PG-71116-NID

Kriegstagebuch

der

1. Schnellboots-Flottille

1.9.-15.9.1941.

PG/71116

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 1. - 15.9.1941.

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71116 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 1. September 1941,
Abgeschl.: 15. September 1941.

Anlagen: 3
4 Zeichnungen.

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

Uebersicht:
Helsinki: S.26, S.29, S.39, S.40, S.101, S.108 K.B.
ausser K.B. S. 28, S.102, S.27, S.103.
Turku "Carl Peters"

Die Bereitschaftsrotte ist heute S.26, S.29, S.108.
Kein Einsatz.
S.27 muss wegen Ausfall des Antriebes für die Brennstoffpumpe der Backbordmaschine ausser K.B. gemeldet werden.

Mjumbaschy

MEa

Heute findet die im Rahmen der gesamten Minenoperationen notwendig gewordene Ueberführung der Flottille nach Kotka statt.
Ich befehle Seeklar für S.108, S.29, S.101, S.40, S. 26.
S. 39 wird erneut auf Slip gesetzt, da das Boot sich beim Anlegen die Bordwand eindrückte.
Ferner bleiben S.27, S.28, S.102 in Helsinki zurück, da alle ausser K.B. sind.
Mit den Booten Helsinki abgelegt. Auslaufen verzögert, da noch auf den schriftlichen Befehl gewartet werden muss für die heutige Unternehmung. Dieser Befehl hat folgenden Wortlaut:

Befehl für Minenaufgaben vor der Kronstadtbucht.

1. Feindnachrichten: Der Gegner ist mit 2 Divisionen im Raume Koivisto eingeschlossen. Nach B-Meldungen und Fliegerbeobachtung läuft Abtransport der Truppen von Koivisto nach Petersburg heute an. Schutz durch Seestreitkräfte ist zu erwarten.
Finnische Truppen stehen an der Küste bei Muurilla und Ino. Der dazwischen liegende Raum wird zur Zeit vom Feind gesäubert. Die bisher

bekanntgewordenen

bekanntgeword
Fjord siehe v
nahme Ost Koi
rechnet. Bal
Insel wird er
2. Eigene Str
ist mit finni
zu rechnen. D
deutschen Boo
finnischen He
sucht.
3. Aufgabe:
a) In der Nach
5 R-Booten St
durch Minenein
auf dem Russe
Uvarowa Bank u
51,2' Ost nach
Minenabstand
Bezeichnung de
Sicherung der
Torpedoeinsatz
Geleitstreitkr
b) Nach Einnah
neren Kronstad
streifen. Jede
2 sm. lang, d.
einstellung mi
Sprengbojen an
stücke siehe v
1-5. Es ist be
Reihenfolge de
Spätere Verdic
Nach Abschluss
stücke 6 und 7
Durchführung z
Kotka flottill
Uhr bereitsteh
Pöri für 1. S-
für 2./5. R-Fl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Uebersicht: Helsinki: S.26, S.29, S.39, S.40, S.101, S.108 K.B. ausser K.B. S. 28, S.102, S.27, S.103. Turku "Carl Peters"
1.9.41.		Die Bereitschaftsrotte ist heute S.26, S.29, S.108. Kein Einsatz. S.27 muss wegen Ausfall des Antriebes für die Brennstoffpumpe der Backbordmaschine ausser K.B. gemeldet werden.
2.9.41.		Heute findet die im Rahmen der gesamten Minenoperationen notwendig gewordene Ueberführung der Flottille nach Kotka statt.
1400		Ich befehle Seeklar für S.108, S.29, S.101, S.40, S. 26. S. 39 wird erneut auf Slip gesetzt, da das Boot sich beim Anlegen die Bordwand eindrückte. Ferner bleiben S.27, S.28, S.102 in Helsinki zurück, da alle ausser K.B. sind.
1415		Mit den Booten Helsinki abgelegt. Auslaufen verzögert, da noch auf den schriftlichen Befehl gewartet werden muss für die heutige Unternehmung. Dieser Befehl hat folgenden Wortlaut: Befehl für Minenaufgaben vor der Kronstadtbucht. 1. Feindnachrichten: Der Gegner ist mit 2 Divisionen im Raume Koivisto eingeschlossen. Nach B-Meldungen und Fliegerbeobachtung läuft Abtransport der Truppen von Koivisto nach Petersburg heute an. Schutz durch Seestreitkräfte ist zu erwarten. Finnische Truppen stehen an der Küste bei Muurilla und Ino. Der dazwischen liegende Raum wird zur Zeit vom Feind gesäubert. Die bisher bekanntgewordenen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		bekanntgewordenen russischen Wege Koivisto Fjord siehe verausgabte Kartenpause. Mit Einnahme Ost Koivisto wird für 3.9. mittags gerechnet. Baldige Einahme der vorgelagerten Insel wird erwartet. 2. Eigene Streitkräfte: Im Seegebiet Koivisto ist mit finnischen Schnellbooten und Wachbooten zu rechnen. Die finnischen Boote sind über die deutschen Boote unterrichtet. Unterrichtung der finnischen Heeresteile an der Küste wird versucht. 3. Aufgabe: a) In der Nacht 2./3.9.41. mit 5 S-Booten und 5 R-Booten Störung der rückflutenden Transporte durch Mineneinsatz von 30 EMC in zwei Reihen auf dem Russenweg an der Küste zwischen Uvarowa Bank und Lewe, von 60° 13,9'N 28° 51,2' Ost nach 60° 14,5 Min N 28° 53,0' Ost. Minenabstand 125 m, Tiefeneinstellung 1,5 m. Bezeichnung der Minenaufgabe "B". Gleichzeitig Sicherung der Unternehmung durch S-Boote und Torpedoeinsatz gegen Transporte und lohnende Geleitstreitkräfte. b) Nach Einnahme Koivisto Abriegelung der inneren Kronstadt-Bucht durch zunächst 5 Minenstreifen. Jeder Streifen 36 EMC, 40 Sprengbojen, 2 sm. lang, d.h. 100 m Minenabstand, Tiefeneinstellung minus 1,5 m, Wurfkurs 0 Grad. Sprengbojen an der Ostseite, Lage der Minenstücke siehe verausgabte Kartenskizze Streifen 1-5. Es ist beabsichtigt die Minenstreifen in Reihenfolge der laufenden Nummern zu werfen. Spätere Verdichtung der Sperre ist beabsichtigt. Nach Abschluss der Verdichtung werden die Sperrstücke 6 und 7 geworfen. Durchführung zu Aufgabe a.): Auslaufen von Kotka flottillenweise. In Kotka sollen ab 1830 Uhr bereitstehen als Fahrwasserkundige: Kaptlt. Pöri für 1. S-Flottille, Lt. z.S. Pirhonnen für 2./5. R-Flottille. Beide Offiziere sollen mitbringen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mitbringen je 3 Stell Karten der Geheimfahrwasser zwischen Kotka und Kronstadt. Austritt und Wahl des Weges zum Operationsgebiet freigestellt. Empfohlen wird Austritt aus Schären bei Kuiskeri. Treffpunkt beider Flottillen nach Anweisung Chef 1. S.-Flottille. Nach Durchführung Minenaufgabe R-Boote Rückmarsch Kotka, S-Boote Lauerstellung nach Lage. Bei Hellwerden ist das Gebiet zu räumen. Rückmarsch S-Boote ebenfalls Kotka. R-Boote beladen baldmöglichst in Kotka mit je 6 EMC. 2 S-Boote je 20 Sprengbojen zu Aufgabe zu b) Sperrstreifen 1. Ist Minenaufgabe nicht an der befohlenen Stelle durchführbar, werfen an einer anderen Stelle des <u>küstennahen</u> Weges anstreben. Zweite Ausweichstelle auf der Position Streifen 1. Hier nur bei so genauer Ortsbestimmung, dass spätere Minenvorhaben nicht gefährdet. Hier nur werfen, wenn Unterrichtung 1. S-Flottille vorher sichergestellt. <u>Besondere Anweisung:</u> Bei Auftreffen auf Nebel abbrechen. Bei Auftreffen auf Minen abbrechen. Bei Auftreffen auf Gegner kein voller Einsatz. Befehle im Einzelnen für Minenaufgaben zu b) folgen. F.d.T.
1430		"Grahara" auslaufend passiert.
1439	ONO 2, Seegang 1 einzelne Wolken sehr gute Sicht.	Kurs 93°, 31 sm. Ich gehe aussen herum, um Zeit zu sparen bis "Orrengrund". Hier trete ich wieder ins innere Schärenfahrwasser ein und setze ohne besondere Ereignisse den Marsch nach Kotka fort.
1725		Mit S.108, S.29, S.101, S.40, S.26 in Kotka festgemacht. Die Besatzungen schaffen ihre Ausrüstung schnellstens von Bord in das bereitgestellte Quartier, um möglichst geringen Tiefgang zu haben.
1815		Sofortige Bereitschaft für die S-Boote. <u>FT 1522/68: 1. S.-Fl.</u> Finnische S.-Boote steuerten 1.9. folgenden Weg: Von "Oritsaari" <u>über</u>

