.Gesamtkurs 65
Distanz per Besteck 13 Sml.

Reise Canada N.B. - Norwegen.

Verlassene Breite 47° o9 N.
Veränderte " 5 N.
Erreichte Breite =47° 14 N.

Verlassene Länge 64°46 W.
Veränderte " 11 O.
Erreichte Länge= 64°35 W.

Stand d.Chr.meter=
Tiefgang bei Ankunft.
O Tg.in See 1 t.2o m.
Mittags,den 25.8.39.
Aug.Sebelin. N.Henkel

16.	OSO.	4	cm.	765.5	22	81°	-26	+ 5	55	42	Massig bewegte See. Diesig. - 2. Lg. 89.
2o.	OSO.	2	cm.	765.o	2o	81°	-26	+ 5	55	37	Mässig bewegte See. - 2. Lg. 28.
24.	OSO.	4	cv.	765.2	19	83°	-28	+ 5	55	32	Schiff stampft in aufkommender N.O. Dünung.

4.	OSO.	5/7.	v.q.r.	763.4	19	83	-5	-28	+ 5	55	34	Wind u.See weiter zunehmend. Hohe,grobe See. Schiff stampft u. slingert heftig u.schlägt stws.auf die See auf. Boenwetter. -2. Lg.98.
8.	OSO	6	r.o.g.	762.7	17	83	-5	-29	+ 5	55	35	Schiff rollt zeitweise heftig in grober See. Spritzwasser über Deck. -2. Lg.35.
12.	Südl.	4.	v.p.	762.4	17	84	-5	-29	+ 5	55	38	Wind langsam rechtsabdrehend, allmählig abnehmend. Sonst Wetterlage unverändert.
	Rechtw.Gesamtkurs= 55.			Verlassene Breite = 49°o8 N.				Verlassene Länge=6o°18 W.				Stand d.Chr.meter: 1 m.15 s.
	Distanz per Bestaeck=218 Sm.			Veränd. " = 17 N.				Veränderte " = 3o.0.				Nauen. 1 Tag in See. 1.t.2o m.
	" Observation =234 "			Erreichte " = 49°25 N.				Erreichte " =59° 48 W.				Mittags,den 26.August 1939.
	Versetzung NO. 16.			Notsendeanlage betriebsklar.								Aug. Sebelin. W. Henkel.
16.	S.W.	4	8.g.	76o.7	17	69		-3o	+ 4	43	42	Seegang abnehmend. -2. Lg. 19.
2o.	S.W.	4	f.	76o.8	17	69		-3o	+ 4	43	4o	Seegang weiter abnehmend. Ab 19.8o Nebel. Verhalten nach Vorschrift.19.35 Heath Pt. 243° + C. Whittle 265° 2o.3o Heath Pt. 241°+ C. Whittle 259° Lg. 61. Lg. 64. ü.K.
24.	WSW.	4	c.M.	76o.2.	17	68		-32	+ 4	4o	14	2o.18 238 m. Wasser 22.o6 142 m. " + 22.37 98 m. Wasser.Lg.86 ü.K 24.oo 4o m. Wasser. 24.oo Lg. loo.

4.	N.W.	2	c.v.	761.2	13	76	+3	-32°	+ 6	5o	36	0.35 t. Rich Pt. r/w.132°.1.3ot R.Pt.,18 Sml. 2.15 Greenly Pt. r/w.34° Ferolle Pt. r/w.1oo° (21) 2.3o t.ä.K. Lg.23. Leicht bewegte See. 4 t.Greely r/w. 357° Armour Pt. r/w.43° Ferolle r/w.164°. Lg. 38.
8.	Nørdl.	2	c.	762.5	14	81		-33	+ 8	56°	4o	Uhr mit W.O.Z. 56°W.=14 min. voraus gestellt. Schønes Wetter -1. Lg.79.
12.	S.S.O.	1	c.v.	762.o	16	84		-33	+ 5	56°	42	8.15 t. Red Bay r/w.339° C.Normann r/w. 93°. 12 t. Belle Isl. Nord r/w.81° Belle Isl. Süd r/w. 143° -2 Lg.23.
	Rechtw.Ges.kurs =Küstenkurse Distanz per Besteck= 239 Sml. " " Obs. = 231 " Versetzung 74° 3.5.Sml.				Verlassene Breite =51° 26 N. Veränderte " 35 N. Erreichte " 52° ol N. Breite n.astr.Beob.=52°oo N. Notsendeanlage betriebsklar.				Verlassene Länge=56° 49 W. Veränderte " 1° 23 0 Erreichte " 55° 26 W. Länge n.astr.Beob=55°31 W.			Stand d.Chr.meter 1-15.o° Nauen. 2 Tage in See 1 t.6m. Mittags,den 27.8.39. Aug.Sebelin.W.Henkel.
16.	N.N.O.	2	c.v.	761.8	12	71		-33	+ 5	43	4o	13.3o Bekanntmachung des Kapt. dass alle Besatzungsmitglieder mit sofortige Wirk.den Kriegsgesetzen unterstehen und unbedingter Gehorsam gegenüber der Schiffsführung zu leisten ist. 15.oo Pass. 2 mittlere Eisberge n.b.a.Stb. -2 Lg.65.
2o.	N.W.	2	c.v.	761.6	12	72		-33	+ 5	43	41	Leicht bewegte See u.do.Dünung -2.Lg.8.
24.	Westl.	2	c.v.	762.3	19	72		-34	+ 5	43	35	Leichte N.N.W. Dünung. Lg. 45.

Proviant und Trinkwasser rationiert.

4.	WNW.	3	c.v.	759.8	15	72		-34	+5	43	43	Mässig bewagte See.Durcheinandernlfd. Dünung. Schiff stampft u. schlingert leicht. -2 Lg.8o.
8.	WNW.	3/4	o.v.	757.9	12	73		-35	+5	43	34	Uhr a W.O.Z.für 51°15'W=19 m. voraus gestellt. Mässige,durcheinanderl. Dg. -2 Lg.26.
12.	WNW.	4	c.v.	757.o	15	73		-35	+5	43	1o	9.1o Maschine stopp wegen Maschinenschaden. Holen Logge ein. Lg.36.
				Treiben wegen Maschinenschaden.								Lg.36.

Rechtw.Ges.kurs 46°	Verlassene Breite= 52°.oo N.	Verlassene Länge=55°31 W.	Stand d.Chr.meters 1-15,5°
Dist.per Besteck 2o4 Sml.	Veränderte " = 2°29 N.	Veränderte " = 3°51 O.	Nauem.
" " Obs. 196 "	Erreichte Breite = 54°29 N.	Erreichte " 51°4o W.	3 Tage in See O t.47 m.
Versetzung S 6° Ost.13	Breite n.astr.Beob.54°16 N.	Länge n.astr.Beob.51°37W.	Mittags,den 28.8.1939.
	Notsendeanlage betriebsklar.		Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	WNW.	5	c.v.	755.7	13	73	+3	-34	+5	47	24	13.2o t. Masch. voll voraus. Lg.36. Schiff rollt zeitweise heftig in westlicher Dünung. Lg.61.
2o.	WNW.	4/5	c.v.	754.6	14	73	+3	-34	+5	47	39	Wetterlage unverändert. -2 Lg. 2.
24.	Westl.	5/6	c.p.q.	753.o	14	78	+5	-36	+5	47	37	Lange,hohe und grobe See und Dünung aus WNW. Schiff rollt sehr heftig. Bøiges Wetter. Ztws. Regenschauer. -2 Lg. 41.

4.	West	6	v.p.	752.7	16	78		-36	+ 5	47	37	Schiff rollt heftig in hoher westl.Dünung. Wind u.Seegang abnehmend.
8.	Westl.	4/3	v.p.	751.7	14	78		-36	+ 5	47	38	Uhr auf W.O.Z. für φ =47°15 W. =2o Min. vorgestellt. See u. Dünung abnehmend. Lg.2o.
12.	Süd	2/3	c.v.	753.2	16	78		-36	+ 5	47	41	Mässig bewegte See u. Dünung durcheinanderl. Lg. 63.

Rechtw.Gesamtkurs =51°
Dist.per Besteck =216 Sml.
" " Observ. =219 "
Versetzung S 52° Ost 16.

Verlass.Breite =54°16 N.
Veränd. " = 2°27 N.
Erreichte " =56°43 N.
Breite n.astr.Beob.=56°33N.

Verlassene Lange=51°37 W.
Veränderte " = 4°39 O.
Erreichte " =46°58 W.
Lange n.astr.Beob.=46°35 W.

Stand d.Chr.meter 1 m.16m
4 Tage in See O t.27 m.
Mittags,den 29.8.1939.
Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	Südl.	2/3	e.	754.7	12	78		-37	+ 4	45	42	Mässig bewegte See. Vereinzelt Schauer. -2. Lg. 7.
2o.	ONO.	3	e.	756.5	11	78		-37	+ 4	45	38	Leicht durcheinanderl. Dünung. 2 Lg. 47.
24.	OSO.	3.	e.	758.6	17	78		-37	+ 4	45	37	Mässig bewegte See und leichte durcheinanderl. Dünung. -2. Lg. 86.

4.	Ostl.	3/4.	c.v.	759.8	17	78		-37	+ 4	45	39	Leicht bewegte See. -2. Lg. 27.
8.	Still.	1.	c.v.	758.8	13	76		-37	+ 6	45	37	Uhr a.W.O.Z. für 41°15 W = 18 m. vorasus gestellt. Auf 58°25 N. 42°28 W. ein grosser Eisberg. Ruhige See. -2. Lg. 66.
12.	Still.		c.	76o.2	15	76		-37	+ 6	45	41	Wetter unverändert. -2. Lg. 9.
	Rechtw.Gesamtkurs= 45° Dist. per Besteck= 234 Sml. " " Obs. = 231 " Versetzung= S 45 W. 3.3.			Verlassene Breite=56°33 N. Veränderte " = 2°46 N. Erreichte " = 59°19 N. Breite n.astr.Beob.=59°16 N.				Verlassene Länge=46°35 W. Veränderte " = 5°11 O. Erreichte " =41°24 W. Länge n.astr.Beob.= 41°26 W.				Stand d.Chron.meter -1-16,25' Nauen. 5 Tage in See O.t.9 m 4 t.6 m. Masch.Rep. = 4 Tage 2o t. Mittags,den 3o.8.39. Aug.Sebelin. W.Henkel
				Notsendeanlage betriebsklar.								
16.	NNW.	1.	c.v.	759.5	14	86		-36	+ 5	55	41	Leicht bewegte See. Lg.52 -2.
2o.	Nordl.	2/3.	c.	759.3	16	86		-36	+ 5	55	42	Wind u.See zunehmend. -2. Lg.96.
24.	NNO.	4	c.q.	758.o	19	86		-36	+ 5	55	38	Wind + See weiter zunehmend. See stark bewegt,Schiff stampft. -2. Lg. 36.

4.	NNO.	7	v.p.	756.7	2o	83	+3	-36	+5	55	31	Sehr grobe See. Schiff stampft. Lg.69 -2.
8.	NNO.	6/7	v.p.q.	754.4	12	81	+5	-36	+5	55	15	Uhr auf W.O.Z.f.35°45 W=23 min. vorgestellt.Jungmann Umland während der Wache auf Ausguck geschlafen. Sehr grobe,kurze See.Schiff stampft + schlägt häufig auf die See auf.Starke Erschütterungen durch das Schif -2. Lg.86.
12.	NNO.	7.	v.p.m.	753.5	12	75	+11	-36	+5	55	14	Schraube schlägt blind.Schiff stampft in sehr grober NNO.See und wird ztw. durch harte Stösse erschüttert. -2. Lg.2.
	Rechtw.Gesamtkurs=55° Dist.per Besteck =181 Sml. " " Obs. + Versetzung +				Verlassene Breite=59°16 N. Veranderte " = 1°44 N. Erreichte " =61°oo N.				Verlassene Länge=41°26 W. Veränderte " = 4°57 O. Erreichte " =36°29 W.			Stand d.Chr.m.lm.16.5.Nauen. 5 Tage in See 19 t.37 m. Mittags,den 31.8.1939. Aug.Sebelin. W. Henkel.
					Notsendeanlage betriebsklar.							
16.	NO-N.	4	v.m.f.	751.6	13	71	+12	-35	+5	55	18	Um das Schiff steuerfähig zu halten u.dauerendes Blindschlagen der Schraube zu vermeiden, fluten Vorpick u.Raum V. Nebel. Ab 15.3o Verhalten n.Vorschrift Wind + See abnehmend. -2. Lg22
2o.	ONO.	3	o.m.	752.2	14	83	+	-33	+5	55	29	17.3o wieder klar. Masch.Vorw. voll. Leicht bewegte See u. leichte durcheinanderschl. Dünung. -2. Lg.53.
24.	ONO.	4	o.m.	752.o	2o	1o2		-33	+4	73	27	2o.4o t. ä.K.a.r/w.73° Lg.58. Schiff ~~xxxxxx~~ slingert in nördl. Dünung. -2. Lg.87.

4.	ONO.	4/5	v.r.q.	75o.5	15	1o2	-33	+4	73	27	Mittelhohe und lange nördl. Dünung. Schiff rollt sehr stark Wind d. See wieder zunehmend. -2. Lg.16.
8.	N.O.	5	o.m.	75o.3	14	1o2	-33	+4	73	23	Uhr a.W.O.Z. f. 31°3o W= 17 m. voraus gestellt. Schiff schlingert heftig in sehr grober See u.östlicher Dünung. Lg.41.-2.
12.	N.O.	6/7	m.d.q.	75o.3	14	1o2	-33	+4	73	9	9.13.Masch.Vor.langsam.Arbeiten am Schornstein.1o.4o Wieder Voll.Lg.44.Schnelle Wetterverschlechterung.Orkanartige Böen, schwere,grobe See.Schiff arbeitet schwer. Heftige Roll.+ xx Stampfbewegungen,hartes Aufschlagen des Vorschiffs auf die See. Gehem m.d.Umdrehungen herunter. -2. Lg.52.
	Rechtw.Gesamtkurs = Div. Dist.per Besteck = 138 Sml. " " Obs. = - Versetzung = -				Verlassene Breite=61°oo N. Veranderte " = 55 N. Erreichte " =61°55 N.			Verlassene Lange=36°29 W. Veränderte " = 4°21 O. Erreichte " =32°o8 W.			Stand d.Chr.m.= 1 -16.8 s. 6 Tage in See 19 t. 2o m. Mittags,dem 1.9.1939. Aug. Sebelin. W. Henkel.
16.	N.O.	7	v.m.	749.4	14	1o2	-33	+4	73	7	Sehr grober See u.hohe Dünung. Schiff ist ztw. ausserst harten Erschütterungen ausgesetzt. Lg.61. -2.
2o.	N.O.	4	v.m.d.	749.o	16	1o2	-33	+4	73	13	Wind abnehmend.Noch schwere, grobe See u. Dünung.Schiff stampft unvermindert heftig. -2. Lg.76.
24	ONO.	4/5	v.p.m.	748.5	15	1o2	-33	+4	73	18	Schiff stampft immer noch in grobe r See. Hartes Aufschlagen Sonst Wetterlage unverändert. -2. Lg.96.

4.	ONO.	4/5	v.r.q.	75o.5	15	1o2	-33	+4	73	27	Mittelhohe und lange nordl. Dünung. Schiff rollt sehr stark Wind u. See wieder zunehmend. -2. Lg.16.
8.	N.O.	5	o.m.	75o.3	14	1o2	-33	+4	73	23	Uhr a.W.O.Z. f. 31°3o.W- 17 m. voraus gestellt. Schiff schlingert heftig in sehr grober See u.östlicher Dünung. Lg.41.-2.
12.	N.O.	6/7	m.d.q.	75o.3	14	1o2	-33	+4	73	9	9.13.Masch.Vor.langsam.Arbeiten am Schornstein.1o.4o Wieder Voll.Lg.44.Schnelle Wetterverschlechterung.Orkanartige Böen, schwere,grobe See.Schiff arbeitet schwer. Heftige Roll.+ Stampfbewegungen,hartes Aufschlagen des Vorschiffs auf die See. Gehen m.d.Umdrehungen herunter. -2. Lg.52.

Rechtw.Gesamtkurs = Div.	Verlassene Breite=61°oo N.	Verlassene Lange=36°29 W.	Stand d.Chr.m.= 1 -16.8 s.
Dist.per Besteck = 138 Sml.	Veranderte " = 55 N.	Veränderte " = 4°21 O.	6 Tage in See 19 t. 2o m.
" " Obs. = -	Erreichte " =61°55 N.	Erreichte " =32°o8 W.	Mittags,den 1.9.1939.
Versetzung = -			Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	N.O.	7	v.m.	749.4	14	1o2	-33	+4	73	7	Sehr grober See u.hohe Dünung. Schiff ist ztw. ausserst harten Erschütterungen ausgesetzt. Lg.61. -2.
2o.	N.O.	4	v.m.d.	749.o	16	1o2	-33	+4	73	13	Wind abnehmend.Noch schwere, grobe See u. Dünung.Schiff stampft unvermindert heftig. -2. Lg.76.
24	ONO.	4/5	v.p.m.	748.5	15	1o2	-33	+4	73	18	Schiff stampft immer noch in grobe r See. Hartes Aufschlagen Sonst Wetterlage unverändert. -2. Lg.96.

4.	Ost.	4	w.g.p.	75o.o	15	1oo	-33	+4	73	2o	Schiff schlingert heftig in östlicher Dünung. Lg.18 -2.
8	Ost	4/5	v.m.d.	751,o	13	1oo	-37	+4	73	21	Uhr 12 Min. voraus, auf 28°3o W. W.O.Z. gestellt. 6.1o bis 7.1o Masch. V.Halbe.Arbeiten am Schornstein. Wetterlage unverändert. -2. Lg.41.
12.	ONO.	5	v.m.	751.5	15	98	-31	+6	73	29	Schiff slingert in grober See u. Dünung. Lg.72. -2.

Rechtw. Gesamtkurs= 85 Sml.
Dist. per Besteck =1o8 "
" " Obs. =142 "
Versetzung = -

Verlassene Breite=61°55 N.
Veränderte " = 32 N.
Erreichte " =62°27 N.
Br.n.astr.Beob. =62°o8 N.

Notsendeanlage betriebsklar.

Verlassene Länge=32°o8 W.
Veränderte " = 3°41 O.
Erreichte " =28°27 W.
Lg.n.astr.Beob. =27°o7 W.

Stand d.Chr.m.=1m.17.5 s.
Nauen 0° t.O.m.
7 Tage in See 19 t. o8 m.
Mittags, den 2.9.1939.
Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	ONO.	5	v.m.	751.7	15	99	-31	+6	74	29	Hohe, grobe See. Schiff stampft heftig. Steife, böige Winde. -2. Lg.3.
2o.	Ost.	6	v.m.	752.4	18	99	-31	+6	74	24	Schiff schlingert in sehr grober See u. schlägt zeitw. hart auf. Lg.29. -2.
24.	Ost.	6	v.m.	753.5	22	99	-31	+6	74	18	Wetterlage unverändert. Lg.49 -2.

4.	Ostl.	5/7.	q.o.	752.2	17	99		-31	+6	74	22	Schwerer Ost-Sturm.Boenwetter. Starke Regengussl. Gewaltige, t grobe See. Schiff rollt + stampft sehr hart. Starke Beanspruchung der Langs- u.Querverbände. Lg.73. -2.
8.	Ost.	6	v.m.	753.o	14	97		-29	+6	74	18	Uhr a W.O.Z. f. 22°45 W.=23 m. voraus gestellt. Schiff schlingert heftig in sehr grober See. Lg.93. -2.
12.	Ost.	4/6	c.o.m.	753.o	14	97		-29	+6	74	16	Wind etwas abnehmend.Noch grobe See.Schiff stampft. Lg.11. -2.

Rechtw.Gesamtkurs= 67°
Dist.per Besteck = 127 Sml.
" " Obs. = 145 "
Versetzung= 37° 22

Verlassene Breite=62°o8 N.
Veränderte " = 35 N
Erreichte " =62°43 N.
Br.n.astr.Beob. =63°oo N.

Verlassene Länge=27°o7 W.
Veränderte " = 4°24 O.
Erreichte " =22°43 W.
Lg.n.astr.Beob. =22°14 W.

Stand d.Chr.m. 1-17.8 s.
8 Tage in See 18 t. 45 m.
Mittags,den 3.9.1939.
Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	Ost	5	v.m.p.	753.o	13	96		-28	+6	74	21	Grobe See. Schiff schlingert. Lg.32.
2o.	Ost.	4/5	v.g.	753.o	14	337	←	-31	-1o	296	33	17.3o. Bekanntgabe der engl. Kriegserklärung durch den Kapt. u. weitere Instruktionen. 18.3o änd. Kurs aus politischen Gründen. Lg.46. Grobe achterliche See. Schiff rollt leicht. Lg.65.
24.	Ostl.	4	v.g.	752.o	16	3o4		-31	-3	27o	42	21.2o. Reykjanes r/w.321° + 21.5o Selvugstangi Fr.r/w.341° Lg.81. 21.45 Reykjanes r/w.325 + Selvugstangi Fr. r/w. 17° ä.K. 22.3o Reykjanes r/w. 9° 23.4o " r/w.4o° 24.oo. Lg.8.

Drehen Schiff auf Gegenkurs um den Weg durch die Dänemarkstraße zu nehmen

4.	Ostl.	5/7.	q.o.	752.2	17	99		-31	+6	74	22	Schwerer Ost-Sturm.Boenwetter. Starke Regengussl. Gewaltige, grobe See. Schiff rollt + stampft sehr hart. Starke Beanspruchung der Langs- u.Querverbände. Lg.73. -2.
8.	Ost.	6	v.m.	753.o	14	97		-29	+6	74	18	Uhr a W.O.Z. f. 22°45 W.=23 m. voraus gestellt. Schiff schlingert heftig in sehr grober See. Lg.93. -2.
12.	Ost.	4/6	c.o.m.	753.o	14	97		-29	+6	74	16	Wind etwas abnehmend.Noch grobe See.Schiff stampft. Lg.11. -2.

Rechtw.Gesamtkurs= 67°
Dist.per Besteck = 127 Sml.
" " Obs. = 145 "
Versetzung= 37° 22

Verlassene Breite=62°o8 N.
Veränderte " = 35 N
Erreichte " =62°43 N.
Br.n.astr.Beob. =63°oo N.

Verlassene Länge=27°o7 W.
Veränderte " = 4°24 O.
Erreichte " =22°43 W.
Lg.n.astr.Beob. =22°14 W.

Stand d.Chr.m. 1-17.8 s.
8 Tage in See 18 t. 45 m.
Mittags,den 3.9.1939.
Aug. Sebelin. W. Henkel.

16.	Ost	5	v.m.p.	753.o	13	96		-28	+6	74	21	Grobe See. Schiff schlingert. Lg.32.
2o.	Ost.	4/5	v.g.	753.o	14	337	←	-31	-1o	296	33	17.3o. Bekanntgabe der engl. Kriegserklärung durch den Kapt. u. weitere Instruktionen. 18.3o änd. Kurs aus politischen Gründe. Lg.46. Grobe achterliche See. Schiff rollt leicht. Lg.65.
24.	Ostl.	4	v.g.	752.o	16	3o4		-31	-3	27o	42	21.2o. Reykjanes r/w.321°+ 21.5o Selvugstangi Fr.r/w.341o Lg.81. 21.45 Reykjanes r/w.325 + Selvugstangi Fr. r/w. 17° ä.K. 22.3o Reykjanes r/w. 9° 23.4o " r/w.4o° 24.oo. Lg.8.

Drehen Schiff auf Gegenkurs um den Weg durch die Dänemarkstraße zu nehmen

4.	ONO.	1/2.	v.g.	75o.7	14	8		-3o	-3	335	41	0.11 Reykjanes r/w. 5o° ca.24 sm. ä.K. Lg.1o. Ruhige See. Lg.49.
8.	Umlfd.	2.	v.m.d.	749.8	14	8		-3o	-3	335	42	5.oo.Snefells Jukul Kuppe r/w. 12° Lg.59.7 6.oo Snefells Jøkull Kuppe r/w. 23° Lg.7o 8.oo ä.K. Lg.91
12.	N.O.	1.	v.g.d.	749.o	14	13		-32	-0	341	43	Leichter nordliche Dünung. 11 t.Staalberg H. r/w. 31° 12.t.Staalberg H. r/w.64 ca.15 Sml. ä.K. Lg.34.

Rechtw.Gesamtkurs= Küstenkurse
Dist. per Besteck= 222 Sml.
" " Obs. = 226 "
Versetzung= ~~xx~~ N51W + 1.5

Verlassene Breite=63°oo N.
Veranderte " = 2°21 N.
Erreichte " =65°21 N.
Br.n.astr.Beob. =65°32 N.

Verlassene Länge=22°14 W.
Veränderte " = 2°49 W.
Erreichte " =25°o3 W.
Lg.n.astr.Beob. =25°oo W.

Stand d.Chr.m.=1m.18.5s
Nauen 0.0
9 Tage in See 18 t.45 m.
Mittags,den 4.9.1939.
Aug.Sebelin. W. Henkel.

Notsendeanlage betriebsklar.

16.	Umlfd.	2.	v.m.	749.3	15	57		-32	±0	25	41	Diesige Kimm. Leicht bewegte See Lg.75.
2o.	Nordl.	2	v.m.	75o.o	14	63		-32	+5	36	43	Ruhige See. 18.oo Lg.96 ä.K. Sehr diesig. 7 t. Bitr.Huck r/w. 84°Holl.H. r/w.152° Lg.18.
24.	NO.	2.	v.m.	75o.7	13	91		-31	+5	65	41	21 t. ä.K. a r/w. 65° Lg.33 Leicht bewegte See. Lg.59.

						Kurs		Weiss	Ablenk.	Kurs	gel.Sml.	
4.	ONO	2/3 3 3/4 "	cmf " " "	752°	14	91 " " "		-31 " " "	+ 5 " " "	65 " " "	41	Leicht bewegte See. Nebel! Fahren den Umstænden entsprechend.Ausguck und Nebelsignale nach Vorschrift. Lg.100
8.	ONO " " "	2 " " "	om " og "	752,4	11	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	39	Uhr a,W.O.Z.f.18oo W=19 m vorausgestellt.Leicht bewegte See. Lg.39
12	" " " "	3/4 3 "	om " " "			" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	43	Nebel! Verhalten unverændert lt, Vorschrift. Lg.82

Rechtw.Gesamtkurs=Verschiedene Distanz per Besteck= 248 Sml. " " Observation=243 "	Verlassene Breite 66°40'N Verænderte Breite 1°04'N Erreichte Breite 67°44'N Notsendeanlage betriebsklar.	Verlassene Længe 23°05'W Verænderte Længe 5°52'O Erreichte Længe 17°13'W	Stand d,Chronom.1m19sec. Nauen 12 t 00 m 10 Tage in See 18 t 25m Mittags,den 5,Sept.1939 Aug.Sebelin W.Henkel

16	ONO " " "	2 " " "	om o(ø) og ""	755.0	12	87 " " "		-27 " " "	+ 5° " " "	65° " " "	42	Strichnebel.Fahren entsprechend n. Signale nach Vorschrift.Leichte østl.Duenung. Lg. 24
20	" " " Östl.	" " " 3	om of mf c̄	755.3	12	86° " 143 "		26° " -26 "	+ 5° " - 2 "	65° " 115 "	23 18	Zeitweise Nebel.18[15] m.Kurs Lg.47 Wind auffrischend.Aufklarend. Lg.65
24	" OSO " Ost	" 3/4 " "	cm fm "-" " "	757.9	19	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	36	Bewegte oestliche See und mittelhohe Duenung.Schiff stampft.Nebel oder stark diesig.Verhalten nach Vorschrift. Lg.1

4	SO " " "	3 " " "	og ogr """ """	758.5	20	132° " " "		-25° " " "	+8° " " "	115° " " "	34	Mässig bewegte See. Leichte SO Duenung. Lg.35
8	SOlich " " "	3 " " "	od "p o oc	758.2	11	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	31	Ueber 36 Min, voraus auf WOZ h 9'00 West gestellt.Mässig bewegte See aus SO.Schiff stampft. Lg.66
12	SO " " "	3 " " "	og "" og ""	759.2	12	" " 130° "		" " -22° "	" " +7° "	" " 115° "	5 32	Schiff schlingert im suedl. Duenung, Lg.3

Rechtw.Gesamtkurs=Verschiedene
Distanz per Besteck= 221 Sml.
" " Observation=226 "

Verlassene Breite=68°05'N
Verænderte Breite= 1°15'S
Erreichte Breite= 66°50'N
Breite n.astr.Beob.66°45'N

Verlassene Længe 15 00'W
Verænderte Længe 5 55°0
Erreichte Længe 9 05'W
Længe n.astr.Beob.900'W

Stand des Chron.-1-19.5s
11 Tage in See 17 h 49 m
Mittags,den 6.Sept.1939
Aug.Sebelin W.Henkel

Notsendeanlage betriebsklar.

16	SO " " SSO	3 " " 3/4	cm o o om	759.0	11	125° " " "		-21° " " "	+7° " " "	111° " " "	38	Schiff voll in starker SO-Duenung.Ztws. Dunst. Lg.41
20	Suedl, " " "	3/4 " " "	om "" og ""	759.8	12	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	38	Wetterlage unverændert. Lg.79
24	Sued " " "	3 " " "	om "g "" om	761.7	20	" " " 120°		" " " -16°	" " " +7°	" " " 111°	39	Schiff rollt in suedl,Duenung. Lg.18

Std.	Wind					Kurs		weiss Ablenk.	Kurs	gel.Sml.	
4	Suedl,	2/3	m			120°		-16° +7°	111°		Ztws.Nebelschwaden.Verhalten
	SSW	"	m			"		" "	"		den Umständen entsprechend
	"	"	"	760.9	13	"		" "	"	42	laut Vorschrift, Lg.60
8	SSW	2	om			119°		-15° +7°	"		Uhr a.WOZ.f.0°15'W=40 m voraus-
	"	"	"			"		" "	"		gestellt.Leicht bewegte See
	"	"	"	761.6	12	"		" "	"	30	und leichts suedl.Dg. Lg.90
12	"	2	om			"		" "	"		9^{10} bis $10^{\frac{36}{}}$ Masch.Stop.(Masch.
	"	2/1	m			"		" "	"		nachpassen)Strichweise Nebel.
	"	"	mf	762.0	14	"		" "	"	29	Lg.19

Rechtw.Gesamtkurs= 111 Verlassene Breite 66°45'N Verlassene Länge 9°00'W Stand des Chron.1.19.os Nauen
Distanz per Besteck216 Sml. Veränderte Breite 1°18'S Veränderte Länge 8°18'Ost 12 Tage in See 17 h 9 m Stopzeit
Erreichte Breite 65°27'N Erreichte Länge 0°42'W abgezogen 12 Tage 15 h 43 m
Notsendeanlage betriebsklar. Mittagsø den 7.Sept.1939
Aug.Sebelin W.Henkel

16	SW	2	om			120°		-13° +7°	114°		Zeitweise Strichnebel.Fahren
	"	"	"			112°		-13° +7°	106°		den Umständen entsprechend.
	"	"	of			"		" "	"		Lg.55
	"	"	om	760.8	14	"		" "	"	36	
20	"	"	om			"		" "	"		Wetterlage unverändert.
	"	"	of			"		" "	"		Lg.[illegible]
	"	"	og			"		" "	"		
	"	"	"	763.4	18	"		" "	"	31	
24	"	"	og			111°		-12° +7°	106°		Wetterlage unverändert.
	SSW	"	"			"		" "	"		Lg.11
	"	"	od			"		" "	"		
	"	"	o	763.6	21	"		" "	"	25	

4	SSW " Sued "	2 " 2 "	og "" "" om	762.0	17	111° " " "		-12° " " "	+7° " " "	106° " " "	36	Leichte bewegte See. Truebes Wetter. Lg.47
8	Suedl. " " "	2 " 2 "	og "" "" ""	760.0	16	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	28	Ueber 30 Min, vorausgestellt Leichte bewegte See, Truebes Wetter. Lg.75
12	" " SSW "	3 " " "	og "" ogr """	753.9	16	110° " " "		-11° " " "	+7° " " "	" " " "	29	Mæssog bewegte See. Lg. 4

Rechtw.Gesamtkurs 106
Distanz per Besteck185
Sml. Verænderte Breite 52'S
Erreichte Breite 64°35'N

Verlassene Breite 65°27'N
Verlassene Længe 0°42'W
Verænderte Længe 7°02'Ost
Erreichte Længe 6°20'Ost

Stand des Chronom.1-19,5^{s}Nauen
13 Tage in See 16 h 39 m
Mittagse den 8, Sept.1939
Aug. Sebelin W.Henkel

Notsendeanlage betriebsklar.

16	SOlich Ostl. " OSO	2/3 " 3 3/4	om dm rm ""	755.0	16	103° " " "		-9° " " "	+5° " " "	99° " " "	41	Leicht bewegte See. Mæssige Sicht. Lg.45
20	SO " " "	4 4/5 " "	rm r" "" ""	757.0	19	" " " "		" " " "	" " " "	" " " "	41	Stark auffrischende Winde. Bewegte See. Lg.86
24	SO Sued SW "	5 6 7 "	or "" "" opgg	752.0	18	" 188° 188° "	-6° "	" +0° -9° "	" - +3° "	" 176° 176° "	11 25	2040 h + 350 m Lg.92. 2115 h + 330 Lg.96. 2120 h Nordverne r/w 111° a.K.Lg.97.2310 h Nordverne r/w.78° Kya r/w. 151° 2400 h Nordverne r/w 56° Kya r/w 139° Lg.22

						Kurs		weiss.	Ablenk.	Kurs	gel.Sml.	
4	SW " " "	6/5 5 5/4 "	og ocg op ""	750.1	18	188° 223° "	-6° -	-9° -9° "	+3° +4° "	176° 218° "	13 22	1^{15} Kya r/w 308° 2 mal ab a.K 3^{05} halten r/w 255° 3^{37} halten r/w 262° 4^{00} halten r/w 280° ca 4 Sml.ab
						Nach Peilungen.						
8	SW " WSW "	5 " 4 "	op ogp "" ""	749.3	16	Nach Kapitænsanweisung in Peilungen " " " Nach Lotsenanweisung " "						4^{00} Ende der Reise. Halten r/w 305° ca 3 Sm. 5.15 h Gimsan r/w 215° Halten r/w 328°. Warten von 4.05 h bis 6,35 h auf Lotsen. 6,35 h Lotse an Bord. 7 h Grinsan ½ Sm. a.Stb.
12	Westl, " " "	4 3/4 3/5 "	cp "" og cop			Steuern nach Lotsenanweisung und Peilungen durch die Schæren nach Trondheim - Reede.						9,50 h Grønholmen a.Stb. quer ab. 10,17 h Børøhl Fr. pass. 10,30 - 10,40 h Stoppen bei Mar.Station. 10,50h pass.Brian. 11,17 h pass. Agdenes. 11,30 h werden durch Warnschuss angehalten Revision durch einen norw. Marineoffizier.

Stand des Chronometers - 1 - 19.85
14 Tage in See 16 h 9 m
Mittags, den 9. September 1939
Aug. Sebelin W. Henkel

Von Trondheim Schæremweg bis Sleidenes weiter unter Schwedenküste nach Holtenau. [illegible]

PG-70744A-NID

KODAK SAFETY

PG/70744a

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND NORWAY

TRANSPORT SHIP "HANS LEONHARDT"

WAR DIARY 28/6/1942 TO 19/8/1942.

Kr 18686.

K.T.B.

Transporter „Hans Leonhardt"

28.6. - 19.8.1942

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 10414 NO
NO MARK OR ANNOTATION SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ONLY CERTAIN PRINCIPAL LONG
HAND LIES MAY BE MADE ON THE WORK
ALLOTTED OR ON A SCRAP SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RESTRICTED CONTENTS
P.G. 70144

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuch des Transporters " H a n s L e o n h a r d t ".	
	Heimathafen: Hamburg. BRT: 4173,62. Kapitän:	Unterscheidungssignal: D.J.X.D. Rudolf Matthiesen.
	Reise: Stettin über Küstenhäfen Norwegens nach Kirkenes.	
	Ladung: 4o8 sowjetrussische Kriegsgefangene nach Soereisa, 6o2 sowjetrussische Kriegsgefangene nach Kirkenes.	
28.6.42.	Stettin-Hafen	Einschiffung von loo2 sowjetischen Kriegsgefangenen mit Proviant und Ausrüstung.24 Mann Wachmannschaften.
29.6.42.	Stettin-Hafen	14,oo Uhr den Hafen verlassen. Nach Lotsenanweisung seewärts bis Swinemünde-Reede gesteuert. 19,oo Uhr zu Anker. 21,43 Uhr Anker auf. Aufnahme durch Geleit. Reise fortgesetzt.
3o.6.42.	12,oo: 55 Grad 31' Nord 12 Grad 41' Ost WNW 3 - 7 o/e.	Mässig bewegte bis ziemlich grobe See. Fahrt durch den Sund im Geleit eines Sperrbrechers. 18,54 Uhr grün 06 passiert.Aufnahme des Geleits durch Vorpostenboote.
1.7.42.	12.oo: 57,55 Nord lo,22 Ost WNW 7 b/e Grobe See	Im Geleit gefahren. 2o,2e Uhr aus dem Geleit entlassen vor Kristiansand-Süd. 2o,43 Uhr Odderöy.Feuerturm Passiert. 2o,57 Uhr ankern auf Kristiansand-Reede.Sperrballon an Bord.
2.7.42.	12,oo: 58,25 Nord 5,51 Ost NW 3 - 5. b/e.	Aufnahme des Geleits durch UJ 17o2 um 4,oo Uhr. See - leicht bewegt. 18,3o Uhr nach vollzogenem Lotsenwechsle Fortsetzung der Reise nordwärts. 19,3o Uhr Hangesund passiert.
3.7.42.	12,oo: 61,46 Nord 5,o5 Ost Nördlich 1 - 2 b/e	Im Geleit und nach Anweisung norwegischer Küstenlotsen nordwärts gefahren.18,54 Uhr auf der Reede von Aalesund vor Anker. Sperrballon an Land. Gemäss Auslaufbefehl von Haka Aalesund um 23 Uhr Reise im Geleit eines Vorpostenbootes nordwärts fortgesetzt.
4.7.42.	12,oo: 63,52 Nord 9,43 Ost. Nolich 2 - 4. o/e.	Im Gelit des Vorpostenbootes und nach Anweisung der Küstenlotsen nordwärts durch die Schären gesteuert. 19,12 Uhr Rörvik passiert.
5.7.42.	12,oo: 66,31 Nord 12,57 Ost NO 1 - 2 e	2,52 Uhr gestoppt bei Sandnessjöen. Geleitwechsle erwarten weitere Befehle von Haka.5,58 Uhr nach vergeblichem Wartens und Anfrage ankern auf der Reede. Geleitfahrzeug von 8 Knoten Maschgeschwindigkeit eintrifft 8,oo Uhr aus dem Hafen. Anker auf; Reise nordwärts fortgesetzt. 19,2o Uhr auf der Reede von Bodö geankert; erwarten neue Geleitorder.
6.7.42.	12,oo: 68,25 Nord 16,o1 Ost NW - NO 1 - 2 o e r b	2,oo Uhr Aufnahme des Transports durch Geleit auf Befehl Haka Bodö.11,35 Uhr auf der Reede von Lödingen geankert. Lotsenwechsel.13,1o Uhr Anker auf; Reise ohne Geleit nordwärts fortgesetzt.19,3o Uhr einlaufen in Hafen Soereisa, 2o,15 Uhr Schiff fest am Liegeplatz. 2o,45 Uhr Ausschiffung von 4oo sowjetischen Kriegsgefangenen, deren Verpflegung und Gepäck und 10 Wachmannschaften. 21,15 Uhr Ausschiffung beendet 21,3o Uhr verlassen den Hafen. Reise nordwärts

Zu beziehen vom Amtlichen Verdruckfager der Kriegsmarine B. L. Augustin in Glücksta
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

ADMIRALTY PROPERTY
AND THE INFORMATION CONTAINED
P.G. 70744
NO MARK OR NOTE SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTE DAILY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuch des Transporters " H a n s L e o n h a r d t ".	
	Heimathafen: Hamburg. BRT: 4173,62. Kapitän:	Unterscheidungssignal: D.J.X.D. Rudolf Matthiesen.
	Reise: Stettin über Küstenhäfen Norwegens nach Kirkenes.	
	Ladung: 4oo sowjetrussische Kriegsgefangene nach Soereisa, 6o2 sowjetrussische Kriegsgefangene nach Kirkenes.	
28.6.42.	Stettin-Hafen	Einschiffung von 1oo2 sowjetischen Kriegsgefangenen mit Proviant und Ausrüstung. 24 Mann Wachmannschaften.
29.6.42.	Stettin-Hafen	14,oo Uhr den Hafen verlassen. Nach Lotsenanweisung seewärts bis Swinemünde-Reede gesteuert. 19,oo Uhr zu Anker. 21,43 Uhr Anker auf. Aufnahme durch Geleit. Reise fortgesetzt.
3o.6.42.	12,oo: 55 Grad 31' Nord 12 Grad 41' Ost WNW 3 - 7 o/c.	Mässig bewegte bis ziemlich grobe See. Fahrt durch den Sund im Geleit eines Sperrbrechers. 18,54 Uhr grün 06 passiert. Aufnahme des Geleits durch Vorpostenboote.
1.7.42.	12.oo: 57,55 Nord 1o,22 Ost WNW 7 b/c Grobe See	Im Geleit gefahren. 2o,2o Uhr aus dem Geleit entlassen vor Kristiansand-Süd. 2o,43 Uhr Odderöy. Feuerturm Passiert. 2o,57 Uhr ankern auf Kristiansand-Reede. Sperrballon an Bord.
2.7.42.	12,oo: 58,25 Nord 5,51 Ost NW 3 - 5. b/c.	Aufnahme des Geleits durch UJ 17o2 um 4,oo Uhr. See - leicht bewegt. 18,3o Uhr nach vollzogenem Lotsenwechsle Fortsetzung der Reise nordwärts. 19,3o Uhr Haugesund passiert.
3.7.42.	12,oo: 61,46 Nord 5,o5 Ost Nördlich 1 - 2 b/c	Im Geleit und nach Anweisung norwegischer Küstenlotsen nordwärts gefahren. 18,54 Uhr auf der Reede von Aalesund vor Anker. Sperrballon an Land. Gemäss Auslaufbefehl von Haka Aalesund um 23 Uhr Reise im Geleit eines Vorpostenbootes nordwärts fortgesetzt.
4.7.42.	12,oo: 63,52 Nord 9,43 Ost. Nolich 2 - 4. o/c.	Im Gelit des Vorpostenbootes und nach Anweisung den Küstenlotsen nordwärts durch die Schären gesteuert. 19,12 Uhr Rörvik passiert.
5.7.42.	12,oo: 66,31 Nord 12,57 Ost NO 1 - 2 o	2,52 Uhr gestoppt bei Sandnessjöen. Geleitwechsle erwarten weitere Befehle von Haka. 5,58 Uhr nach vergeblichem Wartens und Anfrage ankern auf der Reede. Geleitfahrzeug von 8 Knoten Marschgeschwindigkeit eintrifft 8,oo Uhr aus dem Hafen. Anker auf; Reise nordwärts fortgesetzt. 19,2o Uhr auf der Reede von Bodö geankert; erwarten neue Geleitorder.
6.7.42.	12,oo: 68,25 Nord 16,o1 Ost NW - NO 1 - 2 o e r b	2,oo Uhr Aufnahme des Transports durch Geleit auf Befehl Haka Bodö. 11,35 Uhr auf der Reede von Lödingen geankert. Lotsenwechsel. 13,1o Uhr Anker auf; Reise ohne Geleit nordwärts fortgesetzt. 19,3o Uhr einlaufen in Hafen Soereisa, 2o,15 Uhr Schiff fest am Liegeplatz. 2o,45 Uhr Ausschiffung von 4oo sowjetischen Kriegsgefangenen, deren Verpflegung und Gepäck und ~~der~~ 1o Wachmannschaften. 21,15 Uhr Ausschiffung beendet 21,3o Uhr verlassen den Hafen. Reise nordwärts

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		durch die Schären fortgesetzt.
7.7.42.	Geankert auf Tromsö-Nordreede.	1,55 Uhr auf der Nordreede von Tromsö geankert. Befehl von OKM A 6 durch KMD Tromsö, dass der Löschhafen der für Kana bestimmten Kgf. endgültig Kirkenes ist.- Abwarten Aufstellung eines Geleites.
8.7.42.	12,oo: 69,53 Nord 2o,58 Ost Umlaufende Winde in Stärke 1 - 2. o.	6,oo Uhr Aufnahme des Transports durch vom Seekommandanten befohlenes Geleit. Minenräumgeschirr auf Befehl ausgefahren. Geleit läuft lt.Befehl über Nordreisa,Alta und Honnigsvaag.- 11,3o Uhr Räumgerät infolge Bruches der Bb-Brasse unklar; Gerät eingeholt. 12,24 Uhr bei Nordreisa zu Anker. 14,16 Uhr Anker auf, Reise fortgesetzt. Im Geleit und nach Lotsenanweisung durch die Schären.
9.7.42.	12,oo:71,oo Nord 24,48 Ost NO 1 - 2. e r m	o,16 Uhr auf Alta-Reede geankert. 4,oo Uhr Anker auf. Reise nach Kirkenes fortgesetzt. Spiegelglatte See. 21,15 Uhr Treibmine an Bb., Mine wurde durch Beschuss unschädlich gemacht.21,34 Uhr Kjölnes Fyr passiert. 23,15 - 23,42 Uhr Anflüge feindlicher Bomber. Aus allen Rohren Angriff abgewehrt. Ubootalarm.
1o.7.42.	No 1 - 2 o.	o,27 Uhr Angriff eines sowjetischen Bombers aus 18o Grad Seitenpeilung. Höhe ca. 25oo Meter. Gezielter Bombenwurf von 6 Bomben von einem geschätzten Gewicht von je 5o Kilogramm . Einschlag nicht mehr als 5o Meter an Bb querab Luke 2. Schäden des Überwasserteils des Schiffes nicht festgestellt. Peilungen der Raumbilgen ergeben auch später keine Veränderungen.- 5,48 Uhr in der Schäreneinfahrt nach Kirkenes aus dem Geleit entlassen. 6,48 Uhr auf der Reede von Kirkens geankert.- 11,oo Uhr längsseite des D. "Weisse See" geholt. Die Kriegsgefangenen ausgeschifft. Truppengut gelöscht. 21,41 Uhr Löscharbeiten beendet.-
11. - 17.7.42.	in Kirkenes.	Liegen auf der Reede oder am Pier und erwarten die Zusammenstellung eines Geleites. Die Liegezeit ausgenützt, um Leermunition zu laden.Tägliche Angriffe sowjetischer Bomber. Am 13.Juli 1942 Angriff von 5 feindlichen Bombern auf die im Hafen liegenden Transporter und Handelsschiff Bombentreffer in der Nähe der Schiffe an Land. Beschädigungen durch Splitterwirkung nicht festgestellt. Beteiligen uns an den Feuerlöscharbeiten beim Werk Südvaranger mit Erfolg.- Am 15. Juli Ladearbeiten abgebrochen, da Liegeplatz für einkommenden Dampfer freigemacht werden muss. Erwarten auf der Reede Geleitbefehl.

Kirkenes, den 17.Juli 1942.

R. Matthiesen.

Kapitän und Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch des Transporters " H a n s L e o n h a r d t " .
	Heimathafen: Hamburg. BRT: 4173,62.	Unterscheidungssignal: D.J.X.D. Kapitän: R. Matthiesen.
	Reise:	Kirkenes über Küstenhäfen in Norwegen nach Stavanger und Kristiansand und Oslo.
	Ladung:	3 2oo cbm Leergut für einen deutschen Hafen. 24 amerikanische Kriegsgefangene.nach Deutschland. 54 Mannschaften der Kriegsmarine nach ~~Oslo~~ Tromsö. 13 Mann Wachmannschaft nach einem südnorwegischen Hafen. 24 englische Kriegsgefangene von Tromsö nach Deutschland.
		Nach beendeter Beladung und Übernahme der an Bord befohlenen Truppen und Kriegsgefangenen am 17.Juli 1942 Auslaufbefehl erhalten für den folgenden Tag.
18.7.42.	12,oo: 7o,23 Nord 31,o4 Ost Ost 1 - 2 . b c	6,3o Uhr auf der Reede von Kirkenes Anker auf. Antritt der Reise im Geleit der vom Seekommandanten Kirkenes befohlenen Geleitfahrzeuge.- Spiegelglatte See.
19.7.42.	12,oo: 7o.17 Nord 22,23 Ost. Wetalich 1 - 2 Dichter Nebel.	Spiegelglatte See. Dichter Nebel, besonders im Schärenfahrwasser; trotzdem Reise fortgesetzt. 14,29 Uhr ankern wegen dichten Nebels; 17,28 Uhr nach Sichtbesserung Reise fortgesetzt.
2o.7.42.	12,oo Uhr. Auf der Reede von Tromsö.	2,1o Uhr aus dem Geleit entlassen. 3,o5 Uhr auf der Nordreede von Tromsö geankert.- 54 Mannschaften der KM ausgeschifft. - Erhalten Befehl durch Seetransportvertreter, 24 englische Kriegsgefangene mit Bestimmung Deutschland an Bord zu nehmen.
21.7.42.	12,oo: 69,31 Nord 18,24 Ost. Umlaufd. 1 - 3. b/c.	Nach erfolgter Einschiffung der Kriegsgefangenen um 1o,37 Uhr Anker auf und Reise südwärts fortgesetzt. 21,15 auf der Reede von Lödingen geankert. Warten auf Geleit.
22.7.42.	12,oo: 68,11 Nord 15,28 Ost. Westl. 1 - 3. o m r c	9,34 Uhr Anker auf; Fortsetzung der Reise im Geleit eines Vorpostenbootes. 18,45 Uhr aus dem Geleit entlassen. 19,o9 Uhr auf Bodö Reede geankert. Erhalten Befehl von Haka Bodö, Reise allein und ohne Geleit bis Rörvik fortzusetzen. 19,24 Anker auf,Reise fortgesetzt. Nach Anweisung der Schärenlotsen gesteuert.
23.7.42.	12,oo: 64,51 Nord 11,15 Ost. Westl. 1 - 3 b c o r	9,52 Uhr auf der Reede von Rörvik geankert. Erhalten Order bis zum Eintreffen weiterer Schiffe auf die Zusammenstellung des Geleites zu warten. 11,58 Uhr gehen Anker auf; Reise im Geleit eines Räumbootes südwärts fortgesetzt. Ausserhalb des Schärenfahrwassers zur Sicherung gegen Uboote Zick-Zackkurse gefahren.16,2o Uhr aus dem Geleit entlassen. Nach Lotsenanweisung durch die Schärenfahrwasser gesteuert.
24.7.42.	12,oo: 63,oo Nord 7,oo Ost Westlich 1 - 2 o r c	2,2o Uhr auf Kristiansund-Nord Reede auf Befehl von Haka geankert. Warten auf Geleit. 9,o2 Uhr Anker auf, Reise fortgesetzt im Geleit von 2 Vorpostenbooten. 16,5o Uhr auf Aalesund Reede geankert. 18,oo Uhr Anker auf, Reise fortgesetzt.Geleitboot M 11o8.21,12 Uhr für die Zeit der Dunkelheit im Sövdefjord geankert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.7.42.	12.oo: 61,21 Nord 5,o3 Ost. SW 1 - 7 c o m'g r	3,57 Uhr Anker auf, Reise fortgesetzt. Nach Lotsenanweisung durch die Schärenfahrwasser gesteuert. Schwere Böen, wolkenbruchartige Regengüsse. Zeitweise sehr schlechte Sicht. Sperrballon in Gefahr, an der Mastspitze oder am Schornstein beschädigt zu werden. 22,45 Uhr im Hafen von Lervik wegen schlechter Sicht und schwerem Wetter geankert. Alarmstufe I.
26.7.42.	12,oo Uhr: 59,oo Nord 5,4o Ost SW 7 - 3 o g r	4,45,Uhr Anker auf,Reise fortgesetzt.Immer noch schwere Böen. Sperrballon zerrissen und beschädigt geborgen. 7,43 Uhr Haugesund passiert. 8,4o Uhr Lotsenwechsel in Kopervik. 1o,1o Uhr zu Anker in der Dusaviki Bucht bei Stavanger. 12,5o Uhr Hafenlotse an Bord. Gehen Anker auf. Schiff geht auf Befehl KMD Stavanger zum Laden nach Sandnes. 14,25 Uhr Schiff gut fest am Ladeplatz in Sandnes.
27.7.42.	In Sandnes.	7 - 12 Uhr übernehmen Truppe in drei Luken. Ladung: 3. und 7.Batterie A.R. 214. mit insgesamt 2 Offz und 133 Mann. 123 Pferde,26 Geschütze und Fahrzeuge, 1o Tonnen Truppengut. 19.25 Uhr die Leinen los; Sandnes verlassen und nach Dusaviki Bucht verholt. 21 Uhr in der Bucht geankert. Marschbefehl für den 28.7.
28.7.42.	12,oo: 57,59 Nord 6,55 Ost West 2 - 5 s o	3,55 Uhr Anker auf, Reise in Geleit des Vorpostenbootes M 1108 nach Kristiansand fortgesetzt. Ubootsicherung Zick-Zackkurse. Jagdschutz. See mässig bewegt bis ziemlich grob. 15,47 Uhr auf Kristiansand-Reede geankert. 16,3o Uhr mit Hilfe von 2 Schleppern an die Pier. 17,45 Uhr Schiff gut fest. 18,oo Uhr Löschanfang. 21,15 Uhr Truppe ausgeladen. Befehl über Seetransportvertreter, nach Oslo zu versegeln, wo weitere Order empfangen werden.
29.7.42.	12,oo: 58,53 Nord 1o,oo Ost. No 1 - 5 b e r	4,oo Uhr Leinen los. Mit der Hilfe eines Schleppers ~~xxx~~ Abgelegt und den Hafen verlassen. Ohne Geleit. Leicht bewegte bis ziemlich grobe See. 18,oo Uhr Ankunft auf Oslo-Reede. Hafenlotse an Bord und 1 Schlepper. 18,3o Uhr Schiff gut fest. 19,3o Uhr Ausschiffung der Kriegsgefangenen und Bewachungsmannschaften.
	O s l o , den 4.August	In Oslo Befehl für neuen Einsatz. Die Ladung wird auf Befehl KMD Oslo gelöscht. Das Schiff wird gegen Ungeziefer und Ratten ausgegast. M.E.S. wird geprüft. 4o3 Tonnen gebunkert. Am 3.8.42. 18 Uhr ist das Schiff ladeklar. 1942.

R. Matthiesen
Kapitän & Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch des Transporters " H a n s L e o n h a r d t ".
		Heimathafen: Hamburg: Unterscheidungssignal: D.J.X.D. BRT: 4173,62. Kapitän: Rudolf Matthiesen.
		Reise: Oslo nach Jacobstad.(Umgeleitet telegrafisch nach Wasa).
		Ladung: Schw.Flak.Abt. 425 & 426. 21.Lg.N.Regt.Norw. mit insgesamt 15/876 Mann, 1oo Fahrzeugen,311 Tonnen Truppengut, 54 Messgeräten und Fahrräder.
4.8.42.		
5.8.42.	Im Hafen von Oslo.	Geschütze,Wagen und Truppengut der einzuschiffenden Einheiten geladen.
6.8.42.	Im Hafen von Oslo.	6,oo Uhr Einschiffung der Truppen.6,5o Uhr Einschiffung beendet. Unterrichtung der Truppen über Verhalten und Bord und Unterweisung im Anlegen der Schwimmwesten,Verteilung auf die Rettungsmittel. 1o,oo Uhr abgelegt. Reise angetreten. Aufnahme des Transports in der Bucht von Oslo. Sicherungsschiffe "Batavier III" und "Peter Wessel".
	12,oo: 59,39 Nord 1o,38 Ost.	14,58 Uhr Fulehuk Feuerturm passiert. Nach Anweisungdes Geleites gesteuert. 2o,3o Uhr Uboot-Alarm. Jagdschutz meldet aufgetauchtes feindliches Uboot gesichtet. See leicht bewegt.
7.8.42.	12.oo: 56,1o Nord 12,24 Ost.	Nach Anweisung durch das Kattegat gesteuert. 1o,45 Uhr Aufnahme des Geleites durch Sperrbrecher. 12,32 Uhr Sundsperre Nord passiert. 17,2o Uhr Drogden Feuerturm passiert. 22,17 Uhr Pos. 19a passiert.
8.8.42.	12,oo: 55,5o Nord 14,18 Ost	o,54 Uhr aus dem Geleit an der Grenze der schwedischen Hoheitsgewässer entlassen. 1,38 Uhr schweischer Küstenlotse an Bord. Auf die Aufnahme durch schwedisches Geleit gewartet. 3,oo Uhr in schwedischem Geleit Reise fortgesetzt. 9,42 Uhr Simrisham Lotsenwechsel. 17,55 Uhr Karlskrona Lotsenwechsel. 22,oo Uhr Lotsenwechsel bei Garpen. 23,57 Uhr vor dem Kalmarsund geankert, um Tag abzuwarten.
9.8.42.	12,oo:57,49 Nord 16,55 Ost.	3,5o Uhr Lotse vor Kalmar an Bord. Reise fortgesetzt. 5,15 Uhr Lotsenwechsel bei Skäggenas. 7,5o Uhr Furön Lotsenwechsel. Aufnahme durch schwedisches Geleit nach den Stockholmer Schären. 14,o4 Uhr Lotsenwechsel bei ~~xxx~~ Aradskär. 19,5o Uhr Landsort Feuerturm passiert; aus dem Geleit entlassen. 2i,18 Uhr bei Röko geankert, um Durchfahrtsgenehmigung durch die Schären der schwedischen Regierung abzuwarten.
1o.8.42.	12,oo: 59,49 Nord 19,o5 Ost.	1,1o - 1,5o Uhr schwedische Seefahrtkontrolle an Bord. Flawaffen und Munition,Antennen und Hochfrequenzlot, Gewehre und Ottergeräte werden plombiert, um Gebrauch in Hoheitsgewässern verhindern zu können. 2,oo Uhr Anker auf,Reise in Begleitung eines schwedischen Marinefahrzeuges (Minensucher) nach Lotsenanweisung fortgesetzt. 9,12 Uhr Lotsenwechsel bei Furusund. 1o,22 Uhr bei Arholma geankert. Abfahrt des

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		planmässigen schwedischen Geleites abgewartet. 13,42 Uhr Anker auf, Reise fortgesetzt. 16,14 Uhr nach Entlassung aus dem Geleit Lotsen gewechselt bei Svartklubben. 16,55 Uhr Seefahrtkontrolle an Bord. 18 Uhr Lotse von Bord bei Öregrund. Nach Anweisung des Kapitäns aus den Schären gesteuert. 19,32 Uhr Argosgrund passiert Ankunftstelegramm an Seetransport Wasa.
11.8.42.	12,oo: 63,26 Nord 2o,37 Ost.	Durch den Bottnischen Meerbusen gesteuert. 9,25 Uhr Norrskär Feuerturm quer, 3 sml ab. 1o,27 Uhr Snipan Feuerschiff nahe bei an Stb passiert. 1o,55 Uhr Telegramm von Haka Wasa, dass Löschhafen statt Jacobstad Wasa ist. Auf Gegenkurs gegangen. 12,5o Uhr Lotse an Bord bei Norrskär. Nach dessen Anweisungen revieraufwärts gesteuert 15,4o Uhr Hafenlotse in Wasa an Bord. 16,,oo Uhr Schiff gut fest in Vaasa. Ausschiffung der Truppen. Mit eigener Besatzung gelöscht.
12.8.42.	Im Hafen von Wasa.	Truppengut gelöscht bis 6,3o Uhr. 6,3o Uhr Schiff leer. Reise beendet.
	W a s a , den 12.August 1942.	R. Matthiesen. Kapitän & Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch des Transporters " H a n s L e o n h a r d t ".
		Heimathafen: Hamburg. Unterscheidungssignal: D.J.X.D. BRT: 4173,62. Kapitän: Rudolf Matthiesen.
		Reise: Von Wasa nach Stettin.
		Ladung: Feldposteinheit L o1154 mit 1/95 und 5o Fahrzeugen, 2 Personen von Kommandatur Wasa.
12.8.42.	Im Hafen von Wasa.	Nach Beendigung der Löscharbeiten um 8,oo Uhr mit der Einschiffung der Einheit L o1154 begonnen. 15,4o Uhr Einschiffung der Truppen mit Gerät beendet. Unterrichtung der Truppe über Anlegen der Schwimmwesten und Verhalten an Bord sowie Verteilung auf die Rettungsmittel.- 17,oo Uhr abgelegt. Den Hafen von Wasa verlassen. Nach Anweisung eines Lotsen seewärts gesteuert. 19,48 Uhr Lotse von Bord Bei Norrskär Feuerturm. Reise durch den Meerbusen südwärts fortgesetzt.
13.8.42.	Silen-Schären Südlich 2 - 4 o m f	Südwärts durch den Bottnischen Meerbusen gesteuert. 8,38 Uhr Schiff läuft auf und bleibt fest sitzen. (Einzelheiten werden als Anlage zu diesem Kriegstagebuch in einem besonderen Auszug aus dem Schiffstagebuch gegeben). 14,15 Uhr Schiff mit eigener Kraft und ohne fremde Hilfe flott gekommen. Die M/S."Mxxxoero" und Alkaid stehen zu einer eventuellen Hilfeleistung bei. 14,15 Uhr Schiff mit Bodenschaden im Vorschiff frei. Die Raumbilgen sind und bleiben dicht. Die Reise kann ohne Bedenken für die Sicherheit fortgesetzt werden. 15,32 Uhr Lotse bei Enskär an Bord. 16,3o Uhr Lotsenwechsel bei Lypertö. 19,54 Uhr bei Taasluoto auf Befehl geankert, um Reise so fortzusetzen, dass am folgenden Tage das Geleit bei Utö um 12,oo Uhr angetroffen werden kann.
14.8.42.	12,oo: 59,48 Nord 21,21 Ost Utö-Reede. Südlich o - 4 o c	8,4o Uhr Anker auf, die Reise nach Utö fortgesetzt. 9,59 Uhr Lotsenwechsel bei Lohm. 11,49 Uhr auf Utö-Reede auf Befehl des Geleitführers geankert, um Eintreffen weiterer Schiffe abzuwarten. 15,35 Anker auf. Geleit wird zusammengestellt. Reise nach Stettin fortgesetzt. Leicht bewegte See.
15.8.42.	12,oo: 56,45 Nord 2o,56 Ost SW 4 - o b c	Nach Anweisung des Geleitführers gefahren. 11,1o Uhr Steinort Tonnen an Bb passiert. Leicht bewegte See. 18,28 Uhr Memel passiert.
16.8.42.	12,oo: 54,25,5 Nord 18,38,5 Ost Umlaufende Winde o - 1 b o	Nach Anweisungen des Geleits gesteuert. 7,43 Uhr nach Entlassung aus dem Geleit bei der Ansteuerungstonnen Neufahrwasser geankert, um Inmarschsetzung abzuwarten. Es wurde Geleit befohlen.
17.8.42.	12,oo: Gotenhafen-Reede.	Auf Befehl steht der Dampfer um 6,oo Uhr bei der Ansteuerungstonne Gotenhafen, um Geleit aufzunehmen. Neuer Befehl: auf Reede ankern und weitere Befehle abwarten. 6,25 Uhr auf Gotenhafen Reede geankert. In Verbindung mi SSt.

Zu beziehen vom Amtlichen Verbandslager der Kriegsmarine K. G. Wagner in Schriftleitung: 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
18.8.42.	Auf Gotenhafen Reede	Geankert und erwarten Geleitbefehl. 22,45 Uhr Fliegeralarm. Mehrere Bomben in der Nähe des Schiffes.
19.8.42.	Auf Gotenhafen Reede.	Geankert. 16,55 Uhr erhalten Befehl von KMD Gotenhafen, nach Danzig zu versegeln.
	In Danzig	18,4o Uhr Lotse an Bord bei Ansteuerungstonne Nach dessen Anweisungen in den Hafen gesteuert, 2o,15 Uhr Schiff gut fest am Pier Weichselbahnhof. Ende der Reise. Die Truppe wird hier ausgeschifft.-

Danzig, den 2o.August 1942.

R. Marschiesen

Kapitän & Supercargo.

D. Hans Leonhardt

An

Admiral der KMD Danzig,
Admiral der KMD Hamburg,
KMD Stettin,
Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg.

An Bord, den 2o.August 1942.

Betr.: Grundberührung - Auszug aus dem Tagebuche.
Vorg.: Radiotelegramm an Seetransportvertreter, Helsinki, v. 13.8.42.

In der Anlage behändige ich Ihnen Auszug aus dem Tagebuche des Transporters " Hans Leonhardt "; es wird gebeten, diesem Einzelheiten entnehmen zu wollen.

Während der Reise vom Strandungsort nach Danzig hat sich der Zustand des Schiffes nicht verschlechtert. Soweit festgestellt wurde sind die Ballasttanks II & III undicht. Einzelheiten sind erst durch eine Besichtigung im Dock zu ermitteln. Um Bereitstellung eines Docks wird gebeten. Das Schiff genügt nicht mehr den Anforderungen, die der Germanische Lloyd an die Seetüchtigkeit eines Handelsschiffes stellt.

R. Marschiesen

Kapitän & Supercargo.

D. Hans Leonhardt

Anlagen.

AVI 8993 ge/

D. " Hans Leonhardt ". Stettin, den 13.August 1942.

Auszug aus dem Tagebuche des Dampfschiffes " Hans Leonhardt " über eine Reise von Vanza nach Stettin, aus der Zeit vom 11. - 17.August.

Auf der Reise von Vanza nach Stettin ist der Transporter " Hans Leonhardt " am Donnerstag, den 13.August 1942, um 9,33 Uhr auf den Bilch-Schären, 1o Seemeilen nördlich von Dagör Leuchtturm, festgekommen und ohne fremde Hilfe mit Bodenschaden in Vorschiff wieder flott geworden. Die Reise nach Stettin konnte ohne Zeitverlust fortgesetzt werden, da das Schiff dicht geblieben ist.

Über die Reise gebe ich folgenden Auszug aus dem Tagebuche:

Am Mittwoch,12.8.42. in Hafen von Vanza nach Beendigung der Beladung um 17 Uhr abgelegt und den Hafen mit der Bestimmung Stettin verlassen. Tiefgang V: 9' 5" H: 16' 9" H: 13' 1". An Bord befanden sich 99 Mann Truppen und 5o Fahrzeuge. Nach Anweisung des Lotsen ostwärts gesteuert. 19,43 Uhr den Lotsen bei Bornholm-Feuerturm abgesetzt. 2o Uhr Vitsterkallen Prickon an Bb passiert. Hier wurde Kurs geändert auf rw. 177 Grad; Backbord: keinesfalls östlicher als Kurslinie. Nordwestlicher Wind. Backbord: halbstündlich loten. 22,56 Uhr Storkallegrund-Feuerschiff in rw 97 Grad quer, 2 sml Abstand; das Schiff steht westlicher als Kurslinie.Stromversetzung nicht beobachtet. See mässig bewegt.
Am 13.8.42. um o1,oo Uhr Hälgrund Feuer rw 76 Grad, 16,9 sml ab gepeilt, 9o Meter Wassertiefe gelotet. Schiff steht westlich der Kurslinie. Die halbstündlich vorgenommenen Lotungen ergeben Wassertiefen, die den Schiffsort auch weiterhin westlich der Kurslinie vermuten lassen.Nach Funkpeilungen um 6,3o Uhr steht das Schiff westlich der Kurslinie; Peilung wird, da Peildreieck gross lediglich als Anhalt gewertet. 7,3o Uhr 5o Meter, 7,45 Uhr 6o Meter, 8,oo Uhr 23 Meter gelotet. Um 8 Uhr wird der Schiffsort mit 6o,53 Nord und 2o,47 Ost angenommen. Es setzte strichweise Nebel ein. Maschine voraus halbe Kraft = 58 Umdrehungen = 8,5 Knoten. Um Ankerplatz aufzusuchen, wird Kurs geändert auf rw. 14o Grad; es ist beabsichtigt auf diesem Kurse 5 sml zu laufen, um dann zu ankern. Alle 5 Minuten gelotet. 8,35 Uhr 21 Meter gelotet, Kurs geändert auf 13o Grad, Maschine stopp. Schiff soll auslaufen, um zu ankern. 8,38 Uhr Schiff läuft auf und bleibt sitzen.Auf Seiten 76 und 77 des Tagebuches unter dem 13.August 1942 befindet sich folgende diesbezügliche wörtliche Eintragung:

8,oo Uhr nach Besteck auf 6o - 53 Nord, 2o - 47 Ost wurde Kurs geändert auf rw 14o Grad; es setzte strichweise Nebel ein. Die Maschine wurde auf V.H. gesetzt. Es war beabsichtigt, 5 sml auf diesem Kurs zu laufen und dann zu ankern. Alle fünf Minuten gelotet 1t. Bericht-

Brückenbuch. 8,35 Uhr gelotet 21 Meter. Kurs geändert auf 130 Grad Kpa. Krs. Maschine stopp. 8,38 Uhr setzte das Schiff auf und blieb sitzen fest. anliegender Kurs 208 Grad; Schlagseite 6 Grad Steuerbord. Als vorsorgliche Massnahme wurden die Boote eingefiert. Zur Zeit des Aufsitzens mochte das Schiff etwa noch 5 - 6 Knoten Geschwindigkeit gehabt haben. Die sofort vorgenommene Untersuchung ergab Tiefgang V: Stb 7' 11" Bb 6' 7" H: Stb 17'11" Bb 17' 3" im Mittel 12' 5". Das Schiff hatte s sich damit vorn um 2' 2", mittschiffs um 3" gehoben, hinten um 1o" gesenkt. Bilgen waren und blieben dicht. Vorgenommene Lotungen ergaben, dass das Schiff mit Backbordseite von Vorsatz bis Brücke festsass.Vorpiek, Tanks I und II Bb wurden geleert, Tank VII Stb geflutet. Nach Sichtbesserung vorgenommene Peilungen ergaben, dass das Schiff auf der Siloë-Schäre sass. Die passierenden M/S. "Hoero" und "Alkaid" standen zu einer eventuellen Hilfeleistung bereit. Die See war ruhig. 13,43 Uhr wurde die Maschine auf voll rückwärts gestellt. Nach verschiedenen Maschinen und Rudermanövern kam das Schiff um 14,15 Uhr ganz frei. Raumbilgen und Tanks laufend unter Kontrolle gehalten. Bilgen dicht. 14,29 Uhr Maschine voll voraus. Reise fortgesetzt.- Ein Zurückverfolgen der gesteuerten Kurse ergab eine Stromversetzung von 46 Grad, 6 Seemeilen. Nach den halbstündlich vorgenommenen Lotungen konnte mit grosser Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass das Schiff westlich der Kurslinie stand, sicher aber nicht östlicher; dies wurde bestätigt durch einen Funkpeilung um 6,38 Uhr, die zwar ein grosses Dreieck ergab und lediglich als Anhaltspunkt gewertet wurde, die aber den Schiffsort ebenfalls nicht östlicher der Kurslinie annehmen liess. Unter diesen Voraussetzungen war es auch möglich, Kurs 14o Grad, 5 sml zu laufen, um dort einen Ankerplatz zu finden.-

Die Beschädigung am Unterwasserteil des Schiffes kann erst festgestellt werden, wenn das Schiff eingedockt ist. Ein Befahren der Doppelbodentanks ist zur Zeit nicht möglich, da sich in den Unterräumen Ladung befindet und aus diesem Grunde die Mannlöcher nicht geöffnet werden können.- Um 15,32 Uhr am 13.8.42. Schärenlotse an Bord bei Enskär Feuerturm. Nach Lotsenanweisungen durch die Schären gesteuert. 19,54 Uhr auf Befehl bei Tasaluoto geankert, um die Reise so fortzusetzen, dass Geleit bei Utö am nächsten Mittag erreicht werden kann. Tanks und Raumbilgen unter Kontrolle gehalten. Bilgen dicht.Am 14.August 8,4o Uhr Anker auf. Reise fortgesetzt. 11,49 Uhr auf Befehl Geleitzugführer bei Utö geankert. 15,35 Uhr Anker auf. Im Geleit die Reise südwärts fortgesetzt. Nach Anweisung des Geleites gesteuert. 12 Uhr am 15.August 1942 auf 58,45 Nord und 2o,56 Ost.

Blatt 3 zum Auszug aus dem Tgb. " Hans Leonhardt ". 13.8.42.

Am 16.August 7,43 Uhr bei der Ansteuerungstonne Neufahrwasser gemessert. Harrochorder abgewartet.15,55 Uhr nach Gotenhafen Reede versegelt, um d dort Geleit aufzunehmen. Auf der Reede auf Harrochbefehl gewartet. Am 19.August 1942 16,55 Uhr Befehl, nach Danzig zu laufen. 20,15 Uhr Schiff in Danzig am Weichselbahnhof fest. Tiefgang V: 9' 8" H: 15' 6" M; 12' 7". Ende der Reise.

Dass sich die in vorstehenden Auszug aus dem Tagebuche aufgezeichneten Begebnisse so zugetragen haben, wie angegeben, bescheinigen:

Paul Hans	Harry Pagels	Herbert Kinzel	Walter John
1.Offz.	3.Offz.	Zimmermann	Matrose

Helmut Horns	H Schmidt
Leichtmatr.	l.Ing.

Die Richtigkeit oben angegebener Tatsachen und die Übereinstimmung des Auszuges aus dem Tagebuche mit den Angaben des Schiffstagebuches wird bescheinigt:

R. Marhiesen
Kapitän z.See u. Supercargo.

Die Sachen während der Strandung waren folgendermassen besetzt:

Wachoffizier: 3.Offz. Harry Pagels
Rudergänger : Matrose Walter John
Ausguck : Leichtmatr. Helmut Horns
Maschine : l. Ing. Heinz Schmidt.

PG-70814 - NID

KODAK SAFETY FILM

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

TROOP TRANSPORTS AND SUPPLY SHIPS, WAR DIARIES

MARCH 1940 TO APRIL 1941.

Kr 19700.

Geheim

THIS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS
MADE
SONS
WORK
OF PAPER.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS REGISTERED NUMBER IS
G/Y0814. (NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT BUT ANY NOTES SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Kriegs-Tagebücher

Truppentransporter und Nachschubschiffe

Kr 1642/42 geh.

O. K. M.
Skl. Qu. A VIsb /42.

Berlin, den 1. 10. 42.

Eingeg.-Kr. 2/10 42

An
Kr.

Anliegende Kriegstagebuchauszüge der von Skl. Qu. A VI gesteuerten Truppentransporter und Nachschubschiffe werden zur Kenntnisnahme und weiteren Verwendung übersandt.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 10814 /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

Im Auftrage.
Fränkel.

Skl 1642 gkh -1-

Geheim

Adler
Aug. Bolten

Inhaltsverzeichnis

Bahia
Belgrano
Bochum
Batavier III

Claus Rickmers
Cordoba
Curityba
Ceuta

Der Deutsche
Dessau
Donau
Derindje
Duburg

Entrerios
Eddy
Eider
Espana

Falk
Friedenau
Flottbek

Gertrud Fritzen
Gonzenheim

Hanau
Hans Rickmers
Hohenhörn
Helg Ina
Hedwigshütte
Hindenburg

Iller
Itauri
Isar
Ilona Siemers

Jersbek

Kellerwald
Kreta
Köln
Kyphissia
Kelkheim

Memel
Maltkefels
Muansa
Mendoza
Moero

Natal
Neidenfels

Palatia
Paranagua
Pernambuco
Pionier
Porto Alegre

Rosario

Santos
Scharhörn
Schilligh örn
Steinburg
Sizilien
Steinbek
Simon v. Utrecht.

Telde
Thetis
Tucuman
Tübingen
Tijuca

Ulanga
Urundi
Utlandshörn

Wandsbek
Warthe
Westsee
Wiegand
Wolfram
Weissesee
Widar

A b s c h r i f t .

Argo Reederei
Richaard Adler & Co.
D. " A d l e r"

Geheim! Danzig, den 20.März 1941

An

den Admiral der Kriegsmarinedienststelle

D a n z i g .

R e i s e b e r i c h t .

Ausreise.

Verliessen Neufahrwasser am 17.Februar 10.20 Uhr mit 401 Urlaubern. Am 18.Februar gegen 6 Uhr sichteten die ersten grösseren Eisfelder. Es herrschte dichter Nebel, befanden uns nach Loggerechnung an der Ostküste Gotlands auf der Höhe von Ostergarnsholme. Gegen 12 Uhr desselben Tages geriet das Schiff bereits verschiedenemale in festes Eis, trotzdem wir uns erst auf der Höhe von Farö befanden. Am 18.Februar 15 Uhr brach die elektrische Ruderanlage zusammen und fiel aus. Es wurde nun das Handruder eingeschaltet und versucht damit weiter zu kommen. Gegen 16 Uhr geriet das Schiff in starke Eispressungen und nur durch dauerndes Manöverieren, gelang es das Schiff aus seiner gefährlichen Lage zu befreien. Das Eis schob sich bereits an der Bordwand hoch. Bei diesen Manövern ist das Gestänge des Handruders gebrochen und das Handruder fiel damit ebenfalls aus. Ich liess darauf am Ruderquadranten starke Taljen anbringen, die nach der Ladewinde führten. Es wurde nun versucht mit Hilfe der Ladewinde das Ruder zu legen, leider zeigte es sich, dass es im diesem schweren Eis unmöglich war, das Schiff auf diese Art zu steuern. Ich forderte desshalb Eisbrecherhilfe an. Bis der Eisbrecher kam, habe ich das Schiff durch fotwährendes Manöverieren von Eispressungen schwerer Art freigehalten. Am 19.Februar bei anhaltendem dichtem Nebel traf der schwedische Eisbrecher " Y m e r"

gegen 16.30 Uhr

Skl.Ja. AVI 2333 geh/41

gegen 16.30 Uhr beim Schiff ein und die Reise durch das schwere Packeis wurde forgesetzt. Der Eisbrecher nahm das Schiff in Schlepp. Auf der Reise nach Lansort trafen frischen SO Wind an, der schwere Eisbrecher mit einer PS Anzahl von 8000 blieb verschiedenemale im Packeis stecken. Die Schleppleine ist auf der Reise nach Landsort 4 mal gebrochen. Am 20.Februar 12.20 Uhr passierten Landsort. Um 18 Uhr warf der schwedische Eisbrecher los und der finnische Eisbrecher "S i s" nahm das Schiff in Schlepp. Um 21.15 Uhr desselben Tages wurde die Weiterfahrt wegen Nebel eingestellt. Das Schiff lag in der Eisrinne in der Nähe von Dalarö. Am 21.Februar 2.30 Uhr wurde die Reise fortgesetzt, starkes Eis. Um 16.50 Uhr warf der finnische Eisbrecher los, Schiff blieb in der Eisrinne liegen in der Nähe von Simpnäsklubb. Am 22. und 23.Februar herrschte SO Sturm, der eine Weiterfahrt unmöglich machte, da ausserhalb der Schären sehr starke Eisschiebungen vor sich gingen. Um 8.00 Uhr den 24.Februar kam der finnische Eisbrecher "V o i m a" der das Schiff ohne weiteren grösseren Aufenthalt nach Abo brachte. Am 25.Februar 4.15 Uhr trafen in Abo ein. Das Schiff hat während der Fahrt durch das schwere Packeis starke Einbeulungen durch Eispressungen erhalten, ebenso sind einige Leckagen eingetreten.

R ü c k r e i s e.

Verliessen Abo am 14.März 8.00 Uhr mit Hilfe des Eisbrechers. Von Utö ab folgten dem finnischen Eisbrecher "J ä ä k a h r u". Am 15.März ab 3.50 Uhr fahren wieder durch Eisfelder, die immer stärker auftraten. Ab 8.00 Uhr starkes Eis. Ab 16.30 Uhr fuhren in freiem Wasser, Eisbrecher verliess uns. 18.40 Uhr Landsort quer. Um 21 Uhr desselben Tages gerieten wieder in starkes Eis. Blieben während der Nacht im Eise liegen, da in der Dunkelheit eine Weiterfahrt in diesem Eis unmöglich war. Am 16.März versuchten die Reise fortzusetzen, sitzen verschiedenemale im Eise fest. Um 20 Uhr blieben im Eise für die Nacht liegen. Am 17.März 7.00 Uhr setzten die Reise im starken Eise fort. Da ein Weiterkommen ohne Eisbrecher unmöglich war, blieben

ab 11 Uhr

KODAK SAFETY FILM

ab 11 Uhr im Eise liegen. Insgesamt lagen mit 10 Schiffen zusammen. Am 18.März 12.00 Uhr kam der schwedische Eisbrecher "J s b r y t u r e n" II. Alle 10 Schiffe wurden von dem Eisbrecher bedient. Ab 22.00 Uhr bleiben im Eise liegen.
Am 19.März 6.30 Uhr setzten die Reise fort ohne Eisbrecher. Dampften an der Ostküste Oeland durch starkes Eis. Um 15 Uhr desselben Tages erreichten freies Wasser und konnten nun die Reiee ungehindert fortsetzen. Am 20.März 3.50 Uhr erreichten Neufahrwasser

gez. Unterschrift.
H. W e i s s
Kapitän

ab 11 Uhr im Eise liegen. Insgesamt lagen mit 10 Schiffen zusammen. Am 18.März 12.00 Uhr kam der schwedische Eisbrecher "J s b r y t u r e n" II. Alle 10 Schiffe wurden von dem Eisbrecher bedient. Ab 22.00 Uhr bleiben im Eise liegen.
Am 19.März 6.30 Uhr setzten die Reise fort ohne Eisbrecher. Dampften an der Ostküste Oeland durch starkes Eis. Um 15 Uhr desselben Tages erreichten freies Wasser und konnten nun die Reise ungehindert fortsetzen. Am 20.März 3.50 Uhr erreichten Neufahrwasser

gez. Unterschrift.
H. W e i s s
Kapitän

Abschrift.

D. "August Bolten"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	D. "August Bolten" -	Reise Stettin - Oslo.
Sonntag,	den 6. April 1941	
12,10	wurde mit Hilfe von 2	Schleppern und Lotsen der Hafen von Stettin verlassen. Der Himmel war bedeckt und mässige Sicht.
15,50		passiert Swinemünde bei schlechter Sicht.
16,10		ankern auf Swinemünder Reede bei starkem Nebel und Windstille.
20,50	es herrschte ruhige See und mäßige Sicht	Aufklaren, geben Anker auf und folgen dem Führerboot nach Anweisung.
		bis 24,00 ereignete sich nichts besonders
Montag,	den 7. April 1941	
0,00 bis 8,00	Wind Ost-l ch 2/3 Himmel bedeckt, See ruhig	Folgen Führerboot keine besonderen Ereignisse
8,00 - 12,00	Wetter aufklarend	10,40 pass. Drogden F.Sch. 12,00 pass. Position 9
12,00 bis 24,00	Nord-lich. Winde 4/5, sehr gute Sicht, klare Luft, bewegte See, Sonnenschein später Mondschein	Folgen Führerboot 15,30 erhalten Vorpostenboote als Geleit. sonst ereignete sich nichts besonderes
Dienstag,	den 8. April 1941	
0,00 bis 12,00	Wind WNW schwach See ruhig, Sicht sehr gut, klare Luft, Sonnenschein	Folgen dem Führerboot. 5,30 pass. Skagen, fahren in Dwarslinie. sonst ereignete sich nichts besonders.
12 bis 20,00	SW.Wind, schwach ruhige See, sehr gute Sicht, Sonnenschein	ab 14,30 fahren in Kiellinie 15,20 pass. Fulehuk 16,30 werden bei Horten aus dem Geleit entlassen. Steuern weiter durch die Schaeren bis Dröhak, erhalten dort um 17,50 einen Lotsen.
20,00		machen mit Hilfe von einem Schlepper und Lotsen an der Pier in "Oslo" fest.

Anlage zu AVI 2988 geh

D/C195

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Mittwoch, den 9. April 1941		Nachdem die Truppen an Land waren, kam um 7,oo der Lotse an Bord und der Hafen von "Oslo" wurde mit Hilfe von einem Schlepper verlassen.
8,oo - 12,oo	Wetter gut, schwache S.O.-l. Winde, gute Sicht, Sonnenschein, See ruhig.	Steuern nach Anweisung des Lotsen durch die Hoheitsgewässer 10,50 bis 11,40 plötzlicher Nebel, fahren nur halbe Fahrt.
12,oo bis 20,oo	sehr gute Sicht ruhige See, klare Luft Sonnenschein	13,05 Lotsenwechsel bei der Schwedisch norwegischen Grenze, Funkstation wird blombiert, sonst ereignete sich nichts besonderes. 19,2o Lotsenwechsel bei Harmnskär.
20,oo bis 24,oo	sehr gute Sicht, schwache Nördl. Winde Mondschein, See ruhig	20,40 Lotsenwechsel bei Winga 24,oo Ankern bei Varberg, da keine Lotsen vorhanden sind, Lotse von Bord.
Donnerstag, den 10. April 1941		
o,oo bis 12,oo	schwache NO.l.später westl. Winde, sehr gute Sicht, klare Luft.	5,25 Neuer Lotse an Bord, setzen die Reise fort. Keine besonderen Ereignisse 8,40 Lotsenwechsel bei Walmstadt 12,oo pass. Swinbädan Lotsenwechsel
12 - 24,oo	schwache südl. Winde, klare Luft, später zweitweise bedeckt, gute Sicht.	12,30 pass. Wachschiff Sund Nord, erhalten weitere Anweisungen. Steuern nach Anweisung mit Lotsen durch den Sund. 15,55 pass. Drogden F.T.Lotse von Bord. Steuern weiter nach Vorschrift. 18,40 pass. Wachschiff Sund - S. Sonst keine besonderen Ereignisse.
Freitag, den 11. April 1941		
o,oo bis 8,oo	schwache Winde, klare Luft, gute Sicht.	0,35 pass. Greifswalder Oie. 4,5 Sml.ab 2,15 warten vor Swinemünde auf Lotsen, 3,10 Lotsen an Bord, steuern nach Lotsenanweisung nach Stettin, dort um 8,oo fest mit einem Schlepper

gez. Marstädt
Kapitän & Supercargo

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

M. S. " D A H I A ".

7.5.40	Hamburg-Hafen.		Dienstantritt auf M. "Bahia" um 14.30 Uhr. Das Schiff liegt zur Reperartur im Dock I von B.&V.
8.5.40	"	"	Schiffsreiniger reinigen Bodentanks und Bilgen.
9.5.40.	"	"	Reinigungs und Reparaturarbeiten werden fortgesetzt. Die Werft beginnt mit dem Einbau eines Bugschutzgerätes und 3 M.G. Potesten. (Brücke und Poop)
10.5.40	"	"	Fortsetzung der begonnenen Arbeiten.
11.5.40	"	"	Zimmerleute und Schauerleute nehmen Pferdeställe und Holz an Bord. Firma Bönig verlegt Raumbeleuchtung. Plumber bauen W.C. und Wasserleitung ein.
12.5.40	"	"	Pfingstsonntag. Keine Arbeiter an Bord.
13.5.40	"	"	Schiffsreiniger reinigen Bodentanks und Bilgen.
14.5.40	"	"	Zimmer- und Schauerleute bauen Pferdeställe ein. Plumber verlegen Wasserleitung, Firma Bönig verlegt Raumbeleuchtung, Schiffsmaler beginnen mit der Tarnung des Schiffes.
15.5.40	"	"	Schiffsmaler, Schiffbauer und Schiffsreiniger setzen die Arbeiten fort.
16.5.40	"	"	Zimmer- und Schauerleute bauen Pferdeställe ein. Schiffsmaler tarnen das Schiff. Die Werftarbeiten sind beendet. 13.40 dockt das Schiff aus und wird mit 2 Schleppern nach Schuppen 58 verholt. Beim Verholen hatte das Schiff eine Kollision mit einer Pfahlgruppe am Steven und an St.B. Seite. Es mußte angenommen werden, daß das Schiff beschädigt wurde. Am Schuppen 58 wurden Tank I. II. und VII gefrischt und wieder aufgefüllt.
17.5.40.	"	"	Schiffsmaler tarnen das Schiff, Transportlager-Arbeiter überholen Einbauten und Ausrüstung.
18.5.40.	"	"	Von 1 bis 3 Uhr15 Fliegeralarm. 10.30 wird das Schiff mit 2 Schleppern nach der Howaldt-Werft verholt und wird um 12.40 im Dock 3 eingedockt. Das Schiff wird von Beauftragten der Reederei an der Außenhaut nachgesehen und die Order zum Ausdocken an den Kapitän ertelt. 17.06 wird das Schiff mit 2 Schleppern nach Schuppen 58 zurückverholt. Sign.Ob.Gefr. Knak und Dietrich meldeten sich um 13 Uhr an Bord. Schiff ist um 18.30 am Schuppen 58 fest.
19.5.40	"	"	Von 0 Uhr 30 bis 3.15 Fliegeralarm. Matr.Ob.Gefr. Piel meldet sich um 13 Uhr an Bord. Halten Sonnta
20.5.40.	"	"	1 Unteroffz. und 4 Mann melden sich für den 21. 5. mit einem M.G.C.30 und 2 M.G. 34 an Bord.

Anlage zu AVI 3033/geh/40

21.5.40. Hamburg-Hafen. Es melden sich 2 Matrosen M.G. Bedienung und 1 Matrose IV F.K. am Bord. Schiffsmaler vervollständigen die Schiffstarnung.

22.5.40. " " 12.30 meldet sich Bootsmaat Grabowsky mit M.G. Munition an Bord.

23.5.40 " " 10.30 meldet sich Matr. Gefr. Junge (Sperrdienst) an Bord. Zur Übung setzen die St.B. Otter zu Wasser.

25.5.40 " " 40 Pferdeställe werden angeliefert und eingebaut. Schauerleute laden 500 Pferdeställe. (Ladung).

25.5.40. " " Schiff ist für 290 Pferde und 300 Mann zum Transport ausgerüstet. Schiffsbesatzung 37 Mann, Marinepersonal 14 Mann und 1 Supercargo.

Elbe: Wind NO 2, leicht bew. Sicht gut. 15.30 erhalte Auslaufbefehl. 1610 verlassen den Hafen. 1850 kompensieren Kompass 1950 fortsetzen Reise. 2150 Einlaufen Brunsbüttel Schleuse. 2220 Auslaufen in den Kanal.

26.5.40 Auf"durch den Kanalvon 0230 bis 0450 Fliegeralarm, machen das und in die Kieler Bucht.
Wind: östlich 1-3, Schiff an der Böschung fest. 0456 fortsetzen bew. ab 22 Uhr Regen,
Sicht mäßig. Reise. 0755 in der Schleuse fest. Meldung und Befehle nautische Beratungsstelle. Auslaufen Schleuse, ankern Holtenau-Reede. 0825 ankern. 1005 Sperrwaffenkommando und Kapitän Adriano an Bord. 1525 Abnahmefahrt beendet. Befehl: Einlaufen Holtenau-Reede ankern. 2130 Befehl B.S.O. Auslaufen 27.5.0700 Uhr.

27.5.40. Kieler Bucht. 0545 Uhr Befehl: Bahia bleibt in Kiel. 1730
Wind: drehendSüd- erhalte Auslaufbefehl. 2115 auslaufen.
Ost 1, bedeckt, Regen und Nebel.

28.5.40 Bei P.5 und auf der0020 ankern bei p.5 0612 Anker auf, fahren
Weiterfahrt: 0-6 Uhr diesig, 6-12 Uhr Nebel, 12-16 Stille,
16-24 Uhr Wind Süd-SSO 2-3 bedeckt, von 12-24 Uhr gute Sicht.
0020 ankern bei p.5. 0612 Anker auf, fahren im Gelit. 0652 ankern wegen Nebel. 0815 setzen Reise fort. 1250 passieren Halskov Rev F.Sch. nahebei, 1600 Uhr pass. Revnäs 1940 pass. Schultz Grund.

29.5.40. Vor Anker bei Hals-
Barre Wind: Süd-SSO 0055 Uhr ankern bei Hals-Barre, Befehl vom
1, bedeckt, Sicht gut.
F.d.Gel. 0501 Anker auf, einlaufen Aalborg. 0635 pass. Hals 0635 Uhr Lotse Hamann an Bord. 0803 Hafenlotse an Bord. 0822 ankern im Hafen Aalborg. Erhalte Lösch und Ladeorder. 1 Gang Zimmerleute nimmt ca. 230 Schwimmweste und Strohsäcke an Bord und löscht die für

KODAK SAFETY FILM

29.5.40	Aalborg.	Aalborg bestimmte Ladung. 1835 verholren Schiff mit Hilfe 2er Schlepper an die Pier. 1835 Schiff fest. Mannschaft macht ladeklar.
30.5.40	Aalborg-Hafen. Wind: NW 3, wechs. trocken.	0600 Uhr machen restliche Ladegeschirre klar und beginnen mit dem Laden. Arbeiter von Land 22 Mann von 6-1230 Uhr. 10 Arbeitskommandos von der Truppe. 1200 Uhr, Laden beendet. Truppeneinschiffung von 1445-1545 Uhr. Instruktionen werden an die Truppe und ihre Führer laut Vorschrift erteilt, Rollen geübt.
31.5.40	Aalborg, Hafen am Kai liegend.	

Aalborg, den 5.6.1940

gez.: Unterschrift
Ltn. z. See.

Kriegstagebuch M.S. " B a h i a ".

13.6.40 Im Hafen von Aalborg.
Schönes Wetter.

04.oo Beginnen mit dem Laden von Pferden, Fahrzeugen und Truppengut.
14.30 Beladung beendet.
15-16 Truppeneinschiffung. Bekenntgabe der Befehle für Truppe und Übung mit Schwi westen.
19.40 Verlassen Aalborg.
21.30 Passieren Halsbarre.
Fahren im Geleit der 9. Vorp. Flottille.

Wind: SO - SSO 4/5
Bedeckt, regnerisch.
Sicht mäßig.

14.6.40 Wind: SSO - SO 3/4
Bedeckte Luft, Sicht mäßig.
12-23.oo Wind: ONO-NNW 4/5 leicht bewegte See.

0615 passieren Skagens Rev.
1530 pass. Färder
18o8 pass. Bastöy
2145 Lotse an Bord.
2242 Schiff fest am Liegeplatz 21 in Oslo.

15.5.40 Im Hafen von Oslo.
Windstille, trocken, leicht bewölkt.

0630-0730 Truppenausschiffung.
08-20.30 Entladen von Pferden, Fahrzeugen und Truppengut.
Reiniger Winther an Bord.

16.6.40 Oslo-Hafen 21 Liegeplatz Halten Sonntag.
Wind: SO lich 1 leicht bewölkt.

17.6.40 Oslo-Hafen.

Kranke Besatzungsmitglieder nach Lazarettschiff, Wilhelm Gustloff. Laden 122 Sack und 6 Pakete Post. 12.10 verholen nach Liegeplatz 17.
13.o9 Schiff fest.
1 Kranker bleibt auf dem Lazarettschiff, Wilhelm Gustloff.

18.6.40 Oslo-Hafen.Wetter, trocken.

o1.3o-o8.30 Laden Fahrzeuge und Truppengut
Truppeneinschiffung 9-o93o und 11-1175Uhr
1 Scheere von Gerät 4 gebrochen.
14.oo Uhr verlassen Oslo im Geleit der 3. Vorp.Flottille.

Wind: SW lich 2/3
leicht bewölkt, gute Sicht.

Leicth bewegte See.

2o3o passieren Färder.

19.6.40 SSW 2. Wetter leicht bewölkt,
Sicht gut, ruhige See.

0513 passieren Skagens Rev.
o7oo pass. Hirsholm
1155 pass. Hals Barre.
1227 pass. Hals
1430 Schiff fest in Aalborg.

Aalborg, den 19.6.40
gez. Unterschrift
Supercargo.