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		über "Kirvesmatala" über Punkt etwa 2 sm nördlich "Grekona" nach "Searkkaelnoto". F.d.T.
1710		<u>FT 1634/70 1. S.-Fl.</u> Aufgabe "Bruno" fällt aus. R.-Boote "Kotka" Ruhe. S.-Boote Lauerstellung Südausgang "Koivisto-Sund". F.d.T.
1845		Mit S.108, S.29, S.101, S.40, S.26, Kotka abgelegt. Wir marschieren durch die Schären nach Osten. Die R-Boote laufen ein, als wir ablegen. Kurz vor Auslaufen erhielt ich durch den Hafenkapitän die Niederschrift eines finnischen Fernschreibens, demgemäss die Grenzen des Operationsgebietes unserer Boote festgelegt waren. Der Hafenkapitän übersetzte es folgendermassen: An deutsche Schiffe in Kotka übermitteln. Für Einsatz in Richtung "Koivisto" sind die Grenzen zwischen finnischen und deutschen Seestreitkräften der Märidan von "Narvi" im Westen und die Breite von "Narvi" im Süden und die Insel von Koivisto im Osten für Kanonenboote und Breite 60°22 Min. im Sund von "Koivisto" für Motortorpedoboote. Wenn Grenze überschritten werden will, muss vorher gemeldet werden. Die deutschen Boote sollten westlich stehen. Ich muss annehmen, dass diese neue Regelung zwischen Finnenstab und F.d.T. Stab vereinbart war, da es durch den Korv.Kapitän Saukkonen, dem Chef der finn. Operationsabteilung unterschrieben war. Die drahtliche Uebermittlung war wahrscheinlich vorgezogen worden, da sie sicherer war, in Anbetracht der schlechten Empfangsverhältnisse in den Schären. Ich beabsichtige daher durch das Schärenfahrwasser bis Kiuskeri zu marschieren und dann in dem Seegebiet zwischen den Inseln Narvi und Sommeri den Geleitweg nach Hochland auf Schiffsverkehr zu überwachen. Der finnische Verbindungsoffizier sprach nur wenige Worte gebrochen deutsch, sodass er uns keine

10.3.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Hilfe war beim Marsch durch das Schärenfahrwasser. Es stellt sich heraus, dass eine ganze Zahl von neuen Deckpeilungen brennen, die nicht in unserer Karte drin sind, während andere Feuer wieder nicht brennen. Auch der Verbindungsoffizier hat veraltete Karten mitgebracht. Peilmarken und Prikken sind wegen der hereinbrechenden Dunkelheit nicht mehr zu sehen. Eine Weiterfahrt im Schärenfahrwasser ist damit unmöglich. Es bleibt mir nur übrig zu ankern oder zu versuchen, das freie Wasser zu erreichen. Eine Geheimkarte für das Gebiet, das ich gerade brauchen würde, ist nicht an Bord. Kurz vor dem Ablegen hatten wir das entsprechende Kartenstell von dem Nav.Referenten der Küstenbrigade bekommen, aber keine Möglichkeit mehr gehabt, sie auf Vollständigkeit zu überprüfen. Der Verb. Offizier hatte auch keine Geheimkarten. Ich setze daher einen Weg ab durch die Schären nach aussen und laufe langsam mit 7 sm aus. Die Navigation wird erschwert durch die starke Wind-Abtrift. Boote Seitenmaschinen auf rückwärts gekuppelt. Beim Austritt aus dem inneren Schärenfahrwasser werden wir von einer Signalstation auf der Insel Mustamaa zum ES Austausch aufgefordert. Nach erfolgtem ES Austausch blitzte es plötzlich mehrfach auf der Insel auf und hörte sich an wie Abschüsse von Mittelartillerie. Ich lasse sofort ESN-Patronen schiessen und stoppen. Einige Soldaten wollen Aufschläge gesehen haben. Ich selbst sah nur kurz mehrere Detonationssäulen, konnte aber wegen Dunkelheit nicht ausmachen, ob es Kurzschüsse waren oder noch an Land lagen, da ich sofort nochmals ES abgeben liess und durch den Verb.Offiz. in finnischer Sprache hinübermorsen liess: Hier deutsche Boote. Anschliessend konnten wir passieren.