Anlage zu AVI 4263 geh/44

M. S "B a h i a".

31.5.40 Im Hafen von Aalborg.

Mannschaft macht Schiff seeklar. Truppe erhält Instruktionen, Rollenübung wird abgehalten. Um eine erhöhte Arbeitsleistung der Besatzung zu gewährleisten wird zusätzlich Proviant ausgegeben.

Von Aalborg nach See.

1602 verlassen den Hafen. 1736 pass. Hals. 1808 pass. Hals Barre, alle Mann anlegen Schwimmwesten bis zum Bestimmungshafen.

Wind: nördlich 1, gute Sicht, klare Luft.

Fahren im Geleit der 3. Vorpostenflottille als FA. 2325 ankern bei Frederikshaven.

1.6.40 Frederikshavn und nach See.

0325 Anker auf, fahren im Geleit.
0415 pass. Hirsholm
0611 pass. Skagens Rev
1345 pass. Färder
1940 ist das Schiff fest im Oslo-Hafen. Liegeplatz Nr. 20.

Wind SW bis West 1-3
Sicht gut, nachmittags bedeckter Himmel.

2.6.40 Oslo-Hafen
Liegeplatz Nr. 20
Wind Ost, wechselnd bewölkt.

Truppenausschiffung von 5-6 Uhr. Von 7-1345 Entlöschung der Pferde und des Truppengutes. Dazwischen 1 Std. Essenpause. Rein Schiff.

3.6.40 Im Hafen von Oslo.
Wind umlaufend, wechs. bew.

Mannschaft macht rein Schiff.

4.6.40 Im Hafen von Oslo.

1100 erhalte Auslaufbefehl.
1224 Leinen los, verlassen Oslo-Hafen.
1245 Ankern
1425 Anker auf, fahren in Geleit der 9. Vorpostenflottille als FA.
19.00 Unfall des Artl. Gefr. Niemann Erwin.
1930 Marine Assistenzarzt Jess an Bord. Der Verletzte hat anscheinend den recht Oberschenkel gebrochen und wird dem nächsten Lazarett übergeben.
2254 passieren Ramskär.

Von Oslo nach See.
Wind Süd bis SW 3
Klare Luft, gute Sicht.

5.6.40 Auf See. Wind vormittags SW bis Süd, nachmitt. SW-West

0730 pass. Skagens Rev.
0930 pass. Hirsholm
1452 pass. Hals Barre.
1520 pass. Hals.
1716 Schiff fest in Aalborg.
1730 klarmachen Ladegeschirr und laden anschließend 19 LKW, 1 Krad, B, 2 Offz. und 64 Mann an Bord bis 2130 Uhr.

In Hafen von Aalborg.

Der kranke Niemann an Land.
2206 verlassen Aalborg nach See.

Von Aalborg nach See. 2340 pass. Hals.

6.6.40 Auf See. Wind:NW 2-4. Klare Luft, gute Sicht.
0012 pass. Hals Barre. Anlegen Schwimmwesten bis zum Bestimmungshafen. Fahren im Geleit der 3. Vorpostenflottille.
0740 pass. Skagens Rev.
12.00 pass. Väderöbod
1540 pass. Färder.
2115 Schiff fest in Hafen von Oslo.
Im Hafen von Oslo. Liegeplatz 21.
Entlöschung und Ausschiffung von 2130-2330-

7.6.40 Im Hafen von Oslo.
Mannschaft macht rein Schiff und seeklar.
1330 verlassen Oslo. 1404 ankern.
Von Oslo nach See. Wind: NO, Nord und NW 2-3. Luft klar, Sicht gut.
1540 Anker auf, fahren im Geleit der 3. Vorpostenflotille.
1830 pass. Guldholmen.
2005 pass. Tulehuk.
2230 pass. Ramskär.
2330 pass. Väderöbod.

8.6.40 Auf See. Wind SW 2-3, klare Luft, Sicht gut.
0400 pass. Skagen.
0730 pass. Hirsholm.
12.00 pass. Hals Barre.
1435 Schiff in Aalborg Zementfabrik fest.
Nachtrag: Am 30.5.40 wurde Oberleutnant Hartmann an Bord kommandiert.
Am 7.6.40 mußte in Oslo der Reiniger Winther Paul wegen Krankheit im Universitätskrankenhaus zurückbleiben.

9.6.40 Im Hafen von Aalborg. Liegeplatz an der Zementfabrik. Wind: Nord 2, bewölkt.
Halten Sonntag.

10.6.40 Liegeplatz unverändert. Wind: OSO 2-3, bedeckt.
Auf Anordnung der K.M.D. Aalborg wird von Arbeitern der Aalborger Schiffswerft ein Schott (Holz) zwischen Raum 2 und 3 und eines in Raum 5 abgebrochen. 1700 melden sich der Matr.Gefr. Feier und der Matr. Ozdyk für M.G. Bedienung an Bord.

11.6.40 Im Hafen von Aalborg Wind: West 2-3 bewölkt.
Zimmerleute der Aalborger Schiffswerft arbeiten an Abbruch der Schotten, richten einen Ladebaum und bauen einen Mannschaftsraum unter der Back ein. Betten (Kojen) für OffzWohraum im Zw.D.I werden ebenfalls eingebaut.

12.6.40 Im Hafen von Aalborg. Von 9.oo - 0935 verholen Schiff nach Aalborg. Zimmerleute vom Lager bauen 15 Pferdeställe ein, Mannschaft und 1 Gang Schauerleute löschen Schottenholz. Schiff wirdlöschklar gemacht.
Oberleutnant Hartmann meldet sich an Bord

Aalborg, den 19.6.1940

gez. Unterschrift
Supercargo D. Bahia.

Kriegstagebuch M. S. " B a h i a ".

19.6.40	Im Hafen von Aalborg. Klare Luft, Sicht gut. Wind NW 1	14.30 Schiff fest am Kai. 14.45-15.15 Truppenausschiffung. 15.30-22.00 entladen Fahrzeuge und Post.
20.6.40	Im Hafen von Aalborg. Schiff liegt am Kai. Wind WSW, keine Wolken gute Sicht.	Zimmerleute reparieren Pferdeställe. Mannschaft macht Rein Schiff. Ein Mann von Land macht von 15 - 19 Uhr das Schiffklar zum Schwefeln. Um 19 Uhr sind alle Luken und Ventilatoren geschlo sen und stehen die Laderäume unter Schwe fel. Nehmen Trinkwasser vom Kai.
21.6.40	Im Hafen von Aalborg. Wind drehend, wechs. bewölkt, gute Sicht.	Von 8-9 Uhr öffnen alle Luken und Ventilatoren zum Durchlüften der Laderäume. Am Nachmittag stellen Zimmerleute 4 Kojen im Zwischendeck auf und reparieren Pferdeställe. Mannschaft klart das Zwischendeck auf und sucht nach Ratten ohne Erfolg.
22.6.40	Im Hafen von Aalborg. Wind NW, teils bedeckt, gute Sicht.	Mannschaft reinigt Laderäume, öffnet Bilgendeckel. Hierbei findet der Zimmermann 3 lebende Ratten in den Bilgen laufend. Laderäume bleiben zum Durchlüften geöffnet.
23.6.40	Im Hafen von Aalborg. Am Kai liegend. Wind NW 3, vormittags Regen, nachmittags aufklarend. Sicht mäßig.	Mannschaft macht das Schiff ladeklar. Bilgen werden geschlossen.
24.6.40	Im Hafen von Aalborg. Wind westlich, feuchte Luft, bedeckt, später aufklarend.	7 Uhr Ladebeginn. Wegen Nichteintreffe der Verbände erleiden größere Pausen. Nach Übernahme der eingetroffenen Pferde um 22.oo Ladeschluss. Am Vormittag hatte einen Ladeunfall, kein Mann beschädigt.
25.6.40	Im Hafen von Aalborg. Wind östlich, bewölkt,	7 Uhr Ladebeginn. (Zusätzliche Übernahme von Fahrezeugen 14 Uhr beendet. 14 Uhr Bekanntgabe der Befehle an die Truppe. Anschließend Musterung mit Schwimmwesten.
	Bedekote Luft, langsam einsetzender Regen, mäßige Sicht.	1605 verlassen Aalborg. 1835 passieren Hals-Barre, fahren im Geleit. 2248 pass. Läsö-Rende.

Anlage zu AVI 4343 geh/40

26.6.40 Auf See 0100 pass. Hirsholm
Wind von NW bis SW
0200 pass. Skagen
drehend, Sicht mäßig.
See leicht bewegt.
1000 pass. Färder
Im Hafen von Oslo 1505 Lotse an Bord.
Liegeplatz Nr. 18 1540 Schiff fest in Oslo, Kai 18.
Luft klar, Sicht gut.
2200 Entladung abgebrochen.

27.6.40 Im Hafen von Oslo. 0500 Abmarsch der Truppe.
Wetter trocken, Sicht gut.
0700 Entladefortsetzung.
1430 Entladung von Fahrzeugen beendet.
1730 Entladung von Truppengut.

28.6.40 Im Hafen von Oslo. 0530 Oslo Zeit verholen Schiff nach dem Kai.
Wetter trocken, gute Sicht.
0700-0800 Anbordnahme von Truppengut.
0900 Truppe geht an Bord.
1130 Übenahme der Feldpost.
Wind SSW 2-3 leicht bewölkt, 1. bew. See, gute Sicht.
1300 Verlassen den Hafen von Oslo.
1525 Anker auf, fahren in Geleit der 9.
1835 Bastoy passiert.
2046 Färder.

29.6.40 Auf See, Wind NO 1-2 leicht bew. See. Sicht gut.
0436 passieren Skagen
0605 pass. Hirsholm
0745 pass. Läsö-Rende.
1122 pass. Hals-Barre
1152 pass. Hals
1330 Schiff in Aalborg fest.

Aalborg, den 29.6.40

gez. Unterschrift
Ltn. z. See u. Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		M.S."B a h i a " Vom 17. September 1940 bis 8. März 1941.

Anlage zu AVI 1960 geh/41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
September 17.	8 Uhr 5o an Hamburg. Westl. Winde 2bis 3. Bedeckt ,Regen.	o9 bis 15 Uhr beim Schuppen 59 a Truppe gelandet und deren Flugzeuge gelöscht. ;.Flughafen Betriebs-Kompagnie.I.Zerstörer Geschwader 76.
18.	Hamburg. Südl. Winde 2bis 3 Leicht bewölkt,trocken.	Ausbau der Pferdeställe und Kojen für Truppen. Proviant-und Trinkwasserübernahme. Einbau eines U,K. Gerätes. Besatzung wurde durch Ob.Ltn. z.See Wüster auf Geheimhaltung schriftlich verpflichtet.
19.	7 Uhr 3o Abfahrt von Hamburg. SW lichte Winde3-5	Dampften nach Brunsbüttel um im K.W. Kanal Schleifenfahrt zur M.E.S. Probe zu machen. 12 Uhr 3o Einlaufen in Brunsbüttel-Schleuse. 14Uhr bis 18 Uhr Messfahrt zwischen Brunsbüttel und Klm. 22.18 Uhr 25 rückkehrend wiederin Brunsbüttel-Scheuse. Erhielten telefonischen Anruf von K.M.D. Hamburg Befehl nicht auszulaufen,sondern sofort nach Hamburg zurück zu dampfen.
	19 Uhr Brunsbüttel Hamburg	2o Uhr bis 23 Uhr kompensieren der Kompasse bei Glückstadt.23 Uhr o5 bei Glückstadt auf 1om. Wassertiefe geankert. 23 Uhr 55 Fliegeralarm.
2o.	Hamburg Südl. Winde 2bis 3.	ooUhr 3o Flieger Alarm beendet. Eigene Flak nicht eingesetzt. o4 Uhr Anker auf o7 Uhr 4o an Hamburg am Schuppen 47 fest. Schiff liegt in 24 stündlicher Fahrbereitschaft.
21 bis 21.Okt.	in Hamburg	Schiff liegt während dieser Zeit in 24 stündiger Fahrbereitschaft. Am 17.Okt. wurde das Schiff nach Schuppen 6o verholt. Am 19.Okt. wurde M.S. Bahia wieder nach Schuppen 47 verholt. Pferdeboxen und Kojen wurden in dieser Zeit restlos ausgebaut. Beim Fliegeralarm in Hamburg wurde eigene Flak nicht eingesetzt. Weitere nennenswerte Vorkommnisse in dieser Zeit "keine"
Oktober: 21.	16 Uhr. Hamburg-Stettin. So liche Winde 3,klar.	2oUhr 3o vor Brunsbüttel geankert,alle Feuer wurden gelöscht,Fliegeralarm bis 23 Uhr 45. Flakwaffen wurden besetzt,aber nicht eingesetzt.
22.	Hamburg-Stettin östl Winde 4-6 Leicht bewölbt.	oo Uhr 3o Anker auf,laufen Brunsbüttel Schleuse ein.o2 Uhr 4o verlassen Brunsbüttel und erreichten o9 Uhr in Holtenau. Die Holtenau -Schleuse wurde um 1o Uhr verlassen und die Reise nach Stettin fortgesetzt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Oktober	Stettin	Stettin wurde um 15Uhr 4o erreicht und das
23.	Östl. Winde 6-4. mässig bewölbt.	Schiff am Marineausrüstungskai langsseit bei D."Sizilien" festgemacht. 17 Uhr wurde das Schiff nach dem Freihafen,Ostkai,verholt.
24. bis 7.Novbr.	In Stettin wechselndes Wetter, häufig Regen.	Am 24.Oktober wurde(das) mit dem Laden begonnen u. bis zum 7.Nov. fortgesetzt. Das Laden mußte häufig wegen Regen unterbrochen werden und auch die Beladung durch Arbeitermangel sehr verzögert. Am 5.Nov. 7Uhr wurde das Schiff vom Ostkai nach dem Westkai verholt. Bei Fliegeralarm in Stettin wurde die eigene Flak nicht mit eingesetzt. Bis zum 7.Nov. 12 Uhr wurde das Schiff ~~vom Ost-Kai~~ mit L 31o Tonnen Stroh beladen und war das Schiff hiermit räumlich voll und ganz ausgenützt. Proviantausrüstung bis zum 28.Dez.4o. Trinkwasserbestand für über 3 Monate. Brennstoff(Motorenöl) bei Abfahrt Swinemünde: 4oo Tonnen,gleich ca.für 57 Dampftage. Das Schiff war in jeder Weise genügend und gut ausgerüstet. Sonst keine nennenswerten Begebenheiten.
November 7.	13 Uhr 2o Min. Abfahrt Stettin.	Stettin wurde um 13 Uhr 2o verlassen und um 17 Uhr 12 vor Swinemünde geankert. In Swinemünde wurden 265 Tonnen Brennstoff übernommen.
8.	11 Uhr Abfahrt von Swinemünde. Westl.Winde 3bis 4. Bewölkt,mäßige Sicht.	11 Uhr laufen aus zur Funkpeilbeschickung. 12 bis 14 Uhr Funkpeilbeschickung bei der Ansteuerungstonne Swinemünde. 12 Uhr 1o Min. Anfang der Reise. 22 Uhr 36 ankern ca. 1o Sml.SW.lich von Moen in der Nähe des Wachbootes vom Süd-Sund.
9.	Im Sund Umlaufende Winde 2/3 wechselnd bewölkt. Gute Sicht.	8 Uhr 15 Anker auf ,8Uhr 25 erhalten Anweisung vom Wachboot. Das Wachboot Nord-Eingang Sund wurde 15 Uhr 3o passiert. 18 Uhr 4o ankern vor Halmstad auf Reede und warten auf den schwedischen Lotsen.
1o.	In den schwed.Schären Östl. Wind 4-7 bewölbt,zeitw. Regen.	9 Uhr schwedischer Lotse an Bord,Anker auf. 12 Uhr Lotsenwechsel bei Varberg. 15 Uhr 3o Lotsenwechsel bei Vinga 17 Uhr o5 ankern auf Marstrand Reede.
11.	In schwedischen Schären. Südl. Winde 6/3. Bedeckt,Regen,diesig.	o7 Uhr 15 Anker auf Lotsenwechsel. 1o Uhr 5o Lotsenwechsel bei Hallö. 14 Uhr bei Strömstad schweischer Lotse von Bord.14 Uhr 5o norwegischer Lotse an Bord. 16 Uhr 35 ankern bei Strömtangen.
12.	Norwegische Südküste. So/NO Winde 4 bis 7. bedeckt,Regen,diesig.	)7 Uhr 55 Anker auf,setzten Reise fort. 17 Uhr ankern vor Arendal. Barometer 726,o.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
November 13	Norwegische Südküste. NO liche Winde 2/4. Bedeckt,Regen,schlechte Sicht?Barometer 727,8.	o9 Uhr 2o Anker auff,pass.o9.5o Arendal. 13 Uhr 3o erreichen Christiansand S,und ankerten auf Reede. Erhielten Befehl vom Seekommandanten,den nächsten Morgen abzuwarten und mit Geleit weiter zu fahren.
14.	Norwegische SW Küste. Umlaufende,schwache Winde,bewölbt,schlechte Sicht,Regen.	1o Uhr Anker auf ,setzten mit Geleit"M 11o4 " die Reise fort. 18 Uhr 2o ankerten im Egernsund auf Eggerö Reede mit Begleitboot.
15.	Südl. Westküste von Norwegen. Leichte,umlaufende Winde,beseckt.Regen.	o9 Uhr Anker auf,fahren im Geleit weiter. 15 Uhr passieren Kopavik. 16 Uhr ankern vor Haugesund. Werden von "M11o4" entlassen und warten auf nächstes Geleit.
16.	Westküste von Norwegen. Umlaufende,schwache Winde. Mässig bewölbt,leicht diesig u. Regen,p.m. aufklärend.	o9 Uhr Anker auf, setzten im Geleit von 2 Booten der Hafenschutzflottille die Reise fort. 16 Uhr 3o wurde Bergen erreicht und auf 77 m. Wassertiefe vor Bergen geankert. Wurden von den beiden Booten der Hafenschutzflottille entlassen.
17.	Westküste-Norwegen. Vormittags Stille, p.m. leichte östliche Winde,leicht bewölkt. Barometer:745,9.	o9.Uhr 3o setzten Reise fort im Geleit der Vorposten - Motorboote Reiher u.Brachvogel. 21 Uhr ankerten bei Södra Botten um Stadtlandet bei Tage zu passieren.
18.	Westküste-Norwegen. Umlaufende Winde 2/3. Leicht bewölkt,gute Sicht. Barometer749.7.	o7 Uhr Anker auf,runden vormittags Stadtlandet. 16 Uhr 2o erreichten die Reede von Aalesund. Die Vorposten-Motorboote wurden abgelöst durch 2 Vorpostenboote.(Fischdmpfer) und die Reise sofort fortgesetzt. Hustaviken wurde nachts passiert.Erhielten anschliessend um 23 Uhr Morsespruch von den Vorpostenbooten: Entlassen,Reise ohne Geleit fortsetzen ".
19.	Westküste-Norwegen. Nördl. u. östl. Winde 3/5 Leicht bewölbt,gute Sicht.	Fahren reduziert 6 Sml. um Husvеn bei Tage zu passieren. 1o Uhr 2o bis 1o Uhr 4o Fliegeralarm,sichteten ein Flugzeug unbekannter Nationalität.
2o.	Nörd. Westküste von Norwegen. östl Winde 3 bedeckt, starkes Schneetreiben, sehr schlechte Sicht.	17 Uhr 3o ankerten wegen starken Schneetreibens und zu schlechter Sicht vor Lödingen.
21.	Nördl. Westküste von Norwegen. östl.Winde1/3.Leicht bewölkt,gute Sicht.	14 Uhr erreichten unseren ersten Bestimmungshafen und ankerten auf der Reede von Tromsö- 17 Uhr 45 erhielten schriftlichen Befehl von der K.M.D. in Tromsö ,unverzüglich nach Kirkenes weiter zu dampfen. 2o Uhr 3o Anker auf,dampften weiter nach Kirkenes.
22	Nordnorwegen. Umlfd. Winde1=2 Gute Sicht,schönes Wetter-	12 Uhr 43 Min.pass.Helnes Licht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
November: 23.	Kirkenes. Umlfd.Windel,bedeckte und diesig.	3 Uhr 35 Minuten ankerten auf Kirkene Reede. Schiff wurde dem Hafenkapitän gemeldet. Warten auf einen Kaiplatz.
24.	Kirkenes SW liche Winde 2. Stark bewölkt,Schneefall.	warteten auf einen Kaiplatz.
25.	Kirkenes.Temp.-5- SSW Wind 2 bedeckt. Schneefälle.	Warteten auf einen Kaiplatz.21 Uhr verholten an die Erzpier.Wegen Mangel an L.K.W. wurde nicht gelöscht.
26.	Kirkenes.Temp.-5- SW Wind 2 Bedeckt, leichtes Schneetreiben.	Da keine L.K.W. zur Verfügung,konnte nicht gelöscht werden.
27.	Kirkenes -Temp.-8. Wind östl.2. Bedeckt zeitweise Schneefall.	Löschen mit 2 Gängen von o7 bis 17 Uhr. Wegen L.K.W Mangel konntee nachts nicht gelöscht werden.Ein Antrag,das Stroh an Land zu lagern wurde abgelehnt. Gelöscht wurden 44 Tons.
28.	Kirkenes. Temp.-1o- Wind OSO 2 Bedeckt. Zeitweise Schneefall.	Wegen Mangel an L.K.W.wurde nur am Tage gelöscht. Gelöscht wurden 7o tons.
29	Kirkenes. Temp-17 Wind westl.2. Bedeckt. Zeitweise Schneefälle	Löschen von o7 bis 12 Uhr 71 Tons,2 Gänge. 13 Uhr mußten Liegeplatz für einen Erzdampfer räumen und gingen um 13 Uhr 46 Min. auf Reede zu Anker.
3o. bis Dezember 6.	Kirkenes.Temp.bis -13 Umlfd.Winde2/4 Zeitweise Schneefälle	Lagen auf Reede zu Anker und warteten auf einen Löschplatz. Bei der Hafenkommandantur täglich vorzusprechen. Eine Löschmöglichkeit war nicht zu erwirken.
7.	Kirkenes. Temp.-7 Südl. Winde 2/3 Schönes Wetter.	Löschen von 11 Uhr 3o bis 17 Uhr 3o mit 1 Gang in 3 Leichter= 45 Tons.
8.	Kirkenes. Temp.-6 Wind SSO 2 Schönes Wetter.	Es wurde nicht gelöscht,da keine Fahrzeuge vorhanden.
9.	Kirkenes.Temp.-12 Südl.Winde 2.Trübes Wetter.	Löschten mit einem Gang in leichter: 71 Tons. Gelöscht wurde von 12-22Uhr.
1o.	Kirkenes. Temp. -18- SW Wind 1/2 Bedeckt.	(Wegen Fahrzeugmangel nicht gelöscht) Von 12- 15 wurden 25 Tons gelöscht.
11.	Kirkenes.Temp.-18. SW Wind 1/2 Bedeckt.	Wegen Fahrzeug-mangel nicht gelöscht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Dezember 12.	Kirkenes.Temp.-12 Südl.Winde2.Trübes Wetter.	Löschten mit einem Gang.Verholten mittags das Schiff an die Stadtpier und waren dort um 14 Uhr fest.
13.	Kirkenes Temp.-12- Stille.schönes Wetter.	Löschten von 19 Uhr am 12.12. bis 19 Uhr am 13.12.199 Tons.
14.	Kirkenes.Temp.-14 Südl.Winde1/2. Schönes Wetter.	Löschten von 2o Uhr am 13.12 und o9 bis 14 Uhr 3o am 14.12. mit 1 Gang 89 Tons.
15.	Kirkenes.Temp..-7- Wind SW4 böig.	Mußten unseren Löschplatz am Stadtkai für Linie dampfer rämmen.Gingen um 8 Uhr wieder auf Reede zu Anker.
16. bis 17.	Auf Kirkenes Reede Temp.-7 7, leicht bewölkt,Schneefälle.	Wegen Mangel an Fahrzeuge und Kaiplatz. Konnte nicht gelöscht werden.
18.	Kirkenes. Temp.-o. Wind SSO2,leicht bewölkt zeitweise Schneefall.	1o Uhr gingen an die Kohlenpier und machten längsseit norw. Dampfer Paris fest. Löschen von 11 bis 19 Uhr 63 Tons. I.Gang.Gaben Stron an D."Paris" ab
19.	Kirkenes.Temp.-6. Südl.Winde.3/4 leichter Schneefall.	Löschen von 19 Uhr am 18.12.bis o4 Uhr 19.12. " " 22 " " 19.12. " o3 " 2o.12. mit I Gang 121 Tons.
2o.	Kirkenes. Temp.+3West.- Winde2,Regen.	Mit IGang von 00 bis 12 Uhr 69 Tons auf D. Paris gelöscht.
21.	Kirkenes. Temp.+5 Südl.Winde 5/6 Bedeckt und Regen.	Löschten von00 bis o4 und 16 bis 19 Uhr mit 1 Gang in D.Paris 79 Tons.
22.	Kirknes. Temp.-1 Wind Süd6,später SW 8/9 Bewölkt Schneetreiben.	Von 23 bis o3 und 12 bis 18 Uhr wurden 34 Tons gelöscht.
23. bis 27	Kirkenes.Temp.-14 Meist südl. Wimde2/3 Starke Böen aus NW 7/8 Schneeschauer.	Keine Löschmöglichkeiten.Keine Fahrzeuge und kein Arbeitskommando.
28.	Kirkenes.Temp.-22 nachts-3o Wind SO 2,stark bewölkt heftiger Schneefall.	Mit 2 Gängen wurde von 11 bis 19 Uhr 3o Tons gelöscht. Restladung: 27o Tonnen.
29.	Kirknes.Temp.-25 nachts 32 Wind östl,2,bedeckt. Starker Schneefall.	Gelöscht wurde von 19 Uhr am 28.12. bis 19 Uhr am am 29.12.= 8o Tonnen.
3o.	Kirkenes. Temp.-24	

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Dezember 3o	Kirkenes. Temp. -24 nachts -3o Wind Ost2,bewölkt . Starker Schneefall .	Mit I Gang von o9bis 19 Uhr 3o Tonnen gelösch
31.	Kirkenes.-Temp.-12- Wind SSO 2,leicht bewölkt. Schönes Wetter.	Mit 3 Gängen von o9 bis 13 Uhr gelöscht. 49 Tonnen.
1941. Januar: I.	Kirkenes. Temp.-7 Wind Süd 2/3 schönes Wetter.	Neujahr nicht gelöscht.
2.	Kirkenes. Temp.-3. Wind SW 2/3 Schönes Wetter.	Mit 2 Gängen wurde von 09 bis 19 Uhr 58 Tonnen gelöscht. Restladung =53 Tonnen.
3.	Kirkenes. Temp.+-0 Westl.Winde 3Bedeckt Schneeböen.	Mit I Gang wurde 09 bis 15 Uhr 33 Tonnen gelöscht. Restladung = 2o Tonnen.
4.	Kirkenes.Temp.-3. Wind SW3 Bewölkt. T.Übes Wetter.Boden und Frostnebel.	Von 09bis 14 Uhr wurde bei Restladung von 2o Tonnen abgegeben. Schiff ist leer und lade bereit.
5.	Kirkenes.Temp.-2- Wind WSW 4.Bewölkt. Leichter Schneefall	Erhielten Befehl3 5oo Tonnen Erz zu laden. Warteten auf Freiwerden des besetzten Erzladeplatzes. Sonntagsruhe-
6.	Kirkenes.Temp.+3. Wind WSW 5,später über West nach NW 9. Stark bewölkt,trocken. Zeitweise Frostnebel.	Warteten auf Erzladeplatz. 1o Uhr 3o Minut. Kollision mit dem norwegischem M.S."Brynje" Um 11Uhr 3o wurde von mir über dies Kollision mündliche Meldung beim Hafenkapitän(als K.M.D.) gemacht. Schriftliche Meldung über diese Kollision gingen an : Hafenkapitän an Kirkenes als K!M.D. K.M.D. in Stettin. Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft in Hamburg. Die wörtliche Anschrift lautet:

Betrifft Zusammenstoß des norwegischen M!S. "Brynje" mit dem Deutsche M.S."Bahia" lag in Kirkenes.

M.S."Bahia" lag am Kohlenpier fest vertäut und wurde ca. 1oUhr beobachtet,dass der genannte norwegische Dampfer ins Treiben kam.

Am 6. Januar 41.westliche Winde Stärke _ und starker auslaufender Strom.S.M. Brynje lag vor der Stadt auf Anker.Gegen 1o Uhr 15 Min. ist die St.B.Ankerkette gebrochen,das Schiff kam sofort ins Treiben und war auch mit dem B.B. Anker nicht mehr zu halten. Bei dem starken Treiben kam M.S.Brynje erst gegen den norwegischen D."Tugela",trieb dann weiter achteraus gegen M.S."Bahia" uns wurde anschliessend längseits M.S."Bahia" festgemacht.

Der Zusammenstoß erfolgte mit B.B.Seite M.S."Brynje" gegen St. B.Seite.M.S."Bahia" ,auf M.S."Bahia"war noch Gelegenheit,den Zusammenstöß durch alle verfügbaren Korkfender abzuschwächen.

Beschädigungen auf M.S."Bahia":

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Beschädigungen auf M.S."Bahia" : Reeling und Verschanzung auf dem St.B. Vordeck eingedrückt. Ein Schraubenflügel nach achtern leicht umgebogen. Eine Leitsentreppe total verbogen und zerbrochen. Weitere Schäden lassen sich z.Zt. noch nicht feststellen,da M.S."Brynje noch an St.B. Seite längsseits liegt. Mit Einbeulung einiger Platten ist eventuell zu rechnen. Der Unfall passierte am 6. Januar 41 zwischen 1o u. 11 Uhr.Eine mündliche Meldung wurde von mir um 11Uhr 3o Min. am 6.1.41 beim Hafenkapitän als Kriegsmarinedienststelle gemacht. Die Fahrbereitschaft des Schiffes wurde durch diese Kollision nicht beeinträchtigt. Eine Besichtigung wurde für den 7.Januar 11 Uhr 3o Min. festgesetzt
		gez. Otto Wohlfahrt Kapitän uns Superkargo.
1941 Januar: 7.	Kirkenes. Temp.-2 Wind SW 5/6 bewölkt Zeitweise Frostnebel.	Verholten um 13 Uhrnzum Erzladeplatz und begannen um 17 Uhr 3o mit der Übernahme der Erzladung Die Besichtigung der Schäden von der Kollision am 6.1.wurde wegen Verholen der Schiffe auf den 9.1.verlegt. Die Erzbeladung wurde auch während der Nacht durchgeführt. Feuerlöschmanöver geübt. Sonderübung der Feuerstoßtruppes. Heeresgüter wurden in Luke I und 5 geladen.
8.	Kirkenes.Temp.-6 Wind : SW 3Bewölkt. a.m. Starker Schneefall	Ladung Tag und Nacht ununterbrochen Erz. Heeregut wurde in 2 Luken geladen. Feuerlöschmanöver für Besatzung.
9.	Kirkenes.Temp.-2 Wind SW 4 Bewölkt. p.m. Schneefall	Um 01 Uhr Erzbeladung beendet,gesamt=3 513 T Am Tage Heeresgut geladen. 11 Uhr Besichtigung der Kollisionsschäden. Es wurde ein Besichtigungsprotokoll mit folgendem wörtlichen Inhalt aufgesetzt:

Kirkenes,den 9.Januar 41.

Besichtigungsprotokoll.

Über die Beschädigungen des M.S."Bahia" am 6.Jan.41 im Hafen von Kirkenes durch den norwegischen M.S. "Brynje" Heimatshafen Porgrund.

Folgende Beschädigungen wurden festgestellt:

1.) Verschanzung St.B. Seite Vorschiff in der Länge von ca.1o m. eingedrückt.
2.) ca. 7 Reelingsstutzen verbogen.
3.) Eine Klemme erneuern.(Nach Angabe)
4.) Ein Propellerflügel leicht verbogen und ausgebrochen. 4 Zoll lang und 1Zoll tief.

Der Schaden wurde besichtigt durch folgende Herren:

gez. H. Reinhardt. Kapitän Lazarettschiff

gez. Steffens Ltd.ING.M.S."Bahia"

gez. Gutjahr Hafenkapitän Kirkenes
gez. vom norw. Hafenvogt als Vertreter G.LLoyd.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Die umseits angeführte Besichtigung und festgestellten Schäden wurden von uns als richtig befunden. gez. Otto Wohlfahrt Kapitän M.S."Bahia" und Superkargo. gez. vom Kapitän M.S."Brynje" Gleichlautende Schreiben an: Hafenkommandantur in Kirkenes. Norwegischen Hafenvogt,als Vertreter Germ.Lloyd K.M.D. in Stettin. H.S. D.G. in Hamburg. Kapitän Lazarettschiff "Stuttgart". Kapitän M.S."Brynje".
Januar 10.	Kirkenes. Temp.-6 Wind NW 7 .Bewölkt. Heftige Schneeböen.	Nahmen L.K.W. über. Schiff wurde seeklar gemacht und die Abfahrt für den 11 Jan. 41 um 09 Uhr angesetzt. Der Matrose Bauer mußte einer Infektionskrankheit wegen (Diptherie) auf dem Gr. Lazarettschiff : "Stuttgart" zurückgelassen werden. Ladung des Schiffes total: 3580 Tonnen. Brennstoff ..... 350 " Trinkwasser ..... 217 " Proviant ist für 3 Wochen an Bord. Abfahrtstiefgang: V= 18,00" H= 18.09" Unser Reisebefehl lautet nach Drontheim und weiter nach Christiansund Süd für Order.
11.	9Uhr 45 Min. ab Kirkenes. Nach Drontheim. Wind Nord 4/5 ,später zunehmend bis 8. Bedeckt,böig,Hagelu. Schneetreiben,schlechte Sicht,	Sämtliche Rettungsgeräte sind klar zum Gebrauch Rettungsboote sind ausgeschwungen und in Reeling Höhe gefiert. Grobe See und ziemlich hohe Norddünung. Wasser über Deck.Schiff rollte sehr stark und wurde zeitweise schwer erschüttert.
12.	Nordnorwegen. Wind a.m. Nord 7/9 p.m. NNO 6/4 Bedeckt,böig,Hagel Schneetreiben,sehr schlechte Sicht.	Schiff arbeitete im Nordmeer sehr schwer. Hohe Dünung und grobe See. Gegen 6 Uhr dampften in die Fjorde. 7Uhr bei Honningsvaag. Kreuzten vor Magerøy-Sund im Schneesturm wegen Honningsvaag um einen Lotsen zu nehmen. 9 Uhr ankerten vor Honningsvaag,erhielten um 11 Uhr 3o den(alten) Lotsen und dampften um 12 Uhr weiter.
13.	Tromsö. Umlfd.Winde 2/5, abends SSW 6/8 Hagel Schnee,Frostnebel. Zeitweise keine Sicht. Ganz dichter Nebel.	5 Uhr ankerten vor Tromsö. 9 Uhr meldeten das Schiff auf der K.M.D. Haben keine Nachrichten erhalten,setzten um 1o Uhr 3o die Reise fort. 13 Uhr 3o ankerten bei Rödbergsolden wegen Eisnebel.I.2o Uhr gingen Anker auf. Um 2o Uhr45 mußten wieder ankern wegen Maschinenreparatur uns Schneetreiben.
14.	(Lödingen. a.m. SSW Winde 3/5)	

1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Januar 14	Lödingen. a,m,SSW Winde 3/5 p.m. NNO " 4/5 Bedeckt,Hagel,Schnee und umsichtig.	9 Uhr gingen Anker auf,mußten aber 9Uhr 3o wegen Schneetreiben wieder ankern. 11Uhr 2o Anker auf,setzten Reise fort. 2o Uhr ankerten vor Lödingen zum Lotsenwechsel. Warteten den nächsten Tag ab um die Fahrt ausserhalb der Schären am Tage zu machen.
15	Lödingen- Drontheim. Umlfd. Winde 3/4 Abends SO Wind 7/9. Bedeckt,böig,Schnee und diesig.	17 Uhr passieren Malöy Enge.
16	Vikholmen. Wind SO 9/1o. p.m. abflauend auf6/7 Bedeckt und Schnee.	Ankerten im Schneesturm o,5 Sml,vor Vikholmen. 9 Uhr 1o Anker auf,setzten Reise fort. 14 Uhr ankerten um ausserhalb der Schären am Tage zu fahren.
17	Drontheim. Wind SO 6/7,p.m.bis Stärke 1o,abends in Drontheim Stille. Klares,sichtiges,kaltes Wetter.	2 Uhr 3o Anker auf,fahren weiter nach Drontheim. 19 Uhr 1o ankerten auf Drontheim Reede. Keine Landverbindung. Tiefgang an Drontheim: V= 16' 06" H= 18' o6" m. Sperre ohne Lotsen passiert. SO Sturm,Schiff trieb stark,Sperrlotse nicht auf Position.
18	Drontheim Reede. Wind SO 3 stark bewölkt bleiben. Schneefall.	1o Uhr erhalten Befehl ,vorläufig auf Reede zu Unterschrift :K.M.D.
19	Drontheim Reede. Wind west 5,bedeckt. Starker Schneefall.	1o Uhr 3o Min. gehen Anker auf,dampften in den Hafen und machten längsseits vom norweg.M.S. "Higle" fest. Da kein Löschplatz frei ,konnte ke keine Ladung abgegeben werden.
2o	Drontheim Reede. Wind SSW 3,bedeckt. Ztw. Schneefall.	8 Uhr 35 Min. verholten M.S. "Bahia" anden freigewordenen Löschplatz. Drontheim-Ladung, wurde durchgehend gelöscht .Vom Deutschem D." Brita" 2 Dornier Flugboote an Bord. Ladungsarbeiten bis 22 Uhr.
21.	Drontheim im Hafen. Wind NNO 4,mässig bewölkt.Gute Sicht.	a,m. nehmen Flugzeugtragflächen an Bord. Erhalten Befehl vom A I Adm. Nordküste uns bei Hellwerden dem,bei Stavenes(Kristisund) N wartenden Geleit,anzuschließen. 13 Uhr verlassen Drontheim. 2o Uhr 3o bei Voerö geankert.
22.	Drontheim-Bergen. Wind.östl.4/5 Schönes,kaltes Wetter.	7Uhr Anker auf,fahren abgeblendet. 8Uhr melden uns bei Signalstation Kristiansond N. und warteten auf Geleit.Gaben akustische Signale ohne Erfolg. 1o Uhr setzten Reise ohne Geleit fort. 15 Uhr 3o erhalten vonder Signalstation Aalesund Befehl vor Aalesund zu ankern. 16 Uhr ankerten auf Aalesund Reede. Auf Befehl des Hafenkapitäns müssen wir Geleit abwarten.
23	Aalesund Reede. östl Winde 3,schönes, klares Wetter.	Warteten auf Geleit.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Januar: 24	Aalesund-Bergen östl. Winde2/4 schönes Wetter.	8 Uhr gehen Anker auf,Geleitfahrzeuge:"Marabu und"Brachvogel " .Ausser"Bahia "waren D. " Konsul Horn" und"Paages"im Geleit. 12 bis 14 Uhr Stadtlandet passiert. 16 Uhr 3o ankern bei Holloenderne wegen Motorschaden. 2o Uhr Anker auf,setzten die Reise fort.
25.	Aalesund -Bergen. Östl.Winde3,abends Stille,diesig.	Gegen 1Uhr hatten Geleit wieder aufgeholt. 6 Uhr passierten M. sperre mit Sperrlotsen. 6Uhr 37 Min. ankerten auf der Reede von Bergen Vormittags Meldung bei der K.M.D. Erhalten Befehl auf Reede liegem zu bleiben um weitere Befehle abzuwarten.
26.	Bergen-Stavanger. Windstille,schönes Wetter,zeitweise diesig. Temp.-9.	12 Uhr erhalten Befehl 13 Uhr fahrbereit zu sein. 13 Uhr 3o Min. Anfang der Reise.:Bergen -Stavanger. Für die Nacht wurde um 19 Uhr bei Leervig auf Reede geankert.
27.	Bergen-Stavanger-Östl.Winde1.klares Wetter a.m. ztw. leicht diesig.	8 Uhr Anker auf. Ohne Zwischenfälle wurde um 16 Uhr auf der Reede von Stavanger geankert. 19 Uhr erhalten Befehl von der Seeverteidigung,am 28.1.o9.oo Uhr im Geleit mit M.11o2 und D." Christian Russ" bei Dusaviki Bucht klar zum Auslaufen stehen.
28.	Stavanger-Kristiansand SO Winde 1/3,über mittag auffrischend schönes,klares Wetter.	S.o8.oo Uhr Anker auf.o9.oo Uhr bei Dusaviki Bucht,Abfahrt im befohlenen Geleit. Bootsmanö bis/ver für ges. Besatzung mit angelegten Schwimmwesten. 16 Uhr 1o ankertenfür die FahrtNacht auf der Reede von Egernsund. In Fahrt und zu Anker fahren,bzw. lagen abgeblendet.
29.	2o Uhr an Kristiansand Reede. Östl. See Winde bis Stärke 7.Grobe See.	8 Uhr 2o Anker auf im Egernsund,setzten die Reise fort. Schiff rollte sehr stark in gr he See und ziemlich grober Süddünung. M.S. "Bahia" war durch seine Erzladung steif beladen und wurden dadurch die Schlingerbewegungen erheblich verstärkt. Durch den D." Christian Russ" betrug die Durchschnittsfahrt im Geleit,durch die Wetterlage nur 6 Knoten p.Stunde. Durch das heftige Rollen des Schiffes brach ein Untersatzblock eines Flugbootes,dasselbe kam in Bewegung,konnte jedoch durch Einsatz der ganzen Besatzung gehalten und neu gelöscht werden. Alle diese Umstände und der Wunsch,den nächsten Hafen noch bei Tageslicht zu erreichen veranlaßten mich durch Signal um Entlassung aus dem Geleit zu bitten. 14 Uhr erhielten Entlassung aus dem Geleit vom Führerboot und dampften mit voller Fahrt nach Kristiansand S .Ohne weitere Zwischenfälle wurde um 2o Uhr auf der Reede von Kristiansand S . geankert.
3o.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Januar 3o	In KristiansandS.NO liche Winde 2. Leicht bewölkt.	Liegen auf Reede zu Anker. o9 Uhr Meldung beim Hafenkapitän und beim Seekommandanten. Erhalten Befehl vom Hafenkapitän: Sollten laut Befehl O!K!M. A sechs wegen Eisgefahr vorläufig auf Kristiansand Reede liegen bleiben.
31-Jan. bis 12.Febr.	Im Hafen von Kristiansand-Süd.Ruhiges,kaltes Wetter.Teitweise sehr viel Eis im Hafen. Häufig starker Schnee.	Am 5. Febr. wurde beim Anlegen bei starkem Eisgang vom Verbindungsboot " Maar" die M.E.S. Anlage beschädigt und anschließend am Ort wieder repariert. Am 9. Februar von 22. Uhr 5o bis 23 Uhr 1o Min. Fliegeralarm. Sonst keine nennenswerten Vorkommisse. am 11. Febr. Fliegeralarm von 19 Uhr 5o bis 2o Uhr 4o und 2o Uhr 45 bis 21 Uhr 1o Minuten 7 Bombenabwürfe.
12. Feb.	22Uhr ab Kristiansand Süd Wind SW 2,schönes klares Wetter. Zeitweise starke Eisfelder.	Boote und Feuerlöschgeräte sind klar gemacht. Geleit: 2 Geleitboote,fahren mit den Dampfern: Hedwigshütte,Aegir,Orion-norweg. Kalmar und Butt durch die Nordsee. Besatzung legt Schwimmwesten an. Begleitoffz. Lüders an Bord.
13.	In der Nordsee. Umlfd. Winde 1 bis 8. Starke Eisfelder.	Nachmittags Geleitzug zeitweise im Eise fest.
14.	a.m. östl.Winde 8-3-p.m.westl.2 bis3. Dichter Nebel	12 Uhr ankern 7 Sml. SOlich von Helgoland wegen dichten Nebels.
15.	Helgoland-Hamburg. Umlfd. Winde 1-4. Diesiges Wetter,zeitweise. Nebel.	8 Uhr 3o Anker auf,setzten Reise fort. 11Uhr 24 bei Elbe 3 Elblotse an Bord. 13 Uhr 2o bei Cuxhaven,begleitoffz.vonBord. Um 14 Uhr 4o erhalten bei Bruunssbüttel Befehl nach Hamburg zu dampfen. 19 Uhr 3o Schiff fest an den Pfählen im Strandhafen Hamburg.
16/17	In Hamburg-östl.-Winde 2/3 bedeckte Zeitweise Schneefall.	Liegen in Bereitschaft,sonst nichts besonderes
18	In Hamburg. Südl. Winde 2/3,Regen.	Verholen vom Strandhafen nach Schuppen 75 a. Geben beide Flugboote an Land.
19.	Im Hamburg. Wind SSW 2/3 Regen.	Warteten auf einen Löschplatz.
2o.	In Hamburg. Südl. Winde 2.Dunst. Stark bewölkt.	8 Uhr verholten zum Kohlenkai um Erz zu löschen. Löschen von 1o bis 23 Uhr Erz. (3 Gänge)
21.	In Hamburg. Westl.Winde 2/3 Mässig bewölkt.	Löschen bis 23 Uhr den Rest Erzladung,total 3 513 Tonnen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
~~Februar~~ Januar- 22.	In Hamburg. Westl. Winde 2/3. Mässig bewölkt.	Laden bis 16 Uhr Wehrmachtsgüter für K.M.D. Stettin.
23.	In Hamburg. Wind: WSW 3, bedeckt, leichter Schneefall.	Laden von o8bis 14 Uhr Wehrmachtsgüter für K.M.D. Stettin. p.m. Sonntagsruhe.
24.	In Hamburg. Westl. Winde 2/3 Stark bewölkt.	Verholten das Schiff nach Schuppen 75. Nahmen beide Flugboote wieder an Bord.
25.	In Hamburg. Wind: SO 2/3, starker Schneefall.	Rollenmanöver für die gesamte Besatzung.
26/27.	In Hamburg. Östl. Winde 2/3.	am 27,2. 16 Uhr erhielten Fahrbefehl für den 28.2.41. um10 Uhr.
28.	Hamburg-Nordenhamm.	1o Uhr verlassen Hamburg. 13 Uhr 17 ankern bei Scheehlenhuhlen wegen Nebel. 16 Uhr Anker auf. 18 Uhr ankern bei Altenbruch auf Reede. 23 Uhr 45 wurden alle Landfeuer gelöscht.
März: 1.	Elbe /Weser. Westl. Winde 4/6 Leicht bewölkt.	Fliegeralarm von oo Uhr bis o4 Uhr und von 5 Uhr 25 bis 6 Uhr 15. 8 Uhr Anker auf 8 Uhr 4o bei Cuxhaven. 14 Uhr pass. Bremerhaven. 14 Uhr 3o ankern bei Blexen und warten auf Ebbstrom zum Anlegen am Kai. 18 Uhr Anker auf. Beim Einhieven des St.B. Anker in die Klüse brach ein kettenglied und der Anker ging verloren. 19 Uhr war M.S."Bahia" in Nordenhamm fest.
2.	In Norenham.	Sonntagruhe,
3.	In Nordenham. Wind westl.2/3 Regen.	p.m. wurde beide Flugboote durch einen grossen Krahn der Midgard abgegeben.
4.	Nordenham-Hamburg Wind SO4, diesig. Trübes Regenwetter.	o7 Uhr 3o verlassen Nordenham. 1o Uhr 2o pass. Aussenjade Fsh. 13 Uhr 5o pass. Cuxhaven. 21 Uhr an Hamburg im Hafen Waltershof.
5/8.	In Hamburg. Südl. Winde 3/4 bedeckt und trocken.	Laufende Reparaturen und Ausrüstung bis zum 17 Mai an Bord genommen. Am 7. März wurde das Schiff nach Schuppen 47 verholt und lag hier bis zur Abfahrt am 9.3.41 in Bereitschaft.

gez. Otto Wohlfahrt

Kapitän und Supercargo.

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch M.S. "~~B e l g r a n o~~" Sorfjord

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.6.40	Im Hafen von Aalborg	
13,20	Bed.Luft,trocken	Schiff fest am Kai.Sicherheitswache wie üblich.
30.6.40		
07,00		Entlöschung von Truppengut
11,00		Abmarsch der Truppe von Bord. Gerätewart Schauer und Matrose Last melden sich an Bord.
1.7.40		
07,00		Laden Heeresgut mit 1 Gang bis 18,00 Uhr. Zimmerleute reparieren Pferdeställe.
2.7.40		
07,00		Laden Heeresgut mit 1 Gng.Zimmerleute reparieren Pferdeställe
3.7.40		
07,00		Laden Truppengut (Pferde,Fahrzeuge,Verpflegung und Ausrüstung) bis 18,00 Uhr 14,00 und 18,00 Uhr Bekanntgabe der Befehle und Verhaltungsmassregeln an Bord an die Truppe. Anschliessend Rollenübung mit Schwimmwesten.
4.7.40		
09,00		Laden restliches Truppengut
15,00		Übung mit Schwimmwesten und Einteilen der Rettungsflösse
16,04	Auf S e e	Verlassen Aalborg
18,20	Wind SO 3,bedeckt,	Passieren Hals Barre. Anlegen der Schwimmwesten
23,00	Regenschauer,mäßige Sicht.	Passieren Läsö Rende. Tierarzt Dr.Möller wird von Begleitboot nach "Porto Alegre " abgesetzt
5.7.40	Auf S e e	
02,16	Wind SW 2 auffrischend	Passieren Skagen
10,30	bedeckte Luft,regnerisch,mäßig bew.See	Passieren Färder
13,47		Passieren Bastöy
17,45		Schiff fest am Kai,Liegeplatz 20.Machen Schiff löschklar
6.7.40		
05,00		Truppenausschiffung
07,00		Entlöschung von Truppengut
14,30		Entlöschung beendet
14,00		Löschen Heeresgut bis 23,00 Uhr.Laden Feldpost.
7.7.40		
12,20		verlassen Oslo
14,30		fahren im Geleit
16,53		passieren Filtvet
21,54		" Färder

Anlage zu AVI 4867 geh/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7.40	Auf S e e	
01,30		Passieren Väderöbod
07,30		passieren Skagen
09,03		passieren Hirsholm
14,43		passieren Hals Barre
17,00		Schiff fest in Aalborg/Nöresundby.

gez. L.Süppel
Ltn.z.See (S) und Supercargo

Abschrift !

S.S. "Batavier 3"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.Jan. 1941	Kiel - Hafen	Um 13,30 als Supercargo an Bord D."Batavier 3" gemeldet.
Vom 1.Febr. bis 10.März 1941	Kiel - Hafen	Das Schiff liegt am Kai und wartet auf Order. Die Besatzung wird mit den üblichen Schiffsarbeiten beschäftigt. Es wird nach Bedarf Proviant, Wasser und Bunkeröl ergänzt. Bootsmanöver, Feuerlöschmanöver und Leck-sicherungsdienst wurde geübt. Am 10. bekam das Schiff die Order nach Überholung der M.E.S.-Anlage nach Stettin zu dampfen.
11.März 1941		7,35 los, mit Schlepper vom Kai. 7,43 Schlepper los. 9 - 9,30 schleusen in Holtenau. Befahren die Meßstrecke (Schleifenfahrt) Order nach Brunsbüttel zu fahren. 21,oo fest am Marinedolben Brunsbüttel.
12. März 1941		Von 13 - 19 Uhr fahren Schleife Brunsbüttel 19 Uhr Brunsbüttel nach Holtenau 23,oo Fliegeralarm
13. März 1941	Kaiser-Wilhelm-Kanal	bis 6,30 Fliegeralarm 13,10 - 13,45 schleusen Holtenau 14,15 Bootsmanöver 18,60 - 19,30 Kompensieren. (Gehen auf der Reede zu Anker)gestrichen
14. März 1941	Kiel Reede Bis 11 Uhr Nebel	bis 2,30 Fliegeralarm 12,45 bis 16,10 Kompensieren Gehen auf der Reede zu Anker.
15. März 1941	Östl.Wind Stärke 1 ab 13 Uhr. SW.-Wind " 2 gute Sicht Kiel-Stettin	7,50 Lotse an Bord. 8,40 pass. Kiel Fschf. Steuern nach Anweisung, 11,06 Fehmarn Fschf. Von Gjedser Fschf, Pos.bis Arkona starkes Eis. 19,20 pass. Stubbenkammer To. 22,25 Ankern 2 sml ab Swinemünde Lchtm.
16. März 1941	Stettin	7,05 Anker auf,unter Lotsenführung das Revier aufwärts. 10,45 fest Stettin am Marine-lager Frauendorf.
Vom 17. März bis zum 22. März 1941	Stettin	Liegen in Stettin, nehmen Sanballast und warten auf Order der K.M.D. Stettin.
23.März 1941	Stettin - Swinemünde	8,oo ab Stettin 11,45 am Kai Swinemünde. Nehmen Bunkeröl.

Anlage zu AVI 2988 geh

D/0195

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.März 1941	Swinemünde	Nehmen Ausrüstung an Bord vom Marinelager.
25.März 1941	Swinemünde - Stettin	13,oo ab Swinemünde 16,oo fest in Stettin - Frauendorf. Marinelager längsseits "Tijuka"
26. März 1941 bis 2. April 41		Werden als Sicherungschiff ausgerüstet. Mannschaft macht Rollenmanöver. Stettin, den 2. April 41 gez. Hoffmann Ltn.z.S. (S)

Abschrift!

D. "Batavier 3"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.4.1941		8,30 ab Stettin - Lager Frauendorf 12,oo fest Swinemünde Kai. Nehmen Brennstoff. 17,15 ab Swinemünde 20,10 Geleitzug hat sich bei der Ansteuerungsto. Swinemünde zusammengesetzt. Als Nr. 5 im Geleitzug.
	Wind-Ost 2, mässige Sicht	22,50 pass. Greifswalder Oie.
4.4.1941	Wind - Ost 2 mässige Sicht	2,30 Arhonagner ca. 6 sml ab. 7,oo stehen bei Punkt grün 06 Ab 7,32 hinter Sperrbrecher durch den Sund.
	Diesig bis 12,oo dann etwas aufklarend	15,50 stoßen 5 Geleitboote zu und sichern die Seiten.
	Abends diesiger	
5.4.1941	km 1	1,20 auf ca 57° 37° N + 11° O stark diesig. Unser Vordermann Nr. 4 (D. "Jersbeck" hat den Geleitzug verloren. Nebel 2,50 Ankern 30 m. Wasser in Sicht von Nr. 4. Es wird festgestellt, dass D. "Jersbek" während der ganzen Fahrt kein Signal gegeben oder Anfragen beantwortet hat, auch w.d.l.Signale wurden nicht weitergegeben. Fragen wurden durch das Megafon gestellt und beantowrtet. Dabei wurde vom D. "Jersbek" behauptet, ein Geleitboot hätte mehrmals Morsezeichen u. hintereinander gegeben und auf Anfrage D. "Jersbek" Ankern befohlen.
	Ab 11 Uhr aufklarend	Um 11,30 hiefte D. "Jersbek" ohne Signal den Anker und dampfte in Richtung Skagen ab. D. "Batavier 3 " ~~fuhr in langsamer Fahrt~~ folgte. 13,25 wurde Skagen Leucht-To passiert. Von D."Jersbek " mit hoher Fahrt. D. "Batavier 3 " hinter in langsamer Fahrt an 2 Vorpostenboote heran, die dort lagen. In Rufweite gekommen, wurde um Geleit gebeten, das sofort gewährt wurde. Es wurde Marschgeschwindigkeit 9 sml. vereinbart. Wieder reagierte D. "Jersbek" auf kein Signal, weder Scheinwerfer noch Flaggen. D. "Batavier" lief darauf mit hoher Fahrt hinter dem Schiff her, in Rufweiter gekommen wurde um Fahrtverminderung und Bilden einer Querlinie gebeten. Erst dann konnte sich der neue Geleitzug formieren. Die Geleitboote waren infolge ihrer geringen Geschwindigkeit weit zurückgeblieben.
	sehr gute Sicht	22,30 pass. Färder.
6.4.41	Klar und weit sichtig	1,30 Ankern bei Horten 6,25 Anker auf 10,30 Schwedischer Lotse bei Homlingen an Bord. Die Fahrt durch die Schwedischen Schaeren verlief bei gutem Wetter ohne besonderen Ereignisse 19,30 Lotse bei Vorberg von Bord. 23,45 Ankern bei Gilleleje Fschf.

Anlage zu AVI 2988 geh D/0195

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.4.41		6,25 Anker auf Dampfen auf vorgeschriebenen Kursen durch den Sund. 9,35 P. 14. 55 ° 37 ´N + 12 °4i O. Positionsfischkutter hatte Zahlensignal 13 statt 14 gehisst. Wurde durch Megafon zugerufen, hatte aber nicht verstanden. Morssignale mit dem Scheinwerfer wurden nicht beantwortet. Das U.-K. Gerät wurde während der ganzen Reise nicht gebraucht trotz Dauer-Wache. 16,40 fest in Sassnitz.
8.4.41	Klar, gute Sicht	6,35 ab Sassnitz 10,10 passieren Swinemünde 13,45 fest in Stettin

Stettin, den 8.4.1941

gez. Hoffmann

Ltn.z.S. (S)

B. 36

Abschrift! D. "Batavier 3"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41		Schiff liegt am Lager Frauendorf - Stettin. Wasser wird aufgefüllt und Proviant ergänzt Mannschaft übt Rollenmanöver.
10.4.41	Wind Nord 3 gute Licht	10,oo ablegen. 13 - 17 U. ankern Swinemünde Hafen, nehmen Brennstoff. 17,5o - 21,40 ankern Swinemünde Reede. Geleitzug setzt sich zusammen und dampft Richtung Arkona.
11.4.41	Wind West 1 gute Sicht	10,45 pass. Punkt grün 05 14,30 pass. Kopenhagen 18,o7 pass. Punkt 1 - Sund Sperre Im Geleitzug weiter auf angegebenen Kursen 23,02 pass. Anholt Fschf. an B.B.
12.4.41	Langsam diesig werdens, später Nebel	7,50 stehen auf 57 ° 48 'N.u. 11° 06 'O. ab 12h Nebel. 13,o5 Vp.boot 903 will D."Batavier 3" zurufen, dabei versagte Rudermaschine des N° 903. D.Batavier wurde B.B.achtern getroffen und eingebeult mit 1 Deckstringerbruch Vp.boot 903 verbog sich den Minenabweiser.
	Starker Nebel	20 15 kamen im Kielwasser des Vp.Boot 903 dicht bei Horten im starken Nebel auf Grund.
13.4.41	bis 7,30 Nebel,dann langsam aufklarend	0,50 Schiff kommt ohne fremde Hilfe frei Das Schiff ist dicht. 1,30 ankern auf 40 m Waseer 9,oo Lotse an Bord 9,50 fest an der Werft in Horten. Durch Kriegsmarinewerft Taucheruntersuchung 15,05 ab Horten Steuern zum Schwedischen Schaerenlotsen 18,15 ankern bei Törnes. Bleiben die Nacht dort liegen.
14.4.1941	NW Wind 3/4 Schönes Wetter	6,50 gehen Anker auf. Unter Lotsenführung durch die Schwedischen Schaeren. 14,35 Lotse bei Vinja von Bord. Steuern vorgeschriebenen Kurs, 21,60 in der Hornbak Bucht zu Anker. 2 sm nördl.Sund Sperre
15.4.1941	Schönes Wetter	5,30 Anker auf. 6,12 pass. Sund Sperre. Steuern durch den Sund 17,30 pass. Swinemünde 21,oo fest in Stettin - Gotzlow

Stettin, den 15. April 1941
gez. Hoffmann
Ltn.z.S. (S)

Anlage zu AVI 2988 geh

D/0195

A b s c h r i f t !

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	D. "B a t a v i e r 3 "	
16.4.1941 vom 17.4.41 bis zum 23.4.41	Stettin - Hafen dto.	Liegen Stettin - Gotzlow Nehmen Sandballast. Mannschaft macht Deckarbeit und Hollenexerzieren. Warten auf Einsatz.
24.4.41	Wind N O 4 gute Sicht	9,30 ab Stettin 12,30 bis 20,30 ankern in Swinemünde Hafen Nehmen 130 to Brennstoff 20,55 - 23,55 Uhr ankern Swinemübde Reede. am 23,40 Uhr im Geleitzug.
25.4.41	Wind N O 4 gute Sicht Schönes Wetter	Steuern im Geleitzug durch den Sund. 18,43 pass. Sund Sperre. Geleitzug fährt durch das Kattegat u. weiter
26.4.41	Wind NO 4 gute Sicht Schönes, klares Wetter	Im Geleit von 5 M-Booten und Flugzeugsicherung durch das Skagerrak. 12,25 pass. Förder Leuchtturm 14,15 Geleitzug löst sich auf bei Horten Dampfen zurück. 17,oo Uhr Schwedischer Schaerenlotse an Bord. Schaerenfahrt. 20,25 ankern bei Lysekiel.
27.4.41	Schönes, klares Wetter	5,oo Anker auf, dampfen weiter südwärts. Fahren mit Lotsen durch die Schwed. Schaeren 16,45 Lotsenwechsel bei der Sund - Sperre 17,30 auf Order vom Wachboot wieder aus der Sperre nordwärts zu Anker und auf Order warten Um 21,oo Uhr Order nach Aalborg zu dampfen 21,25 Anker auf.
28.4.41	Wind NO 4/5 klar	2,45 ankern in Peilung Hals Lcht.Turm 287° 11 sm ab 19,38 erhalten über Sp.I. vom B.S.O. die Erlaubnis einzulaufen. 22,oo Ankern innerhalb Hals Borré.
29.4.41	Stille See, gute Sicht.	6,4o Uhr Anker auf, 8,25 Uhr fest in Aalborg. Nehmen Proviant u. Wasser. Rettungseinrichtungen werden noch einmal überprüft und in Ordnung befunden. 17,30 ab Aalborg. im Geleitzug 19,40 pass. Hals Borré.

AM 3600 geh/41
D/0195

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.4.1941	Wind NO 1 - 2 Gute Sicht	3,5o Niddingen Feuer quer. Im Geleitzug zurück nach Skagerrak. Ankern Kristiansand Süd von 19,25 - 20,25 Uhr Im Geleitzug zurück nach Skagen. Keine besonderen Ereignisse.
1.5.1941	Stille. Sehr klar	7,55 pass. Skagen, ohne Geleit dampfen zur Sundsperre. 16,55 pass. Sundsperre südwärts.
	Wind auffrischend auf S O 5/6	Dampfen durch den Sund 22,02 pass. P 5.
2.5.1941	Wind N O 7/8 Hohe, grobe See gute Sicht.	5,30 pass. Swinemünde 8,30 fest in Stettin -Gotzlow.
		Ltn.z.S. (S) Hoffmann abkommandiert Zur K.M.D. Stettin

Stettin, den 3. Mai 1941
gez.Hoffmann
Ltn.z.S. (S)
Supercargo D. "Batavier III "

1. Reise D. " B e l g r a n o " Eylmann Lt. z. S. Supercargo.

1940. Hamburg. 7. April übernehme M/S Belgrano als Supercargo.
7.4. Klares Wetter, Zimmerleute der (KMD bauen Pferdeställe ein.) Inventar
Wind O S O 2. der KMD wirdübernommen.
Sicherheitswache besetzt.

8.4. Hamburg, Wetter gut.
Wind ONO 3. Zimmerleute mit der Herrichtung der Räume beschäftigt.
Inventar der KMD wir an Bord genommen. Sicherheitswache
besetzt.

9.4. Hamburg. Wet.gut.
Wind Ost. Handwerker der KMD mit der Herrichtung des Schiffes
beschäftigt. Sicherheitswache besetzt.

10.4. Hamburg. Wet.gut.
Wind NO 2/3. Inventar der KMD wird übernommen. Handwerker der KMD
zur Herrichtung des Schiffes an Bord. Ein 10,5 Geschütz
wird an Bord genommen und eingebaut. Sicherheitswache
wird besetzt.

11.4. Hamburg. Wet.klar.
Wind Ost 2/3. Handwerker der KMD mit der Herrichtung desSchiffes be-
schäftigt. Schiff verholt um 14,00 nach Schuppen 80.

12.4. Hamburg.
Wind OSO 2. 1 Flak und 2 MG werden eingebaut. 1 Unteroffz. und 9
Mann Bedienung an Bord. Von 1,00-4,00 nehmen Truppengut
Auf der Elbe. über.
Gut. Wetter. Von 5,20-15,00 nehmen Fahrzeuge mit Pferden über. 15,00
Einschiffung der Truppe. 143 Mann. 20,00 verlassen
Hamburg. 23,03 passieren Glückstadt.

13.4. Auf See. 4,50 fest in Brunsbüttel-Schleuse.
Wetter klar. 13,30 fest in der Holtenau-Schleuse. 1 Unteroff. und
10 Mann für das 10,5 Geschütz an Bord.
Beim Einlaufen in die Schleusewurde das Schiff durch den
starken Wind gegen die Schleuseneinfahrt gedrückt, wobei
Schiff, sowie Schleuse (einige Plattensteine verschoben)
leicht beschädigt wurden.

Auf See. Wetter gut.
14,08 verlassen Holtenau-Schleuse.
14,40 Ankern auf Holtenau-Schleuse und warten auf Befehle
Nehmen Munition für 10,5 Geschütz über. 15,30 erhalten
Befehl zum Auslaufen nach angegebener Position. Nehmen
4 Signalgäste an Bord. 15,40 Gehen Anker auf, fahren im
Geleit. GeheimBefehle 12.4.40 ohne Nr. wurde nach Pass.
von Feuerturm vernichtet. 18,40 erreichen Position und
erhalten Befehl für Formierung eines Geleitzuges. 19,10
Formierung und Abfahrt des Geleitzuges. Führung
"Nautilus".

Anlage zu VI 3416 geh/41

KODAK SAFETY FILM

14.4.40 Auf See. Wetter gut. — Fahren im Geleitzug. Truppe wird im Sicherheitsdienst unterwiesen. Sämtliche Wachen besetzt. Scharfer Ausguck nach Flieger und U-Booten.

15.4.40. Auf See. Wetter gut. — Fahren im Geltizug. Beim intreffen von der Oslofjord-Mündung verlieren 2 Schiffe aus dem Geleitzug, die 2 Stunden später wieder gefunden werden. Folgen dem Führerschiff durch den Oslo-Fjord. 10,46 Ankern vor Oslo. 14,33 gehen Anker auf und fahren an Pier "Tipperstangen". 16,30 beginnen mit der Entlöschung der Fahrzeuge und Pferde. 24,00 Truppe mit Fahrzeugen und Pferden gelöscht.

16.4.40. Oslo. Wetter bed. zeitw. Regen u. Schnee. — Truppengut entladen von 2,00-4,00. 12,50 verlassen die Pier Tippestangen und gehen im Lysakerfjord vor Anker. Wachen scharf beset Warten auf Befehl. Schiff wird getarnt.

17.4.40. Oslo. Wetter trocken. Abwechselnd Regen. — Sämtliche Wachen scharf besetzt. Schiff wird getarnt.

18.4.40. Oslo-Reede. zeitw. Regen. — Wachen besetzt. Schiff abgeblendet.

19.4.40. Oslo-Reede. Wind NO 2 Wet.gut. — 12,30 erhalten Befehl, um 14,00 auszulaufen. Um 14,45 verlassen im Geleitzug Oslo-Reede.

20.4.40. Auf See. — Fahren im Geleitzug. 23,00Ø ankern auf Kronstadt Reede, um bei Tage die Enge des Sundes zu passieren.

21.4.40. Auf See. Wet.gut. — 5,00 gehen Anker auf, fahren im Geleitzug. 10,30 der Geleitzug wird vom Führerboot entlas sen. Der Geleitbefehl dem Führerboot zurückgegeben. 10,50-11,50 passieren Sundsperre. Sperrlotse an Bord. 20,50 passieren Swinemünde Sperre.

22.4.40. Stettin. Wetter gut. — 1,20 Schiff fest an der Ostsee-"erft in Frauendorf.

gez. Unterschrift. Supercargo.

2. Reise D. " Belgrano " Eylmann Lt.z.S. Supercargo.

1940.		
22.4.	Stettin-Frauendorf.	Vom KMD Lager wird Ausrüstung übernommen.
23.4.	Wetter trocken. Stettin-Frauendorf.	Nehmen Ausrüstung vom KMD Lager über.
24.4.	Stettin. Wetter gut.	Um 0,oo-1,15 Verholen von Frauendorf Ostsee-Werft nach Stettin Hakenterrasse. Um 6,00 beginnen mit 5 Gängen Schauerleute mit der Übernahme der Fahrzeuge. 20,30 Truppen und Fahrzeuge an Bord. Nehmen 100 tons Trinkwasser.
25.4.	Stettin-Frauendorf.	Von 8,20-10,00 verholen nach Frauendorf und machen an der Ostsee-Werft fest. Truppe wird mit dem Sicherheitswesen bekannt gemacht, wird im Umlegen der Schwimmwesten unterrichtet.
26.4.	Stettin-Frauendorf. Wetter gut.	Warten auf Auslaufbefehl. Truppen werden im Sicherheitswesen unterrichtet.
27.4.	Stettin-Frauendorf. Wetter gut.	Warten auf Auslaufbefehl. Truppe wird im Sicherheitswesen unterrichtet.
28.4.	Stettin-Frauendorf. Wetter gut.	8,00 erhalten Befehl, auszulaufen um 11,00. 11,10 verlassen die Ostsee-Werft. 15,00-15,30 passieren die Swinemünder Sperre. Wegen der hohen See, konnte der Swinemünder Sperrlotse nicht abgegeben werden, und wurde mitgenommen. Nehmen Kurs auf Gjedser-Sperre.
30.4.	Auf See. Wetter:klar.	3,00 passierten Gjedser-Sperre, von hier steuerten angegebene Kurse. Um 10,00 erreichten Süd-Lotsenstation G. Belt. 10,40 setzen den mitgenommenen Swinemünder Sperrlotsen Mohr ab. 11,00 Formierung des Geleitzuges und fahren im Geleit Kurs Oslo.
1.5.	Auf See. Wet. klar. Wind NO Mäßig bewegte See.	Fahren im Geleitzug. 3/4. Truppe macht Übungen im Sicherheitsdienst. Wachen nach Vorschrift besetzt. 20,00 laufen in den Oslo-Fjord ein.
2.5.	Oslo. Wetter gut.	3,00 Geleitzug entlassen, 4,00 ankern im Lysaker-Fjord. 10,00 gehen Anker auf, 12,00 Schiff an Kai fest. 13,00 beginnen mit dem Entladen der Fahrzeuge und der Truppe. Es wurde die Nacht bis

1,30 durchgearbeitet und dann wegen Fliegeralarm die Löschungsarbeiten eingestellt. Schiff wurde abgeblendet.

3.5. Oslo. Wetter gut. Von 6,00-8,00 wurde der Rest der Fahrzeuge entladen. Warten auf Auslaufbefehl.

4.5. Oslo. Wetter gut. 12,00 holen von der Pier nach Lysakerfjord-Reede. Wachen nach Vorschrift besetzt.

5.5. Auf See. Wet.gut. Erhalten Befehl um 3,00 auszulaufen. Sammelpunkt des Geleits um 5,00. Fahren im Geleti. 17,30 Geleitzug entlassen, erhalten Befehl, Frederikshavn anzulaufen. 18,45 Ankern auf Frederikshavn Reede.

gez. Unterschrift.
Supercargo.

A b s c h r i f t!

MS. Belgrano
Marinecharterreise.

Holtenau, den 14.4.40.

Bericht
über die Kollision des MS. Belgrano/JDRZ der Hamburg-Süd. Heimathafen Hamburg, Kapitän August Buuck, während der Fahrt von Hamburg nach Kiel am 13. April 40.

MS. Belgrano verließ Hamburg am 12. April 40 gegen 20,20 Uhr. Unter Lotsenführung wurde am 12.4. um 23,55 Uhr Brunsbüttel Reede erreicht, Kanallotse genommen, und am 13.4. um 4,40 Uhr in die Brunsbütteler Schleuse eingelaufen und festgemacht. Nach Einklarierung, anbordnahme des Kanallotsen Rosenberger und 2 Kanalsteuerer, wurde am 13. April 40 5,20 Uhr die Kanalfahrt angetreten.

Während der Kanalfahrt von Brunsbüttel bis Holtenau, wurde der Vorschrift entsprechend gefahren. 9,02 Uhr pass. Nübbel. Lotsenwechsel. Lotse Huse an Bord. Nach Freigabe der Schleuse für Belgrano, wurde beim Einlaufen in die Holtenauer Schleuse das leere, fast gestoppt liegende Schiff durch den herrschenden nördlichen Wind (Stärke4) mit Stb. Seite vorne achterkant Luke 1 heftig gegen den vorgebauten Teil der Schleusenmauer gedrückt und erhielt hierbei an Stb. vorn im vierten Plattengang von vorne und oben eine ca. 1,20 m lange und 10 cm tiefe Enbeulung. Die drei oberen Steinplatten der Schleusenmauer wurden aus ihrer Lage verschoben.

Peilung der Bilgen ergaben lenz. Eine Besichtigung der Beule ergab, daß die Reise ohne Gefahr fortgesetzt werden konnte. Die Man över beim Einlaufen in die Schleuse wurden behindert durch den in der Schleuse liegenden Tankdampfer Friedrich Breme. Von einer protokollarischen Tatbestandaufnahme wurde in Holtenau Abstand genommen, da auf Order der betr. Behörde das Auslaufen des Schiffes nicht verzögert werden durfte.

Einen Auszug aus dem Maschinen-Manöverbuch füge ich bei.

12,01 voraus langsam.
26 stopp
31 voraus langsam
37 stopp
43 voraus langsam
44 stopp
47 voraus langsam - stopp
53 " " "
54 " " "
55 voraus langsam
56 stopp - voraus lgs. - stopp
57 voraus langsam - stopp
58 voraus langsam - stopp
59 rückwärts halbe - stopp
13,00 rückwärts halbe - rückwärts voll
01 stopp - rückwärts halbe
02 stopp (in der Holtenauer Schleuse.)
14,06 Maschine Achtung.

gez. Buuck Kapitän
M.S. Belgrano H.S.D.G.

Kriegstagebuch D. " B e l g r a n o ". III. Reise.

Eylmann Lt z. See Supercargo.

6.5.40	Frederikshavn Wetter: gut, Wind: Ost 1/2.	Liegen auf Reede und warten auf Befehle. 16.50 gehen Anker auf und holen in den Hafen. 18.30-21.30 nehmen mit 3 Gängen Fahrzeuge über.
7.5.40	Frederikshavn Wetter: gut, Wind NO2.	Von 6.oo-18.oo nehmen 371 Pferde und Futter über, Einschiffung der Truppe.
8.5.40	Frederikshavn, Wetter gut.	9.oo holen auf Frederikshavn-Reede. Truppe wird im Sicherheitswesen unterrichtet und im Anlegen der Schwimmwesten unterwiesen.
9.5.40	Frederikshavn-Reede. Wetter gut.	Truppe wird im Sicherheitsdienst unterwiesen. 2 M.G. mit 4 Mann Bedienung wird an Bord genommen.
10.5.40	Frederikshavn-Reede. Auf See. Wetter gut.	4.oo formieren Geleitzug. M.K. Gerät wird an Bord genommen. Fahren im Geleitzug, Befehle werden per M.K. durchgegeben. Beim Auslaufen wird Truppe mit Schwimmwesten an Bord befohlen. 12.oo laufen in den Oslo-Fjord ein. 16.50 Geleitzug bei Nesodden entlassen, MK Gerät und Bedienung entlassen und abgegeben. 18.oo ankern im Hafen von Oslo. 2o.oo holen an N-Auslager Kai. Wachen besetzt Schiff abgeblendet.
11.5.40	Oslo Wetter: gut.	7.oo beginnen mit der Entladung der Fahrzeuge und Pferde. 16.oo Truppe mit sämtlichem Gerät und Pferden gelandet. 19.oo holen nach Lysaker-Fjord. Reede und ankern dort um 19.45 Wachen besetzt, Schiff abgeblendet.
12.5.40	Oslo LysakerFjord-Reede. Wetter: gut.	Warten auf Auslaufbefehl. Wachen besetzt, Schif abgeblendet. Nehmen das 2cm Flak mit 5 Mann Bedienung wieder an Bord.
13.5.40	Oslo. Wetter: gut.	Warten auf Auslauforder. Ladegerät der KMD wird nachgesehen und überholt.

AVI 4263 geh/40

Anlage zu —

14.5.40 Oslo-Lysaker-Fjord Wetter: gut.	Sämtliches Gerät der KMD wird überhol Warten auf Auslaufbefehl.
15.5.40 Auf See, Wetter: gut. Frederikshaven-Reede.	Erhalten Befehl, 3oo im Geleitzug auszulaufen. 3.30 Formierung des Geleitzuges. Fahren im Geleit. 19.oo erhalten Befehl, auf Frederiks-haven-Reede zu ankern, Weiterfahrt nächsten Tag 12.oo. Wachen besetzt, Schiff abgeblendet.
16.5.40 Frederikshaven-Reede. Wetter gut. Auf See.	12.oo gehen Anker auf und formieren Geleitzug. Fahren im Geleitzug.
17.5.40 Auf See. Wetter NO 3.	Fahren im Geleitzug. 3.45 bei Halskov Fsch. Geleitzug entlassen und setzen unsere Reise nach Stettin fort. 6.30 - 7.40 passieren Gr. Belt Minensperrre. D. Donau mit Sperrlotsen als Führerschiff. Nach Passieren der Sperre nehmen Kurs auf Swinemünde.
18.5.40 Stettin. Wetter gut.	2.30 Schiff fest an der Ostsee-Werft in Frauendorf.

gez. Eylmann Lt. z. See
Supercargo "Belgrano".

KODAK SAFETY FILM

M. S. " Belgrano ".

8.6.4o 14.oo Aalborg. Tiefgang: V=11' 4" H=14' 10"	Truppe ist eingeschifft.	Mannschaften 1o/75o Pferde 270 Fahrzeuge 156 Truppengut 119 to Post 228Sack
	Für jeden Mann der Truppe ist eine Schwimmweste, ein Rettungsfloßraum und ein Strohsack vorhanden. Alle weiteren Rettungseinrichtungen sind in betriebsklarem Zustand. Die Ladung ist seefest gestaut. Um 14.oo erfolgt die Ablösung des Supercargos Ltn.z. See (S) Eylmann durch Supercargo Ltn. z. See (S) Suhr.	
16.oo Aalborg. W2/3. leicht bewölkt.	Lotse an Bord. Truppe und Besatzung vollzählig an Bord.	
16.36	Schiff legt mit Schlepperhilfe ab.	
17.oo	Rollenmanöver: Truppe erhält Rettungsfloßplatz zugewiesen und Instruktionen über Handhabung der Rettungsgeräte. Manöver werden des öfteren wiederholt.	
18.38 Hals Barre. W 3 leicht bewölkt.	Lotse von Bord. Truppe erhält Anweisung, Schwimmwesten bis auf Abruf anzulegen.	
18.5o	Formierung des Geleites: Geleitboote: 3 Boote der 15. V.P. 4 Boote der 13.U.J. Flottillenchef Korv. Kapit. Berendt. Handelsschiffe Nr. 1 Hohenhörn, Nr. 2 Paranagua, Nr. 3 Porto Alegre, Nr. 4 Belgrano. Geleitschiffe fahren inn Kiellinie.	
19.oo 21.18 Östre Flak W 3 leicht bewölkt.	pass. Östre Flak an Stb.	
9.6.4o o2o Frederikshaven 2/3 einzelne Wolken.	pass. Frederikshaven Lbj. Kursänderung.	
3.3o	Geleit formiert Dwarslinie. Begleitboote fahren U-Sicherung.	
9.6.4o NO 3/4 leicht bewegte See. 4.oo Wolkenlos.	Truppe hält sich mit angelegten Schwimmwesten an Deck auf. 2 Flugzeuge fliegen Luftsicherung.	
5.oo	pass. Transportgeleitzug mit den Schiffen Warthe, Iller, Wandsbeck und einen Tanker.	
12.oo Tulchuk N3 leicht bewegte See.		
13.3o	Geleit formiert Kiellinie.	
14.oo Horten	pass. Horten.	
15.45	pass. Dröbak. Truppe legt Schwimmwesten ab.	

Anlage zu AVI 4344 geh/44

17.54 Oslo-Reede. 18.15 --"--	Ankern und warten auf Lotsen. Lotse an Bord, Anker auf, mit Schlepperhilfe an Pier.
18.45 Oslo-Hafen.	Schiff fest am Pier. Kaiplatz Nr. 16. Befehl an KMD Oslo: Sofortiger Beginn mit der Entladung.
19.3o-22.oo	Entlöschung der Deckslast und der Truppengüter. Truppe bleibt für die Nacht an Bord Sicherheitswachen ziehen auf.
1o.6.4o Oslo-Hafen. 6.oo wolkenlos.	Fortsetzung der Entladung mit der Schiffsbesatzung und der Truppe.
14.oo	Entlafung ohne Zwischenfall beendet. Diesbezügliche Meldung an KMD Oslo. Befehl an KMD Oslo, Schiff liegt in 2stündiger Bereitschaft.
2o.oo	Sicherheitsposten aufgezogen.
11.6.4o Oslo'Hafen.	Sicherheitsposten aufgezogen. Schiff liegt in 2stündiger Bereitschaft.
2o.oo Oslo Hafen-Reede.	
12.6.4o Oslo Hafen-Reede. 17.1o	Schiff verholt mit Schlepperhilfe vom Pier nach dem Lysaker-Fjord. Luftabwehrwache aufgezogen.
13.-14.6.4o Lysaker-Fjord.	Schiff liegt vor Anker. 2stündige Bereitschaft. Luftabwehrwache aufgezogen.
15.6.4o Lysaker-Fjord. 12.oo Wechselnd bewölkt.	Gehen Anker auf. Erhalten 13. V.P. als Geleit: Formieren Kiellinie. Nr. 1 Belgrano, Nr. 2 Poto Alegre, Nr. 3 Memel. Besonderer Geleitzugsbefehl wurde nicht erteilt.
13.56 Dröbak.	Stoppen Frt. Erhalten Befehl vom Führerboot, die Reise im Geleit mit den Booten Stettin, 13o3 fortzusetzen.
15.25 Guldholmen	Die übrigen Boote der 13. V.P. und MS Memel bleiben zurück.
15.5o	Pass. Bastoy Frt. Formieren Dwarslinie.
16.1o Bastoy frtm. 23.4o leicht bewegte See. geringe Bewölkung.	Näseskar rw 1o9.
16.6.4o 2.53 Skagen Riff. wechselnd bewölkt. 5.oo Hirsholm Lt.	Skagen Frtm. 262° 5 sml. ab. pass. Hirsholm.

6.4o Läsö Rende.	pass. Läsö Rende, Boje nahebei an B.B.
8.3o	Geleit formiert Kiellinie.
1o32. Hals Barre Lcht.	Lotse an Bord, Transporter aus dem Geleit.
11o5 Hals	passieren Hals-Hafen.
1224 Aalborg.	Hafenlotse an Bord.
13.oo	Schiff längsseit D. Bochum am Nöresundby-Pier fest.

Aalborg, den 16. Juni 194o

gez. S u h r
Ltn. z. See (S).

Kriegstagebuch M./S "Belgrano".

5. Transportreise.

18.6.40 Aalborg
7.oo-16.oo W 1, wolkenlos. Übernahme der Truppe: 560 Mann, 392 Pferde 91 Fahrzeuge. Die Ladungsarbeiten wurden vo von dänischen Hafenarbeitern und der Truppe durchgeführt. Irgendwelche Schäden sind bei der Verladung nicht entstanden.

16.oo Sicherheitswachen ziehen auf.

19.6.40 Aalborg.
7.00 Schiff wird unter Schlepperassistenz auf Aalborg Reede verholt.

10.30 Aalborg-Reede
SW 1, wolkenlos. Die Truppe erhält Anweisungen zur Handhabung der Rettungsgeräte. Für jeden Mann ist eine Schwimmweste und genügend Rettungsfloßraum vorhanden. Die Rollenmanöver werden des öfteren geübt.

19.oo Aalborg. Übergabe des Geleitzugbefehles vom Führer der 13. Vp. Kap.-Ltn. Dr. Fischer.

20.o5 Aalborg Reede. Schiff geht Anker auf, Lotse an Bord.
22.32 Hals pass. Hals
23.o7 Hals-Barre pass. Hals-Barre Lt, Lotse von Bord, Truppe legt Schwimmwesten an.
Ost 2, wolkenlos, ruhige See.
23.30 Gelit wird formiert. Doppelte Kiellinie
1. D. "Thetis", 2. MS "Porto Alegre",
3. M.S."Palatia", 4. MS"Belgrano",
5. M.S. "Memel",Sicherungsschiff.
7 Boote der 13. VP fahren U-Sicherung.

20.6.40
1.50 Östre Flak pass. Östre Flak Boje an Stb.
3.30 Läsö Rende. pass. Läsö Rende Boje an Bb.
5.08 Hirsholm pass. Hirsholm Ltm. Geleit formiert, doppelte Dwarslinie.
6.47 pass. Skagen Frt.
12.00 W 2/3 einz.Wolken Hällsö Fr. rw 117°
Leicht bew. See.
16.00 pass Fürder Frt. Fürder Frt. rw 278° 3 sm ab.
SW 3/4, leicht bew. See einzelne Wolken.

Anlage zu AM 4173gh/40

17.02 Tulehuk pass. Tulehuk Lt.
18.30 Bastoy pass. Bastoy Ltm. Geleit formiert doppelte Kiellinie. Truppe legt Schwimmwesten ab
20.17 Dröbak pass. Dröbak Ltm. Geleit formiert einfache Kiellinie

22.14 Lotse an Bord.
23.20 Oslo-Hafen. Schiff fest am Pier. Liegeplatz 22. Truppe verbleibt für die Nacht an Bord. Sicherheitswachen sind aufgezogen.

21.6.40 Oslo-Hafen
7.00-15,00 NW 2/3, wechs. bewölkt.
Ausschiffung der Truppe. Die Ladungsarbeiten wurden von der eigenen Besatzung und der Truppe durchgeführt. Irgendwelche Schäden sind während der Entlöschung nicht aufgetreten.
15.00 Eigene Sicherheitswachen zieht auf.

22.6.40 Oslo-Hafen.
NO 2/3 bedeckt,ztw.Regen.
Wachen und Sicherheitsmaßnahmen nach Vorschrif

23.6.40 Oslo-Hafen.
S 1/2,wechs. bew.
11.03 Schiff holt mit Schlepperhilfe von Pier.
11.31 Lysakker-Fjord Schiff liegt zu Anker.
Wachen und Sicherheitsmaßnahmen nach Vorschrif

24.6.40 Lysaker-Fjord.
14.45 S 2, wechs. bewölkt. Klieven Anker.
15.00 Anker auf. Geleitzug wird gebildet.
7 Geleitboote der 9. V.P.
1. "Paranagua",2. "Belgrano", 3. "Utlandshörn' 4. "Iller".

25.6.40
15.15 Geleit fährt in Kiellinie.
16.42 Geleitzug bildet doppelte Kiellinie.
19.05 Bostöy Prt.
22.05 Bed. Stille, ruhige See.
stark fallend. Baromet.
Förder Lt rw 308 Tulchuk Lt rw 1°
Kabeldampfer Neptun mit Kabelleichter Hoheweg im Schlepp wird in den Geleitzug aufgenommen, als Nr. 2 Belgrano erhält Nr. 4.
Die Handelsschiffe fahren in einfacher Dwarslinie.

26.6.40 WSW 3, bed.
2,00 leicht bew.See.
4.00 W 4/5, bed. ztw. Regen, bewegte See. D. "Neptun und geschlepptes Fahrzeug "Hoheweg" werden aus dem Geleit entlassen und von anderen Geleitbooten übernommen.

5.00 W 5, bed. anhaltender Regen, stark bew. See. mäßige Sicht. pass. Geleitzug (boote der 13.V.P. und die Transporter Bahia, Warthe u. Isar(Donau)

7.00 W 5, bed. Regen, mäßige Sicht. pass. Skagen Frt. Geleit bildet doppelte Kiellinie.
9.32 W 5, einz. Wolken pass. Frederikshaven Lt. an Stb.
12.17 do. pass. Östre Flak Tonne an Bb.
14.30 Geleitzug wird aufgelöst.
14.58 Lotse an Bord.
15.07 pass. Hals-Barre Frt. an Stb.
15.35 pass. Hals
17.10 Aalborg-Reede. Lotsenwechsel.
17.20 Aalborg-Reede. Fallen St.Anker. Schiff erwartet weitere Befehle.

Aalborg, den 26. Juni 1940

gez. S u h r
Ltn. z. See (S).

Abschrift.

Kriegstagebuch M.S. "Belgrano"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.40 07,00	Aalborg	Beginnen mit der Übernahme der Truppe. Zimmerleute der K.M.D. an Bord. Reparieren einige beschädigte Pferdestände. Elektriker der K.M.D. überholen Alarmanlage. 110 Matratzen werden ausgewechselt.
28.6.40 07,00-12,00		nehmen den Rest der Truppe an Bord.
14,00		Instruktion der Truppe über Sicherheitswesen an Bord, antreten mit Schwimmwesten, Verteilung der Leute auf die Rettungsflösse.
18,00		verlassen Aalborg. Für jeden Mann der Truppe ist eine Schwimmweste, sowie Platz für ein Rettungsfloß vorhanden. Wachen werden eingeteilt und aufgezogen. Fahren im Geleitzug, Truppe steht mit Schwimmwesten an Deck.
29.6.40	Auf See Wetter bedeckt, ru ige See	Fahren im Geleitzug. Truppe steht mit Schwimmwesten an Deck und wird weiter im Sicherheitsdienst unterwiesen.
18,33		Bei Dobrack wurde der Geleitzug entlassen, der Geleitzugsbefehl verbrannt
21,00		Schiff fest in Oslo an Nr. 18. Die Truppe wurde nicht mehr gelandet und blieb die Nacht an Bord.
30.6.40 06,00	Oslo Wetter gut.	Beginnen mit der Entladung der Truppe. Es wurde mit eigner Mannschaft in 5 Luken entladen.
16,30		Truppe mit Fahrzeugen, Pferden und Truppengut entladen. Die Truppe wurde ohne Unfälle entladen.
1.7.40	Oslo Wetter gut	Der Pferdedunk wurde in einem Leichter von Bord gegeben. Lösch-und Ladegeräte werden übergolt. Warten auf weitere Befehle.
2.7.40	Oslo Regen	Geräte der K.M.D. werden nachgesehen und in Ordnung gebracht. Warten auf weitere Befehle.
3.7.40	Oslo Regen	Verladegeräte werden überholt und in Ordnung gebracht. Die Offiziere-sowie Mannschaftsräume für die Truppe werden gründlich überholt und gesäubert.
4.7.40	Oslo Regen	Verladegeräte werden in Ordnung gebracht, Pferdestände auf Schäden überholt, diverse Eretter werden erneuert und ca. 10 qm Bodenbelag repariert.
15,25		verlassen Oslo.
16,50	Auf See klar, Wind Süd 5	Formierung des Geleitzuges im Lysackerfjord. Fahren im Geleitzug.
21,50	Wind SSW 6 grobe See Schiff stampft heftig	passieren Färder, verlassen den Oslofjord. Die Nacht verlief ohne Zwischenfälle.

Anlage 34 — AVI 4867 geh/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.7.40	Auf See	Fahren im Geleitzug, keine besonderen Vor-
	klar, Wind SW 5, grobe See	kommnisse.
16,50		Geleitzug entlassen
19,00	A a l b o r g	treffen in Aalborg ein.
		gez. Eylmann, Ltn.z.See (S) Supercargo

Geheim

Abschrift.

D. "Bochum"

Bericht über Lotsen und Kontrolle in schwed. Hoheitsgewässern.

Abschrift.

Am 27.6.40 um 13,20 Uhr norw. Zeit Lotse Johnsen an Bord. Abfahrt Oslo um 14 Uhr mit Schlepperhilfe ablegen vom Pier und drehen im Hafenbecken. Johnsen lotste von Oslo bis zu den schwed. Hoheitsgewässern dicht vor Hällsö und ging um 20,52 Uhr von Bord. 21,10 Uhr kam der schwedische Überwachungsoffizier und 5 Mann an Bord. Legten das Schiff bei Hällsö zu Anker, Sämtliche Waffen und Munition wurden versiegelt und die Funkantenne niedergelegt, die F.T.Apparate versiegelt. Um 21,35 kam der schwedische Lotse J.O. Carlsten an Bord. 22,15 Uhr Untersuchung beendet, setzten Reise fort.

Am 28.6. um 2,45 Uhr Lotsenwechsel bei Lysekil, Lotse R.Monthelä an Bord. Um 6,45 Uhr Lotsenwechsel bei Vinga, Lotse Greenström an Bord. Um 10,12 Uhr kam der Lotse J.C.Ekmann an Bord bei Varberg. Warteten bei Halmstad auf Lotsen, in dieser Zeit von 13,28 Uhr - 14,00 Uhr Untersuchung durch schwed. Überwachungsoffizier und 4 Mann. Setzten Reise fort mit Lotsen Ekmann bis Viken. 17,38 Lotsenwechsel, Lotse K. Friberg an Bord. 17,47 Uhr pass. Sundnetzsperre. 19,57 Uhr Lotsenwechsel bei Taarbak, dänischer Lotse Wallö an Bord. Derselbe brachte das Schiff nach Kopenhagen. Um 20,55 Uhr Schiff fest im Außenhafen Langen Linien Kai.

Sämtliche Lotsen waren gut, irgendwelche Beschwerden können nicht vorgebracht werden. Die Untersuchungen bei Hällsö und bei Halmstad durch die Überwachungsoffiziere waren zuvorkommend und nahmen verhältnismäßig wenig Zeit in Anspruch.

gez. Louis
Ltn. z.See (S)

AVI 4332 geh 140

Anlage zu —

D." B o c h u m ".

1. Reise von Stettin nach Oslo und zurück.

19. 4. 12.oo Stettin, Viehhofkai, östl.3 bewölkt, trockenes Wetter.

Begannen um 14.oo mit der Übernahme von Brennund Schmierstoff. Landgangserlaubnis für Besatzung bis 22.oo.

20. 4. 12.oo Stettin, Viehhofkai, östl.2, trocken, heiter.

Beendigung der Übernahme von Brenn und Schmierstoffen um 5.oo. Das Schiff war um 14.oo klar zur Einschiffung. Beginn der Einschiffung von folgenden Formationen um 16.oo:
Eisenbahnbaukomp. 40 = 5/200 Mann.
mittlere Betr.-Stoffkol. = 1/35 Mann.
E-Hafen Kdtr. 2/IV = 12 Mann.
E-Hafen Kdtr.18/IV = 15 Mann.
total = 6/262 Offiz. und Mann.

Außerdem wurden eingeschifft, 43 Fahrzeuge und ca 200 cbm Truppengut. Landgangsverbot für Besatzung und für eingeschiffte Truppen.

21. 4. 12.oo Stettin, Viehhofkai, SW-lich trocken wechselnd bewölkt.

1.oo Beendigung der gesamten Einschiffung. 11.oo Meldung an K.D.m. Stettin. Landgangsverbot für Besatzung und eingeschiffte Truppen.
Vormittags: 1 Obermaat
6 Mann Flakbedienung.
1 Signalgast an Bord.
Unbedingt notwendige Ausrüstung konnte bis zur Abfahrt nur teilw. geliefert werden. Die eingeschifften Formationen wurden mit Alarm- und Sicherheitsvorschriften bekannt gemacht. Das Anlegen der Schwimmwesten wurde geübt. Offiz. und Mannschaften auf num numerierte Flöße verteilt.
17.o4 Abfahrt Stettin unter Lotsenführung.

21. 4. 24.oo 54 24 N 14 03 Ost
NO 4, trocken, leicht bewegte See, bedeckt, gute Sicht.

21.oo Lotsenwechsel bei Swinemünde. Sperrlotse an Bord. 22.15 Sperrlotse von Bord. MA und 2 cm Flak M.A., sowie sämtl. für die Sicherheit vorgesehenen Posten wurden besetzt. Sonst keine besonderen Ereignisse.