2105

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2105		Zwischen "Huvoari" und "Lumiluoto" nach Süden ins freie Wasser getreten. Am nächsten Tage stelle ich fest, dass hier tatsächlich auch ein Geheimfahrwasser führte, aber ohne Leuchtfeuer ist es schwierig zu fahren. Leuchtfeuer soll später ausgebracht werden.
2104		134°, 9 sm.
2144		125°, 9 sm.
2155		200°
2158		180°
2203	Qu. 3372	gestoppt. Ich nehme Lauerstellung ein. Im SO beobachten wir Leuchtbomben und Scheinwerfer. Die Sicht ist ausgezeichnet, wir können bequem Narvi und Sommeri peilen, auf 8 sm. Entfernung und waren die ganze Nacht zu sehen.
2245	02, leichte Dünung einzelne Wolken, heller Mondschein. Sehr gute Sicht.	Auf "Seiskari" heller Feuerschein in Sicht.
2303		180°, 9 sm. Schatten im SO
2309		gestoppt. Es handelt sich um patroullierende Wachboote, die uns nicht bemerken. Sie fahren Kiellinie und stehen auf und ab, geschätzter Abstand 6 sm, meist kam nur der Schornstein über die Kimme.
3.9.41.		
0000	OzN2 leichte Dünung aus O, heller Mondschein, einzelne Wolken, sehr gute Sicht.	90°, 9 sm, da ich durch den Wind nach Westen vertrieben bin.
0125		180°, 7 sm. Narvi brennt für einige Minuten, Schiffsort verbessert.
0137		9 sm = gestoppt. Wir werden ungefähr 0,6 sm je Stunde nach NW versetzt. Da der Wind uns in eine andere Richtung vertreiben wüsste, setzt hier Strom, hervorgerufen durch den Windstau der vorhergehenden Tage.
0142		

0200

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0200-0205		"Narvi" Brennt erneut, wahrscheinlich, damit die Bewacher ihren Schiffsort verbessern können bzw. die Räumer.
0207		180°, 7 sm
0216	Qu. 3372 m.r.	gestoppt. Ich habe die Lauerstellung wegen Monduntergang und grösserer Dunkelheit 2 sm nach Süden verlegt um den Weg besser überwachen zu können. Ausser einigen Wachbooten wird nichts gesichtet.
0239		0°, 7 sm
0241		9 sm. "Narvi" brennt regelmässig alle 20 Minuten für 5 Minuten. Ich befehle den Rückmarsch, da weiteres Warten zwecklos erscheint, denn die Dämmerung ist angebrochen und ein Angriff aus diesem Horizont nicht durchführbar.
0300		62°, Rückmarsch angetreten.
0355	OzS 3, Seegang 0, einzelne Wolken, sehr gute Sicht.	"Kiuskeri" einlaufend passiert und durch die Schären nach Kotka gegangen.
0630		Mit S.108, S.29, S.101, S.40, S.26 Kotka und festgemacht und mit FT 0628/72 an F.d.T. Einlaufen gemeldet.
0720		Ich melde dem F.d.T. folgendes: mit Kurzbericht 1415 Helsinki aus, 1725 Kotka festgemacht bis 1845. Finnischer Offizier hatte keine Geheimkarten, um Übersendung wird dringend gebeten. Da Marsch durch Schären wegen Dunkelheit nicht mehr möglich war, mühsam ins freie Wasser vorgedrungen. Finnischer Offizier, der kaum deutsch versteht, kannte keine Geheimfahrwasser. Durch mehrere Schüsse vor den Bug durch Geschütz bei Mustamaa aufgehalten.
		Qu. 3372 Lauerstellung, nur patroullierende Bewacher oder Räumer schon bei Abstand von 6 sm in Sicht bekommen.
		Helle, wölkenlose Vollmondnacht, wäre für Minenunternehmung ungeeignet gewesen. Narvi Leuchtfeuer brannte zeitweise, wahrscheinlich für Räumer.
		0630 Kotka festgemacht.
		1. S.-Flottille Mittags