22. 4. 4.oo 54 59 N 13 05 Ost
NO 4, dunstig, See mäßig bewegt, bewölkt, mäßige Sicht.

Keine besonderen Ereignisse.

Anlage zu AVI 2356 geh /40

22.4. 8.oo 54 2o N
12 38 Ost Nord 1/2
stark diesig u. bedeckt.
Schlechte Sicht.

6.22 Sund-Sperrlotse an Bord.
7.33 Sperre passiert, Lotse von Bord
Sonst keine besonderen Ereignisse.

22.4. 12.oo 55 50 N 12 43 Ost.
N 2, diesig leicht bew.
See, bewölkt, mäßige Sicht.

Drogden Ftr. bis Tuerbeck Boje,
9.47-11.1o dänischer Lotse an Bor
11.5o nehmen von M 13 der 2. M.S.
Halbflottille Bootsmann, sowie ein
en Funkgast und ein U.K. Gerät an
Bord. Ab 12.oo fahren im Geleit de
der 2. M.S. Halbflottille.

22.4. 16.oo 56 24 N, 12 14 Ost N4
Starker Nebel, leicht bew.
See, keine Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Führerbootes. Um 13.2o wurde wegen Nebel Alarmsignal gegeben. Sämtl. Formationen und freie Schiffsbesatzung traten mit umgelegten Schwimmwesten bei den Booten bzw. Rettungsflößen an.

22.4. 20.oo 57 01 N 11 43 Ost
NNW 2, wechselnde Sicht
leicht bew. See, Vollmond.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Bis 16.2o starker Nebel, dann klares Wetter. Um 17.oo Alarm beendet. Sonst keine bes. Ereignisse.

22.4. 4.oo 58 11 N 10 44 Ost
Nord 1, klares Wetter,
einzelne Wolken, ruhige
See, gute Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse.

23.4. Ruhige See, einzelne Wolken,
gute Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Auf 57 39 N, 10 44 Ost wurde um 05o Wandsbeck im Geleitzug aufgenommen. Sonst keine besonderen Ereignisse.

23.4. 8.oo 58 58 N 10 39 Ost,
NNW 1, klares Wetter,
ruhige See, gute Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse.

23.4. 12.oo 59 44 N 0 35 Ost
NNW 1, schönes klares
Wetter, einz. Wolken.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerboots.
12.35 Bootsmann Mayer u. Funkgast.von Bord. 12.50 Entlassung aus Geleitzug. 13.o5 Ankerten auf Oslo-Reede. Seeposten eingezogen, Hafenposten aufgezogen.
18.57 Verholten unter Lotsenführung vom Ankerplatz nach Philippstadt-Mittelkai. 21.oo Beginn der Ausschiffu

Bei Ank. Oslo:
Tiefgang = 15 9
Trinkwasser= 88ts.
Waschwasser=73 ts.
Kesselwasser;330 ts.
Kohlenbestand=756 ts.
Proviant für 50 Tage.

24.4. 12.oo Oslo-Hafen, leicht bewölkt, schönes Wetter, nachts mondhell. Von 91/2 - 17.oo wurde in Luke 446 mit je einem Gang norw. Arbeiter gelöscht. Ab 14.oo Landgangserlaubnis, für Besatzung. Nachts verstärkte Flakwache.

Von 030-3.3o mußte die Ausschiffung wegen Fliegeralarm unterbrochen werden. Es wurde bei Insichtkommen feindlicher Flugzeuge Feuererlaubnis erteilt. 3.3o Fortsetzugn der Ausschiffung. 8.3o Beendigung der Auschiffung. Dauer 91/2 Std. 91/2 Meldung an K.D.M. Oslo.

25.4. 12.oo Oslo Hafen. Umlaufend, schönes Wetter, leicht bewölkt, nachts mondhell.

Von 7-17.oo Wurde m. 2 Gang norw. Arbeiter gelöscht. 17.oo Ladungsarbeiten beendet. Meldung an K.D.M. Oslo abgegeben. 20.oo verholten das Schiff unter Lotsenführung zum AnkerplatzLysakkerfjord. Nachts verstärkterFlak. Landgangsverbot.

26.4. Oslo-Reede. Stille. klarer Himmel, mondhell. Munitionsverbrauch: f- 2cm Flak MA=51 Schuß. f- MA C 34=250 Schuß.

Von ca. 2.oo-3.15 feindl. Luftangriffe auf Oslo. Bei Insichtkommen feindlicher Flugzeuge wurde Feuerlaubnis erteilt. Es würden ca 30 Bombeneinschläge gezählt, davon mehrere ganz in der Nähe. Ein in unmittelbarer Nähe des Ankerplatzes im Walde gelegenes Blinkfeuer, welches unverkennbar den feindlichen Flugzeugen zur Orientierung diente, wurde durch MGs der ebenfalls vor Anker liegenden Vorpostenboote beschoßen und zum Erlöschen gebracht.

26.4. 8.oo Oslo-Fjord. Umlaufend 1, leicht bewölkt, gute Sicht, ruhige See.

4.25 Verließen im Geleit des 15. M.S. Flottille u. Art. Schulboot Fuchs die Osloer-Reede. Seeposten aufgezogen. Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.

26.4. 16.oo 58 11 N 10 45 Ost. SC 5, regnerisch, gute Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse. Zum Niederhalten feindl. U-Boote wurden von den Vorpostenbooten Wasserbomben geworfen.

26.4. 16.oo Grobe See, gute Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse.

Ziemlich grobe See, bedeckt, mäßige Sicht.

20.oo Geleitzug fährt nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse.

24.oo 57 03 N 11 10Ost. SSO 4 regnerisches Wetter, mäßige Sicht.

Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes.

27.4. 4.oo 56 31 N 11 24 Ost.

Geleitzug fährt nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse.

27.4.	16.oo 55 38 N 10 48.5 Ost. Ost 4-5, bedeckt, mäßige See, gute Sicht.	Geleitzug fährt nach Befehl des Fischerbootes. Sonst keine bes. Ereignisse. 20.oo Fuhren nach Befehl des Fischerbootes. 18.3o Entlassen aus dem Geleitzug beider Südlotsenstation, Großer Belt. Trotz wiederholter Anfragen, konnten wir keinen Bestimmungshafen erfahren. Dampften daher nach Stettin. Verstärkte Flakwache eingezogen.
27.4.	54 22 N 12 07 Ost OnO 5/6, bewölkt, zieml. grobe See, dunkle Nacht.	Keine bes. Ereignisse.
28.4.	8.oo 54 36 N 13 46 Ost O n O 8, meist bedeckt, grobe See, gute Sicht.	1.25–2.15 dampften in Kiellinie des Lotsendampfers durch die Gjedser-Sperre. Keine bes. Ereignisse.
28.4.	12.ooIn der Sperre. O nO 7, leicht bewölkt, grobe See, gute Sicht.	11.40 Sperrlotse an Bord. 12.32 Sperre passiert. 12.50 Lotsenwechsel bei Swinemünde. 16.13 Lotsenwechsel, Stettiner Hafenlotse an Bord. 17.30 Schiff gut und sicher am Dunzig-Kai fest, Landgangserlaubnis für Besatzung und militärischer Besatzung.

Bestände bei Ank. Stettin:
Kohlen: 600 ts.
Trinkwasser: 70 ts.
Waschwasser: 70 ts.
Kesselwasser: 330 ts.
Proviant für 49 Tage.

Tiefgang bei Ankunft Stettin: 14 11.

gez.: B a u m.
Ltn. z. See (S) Supercargo.

Kriegstagebuch D. "Bochum" 14/11

2. Reise Stettin - Oslo und zurück.

1940

29.4. 12,00	Stettin Ost 4, bewölkt, trocken.	13,00 Uhr Supercargo Lt.z.S.(S) H.Baum von ~~an~~ Bord (Dienstreise nach Bremen). Vertreter: Lt.z.S.(S) Grasser. Keine besonderen Ereignisse. Landgangerlaubnis bis Wecken.
30.4.12,00	Stettin S.S.O.3/4 bewölkt,trocken	8,00 Beginn der Einschiffung unter Leitung von Lt.z.S. (S) Grosser. 21,00 Uhr Beendigung der Einschiffung. Es wurden folgende Formationen eingeschifft Panzer-Abw.Abt. 48 15/350 Offz.u.Msch Lw.Bau Bataillon 305/III 1/163 " " " Bäckerei-Komp.d.2.Gebirgs-division = 1 Mann. An Fahrzeugen wurden übergenommen: Panzer-Abw.Abt.48 = {109 Fahrzeuge {18 Geschütze. Lw.Bau-Bat. 305/III= 4 Fahrzeuge. Landgangerlaubnis bis 22,00 Uhr. Das Schiff wurde mit einem Tarnanstrich versehen. 400 Schuß für 2 cm Flak M.G. an Bord.
Matratzen und Schwimmwesten wurden sofort nach Einschiffung an sämtliche Truppen verteilt. Sperrlotse Winkler wurde lt. Befehl der K.M.D. Stettin eingeschifft und in einer Kabine untergebracht.		
1.5. 12,00	Stettin Östl.3,heiter, trocken.	Ergeänzen Trinkwasser und Ausrüstung. Besatzung machte das Schiff seeklar. 18,00 Uhr Lt.z.S.(S) H.Baum von Dienstreise an Bord. Landgangserlaubnis bis 22,00 Uhr.
2,5. 12,00	Stettin Ost 3, heiter, trocken.	Das Anlegen der Schwimmwesten wurde mit den eingeschifften Truppen mehrfach geübt. Ferner wurden die eingeschifften Truppen durch Tagesbefehle mit den Alarmvorschriften bekanntgemacht und auf de nummerierten Flöße verteilt. 10,00 Uhr erhalten Auslaufbefehl für den 2.5.40, 6,00 Uhr. Landgangsverbot. 15,00 Uhr Geleitbefehl an Bord. 16,30 Uhr Abmeldung des Schiffes auf d.K. M.D.Restausrüstung an Bord. 16,30. Es wurden noch 31 Mann von der 2. Gebirgsdivision eingeschifft. Mit der nachträglich eingeschifften Truppe wurde sofort das Anlegen der Schwimmwesten geübt. Die Truppe wurde auf nummerierte Flöße verteilt und mit den Alarmvorschriften bekannt gemacht.

Bestände bei Abfahrt Stettin

15 000 Schuß f. M.G. C.34
550 " " 2 cm Flak M.G.
Kohlen: 570 t
Trinkwasser 87 t
Kessel " 160 t
Wasch- " 60 t
Proviant f. 29 Tage.

Tiefgang des Schiffes ab Stettin V: 12 ' 10 H: 15 ' 9.

Anlage zu AVI 2854 geh/14-12-

3.5., 12,00	54° 12 ' N. 14 0 9,15 Ost ONO 3/4, bewölkt, mäßig bewegte See, gute Sicht.	6,04 Uhr verlassen unter Lotsenführung und Schleppeerhilfe Stettin. Seeposten aufgezogen. 6,50 Uhr Lotsenwechsel bei der Hafenlotsenstation. 7,10 Uhr Schlepper entlassen. Im Laufe des Vormittags wurden Alarmübungen mit ungelegten Schwimmwesten wiederholt. Außerdem wurden zur Sicherheit des Schiffes mit Erlaubnis des Supercargos, weitere 12 M.G!s und 4 Panzerwabwehrgeschütze in Stellung gebracht. 2 Scherenfernrohre wurden an günstiger Stelle aufgestellt. M.G's, Geschütze und Fernrohre wurden ständig besetzt. 10,01 Lotsenwechsel bei Swinemünde. 10,55 Sperre passiert, Lotse von Bord. Verstärkte Seeposten aufgezogen. Sonst keine besonderen Ereignisse.
3.5. 16,00	54° 43 ' N. 13° 12 ' Ost. O.N.O. 4, leicht bewölkt mäßig bewegte See, gute Sicht.	Keine besonderen Ereignisse.
3.5. 20,00	54° 22,5 N 12° 08 'Ost N.O.N. 4 - 5. leicht bewölkt mäßig bewegte See,gute Sicht.	18,37 - 19,21 passierten unter Lotsenführung die Gjedser Sperre. Ab 19,21 steuerten die von der K.M.D. Stettin befohlenen Kurse. Sonst keine besonderen Ereignisse.
3.5. 24,00	54° 9,5 ' Nord 11° 15 ' Ost. NON 4 bewölkt, mäßig bewegte See, gute Sicht dunkle Nacht.	Steuerten die von dr K.M.D. Stettin befohlenen Kurse. Sonst keine besonderen Ereignisse.
4.5. 4,00	54° 36 ' Nord, 11° 10 ' Ost. NO 4 leicht bewölkt, mäßig bewegte See,gute Sicht,dunkl.Nacht.	Steuerten die von der K.M.D. Stettin befohlenen Kurse. Sonst keine besonderen Ereignisse.
4.5. 8,00	54° 52 ' N. 10° 53 ' Ost. O.N.O. 5/6,mäßig bewölkt, zieml. grobe See, gute Sicht.	6,00 Uhr Zusammenstellung des Geleitzuges durch den Kommandanten einer U-Jäger-Flottille bei der Lotsenstation Süd Großer Belt. 6,27 Uhr Nehmen als Richtungsschiff Sperrlotsen an Bord. 7,00 Uhr Befehl zum Anlegen der Schwimmwesten für alle an Bord befindlichen Truppen und Besatzungsmitglieder. Fuhren unter Lotsenführung als Richtungsschiff durch die Gjedser Sperre.

4.5. 12,00	55° 31'N. 10° 57'Ost. N.N.O. 6, einzelne Wolken,mäßig bewegte See, gute Sicht.	8,13 Uhr Sperre passiert, Lotse von Bord. Flottillenchef an Bord zur Erteilung weiterer Instruktionen. 8,30 Uhr Flottillenchef von Bord. Ab 8,45 Uhr Fahren nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
4.5. 16,00	56° 08 ' N.11° 13'Ost. O.N.O., mäßig bewölkt mäßig bewegte See, gute Sicht.	Fuhren nach dem Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
4.5. 20,00	56° 33'N,11° 51'Ost. O.N.O. 4, mäßig bewölkt,leichte bewegte See, gute Sicht.	Fuhren nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
5.5. 4,00	57°41'N.,11°04'Ost. N.O.3, klarer Himmel,leicht bewegte See,gute Sicht.	Fuhren nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
5.5. 8,00	58°11'N, 10°38'Ost. N.O. 3, klarer Himmel,leicht bewegte See,gute Sicht.	4,45 Uhr Ubootsgefahrsignal vom Führerboot. Es wurde sofort Alarm gegeben. Das Schiff wurde 60° nach Backbord abgedreht und auf äußerste Fahrt gegangen. 5,00 Alarm beendet. Fuhren nach Befehl des Führerbootes.
5.5. 12,00	58°36,5'N,10°10'Ost. NNO. 3 -4, klarer Himmel, leicht bewegte See, gute Sicht.	Fuhren nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
5.5. 16,00	59°07'N,10°39'Ost. N.N.O. 2 leicht bewölkt,ruhige See gute Sicht.	Fuhren nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
5.5. 20,00	Oslo Reede. N.N.O 2 mäßig bewölkt Tiefgang b.Ankunft:V:12'3 H: 15 ' 0 Bestände: Kohlen: 470 ts. Trinkwasser: 64 ts Waschwasser: 55 ts Kesselwasser: 120 ts Proviant für 25 Tage.	19,00 Uhr eine Stunde zurück auf M.E.Z. 20,00 Entlassung aus Geleitzug. 20,05 ankerten auf Oslo-Reede. Seeposten eingezogen, Hafenposten aufgezogen. Von 20,40 bis 21,30 verholten das Schiff unter Lotsenführung und Schlepperhilfe von der Reede zum Ausschiffungspier. Landgangsverbot. Um 22½ Uhr wurde die Lw.Bau-Komp-305/III bis auf 24 Mann ausgeschifft und bezog Quartier an Land. Arbeitskommandos wurden von der Truppe zum 6.5.40 7,00 Uhr angefordert.

6.5. 12,00	Oslo. Nördl. 2, bewölkt trockenes Wetter.	7,30 Beginn der Ausschiffung. 13,30 Beendigung der Ausschiffung. Ausschiffungsdauer abzügl.Pausen 5 Std. 11,00 Meldung auf K.M.D. Oslo. Schiff wurde sofort nach der Ausschiffung seeklar gemacht. Landgangserlaubnis bis 22,00 Uhr.
7.5. 12,00	Oslo N.N.O. 3, regnerisches,trübes Wetter.	Von 11,40 bis 12,30 Uhr verholten das Schiff unter Lotsenführung und Schlepperhilfe vom Ausschiffungspier zur Söringbrücke und landeten dort anschließend 4 Torpedos nebst sämtlichem Zubehör. Von 16,25 . 17,05 Uhr verholten das Schiff unter Lotsenführung und Schlepperhilfe von der Söringbrücke zum Lysaker-Fjord und ankerten dort lt.Befehl K.M.D. Oslo. Sonst keine besonderen Ereignisse.
8.5. 12,00	Oslo-Reede. S.O.1 Frühnebel, sonst schönes, trockenes Wetter.	Flakbedienung reinigte M.G.'s. 6 Mann der Schiffsmannschaft wurden in der Handhabung der M.G!s. unterwiesen. Sonst keine besonderen Ereignisse.
9.5. 12,00	Oslo Reede Umlfd. 1, bewölkt, trocken.	Flakbedienung machte Bootsdienst. Sonst keine besonderen Ereignisse.
10.5. 12,00	Oslo Reede. N-W-lich 1 bewölkt,trocken.	Flakbedienung machte Bootsdienst. 18,00 Uhr Auslaufbefehl ohne Geleit durch die schwedischen Schären für den 11.5., 4,00 Uhr an Bord. Sonst keine besonderen Ereignisse.
11.5. 8,00	59°21'N,10°36'Ost. Nord 4, mäßig bewölkt,leicht bewegte See,gute Sicht.	4,58 Uhr M 15 Ost-Zt. verließen mit D. Itauri und D."Hans Rickmers" die Osloer Reede ohne Geleit. Da die Rückreise nach Stettin durch die schwedischen Schären befohlen war, legten alle Militärpersonen an Bord Zivilkleidung an. Alle Geheimpapiere wurden zusammen mit den Uniformen verborgen. Die M.G.'s wurden gebrauchsunfähig gemacht und die abmontierten Teile mit der gesamten Munition in eine verschließbare Kammer verstaut. Die militärische Besatzung wurde als Matrosen bzw. Heizer in die Mannschaftsliste aufgenommen und provisorisch im Schiffstagebuch nachgemeustert. Es wurden alle Vorkehrungen getroffen, damit nichts Verdächtiges gefunden werden konnte. Sonst keine besonderen Ereignisse.

Bestände bei Abfahrt in Oslo:

Kohlen =
Trinkwasser = 57 ts
Waschwasser = 42 ts
Kesselwasser = 93 ts.
Proviant für 20 Tage.

Tiefgang: V: 11'4
H: 14;5

11.5.	12,00	58°58'N,11°06'Ost (Ankerten bei Nord Helsö-Frt). NNW 2/3, mäßig bewölkt,leicht bewegte See, gute Sicht.	10,15 Uhr erreichten die norwegisch-schwedische Reichsgrenze. 10,58 schwedischer Kontrolloffizier an Bord. Das Schiff wurde genau nach Militärpersonen, Waffen usw. durchsucht. Die Musterrolle,Schiffstagebuch und sämtliche Schiffspapiere mußten vorgelegt werden. Die Funkstation und die an Bord befindliche Munition wurden versiegelt.
11.5.	16,00	58°50'N, 11°05'Ost. NNW 3,mäßig bewölkt,leicht bewegte See,gute Sicht.	14,35 Uhr Durchsuchung und Abfertigung beendet. Erhielten Erlaubnis zur Fortsetzung der Reise. Es blieben drei schwedische Marineangehörige ~~an~~ eines Küstenwachbootes als Be~~satzung~~wachung an Bord. 14,56 setzten unter Lotsenführung und Begleitung des Küstenwachboote die Reise fort. Sonst keine besonderen Ereignisse.
11.5.	20,00	58°13'N,11°18'Ost NNW 3/4, stark bewölkt, mäßig bewegte See, gute Sicht.	17,03 Uhr schwedische Marineangehörige im Vöderö-Fjord von Bord. Küstenwachboot stellte Begleitung ein. Setzten unter Lotsenführung innerhalb der Dreimeilenzone die Reise nach Stettin fort. 19,15 erreichten Tovas Ungar Boje. 19,40 Lotsenwechsel bei Tovas Ungar Boje. Sonst keine besonderen Ereignisse.
11.5.	24,00	57°44'N, 11°33'Ost NO 2 mäßig bewölkt, leicht bew. See,gute Sicht.	21,50 Uhr Lotsenwechsel bei Paternoster. 22,25 ankerten bei Marsstrand 22,40 Lotsen von Bord. Sonst keine besonderen Ereignisse.
12.5.	4,00	57°44'N,11°33'Ost N 2/3 bedeckt, leicht bew.See, gute Sicht.	Keine besonderen Ereignisse.
12.5.	8,00	57°25'N,12°46'Ost NW 3,leicht bewölkt,leicht bew. See,gute Sicht.	5,06 Uhr Lotse an Bord. 5,07 Anker auf. Setzten unter Lotsenführung Reise fort 6,430 - 6,45 Lotsenwechsel bei Vingo. Sonst keine besonderen Ereignisse.
12.5.	12,00	56°45'N,12°32'Ost WNW 4, leicht bewölkt, mäßig bew. See,gute Sicht.	9,58 - 10,12 Uhr Lotse bei Varberg von Bord. Setzten Reise ohne Lotsen fort. Sonstkeine besonderen Ereignisse.
12.5.	16,00	56°08'N,12°33'Ost. N.W.5,leicht bewölkt,mäßig bew. See,gute Sicht.	Keine besonderen Ereignisse.

12.5.	20,00	55°31'N, 12°51 Ost N W 4, leicht bewölkt, mäßig bewegte See, gute Sicht.	15,50 - 16,40 Uhr warteten bei Viken auf Lotsen. Nachdem anscheinend kein Lotse mehr zur Verfügung stand, setzten Reise ohne Lotsen fort. 17,19 Uhr passierten Kronborg. Erhielten durch die Signalstation die Aufforderung, bei Malmö einen Lotsen an Bord zu nehmen. 19,14 Lotse bei Malmö an Bord.
12.5.	24,00	54°52'N, 13°09'Ost WNW 3, leicht bewölkt, leicht bew. See, gute Sicht.	20,40 Uhr nach Passieren der Trindel- und Korgrund-Rinne Lotse bei Skaner Mole von Bord. 21,46 - 22,44 pass. unter Lotsenführung die Sundsperre. Die M.G.'s wurden wieder schußbereit gemacht. Sonst keine besonderen Ereignisse.
13.5.	4,00	54°18,5'N, 14°04'O. WNW 3, leicht bewölkt, leicht bew. See, gute Sicht.	Keine besonderen Ereignisse.
13.5.	~~12,00~~	~~Stettin WNW 2, wechs. bewölkt, ztw. leichte Hagelschauer.~~	
	8,00	Revier Swinemünde-Stettin. W-lich 1, leicht bew. gute Sicht.	6,00 Lotse vor Swinemünde an Bord. 6,27 pass. Swinemünde. Sonst keine besonderen Ereignisse.
13.5.	12,00	Stettin WNW 2, wechs. bewölkt, ztw. leichte Hagelschauer.	10,00 Erreichten Stettin mit Schlepperhilfe. Machten das Schiff gut und sicher an der Ostseewerft fest. 10,30 Schlepper entlassen. 10,35 Lotse von Bord. Das Schiff ist bei Ankunft Stettin klar zur Einschiffung. Tiefgang b.Ank. V: 11'9 H: 14'5" 11,00 Uhr telefonische Meldung an K.M.D. Stettin.

Bestände:

Kohlen:	375 ts
Trinkwasser:	54 ts
Waschwasser:	35 ~~70~~ ts
Kesselwasser:	70 ts

Proviant für 17 Tage.

Stettin, den 13.5.1940.

gez. H. Baum,
Lt.z.S.(S)
Supercargo.

Abschrift.

An die

Kriegsmarinedienststelle Oslo
z.H. Korv.Kapt. Bekmann.

Auf Befehl der K.M.D! Oslo verließen wir die Osloer Reede zusammen mit D. "Itauri" und D. "Hans Rickmers" am 11.5., 4,58 Uhr (M 15 Grad Ostzeit) ohne Geleit, befehlsgemäß durch die w schwedischen Schären. Wie verabredet, fuhr D. "Bochum" als drittes Schiff. Während der Fahrt bis zur norwegisch - schwedischen Reichsgrenze legten alle an Bord befindlichen Militärpersonen Zivilkleidung an. Die Munition wurde in eine verschließbare Kabine verstaut und an der Grenze die M.G's. gebrauchsunfähig gemacht. Die abmontierten Teile wurden ebenfalls verstaut. Die militärische Besatzung wurde in die Mannschaftsliste des Schiffes als Matrosen bzw. Heizer nachgetragen und im Schiffstagebuch provisorisch angemustert.

Um 10,15 Uhr erreichten wir die schwedische Reichsgrenze. Nach ca. 40 Minuten kam ein schwedischer Kontrolloffizier an Bord und wies dem Schiff einen Ankerplatz bei Nord - Helsö Feuerturm an. Hier ankerten wir um 11,43 Uhr auf Breite 58,58 Nord, Länge 11,06 Ost. Kurz darauf kam die schwedische Militärbehörde und der Lotse an Bord. Das Schiff wurde von Marineangehörigen durchsucht, besonders die Laderäume. Die Musterrolle, das Schiffstagebuch und sämtliche Schiffspapiere mußten vorgelegt werden. Die Funkstation, sowie die Kabine mit der an Bord befindlichen Munition und M.G.-Teile wurden versiegelt. Die Durchsuchung bzw. Abfertigung dauerte bis 14,35 Uhr und wurde danach die Erledigung der Abfertigung dem Schiff bescheinigt. 14,56 Uhr traten wir unter Lotsenführung und Begleitung eines Wachbootes die Fahrt durch die schwedischen Schären an. Außerdem blieben zwei schwedische Marineangehörige als Bewachung an Bord. Diese wurden um 17,03 Uhr im Väderö - Fjord vom Wachboot von Bord genommen und stellte dieses hier ebenfalls seine Begleitung ein. Vom Helsö bis Väderöbod besteht Lotsenzwang. Auf Wunsch des Kapitäns blieb jedoch der Lotse bis Lysekil an Bord. 19,40 Uhr Lotsenwechsel bei Towas - Ungar Boje. 21,50 Uhr Lotsenwechsel bei Paternoster. Da wir wegen der eingebrochenen Dunkelheit (Küstenfeuer brennen nicht) keine bestimmten Objekte mehr ausmachen konnten, wurde das Schiff bei Marsstrand um 22,25 Uhr vor Anker gelegt.

gelegt. 22,40 Uhr Lotse von Bord. 22,50 Uhr schwed.Kontrolloffizier an Bord, welcher die Versiegelungen und den Abfertigungsschein prüfte. Der Kontrolloffizier bei Marsstrand gab uns die Erlaubnis, bis 5,00 Uhr deutsche Zeit vor Anker liegen zu dürfen. 5,00 Uhr hievten Anker, 5,06 Lotse an Bord, 5,07 setzten unter Lotsenführung Reise fort. 6,30 - 6,45 Uhr Lotsenwechsel bei Vinga. 10,12 Uhr Lotse bei Varberg von Bord. Hier setzten wir die Reise innerhalb der schwd.Dreimeilenzone ohne Lotsen fort. Kurz vor dem Ort Viken, genau 15,30 Uhr setzten alle drei Schiffe die Lotsenflagge,um neuen Lotsen an Bord zu nehmen. Da anscheinend nur zwei Lotsen vorhanden wären, die sich auf "Hans Rickmers" und "Itauri" an Bord begaben, wurde um 16,40 Uhr die Reise ohne Lotsen fortgesetzt. 17,10 Uhr passieren Kronberg und erhielten von hier durch Flaggensignal die Aufforderung bei Malmö einen Lotsen an Bord zu nehmen. 19,14 Uhr Lotse bei Malmö an Bord. Fuhren den befohlenen Weg Trindel- und Korgrund-Rinne. 20,40 Uhr letzter schwed.Lotse bei Skaner-Mole von Bord. 21,46 bis 22,44 Uhr passierten unter Lotsenführung die Sundsperre.

Durch den 4½-stündigen Aufenthalt bei Strömstad konnten wir am ersten Tag unser gestecktes Ziel Vinga nicht mehr erreichen. Bei Vinga ist der beste Ankerplatz. Es brennen an der ganzen schwed.Küste außer Maseskär keine Feuer. Die Grenzbricken sind nur teilweise vorhanden. Das Feuerschiff bei Malmö liegt nicht aus.

Stettin, den 13.5.1940
gez. H.Baum.
Lt.z.S.(S)
Supercargo D. "Bochum"

A b s c h r i f t

Kriegstagebuch D. " B o c h u m "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.40	Stettin - Frauendorf	Handwerker des Marinearsenals bauen Pferdeställe ein. Schiff wurde zur Einschigfung klar gemacht
10,00		Meldung auf K.M.D.Stettin. Sonst keine besonderen Ereignisse.
15.5.40	Stettin-Frauendorf	Handwerker und Arbeiter des Marinearsenals bauen Pferdeställe ein. Matr.Hüttmann versetzt zum Sonderkommando Stettin. Matr.Hensel an Bord D. " Bochum " kommandiert. Nehmen Ausrüstung an Bord.
19,00		Truppentransportführer Hauptmann Hans zur Besprechung an Bord. Sonst keine besonderen Ereignisse.
[illegible].5.40	Stettin-Dunzig-Kai	
09,00		Einbauen der Pferdeställe beendet.Schiff klar zur Einschiffung.
05,42		Verholen unter Lotsenführung und Schlepperhilfe von der Ostseewerft nach dem Dunzig-Kai
07,15		Schiff am Dunzig-Kai fest.Arbeitskommandos an Bord.
07,45		Beginn der Einschiffung mit 4 Gängen. Da um 10,00 Uhr alle zur Einschiffung klarstehenden Fahrzeuge verladen waren, musste die Einschiffum von 10,00 bis 14,00 Uhr unterbrochen werden.
14,00		Nach dem Eintreffen weiterer Formationen Fortsetzung der Einschiffung. Gegen 17,30 erhielten den Befehl, nur die Fahrzeuge der eingeschifften Truppe zu verladen und die bereits an Bord genommenen Pferde wieder auszuschiffen.
[illegible],15		Beendigung der Teileinschiffung und Ausschiffung der schon verladenen Pferde. Die 14.Komp. des J.R.310 blieb zur Besatzung aller Wachen an Bord. Sonst keine besonderen Ereignisse.
17.5.40	Stettin-Dunzig-Kai	
06,00-11,00		wurden wieder eingetroffene Fahrzeuge mit 3 Gängen verladen.
16,00		Meldung auf K.M.D. Sonst keine besonderen Ereignisse.
18.5.40 10,00		Erhielten Befehl z ur Truppen-und Pferdeeinschiffung für den 19.5.40. Sonst keine besonderen Ereignisse.
19.5.40 08,00		Beginn der Truppen-und Pferdeeinschiffung,sowie der noch ankommanden Restfahrzeuge mit 5 Gängen. Beendigung der gesamten Einschiffung um 19,00 Uhr. Da während der ganzen Tage immer neue Formationen zur Einschiffung gemeldet wurden,

AVI 4828 geh

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.5.40		mußte die Einschiffung mehrfach unterbrochen werden.
15,00		wurden 4 Gang der Hafenarbeiter entlassen.
19,30		Meldung an K.M.D.Stettin. Erhalten Auslaufbefehl für 20.5.40 um 08,00 Uhr. Bestände ab Stettin: Kohlen 350 t Trinkwasser 85 t Waschwasser 80 t Kesselwasser 160 t Proviant für 17 Tage Tiefgang bei Anfahrt: V.12' 7 " H.15' 4 " Während des Nachmittags mußten sämtliche an Bord eingeschifften Truppen mit den Alarmvorschriften und mit dem Anlegen der Schwimmwesten bekannt gemacht.Gleichzeitig wurden die Truppen über das Verhalten an Bord unterrichtet und alle an Bord befindlichen Personen auf die Flösse verteilt. Um 17,00 Uhr wurde ein Probealarm für U-Bootsgefahr gegebdn . Jede Flossmannschaft trat schnellstens mit ungelegten Schwimmwesten bei den Flössen an. Sonst keine besonderen Ereignisse.
20.5.40 08,00	Swinemünde-Kaiserfagrt	Verliessen unter Lotsenführung und Schlepperhilfe den Stettiner Hafen.
08,48		Hafenlotse von Bord.
09,24		Schlepper entlassen.
11,25		passieren Einfahrt Kaiserfahrt. Ab 08,00 Uhr Seeposten besetzt. Sonst keine besonderen Ereignisse
12,21	bedeckt,dichter Nebel	Lotse von Bord
12,30	mäßig bewegte See 54°30'XN 13°51'Ost	Befehl zum Anlegen der Schwimmwesten aller an Bord befindlichen Personen. Fahren der Sicht entsprechend mit mäßiger Geschwindigkeit. Sonst keine besonderen Ereignisse.
	54°44' XN N 13°21'Ost NNO 3 bedeckt Nebel leicht bewegte See	Fahren der Sicht entsprechend mit mäßiger Geschwindigkeit. Sonst keine besonderen Ereignisse.
23,45- 00,30		Folgen dem Sperrlotsendampfer durch die Gjedser-Sperre. Sonst keine besonderen Ereignisse.
21.5.40	54° 26' N 12° 23'Ost NNO 2/3, bedeckt,diesig leicht bewegte See	Nach Passieren der Gjedser Sperre ankerten wegen Nebel auf 54° 24' N 12° 15' Ost Sonst keine besonderen Ereignisse.
04,56		Anker auf. Setzten Reise fort. Sonst keine besonderen Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.5.40 09,27-10,40	55° 05' N 11°2,5'Ost NNO 2 bewölkt,ruhige See,mäßige Sicht	Passierten unter Lotsenführung die Südsperre Gr.Belt
10,40		Lotse von Bord.
11,15		U-Bootsalarm zur Probe. Alle an Bord befindlichen Truppen traten mit umgelegten Schwimmwesten bei den Flössen an.
11,35		Alarm beendet. Sonst keine besonderen Ereignisse.
12,50	55°24' N 11°01' Ost	Warten bei Halsko Fschf. auf Geleitflottille
15,00	NNO 2 bewölkt,ruhige See,mäßige Sicht	Führerboot M 1501 der 15.M.S.Halbflottille längs seit. Geleitzugbefehl an Bord. Geben auf M 1501 2 in Stettin eingeschiffte Signalgäste für D. "Hanau" an Bord, da D."Hanau" anscheinend keine Signalgäste an Bord hatte. Die Funkstation wurde durch Funkgäste auf 600 mtr. dauernd besetzt.
15,30		Setzten Reise im Geleit der 15.M.S.Halbflottille fort. Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
	56°05' N 11°09' Ost NNO 3 wechs.bewölkt 1 bewegte See,gute Sicht	Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
21,30	56°49' N 10°57' Ost NNO ½2 bewölkt,ruhige See,gute Sicht,Mondhell	starb ein Pferd des III.J.R.234 in Raum 5. Die Pferdeleiche wurde gegen 22,00 Uhr über Bord gesetzt. Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
23.5.40	57°30' N 10°41' Ost NNO 3 bewölkt,1.bewegte See,gute Sicht, mondhell	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse.
	58°14,5' N 10°27'Ost NO°3 bewölkt,fast ruhige See,gute Sicht	Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
15,30	58°24'N 10°30'Ost NO°3 klarer Himmel, leicht bewegte See, gute Sicht	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse. Sämtliche Schwimmwesten wurden eingesammelt. Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
17,30		Wurden aus dem Geleitzug entlassen.
17,45	O s l o - Hafen	Dampften unter Lotsenführung und Schlepperhilfe in den Hafen von Oslo,Liegeplatz 22
18,50		Schiff gut fest. Lotse von Bord. Seewachen ein, Hafenwachen aufgezogen.
20,00		Erhalten Ausschiffungsbefehl für den 23.5.40 06,00 Uhr. Afbeitskommandos wurden angefordert. Sonst keine besonderen Ereignisse.

Zu beziehen vom Amtlichen Bordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.5.40		Bestände: Kohlen 260 t Trinkwasser 41 t Kesselwasser 119 t Waschwasser 55 t Proviant für 8 Tage Tiefgang bei Ankunft V. 12' 1 " H.15' 0"
23.5.40	O s l o - Hafen OSO 1-2 leicht bewölkt.	
06,00		Beginn der Ausschiffung sämtlicher Truppenteile.
16,30		Beendigung der Ausschiffung.
17,00		Meldung an K.M.D.Oslo. Landgang bis 22,00 Uhr Sonst keine besonderen Ereignisse.
24.5.40	O s l o - Hafen südl.1 stark bewölkt leichter Regen	
11,00		Meldung auf K.M.D.Oslo.
15,18-15,55		Verholten das Schiff unter Lotsenführung und Schlepperhilfe vom Kai zum Lysacker Fjord und ankerten dort. Sonst keine besonderen Ereignisse.
25.5.40	O s l o - Reede SSO 5 trübe,regnerisch	
15,00		erhalten plötzl.Auslaufbefehl zum 25.5.40 um 16,00 Uhr. Schiff wurde sofort zum Auslaufen klar gemacht.
16,08		Verliessen Reede im Geleit der 19.Vorposten-Flottille als 3.Schiff. Seeposten aufgezogen. Steuerten nach Befehl des Führerbootes. Sonst keine besonderen Ereignisse.
	58°55,5 N 10°41' Ost SW 3 stark bewölkt leicht bewegte See. gute Sicht	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse.
26.5.40	58°16' N 10°46' Ost NSW 3 stark bewölkt l.bewegte See,gute Sicht	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse
	57°42' N 10°42' Ost SW 3, l.bewölkt. dünstig	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse.
	57°05' N 10°42' Ost SSW 1 einzelne Wolken Nebel,ruhige See	Steuerten nach Befehl des Führerbootes Sonst keine besonderen Ereignisse.
12,55		Ankerten auf Befehl des Führerbootes wegen starken Nebels. Sonst keine besonderen Ereignisse.
16,50	Aalborg Revier	Setzen Reise nach Aalborg fort
18,56		Lotse an Bord.Auflösung des Geleits
20,38		Hafenlotse an Bord.
20,50		Machen das Schiffgut und sicher längss.D."Itauri" fest.

gez. Baum
Ltnz.z.See (S)

Kriegstagebuch D. " Bochum " 4. Reise.

27.5.40
Aalborg.

Längsseit D. "Itauri".
Supercargo Louis an Bord, Supercargo Baum von Bord.

28.5.40
Aalborg.

5.00 Verholen das Schiff zum Laden, Östrehavn Mühle,
7,00 Truppe mit Pferden und Fahrzeugen von Schiff.
Übernahme der Fahrzeuge und Pferde.
94 neue Pferdestände werden eingebaut.

Anhaltender leicht.
Regen.

20.30 Beladung beendet, bis auf den Rest 69 Pferde.
Truppe eingeschifft, Posten aufgestellt.

29.5.40
Aalborg.

5.00 verholen Schiff zum Kohlenplatz.
6.00 Beginnen mit Übernahme der restlichen 69 Pferde.
10.30 Einschiffung vollständig beendet. 11.00 Antreten der Truppe vorm Schiff mit Schwimmwesten, Meldung des Transportoffiz, daß jeder Mann eine Schwimmweste hat. Erteilung der Instruktionen, Anlegen der Schwimmwesten, Anweisung der Alarmplätze und Zuteilung zu den Rettungsflößen.

Abfahrt Aalborg.

16.00 Lotse an Bord, verlassendie Pier.
17.00-18.00 Rollenmanöver der Truppe. 18.00 Befehl Schwimmwesten anlegen. 18.32 pass. Hals Barre Kiellinie. Geleitzug: Bochum, Neidenfels, Moltkefels, Iller. Gelti: 4 Boote 15. Vp. Flottille
NNO 2 mäßig bewölkt. leicht bew.See. mäßige Sicht.
3 U-Jäger Korv.Kapt.Berendt.
22.05 pass. Läsö Rende Fsch.
23.28 ankerten auf Frederikshaven Reede.

30.5.40

3.05 Anker auf. 5.30 Marschformation.
6.00 Skagen Frt. rw. 218° 7,5 Sml ab.
9.00 U-Bootsalarm für Truppe.
Nord 2, leicht bew. ruhige See, gute Sicht.
13.20 pass. Färder 15.50 Kiellinie. 14.10 Tulehuk.
16.30 Truppe auf Alarmplätzen, gibt Schwimmwesten ab.
18.40Lotse an Bord, Schlepper fest. 19,30 Schiff fest am Utstikker-Kai. Liegeplatz 21.

Ankunft Oslo.

20.30 Nehmen die an Deck stehenden Fahrzeuge an Land. Truppe bleibt an Bord, wegen Quartiermangel.

31.5.40
Schönes Wetter.

5.30 beginnen mit der Entladung.
15.30 Truppe, Pferde, Fahrzeugegelandet.
17.00 Arbeitskommando an Bord.
Meldung an K.M.D.

1.6.40
Schönes Wetter.

9.50-14.30 nehmen 40 PKW 5 LKW für SS Führer u. H.G. Tannenberg an Bord, dazu 128 colli Postgut.
2 SSführer 4 Fahrer 2 H.G Tannenberg und 25 Rückfahrer Sammelstelle [illegible]

Anlage zu AVI 4150 geh /40

2.6.40
Schönes Wetter.

Abfahrt Oslo.
SSW 2/3 mäßig bewegt
Gute Sicht.

3.6.40

WSW 2/1, leicht bew.
ruhige See, gute Sicht.
12.oo 56°51'N 10°50'O

Ankunft Aalborg.

12.20 Auslauforder (Aalborg-Helsingör)
15.00 legen ab vom Pier. Warten von 15.30-17.00 auf Geleit. 17.00 Geltizug: Bochum, Utlandshörn, Geleit 4 Boote der 3. V.P. Flottille
21.30 pass. Tulnhuk,
24.00 Ursholm rw 64° Väderöbod rw 141°

6.00 pass. Skagen rw 223° 7 Sml ab.
8.00 Hirsholm Frt. rw 274° 2 Sml ab.
9.20 pass. Lilsö Rende Boje
11.15 pass. Östre Flak Boje
13.30 pass. Halsbarre, Lotse an Bord.
Aus Geleitzug entlassen.
16.30 Schiff fest am Pier.- Nörre Sundby
Meldungen an K.M.D. Aalborg.

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

D. "B O C H U M".

Montag, den 3. Juni 1940.
Aalborg.

Löschen von 18.00-20.30 40 Pkw. 5 Lkw und 128 Kolli Post.

Dienstag, den 4. Juni 1940
Aalborg.

14,30 1 Gang Arbeiter von Land, nehmen bis 20,00 30 Stck Motorkaretten in Luke IV V über. 1600 Besprechung mit Verladeoffizieren. 21.00 Verholen unter Lotsenführung mit Schlepperhilfe das Schiff. 21.45 Schiff fest an Aalborg-Stadtseite.

Mittwoch, den 5. Juni 1940
Aalborg.

7.00 Beginnen mit der Einschiffung. Übernahme der Fahrzeuge und Truppengut. 21.30 Truppe an Bord.

Donnerstag, den 6. Juni 1940
Aalborg.

7.00-11.00 nehmen 262 Pferde und Futter an Bord. 11.00-11.30 Verteilung der Schwimmwesten an Truppe. Meldung: Des Transportoffiziers, daß jeder Mann im Besitz einer Schwimmweste ist.
12.00 Geleitzugsbesprechung.
13.00-15.00 Einteilung der Truppe auf Flößraum, Anweisung der Alarmplätze, Anlegen der Schwimmwesten und Rollenmanöver geübt.
20.20 Abfahrt Aalborg, unter Lotsenführung.
22.00 Truppe und Schiffsbesatzung legt Schwimmwesten an. 22.20 Lotse von Bord, pass. Halsbarre. Geleitzug "Palatia", "Bochum", "Warthe", "Iller".
Gelti=5 Boote der 9. V.P. Flottille. Korv. Kapitän Weese.
22.30 Alarm für Truppe, antreten bei den Flößen.

Abfahrt Aalborg.

NNW 3/4, mäßig bewölkt, leicht bewegte See, mäßige Sicht.

Freitag, den 7. Juni 1940
Auf See.

1.12 pass. Östre Flak Boje
8.00 Skagen Frtm. rw. 273° Maretrand Frt. rw. 58°
9,00 Alarm für Truppe. Antreten auf Alarmplätze.

Nord 4/5, leicht bewölkt, mäßig bewegte See, gute Sicht. Südl. 2, leicht bewölkt, ruhige See. Gute Sicht.

22,30 pass. Kaholm Sign. Station.
Schwimmwesten werden abgegeben.

Sonnabend, den 8. Juni 1940
Ankunft Oslo.

00.oo Aus Geleitzug entlassen, 00.15 Lotse an Bord. 1,30 Schiff fest. Liegeplatz 20.
6.00 Beginnen mit der Entladung. 19.30 Pferde, Fahrzeuge, Truppe, Truppen-Wehrmacht gut und Post gelandet. Meldung an K.M.D.

PG 2966/40

Sonntag, den 9. Juni 1940.
Oslo.

12.00 Order KMD: Verholen zum Lysakkerfjord. 13.30 Order KMD: Verholen nach Tilipstad Kai Nr. 2.
14.30 Verholen unter Lotsenführung.
15.20 Schiff fest Liegeplatz Nr. 2. Warten auf Order.

Montag, den 10. Juni 1940.

14.00-15.30 nehmen 7 LKW höhere SS Polizeiführer über. 14.00 Order: KMD 15.00 verholen zum Lysakkerfjord. 20,00 im Geleitzug nach Aalborg. Geleitzugsbefehl an Bord. 16.00 Verholen zum Lysakkerfjord. 16.24 vor Anker. 20.00 Anker auf, 20.20 Geleitzug "Bochum". "Paranagua", "Palatia", "Isar" Geleit: 15. V.P. U.J. Flottille, Korv. Kapitän Behrendt.
22.11 pass. Filvet.
24.00 pass. Tulehuk.

Abfahrt Oslo.

SW 2/3, wolkenlos, leicht bew. See, gute Sicht.

Dienstag, den 11. Juni 1940.
Auf See.
SW 4, mäßig bewegte See.
Dunstig.

1.00 pass. Färder.

10,20 Frederikshaven, 11,30 Läsö Rende Boje. 12.44 Östre Flak Boje.
14.40 Hals Barre pass. Aus Geleit entlassen. 14.50 Lotse an Bord.
17.20 Schiff fest. Landen 7 L.K.W.

Ankunft Aalborg.

D. "B O C H U M".

Lade und Löschbericht:

Ankunft Aalborg: am 3. Juni 1940 um 16 Uhr 30. Liegeplatz: Korresundby. Um 18 Uhr wurde mit der Entladung der von Oslo mitgebrachten Fahrzeuge 40 P.K.W. und 5 L.K.W. sowie 129 colli Postgut begonnen. Um 20 Uhr war die Entladund bendet. Am 4. Juni um 14 Uhr 30 wurde mit Übernahme von 60 Motorkarretten begonnen, da die Waggons nicht rechtzeitig rangiert werden konnten, wurden bis 20 Uhr 30 nur 30 Fahrzeuge übergenommen. 21 Uhr verholten das Schiff nach Aalborg Stadtseite. Am 5. Juni um 7 Uhr wurde mit der Beladung und Einschiffung der Truppe begonnen, da die Truppe sehr viel Geräte und Futtermittel mitführte (16 Waggons) ging die Beladung nur langsam vonstatten. Um 21 Uhr 30 waren Fahrzeuge, Truppengut und Truppe an Bord. Am 6. Juni wurden von 7 Uhr bis 11 Uhr 262 Pferde übergenommen. - 11 Uhr - 12 Uhr wurden Sch Schwimmwesten verteilt, um 14 Uhr Rettungsflöße und Alarmplätze angewiesen. Verliessen Aalborg am 6. Juni um 20 Uhr 20. Geleitzug: "Palatia", "Warthe", "Iller", Geleit-9.V.P.Flottille, Korv.Kapt.Weese.

Ankunft Oslo, am 8. Juni 1940 um 1 Uhr 30, Liegeplatz Utstikker II. Begannen um 6 Uhr mit der Entladung. Die Entladung ging ebenso wie die Beladung in Aalborg langsam vonstatten. Es war schwierig, die Truppe, also die eingeteilten Arbeitskommandos zusammenzuhalten, da 12 verschiedene Formationen an Bord waren. Von 11 Uhr bis 19 Uhr30, wurden 4 Windenleute, 3 Deckleute und 1 Kran von Land angefordert. 19 Uhr30 waren Truppe, Pferde, Truppen-Wehrmachtsgut gelandet.
754 Mann, 262 Pferde, 104 Fahrzeuge, ca 164 tons Truppengut, 183 colli Post. Die 30 Karetten wurden mit eigenen Leuten gelandet und auch an Land aufgestellt.
Am 9. Juni, Order von KMD 14 Uhr verholen nach Filipstad Pier, am 10.VI. Truppe und Fahrzeuge einschiffen. 10.VI. da Truppe nicht rechtzeitig eintraf, wurden von 14 Uhr15 7 Lkw der höheren SS und Polizeiführer übergenommen, 3 Panzerwagen der Pz.Abt.Z.b.V. Volckheim wurden zeitmangels wegen auf D. "Isar" verladen. Abfahrt Oslo am 10. Juni 1940 um 16 Uhr.
Geleitzug: "Bochum", "Paranagua", "Palatia", "Isar", Geleit: U.J.Flottille Korv. Kapt. Berendt. Geleitzusammenstellung um 20 Uhr.

Oslo, den 10. Juni 1940

gez. Louis
Ltn. z. See (S).

Abschrift.

Kriegstagebuch D. "Bochum"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.6.40 07,00-08,30	Aalborg	Landen 7 L.K.W für höhere SS und Polizeiführer Oslo nach Berlin.
13.6.40		keine
14.6.40		keine
15.6.40		Einbau U.K.-Tornistergerät. Einbau einer Wasserleitung für Pferdetränke Luke IV - VI
16.6.40		U-K.-Gerät geprüft und abgestimmt im Gegenverkehr Gerät in Ordnung und übernommen.
17.6.40		keine
18.6.40		keine
19.6.40		keine
20.6.40		Schiff 300 m achteraus verholt. Auf Kartenhausdeck: Wohnraum für Flugabwehr aufgestellt und eingerichtet.
21.6.40 07,00		Beginn der Beladung
16,00		Fahrzeuge,Pferde,Truppe und Ausrüstung an Bord. Verladen wurden: J.R.193 Pz Musikzur 193 II/I.R. 236 Stab, 5,6,7,8./I.R.236 III/I.R.236, 9,10,21, 12,13,/I.R.236, Stab Marine Baubattl. 323 1/323 Marine Baubattl. Total: 657 Mann, 335 Pferde, 155 Fahrzeuge
22.6.40 08,00-09,45		Schwimmwestenverteilung. Antreten der Truppe mit angelegten Schwimmwesten an Land. Unterrichtung der Truppe, Anweisung der Alamrplätze und Verteilung der Rettungsflösse.
10,00		Geleitszugsbesprechung
18,00		Unter Lotsenführung mit Schlepperhilfe ablegen vom Pier.
18,05		Abfahrt Aalborg
19,48		Lotsenwechsel bei Hals. Alarm für Truppe.Anlegen der Schwimmwesten.
20,20	Auf See	Passieren Hals Barre. Lotse an Bord. Geleitzug: "Schillighörn", "Bochum", "Neidenfels "Moltkefels", "Iller". Geleit: 9.Vorp.Flottille und "Delphin",Korv.Kapt.Weese
22,54	NWlich 3,klare Luft wolkenlos,leicht bewegte See,gute Sicht	Passieren Ostre Flak Boje.

Anlage zu AVI 4867 geh/40

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.40	Auf See	
04,00		Skagen Fsch. rw.315 5 Sml.ab
10,05	Westl.2 ruhige See bewölkt,gute Sicht	Vorp.Boot a.Stb.wirft 2 Wasserbomben
12,54		Passieren Färder Ftrm.
14,00		Fulehuk passiert
17,12		Passieren Kaholm
18,30		Lotse an Bord
19,10		Schlepper fest
19,50	O s l o	Schiff fest an Utstikker Kai II Liegeplatz 22
20,10		Meldungen an K.M.D.
24.6.40		
07,00		Beginn mit der Entladung
08,00		1 Kran und 2 Windenleute an Land eingestellt.
16,00		Truppe,Pferde,Fahrzeuge und Geräte gelandet. Schiff bis 17,30 Uhr gwsäubert und aufgeklart. Marinebaubattl.Stab 323 und 1.Komp. bleibt an Bord
25.6.40		keine
08,00		Marinebaubattl.Stab und 1.Komp. an Bord
26.6.40		
10,00		nehmen 159 Kolli Post an Bord.
13,20		Verholen Schiff nach Kran-Kai,Liegeplatz 27
27.6.40		
11,30		Order: "Bochum" durch schwed.Schären nach Kopenhagen.
14,10		Verlassen unter Lotsenführung Oslo.
20,52		Norweg.Lotse an Bord.
21,00		Überwachungsoffizier an Bord
21,35		Lotse an Bord. Nach Versiegelung der Waffen und Munition und Überholung des Schiffes um 22,15 Überwachungsoffizier von Bord.
22,15		Setzen Reise durch schwed.Hoheitsgebiet fort
24,00		Ramskär 319° 5 Sml. ab
28.6.40		
02,45		Lotsenwechsel bei Lysekil
06,37		Lotsenwechsel bei Vinga
10,12		Lotsenwechsel bei Varberg
13,50-14,00		Stopp bei Halmstad. Überwachungsoffizier an Bord.
16,50		Passieren Küllen
17,38		Lotsenwechsel bei Viken

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6.40		
17,45	Westl.4/5 wolkenlos ruhig bewegte See, gute Sicht.	Passieren Netzsperre
19,57		Lotsenwechsel bei Taarbek
20,55		Schiff fest an Langenliniepier Kopenhagen
29.6.40	Kopenhagen	
10,30		Meldung K.M.D.Kopenhagen, telef.Aalborg
15,00		laden 159 Källi Post.
30.6.40		
05,05		Lotse an Bord. Schlepper fest, verholen Schiff an die Werft Burmester & Waiss.
07,00		Schiff fest am Werftkai
		Sonntagsruhe.
1.7.40		
08,00		Handwerker der Werft an Bord. Mit Einbau des Bugschutzgerätes beschäftigt.
2.7.40		dito
3.7.40		dito
4.7.40		dito
5.7.40		dito
6.7.40		dito
7.7.40		Sonntagsruhe
8.7.40		Handwerker der Werft an Bord mit Einbau des Bugschutzgerätes beschäftigt.
9.7.40		
10,00		Bugschutzgerät Einbau beendet, betriebsklar.
14,50		Verholen unter Lotsenführung und Schlepperhilfe zum Bunkerplatz Kohlendepot Kristensen.
15,40		Schiff fest am Pier.
17,00		Beginnen mit Übernahme der Bunkerkohlen, Bis 22,00 Uhr ca. 260 t an Bord.
10.7.40		
07,00		Setzen Bunkerung fort bis 22,00 Uhr 744 tons Bunkerkohlen übergenommen. Nehmen 165 ts. Trinkwasser
11.7.40		
05,00		Lotse an Bord, Schlepper fest.
05,05		Abfahrt Kopenhagen.
07,48		Lotse von Bord an der Netzsperre.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.7.40		
08,38		Passieren Gilleleje Flak Fsch.
09.40-11,00		bringen Minenabreisser und Otter mehrmals aus und ein.
12,00		verholt nach rw 3° 12 Sml. ab
16,10		Passieren Hals Barre
16,15		Lotse an Bord
18,30		Ankunft Aalborg, vor Anker.
		(ohne Unterschrift)

Geheim

Abschrift.

D. "Ceuta"

Aalborg, den 2. Mai 1941

An die
Kriegsmarinedienststelle
Aalborg

Auf der Heimreise von Harstad nach Aalborg am 26. April, 13,33 Uhr, die Maalöyvaer Schären in den Ondholmfjord durchfahrend, zwischen der Insel Gulis-ky und Skarobeitkyan Pricken, die Mitte des Fahrwassers mit dem Leuchtturm Ondholmen recht voraushaltend, schrammte das Schiff mit B.-B.-Seite einen Unterwassergegenstand.
Zwei leichte Erschütterungen und leichtes Überholen des Schiffes nach Steuerbord waren spürbar.
Sorgfältige Tanks- und Bilgenpeilungen sowie Absuchen der Bordwände in den Unterräumen ergaben keinerlei Beschädigungen noch Eindringen von Wasser.
Eine Untersuchung im Trockendock wäre ratsam, um etwaige Bodenschäden festzustellen und zur Erneuerung des Seetüchtigkeitsattestes.

Heil Hitler!

gez. Schumacher,
Supercargo.

Anlage zu AVI 3496 geh /41

Geheim

Abschrift.

Aalborg, den 2. Mai 1941

D. "Ceuta"

An die
Kriegsmarinedienststelle
Aalborg

Als einziges Schiff im Geleit von zwei Vorpostenbooten, am 29. April 17,15 Uhr auf 58° 31' N 5° 39' W wurde "Ceuta" von sechs feindlichen Fliegern in zwei Staffeln angegriffen.

Beim ersten Angriff, ein Flugzeug von Steuerbord vorne in schräger Längsrichtung, warf 4 Bomben an St.B.Seite, etwa 30 m vom Schiff, dann zwei weitere Bomben an B.B.-Seite in unmittelbarer Nähe, 5 m von der Schiffsseite beim Vormast und mittschiffs.

Gleich darauf zweiter Angriff eines anderen Flugzeuges von hinten, sieben Bombenabwürfe ganz in der Nähe des Hecks. Dieses Flugzeug wurde von der hinteren Flak abgeschossen, überflog noch das Schiff in Längsrichtung und stürzte direkt vorm Schiff in 50 m Entfernung ab, beim Absturz noch 4 Bombenabwürfe unmittelbar vor dem Steven, die Bomeben explodierten unterm Schiff, wodurch dieses sich bis zu 2 Fuß hob, gleichzeitig wurde auch das Flugzeugwrack vom Schiff überrannt.

Weiterer Angriffe eines Fliegers von hinten wurde durch die hintere Flak abgewehrt. Nach einigen Einschlägen drehte er ab. Einige Trümmerteile wurden längsseit g esichtet, jedoch nichts von der Flugzeugbesatzung.

Das Schiff erlitt schwere Erschütterungen. Bis zu 17 Bomben sind gezählt worden, die in der Nähe des Schiffes abgeworfen wurden, jedoch ohne Treffer. Platteneinbeulungen sind bestimmt anzunehmen, die sich nur durch eine Bodenbesichtigung im Dock feststellen lassen. Beträchtlicher Materialschaden besonders an Geschirr entstand durch die Erschütterungen. Sogar der hölzerne Bodenbelag der vorderen Unterräume ist aufgebrochen und durcheinandergeworfen.

Die Bodentanks werden weiterhin unter Kontrolle gehalten.

Tank

Anlage zu AVI 3496 geh /41

Tank I hat leichte Wasserzunahme, Heizöltank III
ist nichts festzustellen, da voll Öl. Tank VI sind einige
Nieten aus dem hinteren Querschott herausgeflogen.
Bilgen sind lenz.

gez. Schumacher,
Supercargo.

Geheim

D. "Ceuta"

Abschrift.

Auszug

aus dem Schiffstagebuch des deutschen Dampfers "Ceuta", der deutschen Kriegsmarine unterstellt, auf der Heimreise von Harstad nach Aalborg.

Nach Entlöschung in Harstad dampften am 26. April 4,15 Uhr mit einem Tiefgang von vorne 9' 3" , hinten 13' 6" und zwei norwegischen Küstenlotsen nach Aalborg ab.

In die Maalöyvaer Schären einlaufend, umrundeten 13,25 Uhr die Torbüen-Leuchttonne an Backbord in etwa 270 m Abstand und steuerten dann, Gulisky Insel an St.-B., den Skarobeikyan Pricken an B.B. lassend, Mitte Fahrwasser, Addholmen Leuchttürme recht voraus auf Kurs 136 ' r/w in den Ondholmfjord ein.

Die Insel Gulisky dwars , nach Passierem der 5 m-Untiefe wurde ¼ Strich weiter Steuerbord gesteuert. Nachdem der Skarobeikyan Pricken gut einen Strich achterlicher als dwars Mitte, schrammte das Schiff um 13,33 Uhr mit Backbord-Seite mittschiffs gegen einen Unterwassergegenstand.
Das Schiff hielt Geschwindigkeit und Kurs bei, zwei leichte Erschütterungen und leichtes Überholen nach Steuerbord waren bemerkbar.

Die Reise wurde fortgesetzt, Tanks und Bilgen unter sorgfältiger Kontrolle gehalten, die Unterräume auf Schäden der Bordwände untersucht.

Weder sichtbare Schäden noch Eindringen von Wasser wurde festgestellt, Tanks und Bilgen lenz.

Auf See, den 27. April 1941

gez. Schumacher,
Supercargo.

Anlage zu AVI 3496 geh/41

Fortsetzung, Kriegstagebuch d. detuschen Marinetransportschiffes

" Claus Rickmers ".

8.6.40 Aalborg-Liegeplatz: Roerdal Cementfabrik.
9.6.40 " " " "
10.6. " " " "
11.6. " " " " Bekanntgabe betr.Tanzverbot.

12.6.
8.07-8.40 an die Kai verh.

13.6.
4.00-19.00 Geladen. 16 Offz. 473 Uffz. u. Mannschaften. 215 Pferde, 70 Fahrz. 1 Krad m/Beiw. 33 Fahrr. 85 tons Truppengut)
19.00 Nach Lotsenanweisung unt. Schlepph. seewärts.
21.48 Pass. Halsbarre. (Beginn d. Seereise m/Vorpostengeleit)

14.6. Im Geleitzug n. Anw. d. Führerbootes nach Oslo. SO, frisch regnerisch.
15.30 Lille Faerder pass. (Ende der Seereise)
22.25 Utstikker 2, Liegeplatz vertäut.

15.6.40
7.00-18.40 Löschen Transport.

16.6.40.
5.45-6.21 In die Oslo Bucht verh. Warten auf Order.
13.50 Anker auf. Antritt der Reise durch die schwed. Schären nach Kopenhagen.
20.40 Geankert, Schwed. Lotse, Zoll u. Bewachung an Bord.
Breite: 58.56 N Länge: 11.00 O.

17.6.40
6.35 Anker auf.Setzen Reise fort.
14.05 Lotsenwechsel b/Pater Noster.
22.46 Geank. Halmstad Reede.

18.6.40
15.00 Fortsetzung der Reise.
11.00 Ende der Seereise.
12.45 Schiff vertäut. (Werft Burmeister u. Wain, Kopenhagen)
Einbau Minenabweisergerät u. div. Reparatur.

gez: S c h ü t z
Ltn. z. See.(S)
D. "Claus Rickmers".

Anlage zu AVI 4150 geh /40

Kriegstagebuch des D. "Claus Rickmers"

Heimathafen Hamburg, Reederei R.C.Rickmers.

10.5.40 Hamburg Liegeplatz.
16.10 Losgeworfen und nach Lotsenanweisung elbabwärts zur Reise nach Stettin
18.40-19.20 Kompasse auf der Elbe reguliert.
21.50-22.05 Brunsbüttel geschleust.

11.5.40.
0.25-0.55 Wegen Fliegeralarm bei Km. 38 geankert.
5.00-5.32 Holtenau geschleust.

12.5.40 Superkargo Schütz an Bord.
12.5.-14.5. Kohlenladung und Bunkerkohlen b/Stinnes übergenommen (2021.TO)

14.5.
10.25-11.30 Mit Schlepperhilfe nach Unterwiek verholt.

15.5.
6.00-22.00 Truppe und Pferde, Fahrzeuge geladen. 260 Mann, 232 Pferde,
91 Fahrzeuge.

16.5.
6.05 Losgeworfen und nach Lotsenanweisung oderabwärts.
10.58 Swinemünde Mole auslaufend pass. Antritt Reise nach Norwegen.(Oslo)
19.40-20.24 Gjedser Enge pass.

17.5.
1.40-3.22 Gr. Beltsperre pass.
5.45 Korsoer geankert, um auf Geleit zu warten.
8.10 Fortsetzung Reise nach Oslo im Geleitzug.
21.50 Geankert Frederikshavn (Dänemark) Reede.

18.5.
3.10 Fortsetzung Reise nach Oslo. Schönes Wetter.
8.20 Skagen Rev F-Sch.pass. Ruhige See.
19.50 Einlaufen Oslo. Ende der Reise.
20.35 Schiff vertäut Schuppen 20.

19.5.
6.00-17.40 Schiff entlöscht. (5 Offiz., 255 Uffz. u. Mannschaften, 232 Pferde 91 Fahrzeuge, 7 Kräder).

20.5.
10.00-11.10 Schiff nach Liegeplatz 28 verholt zum Löschen der Restladung von
2050 To. Kohle.

21.5. Liegeplatz 28 (Söringkai).

Anlage zu AVI 4175geh /40

22.5.15.oo-28.5. 11.45 Kohlenladung gelöscht. (2021) To. Söringkai Oslo.

28.5.
15.20 Losgeworfen und nach Lotsenanweisung unter Schlepperhilfe a.d.Hafen.
16.05 Oslo Reede geankert.

29.5.-30.5.
Oslo Reede zu Anker.

31.5.
5.18 Anker auf, im Geleitzug seewärts.
12.oo Färder Island pass. Beginn der Seereise. Nach Anweis. des Führerbootes.
1. östliche Brise. schönes Wetter.
21.50 Frederikstad Reede geankert.

1.6.
4.50 Anker auf.
6.50-9.30 Wegen Nebel geankert.
9.35 Fortsetzung Reise Aalborg. Schönes Wetter.
11.03 Östre Flak querab an Bb.
13.03 Hals Barre. Ende der Seereise.
17.25 Aalborg Hafen geankert.
23.22-23.58 an die Kai verholt zum Laden.

2.6.
5.oo-19.oo Geladen. (17 Offz. 653 Mannsch, 1o9 Pferde, 73 Fahrzeuge, 97 To. Truppengut.
19.42 Losgeworfen und nach Lotsenanweisung mit Schlepperhilfe a.d.Hafen.
22.oo Halsbarre passs Beginn der Seereise, nach Oslo unter Geleit.

3.6.
5.39 Skagens Rev pass. schönes Wetter, ruhige See.
16.30 L.Färder pass. Ende der Seereise.
21.oo Schiff am Philippskai (Liegeplatz 4) vertäut-Truppe bleibt bis 4/6 früh an Bord.

4.6.
7.oo-16.50 Truppe, Pferde und Fahrzeuge gelöscht.

5.6.
Liegeplatz Philippskai. (Akers Mek.Werkst.führt Masch. Reparatur aus.)

6.6.40
18.54-19.34 In die Oslo-Bucht verh. und geankert.

7.6.
15.oo Anker auf.
15.30 Antritt Reise nach Aalborg m/Geleit. Schönes Wetter. Ruhige See.
20.25 L.Färder pass. Antritt der Seereise.

8.6. Auf Reise nach Aalborg.
12.25 Halsbarre pass. Lotse an Bord. Ende der Seereise.
13.50 Aalborger Cementfabrik (längsseit D. "Bahia") vertäut.

gez.: S c h ü t z
Lt. z. See (S).

Kriegstagebuch des deutschen Transportschiffes " Claus Rickmers "

1940.

12.7. - 14.7.		Liegeplatz Norresundby.
15.7.	13.4o	Schiff nach Kohlenpier Abel verholt z.Bunk.
16.7.	7.oo-12.oo	Gebunkert.
	15.2o-22.2o	Munition geladen. 4 Gänge.
17.7.	6.oo-22.oo	" " "
18.7.	6.oo-21.45	" " 5 Gänge.
19.7.	6.oo-19.2o	" " u. Truppe eingeschifft.
	19.25	Losgeworfen u. mit Schlepperhilfe nach Lotsenanweisung seewärts.
	21.3o	Hals Barre passiert.
	Schönes Wetter.	Anfang der Seereise unt. Geleit.
20.7.	3.o5	Frederikshaven pass.
	6.oo	Skagen pass.
	Leichte nordöstl. Brise, leicht bew.	
	12.3o	Lille Faerder (Oslofjord) pass.
		Ende der Seereise.
	19.2o	Schiff vertäut in Oslo (Liegeplatz 16)
21.7.	7.oo-14.3o	Transport gelöscht (7 Offz. 449 Uffz. u. Mannschaften.
22.7.	1o.oo-21.oo	Munition gelöscht.
23.7.-24.7.	7.oo-21.oo	Munition gelöscht.
25.7.	7.oo-21,2o	Schiff entlöscht.
26.7.	9.oo-9.5o	Nach Lysaker Bucht verh. (zu Anker for Order)
27.7.	17.oo	Lysaker Bucht zu Anker.
		Ltn.z.See Duesselmann an Bord, als Ablösung für Ltn.z.See (S) Schütz, der nach Hamburg abkommandiert ist.
28.7.	Sonntag.	
	norw. 10.3o	Ltn.z.See (S) Schütz von Bord.
	" 11.25	Lotse an Bord, Anker auf, Anfang der Reise.
	" 16.45	Fest vertäut an Tangern Kai.
29.7.	" 7.oo-24.oo	Holz geladen von 7-9 mit 4 Gängen, von 9 mit 5) Geladen wurden: 4249 Plattformen u. 769 Planken.
30.7.	" 7.oo-22.oo	Holz geladen (5 Gänge) L. 1,2,3,4, u. 5. Geladen wurden: 4397 Plattformen u. 935 Planken.

Anlage zu AM 5263 geh/40

Abk. von Bord: Sign.Gast Heinz Modzinski
04439/39 S. Kom.An Bord Sign.Obergefr. Dietrich
N 337/37 S.

31.7. norw.	7.00-13.00	Holz geladen, 5 Gänge L. 1,2,3,4,5 u. 6. Geladen wurden 1783 Plattformen u. 1169 Planken. zus. 10429 = 654 Standard Plattformen. " 2873 = ca. 32 " Planken.
"	13.00	Legten mit Hilfe von 2 Schleppern von Tangen Kai ab. Steuerten nach Lotsenanweisung.
	14.48	Lotse von Bord.
	15.15	Passierten Horten.
	16.30	Fuhren im Geleitzug nach Anw. des Führerbootes
	19.00	Passierten Lille Färder. Anfang der Seereise. Leichte Dünung, klares Wetter.
1.8. norw. Zt.	2.55	Passierten Skagen Boje.
	9.50	Lotse an Bord.
	9.55	Passierten Hals Feuerturm. Ende der Seereise.
	12.20	Vertäut in Aalborg am Gaswerk Kai.

gez. Düsselmann.
Supercargo.

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch D. " Claus Rickmers "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.40 14,00		An die Quai Nöresundby verh.
2.7.40 07,00- 16,00		Munition in Nr. V verladen (Hautz & Schmidt)
3.7.40 07,00 16,00		" " " V " "
4.7.40 17,30- 18,15		An die Aalborg Quai verholt
5.7.40 (),00- 17,00		Transport verladen. (7 Offz. 331 Mann und Unteroffiziere, 38 Pferde 8 Fahrzeuge, 2 Krad.)
6.7.40 15,55		Losgeworfen und nach Lotsenanweisung a.d.Hafen seewärts Halsbarre
18,00		Hals Barre passiert Anfang der Seereise im Geleit nach Oslo.
23,30		Frederikshavn Reede geank.
03,00	SO 5,Regen,schlechte Sicht	Fortsetzung Reise
7.7.40 05,18 18,15		Skagen F-S.passiert Lille Färder passiert Ende d.Seereise
18,15		Oslo vertäut (Utstikker 2 Westseite)
8.7.40 06,00- 16,30		Truppe gelöscht
15,00- 21,00		Munition gelöscht
9.7.40 07,00- 16,20		Schiff entlöscht
10.7.40 04,35		Nach Lotsenanweisung unter Schlepperhilfe a.d. Hafen
05,00		Antr.Reise nach Aalborg unter Geleit
12,00	Schönes Wetter	Lille Färder passiert. Anfg.d.Seereise
18,40		Skagens Rev Boje passiert
21,05- 05,50		Frederikshavn zu Anker Ø Reede/
11.7.40 10,45	bedeckt,später auf-	Fortsetzung Reise nach Aalborg
12,55	klarend,später Regenboen	Hals Barre passiert Schiff vertäut am Nöresundby-Quai. gez.Schütz Ltn.z.See (S)

Anlage zu AVI 4867 geh/40

A b s c h r i f t !

Kriegstagebuch " Claus Rickmers "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940	A a l b o r g Gaswerk-Kai	In Drammen geladen: 10466 = 654 Standard Plattformen 2873 = 32 " Planken.
3.8. 7.30- 20.00		Holz gelöscht (3 Gänge) Luke 2.3. 4 Zw.4 Gänge
4.8. 7-19.00		Holz gelöscht (4 Gänge) Luke 2.3.4 u.6
5.8. 7-21.00		" " (4 Gänge) " 2.3.4 u.6 Zw.5
6.8. 6-21.00		" " (5 Gänge) " 1.2.3.4 u.5
7.8. 7 - 22.00		" " (5 Gänge) " 1.2.3.4 u.5
8.8. 7 - 20.10		" " (5 Gänge) " 1.2.3.4.u.5 Schiff leer.
0.8. 6 - 14.30		Geladen: 7 Offiz. 84 U-Offz. 306 Mann 89 Fahrz. 24 Krä 7 " 390 Mann 114 Fahrzeuge sowie 20 Trommeln mit 3800 m. Kabel Nahmen 25 ts. Trinkwasser über. Legten mit Hilfe von 2 Schleppern ab und steuerten nach Lotsenanweisung.
15.45	S O lich 2 - 3	Passierten Hals, Lotsenwechsel.
17.30 18.10	Ruhige See Zw, Regenböen	" Hals Barre, Lotse von Bord, Beginn der Seereise.
21.03 10.8.		Passierten Ostre Flak Boje
02,00	südl. Wind	" Skagen
09.10	heftiger Regen	" L- Färder, Ende der Seereise.
14.20		Lotse an Bord.
15.20		Schiff fest im Hafen von Oslo, Liegeplatz Nr.16
16-23.30	starke Regenböen	Löschten Truppe und Fahrzeuge
24.00		Schiff seeklar.
10.8.		
03.45		Lotse an Bord
04.00		Legten mit Hilfe von 2 Schleppern vom Liegeplatz ab
04.25	S S. W 3 - 4	Lotse von Bord, steuerten mit kleiner Fahrt seewärts.
10.05	bewölkt	Fahren voll
13.18	ruhige See	passierten Fidehuk Feuerturm
14.40		" L- Färder. Beginn der Seereise
12.8.		
00.06		" Skagen Boje
00.40		ankerten südl. von Skagen.
07.30	Westl. 2 - 3	Anker auf, setzten Reise fort
09.30	klares Wetter	passierten Glockentonne von Frederikshavn,
12.20		" Ostre Flak Boje
14.56		" Hals Barre; Lotse an Bord. Ende der Seereise.
17..40		Schiff gut und fest am Kai in Aalborg vertäut.

gez. W. Düsselmann
Supercargo.

Anlage 211 AVI 5503 geh/

Zu beziehen vom Amtlichen Bordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

D. "Cordoba". **K r i e g s t a g e b u c h.**

1940.

1.5. Aalborg
0 503 leicht bewölkt.
1,00 Fliegeralarm, gegen 3,00 Entwarnung.
10,30 verholten das Schiff mit Schlepperhilfe und Angabe des Lotsen Thostrup. 11,05 Leinen an Land. 11,30 Schiff gut und sicher fest mit Stb. Seite. Die Mannschaft macht das Schiff klar zum Laden. Wachen besetzt. Alle Vorkehrungen gegen Feuer u. Fliegeralarm getroffen.

2.5. SO 2 Gutes Wetter
Von 2-4 Uhr Fliegeralarm. An der Abwehr beteiligen sich die an Bord eingeschifften 9 Art. auf Anordn. des Komm. der Flak-Abt. Aalborg nicht, da eine Nachrichtenübermittlung über Feuererlaubnis nicht so schnell herzustellen war. 6,45 2 Gang Schauerleute der Fa. Mannen u. Drescher an Bord.
7,00 (deutsche Zeit) begonnen mit dem Laden.
13,30 Beladung beendet. Zeitdauer: 6 1/2 Std.
Es wurden an Bord genommen:
1.u.2. Komp. d. mot. Geb. Abt. 67 u. 63 Fahrz. wie folgt.
Luke 1 UR 13 Pkw. UR. 14 Lkw.
Luke 2 Zw.D. 9 Offz. 102 Mann
Oberd. 4 Lkw.
UR. 16 Pkw. 15 Kr. 1 Anh.
L 4 Zwd. 2 Pkw. 1 Anh. 15 Kr. 112 Mann
L 5 21 Urlauber. = 63 Fahrzeuge 244 Mann.
Während der Beladung brach beim Anhieven eine Schere von Gerät Nr. 4 Das Gerät wurde ausgetauscht. 2 Spritzeh von Gerät Nr. 5 wurden an D. Campinas abgegeben.
3 Offz. Hadenfeldt, Matrose Wollesen u. L'Matrose Wienecke an Bord. Wegen Zeitmangels unterblieb die Anmusterung.
15,00 Einschiffung der Truppe. Nach erfolgter Verteilung auf Schwimmflöße, Belehrung über Anlegen des Rettungsgürtels, Ausgabe der Befehle für die eingeschifften Mannschaften, Sicherheitsvorschriften.
18,00 Musterung der Mannschaften mit angelegten Rettungsgürteln, bei den Flößen. Aufziehen der Posten Rettungsboje u. Läufer Brücke. Lotse an Bord.
18,16 warfen los und holten mit Schleperhilfe vom Pier. Dampften seewärts, Schlepper entlassen.

Tiefgang bei Aalborg.
V: 10' 10'
H: 12' 09 '
Kohlenbestand: 379 t.
20,40 Hals-Barre ltm. Bb.
Lotse von Bord.
21,31 nahmen von T 110 einen Signalgast an Bord. Fah
Fahren mit den D. Campinas, Hans Rickmers, Leuna,

Anlage zu AVI 2764/geh /41

Im Geleit von T 110, T107, T153, T151., F8, F5.Jaguar. Falk.
21,00 Gaben Befehl zum Anlegen der Schwimmwesten.

22,00
Halsbarre-Ltm.
Wind: SO 3 Gutes Wetter.

3.5.
Ankerpeilung.
Hiersholm 27 °
lk. Mole 321 °

00,15 Läsö Rimm Fschff.

1,52 Ankern mit Stb. Anker u. 30 Faden Kette auf der Reede, von Frederikshavn. Wassertiefe 9 M.
4,36 hievten Anker.
4,45 Anker auf.

Auf See.

5,26 Steuerten im Verband unterhalb der Küste nach Peilunge
5,26 Hiersholm pass.
7,47 Skagens Rev Fschf. nahebei an Stb.

Gutes Wetter.
Leicht bewegte See.

Ab 8,05 fahren Zick-Zack-Kurse.Angabe des Führerbootes.
17,38 Tulehuk 2 sm ab.
18,50 Bastoy 1,5 sm ab.
19,00 gehen in Kiellinie und folgen dem Führerboot.
19,55 Filvet quer. Befehl zum Ablegen der Rettungsgürtel gegeben.
20,43 passieren Blücher-Boje mit Front nach Backb.
Mannschaft unfd Truppe erweist Ehrenbezeugung.
21,00 Morsespruch: Geleitzug entlassen.
Steuern nach Anweisung des Kapitäns.
22,17 Geben Leinen an Land. Posten Rettungsboje u. Brücke eingezogen.
22,30 Schiff mit Bb. Seite gut und sicher fest am Kai in Oslo. Alle Vorkehrungen getroffen gegen Feuer-u. Fliegergefahr. Die von den eingeschifften Truppen gestelltem 2 M.G. Bedienungen bleiben während der Nacht besetzt. Dgl. die an Bord befindlichen Flak-Gewehre von besetzt. Dgl. die an Bord befindlichen Flak-Gewehre von seiten der Mar. Artl. Posten und Fallreepwache an Land aufgezogen.

Oslo.
4.5. Gutes Wetter.

Ab 1,00 wiederholter Fliegeralarm Tiefangriffe auf Hafen und Flugplatz. Die Bord-Flak beteiligte sich am Abwehrkampf.
Von 7,00-12,00 löschten die Ladung und landeten die Truppe.
Um 9 Uhr wurde das Schiff dem Leiter der K.M.D. Oslo Korv. Kapt. Lehmann gemeldet. Kapt. Kurt Hemke an Bord zwecks Informierung in schwedischer Schärenfahrt.
15,10 Verholten unter Lotsenassistenz und Schlepperhilfe zum Fjord.
Ankerten um 15,56 mit Stb. Anker und 60 Faden Kette in

35 m Wassertiefe. Gingen Ankerwache, alle Vorkehrungen gegen Feuer und Fliege gefahr getroffen. Erhielte um 22,10 von der K.M.D. Oslo Befehl, am 5.5. 40 um 4,00 nach Stettin auszulaufen. Der Befehl lautet: Sie erhalten hiermit Befehl, mit ihrem Schiff am 55. 04,00 nach Stettin auszulaufen. Ein Geleit wird voraussichtlich nicht gestellt; Sie fahren von O Oslo nach Strömstad, nehmen dort einen schweidschen Lotsen(Schärenlotsen) und setzen Ihre Reise innerhalb des schedischen Hoheitsgebietes fort. Sollten in Strömstadt keine Lotsen zur Verfügung stehen, wenden Sie sich an den dortigen deutschen Konsul. Durchfahrt durch die schwedischen Schären ist auch für die Schiffe mit Fla-Waffenausrüstung freigegeben. Bei Durchfahrt durch schweidsches Hoheitsgebiet haben sich die an Bord befindlichen Soldaten unter Deck aufzuhalten. Nach beendeter Reise ist ein eingehender Bericht über die Lotsenverhältnisse in Strömstad und schwedischen Schären einzureichen an: Feldp.Nr. 39 450 M für Korv. Kapt. Lehmann.
Ihr Schiff fährt zusammen mit "Curityba"

gez. F. Lehmann.

Da an Bord keinerlei Schärenkarten vorhanden waren, wurde so weit wie möglich, ein Teil von D. "Iller" ergänzt.

Oslo-Fjord.
5.5. Östl. 2
Gutes Wetter.
Leicht bewegt. See.

Von 1,30–2,45 Fliegeralarm.
Beteiligten uns mit 2 MGs. und 1 MG C30 cm an der Abwehr. 4,25 hievten Anker.
4,45 Anker auf. Verlassen den Ankerplatz.
4,57 Nesodden an BB.

5,30 Skilene
5,40 Sprö
6,55 Filvet.
7,45 Guldholmen.

8,30 Halten auf norw. Lotsenboot zu.
9,00 Norw. Schärenlotse Victor Danielsen an Bord.
9,00 Steuern nach Lotsenanweisung.

9,45 Garnholmen.
1 cm ab.
10,09 Struten FF.
1 1/2 sm ab.

Die Fl-Waffen werden abmontiert u. ve staut.
11,40 bei Nord-Halsö schwedische Behörde an Bord.
11,55 Ankern mit Stb. Anker auf 51 m Tiefe., mit 60 Faden Kette.

Auf Reede Strömstad.

Die Schiffe befinden sich auf Reede.
Nach unds ankern: Campinas, Anhalt, Santos, Natal, Corityba.

Um 13.10 wird von der schwedischen Behörde die Funksendeanlage versiegelt. Antenne an Deck. Durchsuchung des Schiffes. Um 14,55 3 Marineoffz. 2 Unteroffz. u. 2 Mann an Bord. Nach einer überaus gründlichen Überholung von 4 Stunden wurde von der schwedischen Marinegrenzüberwachung (Torpedoboot) 2 .Das Befahren der schwedischen Hoheitsgewässer (Schären) verboten. Bei der Durchsuchung des Schiffes wurden die an Bord gehören Fla-Waffen und Munition gefunden und darum das Verbot erlassen.
15,50 Behörden von Bord.
16,00 Hievten Anker und dampften unter Lotsenführung nach Frederiksstadt, Reede, die um 17,30 erreicht wurde

Auf Reede-Frederiksstadt.

Ankerten bei Ramsoy mit Stb. Anker und 4½ Faden Kette. 26 m Wasser. in der Nähe der D. Santos, Natal, Curityba, denen die Durchfahrt durch die schwedischen Schären auch verboten worden war.

Ankerpeilung.

Nach Verständigung mit dem Kapt. des D. Santos, Schenk, wurde vondiesem die telefonische Meldung über das Durchfahrtsverbot durch die schwedischen Schären und die Rückkehr nach Frederiksstadt an den Hafenkommandanten Oberf.z.See Zorn zur Weitergabe an K.M.D. Oslo, Korv. Kapt. Lehmann vorgenommen.

Einzelne Wolken. Gutes Wetter.

Gingen Ankerwache. Die Fla-Waffen wurden in gebrauchsfertigen Zustand gebracht. Setzten Reichsdienstflagge
Alle Vorkehrungen gegen Feuer- und Fliegergefahr getroffen

6.5. Kohlenbest. 315 To.

Mannschaft mit Instandsetzungsarbeiten beschäftigt.
Mar. Art. reinigen Waffen und beteiligen sich an den Reinigungs-und Instandsetzungsarbeiten.
Um 13 Uhr Oberfähnr. z.S. Zorn an Bord mit der Order von K.M.D. Oslo: Auf Reede liegen bleiben und weitere Befehle abwarten.
Um einige notwendige Arbeiten an der Maschine vohrnehmen zu können, wurde eine 6stündige Fahrbereitschaft vereinbart.
Gingen Ankerwache. Norw. Lotse von Bord-
Alle Vohrkehrungen gegen Feuer- und Fliegergefahr getroffen

7.5. Stille. Bedeckt. Regnerisch.

Mannschaft mit Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten beschäftigt. Erhalten um 21,00 Befehl durch die schwedischen Schären am 8.5.40 um 4,00 die Reise nach Stettin anzutreten.
Bekanntmachung.
1. Durchfahrt durch schwedisches Schärenfahrwasser (auch

auch für mit Fl.k-Waffen ausgerüstete Schiffe)
ist endgültig freigegeben.
2. Beinder Durchfahrt durch schwedisches Hoheitsgebiet
haben sich die an Bord befindlichen Soldaten unter Dec
aufzuhalten.
3. Für die Rückfahrt von Oslo ab, bis zum Verlassen
schwedischen Hoheitsgebietes, ist die Handelsflagge, n
nicht die Reichsdienstflagge zu setzen.
4. Schiffe sind sofort in Marsch zu setzen.

Im Auftrag:
gez. Zorn
Oberfähnrich z.S.

Nachtwachen u. Lampen nach Vorschrift. Alle Vor-
kehrungen gegen Feuer- und Fliegergefahr getroffen.

8.5. Frederikssstadt. Von 0-4,00 waren alle 3 Gewehre für Fliegerabwehr von Soldaten besetzt.
4,10 norw. Lotse Helge Petersen an Bord. Hiewen Anker.
4,20 Anker auf, drehen und verlassen den Ankerplatz.

4,48 Ramsoy
5,03 Lans FT.
5,25 Insel Glovaku. 6,13 norw. Lotse von Bord. Dampften langsam zum Ankerplatz nach der Insel N. Hälsö.
Um 7,00 erhalten durch schwedische Marinebehörde Anweisung, vor Anker zu gehen und die Antenne wegzu-nehmen.
7,03 Ankern mit Stb. Anker und 75 Faden Kette in 52 m Wassertiefe und warten auf Abfertigung durch schwedische Behörde.
8,00 Marinebehörde an Bord. Auf Anordnung wurden die beiden MG's und das MG C 30 mit der gesamten Munition, 5 Gewehre und 9 Pistolen unter Verschluß genommen und versiegelt.
8,30 Ein weiterer Marineoffizier und 2 bewaffnete Soldaten an Bord. Funkstation sendeseitig versiegelt.
Vor Strömstadt. 8,45 Schiff nach Einsicht der Schiffspapiere abgefertigt. 2 bewaffnete schwed. Mar. Soldaten bleiben an Bord. Warten auf Fahrterlaubnis.

WSW 3
Bedeckt, diesig. 10,04 Lotse Kylberg an Bord.
10,06 Signal vom Wachboot: Sofort Anker lichten.
10,15 Steuern nach Lotsenanweisung. Werden von einem Marinefahrzeug begleitet.
10,45 Huchholm Ftm.
11,45 Schweidisches Begleitboot dreht ab.
13,07 Beide Marinesoldaten verlassen bei Huchholmen das Schiff. Erhalten Order zum Weiterfahren. 13,15
15,05 Stoppen und warten auf Lotsen bei Lysekil.

15,10 Schwedischer Lotse Kylberg von Bord. Lotse Einar Holmberg an Bord. Der Lotse verweigert zunächst d das Lotsen ohne Begleitboot. Nach Verhandlungen über die Weiterfahrt übernimmt er das Weiterlotsen, er erklärt, das Schiff bis Paternoster zu lotsen.

15,37 Bonden.
16,00 Bedeckt,
diesig.
16,15 Måseskär
17,25 Paternoster.
Erhielten bei Paternoster keinen Lotsen, Lotse Holmberg erklärte sich bereit, das Schiff nach Vinga zu lotsen.
18,53 Lotsenwechsel bei Vinga. Holmberg von Bord, Hultgren an Bord.
20,58 Infolge eintretenden dichten Nebels stoppen die Maschine und suchen durch Reihenlotungen Ankerplatz auf. 21,25 Ankern mit Stb. Anker und 60 Faden Kette in 35 m Wassertiefe. Seewachen weiter besetzt.

In schwedischen Schären.
Gegen 5 Uhr aufklarend.
5,03 Hievten Anker. 5,12 Anker auf. Verlassen den Ankerplatz.

9.5.40.
6,33 Klabeck. 7,03-7,38 Stoppen und warten auf Lotsen. Dan kein Lotse kommt, bleibt Lotse Holmstedt an Bord. 7,38 dampften nach Holmstedt weiter.

10,45
Zylö Ftm. 11,10 Lotsenwechsel bei Holmstadt, Lotse Holmgren von Bord. Lotse Petersen an Bord.
16,00 Lappe Grund-Frschf.
16,50 Haken Ftm. nahebei an Stb.
18,35 Lotse Larson von Bord.
Stoppten, schwedische Marinebehörde durchsuchten das Schiff, Siegel gelöst.
18,53 Schiff wurde zur Weiterfahrt freigegeben.

20,00
Drogden Ftm.
Nahebei an Stb.
Setzten Reichsdienstflagge und montierten Fla-Waffen.
21,40 Stoppen beim Sperrlotsendampfer und erhalten Order zu warten bis Lotse kommt.
22,25 Ankern mit St. Anker u. 30 Faden Kette in der Nähe des Lotsendampfers.
23,05 Hievten Anker. 23,18 fahren weiter im Geleit des Lotsenbootes durch die Minensperre.

Auf See.
10.5.
Leicht bewölkt.
0,40 Minensperre pass.
0,48 Geben Lotsenzettel an Lotsenboot ab.

0,50 setzten Reise fort.
2,57 Alle Landfeuer werden gelöscht, vermtl. Fliegeral larm. Besetzen Fla-Waffen.
3,57 Fliegeralar beendet.

4,53 Ranzow Lt.
6,50 Greifswalder Oie.
9,05 Stoppen vor der Swinemünder Sperre und warten auf Lotsen.
9,12 Lotse Georgi an Bord.

9,45 Swinemünde.
11,29 Papenwasserstor.
13,00 Erreichen Stettin, Schlepper vorn fest.
13,07 Hafenlotse Bockmann an Bord.
13,50 Geben Leinen an Land.
14,15 Schiff gut und sicher fest am Kai im Freihafen.
14,30 Lotse von Bord. Schlepper entlassen.

Kohlenbestand b.
Ankunft Stettin:
200 To.

gez: S e m b t
Lt. z. S. (S).

Stettin, den 10.5.40.

Fall in nach Bergen!

1. Nachtrag

Abschrift.

Truppentransporter "Curityba". Oslo, den 14. April 1940

E r f a h r u n g s b e r i c h t.

Der Dampfer verließ am 6. April 8,00 Uhr Swinemünde. Die Sundsperre wurde um 17,35 Uhr am selben Tage passiert. Durch hässiges Wetter und Fehlen der Lappegrund F.T. und starken nordwärts setzenden Sturm kam " Curityba" zu nahe der schwedischen Küste und kam um 0,35 Uhr am 7. April am Grunde fest und konnte erst am 8. April 24,00 Uhr bei Hochwasser mit Hilfe von 5 Schleppern flottgemacht werden. Um 2,00 Uhr am 9. April setzten die beabsichtigte Reise nach Bergen fort. Beim Anmarsch kam der Truppentransporter " K r ē t a " um 7,50 Uhr, südwärts steuernd uns entgegen und warnte vor feindlichen U- Booten. Drehten jetzt ebenfalls auf Südkurs, um nähere Befehle abzuwarten. 13,00 Uhr erhielten Order nach Oslo zu dampfen. Ohne weitere Zwischenfälle erreichten Torbjörn F.T. (Oslo Einfahrt) am 10. April 7,00 Uhr. Beim Passieren von Torbjörn F.T. erhielten Meldung von patrouillierenden Vorpostenbooten, daß die Einfahrt nach Oslo frei und rein sei. Liefen jetzt in den Oslo - Fjord ein. 8,20 Uhr wurden von einer Batterie bei Fulehuk mit 15 cm Granaten beschossen. Aufschläge lagen in unmittelbarer Nähe des Schiffes. Drehten sofort auf Auslaufkurs und funkten S.O.S. Batterie stellte das Feuer ein. Kreuzten jetzt in der Oslo-Einfahrt im Schutz der Vorpostenboote. 18,30 Uhr warnten den einlaufenden Dampfer "Hanau" nicht einzulaufen. 21,30 Uhr ankerten hinter Tornbjörn F.T.

Am 11. April 5,18 Uhr gingen Anker auf und liefen jetzt ins Geleitzugformation in Oslo ein. 17,00 Uhr Schiff mit St.B. Seite an Gröntibryggen vertäut. Löschten sofort mit der eigenen Besatzung die 2 cm Flak-Batterie und sonstiges Gerät bis 7,00 Uhr morgens den 12. April. Ebenfalls wurde die Truppe sofort ausgeschifft. Die Löscharbeiten wurden in der Nacht durch wiederholten Fliegeralarm erschwert. Am 12. April löschten mit eigener Besatzung und 3 Gängen norwegischer Hafenarbeiter von 7,00 bis 24,00 Uhr Proviant. L.K.W., P.K.W. und Benzin nach dem Kai und außenbords. Am 13. April löschten mit 4 Gängen von 0 bis 24,00 Uhr

Anlage zu — AVI 2022 geh/41

—

18,00 Uhr, dann Schiff entlöscht. Die Ein- sowie Ausschiffung der Truppe ging glatt vonstatten. Das Zusammenarbeiten zwischen Truppte und Besatzung war sehr gut, ebenfalls später die Zusammenarbeit zwischen Besatzung und norwegischen Hafenarbeitern war einwandfrei. Zu bemerken wäre noch, daß Kapt. Lutter, sowie seine Offiziere, Ingenieure und die Besatzung ihr Bestes hergaben, so daß die Entlöschung so glatt vonstatten hing. Auf jeden Fall war es hierdurch möglich, daß trotz des erschwerenden Fliegeralarms die gesamte Batterie, bestehend aus 12 Geschützen und 68. P.K.W's. und L.K.W's noch während der Nacht vom 11. April zum 12. April 4,00 Uhr morgens in Stellung gehen konnte.

gez. Fritz Bestmann,
Supercargo.

Hr. glaubte der Supercargo sei ein Kontakt zu den Besatzungsmitgliedern.

KODAK SAFETY

D. "Curityba". Stettin, den 10.5.40.

Reisebericht.

Am 29.4.40 um 11,30 Uhr verließ das Schiff mit der eingeschifften Truppe Stettin-Frauendorf. Erreichten am 30.4. um 11,00 Uhr die S. Lotsenstation Gr. Belt, und gingen um 11,30 Uhr mit den D."Belgrano", "Hanau" u. "Neidenfels" unter Geleitbewachung durch den Gr. Belt, Kattegatt und Skagerrak nach Oslo. Die Überfahrt verlief vorschriftsmäßig und ohne Zwischenfälle, die Truppe zeigte eine gute Disziplin. Am 1.5. um 22,00 Uhr erreichten den Oslo Fjord, dampften ohne Aufenthalt weiter und gingen am 2.5. um 4,20 Uhr in den Lysakker-Fjord bei Oslo vor Anker. Um 12 Uhr ging das Schiff an die Pier und landete Truppe, Fahrzeuge und Material einwandfrei. Verholten am 3.5. um 14,30 Uhr vom Pier wieder zur Lysakker-Bucht an Anker und warteten in 2 Std. Bereitschaft auf Abfahrtbefehl. Erhalten am 4.5. um 21,30 Befehl, mit Lotsenassistenz ab Strömstad durch das schwedische Hoheitsgebiet nach Stettin zu dampfen. Am 5.5. 4,00 Uhr verlassen die Lysakker-Bucht und erreichen um 10,38 Uhr die Lotsenstation vor Strömstad, ankern unter N.Hallsö Insel. Eine schwedische Marine Behörde überholt das Schiff in allen Teilen, läßt die Antenne niederholen, versiegelt die Ft.Station und die gesamte Flak-Ausrüstung, kontrolliert die Musterrolle, läßt die gesamte Besatzung antreten und beanstandet, daß nicht alle Besatzungsmitglieder gemustert sind. Die Flak-Bedienungsmannschaften waren in Zivil gut getarnt. Erhalten Fahrterlaubnis und Lotsen, müssen jedoch warten, bis alle Schiffe abgefertigt sind. Nach unserer Beobachtung werden jedoch sämtliche Dampfer zurückgeschickt. Danach kommt die Behörde nochmals an Bord und zieht die Fahrterlaubnis zurück unter der Begründung, es seien Unstimmigkeiten betreffs der Besatzungen. Gehen darauf sofort Anker auf und laufen darauf mit D."Santos", "Natal" u. "Cordoba" in den Löperen Fjord in Richtung Frederiksstad. Ankern bei Risholmgrund und machen Meldung nach der K.M.D. Oslo. Liegen in Fahrtbereitschaft und erwarten Order. Am 7.5. erhalten Befehl zum 8.5. 3,00 Uhr die Reise fortzusetzen, da die Durchfahrtserlaubnis durch die schwedischen Gebiete endgültig freigegeben sei. Setzen am 8.5. die Weiterfahrt fort, erreichen um 5,45 Uhr die Lotsenstation vor Strömstad und erhalten ohne Schwierigkeiten Fahrterlaubnis. Bedingung war jedoch, niedergeholte Antenne, Abmontierung der Flakausrüstung Versiegelung sämtlicher Teile sowie aller Waffen, Munition und der Ft. Station. Setzten darauf unter mehrmaligem Lotsenwechsel die Fahrt ohne Zwischenfälle durch das schwedische Hoheitsgebiet fort.

Anlage zu AVI 276 geh /40

In der Nacht vom 8.-9.5. wurde unter Malo-Insel geankert da die schwedischen L'Feuer gelöscht waren. Hier erfolgte nochmals eine Kontrolle durch die M.Behörde, jedoch ohne Schwierigkeiten. Setzten am 9.5. um 4,35 Uhr die Reise fort, und erreichten Malmö Reede um 17 Uhr. Der Lotse wurde abgesetzt. Es erfolgte die letzte schedische Kontrolle, und das Schiff erhielt freie Ausfahrt. Verließen um 18 Uhr bei Oskars Grund das schwedische Hoheitsgebiet, passierten von 21-22 Uhr die Sund Minensperre, underreichten am 10.5. um 12,30 Uhr ohne weitere Zwischenfälle Stettin.

gez. K u r t h
S u p e r c a r g o.

D. "C u r i t y b a". /Ku 1/5

14.3.40. Elbe, Nord,
Schneetreiben. Legen vom Hansakai ab u. verlassen den Hamburger Hafen.
17,57 Ankern auf der Reede von Brunsbüttel.

15.3.40. Elbe, Nord, klar,
Lotse an Bord, dampfen in die Brunsbütteler Schleuse.

8,40 K.W.K.
Süd bedeckt. Kanalfahrt.
15,38 Holtenau.
Fest in der Holtenauer Schleuse. Beim Einschleusen des D. "Mendoza" stieß dieser gegen das Heck des D. "Curityba" und zerstörte eine Verhellippe und einen Teil des Geländers.
16,40 Kieler Bucht.
Südlich bedeckt,
Schnee. Verlassen die Schleuse und folgen Schiff "Hessen" im Geleitzug.
21,20 Ankern.

16.3.40. Mecklenburg.
Bucht.
Westlich, bedeckt,
Schnee. 06,08 setzen die Reise fort.
10,03 kommen in starkem Eis fest.

17.3.40. SO, klar, aber dunkel.
Kommen mit Hilfe der "Hessen" frei und setzen die Reise fort. Durch das starke Eis entstand im Unter-Raum von Luke I, welches provisorisch abgedichtet wurde.
15,00 Kommen wieder in starkem Eis fest.

18.3.40. SO, bedeckt,
Schneetreiben. Kommen mit Hilfe der "Hessen" frei und steuern im Geleitzug.
Gehen schlechter Sicht wegen und starken Eises zu Anker.

19.3.40. OSO 5 bedeckt. Anker auf, folgen Geleitschiff "Hessen", ztw. sehr starkes Eis.
21,00 Liegen im Eise fest.

20.3.40. SSW Nebel,
aufklarend. 13,00 Liegen im Eise fest.
17,43 folgen der Hessen.
Sperrlotse an Bord.
20,00 Ankern in Swinemünde.

21.3.40. Stiles, ztw.
diesig. Setzen Reise unter Lotsenanweisung fort.
15,30 Schiff fest am Dunzig-Kai in Stettin.
Begannen mit Beladung um 18,00 Uhr.

Anlage zu AVI 2859 geh /40

22.3.40.		In Stettin. Von 00,00-24,00 nahmen Ladung.
23.3.40.		In Stettin. Von 00,00-24,00 nachm. Ladung Rep.-Arbeiten.
24.3.40.		In Stettin. Von 00,00-22,00 nahmen Ladung.
25.3.40.		In Stettin. Von 0,800-21,00 nahmen Ladung.
26.3.40.		In Stettin. Nahmen Verpflegung über. Rep. Arbeit.
27.3.40.		--"--
28.3.40.		In Stettin.
29,3.40.		In Stettin.
30.3.40.		In Stettin. Nahmen 108 Ballen Heu.
31.3.40.		In Stettin.
1.4.40.		In Stettin. Nahmen 50 ts. Hafer, 10 ts Mehl,
2.4.40.		10 ts Dauerbrot über. Von 08,00-20,00 Handwerker an Bord. In Stettin: Von 08,00-16,00 nahmen 20 ts V Verpflegung. Handwerker an Bord.
3.4.40.		In Stettin. Handwerker an Bord.
4.4.40.		In Stettin. Von 08,00-16,00 übernehmen in Luke III Betriebsstoff nachh "Stefan".
5,4.40.		In Stettin. Handwerker an Bord. Laden von 8,00-20,00 Betriebsstoff für Stefan. Supercargo Schäfer von Bord.
6.4.40.	NNO 2 klar.	Einschiffung von 3 Offz. und 217 Mann. 4,00 Verlassen Stettin unter Lotsenführung. 8,00 pass. Swinemünde. 17,35 Sundsperre.
7.4.40	SSO 2 bäsig.	0,22 pass. Kronberg, 0,35 Schiff fest an Grund. Abbringungsversuche.
8.4.40.	Kalr.	Machen Abbringungsversuch.
9.4.40.	Klar.	0,03 Schiff flott. 2,00 Reise forgesetzt. 7,50 drehten auf Gegenkurs, da südwärts, steuernder D. "Kreta" U-Boot Warnung gab und lt. telegr. Nachricht neue Minensperre bis Lodberg lag. 13,00 erhielten Ordre nach Oslo zu dampfen.
10.4.40.	NNO 3/4.	7,00 pass. Torbjorns Frt. 8,20 wurden von Battr. bei Tulehuk mit 15 cm beschossen. Drehten um, gaben. Kreuzen in der Oslo Einfahrt. 18,30 D. Hanau in Rufweite. Warnten denselben, einzulaufen. 21,30 Ankerten im Schutze einiger Vorpostenboote.
11.4.40.	Nord 4/5	5,10 Anker auf. Steuern nach Anweisung der Vorpostenboote im Geleitzug in den Oslofjord. 10,40 pass Dröbak.

	13,55 Ankerten auf Oslo Reede. im Lysakker Fjord.
	16,15 Anker auf, dampfen nach Löschplatz an Gronlibryg
12.4.40. Nord 4/5	gen. 17,00 Schiff fest. Ausschiffung der Truppe und Lö Löschen mit eigener Besatzung die motor. Batter. Löschen bis 7,00 mit eigener Mannschaft. Batterei komplett gelöscht, geht in Stellung.
	Von 7,00-24,00 Löschen mit 2 Gang von Land Proviant.
	1 Gang Betriebsstoff nach Land.
	In Oslo. Löschen bis 24, 00 mit 1 Gang eigener Mannschaft und 3 Gang Hafenarbeitern.
13.4.40. Nord 4/5	In Oslo. Löschen mit 4 Gang Hafenarbeitern. Munition nach dem Kai und 1 Gang Betriebstoff nach außenbords.
	18,00 Schiff entlüscht.
15.4.40. Regner.	7,00 verholen mit Hafenlotse und Schlepper vom Kai nach der Reede im Lysakker-Fjord. 8,15 Ankerten im Fjord. Schiff in 6stündiger Bereitsdhaft. Besatzung Seewache.
16.4.40. Südl.	Liegen vor Anker in 6stündiger Bereitschaft.
17.4.40. Südl.2/3	Dergl. 14,00 erhielten Order für 2stündige Bereitschaf
18.4.40. Westl.	Liegen vor Anker im Fjord. 2stündige Bereitschaft.
19.4.40. Nördl.	Liegen vor Anker.
	15,00 Anker auf, verlassen Oslo und dampfen in Geleitzugformation best. aus: Begrano, Dessau und Curityba unter Führung der 11. U-Boot-Jäger Halbflot-tille Korv. Kapt. v. Selchow. aus dem Oslo-Fjord.
	21,45 pass. Torbjörn.
	Wechselnd halbstündlich und alle 20 Min. wurde Maschie gestoppt. Da U-Jäger mit Gerät horchten. Schiff ab-geblendet.
20.4.40. Skagerrak.	Fahren in Dwarsformation unter Führung der 11. U-Jä-ger Halbflottille. 2-3 mal stündl. stoppen.
	11,14 pass. Läsö Trindel F. an B.B. 13,30 Knobbergru 17,00 sichteten U-Jäger feindl. U-Boot. 2 Boote nahmen die Verfolgung auf und warfen wiederholt Wasserbomben. Geleitzug fährt bis 21,00 Zick-Zack-Kurse.
	22,35 pass. Lappegrund nahe bei St.B. 23,10 Ankerten auf der Reede von Kronberg. Schiff verdunkelt.
21.4.40. Nachts klarer Mordschein.	5,00 gingen Anker auf. Fahren in Kiel in Geleit. Unter Führung der 11. U-Boot-Jäger Halbflottille.
	7,50 pass. Malmö. 9,15 pass. Drogden.
	10,50 folgen im Geleitzug durch die Sundsperre.
	11,50 Sperre pass. Geleitzg aufgelöst.
	16,00 pass. Stubbenkammer.
	19,45 Sperrlotse Leibold an Bord.
	21,00 Lotsenwechsel bei Swinemünde.
	22,15 pass. Hafftor. 23,20 pass. Leitholm.
22.4.40. Stettin.	2,15 Erreichen Frauendorf. Machen längsseits D.

"Dessau" fest.
13,00 verholten von Frauendorf nach Viehhofskai.
14,35 Schiff fest.
Keine besonderen Ereignisse.

23.4.40. Stettin.

D. "C u r i t y b a".

24.4.40. Stettin.

Klar u, sonnig.
Von 6,00-24,00 Übernahme von Truppe, Wagen u. Ausrüstung. Handwerker bauen 3 Flak Podeste Bb. u. Stb. Brückendeck . Maler tarnen Bb. Rumpf.
18,00 Sup. Kurth a. Bord.

25.4.40. Stettin.

Klar u. sonnig.
15,00 verholen m. Schlepperhilfe nach Papenwasser z. kompensieren d.Momp.
21,00 Schiff zurück am Viehhofskai.

26.4.40. Stettin.

Morgens bedeckt, nachm. klar.
8,00-12,00 Übernahme von Munition u. Feldpost.
Maler tarnen Stb. Rumpf. 18,00 erhalten Order , am 27.4. 4,00 nach Frauendorf Sportplatz verholen

Fragezeichen?

27.4.40. Stettin-Frauendorf.

Klar u. sonnig nachm.
Heftiges Gewitter. Von 6,00-8,00 verholen m. Schlepperhilfe nach Frauendorf, Sportplatz.
Liegen in 6stündiger Bereitschaft.

28.4.40. Frauendorf.

Stark bewölkt. nachm. klar.
Liegen klar in 6stündiger Bereitschaft.

29.4.40. Frauendorf.

Klar u. sonnig.
7,00 Order Masch. klar z. Fahrt.
11,30 alles klar, legen ab, 15,00 pass. Swinemünd.
Fahrtorder lt. Anweisung auf See.
Wind ONO 5-6 ziemlich grobe See.
22,10 pass. Arkona Tm.

30.4.40. Auf See.

Wind Ost-OSO 4-6 Leicht bewölkt, ziel. grobe See.
2,45-3,30 pass. Gjedser Sperre.
8,11 pass. Staberhuk.
11,00 erreichen S. Lotsenstation Gr. Belt.
11,30 Gehen in Geleitformation.
12,02 pass. Kjels Nor Ft.
12,43-13,05 pass. Gr. Belt Sperre.
15,00 Hals koo Frch.
17,30 pass. Ramsö Fsch.
23,40 pass. Anholt am Bb.

1.5.40. Auf See.

8,05 pass. Vinga Tm. an Stb.
11,10 Skagen Tm.
21,32 Färder Tm. an Bb. pass.
22,00 fplgen in Formation in den Oslo-Fjord.

2.5.40. Oslo-Fjord.

2,00 pass. Drøbak.
4,20 Ankern Lysakker-Fjord.
11,00 erhalten Einlauf-Order.
12,00 Schiff fest in Oslo Hafen.
14,00 Begannen mit der Entladung.

3.5.40. Oslo.

21,00 unterbrechen Entladung.
23,00 Engl. Fliegerangriff auf Oslo Flugplatz u. Hafen. Klare Nacht. Geben Fliegerabwehr. Fast wolkenlos. Klar u. ruhig. Fortsetzung der Fliegerangriffe u. Abwehr. Bis 2,00 Uhr.
6,00 Setzen Entladung fort.
12,00 Entladung beendet. Truppe., Fahrzeuge u. Material. Post gut gelandet.
14,30 legen ab von der Grönlein Brücke. Verholen zum Lysakker-Fjord.
15,30 Gehen vor Anker, liegen in 2 Std. Bereitschaft.

4.5.40. Oslo-Lysakker-Bucht.

Liegen vor Anker in 2 Std. Bereitschaft.
21,30 Erhalten Fahrt Order zum 5.5.40 4,00 Uhr mit Lotsenanweisung ab Strömstad durch die schwedischen Schären nach Stettin.

5.5.40. Oslo-Fjord.

3,50 Hieven Anker, 4,00 Anker auf. Abfahrt Lysakker Bucht. 5,34 pass. Drobak 6,50 pass. Guldholmen. 8,15 Tulehuk pass.
8,40 Struten.
10,38nerreichen Lotsenstation Strömstad, ankern unter N Hallsö Schwedisches Tprpedoboot entsendet. 2 Offz. m. Begleitmannschaften zur Kontrolle an Bord. Überholung des gesamten Schiffes nach Militärpersonen. Flak-Mannschaften waren in Zivil getarnt. Bei T.T. Station, Flak-Waffen, Munition werden versiegelt, die Antenne muß niedergeholt werden. Kontrolle der Musterrolle, antreten der gesamten Besatzung an Deck. Beanstandung der nicht gemusterten Mannschaften. Nach längerer Besprechung erhalten Fahrterlaubnis, Lotse kommt an Bord. Eine gleiche Kontrolle findet mit den anderen dort liegenden D. statt. Santos, Natal, Cordoba, Campinas, sämtliche Schiffe werden ohne Erlaubnis zurückgeschickt. Kontroll,Behörde kommt nochmals an Bord und überholt das Schiff, ziehen die Fahrterlaubnis zurück mit der Begründung, es seien Unstimmigkeiten betr. der Schiffsbesatzungen.
15,30 Hieven sofort Anker und verlassen das schwedische Hoheitsgebiet. Folgen D. Cordoba in den Löperen-Fjord. Richtung Frederiksstadt.
16,45 pass. Löperungen.
17,10 gehen vor Anker. Liegen fahrbereit mit klarer Maschine.

6.5.40. Löperen Fjord. Liegen fahrbereit, erwarten weitere Order. 10,CC Besprechung aufnD. "Santos".

7.5.40. Löperen Fjord. Liegen fahrbereit, erwarten weitere Order. Kapt. D. "Santos" nach K.M.D. Oslo zur Besprechung. 21,CC erhalten Order zum 8,5.40 3,CC Uhr klar zur Abfahrt zu sein, da die Durchfahrtserlaubnis durch die schwedischen Gebiete endgültig sicher gestellt ist.

8.5.40. Löperen Fjord.
Schweidsches Schärengebiet.
3,25 Gehen Anker auf und verlassen mit Lotsenassistenz den Fjord.
3,45 pass. Ramsö Uns. an B.
5,45 Erreichen die schwedische Lotsenstation vor Strömstad.
7,30 Schwedische Marnibhörde an Bord.
Versiegeln F.T. Station u. Flakausrüstung.
geben ohnenweitere Schwierigkeiten Fahrterlaubnis. 9,15 Lotse Nordström an Bord, setzen Reise unter Begleitung eines schwedischen Wachpostens fort.
12,CC Skalholm Frt. 197° Schwedische Bewachung an Bord. 14,20 Lotsenwechsel bei Gären, Lotse Mouthen a. Bord. 16,22 pass. Paternoster Frt. a a. Bb. 17,48 Lotsenwechsel bei Vinga Lotse O. Julie an Bord. 19,40 pass. Hollands Svarlskar Frt. an Bb. 20,16 Ankern unter Malo Insel. 21,CC Schwedische Behörde an Bord, kontrolliert das Schiff . 1 Wache an Bord.

9.5.40. Schwedisches Schärengebiet.
Wind: Westl. 2 Bedeckt und trübe, ruhige See.
4,35 Gehen Anker auf, setzen Reise fort.
5,42 pass. Klabak Frt. an Bb.
10,CC Lotsenwechsel bei Halmstad, Lotse Starka Brd. 12,CC Vingaskär a, Stb. nhb. pass. 13,15 pass. Kullen 14,15 Lotsenweehsel bei Viken, Lotse an Bord. 14,40 pass. Lappe Grd. Fsch.

9.5.40 Kattegatt. Sund-Ostsee.
Wind: südlich Ostl.2 24,CC psss. Arkona.
10.5.40. Ostsee. **2,CC pass. Ranzow. 3,53 Greifsw. Oie. 7,25 Lotse an Bord. 7,50 Swinemünde. 12,30 Erreicher Stettin. Liegeplatz Viehhofskai.**

A b s c h r i f t.

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

D. " C u r i t y b a "

10.5.40	Stettin	Ankunft Stettin-Freihafen-Viehhofskai
11,30	leicht bewölkt, heiter und warm.	
14,00		Beginnen durchgehend mit Übernahme von Truppe und Zubehör. Posten n.Vorschrift.
11.5.40	bedeckt,kühl,fast	
06,00	anhalt.Regen	Truppe und Fahrzeuge an Bord. Ab 12,00 Uhr 6 Std.Bereitschaft. Laden fortlaufend Munition und Sprengkörper in L.V. Posten n.Vorschrift.
12.5.40	Stettin-Frauendorf	
10,00-12,00	stark wechselnd bewölkt,kühl,regner.	verholen nach Marinelager Frauendorf, längsseit D. " Iller ". Liegen in 6 Std.Bereitschaft.
1[illegible]00-18,00		verholen längsseits D. " Utlandshörn ". Posten n. Vorschrift.
13.5.40	Leicht bewölkt und	
06,00	kühl.Nachm.eintrübend Wind NW 4,bedeckt, regner.kühl, mässig bewegte See	Abfahrt von Frauendorf
10,00		passieren Swinemünde
12,00		Greifswalder Oie r/w 290° Stubbenkammer r/w 329°
15,30		passieren Arkona
17,11		" Dornbusch
19,30		" Darsser Ort
20,00-21,00		" Gjedser Sperre
22,00		Wustrow r/w 180° Bug 223° Posten n.Vorschrift. Truppe wohl.
14.5.40	auf See. Wind	
07,20	westlich bis SO 2/3	passieren Kyls Nor.Turm an Bb.
08,00-08,30	trübe,regner.nachm. abklarend,leicht bewegte See,klar und	" Sundsperre Süd
11,15	sichtig.Gr.Belt und	erreichen Sammelpunkt vor der Sprongö Sperre
12,00	Kattegatt	ankern Sprongö Sperre Turm r/w 317° Halskow Fsch. r/w 356°
13,10		gehen Anker auf, setzen mit D."Iller" im Geleit der 12.U-Jagdflottille die Reise fort.
14,50		~~geheXXXXXXXXXXX~~ passieren Romsö
16,00		Revnäs Turm r/w 115° 1,3 Sml. ab
17,00		passieren Lavarat Tonne nahebei an Bb.
18,10		Seelands Rev.Frt. an Stb. 1½ Sml. ab.
18,35		Schultzes Grd. Fsch. an Stb. passieren 2½ Sml. ab.
21,25		passieren Tangen NO Tonne

Anlage zu AVI 3935 geh/40

14.5.40 23,15		passieren Ostre Fsch. an Stb.nahebei Posten nach Vorschrift. Truppe wohl.
15.5.40 00,37 01,41 03,32	Kattegatt,Skageratt Klar und sichtig, mässig dunkel,Mond- schein,ruhige See Wind östl. 2	passieren Läso Fsch. an Bb. " Frederiksjaven " Skagen r/w Fsch. r/w 301° 1 Sml. ab
08,52		passieren Ramskär an Stb.
10,20		Erreichen den Oslo Fjord Torbjörns an Stb. pass
11,27		passieren Fulehuk an Bb.
11,50		" Tomsberg an Bb.
13,00	Oslo	" Guldholmen
14,30		" Dröback
15,48		" Ilgensflu Fsch. an Bb.
16,20		Erreichten Oslo Reede, Geleit aufgelöst.
16,52		Gehen mit Lotsen-und Schlepperhilfe an die Utstikker Pier I
17,30		Schiff gut fest
18,00- 22,00		landen Truppe und Fahrzeuge. Posten nach Vorschrift.
16.5.40 06,00- 21,00	Oslo	löschen Fahrzeuge. Alles bis auf 1 L.K.W. gut gelandet. Anhänger wurde leicht beschädigt. (s.Sonderbericht). Wachen nach Vorschrift
17.5.40 14,30- 21,00		löschen Sprengkörper und Munition. Wachen nach Vorschrift.
18.5.40 07,00- 21,00		löschen Sprengkörper und Munition. Wachen nach Vorschrift
19.5.40 07,00- 12,00	Oslo Lyaaker Fjord, morgens klar und sonnig,nachm.wechselnd	löschen Sprengkörper und Munition.
13,00	bewölkt. Wind östl. westl. 2-4.	legen ab vom Utstikker Pier, verholen in den Lysaaker Fjord.
13,47		ankern und liegen in Bereitschaft. Wachen nach Vorschrift
20.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order. Wachen nach Vorschrift.
21.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order. Wachen nach Vorschrift
22.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order. Wachen nach Vorschrift

23.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order. Wachen nach Vorschrift
24.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order. Wachen nach Vorschtift
25.5.40		Liegen in Bereitschaft und erwarten Order.
20,00		erhalten Fahrtbefehl zum 26.5.40. Sammelpunkt um 04,00 Uhr zwischen Dröbak und Jalön im Oslo Fjord. Wachen nach Vorschrift
26.5.40 02,25		gehen Anker auf.
04,00	Oslo	Erreichen den Sammelplatz bei XXXXX Döbrak Jalön. Dampfen im Geleit von 2 Vorpostenbooten mit dem D. " Kongsfjord ", "Schilligḧrn" und "Beaumont" zur schwed.Hoheitsgrenze vor Ström-
	Schwed.Schärengebiet (Hoheitsgebiet) von Strömstadt bis Marstrand	stadt.
05,17	Morgens bedeckt und kühl dann aufheiternd,	passieren Guldholmen
07,0	leicht bewölkt,sonnig	" Strutsa
09,30	feuchte Luft,leicht bewegte bis fast ruhige See Wind SO bis NO 1-2.	erreichen das schwed.Hoheitsgebiet vor Ström- stad bei N Hallsö Schwed.Marinebewachung ah Bord.
10,00		schwed.Lotse an Bord.
10,10		ankern unter Holmengra-Insel. Marinebehörden an Bord. Besichtigung sämtlicher Schiffsräume, Funksender und Antenne. Erhalten Fahrterlaubnis-
12,14		gehen Anker auf. Setzen unter Geleit eines schwed.Küstenwachschiffes die Reise fort.
12,40		passieren Sneholm
13,15		" Swangen
15,00		" Pogjernet. Wache von Bord
16,00		" Skägga
16,0		" Halli r/w
17,15		Lotsenwechsel bei Gären/Lysekil)
18,20		passieren Haseskär
18;40		" Paternoster Tm r/w 90° 1,5 Sml.ab
18,50		nehmen Lotsen für den Marstrand Fjord
20,20		ankern auf Marstrand Reede
21,30		schwedische Behörde besichtigt das Schiff. Lotse von Bord. 2 Mann wachen. Ankerlampen nach Vorschrift
27.5.40 04,45	Marstrand Reede	Lotse an Bord. Lotsenwechsel
05,00		gehen Anker auf. Setzen Reise unter schwed. Geleit fort.
06,00		passieren SO Polsan a.Bb. nahebei
06,53		Lotsenwechsel b. Vinga.

27.5.40		
07,00	Marstrand Reede	passieren Vinga Frm nhb. an Bb.
08,00		" Tistlarna
09,34	Schwed.Schärengebiet zwischen Marstrand und Hälsingborg. Wind: Ost bis OSO, wechselnde Bewölkung,gute Sicht,fast ruhige See	Niedingen schwed.Geleitboot verlässt das Schiff
10,45		passieren Klabatt
11,10		Lotsenwechsel b.Varborg
11,55		Södra Bergrer Priggen nhb.a.Stb.
13,50		passieren Haresdahl
14,48		Lotsenwechsel bei Halmstad
16,40		passieren Vingaskor Trm. Stb. nhb.
18,15		" Küllen Trm. Bb. nhb.
19,44		" Viken (Lotsenwechsel)
20,27		" Lappe Grd. Fsch. a.Stb.
20,40		" Hälsingborg
21,00		ankern 2½ Sml. südl. von Hälsingborg Ankerlampen und Wachen nach Vorschrift.
28.5.40		
05,35	Regen, trübe, leichter bis mässiger Nebel.	gehen Anker auf und setzen die Reise fort.
06,00		passieren Insel Ven an Stb. nhb.
07,10		" Barsebacks Lamm -"-
08,00		" Malmö
08,11		" Limkamm
08,20-08,40		" Trindelrinne
09,00-10,00		" Kogrundrinne
10,20		" Falsterbö Udde. Lotse von Bord
10,45	vorwiegend dichter Nebel	ankern wegen dichten Nebel
12,00		gehen Anker auf
12,40-14,06		ankern wegen dichten Nebel
14,30-15,30		desgl.
16,00-17,00		passieren die Sundsperre
22,05		passieren Arkona (Nebelsignal) Abstd. ca. 4 Sml.
29.5.40.		
05,47-06,42	Swinemünde Reede	ankern vor Swinemünde Reede wegen dichtem Nebel
07,27		Lotse an Bord
07,30	Stettin-Frauendorf	passieren Swinemünde - Mole
07,50		" Swinemünde

29.5.40

09,16	Stettin	passieren Hafftor S
09,38	Morgens neblig	" Hafftor N
10,00	dann abklarend	" Leitholm
12,00	leichtb bewölkt.	" Frauendorf
		drehen das Schiff
12,30		Schiff mit Bb. Seite am Marinelager Frauendorf, Ausrüstungskai gut fest.

A b s c h r i f t.

D. " Curityba "

B e r i c h t.

Ausreise: Stettin - Oslo

Nach Übernahme von Truppe und deren Zubehör am 10.5.40 in Stettin-Freihafen,Viehhofskai, verliess das Schiff am 13.5.40 um 06,00 Uhr Stettin-Frauendorf mit Order nach Oslo. Um 10,00 Uhr passierte das Schiff Swinemünde, von 20,00 - 21,00 Uhr die Gjedser Sperre und erreichte auf vorschriftsmässigen Kursen am 14.5.40 um 12,00 Uhr den Sammelplatz 55° 18 ' N 11° 02' O. Warten hier auf Anweisung und setzen um 13,10 Uhr mit D. " Iller " im Geleit der 12.U-Jagdflottille die Reise fort. Passieren um 16,00 Uhr Revnäs, um 18,35 Schultzes Grd.Fsch., um 21,25 Tangen NO Tonne und um 23,15 Ostre Flag Fsch. Am 15.5.40 um 00,37 passierten Laso Fsch., 03,32 Skagen Fsch. und steuerten auf geradem Kurs zum Eingang des Oslo-Fjords. Das Wetter war klar und sichtig,mäßiger Mondschein, die See ruhig. Um 10,20 Uhr erreichten ohne Zwischenfälle den Oslo-Fjord,passieren um 11,27 Fulehuk, 14,30 Dröbak, 15,48 Ildjernsflu Fsch. und erreichten um 16,20 Uhr Oslo Reede. Das Geleit wird aufgelöst. Gehen sofort mit Lotsen-und Schlepperhilfe an die Utstikker Pier I, sind um 17,20 Uhr gut fest und entladen anschliessend sofort Truppe und Fahrzeuge. Während der Überfahrt zeigte die Truppe eine gute Disiplin, das Verhältnis war gut, besondere Zwischenfälle haben sich nicht ereignet.

Heimreise: Oslo - Stettin.

Nach Entladung der Truppe und der Fahrzeuge,löschten anschliessend am 17.5.40 Post,Truppengut und Sprengkörper und verholten am 19.5. sofort nach der Entladung zum Lysaaker Fjord bei Oslo. Ankern dort um 13,47 Uhr und liegen in Fahrtbereitschaft. Am 25.5.40 um 20,00 Uhr erhalten Fahrtbefehl zum 26.5.40 Sammelpunkt um 04,00 Uhr zwischen Dröbak und Jelöen im Oslo-Fjord. Gehen um 02,25 Uhr Anker auf, erreichen um 04,00 Uhr den Sammelplatz und dampfen im Geleit von 2 Vorpostenbooten mit dem Dampfer " Kongsfjord ", " Schillighörn " und " Beaumont " zur schwedischen Hoheitsgrenze. Nach Entlassung des Geleits um 09,30 Uhr kommt eine schwedische Marinebewachung und um 10,00 Uhr der schwedische Lotse an Bord. Um 10,00 Uhr ankern unter Holmengra-Insel,schwedische Behörden kommen an Bord, besichtigen sämtliche Schiffsräume, versiegelten Flakausrüstung,Funksender sowie die Antenne und ga-

Anlage zu AM 3935 geh/905

gaben ohne Schwierigkeiten Fahrterlaubnis. Gehen um 12,14 Uhr Anker auf und setzen unter Geleit eines schwedischen Küstenwachschiffes die Reise durch das Hoheitsgebiet fort. Zwei Marinesoldaten blieben als Bewachung an Bord. Bei Pogjernet verlässt die Bewachung das Schiff, dampfen bis Marstrand Fjord und gehen um 20,20 Uhr auf Marstrand-Reede zu Anker, da die Feuer gelöscht sind. Lotsenwechsel erfolgte bei Gären (Lysekil) um 17,15 Uhr und Marstrand. Das Wetter war morgens bedeckt und leicht eintrübend, nachmittags leicht bewölkt und sonnig, die See war leicht bewegt bis fast ruhig. Um 21,30 Uhr kommt vom Marstrand erneut eine Behörde an Bord, überholt das Schiff ohne Beanstandung. Am 27.5. um 04,45 Uhr kommt der neue Lotse an Bord, gehen um 05,00 Uhr Anker auf. Um 09,34 Uhr passieren Nidingen, das schwedische Küstenwachschiff gibt das Geleit auf. Lotsenwechsel erfolgte bei Vinga um 06,53 Uhr, Varberg um 11,00 Uhr, Halmstadt um 14,48 Uhr und Viken um 19,45 Uhr. Passieren um 20,40 Uhr Hälsingborg und gehen um 21,00 Uhr 2½ Sml. südlich Hälsingborg zu Anker. Die Wetterverhältnisse waren, wechselnd bewölkt, gute Sicht, fast ruhige See. Setzten am 28.5. um 05,35 Uhr die Reise fort. Passierten um 08,00 Uhr Malmö, von 08,20 bis 08,40 Uhr die Trindelrinne und von 09,00 bis 10,00 Uhr die Kogrundrinne. Um 10,20 Uhr landen bei Falsterbo Udde den Lotsen und verliessen das schwedische Hoheitsgebiet. Hatten im Anfang des Morgens Regen, dann leichten bis dichten Nebel. Gingen von 10,55 bis 12,00 Uhr, von 12,40 bis 14,06 Uhr und von 14,30 bis 15,30 Uhr wegen des Nebels zu Anker. Passierten von 16,00 bis 17,00 Uhr die Sundsperre und steuerten unter mehr oder weniger dichten Nebelverhältnissen über Arkona nach Swinemünde. Passierten Arkona um 22,05 Uhr, Swinemünde am 29.5.40 um 07,40 und machten das Schiff um 12,30 Uhr in Stettin-Frauendorf gut fest. Von 05,47 bis 06,42 Uhr ankerten vor Swinemünde wegen dichten Nebels.

Stettin, den 29.5.40

gez. Kurth
Supercargo.

Swinemünde, 4.Juli 1940

Geheim.

An die

Kriegsmarinedienststelle

Stettin

Bericht über die Reise des Dampfers "Der Deutsche" nach Lulea.

Dampfer "Der Deutsche" wurde am 29. Mai in Gotenhafen als Hilfsbeischiff von der Kriegsmarine übernommen.Es war vorgesehen, 2ooo Soldaten von Na vik kommend in einem schwedischen Hafen an Bord zu nehmen und in die Heimat zu befördern.

Für diese Aufgabe wurde das Schiff mit Proviant für 4 Wochen ausgerüstet.Für die Unterbringung wurden von den Dampfern "Hamburg" und "Deutschland" 8oo Matratzen ausgeliehen.

Das Schiff lag seit dem 29.Mai in 12-stündiger Bereitschaft.

Am 21.Juni erhielten wir durch den Admiral der K.M.D.Danzig den Befehl,am 26.Juni 6.oo Uhr nach Lulea auszulaufen,um dort statt der vorgesehenen 2ooo Mann nur 12oo Mann an Bord zu nehmen.

Daraufhin gaben wir die entliehenen Matratzen wieder an die betreffenden Dampfer ab,weil dies e auch dort nötig zur Unterbringung von Soldaten gebraucht wurden.Der von Bord gegebene leicht verderbliche Proviant wurde wieder ergänzt.Ausserdem bekamen wir für 2o Offiziere,2o Port.Uffz. und 12oo Mann vollständige blaue Uniformen an Bord.

Am 26. Juni um 6.o6 Uhr lief "Der Deutsche" von Gotenhafen aus.Die K.M.D. Danzig erhielt hierüber Meldung.

Die Abfertigung durch die schwedischen Behörden bei der Durchfahrt durch die Oeregrund-Schären verlief ohne Schwierigkeiten.

Am 28. Juni um 23.36 Uhr gingen wir in der Bucht von Lulea vor Anker.Durch den deutschen Konsul und einen Beauftragten des Militärattachés erhielten wir am 29.Juni Anweisungen zum Verholen an den Erzpier und über die Einschiffung der Truppen.

Anlage zu AVI 4218 geh/40

Verholten am 3o. Juni an den Erzpier.

Am 3o. Juni um 12.oo Uhr traf der erste und um 16.5o Uhr der zweite Zug mit Soldaten am Pier ein.Transportführer war Herr Kapitän z. See B e r g e r. Die Einschiffung der Truppen,77 Offiziere, 55 Port. Uffz.,267 Uffz. und 1o9o Mannschaften und 9 Zivilpersonen (Köche und Stewards der Zerstörer),ging reibungslos und im besten Einvernehmen mit den schwedischen Behörden vor sich.

Aufstellung über die Stärke der einzelnen Kommandos:

Zerstörer:	Offz.	Port.Uffz.	Uffz.	Mannsch.	Zivil	Gesamt:
Anton Schmidt u. Jan Wellem	7	5	23	1o6	-	141
Wilh.Heidkamp	-	1	26	92	-	119
Hermann Künne	7	4	38	159	3	211
Hans Lüdemann	3	6	27	76	-	112
Bernd v. Arnim	8	2	24	96	-	13o
Erich Koellner	11	5	21	76	3	116
Wolfg. Zenker	5	8	29	134	3	179
Erich Giese	5	3	13	72	-	93
Georg Thiele	5	4	22	1o4	-	135
Diether v.Röder	9	4	21	62	-	96
Propag.Komp.	2	-	3	3	-	8
Gebirgsjäger (Urlauber)	15	13	2o	11o	-	158
Gesamt:	77	55	267	1o9o	9	1 498

Sofort nach Beendigung der Einschiffung legten wir um 17.54 Uhr vom Pier ab und traten die Heimreise nach Sassnitz an.

Die Soldaten waren in den Kabinen,auf Matratzen in den Hallen und ein kleiner Teil auf Deckliegestühlen untergebracht.Schwimmwesten,Rettungsboot- bezw. -flossraum waren für alle Soldaten vorhanden und in bester Ordnung,alle Sicherheitseinrichtungen betriebsklar.Die Truppe wurde im Anlegen der Schwimmwesten angewiesen und Bootsmanöver übungsweise durchgeführt.

Am 1. Juli wurde mit der Einkleidung der Marinesoldaten,die zum Teil in norwegischen oder englischen Uniformen an Bord gekommen waren, begonnen.Bis Ankunft Sassnitz wurden 8oo - 9oo Mann eingekleidet.Die Einkleidung konnte nicht vollständig durchgeführt werden,weil nicht genügend passende Grössen vorrätig waren.

Am 3. Juli um 19.oo Uhr ankerten wir auf Sassnitz-Reede.Das Schiff war für den Empfang durch Herrn Admiral C a r l s vorbereitet. Die Truppen waren an Deck angetreten.Um 19.45 Uhr kam Herr Admiral C a r l s mit seinem Stab an Bord.Nach Abschreiten der Front hielt er eine Begrüssungsansprache an die Narvikkämpfer.Anschliessend weilte der Admiral noch kurze Zeit unter den Offizieren im Rauchsalon und verliess das Schiff wieder um 21.15 Uhr.

Am 4. Juli wurde mit der Ausschiffung der Gebirgsjäger um 6.oo Uhr begonnen.Um 8.oo und 9.3o wurden die Zerstörerbesatzungen getrennt nach Stationszugehörigkeit ausgeschifft.Die Ausschiffung war um 1o.3o Uhr beendet.

Um 14.oo Uhr gingen wir Anker auf und dampften nach Swinemünde,wo wir um 19.oo am Liegeplatz Eichstaden (E.4) festmachten.

Heinz Groskreutz
Leutnant z. See (S)
Supercargo

„Der Deutsche“ **Geheim.**

Swinemünde, 4. Juli 194o

Tagebuch vom 26. Juni bis 4. Juli 194o.

26.6.194o Auf Befehl des Admirals der Kriegsmarinedienststelle Danzig lief Dampfer "Der Deutsche" um 6.o6 Uhr aus.

Bei Abfahrt befand sich das Schiff in durchaus seetüchtigem Zustand und war mit allem für die Reise Erforderlichem bestens ausgerüstet und versehen. Die Mannschaft war vollzählig und gesund. Alle Sicherheitseinrichtungen entsprachen den Vorschriften und waren betriebsklar.

Der Proviant war ausreichend für 14oo Mann für mind. 14 Tage.
Der Frischwasserbestand bei Abfahrt Gotenhafen betrug 877 tons
(täglicher Verbrauch auf der Ausreise 24)
Der Bestand an Kohlen betrug bei der Abfahrt 88o tons
(täglicher Verbrauch auf der Reise 62 tons)
Tiefgang bei Abfahrt Gotenhafen V. 19′6″ H. 22′8″

27.6. Passierten um 14.54 Uhr Svartklubben, die Einfahrt in die schwedischen Oeregrund-Schären. Nahmen dort den Schärenlotsen an Bord. Die schwedischen Behörden kamen an Bord zur Einklarierung. Die Funkstation wurde verplombt, zwei Gewehre (mit 2oo Schuss Munition), die wir zum Abschiessen von Treibminen an Bord hatten und die Photoapparate der Besatzung wurden unter Verschluss genommen. Die Abfertigung ging ohne Schwierigkeiten vor sich und das Schiff wurde für die Durchfahrt freigegeben. Um 18.38 erreichten wir Graepen-Fsch., den Ausgang der Schären, wo wir den Lotsen absetzten.

28.6. Gingen um 23.36 in der Bucht von Lulea vor Anker.

29.6. Um o.3o kamen die Hafenbehörden an Bord, das Schiff wurde einklariert und freigegeben. Am Nachmittag kamen der deutsche Konsul und ein Beauftragter des Militärattachés an Bord und gaben Anweisungen zum Verholen an den Pier und zur Einschiffung der Truppen.

3o.6. Verholten um 7.oo Uhr mit Hafenlotsen an den Erzpier.

Um 12.oo Uhr traf der erste und um 16.5o Uhr der zweite Zug mit

Anlage zu AVI 4218 geh /40

Soldaten von Narvik kommend am Pier ein.Transportführer war Herr Kapitän z. See B e r g e r .Die Einschiffung,Insgesamt 1498 Offiziere und Mannschaften ging reibungslos und im besten Einvernehmen mit den Behörden vor sich.
In Lulea wurden 56 tons Frischwasser aus Stabilitätsgründen übergenommen.Der Frischwasserbestand betrug beim Auslaufen somit 812 tons; der Verbrauch auf der Heimreise betrug täglich 49 tons.

Legten sofort nach Beendigung der Einschiffung vom Pier ab und traten die Heimreise nach Sassnitz an.

Q. Juli Die Truppen wurden im Anlegen der Schwimmwesten unterrichtet und Bootsmanöver wurden übungsweise durchgeführt.
Begannen mit der Neueinkleidung der Zerstörerbesatzungen,die zum Teil mit norwegischen und englischen Uniformen bekleidet an Bord kamen.

2.7. Passierten die Oeregrund-Schären mit Schärenlotsen von 3.12 Uhr bis 6.12 Uhr. Um 4.2o Uhr kamen bei Oeregrund die Behörden an Bord.Die Abfertigung ging ohne Schwierigkeiten vor sich.
Die Einkleidung wurde fortgesetzt.

Juli Die Einkleidung wurde fortgesetzt.
Um 19.oo ankerten wir auf Sassnitz-Reede.Das Schiff war für den Empfang durch Herrn Admiral C a r l s hergerichtet und die Truppen angetreten.Herr Admiral Carls kam mit seinem Stab um 19.45 Uh an Bord und verliess das Schiff nach den Empfangsfeierlichkeiten um 21.15.

4.7. Begannen mit der Ausschiffung der Gebirgsjäger um 6.oo Uhr.Um 8.oo und 9.3o Uhr wurden die Marinesoldaten ,getrennt nach Stationszugehörigkeit,ausgeschifft. Die Ausschiffung war um 1o.3o Uhr beendet.

Um 14.oo Uhr gingen wir Anker auf und dampften nach Swinemünde,wo wir um 19.oo Uhr am Liegeplatz Eichstaden (E.4) festmachten.

Steuer-Groskreutz
Supercargo.

Anlage zur Adm. K.M.D. Hmb. B.Nr. S 11773/40 geh

D. "D e r i n d j e".

Reisebericht D. "Derindje" über Reise vom 23.4. bis 11.5.40.

1. Supercargo: Ltn. z. See (S) E. O s s a.

Das Schiff wird vom 22.4.-24.4. durch das Transportschifflager in Hamburg für folgende Belegung ausgerüstet.

Luke	I Zw. D.	120	Mann	
"	II+III "	-	-	68 Pferde.
"	IV " "	120	"	
"	V " "	100	"	
Insgesamt:		340	Offiziere und Mannschaften	68 Pferde.

In Hamburg wird während der Liegezeit Tag und Nacht Telefon und Fallreepwache gegangen.
Fremden Personen ist das Betreten des Schiffes verboten.
Am 23.4. Übernahme laut Befehl der K.M.D. Hamburg das Schiff als 1. Supercargo. Nehmen Ausrüstung u. Geräte über, Pferdeställe werden eingebaut, Lichtanlage u. Alarmanlage gelegt. Handwerker arbeiten hierbei mit Überstunden.
Am 24.4. erhalten Befehl, um 13-00 auszulaufen nach Stettin. Telefon und Fallreepwache. Um 13-00 Einbauten u. Übernahme der Ausrüstung beendet, verlassen mit Schlepperhilfe Hamburg. 6 Handwerker fahren mit bis Brunsbüttel zur Fertigstellung der Einbauten. Um 18-00 passieren Brunsbüttel.
Am 25.4. um 02-00 passieren Holtenau Schleuse, nehmen Signalkörper an Bord. Um 24-00 passieren Swinemünde.
Am 26.4. um 05-30 Ankunft Stettin, um 06-00 Einschiffungsleitung an Bord. Beginnen um 08-00 mit Einschiffung. Um 22-00 Einschiffung beende Gesamtdauer: 14 Stunden. Die Pferdeställe wurden wieder ausgebaut und Raum für weitere 150 Mannschaften geschaffen. Ein Verschlag für 8 Offz. wird im Zw. D. III gebaut.

Anlage zu AVI 5127 geh /40

Anlage zu AVI 2859 geh /40

Es wurden eingeschifft: 8 Offz. 472 Mannsch. 74 Fahrz. u. 35 626 Schuß Munit. Um 21-40 wurde beim Übernhemer von Munit. in Luke V durch Herabstürzen einer Kiste, der im Laderäum arbeitende Kanonier S a n d e r s tödlich verletzt. Um 21-50 durch Unfallauto zum 1. Reservelazarett überführt.

27.4. Die eingeschifften Truppen werden über Sicherheitseinrichtungen und Alarmvorschriften informiert. Das Anlegen von Schwimmwesten prakti vorgeführt. Warten auf Order. Fallreep-u. Telefonwache.
1 Signalgast an Bord. Erhalten 2 M.G. 34 an Bord.

28.4. Warten auf Order. Telefonu. Fallreepwache. 4 Mann Geschützbedienung an Bord.

29.4. Warten auf Order. Telefon u. Fallreepwache; um 16-00 verholen Schiff nach Frauendorf längsseite "Dessau".

30.4. Warten auf Order. Telefon und Fallreepwache.

1.5. Warten auf Order. Telefon u. Fallreepwache. Um 17-00 erhalten Befehl, am 2.5. um 05-45 auszulaufen.

2.5. Um 05-45 verlassen mit Schlepperhilfe den Hafen. Übem Alarm in verschiedenen Stufen.

3.5. um 12-00 treffen, wie vorgeschrieben, bei Halskoo Rev. Fsch. ein, Geleitboote nicht zur Stelle, ankern auf Reede. Warten weitere Befehle ab, Üben Alarm.

4.5. um 01-00 erhalten durch Funkspruch Befehl, mit Sonnenaufgang Reise fortzusetzen. Steife Brise aus östlicher Richtung. Um 12-00 Geleitboote treffen ein. Um 12-15 Bb. Ankerkette (mit ca 70 Faden) gebrochen, stellen nochmals Ankerpeilung fest, setzten Reise fort im Geleit mit D. "Dessau". Übem Alarm in verschiedenen Stufen.

5.5. um 05-30 ein in Nähe befindliches engl. U-Boot wird bei Skagen von einem deutschen Flugzeug angegriffen. Das Geleitboot "R" schwenkt ab, nimmt das U-Boot in Schlepp und die Besatzung gefangen.

Um 12-45 Geleitboote fahren U-Bootabwehr, es werden Wasserbomben geworfen, die Truppe wird alarmiert. Um 18-00 Ankunft in Christiansand Machen fest am Pier 3. Beginnen um 20-30 mit der Entlöschung, Um 18-00 Entlöschung beendet, um 19-30 halen ab vom Pier, ankern auf Reede.

7.5. Warten auf Order. Reinigen Laderäume.

8.5. Warten auf Order. Instandsetzungsarbeiten; Erhalten Befehl, um 20-30 auszulaufen. Um 20-30 verlassen Christiansand im Geleit mit D. "Dessau", D. "Eschenburg" und D. "Albert".

9.5. Treffen im Skagerrak dichten Nebel an, fahren den Umständen entsprechend unter Benutzung des Nebelfasses. Ankern um 23-30 in der Seyrö Bucht, da Leuchtfeuer nicht brennen.

10.5. Gehen um 05-00 Anker auf, setzen Reise fort. Um 15-15 Belt Sperre passiert, aus dem Geleit entlassen, erhalten Order, nach Kiel zu dampfen. Ankern um 19-15 auf Holtenau Reede. Warten auf Order. Um 20-30 erhalten durch Funkspruch Befehl, sofort nach Stettin zu dampfen. Um 21-00 gehen Anker auf, fahren nach Stettin.

11.5. Um 17-00 pass. Swinemünde. Um 21-00 Schiff fest am Schuppen in Dunzig. Reise beendet.

Es sind weiter keine wesentlichen Vorfälle während der Reise zu verzeichnen.

Stettin, den 11.5.40,

gez.: O s s a Lt. z.S.(S)
1. Supercargo D. Dørindje.

Abschrift.

Deutsche Levante-Linie G,m,b,H,
Hamburg

Stettin, den 12. Mai 1940

Dampfer "Derindje"

An die

Kriegsmarinedienststelle

Stettin

Betr.: Reisebericht.

Nachdem das Schiff in allen Teilen seeklar und die Deckladung gelöscht war, verließ D. "Derindje" am 2. Mai 1940 Stettin. Auf See trafen wir frische bis steife O N O - Winde an. Erreichten am 3. Mai 1940 um 07,00 Uhr Halskov- Rev Feuerschiff. Dampften gegen Mittag zum Feuerschiff, um die Begleitboote zu erwarten, welche jedoch nicht kamen. Dampften wieder zum Ankerplatz zurück. Abends gab uns der Sperrdampfer durch Morsespruch bekannt, daß dieser Ankerplatz ungünstig wäre wegen Fliegergefahr und es besser wäre, weiter unter Land zu ankern. Verlegten den Ankerplatz gegen 23,00 Uhr auf 55° 18,3 ' N, 11 ° 06,7 ' Ost, loteten 20 m. Gebraucht wurden der B.B, Anker und 6o Faden Kette gut zu Wasser gesteckt.

Am 4. Mai 1940 um 11,45 Uhr erschienen die Begleitboote zur Fortsetzung der Reise. Der Wind hatte an diesem Morgen zugenommen und war gegen Mittag stürmisch und sehr böig. Dadurch riß die B.B. Ankerkette und ging der B.B. Anker mit 70 Faden Kette verloren. Ein Wiederfischen des verlorenen Ankers war wegen der stürmischen und böigen Winde nicht möglich.

Setzten die Reise ~~fort~~ anschließend mit dem Geleit fort. Bis Skagen, wo wir am 5. Mai 1940, gegen 07,00 Uhr waren, ereigneten sich keine besonderen Ereignisse.

Dort wurde nach Meldung ein U-Boot durch Flieger gesichtet, welches unserm Geleitzug nachfuhr. Das U-Boot wurde durch den Flieger beschädigt und von einem der Geleitboote eingeschleppt.

Gegen

Anlage zu AVI 2860 geh/40

Gegen Mittag wurde nochmals ein U-Boot gesichtet, welches von unserm Geleit mit Wasserbomben belegt und sehr wahrscheinlich vernichtet wurde. An Bord wurde Alarm gegeben zum Antreten mit Schwimmwesten an Deck. Nach ca. 20 Minuten wurde der Alarm wieder aufgehoben. Gegen 18,00 Uhr erreichten wir Kristiansand, wo sofort mit der Entlöschung begonnen wurde, die am nächsten Tage (6.5.40) ohne Zwischenfälle beendet war. Verließen den Kai und gingen auf der Reede zu Anker. Das Verhalten des Transports an Bord war vom Transportführer bis zum Soldaten vorbildlich, so daß alles reibungslos verlief. Am Anfang der Reise wurden Übungsalarme gegeben mit Erklärungen, um den Transport mit allen Vorkommnissen vertraut zu machen.

Die Rückreise wurde am 8. Mai 1940 um 20,30 Uhr angetreten. Bis Skagen waren keine besonderen Ereignisse. Hier herrschte dichter Nebel, klarte im Laufe des Vormittags auf. Am 9. Mai gegen 23,00 Uhr wurde in der Sejrö - Bucht geankert, da nach Meldung die Landfeuer nicht brennen sollten. Am nächsten Morgen um 5,00 Uhr wurde die Reise fortgesetzt. Nach Durchfahrt der Großen Belt-Sperre wurden die Schiffe entlassen und erhielten den Winkspruch vom Führerboot, nach Kiel zu dampfen. Erreichten Kiel am 10.5.40 19,20 Uhr. Erhielten F.T.-Order nach Stettin zu dampfen. Setzten die Reise um 20,30 Uhr fort und erreichten Stettin am 11.5.40 um 21,25 Uhr-

Heil Hitler!

gez. O. Horn,
Kapitän.

1.) Blatt. D. "D e s s a u". 3 Staffel

16. 3. 1940	Hamburg, Oderhafen, vor Schuppen 83.	Schiffsbesatzung bereitet die Räume für den Einbau vor. 11.00 Supercargo Stn. z. S. Loewer an Bord.
17. 3.	—"—	Schiffsbesatzung bereitet die Räume zum Einbau vor.
18. 3.	—"—	Handwerker an Bord. Wachen und Ronden nach Vorschrift. Ausrüstung des Schiffes.
19. 3.	—"—	—"—
20. 3.	—"—	—"—
21. 3.	—"—	—"— Nehmen Bunkerkohlen (240 t)
22. 3.	—"—	Reinschiff, sonst keine bes. Vorkommnisse,
23. 3.	—"—	Keine bes. Vorkommnisse. Nehmen 500 t Trinkwasser.
24. 3.	—"—	Sonntagsruhe(Ostern), Wachen und Ronden nach Vorschrift.
25. 3.	—"—	Sonntagsruhe, nehmen 100 ts Bunkerkohlen, Wachen und Ronden n. Vorschrift.
26. 3.	—"—	Keine besonderen Vorkommnisse.
27. 3.	—"—	—"—
28. 3.	—"—	—"—
29. 3.	—"—	Übernehmen Material zum Einbau.von Pferdeständen.
30. 3.	—"—	Handwerker an Bord.II. Supercargo Eylmann an Bord.
31. 3.	—"—	Handwerker an Bord, Ausrüstung des Schiffes fortgesetzt.
1. 4.	—"—	—"—
2. 4.	—"—	—"—
3. 4.	—"—	—"—
4. 4.	—"—	Keine bes. Vorkommnisse.
5. 4.	—"—	—"—
6. 4.	—"—	II. Supercargo Eylmann von Bord. Keine bes. Vorkommnisse, Wachen und Ronden nach Vorschrift.
7. 4.	—"—	—"—
8. 4.	—"—	—"—
9. 4.	—"—	—"—
10. 4.	—"—	—"—
11. 4.	—"—	11.00 Einweisung des Vorkommandos der Truppe an Land.
	Leicht bewölkt, Wind IVW 3-4.	12.00 Vorkommando in Stärke von 1 Offizier und 8 U.Offz. an Bord, Einweisung.
		14.00 1 Art. Maat und 8 Mar. Artiller. zur Flakbedienung von M.Flak.Abtl.271 an Bord kommandiert.
		16.30 1 M.G. c/30 auf Feldlaffette und 2 M.G./34 vom Art.Zeugamt Kiel an Bord. Das M.G.c/30 wurde auf dem Bootgalgen am Heck,die beiden M.G./34 auf dem Peildeck beiderseits eingebaut. 1000 Schuß 2cm und 3900 Schuß M. Munition an Bord.

Anlage zu AVI 2022 geh/40

2.) Blatt. D. " Dessau ".

11. 4. 40. 23.30 ⚓ Gang Schauerleute an Bord. Klarmachen der Luken zur Ladungsaufnahme.

12. 4. Hamburg, Odrhafen vor Schuppen 83. Leicht bewölkt. Wind SO 1-2.

gut. { 0.435 Beginn der Beladung.
0900 Ende der Beladung.
0945-1030 Nachträgliche Übernahme von 2 Panzern.
10.00 2. Supercargo Logemann an Bord.
11.00 Truppe an Bord in Stärke von 2 Off. und 96 U.Offz. und Mannschaften, folgender Truppenteile.-
III./ I. R. 334
I./ I.R. 359
Stab und Nachr. Zug./I.R. 349. 14./Pz. Abw./ I.R. 349 und 3./ Pz. Abtl. z.b.V. 40.
15.00 Versiegelte Befehle, Seekarten und Seehandbücher an Bord. 7 Schauerleute an Bord.
16.00 Schiff seeklar. Posten auf Stationen.
16.17 Verlassen unter Lotsenführung mit Hilfe von 2 Schleppern den Liegeplatz.

Auf der Elbe, wolkenlos, kühl. Wind: Ost, 2-3.

16.45 - 17.30. Unterweisung der Truppe in die Sicherheitsbestimmungen. Rollen und sonstige Bestimmungen.
19.05 - 19.20 Alarm. Antreten der Eingeschifften auf den Alarmplätzen, Musterung auf Sitz der Schwimmwesten. Verteilung auf die Rettungsmittel.
18.30 Passieren Glückstadt. Öffnen der versiegelten Befehle. Seekarten und Bücher. Nacht Nachts Ronden durch Supercargos.

Im K. W. Kanal.
13. 4. Leicht bewölkt. Wind ND 2

21.30 - 21.55. In der Brunsbütteler Schleuse.
0700- 0735 In der Holtenauer Schleuse.
0752 Ankern auf Befehl der K. M. auf Holtenau Reede. 13.30 2 Signalgäste an Bord.

Im Kieler Hafen.
Wolkenlos, kühl. Wind: nördl. 2-3.
Kieler Bucht.

15.45 Gehen Anker auf. Laufen im Kielwasser des D. " Köln 2 durch die Sperren.
17.15 Passieren Kiel Fsch.
18.48 Eintreffen auf Sammelplatz. kjels Nor. rØw 260° 7 sm ab.
Zusammenstellung des Geleitzuges.

Im Großen Belt
Klares Wetter
Wind: nördl. 2

20.10 Folgen im Kielwasser des D. Bahio Castillo. Unter Geleit der 15. Minensuchflottille.
21.45 - 22.11 Passieren " Große Belt Sperre "

14. 4. Im Großen Belt.
Leicht bis mäßig bewölkt.
Wind: SW 1-3
Im Kattegatt. Bedeckt.
Zeitweise Schneetreiben.
Wind südl. 4 See mäßig bewegt. Im Skagerrak

0400 Revsnäs Rollen Pass.
0630 Schnitz Brunf Fsch. pass.
0630 - 0858 Kurs rw. 87 o 25 sm, 10 Kn.
0858 - 12,35 Kurs rw. 360 o 37 sm.
12,35 - 162o Kurs rw. 366 o 58 sm
18,2o - 23,45 Kurs rw. 326 o 56 sm
23,45 - 01,25 Kurs rw. 45 o 17 sm
01,25 - 03, 25 Kurs rw. 360 o 20 sm 10 Kn.

15. 4. Bedeckt, Regen und Schneetreiben. Sicht schlecht. See mäßig bewegt. 7 sm

3.) Hlatt. D. " Dessau ".

15. 4. 0328 Drehen auf Gegenkurs wegen schlechter Sicht vor der Einfahrt. Gehen auf 6 Knoten Geschwindigkeit.
0520 Drehen auf rw. 350° Gehen wieder auf 10 Kn.
0610 - 0625 U-Boots-Alarm. Verband aufgelöst. Steuern Zickzackkurse. Begleitboote werfen Wasserbomben. 0626 Setzen Reise im Geleitzug fort.

Im Oslo Fjord.
Bedeckt, Regen u. Schneetreiben.
0653 Struten pass.
10.08 Fort Kaholm pass.
11.31 Aus dem Geleitzug entlassen.
11.50 Ankern auf Oslo Außenreede.
15.28 Gehen Anker auf.
16.12 Ankern auf Oslo Innenreede.

16. 4. Oslo Reede.
Bedeckt, Schneetreiben. 0700 Hafenlotse an Bord. Gehen Anker auf. Verholen mit Hilfe eines Schleppers in den Innenhafen.
0745 Schiff fest am Kranbryppen-Pier.

16. 4. Im Oslo Hafen.
Kranbryppen-Pier,
Bedeckt, zeitweise
Regen und Schneetreiben.
0800-0815 Truppe an Land
0815-0950 Machen mit der Truppe den Kai klar. Landen der Fahrzeuge.
0930-1330 Entlöschen der Fahrzeuge.
1400-1615 Entladen des Truppengutes. (12 Tons Proviant.)
1615 Schiff leer. Machen anschließend Schiff seeklar. Machen nach Vorschrift.

17. 4. Auf Oslo Außenreede,
Wechselnd bewölkt.
Einzelne Schneeschauer.
0605 Lotse an Bord.
0615 Verlassen mit Hilfe von 2 Schleppern Oslo Hafen.
0723 Gehen auf Oslo Außenreede vor Anker. Warten auf Auslaufbefehl. Machen nach Vorschrift.

18. 4.
1900 K.M.D. Oslo übergibt dem Schutzhäftling Eugen Rupp vom D. " Luise Leonhardt. Zwecks Mitnahme und Übergabe an die Gestapo. Warten auf Auslaufbefehl.
1400 Erhalten Auslaufbefehl.
1540 Gehen Anker auf. Stellen Geleitzug zusammen. Geleitschutz durch 11. U-Jagd-Flottille. Reihenfolge der Transporter: M.S. " Belgrano ", D. " Dessau ", D. " Corityba.
1600 Verlassen Oslo Außenreede.

19. 4. Im Oslo Fjord.
Wind NO 3-4
Bedeckt, Schneetreiben, mäßige Sicht.
16.59 Pass. Fort Kaholm
1800 " Kollen.
17.14 -17.54 Bilden Dwarslinie zur Übung.
20.45 Pass. Struten an St. B.
21.05 Bilden bei Auslaufen aus den Schären Marschformation. in Dwarslinie.

20. 4. Im Skagerrak.
Wind: nördl. 2-3
21.05 - 0300 Kurs rw 208° 51 sm, 8,5 Kn. Stoppen alle 20 Min. und gehen auf Horchfahrt. Und zwar für 5 Min.

4.) Blatt. D. "D e s s a u".

Im Skagerrak.

Bedeckt und regnerisch
Mäßige Sicht, leicht
bewegte See.

0300-0746 Kurs rw 173° 42 sm
0746-0920 " " 180° 15 sm
0920-1103 " " 125° 13 sm
1114 Passieren Läsö Trendel Fsch. an St. B. Setzen unsern Weg fort unter häufigen Wendungen in Dwarslinie, wwgen U-Boots gefahr.
1651-1931 Kurs rw. 180°
1615 Pass. Anholt an St.B. 5 sm ab.
1800-2030 Sehrohr eines U-Bootes gesichte 2 Gleitschiffe werfen Wasserbomben.
1931-2050 Kurs 163°
2050 Kullen Ftrm. querab an Kb., bilden Kiellinie.
22.43 Passieren Kronborg Reede. Wachen nach Vorschrift.

Im Sund.

21. 4.
Im Sund. Leicht bewölkt,
windstill, ruhige See.

05.07 Gehen Anker auf, bilden Kiellinie.
07,50 Pass. Malmö Ftrm an K.K. Gehen durch die Flintrinne.
08,59 Pass. Droyden Ftrm. an St.B. Kurs rw 196°
10.20 Geleitzug aufgelöst.

In der Ostsee.
Wolkenlos, dunstig,
ruhige See.

10.49-11,49 pass. Sund-Sperre im Kielwasser M.S."B e l g r a n o".
12.00-15,49 rw. Kurs 139°
14,51 Arkona Ftrm. querab an St.B.
15,30 Probieren M.G. C/30 und beide Maschinengewehre mit einigen Schuß aus.
19,26 Sperrlotse an Bord.
20,24 pass. Swinemünde Einfahrt.
22,23 pass. Leitholm.

22. 4. Auf der Oder.
In Stettin,
Lager Frauendorf.

01,36 Schiff fest am Marinelager Frauendorf.

gez.: Loewer
Ltn.z.S.u.Supercargo.

KODAK SAFETY FILM

D. "Dessau".

23.4.40. In Stettin-Frauendorf. Keine besonderen Vorkommnisse.
23-30 Verholen mit Schlepperhilfe nach Stettin-Unterwiek.

24.4.40. In Stettin-Unterwiek. 0-40Schiff fest an Kai in Stettin Unterwie
Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
Supercargo Logemann von Bord.

25.4.40. Schönes Wetter. St.B. Seite des Schiffes mit Tarbanstrich versehen.
14,45 Beginn der Beladung: Es wurden übergenommen: 22 Offz. un d Beamte
490 Unteroffz. und Mannschaften.
70 Fahrzeuge und 711 Fass Benzin sowie
48,48 tons Munition folgender Truppenteile
2./3./4./5./ und Stab I/32 Res. Flak Abtl.

26.4.40. Schönes Wetter. 00,30 Beendigung der Beladung.
16,00 Benzinladung übergenommen. Wachen und Posten nach Vorschrift.

27.4.40. In Stettin. Dunzig-Kai. Schönes Wetter. 07,25-08,15 Verholen mit Schlepperhilfe zum Dunzig-Kai. Unterweisung der Truppe in den Sicherheitsvorschriften und dem Anlegen der Schwimmwesten. Wachen und Post nach Vorschrift.

28.4.40. In Stettin, Dunzig-Kai Schönes Wetter. 08,00-21,00 übernehmen.
2116 Körbe 8,8 Munition
1303 Behälter 3,7 Munition sowie 10 Kartons Zündschrauben.
Wachen und Posten nach Vorschrift.

29.4.40. In Stettin. Schönes Wetter. 15,30-17,45 Verholen mit Schlepperhilfe zum Marinelager Frauendorf, sonst keine Vorkommnisse. Wachen und Posten nach Vorschrift.

30.4.40. Stettin-Frauendorf. Altes Lager. Schönes Wetter. Keine besonderen Vorkommnisse.
Wachen und Posten nach Vorschrift.

1.5.40. —"—

2.5.40. Auf der Oder. —"—
06,00 Verlassen mit Schlepperhilfe unter Lotsenführung den Liegeplatz.
08,30-09,30 Rollenexerzieren.
09,30 Passieren Swinemünde Mole.
10,05 Lotse von Bord.
14,38 Pass. Arkona Ftrm.
15,48 pass. Dornbusch Ftrm.
17,39 pass. Darsser Ort Ftrm.
18,00-18,51 pass. Gjedser Sperre im Kielwa:
wasser D. "Konsul Fisser".

Auf See.
Wind östl. 4-5
Mäßig bew. See.

Anlage zu AVI 2904 geh /40

Steuern vorgeschriebene Kurse. Wachen und Ronden nach Vorschrift.

3.5.40. Auf See, Gr.Belt.
Wind Ost 4-5
Schönes Wetter. 04,45 pass. Kjels Nor Ftrm.
05,10-06,00 pass. Gr. Belt Sperre.
07,38 pass. Langelands Öre Ftrm.

Auf Korsör Reede.
08,07 Ankern auf Korsör Außenreede.
10,00-10,20 Alarmübungen.
11,30 Verlegen Ankerplatz nach Halskov Rev Fschff. Warten auf Geleit.
19,30 Verlegen Ankerplatz nach Korsör Reede. Wachen und Ronden nach Vorschrift.

4,5.40. Auf Korsör Reede.
10,00-10,20 Alarmübungen.
Wind Ost 6-7
Schönes Wetter. 11,30 Geleit trifft ein.
12,00 Gehen Anker auf, verlassen Korsör Reede im Geleit der 12. U-Jagdflottille. (Kiellinie.)
15,09 Revsnäs quer.
Im Kattegatt. 17,30 pass. Schultz Grund Fschff.
Wind Ost 3-4 22,00 Anholt Ftrm. quer.
22,39 Anholt Knob Fschff. quer.
Wachen und Ronden nach Vorschrift.

5.5.40. Im Kattegatt. 03,10 pass. Läsö Trindel Fschff.
Schönes Wetter. 05,00 Begleitflugzeug meldet U-Boot achteraus. Geschütze besetzt.
Im Skagerrak. 05,20 Bilden Dwarslinie, 8 Sml Fahrt.
Schönes Wetter. 06,00 Skagens Rev Fschff. quer.
Ruhige See. 12,30-12,50 U-Bootsalarm, Mannschaften auf Alarmplätzen, Geschütze bereit. B.B. Geleitboote werfen zahlreiche Wasserbomben, steuern mit Höchstfahrt Zick-Zack-Kurse.
2 Geleitboote bleiben zurück, werfen bis 13,45 zahlreiche Wasserbomben.
11,00 Meldung vom Führerboot: Morgens gesichtetes U-Boot angegriffen, Besatzung gefangen, Boot im Schlepp von U-Jäger;
14,00 Angreifendes U-Boot durch Wasserbomben vernichtet. Bilden wieder Dwarslinie. 16,00 Kielinie.

In Christiansand. 16,57 pass. Oksöy Ftrm.
18,13 Schiff fest im Hafen von Kristiansand, Pier 5. 18,30-19,30 Truppe an Land. 20,00 Entladen Truppengut (Fahrzeuge u. Munition) mit eigener Besatzung.

6.5.40. Schönes Wetter.

00,10 Verlassen den Innenhafen wegen Fliegergefahr auf Befehl des Hafenkommandanten.
00,40 Ankern auf Reede.
07,10 Gehen Anker auf.
07,47 Schiff fest im Hafen, Pier 5.
08,00-18,00 Setzen das Entladen fort. Besatzung löscht Fahrzeuge, Munition und Benzin.
21,00 Verlassen den Innenhafen wegen Fliegergefahr.
21,35 Ankern auf Reede.

7.5.40. In Kristiansand.

07,15 Gehen Anker auf.
07,40 Schiff fest im Hafen, Pier 5.
08,00-20,00 Setzen Das Entladen von Munition und Benzin mit Teilen der Besatzung und 2 Gängen Schauerleuten fort.
20,00 Entladen beendet.
20,20 Verlassen den Innenhafen.
20,45 Ankern auf Reede, warten auf Geleit. Wachen nach Vorschrift.

8.5.40. In Kristiansand. Schönes Wetter, Nebel.

20,10 Gehen Anker auf.
21,21 pass. Oksöy Ftrm. Bilden Doppeldwarslin im Gelit der 12. U-Jagd-Flottille. Geleitzug besteht aus 4 Schiffen.
1.) D. "Dessau" F.d.H.
2.) D. "Eschenburg" Lübek.
3.) D. "Albert" schwedische Prise.
4.) D. "Derindje"

Im Skagerrak. Dunstig, fast ruhige See.,

0,725 pass. Skagen Rev. Fschff. nahebei.
11,26 pass. Läsö Trindel Fschff.
15,59 pass. Anholt Knob Fschff.

9.5.40. Im Kattegatt Stark dunstig, Windstill, ruhige See.

16,20 pass. Wrackteile eines Fleugzeuges. (Tragfläche). Nicht zu erkennen.
22,20 pass. Schultz Grund Fschff.
23,15 Ankern bei Seelands Rev in der Bucht, da Feuer im Belt gelöscht und Wetter stark dunstig.

10.5.40. Im Samsö Belt. Windställ, stark dunstig.

05,10 Hieven Anker, setzen die Reise fort.
07,58 pass. Revenäs Ftrm.
10,52 pass. Halskov Rev Fschff.
13,48-14,35 pass. Minensperre im Kielwasser des Führerbootes.
14,52 pass. Kjels Nør Ftrm.

In der Kieler Bucht. Windstill, starker Dunst.

15,05 Werden nach Kiel entlassen.
16,3[illegible] Habelsflach Lohtt.
17,07 Ankern bei Kiel Fschff.
17,17 Sperrlotse an Bord.

Im Kiele Hafen.	17,25 Gehen Anker auf. 18,52 pass. Friedrichsort Ftrm. 19,22 Ankern auf Holtenau Reede. Auf Befehl des O.K.M. über K.M.D. Kiel ist Reise sofort nach Stettin fortzusetzen. 20,16 Lotse an Bord. 20,30 Hieven Anker, verlassen den Kieler Hafen mit D. "Derindje" im Kielwasser. 22,24 pass. Kiel Fschff. Setzen Reise nach Stettin fort. Lotse von Bord.
In der Ostsee. Windstille, stark dunst. 11.5.40.Regen.	01,18 pass. Marineleuchte Ftrm. 04,10-04,55 pass. Gjedser Minnesperre im Kielwasser des Lotsendampfers. 04,57 pass. Dwarser Ort Frtm. 07,59 pass. Arkona Ftrm. 10,40 pass. Greifswalder Oie. 12,50 Lotse an Bord. 13,05 pass. Swinemünde Einfahrt. 16,13 Schlepper fest. 17,15 Schiff mit Hilfe von 2 Schleppern im Stettiner Hafen, Nordquai fest.
In der Ostsee. Wind: Nördl. 1-3 regnerisch, diesig. Auf der Oder. In Stettin.	

gez. L o e w e r Lt.z.S.
Supercargo.

A b s c h r i f t

Kriegstagebuch D. " Dessau "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.5.40	Stettin - Notdkai	Supercargo Ltn.z.See Loewer abgelöst durch Ltn.z.See (S) Cranz
14,00		Übergabe vollzogen Schiff lädt von 06,00 bis 24,00 Uhr mit 1 Gang Munition in Luke V.
13.5.40		Schiff lädt von 00,00 bis 08,00 mit 1 Gang Munition.
08,00		Schiff ladeklar. Schiff beginnt mit der Beladung, nimmt mit 100 ts.Kran schwere eiserne Träger an Deck. Es wird mit 1 Gang gearbeitet.
10,00		Übernahme der Truppe
20,00		Einschiffung vollzogen. Es sind übernommen worden: 578 Mann 82 Fahrzeuge 1 Krad 7 Fahrräder 471 S.Feldpost 2 Wertbeutel 16 Kolli Fracht 12 Brückenträger ca. 250 ts.Munition Truppe ist vom Supercargo vom Rauchverbot unterrichtet worden. Wachen und Posten nach Vorschrift.
14.5.40		
11,00		Schiff ist seeklar. Lotse Krönig an Bord. Schiff verholt nach Frauendorf.
13,40		Schiff fest am Marinelager Fruuendorf. Lotse von Bord.
14,00		D. " Natal " längsseits fest.
00		Verteilung der Schwimmwesten an die Mannschaft Supercargo überprüft an Land die Durchführung. Schadhafte Schwimmwesten werden im Lager Frauendorf ausgetauscht. Mannschaften werden über das Anlegen der Schwimmwesten unterrichtet
17,00		Offiziere und Unteroffiziere werden über Sicherheitsvorschriften und Alarm unterrichtet durch Supercargo. Schiff liegt in Bereitschaft.
15.5.40		
08,00		Lotse Gutz an Bord.Leinen los. Schiff läuft aus nach Oslo
08,30		Steuern nach Lotsenanweisung Oderabwärts. Supercargo nimmt Einteilung der Mannschaften auf Schwimmflösse und Alarmplätze vor.Nochmalige Unterrichtung der Mannschaften.
12,11		Schiff passiert Swinemünde Mole.Lotse von Bord.

Anlage zu A VI 4486 geh / 40

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

...nd Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.5.40	Auf S e e	
15,30-17,00		Probealarme werden durchgeführt.
20,45		Sperrlotse "von Husen" an Bord.
20,45-21,25		Steuern nach Lotsenanweisung durch Gjedser Sperre.
21,30		Lotse von Bord.
23,30		Supercargo macht Ronde. Posten nach Vorschrift.
16.5.40	Auf S e e	
02,28	Wind 3-4 heiter, ruhige See, klar.	ankerten in der Näge der Süd-Lotsenstation Gr.Belt
07,20		Ankerhieven
08,00		Stehen am befohlenen Treffpunkt. Führer der Geleitflottille kommt längsseits und gibt Befehle. Fahren im Geleit als taktische Nr. 2 Kiellinie.
08,12		Anfang der Sperre.
08,30		Probealarm.Unterrichtung der Truppe durch den Supercargo
09,10	Wind flaut ab,diesig	Ende des Alarms
09,23		Ende der Sperre.
17,18		Aufschliessen der Marschformation Truppe bekommt Befehle,die Schwimmwesten anzulegen
	K a t t e g a t	
17,00-21,00		Ein Fugzeug umkreist uns als U-Bootssicherung.
21,30	Nachts klar,heller Mondscheim	Geleitzugführer gibt Segelanweisung für die Nacht. Fahren in Marschformation abgeblendet.
17.5.40	Wind 2 klar,gute	
03,30	Sicht	Passieren Skagen Rev.Feuerschiff Steuern Kurse nach Anweisung des Geleitzugführers.
04,00	Skagerak	Fahren im Geleit. Flugzeug umkreist uns als U-Bootssicherung.
14,30	Oslofjord	Kiellinie
16,12		Passieren Dröbak
18,09		Ankern auf Oslo Reede,erwarten Lotsen
18,32		Lotse an Bord.Hieven Anker.
18,42		Anker auf
19,34		Schiff fest am Liegeplatz 32 Oslo Hafen.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.40 07,00	O s l o - Hafen Wind NO 1 heiter	Beginnen mit dem Entlöschen der Fahrzeuge mit eigener Mannschaft.
19,00		Fahrzeuge und Heeresgut gelöscht. Truppe verbleibt noch eine Nacht an Bord.
19.5.40		Löschen mit einem Gang Munition von 07,00 bis 21,00 Uhr. Truppe von Bord mit Ausnahme der 7.Kompagnie (Flugmelde) Lg.-Nachr.Rgt.3
20.5.40 07,00		Löschen mit 2 Gang Munition aus Luke V bis 21,00 Uhr. Keine besonderen Vorkommnisse.
21.5.40 00,00		Rest der Truppe von Bord.
07,00		Löschen mit 2 Gang Munition bis 15,30 Uhr.
18,30		Verholen nach Pier 16.
22.5.40		Löschen von 07,00 bis 11,00 Uhr den Rest der Ladung.
23.5.40		Nehmen Flugzeugteile mit eigener Besatzung an Bord.
24.5.40		desgleichen
25.5.40		Laden Flugzeugteile und geben Transportschiffausrüstung von Bord.
26.5.40		Geben Ausrüstung von Bord.
27.5.40		Schiff klar, warten auf Befehle
28.5.40 11,00		Schiff verholt nach Lysaker Fjord.
29.5.40		Warten auf Befehle. Keine besonderen Vorkommnisse.
30.5.40		desgleichen
31.5.40		desgleichen
1.6.40 14,00		Erhalten Auslaufbefehl nach Stettin
15,30		Hieven Anker
16,00		Verlassen Oslo Reede.Steuern nach Kapitänsanweisung aus dem Fjord.
21,34	Schwed.Grenze	Behörden an Bord. FT-Station.Waffen und Munition wird versiegelt.Antenne heruntergenommen.
21,57	Süd-Hallsö Isl.	Ankern mit Stb.Anker.Schwed.Militärwache bleibt an Bord.Besatzung geht Seewache.

atum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.6.40	Strömstad Reede	
05,20	leicht bewölkt	Lotse an Bord
05,41	leicht bewegte See	Anker auf. Setzen Reise durch die schwed. Schären fort.
10,00	Schwed.Schären	Lotsenwechsel bei Lysekil (Gäven Isl.)
12,28		Lotsenwechsel bei Hammskä
14,02		Lotsenwechsel bei Vinga Isl.
17,52		Lotsenwechsel bei Varberg
21,07		Erreichten Halmstad Reede und ankerten mit Bb-Anker
21,20		Lotse von Bord.Besatzung geht Seewache.
3.6.40	Halmstad Reede	
03,11	leicht bewölkt,schw. Briese	Hieven Anker.Lotse an Bord.
04,18	leicht bewegte See	Anker auf, setzen Reise fort
07,00		Lotsenwechsel bei Viken
09,42		Schwed.Behörde an Bord zur Siegelkontrolle.
10,12		Einfahrt Trindelrinne
10,44	Ostsee	Einfahrt Kogrundrinne
11,19		Lotse von Bord bei Skanör. Siegel werden entfernt. FT-Station in Betrieb
12,28		Anfang der Sperre
13,33		Ende der Sperre
21,00		Ansteuerungsboje Sw'de nahebei. Lotse an Bord.
21,30	Swinemünde	
4.6.40		
02,00	O d e r	Schiff mit Stb.Seite am Kai Marinelager Frauendorf fest. Lotse von Bord.

Abgeschlossen den 4.6.40
gez.V.Cranz
Ltn.z.See (S) Supercargo

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

Dampfer " D o n a u ". Nach Oslo.

19.4.40	Stettin. Gutes Wetter.	Anfang mit Laden.
6,00		
20.4.40.		
16,00	Guts Wetter.	Ladung beendet.
21.4.40		
16,45	Gutes Wetter	Hafenlotse Klein, Westendorf an Bord.
17,24	" "	Schleppe "Gann" und "Verdandi" zur Assist. längsseitr. Leinen los, Schleppe
17,52		fest. Abfahrt Stettin. Frauendorf, Hafer
18,53	" "	lotse von Bord.
21,18		Schlepper entlassen.
22,20	" "	Lotsenwechsel, Lotse Boedecke an Bord.
22,24	" "	Lotse von Bord. Reiseanfang.
22.4.40	Auf See.	
6,38	Wechselnd bewölkt,	Lotse Petersen an Bord.
7,44	leichte See.	Lotse von Bord.
9,53	" "	Lotse Schmidt an Bord.
11,13	" "	Lotse von Bord.
11,53	" "	1 Bootsmann und 1 Signalgast von der Begleitflott. an Bord genommen.
23.4.40	Oslo.	
13,54	Gutes Wetter.	Reiseende.
18,30	" "	Lotse Sternsheim an Bord.
18,51	" "	Anker auf.
21,00	" "	Schiff an der Pier fest. Lotse von Bord.
22,00	" "	Landen der Truppen und Material. Die Truppen wohnten während der Nacht an Bo Bord. Es wurde mit 2Gängen der Besat- zung und 2Gängen von Land gearbeitet, unterbrochen durch Flugangriffe;
24.4.40	Gutes Wetter.	Löschen der Wagen und Geräte beendet.
22,00	" "	Truppen können abrücken. Das Löschen von Munition, Brennstoff und Schmier- öl wurde mit Landarbeitern fortgesetzt.
25.4.40	Gutes Wetter.	
26.4.40	" "	Löschen beendet.
2,00	" "	Lotse Sternsheim an Bord.
3,00	" "	Anker auf. Leinen los.
3,40	" "	Abfahrt.
3,48	Auf See, leicht bewölkt, ruhige See.	
17,00	Wetter wird schlechter.	
Nachts	Bewölkt, Wind 5/6 Sicht nicht gut.	
27.4.40		
8,00	Leichte See, bewölkt, gute	Auflösung des Begleitzuges.
18,30	Sicht.	
28.4.40.	Gutes Wetter.	Lotse an Bord.
9,48		Lotse von Bord. Ankunft Stettin.
14,30	" "	

Anlage zu AM 2356 geh/40

D. "D o n a u".

2. Reise nach O s l o. Abfahrt 5.5.40.

30.4.40. Stettin. Begannen mit Übernahme von Kriegsmaterial und 8,00 Gut. Wett. arbeiteten bis 16 Uhr.

1.5.40. 8,00 Gut. Wet. Das Laden wurde fortgesetzt und um 24 Uhr beendet. Im Laufe des Nachmittags wurden die Truppen an Bord genommen. Von 24 Uhr ab, lagen wir mit 6stündiger Bereitschaft.

6.5.40. Bedeckt, trübe. 6,00 Verließen Stettin unter Lotsenführung.
11,05 pass. Swinemünde, Lotsenwechsel.
Trüb. Wetter. Lotse von Bord.
Trüb. Wetter.
Nach Passieren der Sperre neblig, zeitweise dichter Nebel, der zur Fahrtminderung zwang.

7.5.40. 5,00 Erreichten den befohlenen Treffpunkt, und warteten bis 8,30 Uhr auf den Geleitzug.
Trübes, teils umsichtiges Wetter.
10,30 dampften unter Schutz der Geleitfahrzeuge und nach deren Anweisung weiter. 12,00 hatten die Langelandsperre passiert.

8.5.40. Trübes, teils unsichtiges Wetter.
19,00 passierten Skagen.

9.5.40. Wetter unverändert.
14,00 Erreichten Oslo.
15,00 Begannen mit dem Landen der Truppen und dem Löschen der Kriegsgeräte. Arbeiteten bis 23,00 Uhr und stellten der drohenden Fliegerüberfälle wegen die Arbeiten ein.

10.5.40. Gutes Wetter. 6,00 Setzten die Löscharbeit fort, arbeiteten nur noch in Luke 3.
12,00 Alle Ladung aus dem Schiff.

gez. K i n k e l
Supercargo.

Zum Log Nr. meines Schiffes

Anlage zu AVI 2904 geh/40

O s l o nach Stettin.

11.5.40.	Gutes Wetter.	Warten auf Order.
12.5.40.	—"—	15,00 Laden Flugzeugteile.
	—"—	16,00 Legen von der Pier ab und gehen in der Lysaker Bucht vor Anker.
13.5.40.	Gutes Wetter.	Wartennauf Order.
14.5.40.	—"—	Warten auf Order.
15.5.40.	—"—	3,00 Hieven Anker, Anfang der Reise.
		17,30 Passierten Skagen.
		19,30 Ankern vor Frederikshavn.
16.5.40.	Gutes Wetter.	
	Leicht bew. See.	12,00 Fortsetzung der Reise.
17.5.40.	Gutes Wetter.	6,15 Nehmen Lotsen an der dänischen Minensperre.
		7,45 Lotse von Bord.
	Wolkenlos, grobe See.	23,48 Reiseende.
18.5.40.		0,30 Gehen auf der Reede von Swinemünde vor Anker.
		4,27 Anker auf.
	Gutes Wetter.	5,30 Lotse Herbst an Bord.
		9,30 Schiff fest an der Pier. Lotse von Bord.

gez. K i n k e l
Supercargo.

Kriegstagebuch D. " D o n a u ".

19.5.40	Gutes Wetter,Stettin.	Bunkern.
20.5.40	Gutes Wetter	Pferdeställe werden eingebaut. Löschen Flugzeugteile.
21.5.40	Gutes Wetter.	Abfahrt Stettin.
8.20	Schlechte Sicht.	Ankern wegen Nebel.
12.20	Meist bedekct, zeitw. Nebel.	Anker auf, passierten Swinemünde. Lotse von Bord.
13.30	Schlechte Sicht.	Ankern wegen Nebel.
15.09	Sicht wird besser.	Anker auf.
22.5.40.		
0.50	Schlechte Sicht.	Ankern wegen Nebel.
11.30	Gutes Wetter	Anker auf, passieren die Große Beltsperre.
15.00	Ruhige See.	Kosör quer.
23.5.40	Kopenhagen.	
030	Gutes Wetter.	Ankern vor Kopenhagen.
24.5.40	Gutes Wetter	Warten auf Order.
25.5.40	Gutes Wetter.	Erhalten die Order, am 26.5.7oo Uhr nach der Werft Burmeister und Vains zu verholen.
26.5.40	Gutes Wetter.	
7.oo		Verholen zur Werft. Auf der Werft wirdein Minenschutzgerät eingebaut.
27.5.40	Regen.	Liegen in der Werft.
28.5.40	Meist bedeckt.	--"--
29.5.40	--"--	--"--
30.5.40	Gutes Wetter.	--"--
31.5.40	--"---	--"--
4.6.40	Gutes Wetter.	Erhalten die Order, am 5.6. 4oo Uhr nach Aalborg auszulaufen.
5.6.40	Gutes Wetter.	4.oo Lotse an Bord.
4.20		Abfahrt Kopenhagen. 6.14 Passieren Helsingör
14.30	Gutes Wetter	Lotse an Bord. 17.oo Schiff an der Pier fest

gez. Grützmacher Supercargo.

Anlage 34 — AVI 4175 geh/40

Kriegstagebuch 3. Reise Aalborg-Oslo.

D. "D o n a u".

8.6.40 Aalborg.
7.oo-19.oo Übernahme von Munition.

9.6.40
7.oo-19.oo Übernahme von Munition und Geräte.

10.6.40
7.oo-19.oo Übernahme von Munition und Geräte.

11.6.40
7.oo-12.oo Übernahme von Munition und Geräte.
12.oo Verholen.

12.6.40
6.oo Beginnen mit Übernahme der Truppen und Fahrzeuge.
18.oo Übernahme der Truppen und Fahrzeuge beendet.
19.oo Verlassen mit Lotsen und Schlepperhilfe die Pier und dampfen seewärts.

13.6.40
6.30 Skagen passiert. Gutes Wetter, ruhige See.
12.30 Torbjörn passiert.
18.oo Lotse an Bord.
19.oo Schiff an der Pier fest. Ein Teil der Truppen wohnte die Nacht noch an Bord.

14.6.40
6.oo Landen Truppen und Fahrzeuge.
16.oo Landen der Truppen und Fahrzeuge beendet.
13.30-21.oo Löschen Munition und Geräte.

15.6.40
7.oo-21.oo Löschen Munition und Geräte.

16.6.40
9.oo-12.oo Löschen Muniton und Geräte.

17.6.40
11.oo Verholen
17.oo Nehmen Truppen an Bord.

18.6.40
6.oo Beginnen mit Übernahme der Fahrzeuge.
12.oo Übernahme der Truppen und Fahrzeuge beendet.
12.30 Verlassen mit Lotsen und Schlepperhilfe die Pier und ankern auf Oslo Reede. Warten auf den Geleitzug.
14.40 Gehen Anker auf und fahren im Geleitzug nach Anweisung des F-Bootes. Ruhige See, gute Sicht.

gu AVI 4212 geh/40.

19.6.40
5.30 Passieren Skagen.
12.25 Lotse an Bord. Fahren Revieraufwärts.
14.40 Schiff an der Pier fest.
Besondere Ereignisse während der Fahrt sind nicht zu melden.

gez. Grützmacher
Lt. z. See (S).

Abschrift.

Kriegstagebuch D. "Donau"

...m und ...hrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.6.40 07,00		Begannen mit der Übernahme von Kriegsgerät
25.6.40 16,00	Gutes Wetter	Übernahme von Kriegsgerät, Pferde und Truppen beendet.
16,30		legten ab und verliessen Aalborg
18,30		Passierten Hals Barre, im Anschluss bildeten Geleitzug und dampften nach Oslo
26.6.40		Passierten Skagen um Während der Überfahrt bis zur norwegischen Küste hatten trübes, regnerisches Wetter, leicht bis mäßig bewegte See.
10,15	Wetter aufklarend Wind N - NO 5/3	Passierten Fulehuk Lt.
16,00		erreichtrn Oslo, Pier 20
16,30		Begannen mit dem Landen der Truppen, Pferden und Kriegsgeräten bis 22,00 Uhr
27.6.40	Gutes Wetter	Setzten die Landearbeiten während des Tages fort. Um 22,00 Uhr bis auf Wehrmachtsgut alles von Bord.
28.6.40 06,00-12,00	Gutes Wetter	Landeten Wehrmachtsgut
10,00		Verholten das Schiff nach der Lysacker Bucht und ankerten daselbst
30.6.40 17,30	Gutes Wetter	Verliessen im Geleit Oslo für Aalborg
19,30		Passierten Skagen Lt.
19,05		Passierten Hals Barre Lt. Erreichten um 21,30 Uhr Aalborg.

Aalborg, den 1. Juli 1940.

gez. Kinkel
Supercargo

Anlage zu AVI 4867 geh/40

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

A b s c h r i f t !
D. "D o n a u "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940		
8.8.		
10.00		dampften unter Begleitung eines Lotsen von O s l o nach Sandefjord, wo um 20.00 Uhr mit beiden Ankern geankert wurde.
9.8.	Wind SW, trübes Wetter	
11.00		Holten vor das Trockendock.
10.8.	Wind SW -SO 4/5 anhaltend feiner Regen	
8.00		holten in das Schwimmdock.
13.8.		
17.30		Holten aus dem Dock und an die Werft, um weiter Reparaturen vorzunehmen. Die Arbeiten wurden durch regnerisches Wetter beeinträchtigt. Die Reparaturarbeiten sind aus den Beilagen ersichtlich. Durch Beurlaubung der Belegschaft der Werft wurden ebenfalls die Arbeiten beeinträchtigt.
	SWliche Winde	
	Regenwetter.	
14.8.	Heftiger Regen	
18.8.	Gutes Wetter	Am heutigen Tage 11.00 Uhr teilte der Kapitän dem Supercargo mit, dass morgen um 13.00 Uhr Abfahrt sei. Ziel unbekannt.
19.8.		
13.00	Wind - veränderlich	Verließen mit 415 Mann Sandefjord. Da beim Loswerfen der Schlepperleine dieselbe in die Schraube geriet, hatten 2 Stunden Aufenthalt, um die Leine von der Schraube zu klaren. Um 5 Uhr trafen den Geleitzug, wo wir uns mit dem Kurs auf Skagen anschlossen.
	Wind - bedeckt, teilweise trübes Wetter	
20.8.		
0.00	Wind NNW 3, einzelne Regenschauer sonst gutes Wetter.	Ankerten unweit Ostro Leuchtboje.
19.8.		verließen uns zwei Geleitboote, setzten die Reise mit einem Geleitboot bis Aalborg fort.
12.00		passierten Skagen Ltf.
21.8.		
5.30		ankerten bei Ostro Flg.
12.36		dampften nach der Einfahrt zu.
	Wind umlaufend,	
15.40	trübes Wetter.	ankerten.
17.25		dampften weiter, passierten die Einfahrt um 18.0^{0} Uhr.
18.23		ankerten innerhalb der Einfahrt vor Hals
22.8.	Wind westl. 1/2	
7.21	leicht bewölkt.	gingen Anker auf.
7.42		ankerten
7.41		dampften stromauf; erreichten Aalborg.

Anlage zu AVI 5936 geh /40
gez. K i n k e l
Ltnt.z.S. (S)
Supercargo.