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mittags kam der neue Verb.Offizier, der bisher Chef der S.-Bootshalbflottille war. Es wurde dabei festgestellt, dass wir nachts den ES - Anruf der Signalstation Mustamaa falsch beantwortet hatten, da das finnische ES am 1. September geändert worden war, ohne dass es uns bekannt war. Es stellte auch fest, dass es sich auf Mustamaa um keine Schüsse, sondern um Sprengungen gehandelt hatte, die zufällig im Augenblick unseres Passierens erfolgt waren. Ich melde dies telefonisch im Nachgang zu meinem Kursbericht an F.d.T.-Stab. Verstärkt wurde mein falscher Eindruck dadurch, dass im Augenblick des Aufblitzens der Verb.Offizier sagte, hier sind Kanonen.
1340		Fernschreiben: SSD 1. S.-Fl.: Stadt Björkö noch nicht genommen. Einnahme Insel Björkö für Nacht 3. bis 4.9. erwartet. Minenaufgabe 1 erst nach Einnahme Insel Björkö beabsichtigt. Beide Fl. 3.9. Ruhe. Eine S-Bootsrotte 2 stündige Bereitschaft. S.39 verlegt am 4.9. 1./5. R.-Fl. 5.9. Kotka.
		F.d.T.
1630		S. 40, S.101 übernehmen die Bereitschaft. Die anderen Boote Ruhe.
		Wetter FT: SO - 04. Morgens rechtsdrehend bis NW. Meist bedeckt, Regen gering. Sicht meist 10 - 15 sm.
		Fernschreiben: Alle: Im finn. Schärenfahrwasser zwischen Helsinki und Kotka zahlreiche treibende Minen. Schärenfahrt nur bei Helligkeit möglich.
		F.d.T.
1730		Tanker "Gabelsflach" läuft in Katka ein. S. 39 heute wieder voll K.B.
		Zimmermann
4.9.41.		Folgender Einsatz-Befehl für Minenaufgabe 1 Kronstadt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Nachrichtenmässige Mitteilungen
		Kronstadt-Bucht ging heute beider F[illegible] vom F.d.T. ein: An Chef 1. S.-Flottille Chef 5. R.-Flottille Befehl für Minenaufgabe 1 Kronstadt-Bucht. Nachrichten vom Feind: Festland karelische Küste bis Küste bis Knokkala in finnischer Hand. Feind hält noch Insel Björkö, Tiurinsaari, Piisaari. Benutzung Björkö-Sund erst nach Einnahme dieser Insel. Zur Zeit noch schwacher Abtransport-Verkehr von den Inseln nach Petersburg, meist mit kleinen Fahrzeugen. Ueber Aufenthalt und Zahl von Bewachern noch keinen Anhalt. Schwacher Verkehr läuft noch in Richtung Hochland auf dem Russenweg zwischen R 34 a und R 35, sowie auf dem Russenwegen südlich Demansteinskije Bank nach Seiskari und Lavansaari. Aufklärung über Bewacherposition ist angefordert. Insel Someri und Narvi russische Küstenwachen mit FT auf Someri. Insel Björkö und Tiurinsaari Küstenartillerie. Seiskari und Lavansaari sind ebenfalls befestigt. Genaue Angaben fehlen. In Lavansaari 4. und 5.9. 2 russische U-Boote. Eigene Streitkräfte: 1 finnisches Kanonenboot im Gebiet Orrengrund Digskär. 3 finn. Kanonenboote, mehrere Schnell- und Wachboote operieren von Ristiniemi gegen die genannten Inseln, Positionen und Aufträge richten sich nach der schnell ändernden Landlage. Operationsgebiet der Finnen ist begrenzt durch Breite Narvi-Länge Narvi-Küste Björkö. Im Bedarfsfalle darf die Grenze des finnischen Operationsgebietes überschritten werden. Letzteres gilt im besonderen bei Benutzung von Björkö-Sund nach Einnahme der Insel. Es wird angestrebt vor Anlaufen der eigenen Operation genaue Angaben über die Finnen-Dislokation zu übermitteln, sowie die Finnen von der deutschen Operation zu unterrichten. Bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Nachrichtenmässige Mitteilungen
	MTa	Bei Seivästö wird finnische Küstenwache, eine 15 cm Batterie und eine 18 cm Eisenbahn-Batterie aufgestellt. Durchführungsmeldung steht noch aus und ist bzgl. Batterien erst in einigen Tagen zu erwarten. Neues finnisches ES wird gesondert übermittelt. Teilnehmende Streitkräfte: Wurfverband 5. R.-Flottille mit 8 Booten je 6 EMC. 1. S.-Flottille 2 S-Boote je 20 Sprengbojen 3 S-Boote (ohne "S.10") als Sichrung. Gesamtführung: Chef 1. S.-Flottille Führung Wurfverband: Chef 5. R-Flottille. Aufgabe: Durch einen neuen eigenen einreihigen Minenstreifen von 48 EMC und 40 Sprengbojen an der Ostseite der Minen soll der Russenweg zwischen R 34 A und R 35 vermint, auf 28 Grad 46,2 Min Ost zwischen 60 Grad 8,0 Min Nord und 60 Grad 5,4 Min Nord. Minenabstand 100 m, Tiefeneinstellung 1,5 m. Minen mit KA soweit vorhanden, übrige ohne unt.Antz.- Sprengbojen-Abstände 120 m, Tiefeneinstellung 8 m. Sprengbojenoberflächenstände mit allen Mitteln vermeiden. Der Minenstreifen stellt das erste Teilstück eines grösseren Minenriegels dar, der die Kronstadtbucht in einem Bogen von Seivästö bis Schepelewski absperren soll. Ein weiterer starker Minenriegel auf etwa 29 Grad 5 Min ist nach Einnahme des Südufers beabsichtigt. Im Zuge dieser Planung trägt der Minenstreifen die Nr. 1. Durchführung: a) Inselgruppe Björkö in finn. Hand. Beide Flottillen verlegen noch bei Helligkeit Björkö Hafen, indem sie Björkö-Sund von Norden einsteuern. Fühlungnahme falls zeitlich möglich, mit örtlichen Militärstellen durch Flo.Chefs. Unterrichtung der Truppen an der Küste nochmals bei allen in Frage kommenden Stellen erbitten. Auslaufen aus

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aus Björkö Hafen bei Beginn Dunkelheit. Kreuzprikke Papinmatala im Süden lassen. Nach Durchführung Aufgabe Rückmarsch auf gleichem Wege. R-Boote und 2 S-Boote rückmarschieren Kotka zu neuer Beladung. Es wird anheimgestellt, die Helligkeit in Björkö oder einem sonst geeigneten Platz abzuwarten. Chef 1. S.-Flottille wird anheimgestellt, mit dem zur Sicherung abgeteilten S-Booten zur Betriebsstunden Ersparnis in einem geeigneten Liegeplatz bis zur nächsten Minenoperation, die für die nächste Nacht geplant ist, zu warten. Anlaufen Wiborg nicht gestattet, da in Fjord-Einfahrt finn. Minen. b) Björkö Inselgruppe noch in russischer Hand. Anmarsch aus Schärengebiet mit Beginn Dunkelheit, am besten bei Mustama oder Kiuskeri. Anmarsch zum Wurfgebiet nach eigenem Ermessen nördlich oder südlich Narvi, weiterhin nach eigenem Ermessen auf dem Russenweg zwischen R 34 A und R 35 oder zwischen Insel Björkö und R 34 A. Nordzipfel R 34 A zu durchlaufen erscheint unbedenklich, da finn. Schnellboote auf folgendem Wege gesteuert sind: Kirvermatala Punkt 2 sm nödrlich Gerkowa. 1. S.-Fl. hat gemeldet, dass Feuer Narvi Nacht 2./3.9. zeitweise gebrannt hat. Nach Durchführung Rückmarsch Schärengebiet auf genannten Hinmarschwegen. Befehl über Rücklaufen Kotka sinngemäss wie unter a). Feuer: Folgende Aussenfeuer können auf Anforderung brennen: Askeri, Itä, Rääntiönsaari. Feuer Kiuskeri noch nicht betriebsklar. Luftaufklärung: Bis Dunkelheitsbeginn im Operationsgebiet. Besondere Anweisungen: UK Kanal nach Anweisung Chef 1. S.-Flottille. Nach Durchführung Erreichen Schärenkante verbandsweise mit FT melden. Bei Nebel Aufgabe durchführen, sofern navigatorisch möglich. Auf genaue Lage Minen=