Abschrift !
D. "Donau"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940		
8.8.		
10.00		dampften unter Begleitung eines Lotsen von Oslo nach Sandefjord, wo um 20.00 Uhr mit beiden Ankern geankert wurde.
9.8.	Wind SW, trübes Wetter	
11.00		Holten vor das Trockendock.
10.8.	Wind SW -SO 4/5 anhaltend feiner Regen	
8.00		holten in das Schwimmdock.
13.8. 17.30		Holten aus dem Dock und an die Werft, um weiter Reparaturen vorzunehmen. Die Arbeiten wurden durch regnerisches Wetter beeinträchtigt. Die Reparaturarbeiten sind aus den Beilagen ersichtlich. Durch Beurlaubung der Belegschaft der Werft wurden ebenfalls die Arbeiten beeinträchtigt.
	SWliche Winde Regenwetter.	
14.8.	Heftiger Regen	
18.8.	Gutes Wetter	Am heutigen Tage 11.00 Uhr teilte der Kapitän dem Supercargo mit, dass morgen um 13.00 Uhr Abfahrt sei. Ziel unbekannt.
19.8. 13.00	Wind - veränderlich	Verließen mit 415 Mann Sandefjord. Da beim Loswerfen der Schlepperleine dieselbe in die Schraube geriet, hatten 2 Stunden Aufenthalt, um die Leine von der Schraube zu klaren. Um 5 Uhr trafen den Geleitzug, wo wir uns mit dem Kurs auf Skagen anschlossen.
	Wind - bedeckt, teilweise trübes Wetter	
20.8. 1.00	Wind NNW 3, einzelne Regenschauer sonst gutes Wetter.	Ankerten unweit Ostro Leuchtboje.
19.8.		verließen uns zwei Geleitboote, setzten die Reise mit einem Geleitboot bis Aalborg fort.
12.00		passierten Skagen Ltf.
21.8. 5.30		ankerten bei Ostro Flg.
12.36		dampften nach der Einfahrt zu.
	Wind umlaufend, trübes Wetter.	
15.40		ankerten.
17.25		dampften weiter, passierten die Einfahrt um 18.00 Uhr.
18.23		ankerten innerhalb der Einfahrt vor Hals
22.8.	Wind westl. 1/2	
7.21	leicht bewölkt.	gingen Anker auf.
7.42		ankerten
7.41		dampften stromauf; erreichten Aalborg.

Anlage zur AVI 5936 geh/40

gez. Kinkel
Ltnt.z.S. (S)
Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Dampfer "Duburg"	
20.9.40		
8 - 12	Stettin und Revier	8^{00} Lotse an Bord; 8^{25} legen ab vom Pier. Kompensieren die Kompasse bei Odermünde. Unter Lotsenanweisung revierabwärts.
12 - 16	auf See. Wind SW 2 bewölkt, leichte See	14^{45} Lotse von Bord bei Swinemünde
16 Uhr	= $54^{o}12'$ N = $14^{o}33'$ Ost	
16 - 20	Wind SW 3 - 4 Mäßige achterl. See Schiff bis auf Positionslampen abgeblendet stark bewölkt	
20 Uhr	= $54^{o}30'$ N = $15^{o}20'$ Ost	
20 - 24	Wind SW 4 Mäßige See stark bewölkt	
24 Uhr	= 55° N = 16° Ost	
21.9.40		
00 - 04	Wind SW 4 bewölkt, mäßige See, gute Sicht	
04 Uhr	= $55^{o}31'$ N = $16^{o}32'$ Ost	
04 - 08	Wind SW 4 klare Luft, bewegte achterl. See	
08 Uhr	= 56° N = $17^{o}18'$ Ost	
08 - 12	Wind SW 4 klare Luft, bewegte achterl. See	
12 Uhr	= $56^{o}30'$ N = $17^{o}58'$ Ost	
12 - 16	Wind SW 5 diesige Luft bewegte achterl. See	Passieren Südspitze von Gotland
16 Uhr	= $57^{o}03'$ N = $18^{o}34'$ Ost	

Anlage zu AVI 8232 geh

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16-2o Uhr	Wind SW 2 bewölkt, leicht bew. See	Passieren die Insel Gotland Maschine ab 16 Uhr langsame Fahrt
2o-24 Uhr	Wind SW 2 leicht bew. See stark bewölkt gute Sicht	
22.9.4o		
00-04 Uhr	Wind W-1 2 leicht bew. See leicht bewölkt gute Sicht	
04-08 Uhr	Wind W 2 leicht bew. See leicht bewölkt gute Sicht	
08-12 Uhr	Wind W 2 leicht bew. See Himmel bedeckt gute Sicht	
12 Uhr	= 58°56' N = 2o°06' Ost	
12-16 Uhr	Wind W 2 leicht bew. See bedeckter Himmel gute Sicht	
16-2o Uhr	Wind W 2 leicht bewälkt leicht bew. See gute Sicht	
2o-24 Uhr	Wind W 2 leicht bew. See wolkenlos gute Sicht	
23.9.4o		
00-04 Uhr	Wind W 1 leicht bew. See bewölkt, gute Sicht	01^{30} passieren die Insel Bogskär Maschine volle Kraft.
04-08 Uhr	Wind N 1 dichter Nebel ruhige See	ab 4^{2o} dichter Nebel. Maschine stopp. Lassen Schiff vor der Einfahrt von Utö treiben. Nebelsignale nach Vorschrift.
08-12 Uhr	Wind N 1 bis 9^{15} dichter Nebel, dann etwas aufklarend ab 11^{00} wieder Nebel	9^{15} setzen Reise fort. 10^{2o} Lotse für die finnischen Schären bei Utö an Bord. 11^{00} wegen Nebel ankern innerhalb der Schären.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12-16 Uhr	Wind SO 1 - 2 Nebel	
16-2o Uhr	Wind SO 2 bis 17^{oo} Nebel dann aufklarend bewölkt	17^{oo} Anker auf. Setzen Reise nach Lotsenanweisung durch die Schären fort
2o-24 Uhr	Wind SSO 1 ztw. Regen stark bewölkt	21^{45} gehen bei Killingsholm wegen Dunkelheit zu Anker.
24.9.4o		
00-04 Uhr	Wind SO 2 Regen	Liegen zu Anker
04-08 Uhr	Wind S 2 bedeckt, leichter Regen	07^{25} Anker auf. Setzen Reise fort.
08-12 Uhr	Wind WSW 3 - 4 bew. See stark bewölkt	11^{2o} Lotsenwechsel bei Lypertö.
12-16 Uhr	Wind SW 2 leicht bew. See bewölkt, gute Sicht	12^{3o} Lotse von Bord bei Enkarö
16-2o Uhr	Wind SW 2 bewölkt, gute Sicht, leicht bew. See	
2o-24 Uhr	Wind SW 2 bewölkt, gute Sicht, leicht bewegte See	23^{55} pass. Storkallegrund Feuerschiff
25.9.4o		
00-04 Uhr	Wind NW 1 bedeckt, gute Sicht	
04-08 Uhr	Wind NW 2 bedeckt,gute Sicht	4^{4o} Lotse für Vasa an Bord.
09 Uhr		Schiff im Hafen von Vasa fest. Beginnen mit dem Löschen bis 19 Uhr.
26.9.4o	Wind NW 3 - 4 bewölkt, Regen	Löschen von 8 bis 19 Uhr (3 Gang)
27.9.4o	Wind NW 3 bewölkt, Regen	Löschen von 8 bis 19 Uhr (4 Gang)
28.9.4o	Wind W-l 3 bewölkt	Löschen von 8 bis 19 Uhr (4 Gang)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.9.40	Wind N 1 bewölkt	Löschen von 8 bis 17 Uhr (1 Gang)
30.9.40	Wind SW 3 bewölkt, Regen	Löschen von 8 bis 19 Uhr (4 Gang)
1.10.40	Wind SW 3 - 4 bewölkt	Löschen von 8 bis 14 Uhr (1 Gang) dann Schiff entlöscht. 14^{30} Lotse an Bord. Verlassen Vasa nach Stettin. 19^{15} Lotse von Bord.
20-24 Uhr	Wind W 2 bewölkt, leichte Dünung, gute Sicht.	
3.10.40		
00-04 Uhr	Wind NW 2 leicht bew.See, bewölkt, gute Sicht.	
04-08 Uhr	Wind SW 2 wolkenlos, gute Sicht leicht bew. See	
08-12 Uhr	Wind W 2 wolkenlos, gute Sicht ruhige See	
12-16 Uhr	Wind W 1 Wolkenlos, gute Sicht.	13^{00} Lotse für die finnischen Schären bei Enskär an Bord.
16-20 Uhr	Wind S-1 1 wolkenlos, gute Sicht	
20-24 Uhr	Wind S-1 1 ruhige See, wolkenlos, gute Sicht.	21^{15} Lotse bei Utö von Bord.
4.10.40		
00-04 Uhr	Wind S 2 leicht bewölkt, gute Sicht, leucht bew.See	
04-08 Uhr	Wind SO 3 wolkenlos, gute Sicht leicht bew. See.	
08-12 Uhr	Wind S 1, bewölkt, gute Sicht, leicht bew.See	10^{00} Gotskaskär 5 sml an St.B.
12-16 Uhr	Wind SO 2 bedeckt, diesig leicht bew. See.	14^{55} Stenkyrkehuk 2 sml a.B.B.
16-20 Uhr	Wind SSO 1 Nebel	Fahrt den Umständen entsprechend Nebelsignale nach Vorschrift.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20-24 Uhr	Wind SW 1 Nebel.	
5.10.40		
00-04	Wind SW 2 dichter Nebel	Fahrt den Umständen entsprechend. Nebelsignale lt. Vorschrift.
04-08	Wind SW 1 bedeckt, mäßige Sicht	
08-12	Wind SW 2 - 3 bewölkt, diesig mäßige Sicht	
12-16	Wind SW 4 - 5 Regenböen bewegte See	
16-20	Wind SW 3 bewölkt, gute Sicht mäßig bew. See	
20-24	Wind W-1 4 bewölkt, bew.See.	
6.10.40		
00-04	Stettin	03^{50} Lotse bei Swinemünde an Bord. 09^{00} Schiff fest bei Frauendorf-Stettin.
7.10.40	Stettin	Laden
8.10.40	Stettin	Laden
9.10.40	Stettin	10^{00} Schiff beladen 10^{40} Lotse an Bord. Legen ab. 14^{40} Lotse von Bord bei Swinemünde.
16 Uhr	Wind SO 2 bedeckt, gute Sicht, leicht bew. See.	
16-20	Wind SO 2 - 3 bedeckt, leicht bew. See	
20-24	Wind SO 3 bedeckt, mäßige See, gute Sicht.	
10.10.40		
00-04	Wind OSO 4 bedeckt, bew.See	0^{15} Christiansö quer a.B.B. 8 sm ab.
04-08	Wind SO 2 - 3 bedeckt, dunstig leicht bew. See mäßige Sicht.	07^{40} Ölandsver Feuerschiff 3 sm a.B.B.

Anlage zu AVI 8232 geh

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08-12 Uhr	Wind Ost 2 bedeckt, mäßige Sicht bew. See	
12-16 Uhr	Wind SO 2 bedeckt, leichter Regen, mäßige Sicht, leicht bew. See.	
16-2o Uhr	Wind SO 1 Nebel	Fahrt den Umständen entsprechend. Nebelsignale lt. Vorschrift.
2o-24 Uhr	Wind SW 1 Nebel	desgl.
11.1o.4o		
00-04 Uhr	Wind S-1 2 Nebel	desgl.
04-08 Uhr	Wind SW 1 Nebel	desgl.
08-12 Uhr	Wind SSW 2 Nebel	desgl.
12-16 Uhr	Wind SW 1 bedeckt, Schlechte Sicht	
16-2o Uhr	Wind SW 2 bedeckt, mäßige Sicht leicht bew. See.	
2o-24 Uhr		$2o^{3o}$ Lotse an Bord bei Utö 21^{15} ankern innerhalb Utö St.B. Anker 6o Fd.
12.1o.4o		
	Wind SW 1 bewölkt, gute Sicht	6^{3o} Anker auf. Setzen Reise fort. 14^{oo} Lotse von Bord bei Enkerö.
16 Uhr	Wind NW 1 klar, gute Sicht	
16-2o Uhr	Wind NW 1 klare Luft, gute Sicht ruhige See.	
2o-24 Uhr	Wind NW 1 klare Luft, gute Sicht, ruhige See.	
13.1o.4o		
00-04 Uhr	Wind umlfd. 1 gute Sicht, ruhige See.	
04-08 Uhr	Wind Ost 1 dichter Nebel	07^{4o} Lotse an Bord für Vasa 09^{oo} gehen wegen Nebel zu Anker.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.1o.4o		$1o^{3o}$ aufklarend, Anker auf, setzen Reise fort. 12^{oo} Schiff fest am Pier in Vasa.
15.1o.4o		Löschen in Vasa.
16.1o.4o		$1o^{oo}$ Löschen beendet 11^{3o} Lotse an Bord. Legen ab vom Pier.
12 Uhr	Wind WSW 5 bewölkt, gute Sicht.	
12-16	Wind SW 4 bedeckt, bew.See.	15^{oo} Lotse von Bord bei Norskär
16-2o	Wind SW 4 - 5 bedeckt,gute Sicht, bew. See.	
2o-24	Wind SW 3 bewölkt, gute Sicht bew. See	
17.1o.4o		
00-04	Wind SW 3 bewölkt, gute Sicht bew. See	
04-08	Wind SW 3 bedeckt, gute Sicht bew. See	
08-12	Wind SW 2 leicht bew.See, bedeckt, gute Sicht	11^{3o} Lotse für die Schären bei Enskär an Bord.
~~18.1o.4o~~		
12-16	Wind SW 3 bedeckt, gute Sicht.	12^{5o} Lotsenwechsel bei Lypertö.
16-2o	Wind S-l 2 - 3 bedeckt, mäßig bew. See, gute Sicht.	16^{45} Lotsenwechsel bei Lohme 19^{25} Lotse von Bord bei Utö.
2o-24	Wind SW 3 bew.See, bewölkt, gute Sicht.	
18.1o.4o		
00-04	Wind S 3 bedeckt, bew.See gute Sicht.	
04-08	Wind SSW 3 - 4 bew.See, bedeckt gute Sicht.	7^{1o} Gotska Saasdö rw 2•12°

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08-12 Uhr	Wind SSW 3 bedeckt, gute Sicht bew.See	
12-16 Uhr	Wind S 3 - 4 bew.See, bedeckt gute Sicht.	14^{50} Stenkyrkekuk rw 147^{0} - 3 sm
16-2o Uhr	Wind S 4 - 5 bew.See, bedeckt gute Sicht.	
2o-24 Uhr	Wind SSO 4 bewölkt, gute Sicht, bew.See.	
19.1o.4o		
00-04 Uhr	Wind S-1 3 bew.See, stark bewölkt, gute Sicht.	
04-08 Uhr	Wind SSO 4 bewölkt, gute Sicht bew.See	
08-12 Uhr	Wind SSO 3 - 4 bewölkt, bewegte See, gute Sicht.	08^{57} Ölandsver (+ nahe an St.B.
12-16 Uhr	Wind SO 2 bewölkt, gute Sicht, bewegte See.	
16-2o Uhr	Wind OSO 3 bew.See, leicht bewölkt, gute Sicht.	
2o-24 Uhr	Wind SO 2 mäßig bew.See, leicht bewölkt,gute Sicht.	24^{00} Groß Horst rw 187^{0}
2o.1o.4o		
00-04	Wind S 1 klare Luft,gute Sicht	
04-08	Wind Ost 3 leicht bewölkt, gute Sicht.	5^{2o} Lotse an Bord vor Swinemünde $1o^{00}$ Schiff fest bei Vulkan in Stettin.
21.1o.4o	Stettin	8^{00} Verholen nach Hafenterrassen. Laden bis 16^{00}.
22.1o.4o	Stettin	05^{00} Verholen nach Freihafen Ostkai. 06^{00} dort fest. Laden bis 15^{00}.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Dampfer "Duburg"	
2.11.40		
07^{15}	Stettin	Ablegen, steuern nach Lotsenanweisung seewärts. 08^{00} Nebel. Fahrt den Umständen entsprechend. Nebelsignale laut Vorschrift.
11^{45}	SW. 2 diesig	Lotse von Bord
16^{00}	SW. 3 bedeckt mittlere Sicht l. bew. See.	
20^{00}	SW. 4 bedeckt, Regen, mäßige Sicht, bew.See	
24^{00}	SW. 3 - 4 bedeckt gute Sicht, bew. See, Schiff rollt.	
3.11.40		
03^{20}	Ölandsrev F.S.	dwars an B.B. Abst.½ Sm.
04^{00}	W. 1 bedeckt, gute Sicht, l.bew.See	
08^{00}	SSO. 3 bedeckt, Regen, mäßig bew. See.	
12^{00}	SO.z.S. 5 - 6 bedeckt, mäßige Sicht, bew.See	
15^{40}		Steenkyrkehuk plt. r/w 126° Abst. 3 Sm.
16^{00}	SO. 2 bedeckt, Regen, mäßige Sicht	
20^{00}	SO. 2 bedeckt, gute Sicht, bew.See	
24^{00}	Ost 5 bedeckt gute Sicht, bew.See	
4.11.40		
04^{00}	NNO. 6 - 7 bewölkt Regen, stark bew.See	
08^{00}	NNO. 6 - 7 bedeckt, gute Sicht, bew.See	
12^{00}	Nord 6 - 7 bedeckt gute Sicht, stark bew.See	

Anlage zu AVI 8669 geh. / 40
Kriegstagebuch der k.u.k. Marine 3. d. A. 24
D76/65

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16[lo]	Nord 6 bedeckt gute Sicht	Lotse bei Utö an Bord. Steuern nach Lotsenanweisung weiter. Gehen bei Insel Lohm zu Anker. St.B.Anker 75 Fd.
5.11.40		
07[00]		Gehen Anker auf u. setzen die Reise fort.
08[00]	Nord 5 - 6 bedeckt gute Sicht	
11[15]		Lotsenwechsel bei Lypertö
12[00]	Nord 6 bewölkt mittlere Sicht	
12[30]		Lotse von Bord bei Enskär.
16[00]	Nord 4 bedeckt ztw. Schnee, sonst gute Sicht, bew. See.	
2o[00]	NO. 2 - 3 bedeckt mittlere Sicht ruhige See	
24[00]	NW. 3 bedeckt, gute Sicht, ruhige See.	
6.11.4o		
o2[55]		Storkallegrund F.S. (+ 3,5 Sm a.St.B.
o4[00]	West 2 - 3 bewölkt, gute Sicht, leicht bew.See	
o7[45]		Lotse bei Norskär an Bord.
o8[00]	NW. 2 bedeckt, gute Sicht.	
11[00]		Fest in Vasa.
8.11.4o	Vasa	
o8[lo]		Ablegen. Steuern nach Lotsenanweisung seewärts.
11[lo]		Lotse von Bord bei Rönnskär.
12[00]	West 1 , leicht bewölkt, gute Sicht, ruhige See.	
14[2o]		Storkallegrund (+ 2 Sm. a. B.B.
16[00]	NW. 2, bewölkt, gute Sicht, leicht bew.See.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20[00]	SW. 1 , bewölkt, gute Sicht, ruhige See	
24[00]	West 1, bewölkt, gute Sicht, bew.acht.See.	
9.11.40		
04[00]	NW. 4, bewölkt gute Sicht, bew.See	
08[00]	NW. 6, bewölkt, Schneeböen, sonst gute Sicht, bew.See	
09[30]		Lotse bei Enskär an Bord.
10[00]		Lotsenwechsel bei Lypertö.
12[00]	WNW. 4, bewölkt gute Sicht, bew.See	
14[30]		Lotsenwechsel bei Lohm.
16[00]	WNW. 6, bewölkt gute Sicht	
17[35]		Lotse bei Utä von Bord.
20[00]	N.W. 5 - 6, bewölkt gute Sicht	
24[00]	NW. 5 - 6, bewölkt gute Sicht, bew.See, Schiff rollt.	
10.11.40		
04[00]	NW. 5, bew gute Sicht bew.See	
08[00]	NW. 2, leicht bewölkt gute Sicht, leicht bew.See.	
12[00]	Süd 1, bewölkt, gute Sicht, leicht bew.See	
16[00]	SO. 3, bewölkt, gute Sicht, leicht bew.See	
20[00]	SSO. 5, bewölkt, gute Sicht, bew.See	
24[00]	SO. 6, bedeckt, gute Sicht, bew.See.	
11.11.40		
04[00]	SO. 7, bewölkt stark bew.See, Schiff rollt.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08^{00}	SO. 7, bedeckt, mittl. Sicht, bew.See	
12^{00}	SO. 6, bewölkt, stark bew.See, Schiff arbeitet stark.	
16^{00}	S. 5, bedeckt, mittl. Sicht, stark bew.See	
20^{00}	S-l. 4 - 5, bedeckt, ztw.Regen, bew.See.	
24^{00}	SSW. 5, bedeckt, ztw. Regen, bew.See.	
12.11.40		
04^{00}	SSO. 5 - 6 , bedeckt, gute Sicht, bew.See	
08^{00}	SSO. 5 - 6, bedeckt, gute Sicht, bew.See	
12^{00}	S. 7, böig, bedeckt, mäßige Sicht,bew.See	
16^{00}	S. 8 - 9, bedeckt, stark bew. See.	
20^{00}	S.z.W. 5, bedeckt, gute Sicht, bew.See	Lassen ca. 200 Tonn. Wasser durch Tank 6 in Raum V fluten, um das Aufschlagen der Schraube zu mindern.
24^{00}	S. 6, bedeckt, mittl. Sicht, bew.See.	
13.11.40		
07^{45}		Lotse bei Swinemünde an Bord.
13^{00}		Fest in Frauendorf.

D. "E n t r e R i o s".

17.4.40	Schönes Wetter.	10,30 wurde mit der Einschiffung der Fahrzeuge begonnen. 18,30 war die Einschiffung beendet. Warten auf Befehl zum Auslaufen.
18.4.40	Trübes Wettter, nachmittags Regen.	11,18 erhalten von KMD. Zweigstelle Kiel Befehl zum Auslaufen. 12,00 Leinen los verlassen mit zwei Schleppern den Hafen.
	Auffrischender NO-Wind mit Regen U-Boot Zerstörer Flottile zur Sicherung.	12,55 Sperrlotse bei Holtenau an Bord. 14,17 Lotse von Bord. 17,15 Truppe vpr Pass. der Minensperre mit Schwimmwesten an Deck angetreten. 17,55 Fsch. Süd, Anfang der Sperre, 18,00 Fsch. Nord, Ende der Sperre. Leute weggetreten.
19.4.40	Steifer NO - Ost-Wind. Diesig, ztw. Regen.	Bei Tagwerden wurde die Truppe auf die vorhandenen Flöße verteilt und eingehend instruiert, über die Verwendung der Rettungsmittel. 10,30 erhalten von Flottillenführer Befehl, vor Frederikshavn vor Anker zu gehen. 11,30 ankern mit beiden Ankern auf der Reed von Frederikshavn. 17,30 erhalten Befehl,
	Wind und See etw. abnehmen.	über Nacht liegen zu bleiben und am Morgen um 5,30 klar zu sein zum Auslaufen.
20.4040	Schönes Wetter. morgens Nebel.	5,30 gehen Anker auf, fahren im Geleitzug nach Anweisung des Führerbootes. 8,40 Pass. Skagensrev Fsch. 14,24 Angriff durch feindliches U-Boot. Es wurden drei Torpedobahnen beobachtet. Durch rechtzeitiges Ausweichmanöver konnten wir sowohl wie der hinter uns fahrende D. Scharhörn den Torpedos aus dem Wege gehen. Liefen 24 Min. auf östlichem Kurs, vom Feind ab; 14,48 steuern wieder Kurs; 16,53 Pass. Färder Ltm. Laufen in den Oslo fjord ein; 20,09 ankern für die Nacht in der Nesbukte Ein U-Bootsjäger macht fest längsseit.
21.4.40.		5?00 gehen Anker auf, setzen die Reise for 8,27 ankern im Hafen von Oslo. Meldung bei KMD. Oslo. 11,21 Anker auf, gehen an den Löschplatz. 12,00 Schiff fest an der Kranbrüggen. 13,30 fangen an zu löschen aus L II. 14?00 L III 15,40 L III leeør. 24,45 Ladung gesöscht bis auf Luke IV
22.4.40	Schönes Wetter;	9,00 Kranführer von Land richten Kran her für Schwergut. 9,15 fangen an zu löschen, von L IV. 13,50 Ladung gelöscht. 14,00 Truppe von Bord, Transport ausgeschifft. Meldung bei KMD Oslo.

E

Anlage zu AVI 2356 geh / 40

17,00 2 Schlepper längsseit, Leinen los, verlassen die I: Pier.
18,09 ankern in der Lysakker Bucht, warten auf Befehl zum Auslaufen.

23.4.40. Zwischen 2 u. 3 Uhr fanden Fliegerangriffe auf den in der Nähe befindlichen Flugplatz statt. Im Laufe des Tages wurde, wie befohlen Schornstein, Masten und Aufbauten grau gestrichen. Warten auf Befehl zum Auslaufen.

24.4.40.
Heller Mondschein.

Gegen 1 Uhr Fliegeralarm. Angriff auf den Flughafen. Im Laufe des Tages wurde mit der befohlenen Tarnung außenbords begonnen. Warten auf Befehl zum Auslaufen.

25.4.40.
Schönes Wetter.

Gegen 11,30 wurde beobachtet, daß von einem Flugzeug über der südl. Lysakker Bucht 6-8 cylindrische Körper abgeworfen wurden. Explosionen erfolgten nicht, die Körper gingen sofort unter. Da es sich möglicherweise um Minen handeln konnte wurde durch Supercargo telefonisch Meldung an Oberkommando gemacht.

26.4.40.
Desgl.

Gegen 1,45 wurden durch ein feindliches Flugzeug 3 Bomben in unmittelbarer Nähe des Schiffes abgeworfen. An der Bordwand an,St.B. wurden ca. Aufschläge von Bombensplittern gezählt. Hiervon sind 3 schwere. An 2 Stellen sind Risse in der Bordwand entstanden. Die Reeling ist an mehreren Stellen durchschlagen. Der Schwergutbaum hat ein Loch. Das St.B. Rettungsboot ist durch 4 Einschläge unbrauchbar geworden. Außerdem wurden zahlreiche Einschläge an Ventilatoren und Aufbauten festgestellt. Meldung beim BMD ist erfolgt. Supercargo erhielt Befehl auf D Kreta überzusteigen.

gez.: Junsch
Supercargo.

Kriegstagebuch D. " E N T R E R I O S ".

27.4.40. Oslo, Lysakerbucht.		
1916		Anker auf. Beginn der Reise nach Stettin.
2215	Verle-Bucht	In der Verle-Bucht vor Anker gegangen.
29.4.40		
0330		Anker auf. Fahren im Geleit der 17. U-Jagdflottille mit den D. " Rosario " und Hans Rickmers.
0651		Faerder Fsch. querab.
2000		Läsö Trindel-Feuerschiff passiert.
30.4.40. Auf See.		
2000		Nach Passieren der Minensperre aus dem Geleit entlassen. Fahren selbständig nach Stettin.
1.5.40. Auf See.		
1325		Arkona passiert.
1845	Swinemünde Reede.	Sperrlotse an Bord.
2012		Lotsenwechsel in Swinemünde. Lotse Markward an Bord.
2.5.40.		
0015	Stettin.	Hafenlotse Budig an Bord.
0135		Schiff gut fest am Nordkai.
1050		Hafenlotse an Bord.
1155		Längsseit D. " Osnabrück " festgemacht.
3.5.40.	Stettin.	Trinkwasser übernommen, 200 to. Kohlen gebunkert. Überholungsarbeit. Reparaturarbeiten
4.5.40.		durch Oderwerke.
5.5.40.		
6.5.40.	Stettin.	Supercargo Oberleutnant z.S.d.R. Drees-Hammje an Bord.
0430		Hafenlotse Fähnrich an Bord.
0455		Alle Leinen los. Verholen.
0555		Schiff gut fest am Nordkai.
1030		Hafenlotse Budig an Bord. Verholen.
1100		Schiff gut fest am Krause-Kai.

Anlage zu AVI 3416 geh/44

7.5.40. Stettin.	
1020	Hafenlotse Behring an Bord.
	Verholen mit Schlepperhilfe nach Frauendorf.
1141 Frauendorf.	Am Marinelager festgemacht.
9.5.40. Frauendorf.	
0555	Lotse Krüger an Bord. Schiff tritt Reise nach Oslo an. An Bord befinden sich: Flak Rgt. 6 11. Batterie Res. Flak Abtlg. 641 1.2.3. Batt. 38 Fahrzeuge. 12 Spezialgeräte. 11 Fahrräder. 45 to. Batteriegpäck. 23 to Alpines Gepäck. 960 Körbe Munition. 264 Sack Feldpost.
0735 Auf der Reise.	Ankern im Haff wegen Nebel.
0845	Anker auf. Reise wird fortgesetzt.
1212	Swinemünde Mole passiert.
1718	Arkona passiert.
2305	Stoppen beim Sperrschiff bei Gjedser.
10.5.40.	
0055	Sperre durchlaufen.
0912 Gr. Belt.	Sperrlotse Bendix an Bord.
1106	Sperre passiert. Lotse von Bord.
1400	Treffen die Geleitboote. Weiterfahrt nach Anweisung des Führerbootes.
11.5.40 Auf See.	
0840	Skagen-Feuerschiff passiert.
1814 Oslo-Fjord.	Färder Lehtt. querab.
2105	Ankern vor Horten.
12.5.40. Oslo-Fjord.	
0400	Anker auf.
0930	Schiff in Oslo am Revierkai fest. Beginn des Löschens.
14.5.40. Oslo.	Löscharbeiten beendet. 28 englische Gefangene an Bord.
2135	Im Lysakerfjord geankert.

15.5.40.

0415	Anker auf. Beginn der Reise nach Hamburg im Geleit der 9. Vo. Flottille.
1836 Auf See.	Skagens-Feuerschiff passiert.
2200	Ankern vor Frederikshavn. Geleitboote laufen ein.
2335	Anker auf. Unter Führung eines Geleitbootes wird Reise fortgesetzt.

16.5.40.

1945	Laufen in Minensperre am Süd-Ausgang des Belts ein.
2015	Aus dem Geleit entlassen. Reise wird selbständig fortgesetzt.
2330	Sperrlotse Schilling bei Kiel Fsch. an Bord. Einlaufen in den Kieler Hafen.

17.5.40.

0035 Kiel.	Kanallotse Goede an Bord.
0120	Schiff in der Holtenauer Schleuse fest.
0215 Holtenau.	Schiff verläßt die Schleuse.
0850. Brunsbüttel.	Schiff fest in der Schleuse.
0910	Schiff verläßt die Schleuse.
1350 Hamburg.	Schuppen 81 Oderhafen festgemacht.

gez. Drees-Hammje
Oberleutnant z.S.d.Res.Supercargo.

Abschrift!

"E n t r e r i o s"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.4.41		
10,30	Stettin	Rollenmanöver: Die eingeschifften Truppen traten auf die betreffenden Alarmsignale hin an und unter Deck mit angelegten Schwimmwesten an. Sie wurden im Gebrauch der Schwimmwesten und Rettungsgeräte belehrt.
11,41	Stettin	Abfahrt.
16,21	Swinemünde Nebel	Ankern bei Ansteuerungstonne.
20,48	Swinemnde, NO 2, leicht bew.See, die- sig, bedeckt.	Gehen Anker auf und setzen im Geleit der Sperrbrecher 18 und C die Reise fort.
7.4.41		
3,20	Punkt grün 03,Ost 3 leicht bew.See, bedeckt.	Sperrbrecher 18 verlässt Geleitzug.
7,05	Punkt grün 06, NO 3, wolkig, leicht bew. See	Sperrbrecher 13 löst C ab, Truppen unter Deck.
9,15		Rollenmanöver: Unter Deck antreten.
15,10	Wachschiff Sund Nord NNO 4, mässig bew. See, wolkig	Truppen wieder an Deck.
15.25		9. Vorpostenflottille tritt zum Geleitzug.
22,10	NNO 5, mässig bew. See, klarer Himmel Mondschein.	Sperrbrecher 13 verlässt Geleitzug.
8.4.41		
16,50	Horten	Geleit verlässt Transporter.
20,30	Oslo	Ankunft.
21,45	Oslo	Beginn der Entladung
9.4.41		
00,20	Oslo	Ende der Entladung.
06,27	Oslo	Abfahrt
14,35	Strömstadt	Passieren Norwegisch-Schwedische Grenze.
22,40	Marstrand, Stille, klarer Himmel, Mondschein.	Gehen zu Anker
10.4.41	Marstrans, Süd 1, ruhige See, klarer Himmel	Anker auf, setzen Reise fort.

Anlage zu AVI 2913 geh/#

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.4.41		
19,20	Kullen, SW 1, ruhige See, klarer Himmel.	Gehen zu Anker.
11.4.41 05,42	Kullen, Stille, Klarer Himmel.	Anker auf, setzen Reise fort.
08,oo	Wachschiff Sund Nord, WSW 1, ruhige See, klarer Himmel diesig.	
11,01	Sund, umlaufend 1, Nebel.	Gehen wegen Nebels zu Anker.
12,27	Sund, umlaufend 1, ruhige See, bewölkt, gute Sicht.	Anker auf, setzen Reise fort.
14,15	Drogden, unverändert.	
03,25	Swinemünde Reede, SSW 1, ruhige See, bedeckt.	Gehen zu Anker.
05,34	Swinemünde Reede, SSW 1, bedeckt.	Anker auf, setzen Reise fort.
12,40	Stettin	Ankunft.

gez. Bahr
Kapitän und Superkargo.

Abschrift D. "Entreriosl"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28-5-41	Stettin	Abfahrt
12.46		
16.00	Stettin - Swinemünde	Rollenmanöver: Die eingeschifften Truppen traten auf die betreffenden Alarmsignale hin an und unter Deck mit angelegten Schwimmwesten an. Sie wurden im Gebrauch der Schwimmwesten und Rettungsgeräte belehrt.
17.51	Swinemünde Reede Ost 4, bedeckt, Regen mässig bew. See, Gewitter.	Ankerten
29.5.41	Swinemünde-Reede	
1.00	unverändert	Anker auf.
1.40	-"-	Fortsetzung der Reise im Geleit der Sperrbrecher 31 und C.
10.00	Bei Punkt Grün 06 Ost 5, wolkig, ziemlich grobe See, gute Sicht	Alarmsignal " Unter Deck antreten ". Die eingeschiffte Truppe hält sich unter Deck auf. Sperrbrecher C verlässt Geleitzug.
20.30	Wachschiff Sund Nord O z N 3, leicht be.w. See, wolkig, gute Sicht	9. Vorpostenfl.übernimmt Schutz des Geleitzuges.
21.35	Punkt Schwarz 06 unverändert	Eingeschiffte Truppen wieder an Deck. Sperrbrecher 31 verlässt Geleitzug.
~~20.30~~	~~Wachschiff Sund Nord~~	
30.5.41		
19.55	Horten Umlfd. 1, wolkig, ruhig See; gute Sicht	Geleitzug wurde aufgelöst.
23.45	Oslo	Ankunft
31.5.41		
9.00	Oslo	Beginn der Entladung.
17.00	Oslo	Ende der Entladung.
7.6.41	Oslo	Beginn des Ladens
7.30		
19.50	Oslo	Ende des Ladens
8.6.41		
4.23	Oslo	Abfahrt
8.00	Oslo-Horten	Rollenmanöver: Die eingeschifften Truppen traten auf die betreffenden Alarmsignale hin an und unter Deck mit angelegten Schwimmwesten an. Sie wurden im Gebrauch der Schwimmwesten und Rettungsgeräte belehrt.

Anlage zu AVI 5515 geh / 41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.41	Horten	Ankern
8.43	SO 2 bedeckt, gute Sicht.	
9.00	-"-	Anker auf.
9.10	-"-	Setzten die Reise im Geleit der 9. Vorpostenflottille fort.
9.6.41 11.35	Punkt Schwarz 06 SSO 3, bedeckt, leicht bew.See, gute Sicht	Sperrbrecher 32 löst 9. Vpflt.im Geleit ab
23.00	Punkt Grün 06 Ost 6, wolkenlos star bewegte See, gute Sicht	Geleitzug aufgelöst
10.6.41		
11.30	Oelandsrev-Frsch.	M.E.S.-Anlage ausgefallen.
12.6.41 23.11	Bei Snipan-Frsch. SSW 1, dichter Nebel ruhige See.	Ankerten wegen dichten Nebels
13.6.41 6.00	Bei Snipan-Frsch. SSO 2, wolkig, ruhige See, diesig.	Anker auf, setzten Reise fort
14.6.41		
2.42	Oulu	Ankunft.
5.00	Oulu	Beginn der Entlöschung
13.45	Oulu	Löschen beendet.
16.00	Oulu	Schiff klar zum Auslaufen.
18.47	Oulu	Abfahrt
16.6.41 9.48	Bei Rauma-Frsch. Süd 3, dichter Nebel leicht bewegte See	Ankerten wegen dichten Nebels
23.06	Bei Rauma-Frsch. West 1, diesig, ruhige See	Anker auf
17.6.41 1.27	Enskär NW 2, wolkig,ruhige See	Ankerten bei Lotsenstation und warteten auf Lotsen.
9.53	Enskär	Anker auf, setzten Reise fort.
19.6.41		
15.09	Swinemünde	Erreichten Ansteuerungstonne.
20.25	Stettin	Ankunft

gez. B a h r
Kapitän & Supercargo

Kriegstagebuch D. "E d d i"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4. 1940.		
19,00	Wind nördl.St.2.	Der Dampfer "Eddi" auf Grund des Reichsleistungsgesetzes von K.M.D.Stettin erfasst.
22,30		Schiff mit Schlepperhilfe zum Truppentransportlager Frauendorf verholt.
23,30		Schiff fest an Truppentransportlager.
23.45		Beginn der Ausrüstung und notwendigen Einbauten zu Transportzwecken
10.4.	Wind nördl.leiser Zug glatte See	
03,00		Ausrüstung beendet, zu den notwendigen Einbauten wurden 9 Zimmerleute und 3 Elektriker während der Versegelung nach Warnemünde eingeschiffte
0,15		Leinen los. Dampfen mit Lotsenassistent Revier abwärts.
07,00		passieren Swinemünde, Revierlotse von Bord. Sperrlotse an Bord.
08,00		Sperrlotse von Bord. Treten Reise an.
13,23		passieren Arkona.
17,20		passieren Darsser Ort.
19,30		erreichen Warnemünde Reede. Lotse an Bord.
20,00		passieren Mole Warnemünde.
20,15		fest an Platz VI im Neuen Strom. Lotse von Bord.
20,20-21,40		machen Schiff ladeklar. Bringen Bäume auf und öffnen Luken. Zimmerleute, Elektriker von Bord. 20 Hafenarbeiter an Bord.
21,15		Beginnen mit Einschiffung.
0,40		
11.4. 02,00		Truppe verladen. Eingeschifft wurden: von II.J.Ersatz-Batl.305 1 Offizier, 60 Mann, 59 Pferde, 29 Bespannfahrzeuge.
		Vor Abfahrt der Truppe wurde dieselbe im Gebrauch der Schwimmwesten unterwiesen, bezw. den Transportführer Ltn.Rau die notwendigsten Massnahmen für einen Seetransport mitgeteilt.
02,25		Lotse an Bord.
02,50		Leinen los. Treten Reise an.
11.4. 03,15		Lotse von Bord.
06,30		passieren Darsser Ort.
09,15	Wind nördl.See ruhig	passieren Arkona.
14,35		Lotse auf Rönne-Reede an Bord.
15,10		Fest am Kai in Rönne. Lotse von Bord.
15,30		

Anlage zu AVI 1479 geh/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.4.	Wind nördl.See ruhig.	
15,30		Beginnen mit Landung der eingeschifften Truppe.
19,00		Schiff leer. Truppe ohne besondere Vorkommnisse gelandet.
19,10		Lotse an Bord.
19,15		Leinen los. Steuern mit Lotsen aus dem Hafen.
19,25		Molen passiert.
19,30		Lotse von Bord.
12.4.	Wind still,glatte See	
00,15		Arkona passiert.
04,20-06,50		warten vor der Sperre auf Lotsen.
06,50 - 07,00		Sperrlotse an Bord.
09,00		Erreichen Warnemünde Reede. Lotse an Bord.
10,15		Fest am Platz VI im Neuen Strom. Lotse von Bord.
10,30		20 Hafenarbeiter an Bord. Beginnen mit Einschiffung.
11,00 - 13,20		Schiff nimmt 20 t Bunkerkohlen.
12,00		Nachdem die Truppe in dem Hebrauch der Rettungsmittel (Schwimmwesten und Rettungsflösse) unterwiesen worden ist, wurde mit der Einschiffung der Mannschaften begonnen. Es wurden verladen: vom II.J.Ersatz-Batl.305 1 Offizier,74 Mann,59 Pferde,14 Bespannfahrzeuge und 40 T Verpflegung.
13,50-18,30	Wind nordwest 1-2 leicht auffrischend	Laden mit 10 Hafenarbeitern die Verpflegung über:
18.35.		Lotse an Bord.
18,40		Leinen los. Treten Reise an (Mit Schlepperhilfe)
19,15		Lotse von Bord.
22,13		passieren Daraser Ort.
13.4.	Wind nordwest.See leicht bewegt.	
02,05		passieren Arkona.
07,45		Lotse auf Rönne Reede an Bord.
08,15		Schiff fest im Hafen von Rönne. Lotse von Bord.
09,00		Beginnen mit Landung dr Truppen.
13,00		Truppe ohne besondere Vorkommnisse gelandet.
13,15		Lotse an Bord.Leinen los,treten Reise an.
13,25		Lotse von Bord.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.4. 20,25	Wind nordwest 4-5 Schiff schlingert, See bewegt.	An Swinemünde Reede. Ankern auf Reede mit Backbordanker. 25 Faden Kette und warten den Tag ab. Nachts gehen Seewache, Lampen nach Vorschrift.
14.4. 06,00		Lotse an Bord. Anker auf, dampfen Revier aufwärts.
07,15		Swinemünde Molen passiert.
07,50		passieren Swinemünde.
12,05		Schiff fest, Truppentransportlager Frauendorf. Lotse von Bord.
13,00		Beginnen mit Ausbau und Abrüstung der Transporteinbauten.
17,15		Abrpstung beendet.
17,30		Lotse an Bord. Schiff verholt mit 2 Schleppern zum Freihafen, Schuppen 3.
18,30		Schiff fest Schuppen 3. Lotse von Bord.
15.4. 16,00		Schiff wird dem Eigentümer zurückgegeben.

Stettin, den 15. April 1940.

Ltn. z. See

Anlage zu AVL 1479 geh /40

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

Truppentransportschiff "E I D E R".
Supercargo Ltn. z. See (S) Nadrowski N 1386/40 ES.
Angefangen am 18. April 1940 Beendet am 3. Juni 1940.
Sämtliche angegebenen Uhrzeiten nach deutscher Sommerzeit.

18.4.40. Wind: SOlich 1/2 bedeckt, ztw. Regen. — An Bord als Supercargo mit Ltn, z. See (S) Staats zwecks Belehrung. Schwergutgeschirr wird von Besatzung aufgebracht. Ausmessungen der Einbringungshöhen in sämtlichen Luken.

19.4.40. Wind: SW 2 wechs. bew. Schauer. — 300 Schwimmwesten und Strohsäcke an Bord, sowie Flöße und Geräte.

20.4.40. Wind: SW 3 leicht bew. Trocken. — Pferdeställe für 110 Pferde werden in Luke I, II und IV eingebaut.

21.4.40. Wind: Östlich 1/2 Einzelne Wolken. — Toiletten für Truppe werden gebaut.

22.4.40. Wind: NO lich 1/2 bedeckt, trocken. — Belehrung und Verteilung der Supercargos auf M.S. "Moltkefels".

23.4.40. Wind: OSO 4 Wolkenlos. — Belehrung für das Fahren im Geleitzug auf M.S. "Moltkefels". Alle Einbauten für Truppe und Pferde sowie Geräte von Bord. Nachm. alles wieder an Bord. Dazu 12 Trimmerleute, 2 Elektriker und 4 Klempner, sowie ein Gerätewart.
20.45 — Lotse an Bord. Abfahrt Hamburg.
23.00 — Auf der Elbe zu Anker wegen Fliegeralarm

24.4.40. Wind: Umld. 3/5
0,00 — Anker auf.
0,36 — Fallen Anker.
2,35 — Schiff fest in derSchleuse(Holtenau.)
B'Büttel.
7,00 — Lotsenwechsel bei Nübbel.
10,10 Wind: ONO 4 wechs. bewölkt bewegte See. — Schiff fest in derSchleuse Holtenau.
12.00 — Kiel F.-Sch. r/w 249° 4 Sml ab.
Arbeiten der Zimmerleute, Eletrikerund Klempner Kontrolliert. Alles in Ordnung.
1945 Wetterlage unverändert. — Gjedser Sperre passiert.

25.4.40. — Swinemünder Mole passiert.

84 AM 3935 geh / 40

25.4.40.

4.50 Mole passiert.
8.50 Schiff fest am Ausrüstungslager Frauendorf in Stettin.
Proviant und Ausrüstung für Truppe und Schiffsmannschaften sowie Geräte werden von der Besatzung übergenommen. Sämtliche Einbauten fertiggestellt.

25.4.40. Stettin-Frauendorf.
Verschlag für Flak- und Signalpersonal in Luke 5 im Zwischendeck eingebaut und eingerichtet.

12.00 Gutes Wetter.
Treppen in den Mannschaftsdecks und Pferdeställe eingebaut.

25.4.40. Wind: Östlich
16.00 leicht bezogen.
Begannen mit der Übernahme von Fahrzeugen, es wurde mit eigener Besatzung gearbeitet.
Verpfl.Amt 169 = 6 Fahrzeuge u. 24 Mann
Stab Nachr, 169 = 11 Fahrzeuge u. 24 Mann.

22.00 Wind: Östlich
Fahrzeuge und Mannschaften übergenommen.
Sicherheitsronden zu verschiedenen Zeiten gegangen, alles in Ordnung.

26.4.40. Wind: Süd 1/2
6.00 leicht bewölkt.
2 Gang Arbeiter an Bord zur Übernahme von Truppenfahrzeugen. Luken klargemacht zur Beladung.
Arbeitern der Marine-Werft an Bord.
10 neue Pferdeställe in Luke 4. Elektr. Anlagen in Luke 2 für Wohndecks.

12.45
Begannen mit der Übernahme von Truppenfahrzeugen Pferden und Mannschaften.
Pionierzug I.R.159 = 5 FW-Wagen
11 Pferde
80 Mann
Restkompagnie I.R.159 = 4 Mann
Stab III/159 = 16 Fahrzeuge
24 Pferde
40 Mann
Nehmen ca. 10 Tonnen Material von Kriegsmarinewerft Kiel und zwei dazugehörige Werkführer, 2 Signalgäste und 1 Funkgast, Proviantausrüstung und Trinkwasser.
Polizeitruppe = 51 Mann
9.Batterie A.R.169 = 21 Fahrzeuge
114 Pferde
99 Mann
Schiffsmannschaften = 71 Mann

27.4.40.	Stettin-Frauendorf.	
3.20	diesig, ztw.Nebel-schwaden.	Einschiffung beendet. Warteten auf die noch nicht eingetroffenen restlichen Schiffsmannschaften. Ernennung eines Truppentransportführers,; Ebenfalls hat Belehrung vom Supercargo statt gefunden. Sämtliche Truppen mit guten Schwim westen versehen und auf alle Flöße verteilt.
6.24	Wind: NO 2.	2 Schlepper fest, Abfahrt Stettin.
9.26		Fallen Steuerbord-Anker auf Swinemünde-Reede und nahmen 150 Tonnen Gasöl.
11.46	Wind: NO-lich 3 mässig bewegte See.	Anker auf, setzten Reise fort. Mit Truppentransporterführer Ronden zu verschiedenen Zeiten. Alles in Ordnung.
23.48	Wetterlage unverändert	Sammelplatz erreicht.
28.4.40.	Wind: NO 5/6 bedeckt.	Setzten unter Begleitung von Torpedoboot "Jaguar" Reise fort.
24.00	ziemlich grobe See.	
11.00		Probealarm, sämtliche Mannschaften und Besatzung an ihre zugewiesenen Rettungsboote und Flöße angetreten. Truppentransportführer und Supercargo nehmen Meldung der Boots- und Floßführer entgegen.
1700	abflauende östliche Winde, klare Luft. Leicht bis ruhige See.	
19.30		Probealarm wiederholt, alles in Ordnung. Fallen Steuerbord-Anker 30 Faden-Kette in 8 m Wassertiefe vor Einfahrt Frederikshavn.
22.00		Alle Kapitäne, Supercargos, Signalgäste und Funkpersonal zur Besprechung auf Führerschiff F 8.
22.45		Besprechung beendet, Ronden zu verschiedener Zeiten gegangen.
29.4.40.		
5.20	Wind: Ost 3/4 leicht bew. leicht bewegte See.	Anker auf, setzten Reise fort unter Führung von F 8 und Geleit von F 5 Jaguar, Falke. T 107, T 155, T 153, T 151.
14.10	Wind: ONO 2 fast ruhige See.	Passieren Färder Lcht. r/w 92 33/4 Sml. ab.
18.48		Ankunft Oslo, ankerten in 23 m Wassertiefe.
21.25-22.00		Verholen nach Vippetangenbrücken. Schiff klar zur Ausschiffung. Ronden zu verschiedenen Zeiten gegangen.
30.4.40	Schönes klares Wetter	Anlegeplatz wird von der Truppe von Munition
6.00	Entladung mit eigener Besatzung 3 Kräne von Land zur Verfügung.	

zur Ausschiffung geräumt.
Anmeldung bei der Kriegsmarine-Dienststelle Oslo.

17.30 Ausschiffung beendet. 25 Mann Schiffsmannschaften gehen von Bord auf m.S."Iller".

1.5.40. "etterlage unverändert. Verholen nach Söreggbrücken zur Entladung
8.00 1 Gang Hafenarbeiter u. des Materials von Kriegsmarinewerft Kiel.
1 Kran zur Verfügung.

17.00 Schiff entlöscht.

2.5.40. "etterlage unverändert. Nehmen für 74 Mann für 4 Tage Verpflegung an Bord.

19.00 Alle Schiffsmannschaften von Bord auf M.S. "Iller". Schiff klar zum Auslaufen.

3.5.40 Wind: Westl. 1/2 Schlepper "Jensburg" fest.
6.50 Schönes, klares Wetter. Obf. Hüttemann u. Funker Pauls an Bord.
7.06 Abfahrt Oslo im Geleitzug.
Wind: NO 3 wolkenlos,
fast ruhige See. Färder Lcht. rw 88 4 Sml. ab.
Anzahl der Schwimmwesten, Strohsäcke und Geräte überprüft.

4.5.40. Wind: ONO 1/2 wolkenlos, Ende der Seereise, Hals Barre Turm nahebei
6.00 fast ruhige See. an Steuerbord.
6.15 Lotse an Bord.
8.06 Fallen Anker im Aalborg-Hafen, Schiff klar zum Laden, Anmeldung bei der Kriegsmarine-Dienststelle Aalborg.

17.00 Besprechung mit Truppentransportführern und Ladeoffizieren.

19.00-19.40 Schiff verholt nach Schuppen 4.

5.5.40. Wind: SO 4
9.00 leicht bewölkt. Beginnen mit dem Laden von Fahrezugen und Pferden mit eigener Besatzung und Geschirr sowie mit 2 Gang Arbeiter. Nehmen 70 Tonnen Trinkwasser an Bord.
Einschiffung beendet. An Bord sind:
11 Offz. der 2. Gebirgsdivision.
447 Mannschaften
160 Pferde
47 Fahrzeuge
9 Kräder
Die gesamte Truppe an Land mit Schwimmwesten angetreten, auf die Flöße verteilt und vom Truppentransportführer und Supercargo belehrt.

17.35 Wind: Ost 3 stark bew. Lotse an Bord.
Leicht bewegte See.

5.5.40. Wetterlage unverändert. 18.00 19.50	Abfahrt Aalborg im Geleitzug mit der 2. Minensuchflottille. Hals Barre Frt. passiert.
6.5.40. 1.10	Skagens Rev F. Sch. nahe bei an B.B. Ronden gegangen zu verschiedenen Zeiten. Die Truppe war während des Passierens der Sperre bei ihren Flößen mit Schwimmwesten angetreten. Im Morgengrauen bleibt die Truppe sowie die Besatzung wegen dreimaligen Alarms, U-Boot, klar an Deck.
6.30 Windstille, bedeckt. 10,48 trocken.	Färder Lcht. 3.5. Sml. ab. Ankunft Oslo, fallen Anker und warten auf Lotsen und Schlepper. Verholten an Pier.
11.20-12.00 12.20	Beginnen mit Entladung der Fahrzeuge mit eigener Besatzung. Truppe und Pferde bleiben laut Regimentsbefehl an Bord.
17.00	Fahrzeuge entladen. Ronden zu verschiedenen Zeiten gegangen.
7.5.40. Windstille. 7,00 bew. Regen, 10,00	Beginnen Pferde, Truppen und Geschirr zu entladen. Ausschiffung beendet. Meldung an KMD Oslo.
11.42 Windstille, bed. ruhige See regnerisch, 16.48 Windstille, meist bed. glatte See. 22.08 Nebel, bedeckt, ruhige See.	Abfahrt Oslo im Geleitzug mit der 2. Minensuchflottille. Passierten Färder Lchtrm. rw 275° Passierten Skagens Rev. F.-Sch. nahebei an B.B. Fuhren den Umständen entsprechend.
8.5.40 2.11 4.18-7.18 7.54 Windstille, bedeckt, diesig, 8.13 10.20 19.00	Läsö Reede F.Sch. rw 266° 0,5 Sml. ab. Lagen wegen Nebel zu Anker. Passierten Hals Barre Frtm. Lotse an Bord. Schiff gut fest am Pier. Klar zum Einschiffen in Aalborg. Nehmen 440 Ton Trinkwasser. Besprechung sämtlicher Truppentransportoffiziere, Supercargow und Volachoffiziere auf M.S. "Memel".
9.5.40. Windstille, bedeckt. 7.00 regnerisch.	Begannen mit Übernahme von Fahrzeugen und Pferden. 3 Gang Hafenarbeiter und 1 Gang Besatzung. Da einige Fahrzeuge noch nicht eintrafen, trat die gesamte Truppe

14.00 an Land mit Schwimmwesten an und wurde belehrt.
Einschiffung beendet. An Bord sind:
3 Offz. der 2. Gebg. Div. 2792 Mannschaften (davon 91 Mann mit Schwimmwesten auf Torpedoboot "Jaguar".
24 Fahrzeuge mit Kraider
6 schwere Granatwerfer.

17.15 Trafen noch 3 Ltn. z. See (S) an Bord ein, außerdem um 17.30 12 Flieger mit Munition.

17.48 Wind: West 2, meist bedeckt, fast ruhige See. Lotse an Bord, Abfahrt Aalborg im Geleitzug der Torpedosuchflottille.

18.55 Lotse von Bord, Hals Barre Frtm. pas.

20.00 Wind: WNW 1/2 Probealarm, sämtliche Mannschaften und Besatzung an den zugewiesenen Flößen und Rettungsbooten mit Schwimmwesten angetreten. Alles in Ordnung.

21.41 Passierten Östre Flak F.-Sch. an St.B. nahebei.

22.46 Läsö Reede F.Sch. rw 66° 1 Sml. ab.

24.00 Fallen Anker vor Frederikshavn. Ronden zu verschiedenen Zeiten gegangen.

10.5.40. Wind: West 2/3. bedeckt, leicht bewegte See. 4,04 Hievten Anker, setzten Reise fort Führen den Umständen entsprechend.

5.45-7.35 Wind: WNW 2/3 Nebel.

ab 7.35 Wind: WNW 4/5 bew. ziemlich grobe See. Dann Wind drehend auf WSW 3, wechselnd bewölkt, ztw. Nebelschwaden, leicht bewegte See.

12.36 Wind: SSO 3/2 wechselnd bew. leicht bewegte See. Fürder Frtm. rw 283° 2 Sml. ab.

16.46 Lotse an Bord.

17.12 Leinen an Land, Ankunft Oslo. Schiff gut fest an Sörengbrücken. Anmeldung bei der KMD Oslo. Ronden in verschiedenen Zeiten gegangen.

11.5.40. Wind: NNO 3 Begannen mit der Ausschiffung mit eigener Besatzung und Geschirr.

5.00 bedeckt, trocken. Ausschiffung beendet.

9.00 Tiefgang V = 11' 7 " H. = 14' 00"

12.00 Verholten auf Ankerplatz nach Lotsenanweisung.

11.5.40. Zu Ankerim Springeren-Fjord.
12.46
20.00 2 MG/C34 mit 3700 Schuss Munition und 4 Flaksoldaten zur Fliegerabwehr an Bord.

12.5.40. Wind: NNO 2/3
4.00 wolkenlos,leicht Anker auf, Abfahrt Oslo.
5.18 bewegte See. Passierten laut Geleitzugsbefehl Drøbak ~~See~~ Sammeln des Gelitzuges.

9.00 Wind: drehend auf NW 2/3
einzelne Wolken. Färder Lchtt. rw 270 o 2.5.Sml. ab.
15.18 Passierten Skagen Rev F.Sch.
17.05 Wind: NW 3/4 Hirsholm Frtm. rw 304o 2 Sml. ab.
20.42 Einzelne Wolken. Hals Barre nahe bei an St.B. Lotse an Bord.
Leicht bew. See.
22.50 Fallen beide Anker auf Aalborg-Reede.

13.5.40. Wind: SO 3/4
10.00 bedeckt, trocken, Lotse an Bord.
10,30 leicht bewegte See. Abfahrt Aalborg.
12.59 Fallen Ankervor Hals-Barre, warteten auf Begleitboot.

14.5.40 Wind: SO 3/4
18.24 wolkenlos, leicht bewegte See.
Hievten Anker, setzten Reise fort.
23.00 Fornäs Lchtt. rw 258o 3 ¼4 Sml- ab.

15.5.40. Wetterlage unverändert.
7.20 Sperre passiert, vom Begleitboot-entlassen.
8.00 Kjels Nor Frtm. rw 200° 3.5 Sml. ab.
9.21 Markelsdorf Lchtt.
12.48 Passierten Gjedser Sperre.
16.30 Wind: SO lich ½ Arkona.
bedeckt, fast ruhige See.
21.00 Erhielten vor Swinemünde Befehl, nach Kiel zu dampfen.

16.5.40.
1.04 Arkona. 3 Sml. ab.
9.36 Wind: SO lich ½ bed.
stw. sehr diesig, regnerisch,
fast ruhige See. Kiel Fsch. nahebei an B.B., Lotse an Bord.
12.00 Ankunft Kiel.
13.10 Lagen in Bucht zu Anker. Nahmen 300 t Treiböl 70 t. Trinkwasser und Ergänzungsproviant.

17.5.40 Wind: NNO 2/3 9.00 leicht bew.	Auf der KMD Kiel mit 1. Ing. Nahmen 200 kg. Zylinderöl-Special.
12.30	Hafenlotse an Bord. Erreichten Order zwecks Ballast-Übernahme vor der Schärenbrie zu Anker zu gehen.
16.00	Zu Anker, klar zur Beladung.
18.5.40. Wind: NNO 3 7.00 wolkenlos	ca. 200 t Sandballast zur Stelle, es wurde eigener Besatzung und Ladegeschirr mit 2 Gänge geladen. Flak und Signalpersonal wurde hizugezogen, da keine andere Lademöglichkeit vorhand war. 1 Gang mit den Oberteilen von Loren 1 Gang mit 3 Körben. Die Sandschute stand halb voll Wasser, so dass die Mannschaft sehr beansprucht wurde. Vormittags wurde durch den Lnt. z. See Asmussen die Order überbracht, daß das Schiff auf 6 m Tiefgang beladen werden sollte, worauf ich mich mit dem Kapitän zum Leiter der KMD Stelle Kiel begab, um die Unmöglichkeit der neuen Beladungsorder klarzustellen. Nach Rücksprache mit den zuständigen Kommandos wurde die Beladung um 17.00 eingestellt. Es wurden ca. 80 t Sandballast geladen. Tiefgang: V=12' 00" H=14' 06".
19.5.40. Wind: NNO 3 15.00 wolkenlos	Auslaufbefehl erhalten.
20.5.40. Wind: Nord 2. 5.00 einzelne Wolken. 6.30 7.54 8.30 8.52	Hievten Anker. Abfahrt Kiel. Passierten Kiel F. Sch. Fallen Anker, Ankunft Eckernförde. Verholten Schiff mit Lotsenanweisung. Fallen Anker in 21 m Wassertiefe. Besichtigung durch Dr, von Harlem. Ankunft an K.M.D. Zweigstelle Kiel gemeldet.
19.45-21.10	Schiff wurde von Ballast und Trinkwasser auf ebenen Kiel gebracht. Verholten mit Schlepperhilfe vor T.V.A. (Nord) in die Schussbahn. (Versuche der T.E.K.) Liegen mit Buganker und Heckanker gut fest.

21.5.40. Windstille, bedeckt. 19.45 Anhaltender Regen. -22.00	Verholten mit Schlepperhilfe und Lotsen auf angewiesenen Platz.
22.5.40	Für Versuchszwecke der T.E.K. Kiel und T.V.A. Eckernförde.
23.5.40 Windstille 9.30 leicht bewölkt.	Gesamte Mannschaft sowie Flakpersonal von Bord. Schiff wird beschossen. 10 Torpedos werden in der Zeit von 10.18 - 11.25 aufs Schiff abgegeben. Folgendes wurde am Schiffskörper nach vorläufiger Übersicht festgestellt: In Raum 2 zwischen Spant 99+100 eine Einbeulung. Verschiedene Nieten leck, Kettenschweißung an mehreren Stellen gerissen. In Raum 3 zwischen Spant 85-86 eine Einbeulung. 1 Ampremeter, Anlage der Hafenkühlwasserpumpe, verschiedene Rohrhalter und Befestigungsschrauben zerstört. Handpumpe Nr.3 für Dieselumlauföl, diverse Glühlampen und Sicherungen. Außenseite am Schiffskörper wurde zwischen Spant 62-63 und 73-74 eingebeult, weiter sind an Spant 63 10 Nieten und am Spant 74 7 Nieten zerstört. Steuerbord Seitenanker, Mittelbunker und die Hochtenks im Tunnel haben gelitten, müssen im Dock gedrückt werden. (Nähte und Nieten müssen nachgestemmt werden).
24.5.40 Wind: WSW 3/4 bedeckt. 13.30-14.15	Verholten mit Schlepper und Lotsenhilfe auf angewiesenen Platz.
25.5.40 Wind: SW lich 1/2 leicht bewölkt.	Zur Vermessung auf angewiesenen Platz.
26.5.40. Wind: OSO 3 16.42 meist bedeckt. 18.05 ztw. Gewitter und Regen, 19.46 20.20	Von der T.V.A. entlassen. Abfahrt Eckernförde. Sperrlotse an Bord. Schiff fest in= Kiel-Holtenau-Schleuse. Schiff aus Holtenau-Schleuse.

27.5.40 Wind: WSW 2
5.30 bedeckt, anhaltender Regen. Schiff fest in Schleuse E'Büttel
6.20 Hafenlotse an Bord.
7.48 Schiff fest an Schuppen 81.
Tiefgang: V=12' 6" H:=13' 11"
Ankunft Hamburg.
In Luke I und II wurden die Pferdeständ
abgerissen.
17.00 Signal und Flakpersonal von Bord.

28.5.40 Wind: SW lich 2 leicht bezogen.
Schiff wurde abgerüstet.
7.00-15.30

29.5.40 Wind: NW lich 2 meist bedeckt.
7.00-15.30 Schiff wurde abgerüstet. Abrüstung be-
endet, Gerätewart von Bord.

30.5.40 Wind: NW 2
7.00-11.00 bedeckt, Regenschauer.
Sandballast wurde entladen.
Schiff klar zum Auslaufen.

31.5.40 Wind: NW 3/4 Hafenlotse an Bord.
7.00 bedeckt, regnerisch. Abfahrt Hamburg, 7.18
12.19 mäßig bewegte See. Lotse bei Cuxhaven an Bord.
16.42 Ankunft Bremerhaven.
18.30 Schiff fest im Kaiserdock II.

1.6.40 Wind: NW 2 leicht bew. Eindockung. Oberltn. z. See Harding vom T.E.K.Kiel an Bord. Kennzeichnen und Ausmessung sowie photographieren der Torpedotreffstellen. Zusätzliche Besatzung abgemustert.

2.6.40 Wind: NW 2 stark bew. Im Kaiserdock II.

3.6.40 Wind: Stille.
10,00-12.00 bedeckt, trocekn. Besichtigung der entstandenen Schäden durch K.M.D. Wesermünde, Schiff an den Norddeutschen Lloyd zurückgegeben.

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

D. " E s p a n n a ".

1940.

14.3. 1500 Hamburg — Supercargo Herbert Krause an Bord.
SO 5-6, starkes Schneetreiben.
Mannschaft reinigt die Zwischendecks.

1540-1710 — Verholen mit 2 Schleppern von Schuppen 45 nach dem Togokai.

15.3. Hamburg. — Mannschaft beim Aufklaren der Räume. Zimmerleute
NW 3-4, trocken — beginnen mit dem Einbau.
1800-1900 — Verholen mit 2 Schleppern vom Togokai nach Schuppen 60.

16.3. Hamburg. — Zimmerleute beim Einbau. Nehmen 800 t Bunkerkohlen
0700-0800 — Mannschaftbeim Übernehmen der Ausrüstung und see-
W 3-4 Vorm. Schnee — klarmachen.
treiben.Nachm.trocken.
2300 — Abfahrt von Hamburg.

17.3. Elbe.
0335 Ost 2-3. — Ankern vor Brunsbüttel. Warten auf den Lotsen.
0735 — Lotse Peters an Bord. Anker auf.
0812 K.W.Kanal. — Schiff fest in derBrunsbütteler Schleuse.
0850 — Schiff verlüsst die Schleuse. Lotse an Bord.
1305 — Lotsenwechsel. Lotse Schumann an Bord.
1830 — Schiff fest in der Holtenau-Schleuse.
1908 — Schiff verlässt die Schleuse. Lotse Militzer an Bord.
1930 — Gehen auf Holtenau-Reede zu Anker.

18.3. Holtenau-Reede. — Hafenpolizei an Bord. Gibt Vorschriften über Ver-
SO 4-5. — dunkelung und Luftschutz. Maschine muß jederzeit klar sein.

19.3. 1300 — Erhalten von der Zweigstelle Kiel der KMD Hamburg Auslauforder für 14 Uhr. "Nordmark" folgen bis Gjed serSperre dann allein weitefahren bis Oderbank Süd dort auf "Hessen" warten.

1407 SO 3 — Anker auf, fahren im Geleit der "Hessen".

1920-2115 — Schiffe des Geltizuges im Eise fest.

20.3. 0550 SW 3. — Erreichen die Sperre.

1147 — Aus dem Geleitzug entlassen.

1630 SSW 2 — Greifswalder OieFrt. 240°, treffen auf "Hessen"

1850 — Order von Hessen zu Anker gehen. Morgen früh 0600 Anker auf. Ab 0420 Nebel.

Anlage zu AVI 3538 geh/44

21.3.
1145 Signal von "Hessen" zum Anker lichten.
1153 Anker auf, setzen im Geleit der "Hessen" Reise fort.

22.3. ab 1000 Süd 2-3. Schiff im Eise fest.

23.3. ab 0910 Süd 1. Setzen Reise fort. Liegen immer wieder im Eise fest
1530 Passieren Hafeneinfahrt von Gotenhafen.
1610 Hafenlotse an Bord. Mit 2 Schleppern nach Becken 5.
1705 Gotenhafen. Schiff fest im Hafenbecken 5, Liegeplatz 5.

24.3. bis 27.3. Gotenhafen. Laden Wehrmachtsgut von 0700-1800. Geladen 266 tons=1320 cbm.

28.3. bis 30.3. Gotenhafen. Mannschaft beim Klarmachen der Räume.

31.3. 1000 Besichtigung des Schiffes und der Einbauten durch Kapitän z.S. Liebetanz und Korv. Kapit. Lehmann.

1.4. Gotenhafen.

2.4. 1200 Erhalte Befehl Supercargo auf D. "Kellerwald" abzulösen.

3.4. 0700 Verlasse D. "Espanna" um D. "Kellerwald" als Supercargo zu übernehmen.

3. April 1940. gez.: Herbert Krause
Supercargo.

3.4. Gotenhafen. An Bord.

4.4. --"-- Übernehme von Kapitän H. Krause, Supercargo des Schiffes die Geschäfte des Supercargos. Inhalt der S-Kisten No. 20 und No. 21 laut Verzeichnis in Ordnung.
gez. Unterschrift. Ltn. z. See (S)

5.4. Gotenhafen. Mannschaft lfd. Decksarbeiten und Reinschiff.

6.4. Gotenhafen. do.

7.4. --"-- Ab 2040 laden Truppengut, Fahrzuege und Mannschaften.

8.4. --"-- 3.00 Laden und Einschiffung beendet. Machen seeklar. 630 Abfahrt Gotenhafen. Treffen mehrfach auf Treibeis. Truppen auf Boote und Flöße verteilt

9.4. Gotenhafen. Rollenmanöver durchgeführt.
Auf See. SSO 2/3. 6.2o vor der Gjedser-Sperre. 65o-735 pass. Sperre.
Dunkle Nacht. Ab 81o Halbe Kraft. 113o Gestoppt. 19oo setzen Reise fort im Keilwasser D. "Friedenau". 2o.18 Sperre Gr. Belt passiert.

1o.4. Ruhige See. NW 3. Fahren im Geleti mit befohlenen 7 Kn. Fahrt.
1825 U-Boot Angriff auf Geleitzug. Torpedotreffer
Sehr gute Sicht. Vorpostenboot an St.B. quer. D. "Friedenau" und D. "Wyvert" sinken. 183o setzen beide Boote aus mittels Lotsentreppen, Fallreep und Leinen 50 Mann gerettet, Boote retteten ca. 160 Mann, die an Torpedoboote abgegeben wurden, außerdem ca. 40 Mann auf den in Schlepp genommenen Flößen. 1945 setzen Reise fort; überlassen Boote zwecks weiterer Rettung Schiffbrüchiger dem Begleit. 2o1o 1 Gerettetter an Herzschwäche gestorben. Name usw. unbekannt. Fahren Zick-Zack-Kurs mit voller Fahrt ohne Geleit. Kurz nach 20.oo Torpedotreffer auf vorausfahrenden D. "Antares". Gibt SOS mit Dampfpfeife und Morselampe. Drehen und suchen Torpedoboot zwecks Begleitung. 2155 Fahren im Geleit des Torpedobootes T 127?
o15 Bestatten unter militärischen Ehren verstorbenen Geretteten.

11.4. Ruhige See. Nördl. 5/2.
Gute Sicht. Im Oslo-Fjord. Fahren im Geleit nach Oslo. Ankern 134o im Lysaker-Fjord. 2o35 Hieven Anker und dampfen u. Anweisung des Hafenlotsen an den Pier. 2212 Schiff m. St.B. Seite gut fest am Kranhafen. Pier.

12.4. Oslo. Wetterheiter.
Trocken. 83o Mannschaft löscht Fahrzeuge und stellt Sicherheitswachen in den Räumen und an Deck.
12oo-15oo Löschen mit 2 Gängen und ab 15oo mit 3 Gängen durchgehend.

13.4. Oslo. Wetter heiter.
Trocken. Mannschaft Sicherheitswachen an Deck und in den den Räumen. Löschen mit 3 Gängen von 8oo bis 18oo und mit 1 Gang von 93o-22oo. Löschen beendet.

14.4. Oslo. Schneetreiben.
Trübe. 7.23 Legen ab vom Pier, mit Schlepperassistenz. Verlassen und Lotsenanweisung den Hafen und ankern um 85o im Lysaker-Fjord. 2 Matrosen und 1 Offiz. Sicherheitswache. Nachts Schiff verdunkelt.

15.4.	Oslo. Schneetreiben und trübe.	Warten auf Order.
16.-22.4.	Wetter ähnlich.	do. Schiff wird getarnt, Aufbauten grau
23.4.	Wetter trocken.	2.1o-33o Luftangriff auf Flugplatz. Mannschaft auf Stationen.
24.4.	Wetter unverändert.	o5o Fliegeralarm. Schwere Bombentreffer in Nähe. 3 Splitter an Deck.
25.4.	Oslo. Wetter trocken.	Warten auf Order.
26.4.	Oslo. do.	do. o1oo-o23o Schwerer Luftangriff.
27.4.	" do. bedeckt.	"
28.4.	" do.	o9oo Klar zum Auslaufen. o922 Abfahrt Oslo im Geleit.
	Ruhige See.	145o passieren Färder.
29.4.	Aalborg.	o815 Fjørd-Lotse an Bord. 1o3o Ankunft Aalborg.
3o.4.	" " heiter, trocken.	o7ob Beginn der Ladungsarbeiten.
	Auf See. Mäßig bewegt bis grobe See.	183o Abfahrt Aalborg. 2144 Lotse von Bord. Fahren im Geleit der 2. M.S.
1.5.	Leicht bewegte See.	14o7 Pass. Färder. 1935 Hafenlotse an Bord. 2o1o Ank. Oslo, Zollbrücke. 233o Luftangriff.
2.5.	Oslo. Heiter, trocken.	o7oo Landen Truppen, Pferde, Fahrzeuge u. Heeresgut. 123o Löscharbeiten beende oo1o-2oo Luftangriff auf Oslo.
3.5.	Oslo. do.	oo15 Luftangriff, 2 Anflüge. Übernehmen 192 to. Frischwasser sowie 265 to Speisewasser. 38 Mann von D. "Buenos Aires" an Bord.
4.5.	Oslo. do.	Verholen mit Schlepperhilfe und unter Lotsenanweisung, Bunkerplatz der Fa. Sörensen & Co. 16oo Beginnen mit Bunkern. 15oo Leute von D. "Buenos Aires" von Bord. oo1o Luftanfriff auf Oslo.

KODAK SAFETY

5.5.	Oslo. Wechs. bewölkt.	oo1o Luftangriff auf Oslo.
6.5.	Oslo, bedeckt, trocken.	Von o7oo-12oo Bunkerarbeit. Nahmen insgesamt 552 t Kohlen. 1937 Verholen nach Reede (querab Landöy).
7.5.	Oslo-Reede. Regnerisch.	oo3o Fliegeralarm. o115 Entwarnung.
8.5.	" " trübe.	Liegen zu Anker, warten auf Order.
9.5.	" " " "	o83o-1o.oo Verholen nach Grönlia-Pier. Ostseite. Übergabe des Schiffes am 9.5.40 lt. Übergabeverhandlungen, Heeresgruppe XXI für Armeeverpflegungsamt 520.
1o.5.	Oslo. Grönlia-Pier.	
11.5.		
12.5.	" "	
13.5.	" "	Warten auf Order.
14.5.	" "	Geben sämtliches der K.M.D. gehörendes Inventar und Ladegeschirr an D. "Tucuman" zwecks Beförderung nach Stettin.
15.5.		
16.5.		
17.5.		Am 18. Mai Supercargo von Bord zwecks Heimbeförderung.
18.5.		Am 18. Mai 1940 abgeschlossen.

gez. Unterschrift.
Lt. z. See. (S).

Kriegstagebuch D. " F a l k ".

16.5.40. Stettin.

Leinen los, Schiff verlässt unter Lotsenführung und Schlepperhilfe die Pier in Frauendorf. 16,40 Das Schiff ist vorschriftsmäßig ausgerüstet und für die Aufnahme von Pferden und Truppen bereit. Passieren 20,37 Swinemünde Ansteuerungstonne.

Wind NO 4/2
Schönes Wetter.
Ruhige See.

17.5.40.

5,46 Lotse an Bord.
6,10 Schiff fest am Kai.
9,00 Beginnen mit der Beladung.
14,00 Beladung beendet.
Es wurden verladen vom 2. Batl. I.R. 305
7 Offiziere
209 Mann
57 Pferde
22 Fahrzeuge (darunter 2 Feldküchen)
3 Krader (1 mit Beiwagen).
Die Verladung ging gut von statten ohne Unfälle und Unterbrechungen. Dauer: 4 1/2 ~~Stunde~~.

In Rönne-Hafen.

Rönne im Hafen.
Schönes Wetter.

17,00 Sämtliche Mannschaften an Land, mit Schwimmwesten antreten. Sie werden im Anlegen der Schwimmwesten unterwiesen, und über die Wichtigkeit der Sicherheitsmassnahmen belehrt. Die Schwimmflöße werden ordnungsgemäß an Deck verteilt.
Auf Back und Heck werden je 1 M G aufgezogen zwecks feindl. Fliegerabwehr. Eine Wache an Gangway postiert. Für vorschriftsmäßige Verdunkelung des Schiffes wurde Sorge getragen. Mannschaften haben Qautier an Bord bezogen.
22,00 Zapfenstreich für Mannschaften.

18.5.40.

Wind NO 4 Mäßig bew. See, schönes Wetter.

3,45 Leinen los. Verlassen Rönne Hafen.
4,00 Hafenlotse von Bord.
12,00 Ankern vor Gjedser Sperre.
13,10 Anker auf, folgen hinter Sperrbrecher durch die Sperre.
14,01 Ankern beim D. Lotsendampfer. Warten auf " Nautilus ".
17,10 Anker auf, folgen M-Boot " Nautilus " nach Gjedser.
20,30 Schiff fest in Gjedser Hafen.
21,00 Beginn der Entladung.
24,00 Entladung beendet.

19.5.40.

3,30 Leinen los, verlassen die Pier.
3,50 Anker auf Reede.
10,25 Anker auf.
10,45 Anfang der Reise, Lotse an Bord.

Anlage zu AVI 3134 geh/41

20.5.40. 0,3⁰ Ansteuerungstonne Swinemünde passiert.
Lotse an Bord.
5,00 Schiff fest Ostseewerft am Kai.
9,00 Geben Ausrüstung an Land Zurück.
Abgeschlossen. 2o.5.40.

Unterschrift.

Supercargo D. " F a l k ".

A b s c h r i f t !

Kriegstagebuch des D. " F l o t t b e c k "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.8.40 08,00	Wind westl.gute Sicht um Mitternacht Mondschein.	Aalborg verlassen. Bei Hals im Geleit sammeln Kurse nach Anweisung des Führerbootes. Keine besonderen Vorkommnisse.
25.8.40 12-30	Wind und See abnehmend,gute Sicht	Morgens in den Fjord eing laufen, mittags 12-30 fest in Oslo.
26.8.40 07,00		Beginn der Entlöschung.
28.8.40 13,00		Entlöschung beendet. Anschliessend bis 16,00 Uhr kompensiert.
29.8.40 ,00		Ausgelaufen. Steuerten nach Anweisung Glzführers
30.8.40 14,30	Wind NW-NNO 3 klar gute Sicht	Bei P.12 aus dem Geleit entlassen
20,30		Bei Dunkelheit geankert
31.8.40	Wind "est 4-5-ztw unsichtig, Regen	
06,00		Anker auf, steuerten vorgeschr.Kurse. Abends in der Nähe von Kiek F.S.geankert.
1.9.40 06,00	Wind westl.klar,See mäßig bewegt.	Anker auf, steuerten nach Vorschrift.
08,30		Eckernförder Reede geankert. Sonst keine besonderen Ereignisse.
		Vom 2.9. - 8.9. M.E.S.Übungen erledigt.
8.9.40 13,00		Eckernförde ausgelaufen nach Holtenau zum Bunkern bei Zerssen
18,40		Bunkerstation Zerssen fe$$, gebunkert von 19,00 - 20,30. Dann Fl-Alarm. Bunkern am folgenden Tage fortgesetzt bis 15,00 Uhr.
9.9.40		Danach abgelegt zur Messfahrt im Kanal km 90 u.s.w, erledigt um 17,20 Uhr. Um 19,30 Uhr im Kieler Hafen geankert, um am nächsten Morgen zu kompensieren.
10.9.40 08,00		Kompensierer an Bord. Kompensiert bis 11,50 Uhr
12,25	Wind SW 4 frisch See mäßig bew.klar	Sperrlotse an Bord und ausgelaufen. Nach Abg. 13,50 Lotse von Bord. Steuerten vorgeschriebene Kurse. Abends geank.

Anlage zu AVI 8069 geh /

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9.40 06,00	Wind SW-W 6-7, See ztw. stark bew.klare Sicht	Anker auf. Kurse nach Vorschrift.
20,30		Musste wegen Dunkelheit geankert werden.Bei den zu harten Gegenwind war es nicht mehr möglich, die Einfahrt rechtzeitigz zu erreichen.
12.9.40 06,00	Wind westl. 3 klare Sicht,l.bewegt.See	Gingen Anker auf und erhielten 06,45 Lotsen bei Hals. Dampften nach Lotsenanweisung revieraufwärts.
07,40		Wrackberührung bei Maubrügge von M/S. "Ella". Lotse Thiesen. Auszug über die Berührung folgend.
09,10		Schiff fest am Pier. Klar zum Laden.

gez. Wagener
Kapt.

Abschrift zu A.H. 1214/41 gkl v. 18.2.41

B/

Auszug aus dem Schiffstagebuch

des deutschen Dampfers "Gertrud Fritzen".
Unterscheidungssignal: D A X I, Heimathafen: Stettin
Kapitän: Friedrich Dewold, auf der Reise von Örnskjöldsvik nach Tromsö.

Nach Beendigung des Ladens verliessen wir am 3. Dez. 1940 um 15,45 Uhr den Hafen von Örnskjöldsvik. Beim Einhieven der Ankerketten, an Steuerbord 75 Faden und an Backbord 30 Faden, stellte sich heraus, dass der Backbord-Anker nebst Röhringschäkel verloren gegangen war. Die Maklerfirma I.W. Grundberg u. Co. Örnskjöldsvik wurde davon in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, Massnahmen zur Wiederauffindung des Ankers zu ergreifen. Die Reise durch die Ostsee verlief ohne Zwischenfälle. Am 7. Dez. liefen wir Kopenhagen an, um unseren Bunkerbestand und Proviant zu ergänzen, am 12. Dez. erhielten einen neuen Buganker, welcher von Stettin mit Dampfer "Henny" geschickt worden war, worauf wir die Reise fortsetzen. Tiefgang 20' 1" vorne und 19' 10" hinten. Nachdem wir am 12. Dezember 1940 um 12.50 Uhr Kopenhagen verlassen hatten, ging der Lotse um 13.20 Uhr von Bord. Wir steuerten durch den Sund nach Anweisung des Kapitäns und passierten um 16.45 Uhr das Wachschiff zum Nordeingang zum Sund. Von hier aus steuerten NO 1/2O st auf Viken an der schwedischen Küste zu, um dort einen Lotsen zu nehmen. Es wurde allmählich dunkel und wir erkannten an Steuerbord voraus eine Ortschaft in der Dämmerung, die wir für Viken hielten. Feuer brannten an der schwedischen Küste nicht ausser Kullen, welches wir in ständiger Peilung hielten. Als wir uns der Küste nach Schätzung auf ungefähr 2 Seemeilen genähert hatten, gaben Lotsensignale mit dem Flackerfeuer, setzten den Maschinentelegraf auf langsam vorwärts und loteten um 17.20 Uhr 16 Meter Wassertiefe. Hierauf stoppten wir die Maschine und legten das Schiff auf NzW-Kurs. Da wir ohne Zweifel mit dem nach Norden setzenden Strom nordwärts vertrieben waren, mussten wir uns in der Nähe der Position des Svinbaden-Feuerschiffes befinden, welches nicht auslag. Kullen Feuer peilte N 3/4 W mw. Nun sichteten wir das Lotsenboot unter Land, wir setzten die Maschine um 17,36 auf langsam vorwärts und loteten gleichzeitig 15 Meter Wassertiefe. 17,43 stoppten wieder und drehten das Schiff auf Land und auf das Lotsenboot zu.

Da

Da dieses aber weiter nordwärts steuerte, gaben wir hart Backbord-Ruder und um dieses Rudermanöver zu untersützen, 17,45 langsam vorwärts. Im selben Augenblick bemerkten, dass das Schiff den Grund berührte und legten den Maschinentelegraf auf volle Kraft rückwärts. Da das Schiff fest sass, wurde Order gegeben, Tank 2 zu lenzen. Es wurde um das Schiff herum 6 Meter Wasser gelotet. Inzwischen waren einige Landfeuer angezündet worden und wir peilten Kullen in NzW 1/4 W und Höganes Hafenfeuer in NOz05/80 st mw. Um 18.00 kam der Lotse Romare (schwed.) an Bord, der uns riet, die Maschine zu stoppen, da mit Steinen am Boden zu rechnen sei. Um die Wassertiefe in der nächsten Umgebung des Schiffes festzustellen, gaben wir unser Handlot in das Lotsenboot, von wo aus in geringem Abstande hinter dem Heck 8 - 10 Meter Wasser gelotet wurden. Um 18,16 gaben wir rückwärts, mussten aber sofort wieder stoppen, da die Schraube aufschlug. Das Schiff war aber in Bewegung und hatte seine Lage bereits etwas geändert. Um 18.35 war die Schraube frei, wir gaben volle Kraft rückwärts und nach kurzer Zeit war das Schiff flott.

Peilungen der Räume und Vorpeak ergaben, dass das Schiff dicht war und kein Wasser machte. Dampfruder und Maschine wurden probiert und waren in Ordnung. Die Maschine arbeitete gleichmässig. Um 18.47 setzten wir die Reise fort. Ob das Schiff Bodenschaden erlitten hat, muss eine spätere Dockung ergeben.

Zur Zeit der Grundberührung befanden sich ausser dem Kapitän der II.Offz. Sturm und der Matrose Kandel auf der Brücke, letzterer stand am Ruder. Der Ausguck war vorschriftsmässig besetzt. Der Wind war NO Stärke 4, die See leicht bewegt.

Die Reise verlief ohne besondere Zwischenfälle und wir erreichten den Bestimmungshafen von Tromsö am 8. Jan. 1941 um 12.40 Uhr. Der Tiefgang betrug bei Ankunft 19 Fuss 6 Zoll vorne und 19 Fuss 9 Zoll hinten. Soweit man bisher sehen konnte, sind die Spitzen von einigen Schraubenflügeln abgeschlagen, was auf die Grundberührung am 12. Dezember zurückzuführen ist. Fahrt und Manövrierfähigkeit des Schiffes waren während der Reise dadurch nicht beeinträchtigt. Irgendwelche Leckagen wurden nicht festgestellt.

Tromsö, den 20. Jan. 1941
gez. F. Dewold
Kapitän

M.S." G o n z e n h e i m "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.3.41	Oslo	13,oo Order zum Auslaufen um 15,oo erhalten. Tiefgang bei Ausgang : V = 9 ' 10 '' K = 15'8''
	N W 3/H b/c	15,oo Lotse a/Bd., 15,30 zwei Schlepper fest 15,40 Schlepper entlassen
19,33	Bei Horten	Stoppen, liegen fest im Eis
		Keine besonderen Vorkommnisse !
23.3.41	N N W H/5 - N N O 3/H	07,21 setzen die Reise fort
	Mässig bewegte See.	
11,21-11,40	b/ N. Hältsö	Lotsenwechsel, schwed. Kontrolle; Waffen abgebaut und versiegelt.
15,13-15,22	b/ Gäven	Stoppen zw. Lotsenwechsel, beim Lotse auf Station
17,58-18,12	b/ Vinga	Lotse v.Bd.; kein Lotse mehr zu bekommen, setzen Reise innerhalb der schwed. 3 Meilenzone, in Kiellinie m.D. "Donau" fort
	N N W 3/2 c leicht bewegte See!	
20,20	Nidingen r/w. 246° Fjordskör r/w. 246°;	Ankern
		Keine besonderen Vorkommnisse
24.3.41	N N W 4/5 b/c	7,oo setzen Reise gemeinsam m/D."Donau" fort.
	ziemlich grosse See	
12,oo	f = 56° 26,5' N = 12° 30,3 D	13,oo verlassen schwed. Hoheitsgrenze, Waffen wieder aufgebaut
16,45-16,50	Sperrfahrzeug Seelandsrev	
	N W 6/7 c (s h g)o	Abfertigung; 17,13 Sperre passiert
		Keine besonderen Vorkommnisse
18,58	Ankerplatz D	Gehen vor Anker.
25.3.41	N W 6/7 o c g	06,57 setzen Reise gemeinsam m/S. "Donau" fort
13,oo	Wachschiff a/Kjels Nor	passiert
14,20	Fehmarnbelt Fsch.	passiert
22,24	Tromper Wiek	Ankern
	N W 7 o e g	Keine besonderen Vorkommnisse
26.3.41	Ankerplatz Tromper Wiek	Nachts keine besonderen Vorkommnisse
	West /N W c g 9 - 6	07,35 setzen die Reise fort.
11,13 -11,40	Swinemünde Einfahrt	Warten auf Lotsen
12,10	Swinemünde passiert	15,1o pass.Frauendorf, Lotesenwechsel, einSchlepper fest
15,50	Schiff fest Kai Unterwiek	Schlepper entlassen, Lotse v.Bd. 17,30
19,3o	Stettin	Beginn der Löscharbeiten

Anlage zu AM 2398 8/41

D/0195

M.S. G o n z e n h e i m

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e
27.3.41 02,35	Stettin (Kai Unterwiek)	Ladung gelöscht.

gez. Unterschrift Superkargo
Lt.z.See (S)

2. Marsch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse D. "Hanau"
1940		
11.3.	Hamburg	Supercargo Kpt.Hansberg auf D."Hanau"kommandiert Pritschen und Pferdestände werden eingebaut.
12.3.	"	Einbauarbeiten fortgesetzt.
13.3.	"	Supercargo Kpt.Hansberg von Spo.Kpt.Ricklefs abgelöst. Einbauarbeiten fortgesetzt.
14.3.	"	dgl. von 17^{00} bis 23^{00} bunkern.
15.3.	"	Bunkern von $10,^{00}$ bis 20^{00} gesamt 995 to. Strohsäcke, Schwimmwesten u.Ladegerät werden an Bord gegeben. Schiff legt um 22,10 Uhr ab.
16.3.	SW1 3 - N N W 6 klar	7,52 bis 11,10 Uhr ankern bei Brunsbüttel, 11,55 pass.Schleuse. 19,25 an Holtenau. 20,45 ankern auf Reede.
17.3.	N O 4 bedeckt	Liegen an Anker.
18.3.	S S O 5.6 stw.Regen u.Hagel	dgl.
19.3.	O S O 3 regnerisch	dgl.
20.3.	Süd 2 klares Wetter	7,57 Anker aufgeisen Reise fort nach Gotenhafen
21.3.	Südl.2 stellenweise große Packeismassen	22,45 ankern auf Neufahrwasser-Reede
22.3.	Südl. 2 Nebel	10,43 Anker auf. Der Versuch in Gotenhafen einzulaufen, muß aufgegeben werden wegen meterdicken Packeises vor der Einfahrt; fahren nach Neufahrwasser zurück und ankern dort um 15,20.
23.3.	Umlfd.2 Nebel, dickes Packeis	8,08 Anker auf. Von 10,30 - 14,56 warten vor Gotenhafen bis Einfahrt durch Kriegsschiffe passierbar gemacht wird. 15,06 pass.Mole. 16,00 Schiff ~~und~~ im Hafenbecken V fest.
24.3.	Gotenhafen	Von 8,00 bis 18,00 Übernehmen Wehrmachtsgut.
25.3.	"	Von 7,00 bis 18,00 - " -
26.3.	"	dgl.
27.3.	"	Übernahme des Wehrmachtsgutes ca. 306 tons um 15,00 Uhr beendet.
28.3.	"	in liegen ~~an~~ 24-std. Bereitschaft.
29.3.	"	dgl.
- 5.IV,		
6.4.	"	Von 13,00 bis 19,00 Uhr übernehmen Truppengut.
7.4.	"	10,00 Besprechung mit Vorkommando. Beginn der Einschiffung zu 20,oo Uhr angesetzt. Eintreffen der Truppe und Beginn der Verladung um 21,00. Die Verladung der Fahrzeuge geht stockend wegen des schlechten Geländes beim Schiff.
		6.4.

Anlage zu AVI 2022 geh/41

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. F. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstelle: 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 D."Hanau"
8.4.	Gotenhafen Ost 2 - 3 leicht bewegte See,klares Wetter.	7,45 Verladung der Fahrzeuge beendet, Schiff legt ab und verläßt Gotenhafen. 9,20 Uhr Mole passiert, 10,07 Hela passiert.
9.4.	Umld. 2 - 3 . leicht bewegte See, klares Wetter.	5,25 Darßer Ort pass. Von 5,41 bis 6,25 folgen Lotsendampfer. 8,oo Gjedser Sch. w/w 351°. 15,52 Uhr Kjels Nor Lf w/w 352°, 7 sm an. Halten das Schiff treibend. 19,04 Lotse an Bord, fahren nach dessen Anweisung durch die Sperre. 21,35 Lotse von Bord. 23,25 Uhr Kevsör Pasch. pass.
10.4.	N.O.-lich 3, leicht bewegte See, klares Wetter.	13,30 Uhr in Peilung Mösesklr sw.127° 7 sm ab wurde Stb.achteraus Torpedolaufbahn gesichtet. Torpedo ging on. 50 frei von H Heck. Sehrohr wurde in ca. 1000 m Abstand gesehen. Kein weiterer Angriff erfolgt. 18,20 erreichten Eingang des Oslofjordes. Der Führer einer Vorpostenflottille kommt an Bord und gibt Anweisung, über Nacht in Eingang des Fjordes zu bleiben. Bei Dunkelheit um 21,23 Uhr wurde geankert. Schiff vollkommen abgeblendet.
11.4.	NNO 3 leicht bewölkt. Oslo.	5,30 gingen Anker auf und fuhren mit Geleit nach Oslo. 13,41 ankerten in der Nähe von Oslo. 16,30 gingen Anker auf und legten um 17,25 an den Akerhus Pier. Um 18,30 wurde die Truppe ausgeschifft. Truppe gelandet. Abschl. Ausladung der Fahrzeuge und Pferde.
12.4.	Oslo Beim Ankern wurde D. "Curityba" geschrammt. Bericht des Kpt. an K.K.D.Hamburg geschickt.	2,00 Uhr Fahrzeuge und Pferde aus dem Schiff. 11,06 Uhr legten ab, verholten an den Löschplatz für Wehrmachtsgut. 14,25 Schiff fest. 17,25 Beginn des Löschens. Nachts wird durchgearbeitet.
13.4.		20,30 Uhr Wehrmachtsgut aus den Schiff. Gesamtlöschzeit abzgl.Unterbrechungen: 21 Std. Es wurde mit 2 Gängen gearbeitet. (Norwegische Schauerleute).
14.4.	Oslo	9,58 Uhr. Schiff legt ab und verholt auf Reede.
15.-17.4.	"	Schiff liegt auf Reede, klar zum Auslaufen.

18.4.	SO 2 leicht bww. See.	15,38 Uhr Anker auf, treten die Heimreise im Geleitzug an.
19.4.	Ost 4 mäßig " " gute Sicht, nachts Mondschein .	5,50 Uhr Skagen Lf. ca 11 sm ab pass. 8,43 Lasö Trindel - F-sch. 15,51 Anholt Knob Fsch., 18,25 Schulz-Grund F.sch.
20.4.	S.W. 5 - 6 ziemlich grobe See. S O. 1 glatte See.	5,14 bis 6,48 Uhr pass. Minensperre. 14,50 bis 16,17 Uhr warten bei der Gjedser Sperre auf Order.
21.4.	Südl. 1 ruhige See.	1,45 Uhr ankern bei der Swinemünder Ansteuerungstonne. 5,58 setzen Reise fort. 12,00 Uhr Ankunft Stettin.- Frauendorf. Ende der Transportreise.

gez. H. Ricklefs,

Supercargo.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse D. "Hanau"
1940		
11.3.	Hamburg	Supercargo Kpt.Hansberg auf D."Hanau"kommandier Pritschen und Pferdestände werden eingebaut.
12.3.	"	Einbauarbeiten fortgesetzt.
13.3.	"	Supercargo Kpt.Hansberg von Spc.Kpt.Ricklefs abgelöst. Einbauarbeiten fortgesetzt.
14.3.	"	dgl. von 17^{00} bis 23^{00} bunkern.
15.3.	"	Bunkern von $10,^{00}$ bis 20^{00} gesamt 995 to. Strohsäcke, Schwimmwesten u.Ladegerät werden an Bord gegeben. Schiff legt um 22,10 Uhr ab.
16.3.	SWl 3 - N N W 6 klar	7,52 bis 11,10 Uhr ankern bei Brunsbüttel, 11,55 pass.Schleuse. 19,25 an Holtenau. 20,45 ankern auf Reede.
17.3.	N O 4 bedeckt	Liegen an Anker.
18.3.	S S O 5.6 ztw.Regen u.Hagel	dgl.
19.3.	O S O 3 regnerisch	dgl.
20.3.	Süd 2 klares Wetter	7,57 Anker aufsetzen Reise fort nach Gotenhafen
21.3.	Südl.2 stellenweise große Packeismassen	22,45 ankern auf Neufahrwasser-Reede
22.3.	Südl. 2 Nebel	10,43 Anker auf. Der Versuch in Gotenhafen einzulaufen, muß aufgegeben werden wegen meterdicken Packeises vor der Einfahrt; fahren nach Neufahrwasser zurück und ankern dort um 15,20.
23.3.	Umlfd.2 Nebel, dickes Packeis	8,08 Anker auf. Von 1o,30 - 14,56 warten vor Gotenhafen bis Einfahrt durch Kriegsschiff passierbar gemacht wird. 15,06 pass.Mole. 16,00 Schiff ~~und~~ im Hafenbecken V fest.
24.3.	Gotenhafen	Von 8,00 bis 18,00 übernehmen Wehrmachtsgut.
25.3.	"	Von 7,00 bis 18,00 - " -
26.3.	"	dgl.
27.3.	"	Übernahme des Wehrmachtsgutes ca. 386 tons um 15,00 Uhr beendet.
28.3.	"	liegen ~~an~~ in 24-std. Bereitschaft.
29.3.	"	dgl.
- 5.IV,		
6.4.	"	Von 13,00 bis 19,00 Uhr übernehmen Truppengut.
7.4.	"	10,00 Besprechung mit Vorkommando. Beginn der Einschiffung zu 20,oo Uhr angesetzt. Eintreffen der Truppe und Beginn der Verladung um 21,00. Die Verladung der Fahrzeuge geht stockend wegen des schlechten Geländes beim Schiff.

8.4.

Anlage zu AVI 2022 geh/40

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Anlieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse D."Hanau"
8.4.	Gotenhafen Ost 2 - 3 leicht bewegte See, klares Wetter.	7,45 Verladung der Fahrzeuge beendet, Schiff legt ab und verläßt Gotenhafen. 9,20 Uhr Mole passiert, 10,07 Hela passiert.
9.4.	Umlfd. 2 - 3 . leicht bewegte See, klares Wetter.	5,25 Darßer Ort pass. Von 5,41 bis 6,25 folgen Lotsendampfer. 8,oo Gjedser Sch. w/w 351°. 15,52 Uhr Kjels Nor Lf w/w 352°, 7 sm an. Halten das Schiff treibend. 19,04 Lotse an Bord, fahren nach dessen Anweisung durch die Sperre. 21,35 Lotse von Bord. 23,25 Uhr Kevsör Fsch. pass.
10.4.	N.O.-lich 3, leicht bewegte See, klares Wetter.	13,30 Uhr in Peilung Müseskär sw.127° 7 sm ab wurde Stb.achteraus Torpedolaufbahn gesichtet. Torpedo ging ca. 50 frei von Heck. Sehrohr wurde in ca. 1000 m Abstand gesehen. Kein weiterer Angriff erfolgt. 18,20 erreichten Eingang des Oslofjordes. Der Führer einer Vorpostenflottille kommt an Bord und gibt Anweisung, über Nacht im Eingang des Fjordes zu bleiben. Bei Dunkelheit um 21,23 Uhr wurde geankert. Schiff vollkommen abgeblendet.
11.4.	NNO 3 leicht bewölkt. Oslo.	5,30 gingen Anker auf und fuhren mit Geleit nach Oslo. 13,41 ankerten in der Nähe von Oslo. 16,30 gingen Anker auf und legten um 17,25 an den Akerhus Pier. Um 18,30 wurde die Truppe ausgeschifft. Truppe gelandet. Abschl. Ausladung der Fahrzeuge und Pferde.
12.4.	Oslo Beim Anlegen wurde D. "Curityba" geschrammt. Bericht des Kpt. an K.M.D. Hamburg geschickt.	2,00 Uhr Fahrzeuge und Pferde aus dem Schiff. 11,06 Uhr legten ab, verholten an den Löschplatz für Wehrmachtsgut. 14,25 Schiff fest. 17,25 Beginn des Löschens. Nachts wird durchgearbeitet.
13.4.		20,30 Uhr Wehrmachtsgut aus dem Schiff. Gesamtlöschzeit abzgl.Unterbrechnungen: 21 Std. Es wurde mit 2 Gängen gearbeitet: (Norwegische Schauerleute).
14.4.	Oslo	9,58 Uhr. Schiff legt ab und verholt auf Reede.
15.-17.4.	"	Schiff liegt auf Reede, klar zum Auslaufen.

18.4.	SO 2 leicht bww. See.	15,38 Uhr Anker auf, treten die Heimreise im Geleitzug an.
19.4.	Ost 4 mäßig " " gute Sicht,nachts Mondschein .	5,50 Uhr Skagen Lf. ca 11 sm ab pass. 8,43 Lasö Trindel - F-sch. 15,51 Anholt Knob Fsch., 18,25 Schulz-Grund F.sch.
20.4.	S.W. 5 - 6 ziemlich grobe See. S O. 1 glatte See.	5,14 bis 6,48 Uhr pass.Minensperre. 14,50 bis 16,17 Uhr warten bei der Gjedser Sperre auf Order.
21.4.	Südl. 1 ruhige See.	1,45 Uhr ankern bei der Swinemünder Ansteuerungstonne. 5,58 setzen Reise fort. 12,00 Uhr Ankunft Stettin.- Frauendorf. Ende der Transportreise.

gez. H. Ricklefs,

Supercargo.

D. "HANAU"

1940		
21.4.	Stettin-Frauendorf-	Egänzen Ausrüstung, Prov. Wasser usw.
22.4.	dgl.	dgl.
23.4.	Stettin-Ostkai	5,23 verholt an den Ostkai. Ergänzen Bunkerkohlen.
24.4.	dgl.	Von 6,00-20,00 Verladung von Truppengut und Fahrzeugen. Einschiffung der Truppe. (II SS Rekr. Reg. 3.u.4. Nachsch. Kol. 619)
25.4.	Stettin-Frauendorf-	15,00 verholt nach Frauendorf.
26.4.	dgl.	Schiff liegt klar zum Auslaufen.
27.4.	"	dgl.
28.4.	"	"
29.4.	Ost4/5ONO 6-7 Klares Wetter. Böig. Grobe See.	11,00 abgelegt zum Auslaufen. 14,31-15,30 ankern vor Swinemünde. Übernehmen Munition für Flak. 15,37 pass. Hafenmole. 20,45 pass. K. Arkona.
30.4.	Ost 5 ziel. grobe See.	9,25 Eintreffen an der Minensperre Südlotsenstation. 11,25 setzen Reise mit Geleit fort. 13,05 pass. Nord Fsch. der Minensperre. 21,38 pass. Netzsperre, Schultz Grund Fsch.
1.5.	Ost 3 leicht bewegte See. klares Wetter;	11,25 pass, Skagen. 19,56 Färder pass. 24,00 pass. Lokkeborg.
2.5.	Oslo-Fjord. Oslo.	3,49 ankern auf Oslo-Reede. 12,18 Anker auf. Legen an den Pier. 14,40 Schiff fest. Landen die Truppe. 15,30-22,00 entladen Truppengut und Fahrzeuge.
3.5.	Oslo.	0,45-2,30 wiedermolte Fliegerangriffe. Abwehr durch eigene Flak und M.G. 6,00 fortsetzen Entladung. 12,15 Entladung beendet. 21,19 legen vom Pier ab. 22,31 ankern auf Oslo-Reede.
4.5.	Oslo-Reede.	1,15-1,35 Fliegerangriff. Abwehr durch Flak u. M.G.
5.5.	Oslo-Reede.	1,30-2,30 Fliegerangriffe. Abwehr durch Flak u. M.G. 3,20 Anker auf. Verlassen Oslo-Reede. um befehlsmäßig zu 5,00 bei Drøbak zu stehen. Reise im Geleit nach Aalborg. 4,23 lief das Sch Schiff infolge Verwechselung von Leuchtbaken bei Digerudgrunnen in unmittelbarer Nähe dieser Leuchtbake auf Grund. Das Schiff machte kein Wasser. Um 12,25 kam ein Minenschlepper von Oslo Mit dessen Hilfe wurde versucht, das Schiff freizuschleppen. Die Ve suche wurden um 17,25 aufgegeben.
6.5,	Klares Wetter, Oslo-Reede.	Um 5,00 wurde der Abschleppversuch mit Hilfe eines zweiten Marineschleppers wiede r aufgenommen. 5,16 kam das Schiff frei. Liefen zurück na nach Oslo und ankerten um 6,55 auf Reede.

Anlage zu AVI 276 geh./40

13,00 Meldung des Kapitäns bei der K.M.D. Oslo, daß D. "Hanau" fahrbereit ist.

7.5. Südlich 1
Klares Wetter.
7,40 Anker auf. Treten die Reise nach Stettin im Geleit an. 13,43 Färder pass. 23,26 Skagens Rev pass.

8.5. Südlich 1
glatte See.
Tagsüber zeitw. Nebel.
3,06 Lasö Trindel Fsch. pass. 7,52 Anholt Knob pass. 12,16-14,35 ankern vor der Netzsperre wegen dichten Nebels. 15,50 pass. Bojen der Netzsperre. 17,00 Recsnäs pass. 23,00 pass, Sperrlotsendampfer. Fahren durrch die Minensperre.

9.5. NO lich 1
glatte See.
klares Wetter.
0,40 pass. Sperrlotsendampfer, Süd. 4,45-6,35 durchfahren die Gjedser-Sperre, im Gelti eines Sperrfahrzeugs.
7,18 pass. Darßer Ort.Lt.
9,38 Arkona. 14,24 Swinemünder Hafeneinfahrt.
19,00 Schiff fest am(Pier.) Nordkai.
Ende der Transportreise.

gez. Rieklefs
Supercargo.

Kriegstagebuch D. " H a n a u."

10.5.40	Stettin, Nordkai	Der Schiffsboden wurde von Tauchern untersucht, wegen der Grundberührung auf der letzten Reise.
11.5.40	Stettin	desgl.
12.5.40	"	"
13.5.40	"	"
14.5.40	"	Taucheruntersuchung wird fortgesetzt.
15.5.40	"	Taucheruntersuchung beendet, das Schiff erhält vom Germanischen Lloyd Fahrterlaubnis für eine Reise nach Norwegen und zurück in deutschen Hafen.
16.5.40	"	Um 13.oo wird das Schiff an den Stinnes-Pier verholt zum Bunkern.
17.5.40	"	Schiff wird an den Krausekai verholt.
18.5.40	" NOlich2 bedeckt, trocken.	8.30 Beginn der Übernahme von Fahrzeugen und Pferden und Einschiffung der Truppe.
19.5.40	NO bedeckt.	7.30 Einschiffung der Truppe und Verladearbeiten beendet. Schiff klar zum Auslaufen.
20.5.40	NW 4-5/N lich 1 bedeckt. Ab 13.20 nebelig,	8.20 Schiff legt ab, tritt die Reise nach Oslo an. 12.35 pass. Swinemünde-Hafeneinfahrt. fahren mit mäßiger Fahrt.
21.5.40	NO 2, nebelig. Nachmitt. aufklarend.	045-430 ankern wegen dichten Nebels, nach Passieren der Gjedser Sperre. 8.50 Kjels Nor pass. 9.10-10.05 pass. Minensperre 12.26 Langelands Öre pass. 15.45 Halskov F.Sch. ereicht, setzen die Reise mit Geleit fort. 17.50 Revsnäs pass. 20.oo Seelands Rev. Netzsperre passiert. 20.29 Schulz-Grund-Fsch-
22.5.40	NO 1-2 klares Wetter.	3.54 Hircholm Fsch.pass. 5.44 Skagen pass. 13.29 Färder pass. 18.19 erreichten Oslo-Reede, legen an den Pier 19.15 Schiff fest.
23.5.40	N-lich 1 klares Wetter.	Von 7.oo-16.oo (MEZ) Ausschiffung der Truppe, Entladung von Fahrzeugen und Pferden. Schiff klar zum Auslaufen.

zu AVI 4212 geh/40.

Kriegstagebuch D. " H a n a u "

10.5.40	Stettin, Nordkai	Der Schiffsboden wurde von Tauchern untersucht, wegen der Grundberührung auf der letzten Reise.
11.5.40	Stettin	desgl.
12.5.40	"	"
13.5.40	"	"
14.5.40	"	Taucheruntersuchung wird fortgesetzt.
15.5.40	"	Taucheruntersuchung beendet, das Schiff erhält vom Germanischen Lloyd Fahrterlaubnis für eine Reise nach Norwegen und zurück in deutschen Häfen.
16.5.40	"	Um 13.oo wird das Schiff an den Stinnes-Pier verholt zum Bunkern.
17.5.40	"	Schiff wird an den Krausekai verholt.
18.5.40	" NOlich2 bedeckt, trocken.	8.30 Beginn der Übernahme von Fahrzeugen und Pferden und Einschiffung der Truppe.
19.5.40	NO bedeckt.	7.30 Einschiffung der Truppe und Verladearbeiten beendet. Schiff klar zum Auslaufen.
20.5.40	NW 4-5/N lich 1 bedeckt. Ab 13.20 nebelig,	8.20 Schiff legt ab, tritt die Reise nach Oslo an. 12.35 pass. Swinemünde-Hafeneinfahrt. fahren mit mäßiger Fahrt.
21.5.40	NO 2, nebelig. Nachmitt. aufklarend.	045-430 ankern wegen dichten Nebels, nach Passieren der Gjedser Sperre. 8.50 Kjels Nor pass. 9.10-10.05 pass. Minensperre 12.26 Langelands Öre pass. 15.45 Halskov F.Sch. ereicht, setzen die Reise mit Geleit fort. 17.50 Revsnäs pass. 20.oo Seelands Rev. Netzsperre passiert. 20.29 Schulz-Grund-Fsch-
22.5.40	NO 1-2 klares Wetter.	3.54 Hirsholm Fsch.pass. 5.44 Skagen pass. 13.29 Färder pass. 18.19 erreichten Oslo-Reede, legen an den Pier 19.15 Schiff fest.
23.5.40	N-lich 1 klares Wetter.	Von 7.oo-16.oo (MEZ) Ausschiffung der Truppe, Entladung von Fahrzeugen und Pferden. Schiff klar zum Auslaufen.

zu AVI 4212 geh/44

24.5.40 Oslo — Schiff klar zum Auslaufen.

25.5.40 " — "

26.5.40 " — "

27.5.40 " — "

28.5.40 " — Die Transportausrüstung wird an Land gegeben und
29.5.40 " — von der K.M.D. Oslo übernommen.
30.5.40 " — 16.0^{0} legt das Schiff vom Pier ab und holt in den Lysaker-Fjord.

31.5.40 " — 19.oo Supercargo Ricklefs zur KMD Oslo kommandiert Die Geschäfte als Superkargo auf D. "Hanau" damit beendet.

Oslo, den 31. Mai 194"0.

gez. Ricklefs
Lt.z.See (S).

D. " Hans Rickmers ".

Reise Stettin-Oslo-Aalborg.
Oslo-Stettin-

20.4. 5,30 Leutnant z. See)(S) Granzow als Supercargo an Bord.
6,00-18,00 Übernahme der Fahrzeuge der Truppe mit 2 Gängen L II, IV, V.
6,00-22,00 Übernahme von Munition mit 1 Gang.
Während des Tages fand die Übernahme von Ausrüstungsstücken statt: Strohsäcke, Schwimmwesten usw.
1 Artillerie Maat, 6 Artilleristen und 2 Signalgast an Bord.
22,00 Einschiffung der Truppe in L I u. III.

21.4. 8,30-9,30 Vollzähligkeitsmusterung der Schiffsbesatzung und der Truppe. Schwimmwestenmusterung, sowie das Anlegen der Schwimmwesten mehrfach geübt.
10,00 Meldung auf der Dienststelle, daß das Schiff beladen, seeklar und klar zum Auslaufen ist. Erhielt hier Fahrtbefehl um 17,00 Uhr auszulaufen. Es befinden sich an Bord: 228 Offz. und Soldaten, 58 Fahrzeuge, Treiböl, Munition, 280 Stck Sauerstoffflaschen, 595 t Kohlen u. 105 t Trinkwasser.
Die Artilleriemunition beträgt: 200 Schuß für M G 30, 16000 Schuß für M G 34 und 240 Schuß für 2 Karabiner.
17,15 Wurde die Pier verlassen mit Lotsenassistenz Oderabwärts gedampft.
19,15-21,30 Sämtliche Rollenmanöver mit der Truppe geübt.
21,20 Pass. Swinemünde und dampften mit Lotsenassistenz durch die Sperre.
22,30 Sperrlotse an Bord, fahren nach eigener Führung.

22.4. 3,00 Klar, Mondschein, leichte Winde, NW, See ruhig.
pass. Arkona.
6,00 Erreichten Sundsperre S und dampften ohne Lotsen im Kielwasser der Bochum durch diese.
7,40 Sperre passiert.
9,24 zeitweise Nebel. Passieren Drogden F an St B und dampften ohne Lotsen durch die Drogden.
11,57 Erhalten vom M Boot 1 Wachoffizier u. 1 Signalgast.
12,00 Vereinigung mit der 2. Minensuchflottille als Sicherung bei Lous Flak. Fahren im Kielwasser und nach Befehl des Führerbootes im Geleitzug.
13,00-15,30 Dichter Nebel. Um 13,00 Befehl: Gesamte Schiffsbesatzung und Truppe Schwimmwesten anlegen.

23.4. Klar, heller Mondschein. Passieren Skagens Reef F.S an B.B.
8,00 Erreichten Oslofjord S Einfahrt.
12,30 Wurden von der 2. Minensuchflottille entlassen.
13,04 Ankerten auf Oslo-Reede.
18,48 Dampften unter Lotsenassistenz in den Hafen.
19,43 Schiff fest am Pier.
Besondere Ereignisse während der Fahrt sind nicht zu melden.
ab 21,00 Entladung der Fahrzeuge aus Luke LI und IV.

Anlage zu AM 3134 gkdos/41

24.4. 145-500 Entladungsarbeiten wurden durch Fliegeralarm unterbrochen.
1000 Fahrzeuge der Truppe gelandet.
800-2400 Klar, heller Mondschein. Löschten Munition und Treiböl aus L III und V.

25.4. 000-2400 Wurde Muniton gelöscht
000-1800 Wurde Treibstoff gelöscht.

26.4. Klar, heller Mondschein. Wurde Munition gelandet, von 200-400 Uhr wurden die Arbeiten durch Fliegeralarm unterbrochen.
914 Verließen die Pier und ankerten um 953 auf Olso-Reede Warten auf Befehle.

27.4. 1815 Erhalten Befehl, um 1900 Uhr auszulaufen.
1900 Gingen Anker auf und folgten der 17. U. J. Fl.
2300 ankerten bei Revlingen.

28.4. Liegen vor Anker und warten auf Befehl.

29.4. 342 Gehen Anker auf und fahren im Gelet.
2100 U-Boot Alarm südliche von Läsö Trindel Fsch. Sichern das Schiff durch sofortiges Abdrehen.

30.4. 500 Ankern auf Halsbarre.
545 Gehen Anker auf und steuern mit Lotsenhilfe, Lymfjord aufwärts.
805 Schiff fest am Pier.

1.5. 845 Verholen das Schiff nach der gegenüberliegenden Pier.
Von der Werft wurden in Luke II und IV 100 Pferdeställe eingebaut.

2.5. 600-1600 Würden Fahrzeuge und Pferde der Truppe übernommen.
1700 Schiff klar zum Auslaufen gemeldet. Es befinden sich an Bord: 8 Offiziere, 284 Mann, 25 Lkw, 11 Pkw, 11 Krad, 3 Feldwagen und 93 Pferde.
1730-1830 Vollzähligkeitsmusterung der Truppe. Das Anlegen der Schwimmwesten wurde geübt. Ferner erhielt die Truppe Unterricht über Rollenmanöver und deren Bedeutung.
1855 Verließen die Pier und dampften Lymfjord abwärts.
1900-2100 Rollenmanöver mit der Truppe geübt.
2110 Lotse von Bord bei Hals Reef Ft.

3.5. 205 Steuern im Geleit und ankern um 205 bei Frederikshafen.
500 Gehen Ankerauf und ampfen im Geleit. Ohne besondere Vorkommnisse wurde um 2205 auf Oslo Reede geankert.

4.5. 200-230 Fliegeralarm.
500 Gehen Anker auf und ampfen in den Hafen.

612 Schiff fest am Pier.
7oo-133o Wurden Fahrzeuge der Truppe und Gerät entladen.
21o5 Verlassen den Hafen und ankern um 2138 auf Olso Reed

5.5. Klar, hell. 13o-23o Fliegeralarm, feindl. Flugzeug im Tiefangriff beschossen. Munitionsverbrauch: 5[0] Schuß M G C 34, 2[0] Schuß M G C 30. Schiff liegt fahrbereit und wartet auf Fahrtbefehl.

6.5.-10.5. Schiff wartet auf Fahrtbefehl.

11.5.SW 1 Winde, leichter Seegang.
5,oo Gehen Anker auf und verlassen Oslo-Reede.
10,30 Nehmen einen Lotsen vor Strömstadt und ankern um 10,45 auf der Reede. Hier fand Untersuchung durch Militär behörden und den Zoll statt. Verteidigungswaffen und Muni tion wurden versiegelt.
145o Dampften mit Lotsenhilfe in den schwedischen Hoheits gewässern weiter.
19,3o Lotsenwechsel bei Gären.
22,1o Ankerten auf Marstal Reede, um Tageslicht abzuwart.

12.5. 5oo Gehen Anker auf und dampfen weiter.
64o Lotsenwechsel bei Vinga.
155o Lotsenwechsel bei Viken.
20.o5 Schwedischer Lotse bei Skanör von Bord.
2123 Sperrlotse an Bord, dampfen durch die Sperre.

13.5. 6.o7 Nehmen den Swinemünder Sperrlotsen an Bord und dampfen die Oder aufwärts nach Stettin.
11,oo War das Schiff fest in Frauendorf.

gez. G r an z o w.
Ltn. z. See (S)

D. "Hans R i c k m e r s"

Bericht des Supercargo.

Am 19.4. um 6,00 Uhr wurde mit der Übernahme von Munition Luke III und Treibstoff LV begonnen.

Am 20.4. von 6,00-18,00 fand die Übernahme der Truppenfahrzeuge statt. L. II,IV und V. Die Übernahme verlief glatt und ohne besondere Vorkommnisse. Von 6,00-22,00 wurde Munition weitergeladen. Am gleichen Tage fand auch die Übernahme von Ausrüstung und Sicherheitseinrichtungen statt. Um 22,00 wurde mit der Einschiffung der Truppe begonnen.

Am 21.4. von 8,30-9,30 wurde Vollzähligkeitsmusterung der Schiffsbesatzung und Truppe abgehalten. Die Schiffsbesatzung und Truppe wurden eingehend über das Anlegen der Schwimmwesten unterrichtet. Um 10,00 meldete ich das Schiff auf der Dienststelle seeklar. Hier erhielt ich Fahrtbefehl, um 17,00 auszulaufen. An Bord befinden sich außer der Schiffsbesatzung: 1 Supercargo, 1 Artilleriemaat, 6 Artilleristen, 1 Signalgast, 228 Offz. und Mannschaften, 58 Fahrzeuge, Treiböl, Munition 180 Stck. Sauerstofflaschen, 595 t Kohlen und 105 t Trinkwasser. Die Artilleriemunition beträgt: M G C 30 200 Schuß, M G C 16000 Schuß. Ferner befinden sich an Bord 2 Karabiner mit 240 Schuß. Um 17,15 wurde die Pier mit Schlepper und Lotsenhilfe verlassen und Oderabwärts gedampft. Vom 19,15-21,30 wurde mit der Schiffsbesatzung und der Truppe sämtliche Rollenmanöver geübt. Die Rollenmanöver wurden gut durchgeführt. Um 21,20 wurde Swinemünde passiert und seewärts gedampft. Das Wetter war klar, leichte SW Winde.

Am 22.4. Um 6,00 wurde Sundsperre S angesteuert. Um 7,40 war die Sperre passiert und die Drogden wurden angesteuert. Diese wurden ohne Lotsen durchsteuert. Um 12.00 fand die Vereinigung mit der 2. M.S.Fl. bei Lous Flak statt. Wir erhielten vom M Boot 1 Wachoffizier und 1 Signalmaat folgten dem Führerboot in Kielwasser und fuhren auf dessen Anweisung. Von 13,00-15,30 setzte dichter Nebel ein. Um 13,00 gab ich Befehl zum Anlegen der Schwimmwesten.

Am 23.4. Um 1,27 wurde Skager Reef FS passiert. Das Wetter war klar, heller Mondschein. Um 13,04 wurde auf der Reede von Oslo geankert. Besondere Ereignisse während der Überfahrt sind nicht zu melden. Um 18,48 wurde Anker aufgegangen und mit Lotsenhilfe in den Hafen gesteuert. Um 19,43 war das Schiff fest am Pier. Ab 21,00 wurde mit der Entladung der Fahrzeuge der Truppe begonnen. Winsch-, Decks- und Vorleute wurden vom Schiff gestellt.

Am 24.4. Von 1,45-5,00 mußten die Arbeiten durch Fliegeralarm unterbrochen werden. Um 10,00 waren die Fahrzeuge der Truppe gelandet. Durch den persönlichen Einsatz des I. Off. Herrn Kunitz wurden die Fahrzeuge sehr schnell und ohne Beschädigungen gelandet.

Anlage zu AVI 3134 geh

Vom 24.4. 8,00 Uhr - 26.4. 8,00 Uhr wurden die Munition und der Treibstoff mit 2 Gang von Bord entladen. Die hierzu benutzten Winschleute wurden vom Schiff gestellt.

Am 26.4. Von 2,00-4,00 wurden die Löscharbeiten durch Fliegeralarm unterbrochen. Um 9,24 wurde die Pier mit Lotsen- und Schlepperhilge verlassen und um 9,53 auf der Reede geankert. Liegen hier mit 2stündiger Bereitschaft. Die Steuerbordseite wurde hier mit Tarnanstrich versehen.

Am 27.4. Lagen mit 2 stündiger Bereitschaft. Die Schiffsmannscha: war beim Tarnanstrich. Um 18,15 erhielten wir den Befehl, um 19,00 auszulaufen. Gingen um 19,00 Anker auf und folgten der 17. O.J. Fl. Um 23,00 wurde bei Revlingen geankert, um weitere Befehle abzuwarten. Die Schiffsmannschaft wurde weiter mit Malarbeiten (Tarnanstrich) beschäftigt.

Am 28.4. Lagen vor Anker und warten auf Befehl.

Am 29.4. Um 3,42 gingen Anker auf und fahren im Geleit. Um 21,00 U-Boot Alarm südl. vim Läsö Trindel F.S. Das Schiff wurde durch sofortiges Abdrehen und weiterer entsprechender Manöver gesichert.

Am 30.4. Um 8,05 wurde das Schiff am Pier in Aalborg festgemacht.

Am 1.5. Wurden von einer Werft 100 Pferdeställe eingebaut.

Am 2.5. Von 6,00-16,00 wurden die Fahrzeuge und Pferde der Truppe übernommen. Um 17,00 meldete ich das Schiff seeklar. Es befinden sich an Bord außer derm Schiffsbesatzung: 8 Offz., 284 Mann, 50 Fahrzeuge und 93 Pferde. Von 17,30-18,30 fand Vollzähligkeitsmusterung der Truppe statt. Die Truppe wurde von mir über Rollen und Sicherheitsmanöver unterrichtet. Um 18,55 wurde der Hafen verlassen und seewärts gedampft. Von 19,00-21,00 wurde Rollenmanöver mit der Truppe geübt.

Am 3.5. Von 2,05-5,00 lagen wir bei Frederikshafen vor Anker. Um 22,05 erreichten wir ohne besondere Vorkommnisse Oslo Reede.

Am 4.5. Von 2,00-2,30 Fliegeralarm. Um 6,12 wurde das Schiff am Pier in Oslo festgemacht. Von 7,00-13,30 wurden die Fahrzeuge und Pferde entladen. Um 21,05 verließen wir die Pier und ankerten um 21,38 auf Oslo Reede.

Am 5.5. Um 1,30-2,30 Fliegeralarm. Feindl. Flugzeug im Tiefflug ca. 800 m Abstand vom Schiff beschossen.

Bis zum 11.5. 5,00 lagen wir auf Oslo Reede und warteten auf Fahrtbefehl. Gingen Anker auf und dampften seewärts. Auf Anweisung der KMD Oslo wurde Strömstadt angesteuert und hier ein schwedischer Lotse genommen. Nach erfolgter Untersuchung durch die schwedischen Behörden wurde die Reise innerhalb der schedischen Hoheitsgewässer fortgesetzt. Von 22,10-5,00 ankerten auf der Reede von Marstal, um das Tageslicht abzuwarten. Um 20,05 setzten den schweidschen Lotsen bei Skanör ab. Nahmen um 21,23 den Sperrlotsen an Bord und dampften durch die Sperre.

Am 13.5. Um 6,00 Uhr erreichten wir die Öffnung der Sperre. Nahmen um 6,07 Uhr den Lotsen an Bord und dampften die Oder aufwärts nach

nach Stettin. Um 11,00 Uhr war das Schiff in Krauendorf fest.

gez. G r a n z o w
Leutnant zur See.

Kriegstagebuch D. "Hans Rickmers".

Reise Stettin = Oslo = Aalborg, vom 19. 5. 1940 bis zum 1. 6. 1940.

14.5.40 Vormittags vom Marinelager verschiedene Ausrüstungsstücke erhalten.
14.oo Verholen mit Lotsen= und Schlepperhilfe zum Kohlenlager der Hedwigshütte. Nehmen hier 300 tons Bunkerkohle von 15.oo-22.oo.

15.5.40
4.1o Verholen mit Lotsen= und Schlepperhilfe zum Ostkai im Freihafen.
5.30 Schiff fest am Pier.
6.oo-24.ooLaden mit 2 Gang Geräte.

16.5.40
0.oo-6.oo Laden mit 2 Gang Geräte.
6.oo-20.oo Laden mit 3 Gang Fahrzeuge und Pferde der Truppe, erhielten nachmittags den Befehl, die eingeladenen Pferde wieder auszuladen.
6.oo-14.oo Laden mit 2 Gang Geräte.
14.oo-22.ooLaden mit 1 Gang Geräte.

17.5.40
6.oo-8.30 Laden mit 1 Gang Fahrzeuge der Truppe.

18.5.40
8.oo-13.oo Nehmen mit 2 Gang Pferde und Geräte der Truppe über. Schiff wird seeklar gemacht.
13.30 Auf der Dienststelle das Schiff klar gemeldet. Erhielt hier Fahrtorder zum 19.5.40 6.oo
22.oo Vollzähligkeitsmusterung der Truppe.

19.5.40
6.06 Verließen mit Lotsen- und Schlepperhilfe die Pier und dampfen oderabwärts. Der Heizer H e s s k e war bei Abgang des Schiffes von Land nicht an Bord zurückgekehrt. Entsprechende Meldung wurde der K.M.D. Stettin übersandt.
Während der Revierfahrt wurde mit der Truppe das Anlegen der Schwimmwesten , sowie sämtliche Rollenmanöver eingehend geübt. Es befinden sich an Bord: 279 Offz. und Soldaten, 99 Fahrzeuge 111 Pferde, 594 tons Bunkerkohlen, 110 ts Trinkwasser und Munition C 30 = 380 Schuss C 34 = 15950 Schuss.
10.05 passieren Swinemünde und fahren nach eigenem Ermessen und erhaltenen Fahrtanweisungen zum grossen Belt. NE Wind 5/6, grobe bis mäßige See. Später Wind und Seegang abnehmend bis 1/2.

20.5.40
1.25 Ankern bei Beltsperre Süd.
6.oo Gehen Anker auf und folgen D. Wandsbeck durch die Sperre.
7.35 Sperre passiert und setzen die Reise nach eigner Führung fort.
10.35 Passieren Halskov-Feuerschiff.
Gutes Wetter. Ruhige See.

Anlage zu AVI 4263 geh/40

11.30 Vereinigung mit den Begleitbooten.
12.oo Fahren im Geleitzug und nach erhaltenen Anweisungen.

21.5.40
14.30 Passieren Horten, hier wurde der Geleitzug aufgelöst.
18.oo Erhalten Lotsen auf der Oslo-Reede.
18.58 Schiff fest am Pier in Oslo. Besondere Ereignisse während der Überfahrt sind nicht zu melden.
19.oo-21.oo wurden die auf Luken 2 und 4 stehenden Truppenfahrzeuge an Land gesetzt, um die Luken öffnen zu können, damit die im Raum befindlichen Pferde genügend Luft bekommen.

22.5.40
7.oo-18.15 Fahrzeuge und Pferde der Truppe gelandet.

23.5.40
7.oo-21,oo Löschen mit 2 Gang Geräte an Land.

24.5.40
7.oo-21.oo Löschen mit 2 Gang Geräte an Land.

25.5.40
7.oo-11.oo Löschen mit 2 Gang Geräte an Land.
11.oo-20.oo Löschen mit 1 Gang Geräte an Land.
18.oo Schiff auf der Dienststelle entladen gemeldet. Erhielt hier Order, am 26.5.40 um 10.oo auf Reede zu ankern.

26.5.40
10.o5 Verlassen mit Lotsen und Schlepperhilfe die Pier und ankerten auf Reede in Oslo und warten auf Befehl.
1o34 Fahrbereitschaft 2 Stunden. Bestände bei Auslaufen sind :
Trinkwasser 90 tons, Munition C 30= 380 Schuss, c 34 15 950 Schuss.

31.5.40
4.20 gehen Anker uaf.
6.oo formeiren zum Geleitzug und fahren nach Anweisung des F.-Bootes der Geleitflottille.
21.20 Ankern auf Frederikshaven Reede, um das Tageslicht abzuwarten.

1.6.40
4.54 Gehen Anker auf und fahren im Geleit weiter.
6.38-9.25 Dichter Nebel. Ankern nach Anweisung des F.-Bootes.
9.25 Fahren im Geleit weiter.
12.33 Aus dem Geleit entlassen. Fahren nach eigner Führung.
13.o5 Lotse an Bord. fahren Revieraufwärts.
15.45 Schiff fest am Pier. Besondere Ereignisse während der Fahrt sind nicht zu melden.

gez: Granzow
Lt.z.S. (S).

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

D. " Hans Rickmers "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Reise Aalborg - Oslo - Aalborg vom 2.6.40-7.6.40.
2.6.40 05,00- 14,00		Laden mit 4 Gang Truppenfahrzeuge
14,00		Schiff der Dienststelle klar gemeldet.
16,00- 21,00		Truppe im Schwimmwestenanlegen unterrichtet, sowie alle Rollenmanöver gründlich geübt.
19,55		Verlassen mit Schlepperhilfe die Pier von Aalborg und dampfen revierabwärts.Es befinden sich an Bord: 598 Mann Truppe, 109 Fahrzeuge, 116 Pferde, 30 t Truppengut, 312 Sack Post, 420 t Kohlen, 65 t Trinkwasser, Munition: C 30 - 380 Schuss c 34 - 15950 Schuss
21,40		Vereinigung mit der Geleitflottille bei Hals Rev Barre. Fahren im Geleit nach Anweisung des F-Bootes. Wetter but und klar,leichte Winden aus wechselnden Richtungen
3.6.40 12,30- 13,30 20;30		U-Boot-Alarm bei der Einfahrt zum Süd-Fjord
21,30		Nehmen auf Oslo-Reede den Hafenlotsen an Bord- Schiff mit Schlepperhilfe fest am Pier i.Oslo
4.6.40 06,00- 18,00		werden Fahrzeuge und Truppen gut entladen. Winsch und Decksleute wurden vom Schiff gestellt
18,00		Schiff auf der Dienststelle klar gemeldet.Liegen mit 2 stündlicher Bereitschaft und warten auf Fahrtbefehl.
5.6.40 12,00		Gehen mit Lotsen-und Schlepperhilfe von d.Pier.
12,43		Ankern auf Oslo-Reede und warten auf Fahrtbefehl
6.6.40 04,00		Gehen Anker auf,formieren zum Geleitzug und fahren nach Anweisung des F-Bootes des Geleites
19,15		Ankern nach Anweisung des F-Bootes.
7.6.40 04,50		Gehen Anker auf und fahren im Geleit weiter.
09,25		Lotse an Bord bei Hals Barre, fahren nach Lotsenanweisung Revier aufwärts.
11,30		Ankern im Hafenbecken von Aalborg.

gez. Granzow
Ltn.z.See (S)

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

Pu 2966/40

Din A 3

A b s c h r i f t

Kriegstagebuch D. " Hans Rickmers "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Reise Aalborg - Oslo - Kopenhagen - Aalborg. vom 8. Juni bis 30.Juni 1940.
8.6.40 17,45		Verholen das Schiff mit Schlepperhilfe an die Pier.
18,30		Schiff fest.
9.6.40		Sonntag, keine Vorkommnisse
10.6.40 14,00-20,00		Laden mit 2 Gang Truppengüter in Luke 1 und 3
11.6.40 06,00-15,00		Laden Fahrzeuge der Truppe und Geräte mit 3 und 4 Gang.
15,00		Truppeneinschiffung und Vollzähligkeitsmusterung
16,00-20,00		Truppe im Sicherheitsdienst unterrichtet, Anlegen der Schwimmwesten, sowie sämtliche Rollenmanöver geübt.
19,20		Verlassen die Pier mit Lotsen-und Schlepperhilfe und dampfen Revier abwärts. Es befinden sich an Bord: 232 Mann Truppe, 107 Fahrzeuge, ca.40 ts.Geräte, 5 ts. Ladung,Munition: C 30 - 380 Schuß C 34 - 7640 Schu=, Kohlen 320 ts., Trinkwasser 65 ts.
21,25		Lotse von Bord
22,00		formieren zum Geleitzug und fahren nach Anweisung des F-Bootes.
12.6.40 18,12		Lotse auf Oslo-Reede an Bord
19,20		Schiff fest am Pier in Oslo
13.6.40 06,00-18,00		Löschen Fahrzeuge und Gerät mit 3 Gang.
14.6.40 07,00-10,00		Löschen Gerät aus Luke 1
11,00		Schiff auf der Dienststelle klar gemeldet.
13,00		Verlassen die Pier mit Lotsenhilfe
13,38		Ankern auf Oslo-Reede und warten auf Fahrtbefehl
15.6.40		Liegen zu Anker und warten auf Fahrtbefehl.
16.6.40 13,00		Anlage zu AVI 4828 geh /40
14,00		Erhalten Befehl nach Kopenhagen auszulaufen. gehen Anker auf und dampfen mit D/"Claus Rickmers Fjordabwärts.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.40 20,55		Ankern auf Strömstad Aussenreede. Zoll-und Behördenabfertigung. Schiff erhält Passierschein.
17.6.40 06,35		Gehen Anker auf und dampfen mit Lotsenhilfe durch die schwedischen Schären
11,30		Lotsenwechsel bei Gäven
15,25		Lotsenwechsel bei Paternoster
18,56		Lotsenwechsel bei Varberg
22,25		Ankern auf Halmstad Reede
18.6.40 04,55		Gehen Anker auf und setzen die Reise ohne Lotsen fort.
08,25		Nehmen Lotsen bei Viken
08,30		Passieren Netzsperre bei Viken, dampfen weiter nach Kopenhagen
11,15		Nehmen Hafenlotsen an Bord und holen mit Schlepperhilfe an die Werft.
12,15		Schiff am Werftquai vertäut.
19.6.40 bis 30.6.40		Werftliegezeit bei Burmeister & Wains in Kopenhagen. Während dieser Zeit wurde das Bugschutzgerät eingebaut, sowie die 3 Kessel der Maschinenanlage gereinigt.
20.6.40 - 25.6.40		Wurden 1 Art.Maat sowie 6 Artilleristen in die Heimat beurlaubt.
29.6.40		Unter Aufsicht von Herrn Lohse wurde das Geschirr des Bugschutzgerätes aufgetakelt.Schiff der K.M.D.Aalborg und Stettin per Fernschreiben klar gemeldet-
30.6.40 04,25		Verlassen mitLotsen-und Schlepperhilfe die Pier.
10,00- 11,30		Wurde unter Aufsicht des Stabsbootsmannes Jung das Aussetzen und Anbordnehmen des Bugschutzgerätes geübt. Das Geschirr ist gebrauchsfertig.
17,22		Nehmen bei Hals Barre einen Lotsen und dampfen Revier aufwärts.
19,25		Ankern im Hafen von Aalborg.

gez. Granzow.
Ltn. z. See (S).

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Reise Aalborg - Oslo - Drammen - Fredrik- vom 1.7.40. - 24.7.40. (stad - Aalborg.
1.7.40.		
1350	holen an die Quai von Nörre-Sundby.	
2.7.40.	laden mit 1 Gang von	0700 - 1600 Luke 5 Wehrmachtsgut.
3.7.40.	" " 2 " "	0700 - 1600 " 3 & 5 Wehrmachtsgut.
4.7.40.	" " 1 " "	0700 - 1200 " 5 " "
	" " 2 " "	1200 - 1800 " 3 & & " "
5.7.40.	" " 3 "	Truppenfahrzeuge von 0700 - 1600
	" " 1 "	" " " 1600 - 1800.
1800	Vollzähligkeitsmusterung der Truppe vor Einschiffung.	
6.7.40.		
0700 -0900	wurde das An - Ablegen der Schwimmwesten, sowie theoretisch Rollen - manöver mit der Truppe geübt und diese im Sicherheitsdienst unter - richtet.	
1000	Besprechung mit dem Geleitzugführer.	
1604	gehen mit Lotsen- und Schlepperhilfe von der Pier und dampfen Revier- abwärts. Es befinden sich an Bord: 315 Mann Truppe, 119 Pferde, 74 Fahrzeuge, 217 tons Wehrmachtsgut, Munition C 30 = 380 Schuss, C 34 = 7640 Schuss, Kohlen 165 tons, Wasser 105 tons.	
1400-1530	Rollenmanöver mit der Truppe geübt.	
1700-1800	" " " " " " .	
1808	Lotse bei Hals-Barre von Bord, formieren zum Geleitzug und fahren nach Befehl des F-Bootes.	
2330	ankern auf Fredrikshaven-Reede.	
7.7.40.		
0300	gehen Anker auf, formieren zum Geleitzug und fahren nach Befehl des F-Bootes.	
1800	nehmen Lotsen und Schlepper auf Oslo-Reede.	
1830	Schiff an der Pier im Oslo-Hafen fest.	
8.7.40.		
0600-1500	löschen Truppenfahrzeuge mit eigener Besatzung.	
9.7.40.		
0620-0910	verholen das Schiff an einen anderen Löschplatz (16).	
1330-2100	löschen mit 2 Gang Wehrmachtsgut.	
10.7.40.		
0700-1700	löschen mit 2 Gang Wehrmachtsgut.	
1700	Schiff auf der Dienststelle klar gemeldet.	
11.7.40.		
0945-1015	nehmen 257 Sack Post über.	

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1030	verlassen mit Lotsen - und Schlepperhilfe die Pier.	
1100	ankern auf Oslo - Reede und warten auf Befehl.	
	Es befinden sich an Bord: 120 tons Kohlen, 80 tons Trinkwasser, 257 Sack Post.	
12.7.-15.7.	Liegen auf Oslo-Reede vor Anker und warten auf Befehl.	
16.7.40.		
1100	erhalten Befehl zu 1600 in den Hafen einzulaufen und dort zu laden.	
1500	wurde die Post an D. "Neidenfels" abgegeben.	
1700	gehen Anker auf und dampfen mit Lotsen= und Schlepperhilfe in den Hafen.	
1825	Schiff fest am Pier 32.	
17.7.40.		
1300-1400	verholen das Schiff auf Platz 31.	
1500-2200	laden mit zwei Gang Holzplattformen Luke 4 und 5.	
18.7.40.		
0700-1115	laden mit zwei Gang Holzplattformen. Es wurden übergenommen: 838 Stk Holzplattformen.	
1305	verlassen mit Lotsen= und Schlepperhilfe die Pier und dampfen nach Drammen.	
1830	Schiff fest in Drammen.	
1930-2400	laden mit 5 Gang Plattformen und Bohlen.	
19.7.40.		
0700-1030	laden mit 5 Gang Plattformen und Bohlen . Es wurden übernommen : 1500 Stk Plattformen & 2329 Stk Bohlen.	
1130	verlassen die Pier von Drammen nach Frederikstad.	
2130-2400	laden mit 6 Gang Plattformen.	
20.7.40.		
0100-0500	laden mit 6 Gang Plattformen. Die Ladungsarbeiten mussten wegen heftigen Regen zeitweise eingestellt werden.	
0700-1300	laden mit 6 Gang Plattformen und Bohlen.	
1400-1500	laden mit 2 Gang Bohlen. Es wurden übergenommen 3722 Stk Plattformen 2544 Stk Bohlen.	
21.7.-22.7.	Warten auf Fahrtbefehl.	
23.7.40.		
1608	verlassen mit Lotsen- und Schlepperhilfe die Pier und dampfen nach Struten.	
1900-2230	Warten auf Geleitboote bei Struten.	
2230	formieren zum Geleitzug und fahren nach Anweisung des F-Bootes.	
24.7.40.		
1637	nehmen einen Lotsen bei Hals-Barre und dampfen Revier aufwärts.	
1915	Schiff fest am Quai in Aalborg.	

Granzow
Ltn z. See (d.R.)

AVI 4688 geh

A b s c h r i f t !

Kriegstagebuch " Hans Rickmers "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940.	A a l b o r g	Vom 5. - 14. August 1940 wurden 3217 ts. Verpflegung, 140 Fl. Bomben geladen. Am 14. August wurde das Heeresgut = 23 Fahrzeuge übergenommen. An Truppen wurden 3 Offz. und 520 Mann eingeschifft. Tiefgang V.- 18' 10" und A. - 20' 02".
14.8.		Das Schiff ist genügend mit Rettungsgeräte ausgerüstet.
15.45	Wind West 2	Lotse an Bord. 2 Schlepper zum Ablegen zur Stelle. Legen ab und dampfen seewärts.
16.20- 17.20		wurde das An- und Ablegen der Schwimmwesten, sowie theoretisch Rollenmanöver mit der Truppe geübt und diese im Sicherheitsdienst unterrichtet.
	Wind SW 3	
18.30	" " 3-4	Lotse von Bord bei Hals-Barre-Rev.
19.00		Formieren zum Geleitzug und nach Befehlen des Führerbootes wurde die Reise fortgesetzt.
	Wind SW 4	Während der Überfahrt mäßig bis stark bewegte See; Schiff rollt leicht.
15.8.		
	Wind WSW 4-5 später abnehmend.	
21.30- 22.20	O s l o	Lotse vor Oslo an Bord. Schiff gut vertäut an Liegeplatz 27. Die Truppen wurden bis auf 48 Mann ausgeschifft und während der Nacht das Heeresgut gelöscht.
16.8. 00.00- 03.00		machten Löschgeschirr klar zum Löschen der Ladung. Vom 16. 8. morgens 7 Uhr wurde täglich bis zum 22.8. gelöscht. In der Nacht vom 20.-21.8. und vom 21.-22.8. wurde mit der Mannschaft gelöscht; an den anderen Zeiten mit norwegischen Arbeitern.
22.8. 22.30- 23.30		wurden 500 Mann Truppen eingeschifft.
23.8.		Schiff wurde seeklar gemacht, ergänzten Trinkwasser. Tiefgang V. = 10'oo und A. = 15' 08"
24.8. 3.15		Lotse an Bord.
4.08		Legten mit Hilfe von 2 Schleppern ab und verließen den Hafen von Oslo.
4.56		Lotse von Bord. Dampften langsam seewärts und warten auf Begleitschiffe.

Anlage zu AVI 6027 geh/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940.		
24.8.	Während der Überfahrt Wind Nord 5 langsam auf West drehend und abflauend.	
8.00		formieren Geleitzug
		steuern nach Befehlen vom Führer-Boot.
22.30		ankerten ca. 3 Sm. SW von Frederikshavn.
25.8.		
5.25		Anker auf.
		Fahren im Geleitzug nach Halsbarre.
10.50		Lotse an Bord bei Hals-Barre-Rev.
13.25		das Schiff gut vertäut am Pier in Aalborg.

gez. D. H a r f f
Kapt.

Anlage zu Adm. K.III.D. Hmb. B. Nr. G. 4458/41 gKdos

Abschrift.

Geheim!

Bericht

Über Auflaufen des D. Adele Ohlrogge auf eine Magnetmine, Rettung der Besatzung durch D. Hedwigshütte, Inschleppnehmen und Sinken des D. Adele Ohlrogge.

Am 27. Februar, als D. Hedwigshütte mit anderen bei Helgoland zu Anker liegenden Dampfern auf Geleit wartete, erhielten alle dort liegenden Dampfer um 13 Uhr 30 Order, sofort nach Schillig Reede zu dampfen. Um 14 Uhr dampften wir, insgesamt 6 Dampfer zur Jademündung. Dampfer Adele Ohlrogge fuhr als I.Schiff etwa ½ Seemeile vor D. Hedwigshütte.

Um 16 Uhr 20 erfolgte am D. Adele Ohlrogge plötzlich eine starke Detonation und das ganze Schiff war mittschiffs in Dampf gehüllt, und erhielt auch sofort Schlagseite nach St.B. Mit Dampfer Hedwigshütte dampften wir sofort nahe an D. Adele Ohlrogge heran, setzten sofort das St.B. Rettungsboot aus, die ganze Besatzung hatte Schwimmwesten angelegt, und liessen dieses, mit dem I. Offizier und vier Matrosen und einem Heizer besetzt, nach dem Havaristen rudern. Es war SO Wind Stärke 6 bis 7 und stark bewegte See. Da anfangs auf Adele Ohlrogge die Maschine wegen Abreissen des Hauptdampfrohres nicht gestoppt werden konnte, so war das Schiff trotz äusserstem Anrudern nicht zu erreichen. Erst nach einiger Zeit war es auf der Adele Ohlrogge gelungen, die Maschine von Deck aus zu stoppen, und das Anlegen des Rettungsbootes zu ermöglichen. D. Hedwigshütte wurde möglichst in unmittelbarer Nähe der Adele Ohlrogge manöveriert. Inzwischen hatte D. Adele Ohlrogge auch sein einziges noch vorhandenes Rettungsboot, das aber beim Absetzen halb voll schlug durch den Seegang, zu Wasser bekommen. Das andere Rettungsboot war von der Mine, die unter dem Heizraum explodiert war, zertrümmert auf das Bootsdeck geworfen. Da der Heizraum gleich voll Wasser gelaufen, die Aussenplatten mittschiffs an St.B. voneinander gerissen und die No. 2 Luke nach oben durchgebogen und aufgeschlagen war, wurde die Besatzung mit den geretteten Effekten in unserem Rettungsboot, und der Rest der Besatzung im Rettungsboot des D. Adele Ohlrogge auf D. Hedwigshütte gebracht.

D. Adele Ohlrogge war mit Kalisalz beladen. Da der Kapitän und B.O. vom D. Adele Ohlrogge behaupteten, dass der Raum I und II noch von unten dicht waren, und auch angenommen wurde, dass auch Raum III und IV noch dicht waren, und das Maschinenschott halten würde, so beschloss ich, D. Adele Ohlrogge einzuschleppen, oder auf

AVI 2140 geh 141

flaches

flaches Wasser zu bringen. Zu diesem Zweck wurde der Kapitän und ein Teil der Besatzung mit unserem Rettungsboot wieder zu dem D. Adele Ohlrogge gebracht. D. Hedwigshütte wurde nun so nahe als möglich an den Havaristen heran manöveriert, trotz aller Schwierigkeiten, denn der starke Wind und der Seegang trieben das Schiff stark ab, ausserdem lief starker Ebbstrom. Nach längerem Bemühen gelang es, mit dem Rettungsboot die Verbindung herzustellen und einen starken Schleppdraht zu befestigen. Die auf D. Adele Ohlrogge abgesetzten Leute und den Kapitän liess ich mit unserem Rettungsboot sofort wieder auf D. Hedwigshütte bringen. Nachdem unser Boot und das von D. Adele Ohlrogge wieder aufgenommen waren, wurde erst mit langsamer Fahrt auf Kurs gegangen und als die Trosse steif war, wurde diese allmählich erhöht und dann volle Kraft gefahren. Aber kurz nachdem voll Fahrt aufgenommen war, bemerkte ich, dass D. Adele Ohlrogge hinten erheblich tiefer kam und noch mehr Schlagseite erhielt. Das Hinterdeck wurde von der See schon überspült. Kurz darauf brach die Schlepptrosse. Anscheinend war das Maschinenschott im Raum III gebrochen. Da nun alle weiteren Schleppversuche vergeblich waren, dampften wir noch mit voller Kraft um das Wrack herum, um das Sinken desselben abzuwarten. Unmittelbar danach schoss das Wrack mit dem Hinterteil weg, legte sich auf seine St.B. Seite und versank in 24 Meter Wassertiefe auf 53° 58' N. und 7° 51,5' O um 18 Uhr 30 Minuten unweit Tonne 7.

Die gesamte Besatzung und der B.O. und ein B.M. von D. Adele Ohlrogge, insgesamt 18 Mann, die alle unverletzt gerettet wurden, wurden auf D. Hedwigshütte so gut als möglich, untergebracht und verpflegt.

Hedwigshütte dampfte nun bei sehr unsichtigem Wetter und Schneetreiben nach Jadefeuerschiff und ankerte dort während der Nacht. Eine geschlüsselte Radiomeldung war sofort nach Rettung der Besatzung abgegeben von dem Vorfall. Am 28.2. dampften wir dann vormittags auf den befohlenen Ankerplatz, und ankerten dort. Um 14 Uhr 30 wurde die Besatzung der Adele Ohlrogge durch den Jadelotsen-Dampfer abgeholt und nach W-haven gebracht.

gez. H.Jordan
K a p i t ä n
des
D. Hedwigshütte.

Bemerkung:

Bei der Herstellung der Schleppverbindung waren die beiden Matrosen: Max Friedel und Willi Lilienthal, die beide auf D. Ohlrogge an Bord gesetzt wurden, und der I. Offizier Heinrich Schwemer, der im Boot blieb und dort mithalf, alleine beteiligt.

Bei der Rettung der Besatzung des D. Adele Ohlrogge waren im Rettungsboot der Hedwigshütte:

	Der I. Offizier	Heinrich Schwemer
	der Matrose	Max Friedel
	der Matrose	Willi Lilienthal
	der Matrose	Hans Urbach
	der Matrose	Richard Köhnke
und	der Heizer	Johann Hammel

gez. H.Jordan
Kapitän

Abschrift.

Kriegstagebuch D. " Helga Ina "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.40	Ost 2 bedeckt	
16,00		Schiff beladen, Einschiffung der Truppe.
16,45		Leinen los. Verlassen mit Schlepperhilfe unter Lotsenführung die Hakenterrasse.
21,20		Lotse bei Swinemünde von Bord.
13.10.40	östl. Winde, diesig ab 09,00 dichter Nebel	
14,32		hören Nebelsignal Ölandsrev. F.S. in Nähe an Bb. Fahren den Umständen entsprechend.
19,45		1 84 m. Geben Nebelsignal.
14.10.40	dichter Nebel	
09,29	07,00 aufklarend	Golsko Sandö r/w SSO 3' ab
22,11		Lotse bei Utö an Bord
0,40		ankern bei Knirskör
15.10.40		
06,45	S SO 3	fortsetzen Reise
13,52	S W 3	Lotse bei Emskär von Bord.
16.10.40	SW 3-4	
02,16		Starekollegrund Fs.O ½ N 5,5' ab
07,13	klar	Lotse bei Narskär an Bord.
10,15		ankern Vasklat Reede
12,15		fest am Pier, beginnen zu löschen.
	16.10.40 12,15 - 17.10.40 16,00 Hafenzeit in Vasklat.	
17.10.40	SW 2-3, bedeckt	
16,00		werfen los. Verlassen mit Schlepperhilfe unter Lotsenführung den Hafen.
20,05		Lotse bei Narskär von Bord.
22,15		Narro Kollen O S 7,5' ab.
18.10.40	SW 3 klar, leicht bewegte See	
01,37		Storekallegrund Fs. r/w Ost 5' ab
17,25		Lotse bei Emskär an Bord
17,50		ankern bei Emskär wegen Dunkelheit.
19.10.40	S SW 3-4	
07,00	klar, bewegte See	fortsetzen Reise
15,20		Lotse bei Utö an Bord.
20.10.40	S SW 2, bedeckt	
06,40		Hamudden r/w NW W 6' ab
20,00		Kapelludden -"- 12,5 ab
21.10.40	Ost 1-3	
00,26		pass. Ölandsrev Fs. nahe bei Stb.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.10.40 17,24		Lotse bei Swinemünde an Bord.
22,30		fest mit Schlepperhilfe querab Vulkanwerft
		Bunkerbestand Ankunft: 194 To.
		gez. Scharmberg Kapt.

Abschrift.

Kriegstagebuch D. " Helga Ina "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.9.40	WS-West 2-3 klar	
12,45		Schiff beladen.
14,15		verlassen mit Schlepperhilfe unter Lotsenführung den Freihafen.
19,00		Lotse bei Swinemünde von Bord
21.9.40	SW 5-3 klar	
05,00		Christiansöe W N W ./2 M W 18' ab
11,21		pass.Ölandsrev Fr. nahe bei Bb.
21,06		Storo Karlsö O-S. 2,7' ab.
22.9.40	Westlich 3 klar.	
03,38		Holshuk S 3/4 O 7' ab
07,00		ankern östlich Goska Sandö auf 15 m Wassertiefe.
16,20		fortsetzen Reise, um am nächsten Morgen bei Utö zu sein.
23.9.40	wechselnde Winde	
01,50	dichter Nebel,später diesig.	Bogskären NW W 9 ab
04,00		einsetzender dichter Nebel,fahren langsam auf SO Kurs,stoppen und loten: 0 5,00 I 46 m , 07,00 ± 38 m, 08,00 ± 38 m, 11,00 ± 50 m
12,40		aufklarend, ansteuern Utö
14,50		Lotse bei Utö an Bord
19,15		ankern bei Lohmw wegen Dunkelheit.
24.9.40	SW Winde 2-3 klar	
07,00		Anker auf
10,25		Lotse bei Emskör an Bord.
25.9.40	West 2 klar	
01,13		Storeklaksgrund Fs. O 3/4 N 8' ab
04,55		Lotse bei Narskär an Bord.
09,10		fest in Vasklat. Hafenzeit in Vasklat .Zubunkern 17 tons von "Sardinien". Bunkerbestand Abgang: 102 Tonnen.
5.10.40	S SO 4	
10,15	Regen und diesig,bewegte See.	verlassen mit Schlepperhilfe unter Lotsenführung Vasklat.
13,00		Lotse bei Rönnskär von Bord.
6.10.40	SSW 2-5, Regen,diesig ab 10,00 aufklarend	Unter Enskär stark diesig,fahren langsam und loten
10,15		Lotse bei Enskär an Bord
18,20		Lotse bei Utö von Bord.

Anlage zu AVI 8069 geh/

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.10.40	SW 3-4	
09,32		Rykudden 20 3≠_ N 9' ab
22,15	West 5	Karlsö SO 0½2 0 5' ab
8.10.40	N S W 7-5	
11,00		Kappeludden N 3/8 0 13' ab
16,00		Ölandsrev Fs. ONO ½20.$_0$ 2,5' ab
9.10.40	Wind und See lang-.	
02,40	sam abnehmend	Christiansö W 3/4 N 3' ab
13,40		Lotse bei Swinemünde ab Bord.
19,30		fest am Bunkerplatz Gotzlow.
10. - 12. 10.1940.		Hafenzeit. in Stettin. Liegeplatz Hakenterrasse.

gez. Scharmberg
Kapt.

Abschrift.

Auszug aus dem Schiffstagebuch des deutschen D. "Helga Ina" Unterscheidungssignal D.H.K.Z., Heimathafen Hamburg, Reederei Johann M.K. Blumenthal, Hamburg 11.

"Während der Entlöschung in Bugta (Altenfjord) vom 13. - 18. November an der Löschbrücke lag das Schiff bei Niedrigwasser auf Grund. Da der Grund steinig und uneben ist, muß mit Bodenschaden gerechnet werden.
Montag, den 18. November: Beim aus dem Grund hieven des Stb.Ankers auf der Reede, sprang die Kette dauernd über die Nuß zurück. Hierbei sind fast alle Schweißungen der Nuß abgesprungen, so daß der Anker nicht ohne Zuhilfenahme eines Drahtes aufgehievt werden konnte.
Dienstag, den 19. November: lo^{30} ankern auf Hambukten Reede (Porsangerfjord) mit Bb.Anker 75 Faden Kette. Wind SW 7 böig, in der Nacht und am nächsten Tage SW Sturm.
Mittwoch, den 2o. November: 11 - 12 Uhr wechseln Ankerplatz, beim Lösen der Bremsbacken gewahrten wir, daß die eine Seite der Bb.Bremsbacke weggebrochen war."

gez. Scharmberg — Kapitän
gez. W.Dreilich — 1. Offz.

gez. Jh.Lohnert — 1.Ing.
gez. I.Ropers — Matrose .

Anlage zu AVI 150 geh/44

Abschrift.

Auszug aus dem Schiffstagebuch des deutschen D. "Helga Ina" Unterscheidungssignal D.H.K.Z., Heimathafen Hamburg, Reederei Johann M.K. Blumenthal, Hamburg 11.

"Während der Entlöschung in Bugta (Altenfjord) vom 13. - 18. November an der Löschbrücke lag das Schiff bei Niedrigwasser auf Grund. Da der Grund steinig und uneben ist, muß mit Bodenschaden gerechnet werden.
Montag, den 18. November:Beim aus dem Grund hieven des Stb.Ankers auf der Reede, sprang die Kette dauernd über die Nuß zurück. Hierbei sind fast alle Schweißungen der Nuß abgesprungen, so daß der Anker nicht ohne Zuhilfenahme eines Drahtes aufgehievt werden konnte.
Dienstag, den 19. November: $1o^{3o}$ ankern auf Hambukten Reede (Porsangerfjord) mit Bb.Anker 75 Faden Kette. Wind SW 7 böig, in der Nacht und am nächsten Tage SW Sturm.
Mittwoch, den 2o. November: 11 - 12 Uhr wechseln Ankerplatz, beim Lösen der Bremsbacken gewahrten wir, daß die eine Seite der Bb.Bremsbacke weggebrochen war."

gez. Scharmberg — Kapitän
gez. W.Dreilich — 1. Offz.

gez. Jh.Lohnert — 1.Ing.
gez. I.Ropers — Matrose .

Anlage zu AVI 150 geh /44

Abschrift.

D. "Helga Ina" Kirkenes, 12. Dezember 1940.

An
die Kriegsmarinedienststelle
Stettin.

Heute endlich hier angekommen, übersende ich den Reisebericht für die Ausreise in doppelter Ausführung. Wie ersichtlich, hat das Schiff in mehreren kleinen Häfen gelöscht, durch Anhäufungen von Schiffen entstand immer lange Wartezeit und deshalb diese langsame Expedition. Anbei ein Auszug aus dem Tagebuch, das Ankerspill muß in Stettin repariert werden, es sind jedoch nur Schweißungen, die in kurzer Zeit dort behoben werden können. Wie es heißt, bekommt das Schiff Erz zurück, aber vor dem Fest werden wir kaum fortkommen.

Heil Hitler!

gez. Scharmberg
Kapt.

Anlage zu AVI 150 geh/41

Abschrift.

D. "H e l g a I n a"

3. Reisebericht

a. Ausreise (Stettin - Kirkenes)

Montag, den 28. Oktober 1940.
18,3o Uhr war das Schiff mit 526.7 Tons gepreßtem Stroh in Ballen beladen. Tiefgang: V 1o'3" H 14'0"
Bunkerbestand 43o Tons.

Dienstag, den 29. Oktober:
Vormittags anmustern Assistent Haase und Trimmer Bruhn, 12,5o werfen Leinen los, unter Lotsenführung und Schlepperhilfe verlassen den Freihafen, 16 - 17 Uhr Storesübernahme bei Swinemünde; 17,15 Lotse von Bord. Wind: Ost 2 - 3, klar. 22,o3 pass. Stubbenkammer Leuchttonne, fahren langsam.

Mittwoch, den 3o. Oktober:
7,oo erhalten Segelanweisungen vom Lotsendampfer südlich vom Sund. 11,27 Lotse bei Drogden Feuerturm an Bord. 13,oo ankern auf Kopenhagen Reede lt. Aufforderung der Signalstelle. Signal: R.O. Es besteht Minengefahr in diesem Gebiet. (während der vergangenen Nacht engl. Fliegerangriff auf Helsingborg.)

Donnerstag, den 31. Oktober:
11,25 fortsetzen Reise, Wind SSW 3, diesig. 14,oo pass. Nordsperre, steuern längs der schwedischen Küste. 22,54 Niedingen ONO 1/2 O 2,5' ab.

Freitag, den 1. November:

Wind stark auffrischend und nach Ost drehend. 7,oo Väderobod ONO 3/4 O 2' ab. Wind dreht auf NO mit Schneetreiben, ändern Kurs auf West auf Mokkelasset. Wind NNO 8 - 9, dichtes Schneetreiben; 13,18 Mokkelasset r/w.1o° 3,5' ab. 17,52 Oksög (Kristiansand) N 3/4 O 2,5' ab, bewegte See, Wind nun W 4 - 5. Steuern längs der norweg. Südküste, Landfeuern brennen nicht. 23,oo ansteuern Lister, fortsetzen Reise, Wind u. See etwas abnehmend.

Sonnabend, den 6. November :
12,3o ankern auf der Reede von Kopervik zwecks Lostenübernahme. Meldung des Kapitäns beim Hafenkapitän, erhalten Segelanweisungen

AM 150 gen/42

Segelanweisungen für das Schärenfahrwasser. Keine Schärenlotsen für die Aufreise zu bekommen, bestellen dieselben bei der K.M.D. Bergen. 14,15 Lotse an Bord, fortsetzen Reise. 18,35 ankern auf Lervik Reede für die Nacht. Wind Ost, bewölkt, ztw. Regen.

Sonntag, den 3. November:
5,oo fortsetzen Reise, 9,52 Sperrlotse vor Bergen an Bord. 1o,3o ankern auf der Reede von Bergen. Kapitän erstattet Meldung auf der Dienststelle und ergänzt Specialkarten. I2,3o die Schärenlotsen Jensen u. Trovik an Bord. Fortsetzen 12,4o die Reise. 13,25 Sperrlotse von Bord. 24,oo ankern bei Alaskär für die Nacht, flaue ONO Brise.

Montag, den 4. November:
Wind: östlich 1 - 2. 5,o5 anker auf. 8 - 1o,3o umsteuern Stadtlandet. 14,13 pass. Alesund. 22,5o ankern bei Tyrhaug, um die Sperre bei Tage zu passieren.

Dienstag, den 5. November:
3,5o fortsetzen die Reise, Wind: wechselnd 2, klar; nachm. Schneetreiben. 8,o9 pass. Tyholmen, 17,13 pass. Grimma.

Mittwoch, den 6. November:
Wind wechselnd 2 - 3, ztw. heftiges Schneetreiben. 5,45 pass. Langneset. 11 - 11,4o liegen südlich Gjersholm Feuer im dichten Schneegestöber gestoppt. 16,oo ankern auf der Reede von Bodö, einholen Informationen.

Donnerstag, den 7. November:
Wind: SSW 6 - 7, Schneetreiben. 7,1o Anker auf. Können wegen Schneetreiben im Schärenfahrwasser nicht dampfen, dampfen an der Küste mit forcierter Fahrt in den Westfjord hinein. 14,52 Tromöy SSO 3/4 O 1' ab. 17,oo abgehen Post auf der Reede von Lödingen.

Freitag, den 8. November:
1,oo ankern bei Finnes (Gisund), wegen Schneetreiben können das enge Fahrwasser nicht passieren. 8,3o ankerauf, 13,15 ankern auf Tromsö Reede. Meldung des Kapitäns auf der Dienststelle. Erhalten vom Gebirgskorps Order, 5o Tons sofort zu löschen. Löschen 16,15 - 24,oo an der Pier. Erhalten Order,

nach

nach Alta zu verdampfen.

Sonnabend, den 9. November:
3,45 Hafenlotse an Bord; fortsetzen Reise. Wind: östl.flau, Schneetreiben. 17,5o ankern auf Alta Reede.

Sonntag, den 1o. November:
Montag, den 11. November:
Dienstag, den 12. November:
} liegen auf Reede und warten auf einen Löschplatz.

Mittwoch, den 13. November:
13 - 15 Uhr dampfen an die Pier.

Donnerstag, den 14. November:
löschen mit 1 Gang 75o Ballen = 34 Tons von 8,3o - 15,3o.

Freitag, den 15. November:
löschen von 8,3o - 15,3o mit 1 Gang 589 Ballen = 265 Tons.

Sonnabend, den 16. November:
löschen 8,3o - 12,3o mit 1 Gang 4oo Ballen = 18 Tons, ausscheiden wegen heftigen Schneefalls.

Sonntag, den 17. November:
13,oo - 16,oo verholen das Schiff an eine andere Löschbrücke.

Montag, den 18. November:
löschen 8 - 14,oo mit 1 Gang. Insgesamt 116 Tons gelöscht in Bugta (Altenfjord). 15,oo werfen los und verdampfen nach Hambukt (Porsangorfjord). Wind WNW 3 - 4, ztw. Schneetreiben.

Dienstag, den 19. November:
1,54 pass. Moasög. 4,oo Porsangerneset. 1o,3o ankern Hambkt-Reede.

Mittwoch, den 2o. November:
Donnerstag, den 21. November:
} warten auf Löschplatz.

Freitag, den 22. November: 1o,3o Anker auf, dampfen an die Brücke, löschen 12 - 24 Bekleidung, die wir in Bugta geladen hatten, später Stroh.

Sonnabend, den 23. November:
löschen 0 - 24,oo mit 1 Gang aus Vorraum.

Sonntag, den 24. November:
löschen 0 - 11,3o hatten insgesamt 1527 Ballen = 84 Tons gelöscht. 14,3o werfen los und verdampfen nach Kistrand, 17,3o ankern dort auf der Reede.

Montag, den 25. November:
löschen 11 - 16,oo 12,5 Tons auf einen Fischkutter.

Dienstag, den 26. November:
löschen 0 - 4,oo 12,5 Tons (bei Hochwasser)
löschen 11 - 16,3o 14,o Tons.

Mittwoch, den 27. November:
löschen 1,oo - 5oo 11,2 Tons, 13 - 16,oo = 9,1 Tons.

Donnerstag, den 28. November:
löschen 1,oo - 3,3o 13 Tons, insgesamt gelöscht 1318 Ballen= 72,5 Tons. 7,5o Anker auf, fortsetzen Reise nach Vodsö. Wind: NNW 6 - 7, starke Schnee- u.Hagelböen, Schiff warbeitet sehr in hoher See. 14,2o Svaerholtklubben SO 3/4 0 3' ab. 2o,oo Wind u. See abnehmend. 2o,15 Nordkyn SSO 1/2 0 o,5' ab. 24,oo Omgang SW & W 4,5' ab.

Freitag, den 29. November:
7,3o pass.Vardö 1' ab. 0,45 ankern auf Vadsö-Seereede.

Sonnabend, den 2o. November:
Sonntag, den 1. Dezember:
Montag, den 2. Dezember:
Dienstag, den 3. Dezember:
Mittwoch, den 4. Dezember:
Donnerstag, den 5. Dezember:
} liegen auf Seereede und warten auf einen Löschplatz.

Freitag, den 6. Dezember:
11,oo Anker auf, dampfen in den Hafen, 12,15 fest an der Pier; warten auf Entlöschung.

Sonnabend, den 7. Dezember:
Sonntag, den 8. Dezember:
} warten auf Entlöschung.

Montag, den 9. Dezember:
löschen 9 - 18,oo 522 Ballen = 3o4 Tons.

Dienstag, den 1o. Dezember:
löschen 8,3o - 16,15 539 Ballen = 29,7 Tons. Insgesamt: 6o Ts. gelöscht.

Mittwoch

Mittwoch, den 11. Dezember:

8,oo Leinen los, verdampfen nach Kirkenes. 1o,15 umgekehrt, da vor der Einfahrt des Fjordes dichter Nebel durch Frostnebel stand. 12,5o ankern auf der Reede von Vadsö, abwarten günstiges Wetter.

Donnerstag, den 12. Dezember:

9,oo Ankern auf, dampfen nach Kirkenes, 12,oo ankern auf der Reede von Kirkenes.

Bunkerbestand: Ankunft Kirkenes 15o Tons.

gez. Scharmberg, Kapt.

D. "Helga Ina".

Abschrift.

Reisebericht D. "H e l g a I n a".

Lade- und Löschzeit in Kirkenes.

Donnerstag, den 12. Dezember 194o:
11,15 Uhr von Vadsö kommend, ankern auf der Reede von Kirkenes.

Freitag, den 13. Dezember 194o:
15,3o Uhr verholen an die Erzquai zum Löschen, 16,4o Uhr dort fest.

Sonnabend, den 14. Dezember 194o:
löschen 9,45 - 2o,45 Uhr mit 1 Krahn ca. 25 Tons Stroh in Ballen.

Sonntag, den 15. Dezember 194o:
Sonntagsruhe.

Montag, den 16. Dezember:
löschen mit 1 Krahn 8,oo bis 15,oo Uhr ca. 2o Tons Stroh in Ballen.

Dienstag, den 17. Dezember 194o:
löschen 8,4o - 11,oo Uhr mit 1 Krahn ca. 1o Tons Stroh in Ballen.

Mittwoch, den 18. Dezember 194o:
löschen von 12 - 19 Uhr mit 1 Gang ca. 25 Tons Stroh in Ballen.

Donnerstag, den 19. Dezember 194o:
löschen mit 1 Krahn 8,3o - 14,4o Uhr. Schiff entlöscht, insgesamt 133,5 Tons. 16,oo Uhr beginnen mit Erzladen mit 2 Krähnen in Luke 2 , 3 bis 24,oo Uhr.

Freitag, den 2o. Dezember 194o:
laden 0 - 21,oo Uhr, Schiff beladen mit 3193 Tons Feinerz. Tiefgänge: Vorne 18'2" Hinten 19'1", im Mittel 18'7,5".22,3o Uhr werfen Leinen los, gehen auf Reede zu Anker.

Heimreise.

Sonnabend, den 21. Dezember 194o:
machen Schiff seeklar, Kapitän fährt an Land, die Papiere zu empfangen. 11,45 Uhr hieven Anker und antreten Heimreise. Wind SW 5, klares Wetter. 22,25 Uhr passieren Mokaner 2' ab. Wind springt auf WNW, stark zunehmend.

Anlage zu AVI 774geh/44

Sonntag

Sonntag, den 22. Dezember 1940:
Wind WNW, vormittags Stärke 9, in Böen 11 erreichend. Dampfen mit etwas eingelegter Maschine. Schwere See, viel Wasser über Deck und Seiten. Um 9½ Uhr schwerer Brecher über die Back laufend, sämtliche Schornsteine der Logisöfen werden weggerissen, Backgeländer verbogen, drei Verschlußbalken der Luke I zerbrochen. 9,4o Uhr drehen auf Gegenkurs wegen zu schwerer See. 12,3o Uhr ankern im Bätsfjord mit Bb.Anker 9o Faden Kette. Es wurde festgestellt, daß diverse achtere Relingstützen durch Seeschlag verbogen sind. Da die Persennige auf Luke I durch die zerbrochenen Verschlußbalken aufgerissen waren, wurden dieselben ausgewechselt und mit Tauwerk gezurrt.

Montag, den 23. Dezember 1940:
Da der Bötsfjord bei dem auf Nord drehenden Wind keinen Schutz mehr bot, mußte die Reise um 1o,45 Uhr fortgesetzt werden. Wind NNW 6 - 8, Schneeböen. Schiff nimmt schwere Brecher über Deck und Luken. Kapitäns Außentür und Fliegenspind eingeschlagen. Wind gegen Mitternacht wieder zur vollen Sturmesstärke anwachsend.

Dienstag, den 24. Dezember 1940:
Um 1,3o Uhr läuft ein schwerer Brecher über das Hochdeck, die Spiere des Stb.Rettungsbootes brach, das Boot wurde zerschlagen und ging mit sämtlichem Inventar und Taljenläufern verloren. Mannschafts-W.C.-Tür losgeschlagen. 12,25 Uhr erreichen Honningsvaag und ankern auf der Reede, um Seeschäden auszubessern. Meldung an Hafenkapitän. Aufklaren Deck, reparieren Lichtleitung und Logisöfen, sowie Ruderleitung. Auf dem Vordeck sind die Panzerkabel der Lichtleitung zum Logis und Topplampe abgerissen, die Schutzbleche der Winde I beschädigt. Während der Nacht abflauend.

Mittwoch, den 25. Dezember 1940:
8,oo Uhr Anker auf, fortsetzen Reise nach Süden. Wind SW 2 - 4, bedeckt, 23,oo Uhr passieren Brymilen.

Donnerstag, den 26. Dezember 1940:
7,45 Uhr ankern wegen Unsichtigkeit vor Tromsö, 1o - 11 Uhr wechseln Ankerplatz. Kapitän erstattet Meldung auf den Dienststellen. 18,19 Uhr wechseln Ankerplatz.

Freitag

Freitag, den 27. Dezember 1940:
12 - 13 Uhr holen an die Bunkerquai. Bunkern 18,45 - 2o,45 Uhr = 1oo Tons Spitzbergenkohle. Übernehmen Proviant. Tiefgang V.18'2" H. 19'0" Mittel 18'7".

Sonnabend, den 28. Dezember 1940:
1,oo Uhr werfen Leinen los, fortsetzen Reise; 5,1o Uhr ankern wegen Schneetreiben bei Sletnes. 1o,3o Uhr fortsetzen Reise, 17,15 Uhr ankern auf der Reede von Harstad. Kapitän fährt an Land beim Hafenkapitän Erkundigungen einziehand,um Ersatz Rettungsboot zu bekommen.

Sonntag, den 29. Dezember 1940:
Erhalten von Nielsens Werft ein passendes Boot vom ehem. Dampfer "Hein Hoyer", Boot muß jedoch repariert werden.

Montag, den 3o. Dezember 1940:
Beschaffen Inventar für das neue Boot. 18,oo Uhr Boot längsseite und übergenommen. Dauerndes Schneetreiben.

Dienstag, den 31. Dezember 1940:
0,3o Uhr fortsetzen Reise. 7,55 Uhr pass. Tranöy, 23,45 Uhr pass. Kleishohn.

Mittwoch, den 1. Januar 1941:
Wind SSO 2 - 3, klar. 9,oo Uhr pass. Melsteenen, 18,23 Uhr pass. Marflesa.

Donnerstag, den 2. Januar 1941:
Wind SSW 2 - 4 2 - 4, klar. 6,oo Uhr ankern auf der Reede von Kristiansund. Meldung des Kapitäns beim Hafenkapitän. 11,oo Uhr fortsetzen Reise. 23,oo Uhr ankern bei Okssy, um am nächsten Tage Stadtlandet zur umdampfen.

Freitag, den 3. Januar 1941:
1o,oo Uhr fortsetzen Reise, Wind SW 6, klar. Umdampfen Stadtlandet ohne Geleit. 15,o5 Uhr pass. Homeln. 23 Uhr pass. Sagneoksen.

Sonnabend, den 4. Januar 1941:
Wind SSO 3, bedeckt. 4,19 Uhr Minenlotse vor Bergen an Bord. 5,1o Uhr ankern auf der Reede von Bergen. Meldung des Kapitäns auf den Dienststellen. 11,2o - 12,2o Uhr holen an die Bunkerquai.

Bunkern

Bunkern lol Tons westfälische Kohle und 45 Tons Trink- und Speisewasser. 16,15 Uhr fortsetzen Reise, 22,5o Uhr ankern auf Lervik Reede.

Sonntag, den 5. Januar 1941:
Wind SSO 1 - 2, klar. 7,3o Uhr fortsetzen Reise, lo,5o Uhr pass. Haugesund. 14,4o Uhr ankern auf der Reede von Stavanger. Meldung des Kapitäns auf den Dienststellen. Erhalten Geleitorder.

Montag, den 6. Januar 1941:
8,oo Uhr fortsetzen Reise im Geleit 2 M'boote. lo,5o pass. Feierstein. Wind: SSO 1 - 2, klar. 15,3o Uhr ankern auf der Reede von Egersund.

Dienstag, den 7. Januar 1941:
7,4o Uhr fortsetzen Reise im Geleit zweier M'boote. 11,27 Uhr pass. Lister 1' ab. 13,31 Uhr Lindesnes; 17,5o Uhr ankern Kristiansand Reede. Wind: Ost 3 - 2, klar.

Mittwoch, den 8. Januar 1941:
Meldung auf Dienststelle Seekapitän, 12,2o Uhr Lotse a.Bord, Anker auf. 17,18 Uhr ankern im Hafen von Arendal.

Donnerstag, den 9. Januar 1941:
6,45 Uhr fortsetzen Reise, 14,55 Uhr pass.Färder, 17,2o Uhr ankern bei Stromstadt, schwedische Grenze. Wind: Stille u.klar.

Freitag, den lo. Januar 1941:
8.15 Uhr Lotse a. Bord; fortsetzen Reise in den Schären, 13,29 Lotsenwechsel b. Gäven, 16,12 Lotse von Bord. Fortsetzen Reise in mondheller Nacht. 2o,51 Uhr pass. Nidingen. Wind: WNW 2, klar, unter Land dunstig.

Sonnabend, den 11. Januar 1941:
2 Uhr nordwestlich Hollands Vöderö in großen Eisfeldern fest. 6 Uhr pass. Pullen. 6,15 wegen Unübersichtbarkeit der Eisverhältnisse bleiben liegen. 8,45 fortsetzen Reise in den Sund hinein. Viel Eis; es gelingt bei Viken unter schwedischer Küste durchzukommen. 12,55 Lotse bei Helsingör an Bord. 17,oo Schiff fest in Kopenhagen an der Langen Linie. Wind: NNW 2, bewölkt.

Sonntag

Sonntag, den 12. Januar 1941:
Meldung auf Dienststelle. Einholung von Verhältnissen in K.W.-Kanal.

Montag, den 13. Januar 1941:
Meldung beim Hafenkapitän. Nehmen Proviant 4 Wochen und nachfüllen Trinkwasser. 11,3o fortsetzen Reise mit Lotsen nach Süden. 14,15 Lotse bei Drogden Turm von Bord. 19,57 Moen m/w. WNW 5/8 W 5/8 W 7' ab. 23,35 ankern nördlich Darsserort. Wind: SW 3 - 4, diesig.

Dienstag, den 14. Januar 1941:
9,15 pass. Sperrschiff, 12,55 - 15,15 ankern wegen Schneetreiben u. Nebel. 18,45 ankern bei Fehmarnbelt Fs. Wind: West 2.

Mittwoch, den 15. Januar 1941:
8,4o fortsetzen Reise, 12,35 ankern bei Kiel Fs. und warten auf Sperrlotsen. 15,25 Lotse an Bord. 17,2o ankern Holtenau Reede.

gez. Scharmberg, Kapt.
D."Helga Ina"

Abschrift! D. " H e l g a I n a "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Mittwoch		
11.6.41 16.30		verliess D."Helga Ina" Stettin Ostkai bestimmt nach Wasa, Tiefgang vorne 6 ' 0 '', hinten II ' 6 ''; unter Lotsenführung oderabwärts
21.25		Lotse von Bord.
Donnerstag		
12.6.41	Wind NW 5 -2 klares Wetter	unter Bornholm abflauend,
6.45		pass. Due Odde 5 sml ab
15.36		pass. Ölandsrev Fs. nahe an Bb., 20,oo Kapelludde m/w NWzW 7 sml ab
	klares, schönes Wetter	Distanz 211 sml.
Freitag		
13.6.41 9,15	Wind Westl- 2, ruhiges u. klares Wetter	Gotska Sandö Norra m/w SO 2 sml ab,
20.23		Lotse bei Utö an Bord
23.10		Lotsenwechsel bei Lohme, Distanz 220 sml.
Sonnabend.		
14.6.41 4.20		Lotse bei Enskär von Bord.
9.40		Sebskär m/w. O I / 2 S 9,5 sml ab,
14.53		Sälgrund ONO 3/4 O Io sml ab,
	Wind SSW 1 - 2 sehr sichtiges Wetter	
20,oo		Lotse an Bord bei Rönnskär
23.20	Schiff	fest an Vasklot-Kai. Distanz 204 sml.
Sonntag		
15.6.41	Wind	löschen 0.30 - 8.15 unsere Ladung, werfen um 9.00 Uhr los, dampfen unter Lotsenführung see-wärts
11.50		Lotse bei Rönnskär von Bord
23.oo		Sälgrund m/w. OSO 7,5 sml ab. dist. 130.
Montag		
16.6.41	Wind SSO 2	
	1.30 einsetzender, dichter Nebel	fahren halbe Kraft, 4.25 anlotsen die Küste, an-kern 4.45 auf 38 m. Wassertiefe, abwarten Auf-klaren;
23.45	aufklarend,	fortsetzen Reise, Distanz 29 sml.

Anlage zu — 3258 b/41

Abschrift! D. "H e l g a I n a"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Mittwoch		
11.6.41		
16.30		verliess D."Helga Ina" Stettin Ostkai bestimmt nach Wasa, Tiefgang vorne 6 ' 0 '', hinten II ' 6 '': unter Lotsenführung oderabwärts
21.25		Lotse von Bord.
Donnerstag		
12.6.41	Wind NW 5 -2 klares Wetter	unter Bornholm abflauend,
6.45		pass. Due Odde 5 sml ab
15.36		pass. Ölandsrev Fs. nahe an Bb., 20,oo Kapelludde m/w NWzW 7 sml ab
	klares, schönes Wetter	Distanz 211 sml.
Freitag		
13.6.41	Wind Westl- 2,	
9,15	ruhiges u. klares Wetter	Gotska Sandö Norra m/w SO 2 sml ab,
20.23		Lotse bei Utö an Bord
23.10		Lotsenwechsel bei Lohme, Distanz 220 sml.
Sonnabend.		
14.6.41		
4.20		Lotse bei Enskär von Bord.
9.40		Sebskär m/w. O I / 2 S 9,5 sml ab,
14.53		Sälgrund ONO 3/4 O Io sml ab,
	Wind SSW 1 - 2 sehr sichtiges Wetter	
20,oo		Lotse an Bord bei Rönnskär
23.20	Schiff	fest an Vasklot-Kai. Distanz 204 sml.
Sonntag		
15.6.41	Wind	löschen 0.30 - 8.15 unsere Ladung, werfen um 9.00 Uhr los, dampfen unter Lotsenführung see-wärts
11.50		Lotse bei Rönnskär von Bord
23.00		Sälgrund m/w. OSO 7,5 sml ab. dist. 130.
Montag		
16.6.41	Wind SSO 2	
	1.30 einsetzender, dichter Nebel	fahren halbe Kraft, 4.25 anlotsen die Küste, an-kern 4.45 auf 38 m. Wassertiefe, abwarten Auf-klaren;
23.45	aufklarend,	fortsetzen Reise, Distanz 29 sml.

Anlage zu KTB 5453 Skl/41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Dienstag 17.6.41		
2.10		ankern auf Enskär Reede, keine Lotsen mehr auf Station.
10.10		Lotse an Bord, fortsetzen Reise.
15.05		pass. Lohme
17.45		Lotse bei Utövon Bord. Wind SW 4-2, sichtig. Distanz 142 sml.
Mittwoch 18.6.41	Wind SW 3, klar, nachm.diesig	
7.30		Gotska Sandö Norra m/w. OSO I/2 O 13,5 sml. ab,
16.24		Stora Karlsö m/w. O 1/2 N 8,5 sml. ab
Donnerstag 19.6.41	Wind SW 3 - 4 klar, ztw.etwas diesig.	
1.50		pass. Olandsrey Fs. nahe an Stb., xxx
11.25	Due Odde m"w. WNW 2,5 sml. ab. 19.30	
		Eintreffen Swinemünde-Reede. Lt. Anweisung des Vorposten-Dampfers sollen warten auf den Lotsen
10.oo		Einlaufen
11. oo		Lotse vor der Einfahrt an Bord; Distanz 175 sml.
Freitag 19.6.41		
0.30		ankern auf dem Haff.
3.00		Fortsetzen Reise.
6.20		fest Längsseite D. " Pompeji" gegenüber Frauendorf.

Bunkerbestände:

11. Juni Angang Stettin ..... 149 Tons
15. " " Wasa ..... 99 "
19. " Ankunft Stettin ..... 38 "

Stettin, den 19.6.1941

gez. Unterschrift, Kapitän
D. "Helga Ina "

A b s c h r i f t !

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuch des D. "H i n d e n b u r g" Reise: Stettin - Oslo und zurück. Kapitän C. A l b r e c h t	
27.4.41	Stettin: Hakenterrasse Wind: Westl. 2 Wetter: regnerisch	Mannschaft Sonntagsruhe 18,45 Uhr: 1 Offizier & 112 Mannschaften eingeschifft. 18.45 Uhr: Ladebeginn.
28.4.41	Stettin: Hakenterrasse Wind: Westl. 1 - 2 Wetter: regnerisch sptr. aufklarend	Mannsch. verrichtet lfd. Arbeiten. 17,10 Uhr - 17,15 Uhr Einschiffung: 31 Mannsch
29.4.41	Stettin: Hakenterrasse Wind: NW 2 Wetter: trübe, bedeckt	Mannsch. macht ladeklar. 06,4o Uhr o6,45 Uhr: Einschiffung: 11 Mannsch. 23,15 " - 23,35 Uhr: Einschiffung: 1 Offz.und 266 Mann.
30.4.41	Stettin: Wind: NO' 1 1 - 2 Wetter: bedeckt, trocken	0230 - 0235 Uhr 23 Mannsch. eingeschifft 0845 " 11 Mannsch. eingeschifft 0820 - 0845 " 1 Offz. & 260 Mannsch.eingeschifft 0845 - 09oo " 1 Offz. & 165 Mannsch.eingeschifft 09oo - " 15 Mannsch. eingeschifft 1030 - 12,oo " und 12,30 - 16,oo Uhr übernehmen: 3 PKW 5 LKW 5 Kfz 31 1 Krad Einschiffung von 5 Offz. 36 Mannsch. und 3 Schwestern
1.5.41	Stettin Abfahrt: Wind: NO 3 - 4 Wetter: bedeckt, trocken	11.45 Uhr Lotse Schmidt u. Becker an Bord 12.oo Uhr Schlepper Bleichholm & Neptun fest. 12.o5 Uhr legen ab 16.oo Uhr pass. Swinemünde 16,2o Uhr Ankern vor Swinemünde 10.15 Uhr Dienstanweisung für die Überfahrt an die Transportführer 13.30 Uhr Unterricht im Anlagen der Schwimmwesten an die Truppe 17.20 Uhr Unterricht beendet 21.oo Uhr fahren im Geleit des Sperrbrechers "C" befohlene Kurse nach der Sundsperre

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.41	See: Wind: ONO 8 - 4 Wetter: klar u. trocken	In der Ostsee herrschte ein steifer ONO Sturm bis gegen Mittag. Das Schiff schlingerte äusserst heftig in grober See.
2.5.41	See:	05.oo Uhr Arkona Fr. quer o9.35 Uhr pass. Wachschiff Sund 13.30 Uhr pass. Kopenhagen 15.o7 Uhr pass. Helsingförs 15.4o Uhr pass. Wachschiff Sundsperre Nord Ab 15.40 Uhr wurde das Geleit durch M-Boote gestellt, die uns bis Oslo brachten. Währem der Fahrt keine besonderen Vorkommnisse.
3.5.41	See & Einlaufen Oslo Wetter:schön Wind: nördl. 3 - 1	8.2o Uhr erreichten Oslofjord. 10.10 Uhr pass. Horten, aus dem Geleit entlassen. 11.38 Uhr Lotse Vatebö bei Dröbak an Bord 13.55 Uhr Schiff fest an Schuppen 22 14.10 Uhr Beginn der Ausschiffung 18.45 Uhr Ende der Ausschiffung incl.Truppengut & Fahrzeugen.
4.5.41	O s l o (Abfahrt) Wetter: Schönwetter Wind: Nördl. 3	8.oo Uhr Einschiffung von 1 Offizier 14 Mannschaften Bewachung & 42 Strafgefangene. o8,3o Uhr Lotse Mortinsen an Bord o9,12 Uhr Legen mit Hilfe der Schlepper: " Bamse" & "Breifjord" ab 12,oo Uhr pass. Guldholmen 14,45 Uhr bis 15,42 Uhr Abfertigung an der schwed.Grenze. Lotsenwechsel. Lotse H. Sylvander a.B. 19,15 Uhr Lotsenwechsel: Lotse Monthelian a.B. bei Lysekiel 21,35 Uhr Fall B.B.Anker vor Marstrand.
5.5.41	S e e: Wind: NW' 1/2 - 3 Wetter: bedeckt, trocken,	04,55 Uhr Lotse Hellmann an Bord, 05,oo Uhr Anker auf 06,37 Uhr Lotsenwechsel bei Vinga, Lotse Th. Hamberg an Bord, 09,50 Uhr Lotsenwechsel bei Varberg, Lotse Neyström an Bord 16,05 Uhr Lotsenwechsel bei Viken, Lotse Ohlson an Bord 16,55 Uhr pass. Wachtschiff Sund Nord 18,55 Uhr Lotsenwechsel bei Middelgrund Lotse G.Skov an Bord, 22,35 Uhr pass. Wachtschiff Sund Süd Lotse von Bord Steuern vorgeschriebene Kurse nach Swinemünde.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.5.41	See: Ankunft Stettin Wind: Umlfd. 2 - 3 Wetter: veränderlich	0147 Uhr Arkona Fr. quer, 06,20 Uhr Fall B.B. Anker vor Swinemünde Erhalten Befehl: Weiterfahrt gegen 14 Uhr --------- 12,35 Uhr Lotse Schuldt an Bord 13,34 Uhr Anker auf 14,oo Uhr pass. Swinemünde Frt. 15.oo Uhr pass. Kaiserfahrt 17,28 Uhr Lotsenwechsel, Lotse Meyer a.B. Anlegen mit Hilfe der Schlepper: " Garm" um 1745 Uhr vorn fest "Verdandi" um 1755 Uhr hinten fest Um 18,30 Schiff mit B.B.Seite längsseite von M.S. "Moltkefels" Oderwiesenseite gut fest. Schlepper entlassen, Lotse von Bord 19,15 Uhr Ausschiffung des Wachpersonals und der Strafgefangenen beendet.
	Stettin, den 6. Mai 1941	gez. C. Albrecht, Kapitän & Supercargo

Hohenlübbe 13/5.41

Vervollständigt

Kr. Tagebuch v. 7.5.40. – 13.5.40.

Hohenlübbichow 12/5.41

Tagesbericht

Kr. Tagebuch v. 7.5.40. – 13.5.41.