sperre

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		sperre (nicht zu weit) nach Osten) wird Wert gelegt, damit Russenweg überdeckt wird und im Hinblick auf spätere Minenplanungen. Bei Auftreffen auf überlegenen Feind Durchführung verschieben. Falls Durchführung an vorgesehener Stelle nicht möglich, Aufgabe abbrechen bzw. als Ausweichgebiet aufsuchen: Russenweg zwischen R 34 a und R 35, entweder zwischen den beiden Minenfeldern oder westlich davon, je nach Lage als Querriegel oder als Verseuchung in Längsrichtung des Weges. F.d.T.
1340		Fernschreiben geht ein: 0830 Uhr Helsinki aus nach Kotka. S139.
1230		S.39 Kotka festgemacht. Im Laufe des Vormittags wurden die Minen und Sprengbojen aus den Waggons in einen Prahm verladen.
1340		Fernschreiben: 1. S.-Fl."Björkö" noch nicht genommen. 4.9. keine Minenunternehmung beabsichtigt. Beide Flottillen Ruhe. 3 S-Boote 2 stündige Bereitschaft. Chef 5. R-Flottille eintrifft Kotka mit 3 Booten 5.9. gegen Mittag. Minenoperation mit 8 R-Booten beabsichtigt. F.d.T. S.26, S.29, S.108 haben Bereitschaft.
2045		Wetter FT: Südliche Winde 4, nachts SO 4-6, heiter später Eintrübung, morgens Regen 20 sm Sicht, morgens 10 sm. Wewa H'ki. Der Kapitän des Schleppers "Passat" der uns in Kotka zugeteilt ist, meldet den Schlepper infolge eines Zylinderlecks der Hauptmaschinen bis 4.9. einschliesslich unklar, da Wasser in den Zylinder eintritt. H Birnbacher

5.9.41.

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

Dig A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.9.41.		
1215		Fernschreiben von F.d.T. an Chef 1. S.-Fl. Mit Durchführung Minenaufgabe 1 heute rechnen.
1200		Chef 5. R.-Fl. mit 3 Booten Kotka eingelaufen. (R.63, R.54, R.55)
1300		Besprechung über Durchführung der Minenaufgabe 1 mit Chef 5. R.-Fl. Seeklar befehle ich für 1645 Uhr für alle S-Boote ausser S.101. Gleiches gilt für die R-Boote. S.39 und S.40 übernehmen anschliessend Sprengbojen.
1520		Fernschreiben: SSD 1. S-Fl.: 1.) Heute abend operieren 3 - 5 finn. S-Boote an der Südwestküste von "Tirurinsaari" und "Björkö" bis zum Südeingang "Björkö-Sund", Abstand von der Küste 2 sm. Deutsche Boote sollen anstreben im allgemeinen 4 sm von der Küste abzubleiben. 2.) Inselgruppe noch in russischer Hand. 3.) Hafen "Björkö" ist in noch brauchbarem Zustand kann nach Einnahme Inselgruppe wie geglaubt von deutschen Booten benutzt werden. F.d.T.
1815		Fernschreiben: SSD 1. S.-Fl.: Minen-Unternehmung 1 wegen Wetterlage West 6-7 in Böen 8 verschoben auf 6.9. Boote Ruhe bis auf S.-Bootsbereitschaftsrotte. F.d.T. Bereitschaft haben S.40, S.39.
6.9.41.		
0330		"Passat" nach Helsinki ausgelaufen. Seeklar war für 1645 Uhr für S.108, S.29, S.39, S.40 S.26 befohlen zur Durchführung der Minenaufgabe 1.
1530		Seeklar belegt wegen Schlechtwetter. S.29, S.108 übliche Bereitschaft. Restliche Boote Ruhe. S.27 wieder voll K.B.

1815

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1815		Fernschreiben: Chef 1.S.-Fl. S.101 am 7.9. nach Helsinki verlegt. F.d.T.
2010		Wetter FT. W - NW 5, böig 6, Wolkig mit Schauern. 20 sm Sicht. Wewa H'ki.
7.9.41.		Wetter FT: W - NW 5-6 stark wolkig, Sicht 20 sm. Wewa H'ki.
1000		S1 lol Kotka ausgelaufen. Auf Befehl F.d.T. verlegt das Boot nach Helsinki, da es nur mehr wenig Betriebsstunden hat und daher in Helsinki bereit liegen soll, falls die Russen ausbrechen wollen. Vom Fl.Ing. erfolgt telefonischer Anruf, dass S.102 vorläufig noch ausser K.B. in Helsinki bleibt, da der neue Motor wegen Spänen im Öl wieder ausgetauscht werden muss. S. 28 wird voraussichtlich am 8.9.41 klar und verlegt dann nach Kotka, S.27 bleibt gemäss Befehl F.d.T. vorläufig noch in Helsinki bis Befehl von F.d.T. erfolgt.
1545		Fernschreiben an Chef 1. S.-Fl: von S.101 1250 Uhr Helsinki fest.
1545		Fernschreiben: An S-Boote Kotka: Auf WSW drehende und auf 4 abflauende Winde. Wechselnd wolkig mit Schauern. Sicht meist 20 sm. Pegelstand 28 cm plus. Wewa H'ki.
1645	West 5, Seegang 4	Nach telefonischen Befehl zur Durchführung der Minenaufgabe befehle ich für S.108, S.39, S.26, S.40, S.29 seeklar für 1645 Uhr und laufe aus. Bereits im innern Hafenwasser macht sich der Seegang bemerkbar und wird noch vor Eintritt ins äussere Schärenfahrwasser so stark, dass wir auf 20 sm gehen mussten und auf S.40 und S.29 einige Sprengbojen aus den Schienen fielen. Die restlichen Sprengbojen mussten von

der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		der Besatzung festgehalten werden. Hier hatten wir noch Landschutz, trotzdem war es unmöglich mehr als 20 sm zu laufen. Die Boote nahmen viel Wasser über, Waffeneinsatz ist nicht mehr möglich. Nach UK-Verständigung mit dem Chef 5. R-Fl. machten die R.-Boote bereits früher kehrt, da die Minen zu rutschen anfingen. Die Unternehmung ist wegen Wetterlage undurchführ= bar und muss abgebrochen werden.
1810	W 5 Seegang 4, bedeckt Schauer, gute Sicht.	mit S. 108, S.39, S.26, S140 S, 29 wieder fest. S.39, S.40 sind Bereitschaftsrotte. Restboote Ruhe.
1820		Ich melde an den F.d.T. 1645 Ausgelaufen, 1810 wieder festgemacht, wegen Wind West 5, Seegang 4. Dem R.-Booten vorausge= laufen, kehrtgemacht, als einige Sprengbojen auf S.40 aus den Schienen kippten, die übrigen wurden durch verfügbare Besatzung festgehalten. Auch unter Landschutz konnten S-Boote nicht über 20 sm laufen. Chef 1. S1-Flottille. Die Nachrichtenverbindung war so besprochen, dass wir UK-Kanal 14 schalteten und die R-Boote Kanal 10. Das Führerboot der R-Flottille schal= tete beide Kanäle, da dort genügend Platz im Kartenhaus vorhanden ist, um 2 U.K. Geräte unter= zubringen. [signature]
8.9.41. 0835		Wetter FT: W3, wolkig bis bedeckt, nur verein= zelt Regen, Sicht 15 sm. Wewa H'ki.
1245		Fernschreiben MSHE 6083: Chef 1. S.-Fl.: Meteorologe meldet Einsatzwetter. Mit Durch= führung Minenaufgabe heute Abend rechnen. Befehl für Erweiterung Aufgabe 1für 9 R-Boote folgt. F.d.T. H'ki.