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch D. " Hohenhörn "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.5.40 14,00-23,00	S t e t t i n.	Laden Wehrmachtsgüter. Schiff nachts verdunkelt.
16.5.40 06,00-16,00	S t e t t i n	Laden Wehrmachtsgüter. Schiff nachts verdunkelt.
17.5.40 06,00-16,00	S t e t t i n	Laden Wehrmachtsgüter. Schiff nachts verdunkelt. Werkstatt-Komp. 234, 1 Kr.Kw.Zug 234 und Fliegerh rst Feuerwehr mit 6 Offizieren und 139 Unteroffiziere & Mannschaften, 60 Fahrzeuge eingeschifft
1[illegible]00		erhalten Auslaufbefehl.
18.5.40 06,00	S t e t t i n	Lotse an Bord
06,06		Schiff verlässt Liegeplatz in Stettin. Bestimmungsort Oslo
10,45		Passieren Swinemünde Heultonne.
20,40-21,20		passieren Gjesder Sperre. Truppe legt auf Befehl Schwimmwesten an.
19.5.40 01,15	Sicht gut. Mondschein	Sämtliche deutschen Leuchtfeuer verlöschen. Beobachten Flakfeuer in südl.bis südwestl. Richtung beim Passieren von Fehmarn. Schiff verdunkelt
02,45		Passieren Minensperre zum Gr.Belt
0[illegible]15	Gr. Belt Wind NO 2,gute Sicht	Ankern in Nähe von Nord-Feuerschiff, um nicht zu früh zum Sammelplatz zu kommen
08,00		Anker auf,setzen Reise fort.
10,15		Ankunft auf Sammelplatz Halskov, ankern,treffen dort D. " Derindje "
12,32-13,00	Wind umlaufend Stärke 1	Anker auf. Freg.Kapt.Schmidt, Führer des Geleitzuges an Bord zur Besprechung.
12,40	Klarer Himmel,gute Sicht	Kapt.Schmidt von Bord.Formierung des Geleits " Hohenhörn " Anruf F.B.takt.Nr. 2 " Derindje " " F.A. " " 1
23,04	K a t t e g a t	Passieren Anholt Knol Fschf.
20.5.40 03,55	K a t t e g a t	Passieren Läsö Trindel Fschf.Erhalten Flugzeugsicherung
13,00	Wind N 6 Regen diesiges Wetter	Geleitboote werfen viertelstündlich Schutzbomben
14,40	S k a g e r r a k	Passieren Lchtm.Färder 2 sml. ab
17,00	O s l o - Fjord	Geleitzug aufgelöst,fahren selbstständ.weiter.

Anlage zu AVI 4828 geh/40

Zu beziehen vom Amtlichen Kordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.5.40		
21,30	O s l o - Fjord	Lotse an Bord
22,15	O s l o	Schiff fest am Pier 24 in Oslo. Schiff verdunkelt, gehen Kriegswacht.
21.5.40	O s l o	
08,00- 19,00	Schönes Wetter	Löschen Wehrmachtgüter. Schiff nachts verdunkelt. Kriegswache
22.5.40	O s l o	
07,00- 11,00	Schönes, klares Wetter	Löschen Wehrmachtsgüter
11,30		Schiff entlöscht.
23.5.40	O s l o	
10,00		Truppe wird ausgeschifft.
24.5.40	O s l o	
13,00- 13,55	Schönes, warmes Wetter	3 Offiziere und 13 Unteroffiziere und Mannschaften ausgeschifft. 1 L.K.W. 3 P.K.W 3 Kräder geladen
15,00- 16,45	Lysacker Fjord	verholen Schiff vom Pier 24 Oslo nach Lysacker Fjord, ankern, erhalten dort Befehl, nächsten Tag um 12,00 Uhr bei Horten zum Geleitzug zu sammeln. Bestimmungsort Aalborg. Soldat Bartels von D. "Schillighörn" lt Befehl an Bord zur Rückkehr nach Deutschland. Schiff nachts verdunkelt.
25.5.40	Lysacker Fjord	
08,00		Anker auf, fahren nach Hortin
,20		Ankern bei Bastöy, warten auf Geleit.
12,00		Zusammenstellen des Gelitzuges: F.A. " Itauri " takt.Nr. 1 F.B. " Palatia" " " 2 F.C. "Hohenhörn" " " 3 Geleit 6 M.Boote
12,33		Steuern seewärts, Bestimmungsort Aalborg.
20,00 21,32	Wind umlaufend nach West Stärke 1	Wurden einmal umkreist von deutschem Flieger.
23.45		Passieren Skagen.
26.5.40		
03,45		Passieren Läsö Reede Fschf. an Stb.
04,15	Nebel, Wind still	Geleitzug fährt langsam.
04,53		Reise wird V.K.fortgesetzt.
07,08		Ansteuerungstonne Limfjord passiert
07,15		Geleitzug wird aufgelöst
07,25		Ankern wegen dichten Nebel

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.5.40	Wetter aufklarend	Anker auf. Lotse an Bord. Setzen Reise fort.
14,40		Passieren Hals.
16,40	Bewölkt, gute Sicht	
17,00		Verholen Schiff vom Ankerplatz zum Quai
17,40		Löschen 2 P.K.W. 1 L.K.W 3 Kräder. Truppe ausgeschifft.
18,00		Schiff entlöscht.
27.5.40		
00,45		Verholen Schiff vom Kohlenpier nach Pier in Nörresundby längsseit D. "Kellerwald".

gez. Groth
Supercargo

A b s c h r i f t

Kriegstagebuch D. " H o h e n h ö r n "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.40	A a l b o r g	Schiff fest längss.D. " Kellerwald". Warten auf Befehle
12,00	Nörasundby Wind Ost 4-5.leichter Regen.	Schiff nachts verdunkelt
28.5.40		Schiff nachts verdunkelt
29.5.40 19,00- 20,50		Schiff nachts verdunkelt. Verholen Schiff auf Reede und zurück längss. des D. " Palatia ",nachdem D."Palatia" auf den Platz des D."Kellerwald" holte.
30.5.40		Wetter klart gegen 09,00 Uhr auf.
31.5.40		Schiff nachts verdunkelt.
1.6.40 21,45- 21,20		Verholen Schiff nach Ladeplatz Schiff nachts verdinkelt.
2.6.40 07,00- 18,00		laden mit 3 Gang Munition in Raum I und Raum II (total 216,3 To.) Schiff nachts verdunkelt.
3.6.40		Laden von 07,00 bis 19,00 Uhr Wehrmachtsgüter. Schiff nachts verdunkelt.
4.6.40		Laden Wehrmachtsgüter von 06,00 bis 21,00 Uhr Schiff nachts verdunkelt.
5.6.40		Laden Wehrmachtsgüter 21,00 Uhr Schiff nachts verdunkelt
6.6.40		Laden Wehrmachtsgüter von 06,00 bis 16,00 Uhr Schiff nachts verdunkelt
7.6.40 05,15- 05,45		Verholen Schiff nach dem Schwergutkrank. Laden Wehrmachtsgüter von 07,00 bis 12,00 Uhr.
12,00		Laden beendet. 1666,2 ts.Ladung.
13,30		Verholen vom Kai auf Reede. Schiff nachts verdunkelt.
8.6.40 15,00		Kapt.W.v.Lewinsky kommt ins Lazarett. I.Offizie übernimmt die Führung des Schiffes.
16,00		Anker auf.Treten Reise an.
18,15		passieren Hals Barre. Formierung des Geleitzuges:

Anlage zu — AVI 4486 geh /40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.40	A a l b o r g Wind WNW 4 Sicht klar	F.A. D. " Hohenhörn " takt. Nr. 1 fahren Kiellinie D. "Paranagua" F.B." " 2 D. "Porto Alegre" F.C. takt.Nr. 3 D. " Belgrano " F.D. " " 4
22,50	Wind W 3 gut.Sicht	passieren Läsö rote gl.Tonne 1 sml. ab
9.6.40 07,00		passieren einen südwärts steuernden Geleitzug (4 Dampfer, 6 Geleitboote) ab 08,00 Uhr Flugzeugsicherung
10,15	Oslo-Fjord	passieren Färder Ft.
12,10		passieren Fulehuk
12,10		Segelanweisung vernichtet.Meldung an Führerboot. Lotse an Bord. (17,15 Uhr)
17,50	O s l o	Schiff fest am Platz 33. Schiff nachts verdunkelt.
10.6.40	O s l o	Löschen Wehrmachtsgüter von 07,00 bis 21,00 Uhr mit 4 Gang. Schiff nachts verdunkelt.
11.6.40	O s l o	Löschen Wehrmachtsgüter von 07,00 bis 21,00 Uhr mit 4 Gang. Schiff nachts verdunkelt.
12.6.40		Löschen Wehrmachtsgüter von 07,00 bis 19,00 Uhr mit 4 Gang.Schiff nachts verdunkelt..
13.6.40		Löschen Wehrmachtsgüter von 07,00 bis 17,00 Uhr
19,50-20,50		Verholen Schiff nach Pfilipstad. Schiff nachts verdunkelt.
14.6.40		Löschen Munition von 08,00 bis 24,00 Uhr
15.6.40		Löschen Munition von 00,00 bis 10,00. Löschen beendet.
16.6.40 05,00 - 06,00		Verholen Schiff nach Platz 20. Laden Eisenschrott,Flugzeugteile, von 08,00 bis 18,00 Uhr Schiff nachts verdunkelt.
17.6.40		Laden Bruchmaschinen,Eisenschrott von 07,00 bis 21,00 Uhr.Schiff nachts verdunkelt.
18.6.40		Laden Eisenschrott von 07,00 bis 21,00 Uhr Schiff nachts verdunkelt.
19.6.40		Laden Eisenschrott von 07,00 bis 24,00 Uhr
20.6.40 17,00		Laden Flugzeugteile und Bruchmaschinen von 00,00 bis 17,00 Uhr. Schiff beladen.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6.40		
17,05	O s l o	Schiff verlässt Liegeplatz 20 in Oslo
18,20		Zusammenstellen des Geleitzuges: D. " Isar " takt.Nr. 1 Anruf F.A. D. " Hohenhörn" " " 2 " F.B. D."Kellerwald" " " 3 " F.C. Geleit: 13. Vorp.Flottille
23,40		passieren Fulehuk an Stb.
22.6.40	O s l o - Fjord	
01,00	Wind Süd 2 Wetter bewölkt Gute Sicht,Mondschein	passieren Lillefärder. Geleitzug wird vergrössert durch 3 Prisendampfer D. " Gunni " Nr. 4 D. " Anclo " " 5 D. " Gallia " " 6
09,24	Wind SO 2 Wetter b.gute Sicht	passieren Skagen
18,50		Prisendampfer aus dem Geleitzug entlassen
20,50	Wind NW 4,Wetter bewölkt, gute Sicht	Lotse an Bord bei Hals Barre. Aus dem Geleitzug entlassen. Meldung an Geleitzugführer: " Geleitbefehl vernichtet "
23,30	A a l b o r g	Schiff fest am Pier in Aalborg. Schiff löschbereit

gez. G r o t h
Ltn.z.See (S) Supercargo.

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch D. "H o h e n h ö r n"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.40 12,00	A a l b o r g	Schiff fest am Quai in Aalborg Sonntag, warten auf Befehl zum Löschen. Schiff nachts verdunkelt.
24.6.40 07,00- 22,00	A a l b o r g.	Löschen beschädigte Flugzeugteile mit 2 Gang. Schiff nachts verdunkelt
25.6.40 06,00- 22,00		Löschen beschädigte Flugzeugteile mit 4 Gang. Schiff nachts verdunkelt.
26.6.40		Löschen von 07,00 - 12,00 Uhr mit 4 Gang und von 12,00 - 22,00 Uhr mit 2 Gang beschädigte Flugzeugteile. Laden vin 12,00 bis 22,00 Uhr mit 1 Gang Wehrmachtsgüter
27.6.40 06,00- 12,00	A a l b o r g	Löschen mit 2 Gang. Schiff entladen. Laden von 06,00 bis 12,00 Uhr mit 1 Gang, dann bis 22,00 Uhr mit 2 Gang Wehrmachtsgüter
28.6.40 06,00- 19,00		Laden mit 2 Gang
19,00		Schiff beladen.
19,10		Schiff verlässt Liegeplatz in Aalborg.
21,24		Passieren Hals Barre. Formieren Geleitzug: Nr. 1 " Isar " Anruf F A " 2 " Belgrano " " F B " 3 " Kellerwald " " F C " 4 " Hohenhörn " " F D " 5 " Iller " " F E Geleit 13. Vorp. Flottille, Führer Kaptltn. Dr. Fischer
29.6.40 04,00 06,10 13,45 14,15 20,30	K a t t e g a t Wind Nord 3, bedeckt gute Sicht, See 1. bewegt.	passieren Hirsholm passieren Skagen passieren Färder Ft. passieren Fulehuk. Meldung an ~~XXXXXXXX~~ Führerboot: Geleitzugbefehl vernichtet ankern auf Oslo-Reede. Schiff nachts verdunkelt.
30.6.40 16,45	O s l o	vor Anker auf Oslo-Reede verholen Schiff nach Quai. Schiff nachts verdunkelt.
1.7.40	O s l o	warten auf Befehl zum Löschen
2.7.40 07,00-		Löschen mit 1 Gang

Anlage zu AVI 4867 geh/40

Zu beziehen vom Amtlichen Vorratslager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.7.40		
07,00-11,30	O s l o	Löschen mit 2 Gang
4.7.40		Warten auf Befehl zum Löschen. Mangel an Eisenbahnwagen und Kleinschiffsraum
5.7.40		
07,00-19,00		Löschen mit 1 Gang Geschütze
15,00-19,00		" " 1 " "
6.7.40		
07,00-10,00		Löschen mit 1 Gang.
7.7.40		Sonntag
8.7.40		
06,30		Verholen das Schiff von Phillippstadt nach Platz 21
08,00-17,00		Löschen mit 1 Gang
9.7.40		
07,00-12,00		Löschen mit 1 Gang
12,00-21,00		" " 2 " Schiff nachts verdunkelt.
10.7.40		
07,00-12,30		Löschen mit 1 Gang
12,30		Schiff entladen.
07,00-12,30		Laden mit 1 Gang,dann bis 24,00 Uhr mit 2 Gang
11.7.40		Verholen Schiff von Platz 21 nach Phillippstadt
13,30-20,00		Laden mit 4 Gang
12.7.40		
07,00-21,00		Laden mit 4 Gang
13.7.40		
07,00-21,00		Laden mit 4 Gang
14.7.40		
07,00-16,00		Laden mit 4 Gang.
16,00		Schiff beladen ca 815 Tons Wehrmachtsgüter. Tiefgang V. 12' 2 " H. 15' 3 "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.7.40 18,00	O s l o	Verholen Schiff von Phillipsstadt nach Lysacker Fjord
16.7.40		Warten auf Befehl zum Auslaufen.
16,00		erhalten Befehl.
17.7.40 08,25	Lysacker Fjord.	Anker auf
08,30	Wind SO 2,leicht bewölkt,gute Sicht	Zusammenstellung des Geleitzuges: Nr. 1 D. " Neidenfels " Anruf F A " 2 D. " Hohenhörn " " F B " 3 D. " Belgrano " " F C Geleit: 17.M.S.Flottille
12,00		gehen von Kiellinie auf Marschformation
[illegible]15		Passieren Färder Ft.
16,00	S k a g e r a k	werden überholt von südwärts steuernden Geleitzug.
20,20- 21,00	Wind SW 3,bewölkt leicht bewgte See Mondschein	Sichteten treibende Minen, die von Geleitbooten abgeschossen wurden
22,50		Skagen querab passiert
18.7.40 01,30	K a t t e g a t	Werden von Flugzeug angeflogen,welches nach Schliessen der E.S. eines Geleitbootes,ohne zu antworten,nach Osten abdreht
06,15		Ankern in der Nähe der Boje Soitoingen "S" wegen Minengefahr
08,00		gehen Anker auf
08,40		Lotse an Bord
[illegible],05		Ankern bei Hals Barre wegen Minengefahr.
12,00	Hals Barre Wind SW 2,bewölkt.	Liegen zu Anker. Warten auf Befehl zum Weiterfahren
18,00		Gehen Anker auf. D. " Hohenhörn " kann wegen Maschinenschaden nicht folgen
19,55		Maschinenschaden behoben,gehen Anker auf
20,48		Ankern auf Hals Reede.Erhalten Befehl,auf Minensucher zu warten. Lotse verlässt das Schiff. Gehen Kriegswache. Schiff verdunkelt.
19.7.40	Hals Reede	
09,00	Wind SSW 3,leicht bewegte See,gute Sicht.	Lotse kommt wieder an Bord
12,45		Anker auf, setzen Reise nach Aalborg fort.
15,15		Schiff fest in Aalborg.

gez. G r o t h Ltn.z.See (S)
Supercargo

T 77 ▲ FILM ●■

A 29/5

M. "I l l e r". K.M.D. Stettin.

23.4.40 Hamburg.
15,00 — Lt. z.S.(S). Kloppenburg eingeschifft als Supercargo an Bord. M. Iller.
Warten auf Order. Fallreep= u. Telefonposten besetzt.

22,17 Hamburg. — Auslaufen Hamburg nach Stettin.

24.4. 02,30 Brunsbüttel, schönes Wetter. — Einschleusen in den Nord-Ostsee Kanal.

10,18 Holtenau. Schönes Wetter. — Auslaufen aus dem Nord-Ostsee Kanal.

25.4. 07,45 Stettin. — Ankunft Marinelager Stettin-Frauendorf. Schiff der K.M.D. zur Stelle gemeldet.

17,00–22,00 Stettin, schönes Wetter. — Übernahem von Truppen und Transportgut.

26.4. 06,00–09,00
14,30–22,00
Stettin, schönes Wetter. — Übernahme von Truppen und Transportgut.

26.4. 14,00 Stettin. — Die an Bord Kommandierten: Matr. Fk. Mang, Sign.-Maat. Lindemann u. Signalgefreit. Mohrenstecher an Bord.

26.4. 22,00 Stettin. — Sämtliche angesetzten Formationen eingeschifft. Meldung an K.M.D. Befehl zum Auslaufen nach Oslo für den 27.4. 02,00 Uhr.

27.4. 02,00 Stettin. — Befehl: Mit Auslaufen warten bis 40 Mann einer Schiffsbesatzung an Bord.

04,00 dichter Nebel. — Befehl: Auslaufen. Wegen dichten Nebels, Auslaufen verzögert.

06,50 Stettin, schönes Wetter. — Auslaufen. Unterrichten der Truppen über Rettungsgeräte und Sicherheitsmaßnahmen. Später mehrere Male Probealarm.

28.4. 0045 Auf See. Dunkle Nacht, leicht bewegte See. — Gehen auf Kjels Nor unter Führung von "Jaguar" in Kielinie. Reihenfolge: Memel, Saar, Iller, Eider, Moltkefels.

NO3 gutes Wetter. Wind.Leicht bewegte See. — Fahren im Geleitzug nach Führerbootanweisung.

19,35 Frderikshavn. — Geleitzug geht an Anker.

29.4. 05,45 Frederikshavn. — Auslaufen.

Auf See.ONO 3–2 See leicht bewegt, — Nachmittags fast ruhig, klare Luft.

Anlage zu AVI 276 i geh/40

29.4. Oslo.
19,25 Ankunft Oslo-Reede.
20,50 Schiff fest an der Pier.Schiff der K.M.D. zur Stelle gemeldet.

30.4.
08,00-17,30 Oslo. Entladen der Truppen und Fahrzeuge.
18,00 Oslo. Schiff der K.M.D. seeklar gemeldet.
1.5./4.5. Oslo. Warten auf Order. Fallreepsposten besetzt.
4.5. 19,00-20,00 Verholen von der Pier zum Lysakker Fjord.
5.5./6.5. Lysakker Fjord. Warten auf Order. 1 Offz. Wache.
Geleitbefehl: 6 Uhr Auslaufen nach Stettin mit "Hanau" und 13. U-Jäger Geleit.

7.5. 07,40 Oslo, Lysakker Fjord. Auslaufen. Nr. 1 Hanau, Nr. 2 Iller.
Auf See. SW 2 meist bedeckt. ruhige See, mäßige Sicht. Fahren im Geleitzug.
8.5. 00,00 Auf See. Westl. 1, ruh. See, dunkle Nacht. pass. Skagens Rev.
04,30-07,40 dichter Nebel. Fahren im Geleitzug.
07,50 aufklarend, NW 1, meist bedeckt, ruhige See. pass. Anholt Knob.
12,15-14,40 dichter Nebel, später WNW 1, gute Sicht. ankern in Nähe von Schultz Grund Frschf.
23,35 Auf See. Kjels Nor Sperre pass.
9.5. Ostsee. WNW 1, gutes Wetter; fast ruhige See. Fahren abgeblendet im Geleitzug.
05,30 Gjedser Sperre; Geleitzug aufgelöst. Ostsee. Ruhige See. Auf Marschfahrt.
9.5. 18,00 Ankunft. Stettin.

Stettin, den 10. Mai 1940.
gez. Kloppenburg.
Supercargo D. Iller.

Kriegstagebuch " D. I l l e r ".

11.5.40.

15,00 Supercargo Leutnant z. See (S) Pukownik an Bord.
18,00 Schff beladen. Esbefinden sich an Bord 25 Offiziere und 722 Uffz. und Mannschaften.

12.5.40.

9,45 Lotse an Bord, Schiff verholt mit Schlepperhilfe nach Marinelager Frauendorf.
11,00 Verholung beendet.
18,00 Auslaufbefehl an Bord.

13.5.40.

Leicht bewölkt.
Mäßig bewegte See.

2,45 Lotse Wenker an Bord, Kommandoelemente klar. Schlepper achternfest.
3,30 Schlepper anhtern los.
3,30 Abfahrt Stettin.
6,48 Ankern mit St.B.-Anker und 20 Fd. Ketten., Bei Swinemünde zum Ölbunkern.
6,50 Lotse von Bord.
10,00 Bunkern beendet, nahmen 236 t Öl über.
10,50Schlepper fest.
10,55 Lotse Lübke an Bord, hieven Anker.
11,00 Anker auf, setzen Reise fort.
11,02 Schlepper los.
11,21 Lotse von Bord.
11,24 Beginn der Seereise.

14.5.40.

Leicht bewölkt.

Mäßig bewegte See.

1,28 Sperrlotse an Bord.
2,43 Sperrlotse von Bord.
2,55 Ankern mit B.B.-Anker und Fd Ketten.
7,44 Ankerauf, setzen Reise fort.
9,46 Ankern bei Korsöer mit B.B.-Anker und 45 Ed Kette.
11,50 Hieven Anker bis 30 Faden zun Wasser.
12,43 Hieven Anker
13,00 Anker auf, setzen Reise fort.

15.5.40.
Leicht bewölkt.
Leicht bewegte See.

12,00 unverändert.
16,13 Lotse an Bord.
16,35 Schlepper fest.
16,53 Leinen los.
17,00 Schiff gut uns sicher fest. Ankunft Oslo.

16.5.40.

5,30 Beginn der Entladung.
13,00 Ende der Entladung. Gesamtzeit 7 Stunden.

17.5.40.
Heiter, leicht bew. S.

Lotse an Bord.
4,45 Auslaufen
5,00 Lotse von Bord.
5,24 Ankern an der schwedischen Grenze. Versiegeln.
11,45 Versiegeln sämtlicher Waffen, Munition und

Anlage zu AVI 3134 geh/47

F.T. Station.
16,35 Anker auf.
16,43 Lotse an Bord. Reise wird fortgesetzt.
21,35 Ankern.

18.5.40. Wolkenlos,
fast ruhige See.

6,07 Anker auf, Reise wird fortgesetzt.
8,34 Lotse an Bord.
10,15 Lotsenwechsel.
10,15-11,15 Liegem bei Viner gestoppt und warten auf Order.
22,35 Lotsenwechsel.
22,40 Lotsenwechsel. Ankern. Lotse von Bord.

19.5.40.
Wolkenlos, l. bew. See.

5,15 Lotse an Bord.
5,25 Anker auf, setzten Reise fort.
9,28 Lotse von Bord.
10,25 Sperrlotse an Bord.
11,18 Sperrlotse von Bord.
17,30 Lotse Georgie an Bord.
20,45 Schiff fest in Stettin.

Kriegstagebuch M.S. "I l l e r".
-.-.-.

Kriegstagebuch M.S. " I l l e r ".

2.6.40 Aalborg.

19.50
20.30 Wind: west 4
Leicht bewölkt.

Tfg.b. Abf. V: 10' 04", H: 14' 02"
Wasserbestand: 145 t, Ölbestand: 300 t.
Lotse Houmann an Bord.

20.30 Legen ab, fahren als Sicherungsschiff für Geleit:
1. Hans Rickmers, 21 Itauri, 3. Klaus Rickmers,
9. Vorp.Fl. stellt das Geleit mit 6 Booten.

22.30 Hals Barre
Wind: West 2, Seegg.1
wolkig, gute Sicht.

Lotse von Bord.
Kriegswache aufgezogen. Schwimmwesten angelegt.

3.6.40
7.40 Hirsholm

Hirsholm passiert.
Fahren Dwarslinie. M.S. Iller als Sicherungsschiff hinter Nr. 1.

5.56 Skagen
West 1-2 wolkig
gute Sicht.

Fahren durch die Sperre in Kiellinie, 2 Flugzeuge als Sicherung in der Nähe.

12.35 58° 42'N 10°49' O

Drei U-Jäger in der Nähe "Alarm", feindl. U-Boot an BB durch U-Jäger festgestellt, Wasserbomben, Geschütz klar, Zick-Zack Kurse.

15.30 Tulehuk
20.30 Oslo.
20.40 Lysaker-Fjord

Fahren in Kielinie in den Oslo Fjord ein.
Aus dem Geleit entlassen.
Ankern auf 32 m Wasser.

4.6.40 Lsacker-Fjord.
14.34 Süd 3-4 wolkig, warm

Tfg. V 10' 3" H 14'2"
Anker auf, fahren im Geleit als Nr. 4 mit 1. Bahia
2. Kellerwald, 3. Warthe,
Geleit stellt 13. Vorp.Fl. mit 6 Booten.
Formation M C 2

Im OsloFjord.

17.oo Tulehuk
24.oo 58° 52'N 10° 50'O

passiert.
passieren sehr viel Fischerboote(Makrelefischer)

5.6.40 Wind West 2 Wett. c Seegang 1.
7.30 Skagen
9.oo Hirsholm
1o.30 Läsö Rende
13.2o Hals Barre
16.30 Aalborg.

passiert
passiert
passiert
passiert, Lotse an Bord.
am Liegeplatz. Lotse von Bord. Tiefgang: Ankunft Aalborg: V 10'4" H 14' 2" Ölbestand: 295 t
Wasserbestand: 130 t

gez. P f e f f e r
Lt.z.S.(S).

Anlage zu AVI 1263 geh /42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Sicherungsschiff	**" J l l e r "**
		Kriegstagebuch
		für die Zeit vom 19. bis 24. Juli 1940.
19.7.40	**Aalborg / See** SSW 3/4, bewölkt, leicht bis mässig bewegte See.	Hafenroutine: Wachen nach Vorschrift, Vorkehrungen gegen Flieger- u. Feuersgefahr getroffen. Kapitän Hinsch übernimmt Führung M "Jller", Kapitän Rössing von Bord.
18.00		Lotse an Bord.
20.00		Abfahrt Aalborg, Tiefg.: V = 9'07" H = 16'02". Fahren im Geleit der 3.Vorp.Fl. als Sicherungsschiff für die D "Bahia", "Claus Rickmers" u. "Schillighörn". Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
20.7.40 19.00	**See / Oslo** Südl.3/2,1.bedeckt, Schauer.	Ankunft Oslo Ankerplatz Reede.
21.7.40	**Oslo.** SW 3/4, 1.bewölkt.	Hafenroutine.
22.7.40	**Oslo.** Südl.2, wechs.bew.	Hafenroutine.
23.7.40 15.00	**Oslo /See** West.3/5, 1.bewölkt, 1.bis mäss.bew.See, mäss.westl.Dünung.	Hafenroutine. Abfahrt Oslo, Tiefg.: V = 9'07" H = 16'02". Fahren im Geleit der 3.Vorp.Fl., warten bis 17.35 auf D."Westsee" im Fjord.
17.35		Setzen Reise fort.
22.30		D."Hans Rickmers" reiht sich bei Färder Ltm. ein. Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
24.7.40 16.44	**See / Aalborg** wechs.Winde 2/3,	Lotse vor Halsbarre an Bord.
18.42	leicht bew.See.	Ankunft Aalborg Reede

A. Hobbs
Leut.z.See (S)

OKMA VI 39/Ue 27/7 S 1
OKMA VI 27/7

Anlage zu AVI 4688 geh /40
D/0195

A b s c h r i f t !

Kriegstagebuch " I l l e r "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940		
25.7.40 bis 5.8.40	A a l b o r g	Hafenroutine: Wachen nach Vorschrift, Vorkehrungen gegen Fliegger- und Feuersgefahr getroffen. Während der Liegezeit 11 Fliegeralarme.
6.8.40	Aalborg / See	
18.48	NW 2/4, 1.bewegte See	Abfahrt Aalborg. Fahren im Geleit von 4 Booten der 15. U-Jäger Fl. als Sicherungsschiff für die MS " Moltkefels", "Belgrano " und " Alsterufer"
23.04		Ankern bei Östre Flach Tonne.
7.8.40	See / Oslo	
01.06	Westl. 7/3, grobe bis	01.20 bis 02.20 Fliegeralarm: in Richtung
02.30	mässig bewegte See	Küste starker Fliegerbeschuss. Setzen Reise fort. Beobachten Explosion (vermutl.Minentreffer) auf aus Frederikshaven auslaufenden U-jäger, Führerboot der 15. U-jäger Fl.) Sinkt innerhalb 24 Minuten. Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne Zwischenfälle.
20.42		Ankunft Oslo, Ankerplatz Reede.
21.30		16 Gefangene versch. Nationalität an Bord sowie Wachmannschaft (1 Offiz., 4 Mann)
24.00		11 Einzelreisende an Bord.
8.8.40	O s l o / See	
04.06	SW 5/3, mässig bew.See	Abfahrt Oslo. Fahren im Geleit der 15.U-Jäger. Überfahrt in Kiellinie auf wechselnden Kursen ohne Zwischenfälle.
22.34		Ankern im Limfjord bei Österaa Gd.
9.8.40	Limfjord / Aalborg	
05.33	WNW 2, Regenschauer	Setzen Reise fort.
06.00		Ankunft Aalborg / Reede.

gez. Unterschrift
Ltnt. z. S. (S)

Anlage zu AVI 5352 geh/40

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch M.S. " I l l e r "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.40	A a l b o r g	Ltn.z.See P f e f f e r an Bord kommandiert. Das Schiff wird eingerichtet als Begleitschiff bezw.Rettungsschiff.
29.5.40 17,00	A a l b o r g Revierfahrt	Rettungsgeräte wurden von der Besatzung hergerichtet und angebracht Ab Aalborg.Gelrit stellt 15.Vorp.Flottille mit 7 Boote. Tiefgang bei Abfahrt V. 10' 09" H.14'07" Ölbestand: 338 Tonnen Wasserbestand 172 Tonnen
18,44	Halsbarre "ind NW 2 Wetter c	Fahren mit M.S."Moltkefels", "Neidenfels" und D."Bochum"als Begleitschiff Geschütze und M.G's besetzt,Schwimmwesten angelegt.Mannschaft fürt die Bedienung der Rettungsgeräte eingestellt und exerziert.Fahren Kiellinie
20,36	Fredrikshavn,Ansteuerungstonne	Ankern auf 7 Meter Wasser
30.5.40 03,08	Bedeckt,diesig	Anker auf,dampfen weiter,Kriegswachen aufgezogen
18,00	Oslofjord	Aus dem Geleit entlassen
18,49	Gewitterböen NW 3	Ankern im Osloer Hafen.Verdunkelt,Geschützwache aufgezogen
31.5.40 06,01	Einzelne Wolken,ruhige See mit 7 Boote und "	Anker auf, fahren nach taktischen Nummern aus dem Hafen.Das Geleit stellte die 15.Vorp.Flottill und " Delphin "
06,24	Oslo Hafen	Verlassen den Oslo'er Hafen.Marschgeschwindigkeit 10 Sml. Nr. 1"Hans Rickmers" " 2 "Isar" " 3 "Memel" " 4 "Claus Rickmers" " 5 "Iller"
07,30	Dröback pass.	Schwimmwesten angelegt,Kriegswachen aufgezogen.
19,30.	Skagen Leuchtturm	Fahren im Geleit in Dwarsslinie,"Iller" hinten angehängt.
21,30	Fredrikshavn,Ansteuerungstonne	Ankern auf der Reese in 9 Mter. Wasser
1.6.40 05,00	NNW 3 Seegang 2	Anker auf,dampfen weiter im Geleit nach Aalborg.
06,35	Nebel,ruhige See	Ankern wegen Nebel bei Läsö Rende Boje
09,30	Aufklarend,Sicht zunehmend	Anker auf, dampfen weiter
13,10	Halsbarre pass.	Aus dem Geleit entlassen,Lotse an Bord
16,10	A a l b o r g	Am Bunkerplatz gut vertäut. Tiefgang bei Ankunft V.10' 09" H. 14' 03" Ölbestand: 300 Tonnen Wasser: 145 Tonnen

Abgang zu AVI 4867 geh/40

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.6.40	A a l b o r g	Tfg.bei Abf. V.10' 04" H.14' 02" Wasserbestand : 145 t,Ölbestand : 300 t
19,50		Lotse Houmann an Bord
20,30	Wind West 4	Legen ab und fahren als Sicherungsschiff für Geleit: Nr. 1 " Hans Rickmers " " 2 " Itauri " " 3 " Clais Rickmers " 9.Vorp.Flottille stellt das Geleit mit 6Booten
22,30	Hals Barre Wind West 2 Seeg.1	Lotse von Bord.Kriegswache aufgezogen,Schwimmwesten angelegt
3.6.40		
03,40	Hirsholm	Hirsholm passiert Fahren Dwarsslinie. M.S."Iller" als Sicherungsschiff hinter Nr. 1
05,56	Skagen	Fahren durch die Sperre in Kiellinie, 2 Flugzeuge als Sicherung in der Nähe
12,35	58° 42' N 10° 49' O	Drei U-Jäger in der Nähe "Alarm" freindl.U-Boot an BB.durch U-Jäger festgestellt,Wasserbomben Geschütz klar,Zick-Zack-Kurse
15,30	Fulehuk	Fahren in Kiellinie in dem Oslo Fjord ein
20,30	Oslo	Aus dem Geleit entlassen
20,40	Lysackerfjord	Ankern auf 32 m Wasser.
4.6.40		
14,34	Süd 3-4 wolkig,warm	Anker auf,fahren im Geleit als Nr. 4 mit Nr. 1 " Bahia " " 2 " Kellerwald " " 3 " Warthe " Geleit stellt 13.Vorp.Flottille mit 6 Booten Formation M C 2
	Im Oslofjord	
17,00	Fulehuk	passiert
24,00	58° 52' N 10° 50' O	passieren sehr viel Fischerboote (Makrelenfische
5.6.40		
07,30	Skagen	passiert
09,00	Hirsholm	passiert
15,20	Halb Barre	passiert. Lotse an Bord
16,30	A a l b o r g	am Liegeplatz. Lotse von Bord. Tiefgang Ankunft Aalborg V. 10'4" H. 14'2" Ölbestand: 295 t, Wasserbestand: 130 t.

gez. W. Pfeffer
Ltn.z.See (S)

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch Sicherungsschiff " I l l e r "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.40	A a l b o r g.	Wachen nach Vorschrift. Vorkehrungen gegen Flieger-und Feuersgefahr getroffen.
28.6.40	Aalborg / See.	Ergänzen Fr.W.-Vorräte um 50 t
19,30	heiter, trocken mäßige westl. Winde	Abfahrt Aalborg, Geleit der 13.Vorp.Flottille Fahren als Sicherungsschiff für die Dampfer " Isar ", "Belgrano", "Kellerwald", "Hohenhörn"
29.6.40	See / Oslo	Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
30.6.40		Ankunft Oslo, Ankerplatz Lysacker Fjord.
18,48	Oslo / See mäßig westl. Winde leicht böig.	Abfahrt Oslo. Geleit: 13. Vorp.Flottille. Fahren als Sicherungsschiff für die Dampfer "Neidenfels "Moltkefels", "Donau", "Thetis". Fahren in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen
1.7.40 00,48	See / Aalborg	U-Bootalarm. Es werden Wasserbomben geworfen. (Schreckbomben) Überfahrt ohne jegliche Zwischenfälle.
21,00		Ankunft Aalborg, Ankerplatz Reede.

gez. Arno Probst.

Ltn.z.See (S)

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

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch Sicherungsschiff " Iller "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.7.40	A a l b o r g WNW 3-5, stark bewölkt	Hafenroutine: Wachen nach Vorschrift. Vorkehrungen gegen Flieger-und Feuersgefahr getroffen.
13,00-14,30		Gesamte militärische Besatzung Bootsmanöver.
3.7.40	A a l b o r g WSW 2, sehr bewölkt, regnerisch	Hafenroutine: dto.
4.7.40	A a l b o r g/See	dto. Nahmen 75 t Friachwasser.
16,48	Südl.3	Abfahrt Aalborg Tiefg.V. 9' 08" H. 16'02". Fahren im Geleit d.11.Vorp.Flottille als Sicherungsschiff mit D. "Bahia", "Porot Alegre", "Utlandshörn" und "Warthe". Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
5.7.40	See / Oslo	
11,00		Es wurden Schreckbomben geworfen
17,24	SWlich 2-5, Regenschauer, leicht bis mäßig bewegte See	Ankunft Oslo Ankerplatz.
6.7.40	O s l o SSW 3	Hafenroutine
7.7.40	Oslo / See wechs.Winde 2-4	Abfahrt Oslo. Tiefg.V. 9' 09" H.16' 00"
14,30	heftige Regenschauer	Fahren im Geleit der 11.Vorp.Flottille als Sicherungsschiff für "Bahia", "Porto Alegre", " Paranagua" und "Warthe". Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnddn Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
7.7.40	See / Aalborg Westl.4-1	Ankunft Aalborg - Reede
16,30	regnerisch, mäßig bew. bis ruhige See.	

gez. Arno Probst
Ltn.z.See (S)

A b s c h r i f t.

Kriegstagebuch Sicherungsschiff " Iller "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7.40 20,00	A a l b o r g	Hafenroutine: Wachen nach Vorschrift. Vorkehrungen gegen Flieger-und Feuersgefahr getroffen. Bombenangriff auf den Hafen, 10 feindliche Maschinen. Feuern aus allen Rohren. Bomben dicht beim Schiff.
9.7.40 00,28	A a l b o r g westl.1-2 einz.Wolken	Hafenroutine, verlegen Ankerplatz nach Arbejderkul.
10.7.40	A a l b o r g westl.1 teilw.bedeckt	Hafenroutine
11.7.40	A a l b o r g SO 1-2 teilw.bedeckt	Hafenroutine. 30 t Frischwasser genommen.
12.7.40	A a l b o r g SO 2-3 wechs. bew.	Hafenroutine
13.7.40	A a l b o r g SW 1-2 bedeckt,Gew	Hafenroutine
14.7.40 17,55 19,18	A a l b o r g /See N 2-3 meist bedeckt	Lotse an Bord. Abf.Aalborg Tiefg.V. 9' 08" H.16'02 " Fahren im Geleit der 17.MSFL.als Sicherungsschiff für die D."Donau", "Paranagua", "Porto Alegre" und "Thetis". Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne jegliche Zwischenfälle.
15.7.40 20,12	See / Oslo südl.2-5 leicht bis mäßig bewegte See	Ankunft Oslo,Ankerplatz Reede. Hafenroutine.
16.7.40	O s l o südl.2 bed.Regen	Hafenroutine
17.7.40 08,24 20,00 21,10	O s l o / See südl.spät.SW 1-3	Abfahrt Oslo,Tiefg.V. 9' 06" H. 16' 00" Fahren im Geleit der 17.MSFL.als Sicherungsschiff für die Dampfer "Neidenfels", "Hohenhörn" und "Belgrano". Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen ohne Zwischenfälle. Ca.12 sml.nördl.Skagen Treibminen gesichtet, werden vom Geleit abgeschossen. Ca.6 sml.nördl.Skagen eine Treibmine gesichtet, wird vom Geleit abgeschossen.
18.7.40 06,20 08,41 18,35 21,18 22,35	See / Aalborg SW 1-2 wechselnd bewölkt	Ankern bei Hals Barre Lotse an Bord. Anker auf. Ankunft Aalborg Reede,ankern Verlegen Ankerplatz nach Arbejderkul.

gez. Arno Probst.
Ltn.z.See (S)

Abschrift.

Kriegstagebuch M/S. " I l l e r "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9.40 08,00	West 5-6 wechselnd bewölkt, zieml. grobe See	Abfahrt Fredrikshaven. Truppe: 10 Offz. und 536 Mannschaften Sicherheitsmanöver: Antreten mit Schwimmwesten. Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
18,30		Ankunft Fredriksstad
12.9.40 06,30	West 2-3 l.bewölkt, l.bewegte See	Abfahrt Fredriksstad. Truppe: 1 Offz. und 216 Mannschaften Sicherungsmanöver: Antreten mit Schwimmwesten Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
18,30		Ankunft Fredrikshaven.
13.9.40 08,00	Süd 5 bedeckt, Staubregen ziemlich grobe See	Abfahrt Fredrikshaven. Truppe: 16 Offz. 441 Mannschaften Sicherungsmanöver: Antreten mit Schwimmwesten. Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
18,30		Ankunft Frederikstad
14.9.40 06,30		Abfahrt Fredrikstad Truppe: 3 Offz. 81 Mannschaften 169 englische Gefangene, 28 Strafgefangene an Bord. Sicherungsmanöver: Antreten mit Schwimmwesten Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
19,00	OSO-Süd 5-6 bedeckt später aufklarend, grobe See	Ankunft Fredrikshaven.
15.9.40		Fredrikshaven. Marine-Flak von Bord
16.9.40 08,00	NON 3 leicht bew.See	Abfahrt Fredrikshaven Truppe: 16 Offiziere und 584 Mannschaften. Sicherheitsmanöver: Antreten mit Schwimmwesten Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
19,00		Ankunft Fredrikstad
17.9.40	SW 3 leicht bew.See	Warten auf Befehl zum Auslaufen.
18.9.40 06,30		Abfahrt Fredrikstad
12,45		Ankunft Oslo
19.9.40	O s l o	Supercargo und 18 Mann Flak, Signal und Funkpersonal an Bord.

gez. Hamje
Kapt.

Anlage zu AVI 8062 geh. 1/41

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckläger der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksburg
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Abschrift!

Kriegstagebuch M/S. "I l l e r"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1940.		
19.9.		
04,00-16,00	Oslo	Übernahme von Heeresgut.Geschützbedienung und Signalgäste an Bord. Truppe: 2 Offz.63 Mann 20 Einzelreisende.
23,30		Abfahrt Oslo.
20.9.	Oslo-Fredrikstad.	
05,45	S 2 mäßig bewegte See	bei Färder, warten auf Geleit
12,15		Signal von Färder,nach Fredrikstadt vor Order.
14,50		Ankunft Fredrikstadt. Während der Fahrt keine besonderen Vorkommnisse.
21.9.	Fredrikstadt/Horten	
10,50	S L/2 1.bew.See	Abfahrt Fredrikstadt
23,30		Ankern bei Horten.
22.9.		Liegen vor Horten zu Anker und warten auf Geleit
23.9.		
03,15	SW 4-5 bew.See,Regen	Anker auf.Fahren im Geleit von 4 Booten der 9. Vorp.Flottille.Überfahrt in verschiedenen Formationen auf wechselnden Kursen.
08,05		Treibmine 260 Grad 8 sm von Ursholm gesichtet und an Fl.Boote gemeldet.
22,18		Ankunft Fredrikshaven. Landen Trhppen und löschen Heeresgut.
24.9.	WSW 3-4 1.bew.See	
04,00-05,30		Nehmen Truppen. 10.Offiziere und 485 Mann
05,54		Abfahrt Fredrikshaven Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
16,12		Ankunft Fredrikstadt.
25.9.	NNW-NW2/3 wechs.	Abfahrt Fredrikstadt
11,00	bewölkt, 1.bew.See	Fahren im Geleit von 2 Booten der 17.Vorp.Fl.
22,18		Ankunft Fredrikshaven.

gez. Dauck
Ltn.z.See (S)

Abschrift.

Kriegstagebuch D. "I l o n a S i e m e r s"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.9.40		
21,00		Verlassen Stettin
21.9.40		
01,00	Wind SW 5-6 Schiff rollt. Diesig.	pass. Swinemünde. Lotse von Bord Rollenmanöver geübt.
12,00	55°27' N 16-04 O 116 Sm.	
22.9.40		
12,00	59°, 00 N, 19°37'6 246 Sm	
20,00	Wind SW 4-5 Schiff rollt	Stoppen Maschine um bei Tagwerden Utö anzusteuern
23.9.40		
04,30		Treiben mit gestoppter Maschine dichter Nebel bis 09,15 aufklarend
10,15	diesig	Lotse an Bord
11,30		ankern wegen Nebel von Utö bis 16,45
16,45	aufklarend	setzen die Reise fort
18,30		Lotsenwechsel
19,15		ankern wegen Dunkelheit
24.9.40		Sicht durch Regen behindert bei Tagwerden, bleiben bis 07,45 an Anker
07,45		setzen die Reise fort
10,55		Lotsenwechsel
11,55	Gute Sicht	Lotse von Bord bei Enskär
25.9.40		
01,55		Stoppen Maschine um Taglicht abzuwarten.
03,10		Lotse an Bord bei Norrskär
05,00		setzen die Reise fort.
08,30		Schiff fest in Wasa.
09,30		beginnen mit dem Löschen von Fahrzeugen bis 19,15 mit 2 Gang
26.9.40		
08,00-21,30		Löschen den Rest der Ladung. Die Truppen verlassen um 16,30 das Schiff
22,10	Gute Sicht	Verlassen Wasa.
27.9.40		
02,30	Gute Sicht	Lotse von Bord bei Norskär
12,00	61° 40 N 20° 38 O 100 Sm	
17,30		Lotse von Bord bei Enskär
18,40		Lotsenwechsel
19,20	Sicht durch Regen behindert	ankern wegen Dunkelheit.

Anlage zu AVI 8069 geh /40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.9.40		
05,35		setzen die Reise fort
08,45		Lotsenwechsel
10,45		Lotse von Bord bei Utö
12,00	59°38 N21°0 134 Sm. Wind NO 7-8 hohe See Schiff arbeitet heft. Sicht durch Regenböen zeitweilig behindert	
29.9.40	Wind NNW 7-8 hohe See Sicht gut	
12,00	56° 7 N 16° 40 O 225 Sm. Wind NNO 4 Gute Sicht	
30.9.40		
02,35		Lotse an Bord
03,10		Passieren Swinemünde
07,00	S t e t t i n	fest in Frauendorf.

gez. L.Burmeister
Kapt.

Abschrift !

D. "Ilona Siemers."

B e r i c h t !

Am 25. Oktober 1940 verliessen wir Stettin um eine Reise mit Stangenholz über Finnland nach dem Hohen Norden zu machen. An Bunkerkohlen hatten wir ca. 680 tons, unsere Proviantausrüstung war bis Mitte Dezember berechnet, die Reise sollte ca. 6 Wochen in Anspruch nehmen. Am 30.10. kamen wir in Uleaborg an und luden daselbst 4390 cbm Stangen um dann wegen Eis und unserem Tiefgang nach Jakobstad zu dampfen. In letzterem Hafen lagen wir vom 14. bis 27. November und waren dann beladen mit 6314 cbm davon 1114 cbm an Deck. Die lange Ladezeit erklärt sich daraus, dass das Holz teilweise erst gefällt werden musste.

Am 1. Dezember kamen wir in Kopenhagen an, um unsere Bunker und Proviantvorräte zu ergänzen. Am 4. konnten wir den Hafen wieder verlassen, nachdem wir 250 T. zugebunkert und Proviant bis Anfang Februar erhalten hatten.

Die Reise an der schwedischen resp. norwegischen Küste nahm, durch den Krieg beeinflusst, lange Zeit in Anspruch, sie wurde im allgemeinen als Tagesfahrt durchgeführt auch mussten wir verschiedentlich auf Lotsen und, oder Begleitfahrzeuge warten, so dass wir erst am 28.Dezember in Hammerfest eintreffen konnten. Ausser, dass an der schwedischen Küste in ziemlicher Nähe von uns drei Minen explodierten und wir in Stavanger den St. Anker mit ca. 45 Faden Kette verloren, passiert nichts besonderes.

Am 7. Januar fingen wir mit der Entlöschung an und dauerte diese bis zum 11. Februar, bis zu dem Datum hatten wir 23328 Stangen oder ca. 295 Stander gelöscht. Der Durchschnitt ist sehr klein und erklärt sich aus der Jahreszeit und den kleinlichen Verhältnissen von Hammerfest. Am 11. verliessen wir Hammerfest um in Tromsö unsere Bunkervorräte aufzufüllen. Durch Umstände, die nicht unter meiner Kontrolle waren, mussten wir warten bis zum 20. erhielten dann 300 tons und fuhren unserem neuen Marschbefehl entsprechend nach Alta, um daselbst die ganze Ladung zu löschen Am 21. kamen in Alta an und bekamen am 23. wieder einen neuen Befehl dementsprechend wir 350 Std. in Oldersfjord und den Rest von 371 Std. in Reppartfjord löschen sollten. Am 24. kamen wir in Oldersfjord an, löschten unsere Ladung bis zum 12. März, fuhren am 13. nach Rappadfjord um am 14. mit der Entlöschung zu beginnen, am 26. waren wir leer und damit die Ausreise erledigt.

Über die gesundheitlichen Verhältnisse unserer Reise ist manches zu sagen. In Finnland, wo wir schon empfindliche Kälte antrafen, waren leichte Erkältungen und zwei Unfälle zu verzeichnen. Der Koch Warratz brach sich an Land durch Ausgleiten den Unterkiefer und der 2. Offizier Krause wurde in der Nacht von einem Finnen mit dem Messer in den Rücken gestochen und die Lunge dabei durchschnitten. Beide Unfälle verheilten verhältnismässig schnell und wurden vom Arzt in Kopenhagen als geheilt erklärt. In Hammerfest, während unseres 45 Tage dauernden Aufenthaltes auch leichte Erkältungen und einige Zahnbehandlungen. Nach Abfahrt von Hammerfest, besonders in Oldersfjord und Reppartfjord schwerere Erkältungen, Magenerkrankungen und Klagen über schlechte Zähne, sodass dauernd Leute von uns im Hammerfenster Krankenhaus waren. Ob nun alle diese Erscheinungen mit unserer Verpflegung zu tun haben, kann ich nicht beurteilen, jedenfalls äusserte sich der behandelnde Militärarzt in Reppartfjord dahingehend, im besonderen bemängelte er das Fehlen von Lebertran und Vitamine C.

Über unsere Verpflegung ist zu sagen: In Kopenhagen war das Schiff bis Anfang Februar verproviantiert. Als ich in Hammerfest sah, dass am Ort nichts erhältlich sei, wandte ich mich an die Stadtkommandantur, hier erhielt ich den Rat, mich nach Alta zu wenden. Unser Verwalter reiste hin und erhielt einigen Proviant, der für zehn Tage reichen sollte, aber unvollständig war.

Anlage zu AVI 2988 geh

Nach Rückkehr unseres Verwalters nahmen wir unsere Bemühungen wieder auf und gingen diese über Kommandantur, Distriktkommissar und Hafenkapitän telefonisch und schriftlich nach Tromsö und Alta. Da ein Resultat nicht abzusehen war, reiste der Verwalter nach Tramsö um durch die K.M.D. daselbst etwas zu erreichen, leider vergeblich, es wurde ihm nahe gelegt, nach Narvik zu fahren. In Narvik hat er dann Proviant erhalten, leider nicht die Ausrüstung für Seeleute sondern Portionen für Landmilitär und vieles davon unbrauchbar. Von 300 kg Rüben und 300 kg rote Beeten waren über dreiviertel verfroren, 300 kg Karotten, die auf unserem Zettel standen, waren überhaupt nicht dabei auch von unseren Kartoffeln mussten wir eine Ganze Anzahl fortwerfen. Milch erhielten wir garnicht, auch kein Weizenmehl, noch Butter, an Hülsenfrüchten nur Erbsen und an Mühlenprodukten nur Nudeln, überhaupt muss ich erklären, dass nach meiner unmassgeblichen Meinung wir nicht die Unterstützung gefunden haben, auf die jeder Anspruch haben kann. Die Kriegsmarinedienststellen sind uns aufgegeben worden als die Stellen, wor wir Unterstützung finden sollten, wir haben nichts davon gespürt, im Gegenteil. Wie ich zu Anfang erwähnte, wir sind im Oktober von Stettin gefahren, unsere Ausrüstung war dementsprechend ob es sich nun um Schuhe, Strümpfe, Unterzeug, Seife und Seifenartikel handelte, es war für eine Reise von ca. 2 Monate berechnet, es ging zu Ende und es war für meine Leute kein Ersatz zu bekommen, wenn die Leute später erkrankten, so möchte ich es zum Teil diesem Umstande zuschreiben.

Über Schäden, die wir während dieser Zeit hatten, Folgendes:
In Uleaborg lagen wir zeitweise an Grund. In Jakobstad stiessen wir mit der Bb.Seite gegen die Kaimauer und erhielten eine Beule. In Hammerfest Grundstösse und Seitenstösse am Kai an Bb., an Stb. einige Reelingstützen verbogen durch Vorpostenboot. Durch die Deckladung ist die Isolierung der Dampfheizung stellenweise beschädigt worden. Die Deckwaschleitung und Trinkwasserleitung erlitten Lackagen. Im Kollisionschott erhielten wir ein kleines Loch und mussten es durch einen Zementkasten abdichten. Die Geländerstangen um den Winden sind teilweise verbogen, einzelne gebrochen. An den Raumleitern sind die Sprossen teilweise verbogen. Im Lukensüll von No. I ist eine Scheerstocktasche eingebrochen. Bb. Anker mit ca. 45 Baden Kette ging verloren.

Über die Maschine wird zu gegebener Zeit der I. Ingenieur berichten.

gez.Unterschrift
Kapitän

Kriegstagebuch D. " I s a r "

18.4.40.	NO 1-4 heiter	
07.00		Supercargo K e l l e r an Bord.
13.30		ab Hamburg
19.4.40.	Ost 5 bew.	
02.14	SW 3	passieren Holtenau
17.18		Vor Swinemünde geankert.
20.4.40.		
03.3o	NW 4	an Stettin, Marinelager Frauendorf
16.5o		verholten nach Hedwigshütte zum bunkern.
21.4.40.		
04.52	still klar	ab Hedwigshütte
06.00		Hakenterrasse fest
		machen Schiff ladebereit.
22.4.40		nehmen Ausrüstung über
23.4.40.	Ost 2 heiter	
06.00		I.Supercargo Kapt. Geissler an Bord ;
		beginnen laden.
21.00		beladen mit 153 Fahrzeugen , 5 Offz.
		und 469 Mannschaften
21.3o		ab Stettin.
24.4.40.	östl. 2-4	
01.52	leicht bew.	passieren Swinemünde
		4 Rollenmanöver durchgeführt
		nachtszu verschiedenen Zeiten Ronden durch
		die Schiffsräume.
14.51		südl. Kielsnor geankert.
16.31		Beginn der Reise im Geleit.
25. 4.40.	östl. 1-2	
	heiter	Rollenmanöver ausgeführt.
		fahren im Geleit, machen Schiff löschbereit
25.4.40.	NO 1-2 heiter	
17.4o		In Oslo längsseit Kai an Auslager I West-
		seite fest.
18.oo		Schiff K.M.D. löschbereit gemeldet,er-
		halten Order, Löschen gleich zu beginnen.
		Mussten, um Fahrzeuge landen zu können,
		von 19.oo - 2o.oo Landkräne verschieben.
20.oo		Begannen mit Schiffsmannschaft mit Löschen.
27.4.40.	NO 2-3 heiter	
13.3o		Hinterschiff und
24.oo		Vorderschiff leer.
28.4.40.	NO 1-2 heiter	
07.oo		Schiff bei K.M.D. Oslo als entlöscht ge-
		meldet.
11.1o		ankerten auf Reede Oslo
29.4.40.	Östl. 0-1	
	heiter	Von 17.3o bis 19.5o schifften ein :
		17 Zivilgefangene als Begleiter 2 Poli -
		zeioffiziere
		149 Kriegsgefangene (davon 14 Offiziere)
		dazu 1 Uoffz. und 6 Mann als Begleitmann-
		schaft.
19.52		Anker auf, dampfen im Geleit seewärts.
		Ankerten 23.12 bei Horten.

2000/2 AVAL 2415 geh

30.4.

30.4.40.	ONO 1-2	
04.00		Anker auf
15.00		Geleitzug schiesst mit Gewehrmunition treibende Eisenfässer ab.
		passieren Läsö Trindel Feuerschiff.
16.00		
16.30-17.00	SSO 1-2	U-Bootangriff
20.10	SO 3	Anhold Feuerschiff
1.5.40.	Ost 6-7	
10.00		Bei Kjels Nor aus Geleit entlassen.
19.42	Ost 6	A r c o n a passiert.
2.5.40.	Ost 5-3	
00.55		passieren Swine münde
05.05		Frauendorf längsseit D. " Donau " fest
12.00		17 Zivilgefangene von Bord.
13.00		135 Kriegsgefangene von Bord
16.00		14 englische Offiziere von Bord.

gez. G e i s s l e r

Supercargo.

20.4.40.	ONO 1-2	
04.00		Anker auf
15.00		Geleitzug schiesst mit Gewehrmunition treibende Eisenfässer ab.
		passieren Läsö Trindel Feuerschiff.
16.00		
16.30-	SSO 1-2	U-Bootangriff
17.00		Anhold Feuerschiff
20.10	SO 3	
1.5.40.	Ost 6-7	
10.00		Bei Kjels Nor aus Geleit entlassen.
19.42	Ost 6	A r c o n a passiert.
2.5.40.	Ost 5-3	
00.55		passieren Swine münde
05.05		Frauendorf längsseit D. " Donau " fest
12.00		17 Zivilgefangene von Bord.
13.00		135 Kriegsgefangene von Bord
16.00		14 englische Offiziere von Bord.

gez. G e i s s l e r

Supercargo.

D. "I s a r".

2.5.40. Einschiffungsbefehl an Bord.

3.5.40. 8,00 Beginn der Einschiffung.

4.5.40. 1,00 Schiff beladen 17 Std. 11.12.13. Flak 6.
13 Offz. 612 Mann 226 Fahrzeuge 24 Krad.
9,00 Schwimmwestenmusterung an Land.
11,00 Schiff verholt längsseit D. Donau.

5.5.40. 8-12 Alarmübungen mit der Truppe.

6.5.40. SW 4 bedeckt.
6,30 Dampfen mit 2 Schlepper Oder abwärts.
10,00 Swinemünde pass. 19,00-20,06. Ankerten wegen Nebel. 20,30 Anker auf.

7.5.40. SW 1 Nebel. 3,03 Ankerten wegen Nebel. St. Schiffstagebuch leichte Grundberührung.
6,00 Anker auf. 7,55 Kjels Nor geankert.
10,25 Fahren im Geleit 24,00 Schulz Grund Fsch.

8.5.40. Stille. 17,00 Skagen Fsch. Sperre pass.

9.5.40. Nebel. Bastö 8,21 pass. Steuern im Geleit durch den Oslo-Fjord
13,36 Oslo fest. 13,00 Vom Geleit entlassen.
14,00 K.M.D. Schiff zur Stelle gemeldet. 15,00 Angef- mit Löschen. 22,00 Auf Order Schiff abgeblendet.

10.5.40. 6,00 Angefangen mit Löschen. 23,45 Löschen beendet.

11.5.40. 8,00 K.M.D. Schiff leer gemeldet. 13,50-14,30 Verholten nach Lysakkerbucht. 16,00 Erhalten Meldung: Schiff geht nach Stettin.

12.5.40. 4,35 Anker auf. Fahren ohne Geleit durch schwedisches Hoheitsgebiet. 11,00 Norw. Schwed. Grenze pass.
11,22 Schwedische Behörde an Bord. Gewehre, Munition, Funkstation plombiert.
12,27 Koster Fjord N. Halsö geankert. Untersuchungsplatz. Schiff wird vom schwedischen Marinekommando untersucht. 16,08 Unter Lotsenführung und schwed. Geleit 3 schwedische Matrosen an Bord.
18,32 Geleit bei Nadero an Bord. Schwedisches Geleit wurde gestellt durch das schwedissche Küstenwachboot "O " Odin ". 21,27 Ankerten Hallsö wegen Löschung der Feuer. 21,35 Lotse von Bord. Währen der Dunkelheit traten in Rufweite mit deutschen Vorpostenbooten.

13.5.40. 4,00 Erhielten durch Vorpostenboote Befehl, nicht durch den Sund zu steuern, sondern bis Kullen im Hoheitsgebiet zu fahren. Dann zum Gr. Belt den Marsch fortzusetzen.

Anlage zu AVI 290 Ageh/4/e

5,35 Lotse an Bord. 6,02 Anker auf. 8,14 Lotsenwechsel.
9,40 Lotsenwechsel Vingo. 13,10 Varberg 16,37 Lotse abgesetzt.
19,15 pass. Kullen 22,40 Schulz Grd. Fsch.
23,00 Netzsperre pass.

14.5.40. SSw 3
Regen.

6,02 Kjels Nor Sperre pass.
10,40-10,50 Gjedser Sperre pass.
18,00 Lotse an Bord. 18,15 Swinemünde Mole pass.
22,30 Stettin Frauendorf fest.

gez- G e i ß l e r
S u p e r c a r g o

Kriegstagebuch D. " I s a r ".

13.6.40 Hafen Aalborg.	Schiff wartet auf Order. Norresundby.
14.6.40 Aalborg.	Schiff wartet auf Order. 18.oo Einschiffungsbefehl an Bord.
15.6.40	7.oo-22.oo Übernahme der Truppe.
16.6.40 Nord 1-2 Klar.	Tiefg. V 15' 1" H 18' 11" Schwimmwestenmusterung. 15.54 Leinen los, 17.30 pass- Halskov Steuern im Geleit. 18.oo-19.oo Rollenmanöver.
17.6.40	8.54 L. Färder 13.54 Oslo fest. 15.30-24.oo Truppe entladen.
18.6.40.	0oo-9.oo Truppe entladen. 11.oo KMD Oslo. Meldung über ausgeschiffte Truppen.
19.6.40.Hafen Oslo	Warten auf Geleit.
20.6.40.	14.oo Schiff verholt nach Filistadt Kai.
21.6.40.	16.oo-17.oo Übernahme der Truppe. 17.30 Leinen los. Steuern im Geleit.
22.6.40 SW 1 klar.	054 L. Färder pass. 22.30 Aalborg fest. 23.oo-24.oo Truppe ausgeschifft.

gez. Geißler
Supercargo.

Anlage zu AVL 1263 geh/4 v

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Dampfer "Isar"
9.9.40 10^{18}	Hamburg Auf See	Abfahrt Hamburg Tiefgang V: 15'5" H: 19'4"
10.9.40	Auf See. NW-West 4 - 5 mäßig bewegte See mäßige Sicht	Fahren im Geleit.
11.9.40 18^{00}	Auf See Antwerpen	Ankunft Antwerpen Tiefg. V: 15'2" H: 19'4"
12.-21.9	Antwerpen	Schiff ladeklar. Warten auf Einschiffung
22.9.40 10^{0}	Abf. Antwerpen	Tiefg. V: 15'6" H: 19'3" 17^{55} Ankerten auf Vlissingen Reede.
23.9.40	Vlissingen Reede Auf See WSW 3	9^{13} Anker auf. Steuern hinter Vorpostenboot her Um 9^{33} laufen auf Grund. Nolleplaat. Um 16^{41} Schiff kommt bei Hochwasser flott Setzen Reise im Geleit fort.
24.9.40	Auf See. West 4-5 ziemlich grobe See Borkum Reede	Fahren im Geleit. 16^{30} vom Geleitführer entlassen; ankern. 16^{55} ankerten auf Borkum Reede
25.9.40	Borkum Reede Auf See NW 5 - 6 grobe See.	9^{03} Anker auf, setzten Reise ohne Geleit fort. Steuern hinter "A 2" besetzt mit einem Begleitoffz. her. 20^{55} erreichen Brunsbüttel Schleuse.
26.9.40	Kanal. Auf See. NW 3, mäßig bewegte See	Erhielten in Holtenau Order nach Stettin zu fahren.
27.9.40 11^{00}	Auf See WSW 2 - 3 Leicht bewegte See Ankunft Stettin	Tiefg. V: 14'8" H: 19'0"
28.9.40	Stettin	Von 6^{00} bis 18^{00} Übernahme von Fahrzeugen und Wehrmachtsgut
29.9.40	Stettin	Von 6^{00} bis 20^{00} Übernahme von Fahrzeugen und Wehrmachtsgut. Einschiffung der Truppe. Truppe im Anlegen der Schwimmwesten u. Sicherheitsrollen unterrichtet.
30.9.40 7^{09}	Abf. Stettin	Tiefg. V: 15'4" H: 20'0" 10^{00} Alarmmanöver
1.10.40	Auf See. Westl. 4-6 ziemlich grobe See	17^{00} Alarmanöver
2.10.40	Auf See SW/WNW 3-5 mäßig bewegte See	

Anlage zu AM 9056 geh /40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.10.40 11^{00}	Auf See Lulea Reede	Vor Anker.
4.10.40 6^{54}	Ankunft Lulea	Tiefg. V: 15'4" H: 19'3" 8^{00} bis 22^{30} Ausladen der Wehrmachtsgüter Ausschiffung der Truppe.
5.10.40	Lulea	6^{00} bis 19^{00} Ausladen der Wehrmachtsgüter Ausschiffung der Truppe.
6.10.40 7^{12}	Abfahrt Lulea Auf See SSO 3 - 4	Tiefg. V: 14'10" H: 18'0"
7.10.40	Auf See. Nebel!	Ankertèn von 8^{21} bis 13^{51}
8.10.40	Auf See. WNW 8 - 9 Grobe See.	
9.10.40	Auf See. SW/SSO 3 Leicht bewegte See	
10.10.40 9^{00}	Ankunft Stettin	Tiefg. V: 14'1" H: 18'4"
11.10.40 - 14.10.	im Hafen von Stettin	Ab 12.10. 9^{00} 12-stündige Bereitschaft
15.10.40 8^{18}	Abfahrt Stettin	Tiefg. V: 15'5" H: 19'6"
16.10.40	Auf See. OSO 2-4 Leicht bewegte See.	
17.10.40 10^{12}	Ankunft Aalborg	Tiefg. V: 15'3" H: 19'2" 19^{00} bis 2o^{00} Einschiffung der Truppe.
18.10.40 9^{54}	Abfahrt Aalborg Auf See SSO 5 Mäßig bewegte See.	Tiefg. V: 15'1" H: 19'4" 7^{30} Truppe im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet. 10^{30} Alarmmanöver. Ab Hals Barre. Fahren im Geleit.
19.10.40 19^{12}	Auf See OSO/ONO 3 Leicht bewegte See Ankunft Oslo Reede.	Fahren im Geleit. Truppe ab Skagen Schwimmwesten angelegt.
20.10.40	8^{00} Verholen an die Pier. 16^{00} Verholen auf Reede.	Tiefg. V: 14'8" H: 19'5" Ausschiffung der Truppe 8^{30} bis 10^{00}

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.-22.1o.	Oslo Reede	
23.1o.4o 17[36]	Verholen nach Schuppen 17 Abfahrt Oslo	Übernahme von Wehrmachtsgut und Einschiffung der Truppe von 14[00] bis 17[00]. 16[00] Truppe im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet. Tiefg. V: 14'11" H: 19'1" 2o[43] ankerten auf Horten Reede.
24.1o.4o	Auf See West/SW 2 Leicht bewegte See.	6[15] setzten Reise fort. Truppe Schwimmwesten angelegt. 1o[15] Alarmmanöver. 18,oo ankerten auf Fredrikshafen Reede.
25.1o.4o 15[18]	Auf See Ankunft Aalborg	8,oo setzten Reise fort. Ausschiffung der Truppe und Ausladen des Wehrmachtsgutes von 16,oo bis 18,3o.
26.1o.- 28.1o.4o	Aalborg	
29.1o.4o	Aalborg	Übernahme von Wehrmachtsverpflegung 12[00] - 15[00]
3o.1o.4o	Aalborg	8[00] Einschiffung der Truppe. Die gesamte Truppe wurde im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet.
31.1o.4o 11[00]	Abfahrt Aalborg Auf See SSO 5 Mäßig bewegte See.	Tiefg. V: 14'8" H: 18'6" 16[3o] Alarmmanöver. Truppe Schwimmwesten angelegt. Fahren im Geleit. 17,3o ankerten auf Frederikshafen Reede.
1.11.4o 19[54]	Auf See. Süd/SSO/Nord 6 - 9 - 5 Grobe See Ankunft Oslo Reede.	6[24] Anker auf, setzten Reise fort. Fahren im Geleit.
2.11.4o	Oslo Nebel	8[3o] bis 9[3o] Verholten von Reede an die Pier. 1o,oo Ausschiffung der Truppe. 13,oo bis 18,3o Einschiffung der Truppe bzw. Übernahme von Wehrmachtsgüter. Truppe im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet.
3.11.4o 4,o6	Abfahrt Oslo. Auf See ONO/NW 5-8 Mäßig bewegte bis grobe See	Tiefg. V: 15'7" H: 18'3" Truppe Schwimmwesten angelegt. 1o[00] Alarmmanöver 22[1o] ankerten bei Hals Barré Frtm.
4.11.4o 11[00]	Auf See NNW 4 Mäßig bewegte See Ankunft Aalborg	Tiefg. V: 15'o" H: 18'5" 12,oo Ausschiffung der Truppe. 13[00] bis 17[3o] Ausladen der Wehrmachtsgüter. 16,oo bis 18,oo Einschiffung der Truppe. Truppe im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet.
5.11.4o 11,o6	Abfahrt Aalborg Auf See SW 3 - 4 Leicht bewegte See.	Tiefg. V: 14'11" H: 18'1o" Truppe ab Aalborg Schwimmwesten angelegt. 16,15 Alarmmanöver. 17,17 ankerten auf Frederikshafen Reede.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.11.40 19[36]	Auf See ONO 2 Ruhige See Ankunft Oslo Reede	5[59] Anker auf, setzten Reise fort. Tiefg. V: 14'9" H: 18'1o"
7.11.40 14,56	Oslo Abfahrt Oslo	8[oo] verholten an die Pier. 9[oo] Ausschiffung. 12,oo Einschiffung. Urlauber im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet. Tiefg. V: 14'6" H: 18'1o" 17,4o ankern auf Horten Reede.
8.11.40	Auf See WNW 3. Leicht bewegte See.	4[57] Anker auf, setzten Reise fort. Fahren im Geleit. 18,28 ankern bei Hals Barré.
9.11.4o 9,48	Ankunft Aalborg	Tiefg. V: 14'4" H: 18'9" 11[oo] Ausschiffung.
1o.11.4o	Aalborg	15[oo] Einschiffung. Truppe im Anlegen der Schwimmwesten u.Sicherheitsrollen unterrichtet.
11.11.4o 11[36]	Abfahrt Aalborg Auf See SO 5 Mäßig bewegte See.	Tiefg. V: 14'5" H: 18'1o" Fahren im Geleit. 17,36 ankern auf Frederikshavn Reede.
12.11.4o 19[18]	Auf See SO 8 Grobe See Ankunft Oslo	6[oo] Anker auf. Setzten Reise im Geleit fort. Tiefg. V: 14'4" H: 18'7".
13.11.4o 15,24	Oslo Abfahrt Oslo	8[oo] Ausschiffung der Truppe. Tiefg. V: 14'4" H: 18'7".
14.11.4o 1o,18	Ankunft Sandefjord	11,2o eingedockt.
15.-21.11.	Sandefjord.	
22.11.4o 11,oo	Abfahrt Sandefjord	Tiefg. V: 13'2" H: 18' 7"
23.-24.11.	Auf See	
25.11.4o	Ankunft Stettin	Tiefg. V: 13'1" H: 19'2".

Abschrift ! D. " I s a r " v. 14.6.41 bis 8.9.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.6.bis 17.6.41	Stettin	- - - -
18.6.41 14-00	Abfahrt Stettin Einzelne Wolken, dunstig	Tiefg. V : 15 6 H : 18 02
19.6.41 10-00	Ank.Kopenhagen	Tiefg. V : 15 6 H : 18 0
20.6.bis 24.7.41	Kopenhagen	2.7.-8.7.41 im Dock. Ruderschaden repariert Ausser Dockzeit 48-stündige Bereitschaft.
25.7.41 1[illegible]55	Abf. Kopenhagen Klares Wetter Ruhige See	Tiefg. V : 14 4 H : 18 6 Ab 22-00 Trälleborg. Fahren im Geleit.
26.7.41 14-4o	Ank. Stettin Ztw. Strichnebel Ruhige See	Tiefg. V : 14 2 H : 18 5
27.7.bis 15.8.41	Stettin	48-stündige Bereitschaft
16.8.41	Stettin	7-00 bis 16-00 Einschiffung der Truppe mit Fahrzeugen und Pferden. 16-30 wurde die Truppe im Anlagen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet.
17.8.41 1330	Abf. Stettin Wechselnd bewölkt Ruhige See	Ab Swinemünde fahren im Geleit. Truppe Schwimmwesten angelegt. 19-30 Rollenmanöver.
18.8.41	Auf See Wind: SSW 3 Wechselnde Bewölkung leicht bewegte See	Fahren im Geleit.
19.8.41	Auf See Wind : SW 5/6 Wechselnde Bewölkung Regenschauer Mässig bewegte See	Fahren im Geleit 20-00 bis 24-00 Ausschiffung der Truppe mit Pferden und Fahrzeugen.
19-30	Ank. Oslo	
20.8.41 7-06	Abf. Oslo Wind: SW 3 Leicht bewölkt Ruhige See	Tiefgang: V : 15 2 H: 20 9 Schärenfahrt
21.8.41	Auf See Wind: WSW 3 Bedeckt, ztw. Regen leicht bewegte See	Schärenfahrt 20 - 10 ankerten auf Swinemünde Reede

[illegible] AVI 8206 geh/41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.8.41 9 - 20	Ank. Stettin	Tiefg. V : 15 2 H : 20 8
23.8.bis 24.8.41	Stettin	Schiff ladeklar
25.8.41	Stettin Wind: WSW 1/ 2 Einzelne Wolken	14-00 bis 22-00 Einschiffung der eingetroffenen Truppen mit Pferden und Fahrzeugen.
26.8.41	Stettin Wind: Wechselnd 1 Bedeckt, leichter Regen	7-00 bis 18-30 Einschiffung.
27.8.41	Stettin Wind: SW 1 Einzelne Wolken	Schiff. ladebereit.
28.8.41	Stettin Wind: SSo 2 Bedeckt	16-00 bis 22-00 Übernahme von Fahrzeugen
29.8.41	Stettin Wind: West 2 Leicht bewölkt	7-00 bis 18-00 Einschiffung der Truppe mit Fahrzeugen. -00 bis 9-00 wurde die Truppe im Anlegen der Schwimmwesten und Sicherheitsrollen unterrichtet. 21-00 Rollenmanöver u. anschliessend Belehrung.
23-15	Abf. Stettin	Tiefg. V : 16 6 H: 21 2
30.8.41	Auf See Wind: NO 3 Leicht bewegte See	11-00 bis 11-30 Rollenmanöver Ab 16-30 fahren mit Lotsenhilfe und schwedischem Geleit in dem schwed. Hoheitsgewässer 21-45 ankerten.
31.8.41	Auf See Wind : NO 3 Leicht bewegte See	5-00 setzten Reise fort. 21-12 Ankerten.
1.9.41	Auf See Wind: NNO 3 Leicht bewegte See	4-34 Setzten Reise fort 23-35 Ankerten
2.9.41	Auf See Wind WNW 3 SSO 3/4 Mässig bewegte See	Fahren im Geleit
3.9.41	Auf See WInd SSO 6/7 Ziemlich grobe See Ank. Vasa Reede Regenwetter	11-50 Verholten an die Pier Tiefg. bei Ank. V : 16 '10 '' H : 20 ' 0 '' 7-12 IM Rönnskär Fahrwasser stiess das Schiff in Höhe Weckargrund auf Grund
4.9.41	Vasa	12-00 bis 24-00 Ausschiffung der Truppe mit Pferden und Fahrzeugen.
6-16	Abfahrt Vasa Auf See Wind SSW /NW 4/5	4,00 Ausschiffung beendet. Tiefg. V : 15' 9 '' H : 19 ' 3 '' 12-00 Erreichtes schwed. Hoheitsgewässer ... Setzten Reise mit Lotsenhilfe in schwed. Hoheitsgewässer fort. 21-14 Ankerten bei Agö.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.9.41	Auf See Wind NW / WNW 6/5 Mässig bewegte See	5-03 Setzten Reise fort. 22-54 Ankerten bei Landsort
6.9.41	Auf See Wind WNW 4 Mässig bewegte See	5-43 Setzten Reise fort 19-09 Ankerten bei Garpen
7.9.41	Auf See Wind NW 4 Mässig bewegte See	4-41 Setzten Reise fort. Ankerten auf Swinemünde Reede
8.9.41	Swinemünde Reede Wind WNW 3 Leicht bewegte See	5-47 Setzten Reise fort. Tiefg.bei Ank. V : 14 ' 0 '' H : lo ' 2 ''
11-30	Ankunft Stettin	

1. Heft

Kriegstagebuch D. " Itauri"

11. 3. 40.		Schiff liegt am Schuppen 74 Vorbereitungsarbeiten.
12. 3. 40.		9.oo Schiff verholt unter Lotsenführung nach Kaiser Wilhelm Hafen an die Pfähle.
13. 3. 40.		Übernahme der Ausrüstungsgegenstände.
14. 3. 40.	starkes Schneetreiben.	Einbauarbeiten. 19.oo Leinen los, 2 Schlepper 23.13 Ankerten vor Brunsbüttel.
15. 3. 40.	Ausklarend West 5 Schneetreiben Kieler Bucht Fehmarn.	7.oo Anker auf. 7.3o Brunsbüttel Schleuse fest. 8. 45 Brunsbüttel los gew. 15.3o Holtenau fest. 16.3o Holtenau los gew. K.M.D. Schiff zur Stelle gemeldet. Im Geleit gesteuert. 21. 25 Ankerten auf Befehl d. Hessen.
16. 3. 40.	Mässige Sicht.	5.oo Anker auf, setzen Reise fort. 12.oo Liegen im Eise fest.
17. 3. 40.	Klares ruhiges Wetter	8.oo Versuchen Reise fortzusetzen. 12.oo Liegen im Eise fest.
18. 3. 40.	Südl. 3 Schnee	Im Geleit des H e s s e n
19. 3. 40.	SSW 4 Schnee - treiben Nebel	Im Geleit der " H e s s e n " gesteuert.
20. 3. 40.	SSW / Nebel Diesiges Wetter	Im Geleit der " H e s s e n " 18.oo Aus dem Geleit entlassen. Steuern unter Lotsenführung.
21. 3. 40.	Diesig,Schnee	Steuern unter Lotsenführung. Stettin fest. 22.oo Ladungsbeginn.
22. 3. 40.		0.oo - 24.oo Schiff liegt in Ladung.
23. 3. 40.	Regen	0.oo - 24.oo Schiff liegt in Ladung.
24. 3. 40.		0.oo - 24.oo Schiff liegt in Ladung.
25. 3. 40.		Schiff liegt in Ladung. Einschiffungsbefehl erhalten. 22.oo Laden beendet.
26. 3. 40.		Warten auf Order.
27. 3. 40.		7.oo Angefangen mit Bunkern. bis 17.oo Bunkern unterbrochen.
28. 3. 40.		7.oo - 16.oo 300 ts gebunkert.
29. 3. 40.		Warten auf Order.
30. 3. 40.		Warten auf Order
31. 3. 40.		Warten auf Order.

Anlage zu AVI 2022 geh/40

1.April

1. 4. 40.	klares Wetter	17.oo Verholen unter Zollbegleitung mit 2 Schleppern nach Frauendorf. 17. 45 Frauendorf fest.
2. April		Warten auf Order.
3. 4. 40.		Warten auf Order. Schiff unter Handelsflagge.
4. 4. 40.		17. 45 Verholen mit 2 Schleppern . Aussenkante " M u a n s a "
		Warten auf Order
5. 4. 40.		Warten auf Order
6. 4. 40.		Warten auf Order.
		14.oo Einschiffungsbefehl an Bord.
7. 4. 40.		00.oo Beginn der Einschiffung.
		2.oo 14 Offz. , 7 Mann, eingeschifft 2.oo Leinen los. 5.4o passieren Molenkopf 15.5o Gjedser Sperre passiert. 19. 15 Ankerten Howacht Buoht.
8. 4. 40.	SO 3 klares Wetter.	Liegen zu Anker.
9. 4. 40.	SO 1 kl. Wetter	17.oo Anker auf; Fahren im Verbande. 199.oo Sperrlotse an Bord. 20.55 Lotse an Bord. Fahren im Geleit.
10.4. 40.	WNW 2 c.	Fahren im Geleit. 18.15 U - Bootsangriff auf Geleitzug. 19.oo Erhalten Order. Ablaufet Kurs NW Zickzack . Als Sicherung der Rettungsarbeiten für die D. " Friedenau " " Wigbert " und Vor - postenboote. Reise einzeln fortgesetzt.
11.4.40.	Nord 4 c.	5. 37 Fuhehnk pass. stossen auf Geleitzug 13.3o Oslo zu Anker.
12.4.40.		11.3o Anker auf. 22.08 Schiff fest am Pier. Filipstad Kai.
13.4.40.		8.oo Angefangen mit Löschen.
14.4.40		Schiff löscht.
15.4.40.		11.oo Schiff entlöscht. 51 Std. Löschzeit.
		Verholen 1 Schlepper zum Ankerplatz.
16. 4.40.		Weitere Befehle abwartend.
17. 4.40.	S 4 bedeckt SW 5 m	13.oo Anker auf, Fahren im Geleit. 15.15 Filvet passiert.
18. 4.40.	Südl. 2-3 klar.	2.05 U - Angriff 2 Laufbahnen durch Hart B.B. Ruder am Vorsteven vorbei. D. " Hamm " getroffen. 16.4o Kronburg passiert. 22.18 ankerten Sund Sperre.
19. 4.40.	Süd 2 klar.	6.06 Anker auf, 7.14 Sperre pass. Lotse Baumgarten an Bord. 19.25 Swinemünde passiert; vom Geleit entlassen. 21.40 Stettin Frauendorf fest.

gez. Geissler
Supercargo

Abschrift!

Kriegstagebuch.
D. "Itauri"

1940.

21.4. 12,00 - 13,50	Stettin	Schiff verholt unter Lotsenführung mit Hilfe von 2 Schleppern von Frauendorf nach der Hakenterrasse
22.4.		Vorbereitungsarbeiten, Ladegeschirr und Räume klar.
19,00		erhielten Einschiffungsbefehl. Supercargo Logemann an Bord, Supercargo Geissler von Bord
20,10		Vorkommando 2 Offiziere, 4 Unteroffiziere an Bord zwecks Besprechung und Verteilung der Truppen und Fahrzeuge auf die Luken und Decks.
23.4. 05,30		Truppen auf Anmarschstrasse angetreten.
06,00		Beginn der Beladung mit 2 Gängen
20,30		Sämtliche Truppen und Fahrzeuge an Bord. Flak-Bedienungspersonal 1 Btsmt. 9 Art. für 2 cm Flak C 30 und 2 M.G. 34. Munition 2 cm 200 Schuss M.G. 4000 Schuss
22,00		Verlassen unter Lotsenführung mit Hilfe von 2 Schleppern den Hafen. Rettungsboje und Läufer-Brücke aufgezogen.
22,30		Truppen werden im Anlegen der Schwimmwesten unterrichtet und auf die Rettungsgeräte verteilt. Die Alarmsignale und Vorschriften über Verhalten an Bord werden bekanntgegeben.
24.4. 02,10	Ostsee Wind ONO 3-4 Bewölkt, See mässig bewegt.	Pass. Swinemünde, Lotsenwechsel und Übernahme von 300 Schuss 2 cm Flak Munition.
02,20 - 03,10		Durch die Sperre, Lotse von Bord.
03,15- 06,45		Kurs r/w 330 ° 41 Sm.
06,45- 07,32		" " 302° 11 " bis Arkona Rollenmanöver
07,00		Signal: Fliegeralarm. Innerhalb 4 Min. waren die Truppen mit Schwimmwesten bei ihren Rettungsflössen angetreten.
07,30		Signal: Fliegeralarm. Innerhalb 3 Min. waren die Truppen ~~mit S-Maske~~ und Schwimmwesten auf den Alarmstationen unter Deck angetreten.
09,00 09,15		Wiederhilung der Rollenmanöver. Bei U-Boot-Alarm in 3 Min. angetreten, bei Flieger-Alarm in 2 Min. angetreten.
07,32- 09,20		Kurs r/w 261 ° 25 Sm.

AVI 2579 geh. /40

24.4.

09,20-10,10 Kurs r/w 224 ° 11 Sm

10,10-11,00 " " 214 ° 9 " bis Sperrlotsen

11,00-11,30 pass.Sperre unter Lotsenführung

11,30-13,35 Kurs r/w 273 ° 26 Sm

13,35-14,44 " " 287 ° 15 "

14,44-15,45 " " 283 ° 14 "
bis Sammelplatz Kjels Nord r/w 360 ° 5 Sm.

16,50-17,50 Im gr.Belt Klares Wetter WindONO 4-5 Mässig bewegte See — Im Geleit der 9.Vorp.Flottille mit 6 Booten in Kiellinie durch die Sperre

18,00 erhielten Geleitzugbefehl. Zusammenstellung des Geleitzuges.

18,30 Fortsetzung der Reise in 2reihiger Marschformation Kurs r/w 21 ° 23 Sm bis 21[40]

21,40-22,37 r/w 344 ° 7 Sm bis Halskor Rev

22,37-22,55 350 ° 3 Sm

22,55-00,52 r/w 334 ° 21 Sm

25.4.

00,52-01,50 Im Kattegatt Klares Wetter Ruhige See Wind nördl.1-2 r/w 16 ° 8 Sm bis Revsnäs

01,50-04,00 " 18 ° 25 " " Schultz Grund

04,00-07,50 " 87 ° 36 " " Gillelye Flak Fsch.

08,20 Anschluss des D. "Philipp Heineken"

Geleitzug	r. Reihe	l. Reihe
	1) D. "Anhalt"	3) D. "Itauri"
	2) D. "Isar"	4) D. "Ph.Heineken"

09,00-11,30 Kurs r/w 10 ° 21 Sm

11,30-17,52 " " 318 ° 46 "

—

25.4. 14,42	Im Kattegatt Klares Wetter	pass.Anholt Knob Fsch. an BB.
14.35	ruhige See Wind nördl.1-2	Wurde von einem Aufklärer eine Wasserbombe, in etwa 5 Sm Abstand v.Geleitzug geworfen.
17,52-20,50		r/w 344 ° 23 Sm bis Läse Trindel Fsch.
20,50-22,30		" 323 ° 10 "
22,30-00,45		" 360 ° 18 "
23,40		Skagen Feuer quer Abst. 14 Sm. Beobachten an StB an der schwedischen Küste in der Nähe von Vinga einen starken Scheinwerfer, der die Wasserfläche absuchte, den Geleitzuges wegen des grossen Abstandes nicht sichtete.
26.4. 00,45-04,00	Skagerak Klares Wetter Wind nördl.1	Kurs r/w 300 ° 25 Sm
04,00-08,40	ruhige See ab 01,30 Mondschein	" " 360 ° 28 "
08,40-10,15		" " 22 ° 23 "
09,45		Von Marschformation in Kiellinie
13,50	Oslo Fjord	pass.Ford Kaholm
15,08		Ankern im Lysaker Fjord
19,00		Dampfen in den Osloer Hafen
21,10		Schiff fest, telefonische Meldung an K.M.D.Oslo
21,30		Beginn der Entladung
22,00		Truppen von Bord. Während der Nacht Flak-Bedienungspersonal Kriegswache wegen Fliegergefahr.
27.4. 15,10	Oslo	Entladung beendet. Meldung an K.M.D. Machen Schiff seeklar
28.4. 08,30	Lysaker Fjord	Verholen aus dem Hafen unter Lotsenführung mit Hilfe eines Schleppers.
09,15	Klares Wetter	Ankern im Lysaker Fjord. Ruhe im Schiff.
29.4.		Warten auf Auslaufbefehl.
20,00		Geleitzugbefehl an Bord, dass Schiff 18,45 Anker aufgehen soll.

~~29.4.~~ 20,20	Oslo Fjord Klares Wetter	Anker auf
21,40		passieren Fort Kaholm
23,24		Ankern auf Horten Reede
~~30.4~~ 04,05		Anker auf. Geleitzug zusammengestellt 1) " Isar " 2) " Itauri " 3) " Wolfram " Führung 17.M.S.Flottille mit 5 Booten
04,10		Reiseforts. in Kiellinie
05,50		pass. Fulehuk
06,45		Von Kiel-ind Dwarslinie
07,00		pass.Lille Färder, Kurs 169 ° r/w 88 Sm
07,15	Im Skagerak Klares Wetter	Von Begleitbooten wurden W.Bomben geworfen
14,30	ruhige See Wind östl.2	" " " " "
14,50		pass.ca. 500 leere eis.Fässer, von Begleitbooten unter Feuer genommen. Gaben aus 2 cm Flak sechs und aus M.G. je 10 Übungsschüsse ab.
15,05- 16,03		Kurs r/w 132 ° 10 Sm bis Läse Trindel Fsch.
16,03- 20,00		" " 158 ° 47 " " Anholt Fsch.
16,35		Stb. Geleitboote sichteten feindl.U-Boot.Sämtliche Boote drehten ab und warfen W.-Bomben. Steuerten mit voller Fahrt Zick-Zack Kurse bis 17,05
17,20		Sammeln Forts.der Reise in Dwarslinie
20,00	Kattegatt Klares Wetter	pass.Anholt Fsch. von Geleitbooten 6 W.-Bomben geworfen
20,02- 22,10	See mäßig bewegt.	Kurs r/w 180 ° 22 Sm.
22,10- 00,49	Wind OSO 4	" " 237 ° 27 "
22,30		von Dwars in Kiellinie.
~~1.5.~~ 00,50	Im gr.Belt Klares Wetter	pass.Schultzgrund Fsch., steuern im Geleit durch den gr.Belt
03,40	Wind ONO 4	pass.Revs Näs
06,29	See mäßig bewegt	Halsker Rev Fsch.
09,32- 09,55		pass.Sund-Sperre
10,20		" Kjels Nor, aus dem Geleitzug nach Stettin entlassen.
10,30		Geben Geleitzugsbefehl ab.
12,30		pass.Fehmarn Belt Fsch.
16,50- 17,55	Ostsee	pass.Gjedser Sperre unter Lotsenführung

1.5. Ostsee
Klares Wetter
22,20 Grobe See pass. Arkona
Wind ONO 5-6

2.5.
~~03,40~~-
04,25 pass.Sperre unter Lotsenführung
04,37 Swinemünde, Lotsenwechsel
06,25 Leitholm
08,30 Schiff fest Lager Frauendorf.

gez. Logemann Ltn.z.See (S)
Supercargo

D. "Itauri".

1.) 1./Eisenbahn Pi.Regt 1
2.) Stab u. 1. Nachr. Zug
Scheinwerfer Abtlg. III/6
Nachschub: 2 Geb.Div. u.
Krad MG Komp. MGBatl.4

1940.

2.5. Stettin. 14,00 Verholen mit Hilfe von 2 Schleppern unter Lotsenführung nach Hedwigshütte.
15,00-23,10 Bunkern.

3.5. Stettin. 4,00 Verholen mit Hilfe von 2 Schleppern.
5,45 Schiff fest an der Hakenterrasse.
8,00 Beginnen mit der Beladung mit 3 Gängen.
21,30 Beladung beendet, Truppen an Bord.

4.5. Stettin. 9,00 Beginnen mit zusätzlicher Beladung.
18,10 Sämtliche Truppen zur Schwimmwesten-Musterung an Land angetreten. Bekanntgabe der Alarmsignale, der Vorschriften über das Verhalten am Bord und besonders die Handhabung der Rettungsgeräte.

5.5. Stettin. Sonntagsruhe. Liegen in 6stündiger Fahrbereitschaft.
18,30 Auslaufbefehl an Bord.

6.5. Ostsee.
Klares Wetter.
Leicht bewegte See. Wind NO 2-3 bis 20,00 Sicht gut.
6,30 Verlassen mit Hilfe eines Schleppers unter Lotsenführung den Hafen.
10,00 Probealarm, in 4 Min. Truppe mit Schwimmwesten an Deck angetreten.
10,30 Pass. Swinemünde. Lotsenwechsel.
11,20 Sperre passiert, Lotse von Bord.
11,30 Probealarm, Truppen m. Schwimmwesten an Deck in3 Min. angetreten.
14,10 Probealarm. Dgl.
15,27 Pass. Arkona.
16,45 Probealarm, Truppen in 3 Min. mit Schwimmw. an Deck angetreten.
18,55-19,33 Unter Lotsenführung durch die Gjedser Sperre.
Kurse lt. Vorschrift der B.S.O.
Ab 20,00 fahren den Umständen entsprechend.
Steuern die vorgeschriebenen Kurse.

Wind NO 2-3
Zeitw. dichter Nebel.

7.5. Ostsee.
Dichter Nebel.
Ruhige See.
Wind NNO 1
2,09 Ankern wegen Nebel.
5,32 Anker auf.
7,33 Erreichen Pos. Kjels Nor 360°ca 5 Sm ab.
10,12 Aufklarend, Anker auf.

Anlage zu AVI 2859 geh/40

Gr. Belt.
Klares Wetter.
Ruhige See.
Wind NO 1.

Aufstellung des Geleitzuges:
1.) D. "Donau"
2.) D. "Itauri".
3.) D. "Isar".
10,30 Steuern in Kiellinie, im Geleit der B.S.O. Schulflottille mit 6 Booten, im der Gr. Belt.
11,09 Pass. Kjels Nor Truppen verlassen nur mit angelegten Schwimmwesten die Wohndecks.
11,45-12,05 Pass. Südsperre.
16,38 Pass. Halskoe Rev. Fsch.
19,45 Pass. Revsnäs
23,45 Pass. Schultz Grund Fsch.

8.5. Kattegatt
Windstill
Ruhige See.
Zeitw. dichter Nebel.
4,30 Pass. Anholt Knob Fsch.
11,52 Läse Trindel Boje.
14,30 Hirsholm Turm.
16,50 Pass. Skagen Sperre, bilden Dwarslinie.

9.5. Skagerrak.
Windstill.
Ruhige See.
Dichter Nebel.
Zeitw. aufklarend.
Nach Ablaufen der Distanz bis L. Färder liegen mit gestoppter Maschine. Dann mit langsamer Fahrt Forts. der Reise.

9.5. Oslo-Fjord.
Anfangs Nebel.
Dann aufklarend.
Ruhige See.
Oslo-Hafen.
6,10 Pass. Tulehuk.
12,45 Ankunft Oslo.
13,10 Schiff fest am Zollhaus Kai.
13,30 Truppen von Bord. Räumten Kaiplatz.
14,00 Beginn der Entladung.
22,30-6,00 Ruhe im Schiff.

10.5. Oslo-Hafen.
6,00-9,30 Löschen den Rest Fahrzeuge für Truppe.
9,30-13,30 Löschen Truppengut f. Nachsch. Flottille
15,00 Verholten mit Hilfe von 2 Schleppern unter Lotsenführung zum LYsakker Fjord.
16,10 Ankern.
19,50 Auslaufbefehl an Bord.

11.5. Oslo-Fjord.
4,55 Anker auf, Heimreise ohne Geleit
1.) D. "Hans Rickmers".
2.) D. "Itauri".
3.) D. "Bochum" in Kiellinie . Führten Handelsflagg

Schwedische Küste.
Wind NW 3–4
Leicht bew. See.
Gute Sicht.

6,21 Pass. Dröbak.
7,30 Pass. Guldholmen.
8,50 Pass. Tulehuk.
9,55 Pass. Tresteinesse.
10,50 Im schwedischen Hoheitsgewässer.
1 Offz. u. 2 Mann Bewachung, der "Schwedischen Freiwilligen Motorboot Schule" S.F.M.K. und ein Zollbeamter an Bord.
Antenne an Deck verblombt. F-T. Sender verblombt.
11,20 Ankern nach Anweisung eines Küstenwachbootes. Zwischen Tjurholmsknappen u. N.-Hällsö, NO Strömstad Läufe des Fla 2cm, MG u. Zubehör, Waffen u. Munition unter Blombenverschluß. Durchsuchung der Wohn- und Laderäume, von Soldaten der S.F.M.K.
14,30 Abfertigung des Schiffes beendet.
14,45 Lotse an Bord u. 2 Soldaten Bewachung.
15,00 Anker auf, folgen Küstenwachboot. Mannschaft, außer Wachen, unter Deck.
17,25 Pass. Storö, Bewachung von Bord.
19,33 Lotsenwechsel bei Lysekil.
21,45 Lotsenwechsel bei Hamuskar. (Pater Noster).
22,20 Ankern in Peil.
22,35 Lotse von Bord.

11.5. Schwedische Hoheitsgewässer.
Wind NW 4.
Mäßig bew. See.
Gute Sicht.

5,00 Lotse an Bord zurück.
6,40 Lotsenwechsel bei Vinga.
10,05 Lotse von Bord bei Varberg.
Forts. der Reise ohnenLotsen.
12,44 Tytö Ft. quer 1 1/2 sm ab.
14,06 Vingaskär Ft. quer an Stb.
14,55 Kullen Ft. quer, 1 Sm ab.
15,55 Lotse an Bord bei Haganär.
16,25 Pass. Kroonberg.
18,50 Lotsenwechsel bei Malmö, steuern unter Lotsenführung durch die Trindel- u. Kogrundrinne,
20,16 Lotse von Bord bei Skanär.
21,35–2234 Durch die deutsche Sundsperre.

12.5. Schwedische Hoheitsgewässer. Wind NW 4
Mäßig bew. See.
Gute Sicht.

2,00 Pass. Ranzow Ft.
3,45 Pass. Greifswalder Oie.
5,55 Lotse an Bord. 6,20 Pass. Swinemünde.
9,30 Ankunft Frauendorf. 10,20 Schiff fest.

13.5. Ostsee.
Wind NW 4
Gute Sicht.

gez.: L o g e m a n n Lt.z.S.
Supercargo.

Kriegstagebuch D. " I t a u r i ".

vom 15.5. - 26.5.194o.

Truppenteile an Bord: LL/I.R. 310 — Schlächtereizug 234
13. Komp." — Nachr. Abtl. 234 2. Komp.
Stab " — Kw. Zug 234 "
Div. Nachsch. 234
Stab Vorkommando
Marine: A A F K
1. S. St. A Kiel
S M N A West
Techn. Beamte u. Angest. der K.M.W.Kiel.

15.5.4o Stettin.

12.2o Verholen mit Hilfe von 2 Schleppern unter Lotsenführung von Frauendorf zum Dunzig-Kai.
13.2o Schiff fest.
14.oo Beginnen mit der Beladung mit 3 Gängen.

16.5.4o Stettin.

5.o5 Lotse an Bord.
5.1o Schwimmwestenmusterung. Jeder Offz. und Mann ist im Besitze einer Schwimmweste.
5.2o Laden beendet, Truppen an Bord. Verlassen mit Hilfe von 2 Schleppern unter Lotsenführung den Hafen. Posten: Läufer Brücke und Rettungsboje besetzt. Belehrung der Truppen durch Offz. und Unteroffz. nach meiner Anweisung: über Handhabung und Behandlung der Schwimmwesten, Rettungsgeräte, Feuerlöscher und Erklärung der Aalrmsignale, Besetzung der Posten, Rauchverbot in den Decks, Verteilung auf die Rettungsflöße, Unterricht über Verhalten an Bord.
9.1o Pass. Kaiserfahrt.
1o.oo Lotsenwechsel bei Swinemünde.
1o.2o Lotse von Bord.
1o.25 Probe: U-Boot-Aalarm, in 5 Min. waren sämtlich Truppen mit Schwimmwesten und Gasmaske unter Dek angetreten. 11.1o Probe: Fliegeralarm, in 4 Min. waren sämtliche Truppen mit Schwimmwesten und Gasmaske unter Deck angetreten.
15.12 Pass. Arkona.
16.o5 Probe: U-Boot-Aalarm. In 4 Min. waren sämtliche Truppen mit Schwimmwesten auf Deck angetreten.

Ostsee. Klares Wett. Leicht bew. See. Wind: Ost 2-3.

16.5.4o Ostsee. Klares Wetter. Leicht bewegte See. Wind: Ost 2-3.

16.45 Probe-Fliegeralarm, in 3 Min. waren sämtliche Truppen mit Schwimmweste und Gasmaske unter Deck angetreten.
18.o5-18.45 Pass. unter Lotsenführung die Gjedser Sperre.

Anlage zu AM 4376 gen 40

	23.oo Erreichten Süd Belt Lotsenstation.
17.5.4o Gr.Belt. Klares Wetter. Leicht bew. See. Wind:NO 2-3.	o1o-o3o Pass. Sundsperre. 314 Ankern bei Korsör in Peil 7.4o Probe U-Boot-Alarm, in 3 Min. waren sämtliche Truppen auf Deck angetreten. Es wurde angeordnet, daß ab sofort Schwimmwesten während der Fahrt angelegt sein müssen, außerdem daß ein Probealarm nicht wiederholt wird. 8.oo Anker auf, fahren im Geleit einer Vorp. Flottille, mit 1+6 Booten in Kiellinie. 1. D. Claus Rickmers, 2. D. Itauri, 3. D. Palatia, 4. M.S. Warthe. Erhielten keinen Geleitzugbefehl an Bord.
Kattegatt, klares Wett. leicht bew. See. Wind: Östl. 2-3.	11.15 Pass. Revsnäs. 13.52 Pass. Schultz's Grund Fsch. an Stb. 19.1o Pass. Östre Flak Fsch. an St.B. 2o.33 Pass. Läsö Rende Fsch. an B.B. 21.52 Ankern mit allen Fahrzeugen auf Seereede Frederikshaven.
18.5.4o Skagerrak. Klares Wetter. Ruhige See. Wind: östl. 1-2.	3.33 Anker auf. 6.2o Pass. Skagen Grund oder Fsch. 12.3o Wurden von Seeaufklärer östl. von uns, in der Nähe der Küste, Wasserbomben geworfen. 14.35 Pass. Lille Färder Trm. 17.o5 Pass. Guldholmen. 183o Dröbak 2oo4 Lotse an Bord. 2o3o Ankunft Oslo. Liegeplatz 25, warten auf Räumung des Liegeplatzes. 21.25 Schiff fest.
Oslo-Fjord.	
19.5.4o Oslo'Hafen.	5.3o Truppen von Bord. 6.3o Löschbeginn. 193o Löschen beendet, Meldung an K.M.D. Oslo.
2o.5.4o Oslo-Hafen.	16.oo Verholten mit Hilfe eines Schleppers unter Lotsenführung. 1638 Ankern im Lysaker-Fjord, warten auf Auslaufbefehl, 2stündige Fahrbereitschaft.
21.5.4o Lysaker-Fjord.	---"---
22.5.4o " "	---"---
23.5.4o " "	---"---
24.5.40 " "	---"---

25.5.40 Oslo-Fjord.
Skagerrak.
Bewölkt, mäßige Sicht.
Bewegte See. Wind:SW 4-5.

Vereinzelte Regenschauer.
Wind u. See abnehmend.

9.30 Anker auf.
11.00 pass. Kaholm. 12.30 pass. Gullholmen.
13.00 Aufstellung des Geleitzuges:
1. D. Itauri.
2. M.S. Palatia.
3. D. Hohenhörn.

mit 4 Booten der 13. M.S.Fl. und 2 Booten der 17.M.S.Fl. unter Führung des Korv. Kapitäns Klein auf M 1301.
13.05 in Kiellinie.
14.40 pass. Tulehuk. 15.00 Gehen in Dwarslinie. 1536 pass. Lille Färder Kurs rw 165 61 Sm 22.00 Kurs rw 180° 26 Sm.

26.5.40 Kattegatt. Bedeckt, mäßige Sicht, Nebel, ruhige See. Wind südl. 1-2.
7.15-13.30 dichter Nebel. Dann aufklarend.

0330-1.50 Kurs rw 247° 13 Sm.
1500-3.40 " " 180° 17 "
3.40-5.40 " " 159° 17 "
5.40-6.40 " " 231° 10 "
6.40-7.00 " " 314° 5 "
7.00 Auflösung des Geleitzuges.
7.30 Ankern wegen Nebel in Nähe des Hals Barre Lcht.
13.45 Lotse an Bord. Anker auf.
14.15 pass. Einfahrt des Lym-Fjord.
16.00 Hafenlotse an Bord. 1630 Am Liegeplatz Kohlenkai Aalborg längsseit. 1640 Schiff fest, Lotse von Bord.
17.00 Geleitbefehl an M. 1301 zurückgegeben.

Aalborg.

gez. Logemann Lt. z. See
Supercargo.

Kriegstagebuch
D. "Itauri"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Truppenteile :	Luftnachrichten 40 Stab und 2.Komp. L.Kol.Geb.Nachr. Abtlg. 68 Res.Flak Abtlg. 302, 3.und 4.Batt. I/Geb.Jäger Rgt. 138, 3.Komp.
1.6.40 06,00	A a l b o r g	Beginn der Beladung
21,00		Beladung beendet.
2.6.40 08,00	- " -	Sämtliche Truppen an Land angetreten. Jedem Offizier und Mann wurde eine Schwimmweste ausgehändigt. Unterricht über Handhabung der Rettungs-und Feuerlöschgeräte, Anlegen der Schwimmwesten, Verhalten an Bord, Besetzung der Posten, Alarmeinrichtungen und Signale. Anschliessend Rollenmanöver an Bord. Bei U-Bootsalarm Truppen mit Schwimmwesten in 3 Min. an Deck angetreten. Bei Fliegeralarm Truppe mit Schwimmwesten und Gasmaske in 3 Min. unter Deck angetreten. Rettungsflösse in genügender Anzahl an Bord und entsprechend der Belegung bei den Wohndecks an der Reeling verteilt.
20,00		Verlassen mit Hilfe von 2 Schleppern unter Lotsenführung den Hafen .
22,05	K a t t e g a t t Klares Wetter Wind West 2 Ruhige See.	Pass.Hals Ftm. Lotse von Bord. Truppen mit angelegten Schwimmwesten an Deck. Aufstellung des Geleitzuges unter Führung von der 9.Vorposten-Flottille mit 7 Booten 1.) " Claus Rickmers " 2.) " Hans Rickmers " 3.) " Itauri " 4.) " Iller " Sicherungsschiff ausserdem Flugsicherung
3.6.40 03,50	K a t t e g a t t	Passieren Hirsholm
05,30	S k a g e r a t t Klares Wetter Westliche Dünung Wind westl.1-2	" Skagen, Abst. 3 sm G'Kurs 360° 31 sm -"- 350° 47 sm
12,40- 13,30		Wurden von U-Jägern in etwa 2-3 sm Abstand vom Geleitzug Wasserbomben geworfen. Truppen auf den Alarmplätzen angetreten.
14,45	Oslo - Fjord	Passieren Lille Färder
15,38		" Fulehuk
17,20		" Guldholmen
20,40		Hafenlotse an Bord
21,15		Holten mit Hilfe eines Schleppers an Platz 16 in Oslo
21,30		Schiff fest, Meldung an K.M.D.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.40		
06,00	Oslo Hafen	Truppen von Bord
06,30		Beginn der Entladung
16,30		Sämtliche Fahrzeuge und Pferde von Bord
5.6.40		
07,30-11,00		Löschen Abwurfmunition, Schiff leer
14,00		Verholen mit Hilfe eines Schleppers unter Lotsenführung
14,40		Ankern im Lysaker Fjord Fahrbereitschaft 2 Stunden
19,00		Erhielten mündl.Auslaufbefehl v.[illegible].K.M.D.
6.6.40		
04,40		Hieven Anker
05,00		Anker auf, erhielten Geleitbefehl an Bord
05.10	Oslo - Fjord Skagerak Klares Wetter Wind Nord.1-2 WNW 2-3 l.bew.See	Fahren in Kiellinie im Geleit der 1.U-Jagdflottille mit 7 Booten mit den Dampfern 1.)"Hans Rickmers " 2.)" Itauri " 3.)"Friedrich Brehme " 4.)"Tai Ping "
06,45		Passieren Kaholm
08,02		" Guldholmen
10,10		" L.Färder, gehen in Dwarslinie
		Kurs r/w 176° 66 sm " " 195° 12 sm
17,10		Skagen Ftm r/w 268° Abst. 4 sm Kurs r/w 180° 30 sm
18,30		Passieren Hirsholm
19,10		Ankern auf Fredrikshaven Reede
7.6.40		
04,40	K a t t e g a t t Bewölkt,Sicht gut	Hieven Anker
04,55	Wind NW 3-4	Anker auf, Forts.der Reise in Kiellinie
06,15	Bewegte See	Passieren Läsi Rende Boje
07,25		m " Ostre Flak Boje
08,30		Geleitbefehl mit Skizze vernichtet.
09,30		Passieren Hals Barre Tm
09,35		Lotse an Bord
11,45	Lym Fjord Aalborg	Ankern auf Aalborg Reede,Lotse von Bord.

gez. Logemann, Supercargo

Kriegstagebuch D. " I t a u r i ".

Eingeschiffte Truppenteile von Aalborg nach Oslo.

Pol.Btl.91 Stab, 1. 2. 3. Komp.
7. SS T-Standarte KK, LJG Zug und 1-12 Komp.

8.6.40. Aalborg.		17.oo verholen von Ankerplatz an den Ladeplatz.
9.6.40. --"--		19.oo Übernehmen einen Teil Feldpost.
1o.6.40 --"--		13.oo-18.oo Laden Truppengut mit 2 Gängen.
11.6.40 --"--		6.ooBeginn der Beladung. 17.oo Sämtliche Fahrzeuge und Truppen an Bord. 17.30 Schwimmwestenmusterung. Jeder Mann der Truppe ist im Besitze einer Schwimmweste. Rettungsfloßraum ist genügend vorhanden. Es wurde Unterricht erteilt: über Handhabung der Rettungsgeräte, Anlegen der Schwimmwesten, Verhalten an Bord, Besetzen der Posten Alarmeienrichtungen und Signale. Verteilung der Truppen auf die Rettungsflöße, anschließend Rollenmanöver. Bei U-Boot-Alarm Truppen mit angeglegten Schwimmwesten in 3 Minuten auf Deck angetreten. Bei Fliegeralarm Truppen mit ang. Schwimmwesten und Gasmasken in 3 Min. an Deck angetreten. 18.30 Verlassen mit Hilfe von 2 Schl. unter Lotsenführung den Hafen. 20.14 Pass. Hals.
	Kattegatt, klares Wetter, Windstille, Ruhige See.	20.50 Lotse von Bord bei Hals Barre Tm. Schwimmwesten werden angelegt für die ganze Überfahrt 22.oo Fortsetzung der Reise im Geleit der 5. Vorp.Fl. mit folgenden Schiffen. 1. D. Itauri, 2. D. Hans Rickmers, 3. D. Donau, 4. D. Scharhörn, 5. D. Memel, Sicherungsschiff. 23.57 Pass. Östre Flak Boje.
12.6.40 Kattegatt, Skagerrak, klares Wetter. Wind West 2 Ruhige See.		2.15 Pass. Läsö Rende Boje. 3.45 Pass. Öl Tn. Frederikshavn, fahren Marschform. General Kurse rw 58° 20 Sm " 0° 11 " " 349° 76 " 12.32 Pass. Torbjörns. 13.16 Pass. Struten, fahren in Kiellinie. 16.32 Pass. Kaholm 17.55 Ankern Lysakker-Fjord, Hafenlotse an Bord. 18.40 Schiff fest in Oslo an Platz 20, Meldung an K.M.D.
13.6.40 Oslo-Hafen.		5.30 Truppen von Bord. 6.oo Beginn der Entladung.

Anlage zu AVI 426/3 geh/40

16.30 Sämtliche Fahrzeuge von Bord.

14.6.40 Oslo-Hafen. 7.oo-12.oo Löschen Truppengut, Schiff leer.
14.oo Verholen mit Hilfe eines Schleppers unter Lotsenführung.
16.32 Ankern im Lysakkerfjord.

15.6.40 Lysakker-Fjord. Liegen in 2stündiger Fahrbereitschaft.

16.6.40 --"-- --"--

17.6.40 --"--- Hafen. 18.15 Hafenlotse an Bord.
18.30 Anker auf, holen zurück in den Hafen.
19.30 Schiff fest, Liegeplatz 2 (Kohlenkai).
21.oo-24.oo Laden Fahrzeuge mit 2 Gängen.
7.oo Forts. des Ladens.

18.6.40 Oslo-Hafen. 11.oo 18/741 Offz. und Mannschaften und 42 Fahrzeuge des II/Fallsch. Jäger Rgt. 1 an Bord.
Jeder Mann ist im Besitze einer Schwimmweste, Rettungsfloßraum für 864 Pers. genügend vorhanden. Unterricht wird erteilt über: Handhabung der Rettungsgeräte, Anlegen der Schwimmwesten, verhalten an Bord, besetzen der Posten, Alarmsignale. Verteilung der Tr. auf die Rettungsflöße.
13.oo Probealarm: Bei U-Bootsalarm Truppen mit angelegten Schwimmwesten in 4 Min. an Deck auf den Alarmpl. angetreten.
Bei Fliegeralarm mit angelegten Schwimmwesten und Gasmaske in 3 Minuten unter Deck angetreten.
14.oo Verlassen mit Hilfe eines Schl. unter Lots Lotsenführung den Hafen.
14.35 Ankern im Lysakker-Fjord. Lotse von Bord.
15.oo Probealarm: Bei U-Bootsalarm Truppen mit angelegten Schwimmwesten in 2 Minuten an Deck auf den Alarmplätzen angetreten.
15.36 Ankerauf, fahren in Kiellinie mit folgenden Schiffen:
1. D. Bahia, 2. D. Donau, 3. D. Itauri, 4. D. Warthe, 5. D. ~~Iller~~, Sicherungsschiff, im Geleit einer Vor.Fl. mit 7 Booten. Geleitzugbefehl wurde nicht an Bord gegeben.
17.28 Pass. Kaholm
19.oo Pass. Guldholmen
21.35 Pass. Torbjörns, dopp. Dwarslinie.
G. Kurs rw175° 53 Sm.

Oslo-Fjord, klares Wetter, Wind: SW 5.

19.6.40 Skagerrak. Kattegatt
Bewölkt, gute Sicht. Wind SW 2-3

3.oo Kursänderung auf rw 190° 22 Sm
5,12 Pass. Skagen in Nähe, gehen in Kielinie
7.2o Pass. Frederikshavn Tn.
8.38 Pass. Läsö Rende Boje.

Leicht bewegte See.

9.55 Pass. Östl. Knold Tonne.
12.05 Pass. Hals Barre Tm, aus dem Geleit entlassen.
12.2o Lotse an Bord.
15.oo Schiff fest in N.-Sundby.
15.45 Sämtliche Truppen von Bord. Beginn der Entladung.
19.1o Schiff leer.

gez. Logemann Lt. z. See (S)
Superwargo.

Abschrift.

Kriegstagebuch D. "Itauri"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.40	Aalborg	Ltn.z.See (S) Wacker an Bord kommandiert " " (S) Logemann von Bord kommandiert.
26.6140 06,00		Verholen mit Hilfe von 2 Schleppern und unter Lotsenführung von Reede nach Nörre Sundbg.
07,30		am Pier fest.
08,00		Beginnen mit Übernahme von Munition in Luke I, IV und V. Laden bis 22,00 Uhr.
27.6.40 08,00- 22,00		Laden in 3 Gängen Munition
28.6.40		desgl.
[illegible].6.40 08,00- 17,00		Laden mit 3 Gängen Munition.
18,00		Verholen mit Lotsen nach Aalborg zum Bunkern.
30.6.40 07,00		Beginnen mit Bunkern
14,30		Bunkern beendet
1.7.40 06,00		Beginnen mit Übernahme von Truppen und Truppengut in 4 Gängen (Res.Flak Abtl. 223 und Feldbäckerei Komp. 602)
10,00		Geleitzugbesprechung.
13,20		Ende der Beladung,alles an Bord.
[illegible].00		Schwimmwesten-Musterung.Jeder Mann der Truppe ist im Besitz einer Schwimmweste.Flossraum genügend vorhanden. Es wurde Unterricht erteilt über:Handhabung der Rettungsgeräte,Anlegen der Schwimmwesten,Verhalten an Bord,besetzen der Posten,Alarmeinrichtungen und Signale. Verteilung der Truppe auf Rettungsflösse.
16,00		Verlassen mit Schlepperhilfe und unter Lotsenführung Aalborg.
17,00		Alarmübungen.
18,14		Lotse bei Hals Barre I von Bord.Schwimmwesten wurden angelegt.
18,20		Fahren nach Befehl der 3.Vorp.Flottille.
20,49	Kattegatt/Skagerak	Passieren Östre Flak Boje
2.7.40	Klares Wetter. W.Winde,l.bewegte See,Schiff rollte leicht.	
07,00		Qöderöbod passiert
08,59		Torbjörns "
11,37		Guldholmen "
14,55		Lysacker Fjord.Lotse an Bord.

Anlage zu AVI 4867 geh/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.7.40 15,30	O s l o Hafen	Schiff fest am Liegeplatz 16.Meldung an K.M.D. Oslo
16,20		Löschen Truppengut
22,30		Alles Truppengut gelöscht.
3.7.40 06,00	O s l o	Alle Truppen von Bord. Räume klar zum Löschen.
4.7.40 07,00- 21,00	wechselnd bewölkt, zeitw.Regen	Löschen Munition in 3 Gängen
5.7.40		desgl.
6.7.40		desgl.
8.7.40 07,00- 14,00		Löschen. Alles gelöscht
16,00		Erhalten Befehl, am 9.7.40 um 06,00 Uhr auf Reede zu ankern
9.7.40 06,00	fast wolkenlos.	Verlassen die Pier und gehen mit Lotsenhilfe auf Reede.
18,20		Erhalten Auslaufbefehl
10.7.40 05,00	stark bewölkt	Hieven Anker und laufen aus. Fahren nach Befehl der 5.Vorp.Flottille
06,09		Guldholmen passiert
18,49		Skagen passiert
21,03		Ankern auf Befehl auf Fredrikshavn Reede.
11.7.40 05,00	bedeckt,zeitw.Regen	Anker auf und nach Befehl weiter
10,19		Lotse an Bord.
10,26		Hals Leuchtturm passiert
11,40		Lotsenwechsel
12,15		Fliegeralarm.
12,32		Ankern auf Aalborg Reede.

(ohne Unterschrift)

Kriegsmarinedienststelle
O s l o

Oslo, den 7. April 1941.

Aktennotiz !

Angaben des Kapitäns G o h l k e von D. "Jersbek" über das Auseinanderreissen des Geleitzuges am 5.4.41. im Kattegat. -

Nach Verlassen des Nordausganges des Sundes am 4.4. nachmittags gegen 15 Uhr übernahmen 5 Geleitboote die Weitersicherung. Nach Durchsteuern verschiedener Kurse setzte am 5.4. gegen 1 Uhr sehr dicker Nebel ein. Sicht keine. D. "Gonzenheim", der vor "Jersbek" fuhr, legte sich quer zum Kurs r.w. 291°. "Gonzenheim" kam ausser Sicht, die übrigen Transporter und Geleitboote ebenfalls. Jn der Nähe blieb nur der als Sicherungsdampfer fahrende D. "Batawier III". Zeitweise wurden in der Ferne Nebelsignale gehört, Richtung war nicht auszumachen. Da die Logge des D. "Jersbek" unklar war, konnte die genaue Position des Schiffes nicht festgestellt werden. Funkpeilungen konnten keine genommen werden, da die Funkbaken bezw. Funkpeilstellen nicht in Betrieb sind. Es wurde nach Echolot gefahren. Um Transport und Schiff nicht zu gefährden, wurde beschlossen, zu ankern. Auf 32 m Wassertiefe wurde geankert. Am 5.4. 11 Uhr 25 klarte es etwas auf, es wurde Anker aufgegangen und Fahrt aufgenommen und mit dem Echolot weiter gelotet, der Kurs 291° fortgesetzt. Sichteten 12 Uhr 30 2 Vorpostenboote auf Nordkurs und zugleich den Feuerturm von Skagen. Dadurch hatten wir genaue Position und schlossen uns jetzt den beiden Vorpostenbooten an.

Notwendig bei einsetzendem Nebel ist ein dichteres Aufschliessen der einzelnen im Geleit fahrenden Schiffe und ein sofortiges Setzen von sehr starken Hecklampen, am besten hochkerzige Lampen, um in dichtem Nebel Fühlung mit dem Vordermann zu halten. Es wäre zu empfehlen, neben dem Durchgeben der Kurse auch die abzulaufenden Distanzen mit zu übermitteln. Notwendig ist, da die Schiffsoffiziere im Winkern wenig oder keine Übung haben, mindestens 1 Signalgast jedem Transporter an Bord zu geben. Die Aufmerksamkeit des Kapitäns und der Wachoffiziere ist in erster Linie ganz auf das sichere Fahren gerichtet. Eine Erleichterung wäre noch, wenn alle im Geleit fahrenden Transporter

AVI 3623/41

mit UK-Gerät ausgerüstet und mit einem FT-Gast besetzt würden.

Es erscheint notwendig, dass vor dem Fahren im Geleit die Kapitäne der Transporter auf dem Führerboot des Geleites zu einer kurzen Besprechung über alle auftauchenden Fragen zusammenkommen. Es würde dadurch ein kleiner Zeitverlust entstehen, der aber bei der klaren Übermittlung von Befehlen sich nachher beim Fahren wieder wettmachen würde. Wenn eine Besprechung nicht möglich ist, so könnten den Transportern die Befehle mittels Depeschenbeutel übergeben werden.

·D." K e l k h e i m !" (Stettin - Wasa - Stettin)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5.41	Schiff durch K.M.D.	übernommen. Beginn mit Einbau für Truppentransport
27.5.41	Hamburg	Einbau beendet. Lotsex an Bord 19,20 alles los, verlassen Hamburg mit Reiseziel Stettin
28.5.41	Hamburg - Stettin	1.25 - 9.35 pass. K.W. Kanal
29.5."	Stettin	10.25 Lotse vor Swinemünde an Bord. 15.20 Schiff bei Marine Ausrüstung Frauendorf fest. Ergänzen der Ausrüstung
31.5.41	-"-	15.43 - 16.45 Verholen zur Hedwigshütte und bunkern 92 to Kohlen.
1.6.41	-"-	7.05 - 7.5o Verholen zurück nach Frauendorf
7.6.41	-"-	15.35 - 16.5o Verholen zur Parnitz - W.-Seite.
8.6.41	-"-	16.15 - 18.25 Verholen zum Ladeplatz (Freihafen)
9[illegible].41	-"-	Laden von 6.oo - 19.3o folgende Formationen. 13.Inf.Reg. 379 mit 4 Offz. 191 Mann, 144 Pferden 14. " " 379 " 5 " 134 " 4./II 230 A R " 1 " 27 " 52 " SS. Werrkst.Kp. " 3 " 143 " nebst zugehörigen Fahrzeugen der Grössenklassen A, B, C, D.
10.6.41	Stettin	10,05 Lotse an Bord. 11,o5 alles los.
11.6.41	SO 4/5 O,r, (m) mässig bewegte See mässige Sicht	15,20 Lotse b. Swinemünde von Bord 6,42 Ölandsrev Fsch. pass. 21,38 Gotska Sandö 108°, 15 cm ab.
12.6.41	S O 5/2 o, f Leicht bewegte See	9,25 Lotse bei Utö an Bord 16,30 Ankern bei Medelklubb wegen Nebel 22.25 Anker auf
13[illegible].41	West 2/3 c/o gute Sicht	12.10 - 15.2o Anklam wegen Nebel 17,22 Lotse
14.6.41	Leicht bewegte See Waasa	an Bord 20,18 Schiff am Pier fest. 20,45 Löschbeginn 5,oo Entladung der Truppen und Fahrzeuge beendet. (6.30 Arbeitskommando von Bord.)
	Süd 3/4 e, gute Sicht Leicht bewegte See	7.oo Lotse an Bord 7.27 alles los. 10.43 Lotse bei Norskär von Bord
14.6.41	Süd 3/4 1.bew.See gute Sicht	19,31 Yttergrund Frb. zw. 6 8° 18 sm. ab
15.6.41	Süd 3 C ~~xxxxxxxxx~~ leicht bewegte See / f, o	2,45 - 4,45 Ankern wegen Nebel b. Enskär 5.oo Lotse an Bord, 11,47 Lotse b.Utö von Bord 14.3o Bogskär r/v 310° 7 sm. ab.
16.6.41	o, f, schlechte Sicht Leicht bewegte See C, gute Sicht	0.30 - 3,21 Nebelfahrt 6.45 - 9.11 Nebelfahrt 17.oo Ölandsrev Fsch. pass.
17.6.41	SSW) 2/3 e f, o WNW) mässige Sicht	1.35 - 3.47 Nebelfahrt. 8.5o Lotse bei Swinemünde an Bord. 13.30 Schiff in Stettin (Unterwiek) fest Ende der Reise.

gez. Hansen
Kapt.

gez. Hemje
1.Offizier

D/0195

Abschrift

D. "Kellerwald Stettin, den 7. Mai 1940

An die

Kriegsmarinedienststelle

Oslo

zu Händen von Herrn Korvettenkapitän Lehmann

Bericht über Fahrt und Lotsenverhältnisse von Oslo durch die schwedischen Schären und Hoheitsgebiete nach Deutschland via Sund.

Freitag, den 3. Mai 04-17 Uhr verlassen zusammen mit den Dampfern "Scharhörn", "Philipp Heineken" und "Tucuman" die Reede von Oslo, um durch schwedische Hoheitsgewässer nach deutschen Häfen zu fahren. Laut Segelorder war keine Anweisung erteilt, Durchfahrt durch Belt oder Sund zu nehmen. Da wir uns aber im Schutze schwedischer Gewässer bewegen sollten, war für uns, da nach Stettin bestimmt, der Weg durch den Sund selbstverständlich. Irgendwelche Anweisungen, ob Belt oder Sund oder die schwedische Küste durch Minen gefährdet oder gesperrt sind, hatten wir nicht. Geleit war für die 4 Schiffe nur von Dröback bis zur schwedischen Hoheitsgewässern angefordert, aber bei Dröback dann nicht zur Stelle. 05-55 Uhr passierten Dröback, setzten Fahrt auch ohne Geleit sofort weiter fort, steuerten innerhalb der norwegischen Schären nach schwedischem Gebiet bei Strömstad. Während der Fahrt dorthin überflog und umkreiste unsere 4 Schiffe mehrfach ein deutscher Flieger, wahrscheinlich auf der Suche nach etwaigen feindlichen U-Booten in der Nähe unserer Schiffe. 10-26 Uhr stoppten in schwedischem Hoheitsgebiete bei der Nord Hällsö Insel in der Nähe von Strömstad. Lagen als letztes Schiff, während "Scharhörn" an der Spitze stand. 10-30 Uhr kam schwedisches Torpedoboot Nr. 10 Name: "Wachtmeister" mit hoher Fahrt aus den Schären bei Strömstad gelaufen und setzte Signal: "Stoppen Sie sofort Maschine". Alle 4 Schiffe hatten schon vorher gestoppt, auch lag ein Lotsenkutter bereits bei "Scharhörn" längsseits. Torpedoboot legte sich mit besetzten Geschützen vor die Flottille unserer 4 Schiffe. Inzwischen bei uns schwedischer Lotse Sylvander an Bord. 1 Offizier, 1 bewaffneter Matrose sowie 1 Hilfsoffizier kamen nach einiger Zeit mit Barkasse vom Torpedoboot auch zu uns am Bord. Der Offizier, ein Leutnanz z.See sprach und verstand einigermassen Deutsch. Er nahm Einsicht in die Schiffspapiere, verlangte dann, dass die beiden M.G. und Flakgeschütze abmontiert und nebst Munition versiegelt werden müssten, wobei er erklärte, dass wir in schwedischen Gewässern unter schwedischem Schutz fahren würden. Eine Äusserung, der grösste

Beachtung

Beachtung geschenkt werden sollte. Aus denselbem Grunde musste später trotz unserer Proteste auch unsere Antenne abmontiert und zusammengerollt werden, während der Sender versiegelt wurde. I m Falle dringender Gefahr war für das Schiff bei abgenommener Antenne jetzt keine Möglichkeit mehr, unter Bruch des Siegels SOS zu geben. Wir verwiesen ausdrücklich hierauf, der Einwand wurde abgewiesen mit der Begründung, dass überall schwedische Stationen seien, die die Schiffe im Auge behielten und das Notwendige dann veranlassen würden, um Hilfe zu leisten. Herr Kapitän Jansen gab einen schriftlichen Protest gegen die Abnahme der Antenne an die Zollbehörde in Strömstad, sowie das Generalkonsulat in Gothenburg zwecks Weiterverfolgung der Angelegenheit. Protest geht in erster Linie die Zollbehörde ab, da diese, nachdem der Seeoffizier das Schiff,unter Zurücklassung des bewaffneten Matrosen als Wache, verlassen hatte, an Bord kam und dieses Ansinnen stellte und durchsetzte. Von Zollbehörde wurden auch MG., Flakgeschütz und Munition versiegelt, während die Flakbedienung ihre Karabiner mit 120 Schuss Munition für evt. Minenabschuss belassen wurden. 14-20 treiben bei Käbblinggarne mit allen 4 Schiffen, haben Erlaubnis, weiter zu fahren. Warten noch auf Abfertigung von "Tucuman" 15-30 Uhr setzten alle Schiffe zusammen, jedes Schiff mit einem Lotsen besetzt, die Fahrt innerhalb der Schären fort.Das Torpedoboot begleitete uns hinten. Um 17 - 40 Uhr, kurz bevor wir in offenes Wasser kamen, wurde unser Begleitmatrose wieder vom T-Boot abgeholt und an Bord genommen. 19-45 Uhr ging unser Lotse Sylvander, ebenso wie die Lotsen der drei übrigen Schiffe, bei Gäven von Bord, da hier ihr Revier endete. Nur Scharhörn, welche wieder an der Spitze lag, erhielt einen neuen Lotsen, weitere Lotsen waren zurzeit nicht verfügbar. Setzten daher Fahrt hinter "Scharhörn" auch ohne Lotsen fort. Als erstes Schiff fuhr "Scharhörn" als 2. "Heineken", 3. "Tucuman" und den Schluss bildete "Kellerwald". An der Innenseite, stets mehr nach Land zu und vorderlicher stehend, fuhr das schwedische T-Boot Nr. 10. Ein etwas merkwürdiger Schutz neutraler Hoheitsgewässer. Um diesen für Schiffe innerhalb der Hoheitsgewässer sicher auszuüben, hätte das Boot an der Grenze der Hoheitsgewässer fahren müssen.

Unser

Unser Eindruck war jedenfalls, dass das T-Boot, sobald die offene See die Hoheitsgrenze bildete, sich in vorsichtiger Entfernung nach Land zu hielt. Das Wetter war wolkenlos, See fast ruhig. Um 20-15 Uhr überflog uns ein deutscher Seeaufklärer, von See kommend, eben innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. T-Boot Nr. 10 feuerte sofort einen blinden Warnungsschuss nach dem Flieger, der sich dann auch rasch entfernte und ausserhalb des schwedischen Seegebietes seine Kreise zog. Mit zunehmender Dunkelheit verloren wir "Scharhörn" immer mehr ausser Sicht, da diese hohe Fahrt lief, ohne sich weiter um die nachfolgenden Schiffe zu kümmern. "Tucuman" hatte Signal gesetzt: "Verringern Sie Ihre Fahrt", was aber von Scharhörn nicht befolgt wurde. So brachte der eine Lotse nur der "Scharhörn" Nutzen, während die drei anderen Schiffe ihr nicht folgen konnten und nun ohne jegliche Lotsenberatung weiter fahren mussten. Was an sich navigatorisch nicht allzu schwierig, aber jetzt unangenehm wurde, da wir noch vor völliger Dunkelheit einen geeigneten Ankerplatz aufsuchen mussten, wo wir sicher gegen U-Bootsgefahr liegen konnten. Andererseits dazu bei einbrechender Dunkelheit die Beratung eines ortskundigen Lotsen dienlich gewesen wäre. Um 21-30 Uhr bei leichtem Dunst in der Kimm, fast ruhige See und wolkenlosem Himmel morste das schwedische T-Boot zu "Tucuman" und "Heineken". Bedeutung des Morsespruches konnte von uns als letztes Schiff nicht abgenommen werden. Dann setzte das T-Boot welches seitlich von "Tucuman" weit vor uns stand, schnell seine Fahrt fort und bog in den Marstrand-Fjord ein. Da keine Feuer brannten, beschlossen ebenfalls in diesen Fjord einzulaufen und dort unter dem Schutze der Schären im Innern des Fjordes zu ankern. Bei letzter Dämmerung drehten 22-21 Uhr bei Hammuskär (Pater Noster-Leuchtturm) in den Fjord ein. Beim Eindrehen rief "Tucuman", welche inzwischen gestoppt hatte, "Vorsicht Minen!". Stoppten sofort, Anfrage bei "Tucuman", "Woher wissen Sie ?". Antwort: "Habe Warnung von schwedischen T-Boot bekommen", dass bei Einsteuerung in schwedischen Häfen Minengefahr sei"..Konnten leider selbst keine Anfrage bei dem uns doch sonst die ganze Zeit über begleitendem T-Boote mehr machen, da dieses unsere 3 Schiffe, trotzdem diese dauernd in den schwedischen Hoheitsgewässern bleiben, gerade jetzt, an exponiertester Stelle dem Zugriff jeden U-Bootes, welches die Neutralität zu brechen gewillt war, mit Sicherheit ausgesetzt, verlassen hatte. Das Das Boot war in der beginnenden letzten Dämmerung seit längerem in den Schären, Richtung Marstrand verschwunden. Es ist einwandfrei festzustellen, dass eine Kontrolle schwed. Hoheitsgebietes, dort wo sie nötig war, nicht stattfand, auch eine Angabe, wieweit Minen in den Schären lägen, uns vorenthalten wurde.

"Scharhörn" war mit südlichem Kurse ganz ausser Sicht. Ankerten deshalb 3/4 sml südlich Hamuskär Leuchtturm in 50 m Wasser innerhalb der schwedischen Gewässer. "Tucuman" und "Heineken" waren ebenfalls etwas weiter ausserhlab nach See zu an Anker gegangen. Schiff blieb wegen U-Bottgefahr abgeblendet. Nacht war wolkenlos und klar. Am nächsten Morgen, Sonnabend den 4.5. 06-08 Uhr Lotse Hellberge auf Lotsensignal hin an Bord. 06-15 Uhr setzten Reise in den schwedischen Gewässern fort. "Tucuman" folgte ebenfalls mit Lotse an Bord, während "Heinecken" etwas früher selbstständig alleine weiter gefahren war. Ziel und Richtung uns unbekannt. Wie unser Lotse aussagte, liegt eine Minensperre weiter nörlich vorder Enge des Marstrands-Fjord, sodass wir einige Meilen weiter im wirklichen Schutze der Schären hätten ankern können, sofern uns pflichtgemäss von dem T-Boote Mitteilung hierüber gemacht worden wäre, wenn es schon nicht gewillt war, das neutrale Gewässer bei der Einfahrt in den Fjord zu überwachen. Wetter am Sonnabend fast wolkenlos, klar, leichte Brise. See leicht bewegt. 07-40 Uhr erreichten Vinga-Lotsenstation, Lotsenwechsel, Lotse Benjamin Son an Bord. 09-55 Uhr pass. Nidingen Lchtt. 11-38 Uhr erreichten Varberg-Lotsenstation bei Subbetberget, Lotse geht von Bord, kein Lotse mehr für uns verfügbar, "Tucuman" bekam einen Lotsen. Fahren daher hinter "Tucuman" her. Mittagsposition: 57°02; N. 12°14' O. Mässig bewälkt. Südost Wind 5. Mässiger Seegang. Steuerten innerhalb des schwedischen Hoheitsgebietes südwärts. 15-20 pass. Halmstad, es herrschte OSO 5-6 mit mässigem Seegang, mässiger Bewölkung. Halmstad ist Lotsenstation, jedoch kein Lotsenboot in Sicht. "Tucuman" konnte ebenfalls seinen Lotsen nicht absetzen, fuhren weiter. 17-20 pass. Enge bei Vigaskär. 18-55 Uhr runden Kullen Lchtt. 20-55 pass. Kronberg-Schloss. OSO 4. Mässiger Seegang. Um 22-44 Uhr ankerten nördlich in der Nähe von Kopenhagen in 11m Wasser, um bei Tage einen Lotsen durch die Drogden zu nehmen. Schiff lag abgeblendet mit brennenden, stark abgeschirmten Ankerlampen wegen Fliegergefahr. "Tucuman" war nach Passieren von Helsingör an der schwedischen Seite geblieben, wahrscheinlich auf Veranlassung seines Lotsen.

Als Ergebnis der Erfahrung dieser ersten Fahrt mehrere Schiffe von Oslo aus durch die schwedischen Gewässer ergibt sich folgendes. Bis zur schwedischen Hoheitsgrenze in der Höhe von Fredrikshald dürfte sich vielleicht später Geleitempfhelen, da die Einsteuerung in die schwedischen Gewässer nur an bestimmte Punkte vor Strömstad gebunden ist. Weiter wäre es vielleicht ratsam, dass die Reihenfolge

der

der Schiffe festgelegt wird und diese die Verbindung unter einander nicht dadurch abreissen lassen, dass schnellere Dampfer ihre Geschwindigkeit benutzen, einfach wegzulaufen. Vor allem aber sit die Sicherstellung von Lotsen an den einzelnen Stationen unbedingt zu gewährleisten. Sofern einmal nur ein oder zwei Schiffe einen Lotsen bekommen, sollten diese an der Spitze fahren, die übrigen Schiffe in Kiellinie folgen und gehalten sein, sich den Anweisungen der mit Lotsen besetzten Schiffe unterzuordnen. Aufsuchen eines Ankerplatzes, zu Anker gehen und Fahren innerhalb der Hoheitsgewässer muss von allen zusammen fahrenden Schiffen genau nach Zeit und Vordermann befolgt werden. Ausserdem sollte bei denschwedischen Behörden darauf zu dringen sein, dass wenn schon Flakabwehr und Munition versiegelt werden sollen, auch ausreichender schwedischer Schutz innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer an ihre Stelle tritt, ein Schutz, der auch beim zu Anker liegen bewaffnet in Erscheinung tritt, oder die dem Schutze schwedischer Hoheitsgewässer anvertrauten Schiffe dort zu Anker bringt, wo sie natürlichen Schutz finden. Um alle diese Bedingungen durchzuführen und zu organisieren wäre es vielleicht rätlich, in Gotenburg, evt. beim Konsulat einen erfahrenen Schiffahrtsmann (Kapitän, Supercargo) zu stationieren. Der dann die erforderlichen Vorarbeiten in obiger Hinsicht leistet und fortlaufend dafür Sorge trägt, dass überalle schnell und reibungslos sich die Besetzung mit Lotsen, Abwicklung der militärischen und Zollformalitäten usw. vollzieht. Wozu nötig ist, dass die Stationen des Lotsenwechsels genau festgelegt werden und ständige Verbindung zwischen Oslo und diesem Verbindungsmanne in Gotenburg ist. Damit er in der Lage bleibt, seine Anordnungen rechtzeitig zu treffen, sobald ein Schiffsverband angemeldet wird. Auch die Zeiten zwecks Besetzung mit Lotsen in Übereinstimmung mit Oslo festlegen kann. Sind diese Fragen glöst, wird der Weg durch schwedische Gewässer nicht nur viel Geleit ersparen, sondern auch eine gewisse Sicherheit bieten. Sofern der Feind nicht gewillt ist, klar und offentsichtlich neutrales Gebiet zu verlezten. Was aber auch nur auf einem Teile des Weges, wo die Hoheitsgewässer an offenes Wasser, wie etwa bei Pater Noster, grenzen, ohne Schwierigkeiten überhaupt möglich ist. Praktisch braucht bis durch den Sund, von Strömstad ab, schwedisches Gebiet überhaupt nicht verlassen zu werden. Soweit uns ~~xxxx~~ ~~lässig~~ ersichtlich, sind die schwedischen Lotsen auch durchaus freundlich und zuverlässig, auch daspersönliche Verhandeln mit den Marineoffizieren und der Zollbehörde zeigte keine Spur von Animosität oder versteckter Gehässigkeit, sondern war absolut

freundlich

freundlich neutral, dass Bestimmungen, wie Versiegeln von Waffen und Munition, Abnehmen der Antenne, von ihnen ausgeführt werden mussten, lag an den Vorschriften ihrer vorgesetzten Behörden.

geh. Unterschrift
Supercargo D. "Kellerwald"
Leutnant zur See S

D."Kellerwald".

Stettin, den 7. Mai 1940.
Süpanzolverbd.

An die

Kriegsmarinedienststelle

S t e t t i n.

Bericht über Fahrt und Lotsenverhältnisse von Oslo durch die schwedischen Schären und Hoheitsgebiet nach Deutschland via Sund.

Freitag, den 3. Mai 04-17 Uhr verlassen zusammen mit den Dampfern "Scharhörn", "Philipp Heineken" und "Tucuman" die Reede von Oslo, um durch schwedische Hoheitsgewässer nach deutschen Häfen zu fahren. Laut Segelorder war keine Anweisung erteilt, Durchfahrt durch Belt oder Sund zu nehmen. Da wir uns aber im Schutze schwedischer Gewässer bewegen sollten, war für uns, da nach Stettin bestimmt, der Weg durch den Sund selbstverständlich. Irgendwelche Anweisungen, ob Belt oder Sund, oder die schwedische Küste durch Minen gefährdet oder gesperrt sind, hatten wir nicht. Geleit war für die 4 Schiffe nur von Dräbak bis zu schwedischen Hoheitsgewässern angefordert, aber bei Dröback dann nicht zur Stel le. 05-55 Uhr passierten Dröback, setzten Fahrt auch ohne Geleit so sofort weiter fort, steuerten innerhalb der norwegischen Schären na nach schwedischem Gebiet bei Strömstad. Während der Fahrt dorthin überflog und umkreiste unsere 4 Schiffe mehrfach ein deutscher Flieger, wahrscheinlich auf der Suche nach etwaigen feindlichen U-Booten in der Nähe unserer Schiffe. 10-26 Uhr stoppten in schwedischen Hoheitsgebieten bei der Nord Hällsö Insel in der Nähe von Stromstad. Lagen als letztes Schiff, während "Scharhörn" an der Spi Spitze stand. 10-30 Uhr kam schwedisches Torpedoboot Nr.10 Name: "Wachtmeister" mit hoher Fahrt aus den Schären bei Strömstad gelaufen und setzte Signal:"Stoppen Sie sofort Maschine". Alle 4 Schiffe hatten schon vorher gestoppt, auch lag ein Lotsenkutter bereits bei "Scharhörn" längsseit. Torpedoboot legte sich mit besetzten Geschützen vor die Flottille unserer 4 Schiffe. Inzwischen bei uns schwedischer Lotse Sylvander an Bord. 1 Offizier, 1 bewaffneter Matrose sowie 1 Hilfsoffizier kamen nach einiger Zeit mit Barkasse

Anlage zu AVI 2416 geh/40

—

vom Torpedoboot auch zu uns an Bord. Der Offizier, ein Leutnant z. See sprach und verstand einigermassen Deutsch. Er nahm Einsicht in die Schiffspapiere, verlangte dann, daß die beiden M.G. und Flakgeschü abmontiert und nebst Munition versiegelt werden müßten, wobei er erklärte, daß wir in schwedischen Gewässern unter schwedischem Schutz fahren würden. Eine Äußerung, der größte Beachtung geschenkt werden sollte. Aus demselben Grunde mußte später trotz unserer Proteste auch unsere Antenne abmontiert und zusammengerollt werden, während der Sender versiegelt wurde. Im Falle dringender Gefahr war für das Schiff bei abgenommener Antenne jetzt keine Möglichkeit mehr, unter Bruch des Siegels SOS zu geben. Wir verwiesen ausdrücklich hierauf, der Einwand wurde abgewiesen mit der Begründung, daß überall schwedisc Stationen seien, die die Schiffe im Auge behielten und das Notwendige dann veranlassen würden, um Hilfe zu leisten. Herr Kapitän Jansen gab einen schriftlichen Protest gegen die Abnahem der Antenne an die Zollbehörde in Strömstad, sowie das Generalkonsulat in Gothenburg zwecks Weiterverfolgung der Angelegenheit. Protest geht in erster Lini die Zollbehörde an, da diese, nachdem der Seeoffizier das Schiff unter Zurücklassung des bewaffneten Matrosen als Wache verlassen hatte, an Bord kam und dieses Ansinnen stellt und durchsetzte. Von Zollbehörde wurden auch M.G. Flakgeschütz und Munition versiegelt, während der Flakbedienung ihre Karabiner mit 120 Schuss Munition für evt. Minenabschuss belassen wurde. 14-20 Uhr treiben bei Käbblinggarne mit allen 4 Schiffen haben Erlaubnis, weiter zu fahren. Warten noch auf Abfertigung von "Tucuman", 15-30 Uhr setzten alle Schiffe zusammen, jedes Schiff mit einem Lotsen besetzt die Fahrt innerhalb der Schären fort. Das Torpedoboot begleitete uns hinten. Um 17-40 Uhr, kurz bevor wir in offenes Wasser kamen, wurde unser Begleitmatrose wieder vom T-Boot abgeholt und an Bord genommen. 19-54 Uhr ging unser Lotse Sylvander ebenso wie die Lotsen der drei übrigen Schiffe bei Cäven von Bord, da hier ihr Revier endete. Nur Scharhörn, welche wieder an der Spitze lag, erhielt einen neuen Botsen, weitere Lotsen waren zur Zeit nicht verfügbar. Setzten daher Fahrt hinter "Scharhörn" auch ohne Lotse fort. Als erstes Schiff fuhr "Scharhörn", als 2. "Heineken" 3. "Tucuman" und den Schluss bildete "Kellerwald". An der Innenseite stets mehr nach Land zu und vorderlicher stehend, fuhr das schwedische T-Boot Nr. 10. Ein etwas merkwürdiger Schutz neutraler Hoheitsgewässer Um diesen für Schiffe innerhalb der Hoheitsgewässer sicher auszuüben, hätte das Boot an der Grenze der Hoheitsgewässer fahren müssen.

Unser Eindruck war jedenfalls, daß das T-Boot, sobald die offene See die Hoheitsgrenze bildete, sich in vorsichtiger Entfernung nach Land zu hielt. Das Wetter war wolkenlos, klar, See fast ruhig. Um 20-15 Uhr überflog uns ein deutscher Seeaufklärer, von See kommend, eben innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. T-Boot Nr 10 feuerte sofort einen blinden Warnungsschuß nach dem Flieger, der dich dann auch rasch entfernte und außerhalb des schwedischen Seegebietes seine Kreise zog. Mit zunehmender Dunkelheit verloren wir "Scharhörn" immer mehr außer Sicht, da diese hohe Fahrt liefm ohne sich weiter um die nachfolgenden Schiffenzu kümmern. "Tucuman" hatte Signal gesetzt:" Verringer Sie Ihre Fahrt", was aber von Scharhörn nicht befolgt wurde. So brachte der eine Lotse nur der "Scharhörn" Nutzen, während die drei anderen Schiffe ihr nicht folgen konnten und nun ohne jegliche Lotsenberarung weiter fahren mußten. Was an sich navigatorisch nicht allzu schwierig war, aber jetzt unangenehm wurde, da wir noch vor völliger Dunkelheit einen geeigneten Ankerplatz aufsuchen mußten, wo wir sicher gegen U-Bootgefahr liegen konnten. Andrerseits dazu bei einbrechender Dunkelheit die Beratung eines ortskundigen Lotsen dienlich gewesen wäre. Um 21-30 Uhr bei leichtem Dunst in der Kimm, fast ruhiger See und wolkenloser Himmel morste das schwedische T-Boot zu "Tucuman" und "Heineken". Bedeutung des Morsespruches konnte von uns als letztes Schiff nicht abgenommen werden. Dann setzte das T-Boot, welchse seitlich von "Tucuman" weit vor uns stand, schnell seine Fahrt fort und bog inden Marstrand:Fjord ein. Da keine Feuer brannten, beschlossen ebenfalls in diesen Fjord einzulaufen und dort unter dem Schutze der Schären im Innern des Fjords zu ankern. Bei letzter Dämmerung drehten 22-12 Uhr bei Hammuskär Pater Noster-Leuchtturm in den Fjord ein. Beim Eindrehen rief "Tucuman", welche inzwischen gestoppt hatte, "Vorsicht Minen". Stoppten sofort, Anfrage bei "Tucuman" woher wissen Sie?2 Antwort:"Habe Warnung von schwedischem T-Boot bekommen", daß bei Einsteuerung in schwedische Häfen Minengefahr sei." Konnten leider selbst keine Anfrage bei dem uns doch sonst die ganze Zeit über begleitendem T-Boote mehr machen, da dieses unsere 3 Schiffe, trotzdem diese dauernd in den schwedischen Hoheitsgewässern blieben, gerade jetzt, an exponiertester Stelle dem Zugriff jeden U-Bootes, welches die Neutralität zu brechen gewillt war mit Sicherheit ausgesetzt, verlassen hatte. Das Boot war in der beginnenden letzten Dämmerung seit längerem bereits in den Schären, Richtung Marstrand verschwunden. Es ist also festzu-

zustellen, daß eine Kontrolle schwedischen Hoheitsgebietes dort wo sie recht nötig war, nicht stattfand auch eine präzise Angabe, wie weit Minen in den Schären lagen, uns vorenthalten wurde. "Scharhörn" war mit südlichem Kurse ganz außer Sicht. Ankerten deshalb 3/4 sml. südlich Hamuskär Leuchtturm in 50 m Wasser innerhalb der schwedischen Gewässer. "Tucuman" und "Heineken" waren ebenfalls etwas weiter außerhalb nach See zu an Anker gegangen. Sc Schiff blieb wegen U-Bootgefahr abgeblendet. Nacht war wolkenlos und klar. Am nächsten Morgen, 4.5. 06-08 Uhr Lotse Hellberge auf Lotsensignal hin an Bord. 06-15 Uhr setzten Reise in den schwedischen Gewässern fort. "Tucuman" folgte ebenfalls(alleine) mit Lotse an Bord, während "Heineken" etwas früher selbstständig alleine weiter gefahren war. Ziel und Richtung uns unbekannt. Wie unser Lotse aussagte, liegt eine Minensperre weiter nördlich vor der Enge des Marstrands-Fjords, so daß wir einige Meilen weiter im wirklichen Schutze der Schären hätten ankern können, sofern uns pflichtgemäß von dem T-Boote Mitteilung hierüber gemacht worden wäre, wenn es schon nicht gewollt war, das neutrale Gewässer bei der Einfahrt in den Fjord zu überwachen. Wetter am Sonnabend fast wolkenlos, klar, leichte Brise. See leicht bewegt. 7-40 Uhr erreichten Vinga-Lotsenstation, Lotsenwechsel, Lotse Benjamin Son an Bord. 09-55 Uhr pass. Nidingen Lchtt. 11-38 Uhr erreichten Varberg-Lotsenstation bei Subbetberget, Lotse geht von Bord, kein Lotse mehr für uns verfügbar, "Tucuman" bekam einen Lotsen. Fahren daher hinter "Tucuman" her. Mittagsposition: 57°02 N. 12°14 O. Mäßig bewölkt. Südost Wind 5. Mäßiger Seegang. Steuerten innerhalb des schwedischen Hoheitsgebietes südwärts. 15-20 Uhr pass. Halmstad, es herrschte OSO 5-6 mit mäßigem Seegang Mäßiger Bewölkung. Halmstad ist Lotsenstation, jedoch kein Lotsenboot in Sicht. "Tucuman" konnte ebenfalls seinen Lotsen nicht absetzen, fuhren weiter. 17-20 pass. Enge bei Vigaskär. 18-55 Uhr runden Kullen-Lchtt. 20-55 pass. Kronberg-Schloss. OSO 4. Mäßiger Seegang. Um 22-44 Uhr ankerten nördlich in der Nähe von Kopenhagen in 11 m Wasser, um bei Tage einen Lotsen durch die Drogden zu nehmen. Schiff lag abgeblendet mit brennendem, stark abgeschirmten Ankerlampen wegen Fliegergefahr. "Tucuman" war nach pass. von Helsingör an der schwedischen Seite geblieben, wahrscheinlich auf Veranlassung seines Lotsen.

Als Ergebnis der Erfahrung dieser ersten Fahrt mehrere Schiffe von Oslo aus durch die schwedischen Gewässer ergibt sich folgendes.

Bis zur schwedischen Hoheitsgrenze in der Höhe von Frederikshald dürfte sich vielleicht später Geleit empfehlen, da die Einsteuerung in die schwedischen Gewässer nur an bestimmte Punkte vor Strömstad gebunden ist. Weiter wäre es ratsam, daß die Reihenfolge der Schiffe festgelegt wird und diese die Verbindung unter einander nicht dadurch abreisen lassen, daß schnellere Dampfer ihre Geschwindigkeit benutzen, einfach wegzulaufen. Vor allem aber ist die Sicherstellung von Lotsen an den einzelnen Stationen anbedingt zu gewährleisten. Sofern einmal nur ein oder zwei Schiffe einen Lotsen bekommen, sollten diese an der Spitze fahren, die übrigen Schiffe in Kiellinie folgen und gehalten sein, sich den Anweisungen der mit Lotsen besetzten Schiffe unterzuordnen. Aufsuchen eines Ankerplatzes, zu Anker gehen und fahren innerhalb der Hoheitsgewässer muß von allen zusammen fahrenden Schiffen genau nach Zeit und Vordermann befolgt werden. Außerdem sollte bei den schwedischen Behörden darauf zu dringen sein, daß wenn schon Flakabwehr und Munition versiegelt werden sollen, auch ausreichender schweischer Schutz innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer an ihre Stelle tritt, ein Schutz, der auch beim zu Anker liegen bewaffnet in Erscheinung tritt, oder die dem Schutze schwedischer Hoheitsgewässer anvertrauten Schiffe dort zu Anker bringt, wo sie natürlichen Schutz finden. Um alle diese Bedingungen durchzuführen und zu organisieren, wäre es vielleicht rätlich, in Gothenburg, evt. beim Konsulat einen erfahrenen Schifffahrtsmann (Kapitän, Supercargo) zu stationieren. Der dann die erforderlichen Vorarbeiten in obiger Hinsicht leistet und fortlaufend dafür Sorge trägt, daß überall schnell und reibungslos sich die Besetzung mit Lotsen, Abwicklung der militärischen und Zollformalitäten usw. vollzieht. Wozu nötig ist, daß die Stationen des Lotsenwechsels genau festgelegt werden. Ständigg Verbindung zwischen Oslo und diesem Verbindungsmanne in Gothenburg ist. Damit er in der Lage bleibt, seine Anordnungen rechtzeitig zu treffen, sobald ein Schiffsverband angemeldet wird. Auch die Zeiten zwecks Besetzung mit Lotsen in Übereinstimmung mit Oslo festlegen kann. Sind diese Frage gelöst, wird der Weg durch schwedische Gewässer nicht nur viel Geleit ersparen, sondern auch eine gewisse Sicherheit bieten. Sofern der Feind nicht gewillt ist, klar und offensichtlich neutrales Gebiet zu verletzen. Was aber auch nur auf einem Teile des Weges, wo die Hoheitsgewässer an offenes Wasser, wie etwa bei Pater Noster, grenzen, ohne Schwierigkeiten überhaupt möglich ist. Praktisch braucht bis durch

durch den Sund, von Strömstad ab, schwedisches Gebiet überhaupt nicht verlassen zunwerden. Soweit uns ersichtlich, sind die schwedischen Lotsen auch durchaus freundlich und zuverlässig, auch das persönliche Verhandeln mit den Marineoffizieren und der Zollbehörde zeigte keine Spur von versteckter Gehässigkeit, sondern war absolut freundlich neutral, daß Bestimmungen, wie Versiegeln von Waffen und Munition, Abnehmen der Antenne, von ihnen ausgeführt werden mußten, lag an den Vorschriften ihrer vorgesetzten Behörde.

gez.: Schumacher.
Supercargo D."Kellerwald"
Leutnant zur See S.

D."Kellerwald".
48. Reise.

An Bord, den 3. Mai 1940

An die

Zolldirektion

Strömstad

Ich verpflichte mich als Führer des deutschen Dampfers " Kellerwald " die Sendeanlage der Funkstation bei normalen Verlauf der Reise nicht in Betrieb zu nehmen.

Ich protestiere aber schärfstens gegen die Plombierung der Funkstation sowie gegen die völlige Heruternahme der Antenne, da mir dadurch jegliche Möglichkeit genommen wird im Ernstfalle irgendwelche SOS-Notrufe aussenden zu können.

gez.: Jansen
Kapitän.

1 Abschrift an das Deutsche Generalkonsulat,
Gotenburg

1 Durchschlag an K.M.D. Stettin.

2. Heft

Kriegstagebuch

D. "Kellerwald"

1940

10.3. 16,48 Uhr ab Hamburg nach Bremen.

11.3. 8,30 K.M.D. Bremen, Korv.Kapt.Richards

12.3. 10,11 ab Bremen nach Hamburg.
13,00 K.M.D. Hamburg Oberleutnant Roegner.

13.3. 12,00 an Bord D "Kellerwald" Schuppen 72
67 Mann sind mit der Ausrüstung des Schiffes beschäftigt.

14.3. 8 Mann von Land mit Aufklaren der RHume beschäftigt. 19,00 durch Herrn Linsa Befehl zum Auslaufen. 21,05 ab Hamburg elbabwärts.

15.3. 1,30 ankern bei Brunsbüttel.
10,25 bis 11,35 liegen in der Schleuse zu Brunsbüttelkoog. Dampfen alsdann durch den K. W.Kanal ostwärts. 17,55 bis 19,02 liegen in der Schleuse zu Holtenau.
Erhalten von der K.M.D. Befehl zum Ankern auf der Reede von Holtenau.
18,17 ankern auf der Reede von Holtenau.

16.3. Liegen auf der Reede Holtenau vor Anker.

17.3. do.

18.3. "

19.3. Wind $So^{1.4/3}$ diesig 10,30 erhalten Befehl zum "Deckklarmachen"
14,05 Anker auf, dampfen im Geleitzuge ostwärts.

20.3. Wind südl. flau, diesiges Wetter 6,12 Darßer Ort passiert.
11,20 bei Arkona von dem Geleitzuge entlassen.
12,00 Arkona 251°.
18,46 ankern südlich Oderbank Süd.

Anlage zu AVI 2022 geh/40

21.3. S^1. 2/ Nebel diesig 11,55 Anker auf, dampfen ostwärts
im Geleit der "Hessen".
23,55 Scholpin ~~zurück~~ querab.

22.3. S^1. 2/3 Nebel diesig Auf dem Wege nach Gotenhafen.
Eis. 10,00 Hela quer, liegen im Eis fest.

23.3. Umlaufende Sturmwinde, Nebel, Eis. 17,30 Uhr Gotenhafen fest.

24.3. - 2.4.40 L-iegen in Gotenhafen.

Gotenhafen, den 2.4.1940
gez. Unterschrift
Supercargo.

Kriegstagebuch.

Dampfer "K e l l e r w a l d"

1940

2.4. Gotenhafen 16,00 Uhr Übergabe von D. "Kellerwald" und seiner Marine-Ausrüstung durch Supercargo Duken an Supercargo Herbert Krause.

3.4. " 08,00 Uhr bis 6.4. Supercargo Herbert Krause an Bord. Mannschaften beim Einrichten der Zwischendecks für die Truppen, Abteilung von Unterkunftsräumen für Offiziere, Verteilen der Schwimmwesten und Rettungsflöße. Bau eines festen Dammes (Knüppel und Asche) zum Heranfahren der Fahrzeuge über das Sandgelände.

7.4. 0800 Gotenhafen Mannschaft öffnet Ladeluken.
1000 Besprechung mit den Vorkommandos.
2100 Eintreffen der Truppen und Fahrzeuge.
2115 Beginn der Beladung. 24 Offz.1077 Mannsch.

8.4. 0730 Gotenhafen Ende der Beladung 100 Pferde, 50 Fahrzeuge
0740 Abfahrbereit. Tiefgang: V 12'0" H 18'5"
0830 Lotse Lingmann an Bord, Schlepper "Glettkau" und "Oliva" zum Abtauen.
0840 Abfahrt von Gotenhafen.
0905 See Lotse von Bord. 0906 pass.Hafeneinfahrt.
10c1 Wind Ost 3 leicht bewölkt leicht bewegte See. Hela Frtm.338 Grad, Abstand 1,5 sm Reiseziel: Oslo. Am 9.4. um 17,00 M.E.Z südlich Kjels Nor Frtm. stehen.

1340		Rixhöft Frtm.	quer	180 Grad,	Abstand	5,0 sm
1540		Stelo "	"	168 "	"	3,7 "
1717	Wind OSO 3	Scholpin "	"	346 "	"	4,5 "
1852		Stolpmünde"	"	151 "	"	5,1 "
1949	gute Sicht	Jershöft "	"	158 "	"	2,2 "
2030		Rügenwalde"		158 "	"	5,0 "
2220		Funkenhagen		158 "	"	10,0 "

2240 Wind umlaufend 1, Schiff fest im Eis. Versuchen durch Maschinenmanöver in freies Wasser zu gelangen.

9.4. 0100 heiter Schiff wieder in Fahrt.

0228	ruhige See	Groß Horst Fr.	quer	195 Grad,	Abstand	23,5 sm
0738	gute Sicht	Rangow Frtm.		185 "	"	6,5
0820		Arcona "	"	185 "	"	2,0
0920		Dornbusch "	"	162 "	"	4,0

1203 Ost 2,leicht Sperrlotse an Bord. Gjedser Sperre.

1250	bewegte See	Sperrlotse von Bord.				sm
1630	gute Sicht	Marienleuchte Frtm	quer	210 Grad,	Abst.	2,2
1706		Wester Markelsdorf Frtm.		210 "	"	3,5

1800 Eintreffen am Sammelplatz.
1908 Sperrlotse Böhm an Bord.
1958 Windstille Passieren Kjels Nor Frtm. quer 294 Grad.
2034 glatte See. Passieren Süd-Feuerschiff der Minensperre.
2059 gute Sicht " Nord- " " "
kein Mondschein Lotse von Bord.

2150

	2150		Transkjär Fr.282 Grad,Abstand 2,5 sm.
	2220		Zuruf von Vorpostenboot: Sammelfahrt 5 sm morgen früh Ausgang Belt Geleitzug in 4 Reihen.
	2300		Hov Feuer quer 282 Grad,Abstand 2,8 sm
	2343	Windstille	Langelands Ore Feuer 143 Grad Abstand 2,8 sm.
		glatte See	
10.4.	0141	gute Sicht	Passieren Halskow Feuerschiff, Abstand 1 sm
	0400		" Romsö Feuer 239 Grad " " 2 sm
	0605		Revnäs Feuer quer 90 Grad, Abstand 1,5 sm Bei Tagesanbruch Sicht schlechter werdend. Mitlaufende Schiffe aus Sicht gekommen.
	0615	Nebel	Geben Nebelsignale und fahren langsam bzw. Maschine gestoppt.
	0814	Nebel	Passieren Leveret NW-Boje an B.B.
	1018	Nebel	Nebensignale von zu Anker liegenden Schiffen voraus. Ankern mit B.B.Anker, 60 Faden Kette in 25 Meter Wasser.
	1325	diesig	Anker auf. Setzen Reise fort.
	2332	NW 4,gute Sicht	Vinga Feuer quer 60 Grad,Abstand 5,0 sm.
11.4.	0257		Hättan Feuer quer 73 Grad,Abstand 7,5 sm
	0530		Väderöbod Frtm. 71 " " 5,0 "
	0705	Wind Nord 5	Ursholm " 72 " " 9,0 "
	0750	ziemlich grobe See, gute Sicht.	Beobachten wie der an B.B.Seite (einen Strich achterlicher als quer in ca. 4 - 5 sm Abstand) mitlaufende Dampfer "Jonia" im Sinken ist. Nach Meldung ~~des~~ eines Postens am Heck hat dieser eine hohe Wassersäule an dem Schiff emporsteigen sehen. Heck der "Jonia" bleibt dann so quer zur See liegen. Da "Jonia" weder SOS funkt noch ein Flaggensignal zeigt, wird von Dampfer "Kellerwald" um 0602 M.G.Z. auf der 600 Meter Welle folgender Funkspruch gegeben: "TTT- TTT Jonia im Sinken, Position 58'50 Nord 10'35 Ost." "Kellerwald" führt Zich-Zack-Kurs - auf "Jonia" wird wegen der an Bord befindlichen 1102 Mann Truppen nicht Kurs genommen. Zwei deutsche Vorpostenboote kommen voraus in Sicht und halten auf "Jonia" zu.
	0848		0648 M.G.Z. gibt "Jonia" "SOS Torpedotreffer, Schiff sinkt. Position: 58'50 Nord 11'30 Ost Sofortige Hilfe nötig. Kein Empfang.
	0902	"	0702 M.G.Z. von "Jonia" - Hilfe ist in der Nähe.
	0909	"	0709 M.G.Z. Anruf von ? an "Jonia" - Wie lange haben Sie noch Zeit? —— Antwort von "Jonia" — Wir haben noch 1/2 Stunde Zeit. Während dieser ganzen Zeit fahren Zickzackkurse vor dem Eingang zum Oslofjord.
	1000		Passieren Insel Struten.
	1200	heiter	Passieren Insel Bastöy.
	1520		Erreichen Nordspitze der Insel Nesodden, warten auf Befehl zum Einlaufen nach Oslo.
	16,30		Befehl: In den Hafen einlaufen.
	1700		Passieren Hafeneinfahrt.
	19,18	Oslo	Schiff fest an Kai.
	19,20		Beginnen mit dem Entladen der Truppen u. Fahrzeuge.
12.4. bis	05,00	Oslo	Ende der Entladung von Truppen u. Fahrzeugen.

gez. Herbert Krause, Supercargo
D. "Kellerwald".

Kriegstagebuch D. "K e l l e r w a l d"

1940 Alle Zeiten M.E.Z.Sommerzeit.

12.April	Oslo	heiter	Vom 12.4. 10,30 bis 23.4.420,30 Uhr	Entladen 252,5 tons Wehrmachtsgut (Proviant), sowie restliches Truppengut(Proviant u.Bekleidung)
13. "	"	trocken		
14. "	"	trübe,bedeckt		
	0830			Lotse Magnusson an Bord. Holen mit Hilfe des Schleppers "Bredfjord" vom Kai. Verholen nach dem Lysaker-Fjord.
	0930			Gehen im Lysaker-Fjord zu Anker.
14/17."	Lysaker Fjord trübe. Regen.			
17. "	0730	Lys.Fjord		Erhalten Befehl zu sofortiger Abfahrtbereitschaft, die um
	1430	"		in 2-stündige Fahrtbereitschaft geändert wird.
18. "	0900	"		Erhalten um 09,00 Uhr Geleitbefehl. Geleitzug: 1."Kellerwald", 2. "Rosario", 3. "Porto Alegre" & 4. "España". (8 Vorpostenboote zum Geleit).
	1200	"		Signal: N T = Anker lichten.
	1213	"		Anker auf.Steuern nach Anweisung des Führers des Geleits.
	1726	Oslo Fj. Wind S 4, wolkig, erst diesig		passieren Insel Rauöy
	2040	See, gute S. Wind umlfd. 1/2		passieren Torbjörns, steuern im Kielwasser des Führers des Geleits.
19. "	0605	See,gute S.		pass. Skagen Fsch. g 205° , 1 sm ab.
	0925	" Wind SO 5 grobe See ztw.Regen.		pass. Laso-Tringel Fsch., nahebei. 0830 auf etwa 57° 34'n 11° 12'0, 10,12 Uhr auf etwa 57° 22'N 11° 25'0, 11,10 und 11,20 Uhr auf etwa 57° 14'N 11° 31'0 starke Erschütterungen im Schiff, die anscheinend von Detonationen herrühren.
	1200			Br= 57° 07'N Lg. 11°35'0
	17,50	Wind SW 6		Kullen Frtm. quer Plg. 77°, Abstand 4 sm.
	2007	bedeckt		passieren Kronborg Schloß, 05 sm ab.
	2100			- " - von Feuerturm 0,8 sm ab.
	2221	Wind SSW 5 bedeckt		ankern bei Middelgrund Fort Kreuzplg.Middelgrund Frtm 214°, Flak Fort Frtm 175°
20. "	0528			Anker auf, Setzen Reise im Geleit fort.
	0606	Wind SW 5		Lotse Fr.Landt an Bord. Steuern durch die Droyden Rinne.
	0705	heiter, trocken		passieren Nordre Röse, 0,5 sm ab.
	0743	mäßig bewegte See		Lotse von Bord. Steuern im Kielwasser des Führers des Geleits.

20.4.	0952	mäßig bewegte See.	Passieren Lotsendampfer: Minensperre Sund.
	1000 bis 1041	leicht "	" Fahren durch d. Sperre im Kielwasser des Geleits.
	1100	heiter	Aus dem Geleit entlassen.
	1115		Nehmen Kurs auf Arcona.
	1139	Wind westl. 4/1 leicht bewegt. See.	Da keine Order vorlag, senden folgendes Telegramm: Verschlüsselt. Bin auf dem Wege nach Kap Arcona, bitten um Bestimmungshafen.
	1430	klar, trocken	Kap Arcona Frtm Plg. 225° , 5 sm ab. Warten auf Befehl.
	1914		Erhalten Telegramm: Bestimmungshafen Stettin B.S.O.
	1935	Wind SO 1 -2	Setzen Reise nach Stettin fort.
	2344	glatte See	Sperrlotse Schacht an Bord.
21.4.	0038		pass. Swinemünde Außenmole
	0047		Lotse Magedburg an Bord, Sperrlotse von Bord.
	0150		pass. Haffeinfahrt.
	0400		pass. Feldmühle
	0420		Schlepper "Maris" ↳ vorne fest.
	0438		Schlepper "Leitholm" hinten fest.
	0540		Lotse von Bord. Schiff fest bei Frauendorf, mit St.B. Seite an den Pfählen.

Gesamtdistanz: Oslo - Stettin = 483 sm.
Tiefgangen: V. 10' 0'' H. 16' 6''

gez. Herbert Krause,
Supercargo D."Kellerwald"

KODAK SAFETY

B. " Kellerwald ".

21.4.40	0540	Stettin.	Ankunft Stettin, fest in Frauendorf.
	1815-1955	"	Verholen von Frauendorf nach d. Dunzig-Kai. Lotse Klein, Schlepper "Harm" u. "Neptun".
22.4.40.	1000-1102	"	Verholen vom Dunzig nach dem Nordkai. Lotse Wille, Schlepper "Hedwig" u. "Willy". Mannschaft macht Schiff ladeklar. Geben Ausrüstung ab ans Lager: Einbauten aus L I 2 ZD, L II 2. ZD. Luke V 1.u.2.D.
	1700-0400	"	Zimmerleute bauen Pritschen und bauen 50 Pferdestände in LV 1. ZD ein.
24.4.40.	0600-2200	"	Nehmen Truppen u. Fahrzeuge an Bord.
	2350-0110	"	Verholen vom Nordkai nach Frauendorf. Lotse Meyer.Schlepper "Neptun"
	1430	"	Erhalten Befehl: Auslaufen 1800, Treffpunkt 25/4 1400
	1800	"	Lotse Hinz an Bord.
	1820	"	Schiff los. Abfahrt von Frauendorf ohne Schlepper . Schiff dreht quer in den Strom,Schlepper "Hedwig" vorne fest, ein zweiter Schlepper vorn, Schiff wieder richtig im Strom.
	1837	"	Schlepper "Hedwig" los.
	2210	"	Briefl. Befehl an Bord: Trffpunkt 25/4. nicht 14,00, sondern 16,00 Uhr. Hafenlotse von Bord. Sperrlotse Drewes an Bord.
	2310	See.	Sperrlotse von Bord.
25.4.40.	0443	"	Arcona Fr. 180°, Dornbusch Fr. 236°
	0830-0918	"	Passieren Gjedser - Sperre.
	1200		S= 54° 28 N 11° 34 O.
	1600		Treffpunkt: Kjels-Nor 351° 4,5 Sm ab.
	1600-1750		
	heiter, trocken, leicht bewegte See.		Liegen und warten ab, weiteren Befehl. Erhalten Geleitzugbefehl. 1750 bilden Geleitzug. 1."Kellerwald" 2. "Rosario" 3."Tucuman"
	1750	See.	Setzen Reise im Geleit(Kielinie)fort.
	1850	Wind Ost4/5.	
			pass. Belt Süd Frsch.
	1838	bewölkt, gute Sicht.	pass. Belt Nord Frsch.
	1915m.	bew. See.	
			Tranksjär Fr.quer 287° 2,5 Sm ab.
	2141		HalskovRev. Frsch. nahebei an St.B.
26.4.40.	0010		Revsnäs Riff 90° 1,5 Sm ab.
	0310	Wind Ost4/5	
			Schultz Grund Frsch. nahebei pass.
	0415	Ost 3/4	Befehl: Dwarslinie sofort bilden.
	0847	bedeckt	Pass. Anholt Knob Frsch. nahebei
	1200	l. bewegte See.	S. 57° 14 N
	1330		Pass. Läsö Trindel Frsch. an BB 1 Sm ab.
	1700		Läseskär quer 78° 11Sm. ab.
	1830		Hallo Frtm quer 258° 2,5 Sm. ab.

Anlage zu AVI 2415geh/40

2145	Bilden Kiellinie.
2108	Ursholm Frsch. quer 262° 0,8 Sm ab.
2240	Le Färder Fr. quer 262°
27.4.40.	
0000	Sämtliche Leuchtfeuer werden gelöscht.
0015	Erhalten vom Führerboot des Geleits folg. Befehl: Zwischen Bastog und Horten wird auf 15-20 Meter Wassertiefe geankert.
0135	Ankern mit St.B. Anker
0500	Anke auf. Setzen Reise fort (Im Oslofjord)
0800	Nesodden Frsch. pass. Aus dem Geleit entlassen.
0904 Oslo.	Ankern im Oslo-Hafen.
1030-1050	Veholen an die Kai zum Löschen.
1300-0200	Entladen der Truppen und Fahrzeuge.
28.4.40.	
0200	Entladung beendet.
1322-1433	Verholen vom Kai nach dem Lysakker-Fjord. Lotse I. Bolstach, Schlepper "Bryteren".
30.4.40 Oslo.	Liegen mit 2stündiger Fahrbereitschaft im Lysakker-Fjord.
1900	Erhalte folgenden Befehl: Sie werden ab 1.5.40 zur Dienstleistung bei der K.M.D. Oslo kommandiert. gez. Lehmann
1.5.40 mittags.	Verlasse Dampfer "Kellerwald".

gez.: Herbert Krause
Ltn.z.See. (S)
Supercargo D."Kellerwald".

Nachts vom 29.zum30.4. von 0015-0140 Fliegeral arm.
(Siehe Gefechtsmeldung).
Nachts vom 30.4.zum 1.5. von 1130-0200 Fliegeralarm
(Siehe Gefechtsmeldung).

gez.: Herbert Krause
Ltn.z.See.(S)

D. " Kellerwald "

Mai 1940.

Marine?

1.5. Oslo-Reede.
Innen Lysakker-Fjord beim Flugplatz.
Klares stilles Wetter, Wolkenlos.

17,00 Supercargo Schumacher am D. Scharhörn an Bord des D. "Kellerwald" als Ersatz für Supercargo Krause.
D. "Kellerwald" verholt mit eigenen Maschinen u. ohne Lotse nach einem besseren Ankerplatze außerhalb der Flakabwehr Bestreichungswinkel um herabfallenden Geschoßen zu entgehen.
21,35 Wieder zu Anker bei Kansäkkerne.
Von 23,30-1,30 Fliegeralarm.
Angriff auf Oslo Flughafen und Oslo. Unsere Schiffsflak trat mit M.G. C/30 u. M.G. 34 in Tätigkeit.

23,30 Sehr sichtige Nacht, sternklar u. wolkenlos.

2.5. Oslo-Reede.
Sonnig, klar.
Fast windstill.

Liegen zu Anker, warten auf Segelanweisung, feiern Himmelfahrt.
20,00 Anweisung an Supercargo durch K.M.D. Oslo, ohen Geleit nach Stettin auszulaufen, Weg durch schwedische Hoheitsgewässer mit schwedischen Lotsen zu nehmen. Es sollen "Scharhörn", "Heineken", "Tucuman" denselben Weg mit "Kellerwald" fahren. Nachsatz: Von Dröbak bis schweischen Seegrenze ist Geleit angefordert.

3.5. Oslo-Reede.
Sehr klare, wolkenlose Nacht.
Windstill.

Von 030-2,50 Fliegerangriffe auf Oslo Hafen und Reede. Unsere Schiffsflak trat in Tätigkeit. Beiliegend Gefechtsmeldung. Flugzeuge flogen teilweise sehr niedrig. Auch dicht bei und über unserm Schiff.
4,17 Anker auf, verlassen Oslo-Reede, mit uns fahren "Philipp Heineken", "Tucuman" u. "Scharnörn".
5,55 pass. Dröback, kein Geleit dort. Fahren daher ohne Geleit weiter innerhalb der Schären nach Kapt. Anweisung.

Oslo-Reede
Wolkenlos, umlaufende Winde. See fast ruhig. Klare Luft.

3.5. Auf See.
Wolkenlos, klare Luft.
Fast ruhige See.

10,26 stoppten im schwedischen Hoheitsgebiet bei der Nord Hällsö Insel, um Lotse zu erwarten.
10,30 bei Nord Hällsö Insel.
"Wachtmeister" kommt aus den Schären bei Strömstad, setzte Signal: Stoppen Sie sofort Maschine." Schwedischer Lotse Sylvander an Bord. Treiben mit gestoppter Maschine.
12,00 Warten auf Weiterfahrt.

12,30 58°55N 11°45 O.
Wolkenlos, fast windstill.

Schweischer Marineoffizier vom Torpedoboot Nr. 10 mit Barkasse an Bord, ein Matrose vom T-Boot als Wache an Bord.

g-AVI 2577 geh 140

13,20

Sp an Skl
ogsa.

Durchsicht der Schiffspapiere. M.G. müssen abmontiert und nebst Munition versiegelt werden. Marineoffizier wieder von Bord. Zollbehörde an Bord. Radiosender wird versiegelt. Antenne muß niedergeholt werden. Im Notfalle kann also weder gesendet noch empfangen werden. Im Notfalle kann also nicht gesendet werden. Deshalb schriftlichen Protest des Kapitäns an Zollbehörde in Stromstäd und deutsches Generalkonsulat in Gotenburg, zwecks Verfolgung der Angelegenheit. Flakbedienung wurden ihre Karabiner nebst 120 Schuß Munition zum evtl. Minenabschießen belassen. Alle andere Munition wurde versiegelt.

14,20
Bei Käbblinggarne
Wolkenlos, warm.

Zollbehörde wieder an Bord. Schiff kann weiterfahren. Matrose von Bord. T-Boot bleibt als Wache an Bord. Warten auf Abfertigung von D."Tucuman".

15,30 Setzten zusammen mit den übrigen Schiffen unter Lotsenführung die Reise innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer fort.

3.5. Auf See innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer.

17,40 wird der Begleitmatrose von schwedischem Torpedoboot wieder abgeholt und an Bord genommen.

19,54 Bei Gäven.
Schönes klares
Wetter.

Lotse Sylvander von Bord, ein anderer Lotse für die Weiterfahrt nicht verfügbar.Nur D. Scharhörn soll, da er an der Spitze lag, einen Lotsen bekommen haben. Setzten daher Fahrt ohne Lotsen fort. Schwedisches T-Boot fährt weiter innerhalb der Schären.

20,15 Wolkenlos, See fast ruhig, windstill. Deutscher Aufklärer überfliegt uns, von See kommend innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. Torpedoboot Nr. 10 feuert einen Warnungsschuß nach dem Flieger.

21,00 Auf See. Innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. Scharhörn läuft hohe Fahrt und entfernt sich immer mehr von den drei anderen Schiffen, so daß die anderen nicht folgen können, und ohne Lotsenführung weiterfahren mußten.

21,30 Leichter Dunst, in Kimm. Schwedisches Torpedoboot morste zu Tucuman u. Heineken.

22,00
Starke Dämmerung. Da keine Feuer brannten, beschlossen in den Marstrand-Fjord einzulaufen, um über Nacht dort zu ankern, und bei Tage zu versuchen, dort einen Lotsen zu bekommen. Auch das schwedische Torpedoboot lief in den Marstrand Fjord ein.

Bei Hamneskär 22,12 Drehten bei Pater Noster in den Fjord ein. Beim Eindrehen rief "Tucuman", welcher gestoppt hatte, "Vorsicht Minen". Stoppten sofort. Anfrage bei Tucuman, woher wissen Sie? Antwort: Habe Warnung von T-Boot, daß Minengefahr sei; Konnten keine Anfrage bei dem uns begleitenden schwedischen T-Boot Nr. 10 mehr machen, da diese bereits seit geraumer Zeit in den Schären

Richtung Marstrand verschwunden war, oben sich weiter um unser Schiff zu kümmern.Scharhörn mit Lotse an Bord war ebenfalls mit südlichen Kursen außer Sicht.

22,50 Fast dunkel,
Wolkenlos, klar;
Ankerten deshalb 3/4 Sml. südl. Hamuskär Lchtt. 50 m Wasser innerhalb der schwedischen Gewässer. Tucuman und Heineken waren ebenfalls etwas weiter außerhalb hinte r uns zu Anker gegangen. Schiff blieb wegen U-Bootgefahr abgeblendet.

4.5. Bei Hamuskär Lchtt.
6,15 fast wolkenlos.
Klare Sicht.
Leichte Brise.
See leicht bewegt.
Bei Hellwerden setzten Lotsenflagge. Lotse Hellberg an Bord.Hiewten Anker.

Setzten Reise in den schwedischen Gewässern fort. Tucuman folgt, ebenfalls mit Lotse.

7,40Bei Vingen Lchtt.
11,38
Lotsenwechsel. Lotse Benjamin Son an Bord. Lotse geht von Bord. Kein anderer Lotse verfügbar. Tucuman bekommt Lotse, fahren hinter Tucuman her.

57° 02N 12°
140 Mäßig bewölkt.
Mäßiger Seegang.
Steuern inne halb der schwedischen Hoheitsgewässer südwärts.

15,20
pass. Halmstad.
Mäßig bewölkt.
Mäßiger Seegang
OSO 5/6
Bei Halmstad sollten Lotsen bekommen. Kein Lotsenboot in Sicht. Tucuman konnte ebenfalls seinen Lotsen nicht absetzen.

17,20 pass.
Enge bei Vingarskär.
18,55
20,55
Kullen Lchtt.
Wolkenlos.OSo
Mäßiger Seegang.
Passierten Kronberg Schloß.

22,44 Im Sund.
SO 5
Ankerten nördlich von Kopenhagen in 11 Meter Wasser mit 45 Faden Kette. Schiff liegt abgeblendet; Ankerlampen brennen abgeblendet.

5.5. Vor Kopenhagen zu Anker.
Einzelne Wolken,
See ruhig. Heiter
Fast windstill.
5,31 Dänischer Lotse an Bord. Erklärt, daß Schiff wegen Minengefahr nicht den Weg durch die Drogden benutzen könne, sondernschwedische Küste benutzen solle.
6,02 I. Offizier Wahl mit Lotse nach Middel-

	grund Fort, telefoniert von dort mit dem deutschen Hafenkommandanten wegen Auskunft, resp. Anweisung über Weiterfahrt.
8,20	Lotse u. 1. Offizier wieder an Bord. 1. Offiz. bringt Bescheid, daß Abkommen getroffen sei, deutsche Schiffe an schwedischer Küste durch die Kimm und weiter an Trellegorg vorbei zu lotsen.
5.5. Vor Kopenhagen. Sonniges, klares Frühlingswetter.	9,00 gehen Anker auf. 9,11 verlassen unsern Ankerplatz, steuern unter Beratung des dänischen Lotsen nach Malmö, wo schwedischer Lotse genommen wird; Die deutsche Sperre soll nicht als Durchfahrt benutzt werden.
10,20 Vor Malmö.	Dänischer Lotse von Bord.
10,24 Malmö Reede.	Ankerten auf Malmö Reede.
10,30	Schwedischer Marineoffizier und 2 bewaffnete Matrosen von Hilfsminenkutter an Bord. Schwedisches Küstentorpedoboot Nr. 50 liegt nahe beim Schiff. Marinekommando überholt flüchtig Schiff und Laderäume. Alles in Ordnung.
11,00	Marinekommando wieder von Bord. Warten auf Lotsen zur Weiterfahrt.
13,13 Malmö Reede.	Schwedischer Lotse an Bord.
13,23	Anker auf, setzten Reise fort.
14,00	pass. Trindeln Prigge.
14,46	Bredgmund Lchtt.
15,15	Ankerten auf Skanör Reede, da der Lotse mit 15 Tiefgang bei jetzigem Wasserstande und Wetter nach Trelleborg nicht fortsetzen will.
15,20	Schwedischer Lotse von Bord, wurde beauftragt, das deutsche Konsulat zu benachrichtigen, daß wir betreffs Weiterfahrt auf Anweisung warteten.
17,36	Schwedischer Art.Leutnant an Bord, hatte Bescheid, daß wir vorerst bis Montag vormittag auf Skanör Reede liegen bleiben sollten. Da weitere Anweisungen zu erwarten seien.
22,00	Schiff liegt über Nacht auf Anweisung der schwedischen Bhörde völlig verdunkelt.
6.5. Trübe, regnerisch. Leichte östl. Winde. See elicht bewegt.	11,30 Anweisung durch schwedisches Lotsenboot vom deutschen Konsulat, jetzt nach der deutschen Sperre abzufahren, um dort durchgelotst zu werden.
	11,44 Anker auf, fahren weiter.
	12,30 pass. deutsches Vorpostenboot.
13,00 Bezogen, Seegang mäßig.	Ereichten Sperrlotsendampfer "Albatross.
13,05 Vor der deutschen Minensperre.	Sperrlotse Hennings an Bord. Fahren durch die Sperre.
6.5. In der Ostsee. Bezogen, mäßige Sicht. Wind OSo 2/3.	14,00 erreichten Sperrlotsend.Lotse Hennings von Bord. Setzten Reise nach Stettin fort. 17,28 pass. Greifswalder Oui quer 4 1/2 Sml. ab.
22,13 Vor Swinemünde.	Sperrlotse Schacht an Bord.

23,20 Swinemünde. Hafflotse Minke an Bord. Sperrlotse von Bord.

7.5. Revier Swinemünde.
Stettin, 0,25 pass. Haffmolem.
2,35 pass. Feldmühle;

3,06 Vor Stettin.
Bezogen. Hafenlotse Brandt an Bord.
Schlepper Luise vorne, Verdandi hinten fest.

Stettin.
3,40 Holen an die Hakenterrasse.
3,55 Maschine fertig, mit St.B. Seite am Kai fest.
Lotse von Bord. Schlepper entlassen.

gez. Schumacher.
Supercargo
D."Kellerwald".

A b s c h r i f t

Kriegstagebuch D. " Kellerwald "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.40	A a l b o r g Schiff nachts völlig verdunkelt	Liegen längsseits D. "Hohenhörn". Warten auf Ladeplatz
7.6.40 05,00		Lotse Saveg an Bord
05,15		Schlepper "Merkur" vorne, Schlepper "Neptun" hinten fest. Schiff los. Nachdem D. "Hohenhörn" von der Pier abgelegt hat, gehen wir am Pier.
05,40		Schiff fest am Ladeplatz. Lotse von Bord, Schlepper entlassen.
07,00-19,00		3 Gänge Hafenarbeiter laden in Luke 1, 4 und 5 U.R. Heeresgut. Stellen wegen Sabotagegefahr in jeder Luke eine Raumwache. Handwerker vom Ausrüstungslager reparieren Pferdeställe und legen Wasserleitung für Luke 5.
8.6.40 07,00-12,00		Laden mit 3 Gang Hafenarbeiter Heeresgut Raumwachen besetzt. Handwerker reparieren Pferdeställe und erneuern ein Abflussrohr Kajütsanrichte.
13,00-19,00		
23,30		Erhalten Order zur erhöhten Bereitschaft. Alle Abwehrwaffen besetzt.
9.6.40 02,00		Erhöhte Bereitschaft beendet.
07,00-12,00		3 Gang Hafenarbeiter laden Heeresgut Raumwachen besetzt.
13,00-18,00		
18,45 19,05		Lotse an Bord. Schlepper "Merkur" vorne, "Johanna" hinten fest. Leinen los, verholen Schiff zur Stadtseite.
19,07		
19,30		Schiff fest. Lotse Bang von Bord, Schlepper entlassen.
10.6.40 10,50		Lotse Andersen an Bord.
10,59		Schlepper "Merkur" vorne, "Johanna" hinten fest
11,15		Schiff mit Stb. Seite längsseit D. "Hans Rickmers fest. Lotse und Schlepper entlassen. Von der Werft Aalborg wurde das in Oslo gebrochene Hooftau vom B.B. Want an Vormast neu angebracht.
11.6.40 19,10		Lotse an Bord
19,15	Schlepper "Johanna"	vorne fest
19,25		Schlepper "Danmrk" hinten fest. D. "Hans Rickmers" verlässt die Pier, wir machen am Pier fest.

Anlage zu AVI 4828 geh 1/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.6.40 19,45	A a l b o r g	Schiff fest,Lotse von Bord,Schlepper entlassen. Handwerker vom Ausrüstungslager bauen 10 Pferdeställe in Raum 3
12.6.40 10,00- 24,00		Nahmen 163 Tonnen Trink-und Kesselwasser von Land.
13.6.40 04,00- 18,30	13,00 bis 13,45 Gewitter mit heftigem Regen	Laden mit 4 Gänge Hafenarbeiter,Schiffsmannschaft und Truppen Fahrzeuge,Pferde und Truppengut. Erhalten Auslaufbefehl für 19,30 Uhr.
10,30 10,45		Totale Einschiffung der Truppen beendet. Kohlenbestand bei Abfahrt = 820 Tonnen Kesselwasser = 90 " Trinkwasser 1 120 " Proviant bis zum 28.6.40 an Bord Tiefgang V. 11' 11" H. 18' 04 " M. 15! 1,5"
18,50		Lotse Svalgoord an Bord.
19,30		Schlepper "Johanna" hinten fest
19,32		Leinen los, verlassen Aalborg.
19,33	SO 3/4 bedeckt	Schlepper entlassen,steuern nach Lotsenanweisung den Limfjorden abwärts.
	Rollenmanöver	Antreten der Truppe mit Schwimmwesten an Deck. Das Umlegen der Schwimmwesten wurde vorgeführt und geübt.Besetzen Alarmstation an Deck.Einteilung der Rettungsflösse.Die Alarmtafeln in den Wohndecks wurden erklärt und sonstige Belehrung lt.Vorschrift vorgenommen. Die Posten "Rettungsboje", "Läufer Brücke" "Niedergänge" und "Torpedowachen" abgeteilt und besetzt.
21,22		Passieren Hals Stadt
21,38		Lotse von Bord.Setzen Reise im Geleitzug als taktische Nr. 2 fort
21,52		Passieren Hals Barre
22,00	Rollenmanöver	Alarm: Antreten der Truppen auf Alarmstation. Zeitdauer: 5 Min. Befehl:Truppe für die Dauer der Seereise Schwimmwesten anlegen und nicht ohne Befehl abnehmen.
14.6.40	Auf See Ost 4/5 bedeckt bis bewölkt.Mäßig bewegte See.	Fahren im Geleitzug
04,17		Hirsholm Frt.quer rw.302 Gr. 2 Sml.ab
06,09	Ost 4/3 trübe,bedeckt mäßig bewegte See	Skagen Rev Blz. Boje quer rw.286 Gr.04 Sml.ab.
15,30	Nord 5/6,trübe,bedeckt ziemlich grobe See.	Färder F.Tm.quer rw.280,2,5 Sml.ab

PG/70814/NID

continued on T-191-D

KODAK SAFETY FILM

ENDING OF

REEL I-190-D

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG	70684	NID cont'd from 189-D.
	70685	
	70686	
	70687	
	70688	
PG	70739	NID
	70742	
	70743	
	70744-A	
	70814 cont'd on reel 191-D	

ONI

DATE: 7 May, 1946

MACH. NO. 1701

PHOTOGRAPHED BY: Powell & Armistead