1410

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1410		Fernschreiben MSHE 01411: 1. S.-Fl. Aufgabe 1 gem. Befehl vom 419141. durchführen. 8 R-Boote beladen, Führerboot ohne Minen. Sperrlage wie im Befehl festgelegt. Björkö Inselgruppe noch nicht in finnischer Hand. Finnenwache "Seivästoe" meldet einzelne Bewacher oder Räumer beiderseits R 34 a/R 35. Feste Positionen nicht erkannt. Abendaufklärung mit Schwerpunkt Eingang Kronstadtbucht zugesagt. Innenschärenfeuer die ganze Nacht bestellt. Aussenfeuer auf FT-Bestellung von dort. F.d.T. H'ki.
1625		FT. Wetterwarte Helsinki: Schwache, meist westliche Winde, stark wolkig nur vereinzelt Regenschauer. Sicht 15 sm. Pegelstand 21 cm plus. Wewa H'ki. Gestern ausgefallene Unternehmung soll heute durchgeführt werden und das erste Teilstück der Kronstadt-Bucht-Sperre geworfen werden, um den möglichen russischen Ausbruchsversuch nach Westen aufzuhalten. Als Minenträger sind 8 Boote der 5. R-Fl. vorgesehen. 2 S-Boote (S.40 und S.29) fahren als Sprengbojenboote. Mit den restlichen 3 Booten übernehme ich die Sicherung des Verbandes. Ich will dazu in UK Reichweite bleiben und vor den R-Booten stehen, die beiden Sprengbojenboote sollen im Osten sicherh auf dem Anmarsch. Zum Anmarsch wird das Schärenfahr= wasser bis "Kiusker" benutzt. Hier sollte inzwischen eine Leuchttonne ausgelegt sein, was aber nicht der Fall ist. Hier treten die Boote ins freie Wasser und laufen mit Südkurs bis zum russischen Geleitweg. Es ist beabsich= tigt, von hier aus nach Osten auf dem Weg zwischen den russischen Sperren R 34 A und R 35 zu mar= schieren, um dann den Anfangspunkt unserer Sperre anzusteuern. Für unvorhergesehene Er= eignisse ist eine Ausweichsperre befohlen, die

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	. . - . .	die westlich der russ. Warngebiete liegt.
1700	. . . .	S 108,39,26,40,29 Kotka abgelegt.
1743		S 39 meldet Mittelmaschine ausgefallen. Im Süden 2 Rauchfahnen. Fahrzeuge sind unter der Kimm und nicht zu sehen.
1747		S 39 wieder klar.
1810	schwache umlaufende Winde, fast bedeckt, aufgehender Mond.	Wetter FT: Vorwiegend NW 3, wolkig, vereinzelt Schauer, 15 sm Sicht. Wewa H'ki.
1905		Nach planmassigem Marsch durch die Schären ist "Kiuskeri" erreicht. Gestoppt. Wir warten wegen der 2 Rauchfahnen den Anbruch der Dunkelheit ab, Führerboot führt Deviationskontrolle in der Deckpeilung durch, die R.-Boote kommen im Westen in Sicht und stoppen bei uns.
1921		F.T. 1858/96 an alle: Deutsche Front zwischen "Schepel" und "Ustin". Dort mittags Küstenbeschuss durch Zerstörer und Wachboote. "Björkoe"-Inselgruppe Artillerie - Duelle Landfront. F.d.T. H'ki.
1926		F.T. 1904/97 an alle: Finnisches Op. Gebiet nördlich 60° 15' N und östlich 28° 10' O Durchlaufen erlaubt. Kampfhandlungen nur bei einwandfrei festgestelltem Feind. F.d.T. H'ki.
2013		F.T. 1953/99 an alle: Finnische Kanonenboote und S-Boote heute Nacht im angegebenen Op.-Gebiet. Feuer "Kiuskeri" betriebsklar. Kann auf Anforderung angestellt werden. F.d.T. H'ki.
2022		144°, 9 sm - 15 sm. Es ist jetzt genügend dunkel. Wir nehmen Kurs auf Tonne "Srednjaja". Vielleicht liegt diese Tonne aus und wir können unseren Schiffsort verbessern.
2030		"Kiuskeri" auslaufend passiert.
2049		24 sm. 2056

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2056		15 sm, vermindere Fahrt, da wir von jetzt ab mit russischen Fahrzeugen gerechnet werden muss.
2100	schwache umlaufende Winde, Seeg. 0, Mondschein, fast bedeckt, sehr gute Sicht.	
2111	Qu. 3381 M.	144°, 9 sm. Im Süden werden 2 Rauchfahnen gesichtet, aus ostsüdöstlicher Richtung starkes Scheinwerferleuchten und Flakfeuer.
2123	Qu. 3381 r.u.	Im Süden sind 3 Schatten auszumachen, die näher kommen. Ich gebe daher an 5. R.-Flottille: "Auf Gegenkurs drehen," und laufe selbst weiter, um Grösse und Typ der Fahrzeuge auszumachen.
2127		Es sind Minensuchboote oder Wachboote.
2129		324°, 9 sm. Die Schatten nehmen an Grösse zu und kommen näher. Da der Mond immer stärker aus den Wolken heraustritt und wir im hellen Mondschein liegen, mache ich kehrt und stoppe dann.
2133		Im SO aufreissende Bewölkung, heller Mondschein.
2135		Die vom Mond beschienenen S-Boote leuchten hell im Mondlicht.
2143		F.T. 2125/1 an 1. S.-Fl.: 2 finnische Kanonenboote heute Nacht im Schärenfahrwasser nach Westen. F.d.T. H'ki.
		Diese Fahrzeuge hatten wir im Osten gesichtet, als wir das Schärengewässer verliessen. Der finnische Verb. Offizier wusste von ihrem Vorhandensein schon vor dem Auslaufen.
2148		144°, 9 sm - 15 sm.
2152		9 sm. Ich gebe an 5. R.-Flottille: bitte auf 9 sm gehen, Schatten an Stb.. Es sind dieselben Schatten, die früher im Süden beobachtet wurden.
2155		100°, 15 sm. Da ich in Kürze bemerkt werden kann hole ich nach Osten aus und will dann das Wurfgebiet auf Südkurs ansteuern.
2210		Heftiges Flakfeuer voraus. 2219

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
2219	Qu. 3382 M.r.	9 sm. An Stb. ragt ein Mast aus dem Wasser, den wir dann für eine Prikke hielten, aber eine Prikke war es nicht, sondern sah aus wie ein Gittermast. Ich weiche nach Bb. aus.
2220	Qu. 3382 M.r.	gestoppt um das Ding näher anzusehen, es kann ein Seezeichen sein.
2221		100°, 15 sm.
2227		gestoppt. Im Osten laufen 4 kleine Fahrzeuge mit hoher Fahrt Kurs Nordwest und kommen näher, sie drehen jedoch allmählich vor die Bjorkö Inseln, sodass ihre Silhuette gegen den dunklen Hintergrund verschwindet. Um welchen Typ es sich handelte, war noch nicht auszumachen. An 5. R.-Flottille machte ich daher: "bitte auf Gegenkurs gehen". Mit Rücksicht auf die Schatten im Osten und die Fugas, die in unserem Gebiet stehen, sowie die 3 Fahrzeuge im Westen halte ich es für unwahrscheinlich, dass die Sperre 1 planmässig geworfen werden kann, es ist zumindest ein hohes Risiko, einen 1 Sm breiten Weg zu marschieren, wenn an beiden Enden des Weges feindliche Fahrzeuge stehen und man nach keiner Seite weg kann, da hier Minen liegen. Ein unbemerktes Werfen erscheint überhaupt unmöglich. Nach UK - Verständigung mit Chef 5. R.-Fl. wird daher die Ausweichsperre geworfen.
2230		F.T. 2212/2 an Alle: Die gemeldeten Fugas 2015 Uhr Quadrat 3397 Kurs West. 18 sm. F.d.T. H'ki.
2233		Ich gebe an die R.-Boote: bitte weiterlaufen" da Fahrzeuge nicht näher kommen.
2235		180°, 9 sm - 15 sm. Die Sperre wird vor dem westlichen Ausgang der Sperrlücke geworfen und erfüllt m.E. auch hier ihren Zweck, da wir z.Zt. noch keine Möglichkeit hätten, ein Räumen der Kronstadtsperre 1 mit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Küstenartillerie zu verhindern, und die Kronstadtsperre 1 evtl. ihre Wirksamkeit schon zu diesem Zeitpunkt eingebüsst hätte, wo sie lückenlos sein sollte. Viel Platz wäre in diesem Gebiet nicht und man könnte nicht ohne weiteres eine Sperre daneben legen, da die Russen vielleicht nicht alles geräumt haben und unsere Minen nur 1,5 m tief stehen. Ich gehe auf 270° und setze mich zur Sicherung nach Westen ab, da aus dem dunklen Horizont eher Gefahr droht als aus dem hellen Osthorizont ausserdem stehen die S.-Boote mit Sprengbojen im Osten als Ausguckposten.
2253	Stille, Seeg. O, dünne	9 sm.
2259	Wolkendecke, heller	gestoppt.
2305	Mondschein, sehr gute	Von den R.-Booten: "letzte Mine ist geworfen".
2311	Sicht.	323½°, 9 sm - 15 sm. Langsam zunehmende Bewölkung, ich bleibe hinter den R.-Booten da m.E. Gefahr eher aus Süden droht.
2326		320°, 20 sm - 15 sm.
2330		Führerboot hat in Höhe des U.O.-Raumes Berührung mit Unterwassergegenstand, scheinbar Mine, die noch zweimal gegen die Bordwand schlägt.
2331		S 39 meldet Treibmine bzw. Oberflächenstand 30-40 m an Stb. Kurz danach eine weitere Mine an Stb. 50 m querab.
2334	Qu. 3382 M.u.	R 58 erhält Minentreffer am Heck. Ich gehe mit S-Booten in die Nähe. Das Boot läuft noch mit 12 sm weiter, das Heck ist achtern aufgerissen, der Maschinenraum ist noch betriebsklar. Eine Hilfe ist vorläufig nicht erforderlich. Da 1 Verwundeter an Bord ist, schicke ich S 26 mit dem Arzt hin, um den betreffenden zu übernehmen. Durch das Stoppen sackt das Heck sofort tiefer, sodass das Boot wieder angeht und 2 R-Boote längseit schären und Leinen wahrnehmen, um das Boot zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		zu halten. Die Detonationsstelle liegt noch innerhalb eines grossen russischen Warngebietes, dem aber keine Bedeutung beigemessen wurde.
2346		320°, 15 sm.
2358		9 sm gestoppt. S 26 geht mit dem Arzt an den R-Booten längsseit und übernimmt den Verwundeten.
		Zimmermann
9.9.41.		
0002		9 sm. Erhalte durch UK die Meldung, dass bei der Minendetonation 1 Soldat über Bord geschleudert wurde.
0003		140°, 15 sm. Wir laufen zur Unfallstelle zurück, um den über Bord geschleuderten Soldaten zu suchen. Etwa 1000m vor der Detonationsstelle lasse ich die anderen Boote zurück, da es sich um eine ~~falsche~~ Minen Sperre handelt, um sie nicht unnötig zu gefährden. Mit dem Führerboot laufe ich das Gebiet in mehreren Richtungen ab, durch die Oberflächenstände habe ich einen guten Anhalt, wo die Sache sich ereignet hat. Das Wasser ist völlig glatt, und es ist windstill.und mondhell, also günstige Voraussetzung für das Suchen gegeben.
0014c		9 sm.
0016		gestoppt.
0020		9 sm.
0024		gestoppt.
0055	Stille,bedeckt,mondhell,sehr gute Sicht.	Suche erfolglos abgebrochen. Wenn jemand im Wasser geschwommen hätte, hätten wir ihn sehen müssen. Wahrscheinlich war er sofort tot. Breche das Suchen ab.
0101		320°, 15 sm.
0110		20 sm - 24 sm.
0122	Qu. 3381 d.K.M.	Treibmine an Stb.
0135		F.T. 0105/- an Chef 5. R.-Fl.: R 58 von beiden Booten gehalten. 0115 Uhr "Kuiskeri" passiert nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		nach Kotka.
		Gr. Führer.
		15 sm.
0137		325°.
0150		"Kiuskeri" einlaufend passiert. Kommandant S 40 meldet, dass das Boot stark vibriert, da er Unterwasserberührung mit festem Gegenstand in der Nähe der Unfallstelle gehabt habe. Er nimmt Beschädigung der Schraubenflügel an, was sich auch später bestätigt hat.
0150		Setze F.T. 0131/3 an F.d.T. ab: Ausweichaufgabe durchgeführt. R 58 Minentreffer. Laufe ein.
		Chef 1. S.-Fl.
0254		Da der Flottillenarzt meldet, dass der Verwundete von R 58 ins Lazarett muss, gabe ich F.T. 0239/5 an Stützpunkt Kotka: Für 0415 Uhr Sankawagen klarstellen.
		Chef 1. S.-Fl.
0350		Auf S 108 fällt die Bb. Maschine aus. Wir können nur noch mit langsamer Fahrt nach Kotka weiter marschieren. Ich entlasse S 26 mit dem Verwundeten an Bord und S 40.
0610	NzW 2, Seeg. 0, bedeckt,gute Sicht.	Mit S 108, S 39, S 29 in Kotka festgemacht.
0700		An den F.d.T. melde ich folgendes: Bis 0610 Uhr mit allen Booten fest. Noch im Schärenfahrwasser stehend bei Tage 2 Rauchfahnen im Süden, Marsch ab "Kiuskeri" daher erst 2020 Uhr angetreten. Sicht war dauernd ausgezeichnet, Mondschein, wenig bewölkt. Inseln auf 10-12 sm zu sehen. Da drei Fahrzeuge im Westen auf und ab standen und vier Fahrzeuge im Osten waren, Ausweichsperre geworfen. Auf Rückmarsch in Quadrat 3382 Mitte unten drei Oberflächenstände. Führerboot und später S 40 stiessen gegen harte Gegenstände vermutlich Minen. R 58 erhielt Minentreffer, war aber schwimmfähig. Da ein Sperrmechaniker vermisst wurde

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wurde, nur mit dem Führerboot wegen Minengefahr Gebiet erfolglos abgesucht. Ort war durch die Oberflächenstände bezeichnet. Flo. Arzt übernahm einen Verwundeten von R 58. Da R 58 unterfangen und gesichert erschien, mit S-Booten vorgelaufen. Scheinwerfer an vielen Stellen. S 40 ausser K.B., wahrscheinlich Schraubenwechsel erforderlich. Chef 1. S.-Fl.
0810		Wetter-Fernschreiben: Nord 2-3, stark wolkig, Sicht 15 sm. Wewa H'ki.
1200		S 40 Kotka ausgelaufen nach Helsinki, dort soll Boot docken und gegebenenfalls Schraubenwechsel durchführen.
1235		Fernschreiben MSHE 01427: Chef 1. S.-Fl.: 1.) 9.9. Ruhe. 3 S.-Boote 2stündige Bereitschaft. S 40 eintrifft abends Kotka. 2.) 10.9. Minenaufgabe Verseuchung 10 sm östlich Hochland beabsichtigt. 10.9. vormittag Beladung durchführen 6 R-Boote je 6 EMC, 2 S-Boote je 20 Sprengbojen. Genauer Befehl folgt. R 60 und R 61 bleiben H'ki für Geleitaufgabe Vp-Boote. F.d.T. H'ki.
1340		Fernschreiben MSSU 1180: 1. S.-Fl.: Nord schwach, bedeckt, später Regen. Sicht 15 sm, später 10 sm. Wewa H'ki.
1720		S 28 von Helsinki durch Schärengewässer kommand Kotka festgemacht.
2045		Fernschreiben von S 40 geht ein, dass das Boot 1700 Uhr Suomenlinna eingelaufen ist.
2100		Ich setze an F.d.T. folgende fernschriftliche KB - Meldung ab: S 28 mit dem 9.9.41 wieder K.B. S 40 ausser K.B. wegen Berührung Unter-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Unterwassergegenstand, sehr wahrscheinlich Mine, die nicht detonierte. Schraubenwechsel wird in Helsinki durchgeführt. 1. S.-Fl. Wachboote sind heute S 29, S 108. Hf Zimmermann
10.9.41.		
1605		Fernschreiben von Flo.Ing geht ein: Betr. K.B. S 40 zu a) Beschädigung der Propeller durch Minenberührung; zu b) je; zu c) voraussichtlich 11.9.41.
1605		Fernschreiben von Wetterwarte Helsinki: Wetter Op.-Gebiet bis 11.9. früh: SW 2-3, rückdrehend, Bedeckung langsam auflockernd, nur ganz vereinzelt Regen, Sicht 10-15 sm.
1722		Fernschreiben MSHE 01443: Minenaufgabe 10.9. wird 3,5 sm auf dem Russenweg nach Westen verlegt. Neue Position: 60° 3,9' N 27° 14,1' O - 60° 2,1' N 27° 15,5' O. F.d.T. H'ki.
		Fernschreiben MSHE 01444 an Chef 1. S.-Fl.: 10.9. folgende Finnen-Vorhaben: A.) 1 S-Boot mit Motorbooten deren Zahl unbekannt legen Strandminen am Strand von "Lavansaari". Aufnahmestellung von 2 Kanonenbooten. B.) Anschliessend wird "Someri" von finnischer Küstenartillerie beschossen. Kanonenboote stehen östlich "Someri", um durch den Beschuss aus Hafen auslaufende Boote zu fassen. F.d.T. Für die heutige Minenaufgabe wurde mit Fernschreiben vom F.d.T. folgendes befohlen: Befehl

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Befehl für Minenaufgabe "Ostwärts Hochland".- Feindnachrichten: Verkehr Hochland hält an. Nacht 9. zum 10.9. war "Marti" mit Zerstörer westlich Hochland. Someri vom Feind besetzt.- Eigene Streitkräfte: Nicht im dortigen Seegebiet. Aufgabe: 6 R-Boote, 36 EMC, 2 S-Boote 40 Sprengbojen werfen auf dem bekannten Russenweg von 60° 5,2' N 27° 20,4' O nach 60° 3,3' N 27° 21,9' O.- Sprengbojen beiderseits Minenabstand 100m. Tiefeneinstellung - 1,5 m. 3 S-Boote Sicherung. Gesamtführung Chef 1. S.-Fl. Führung Wurfverband Chef 5. R.-Fl. Anmarsch derart, dass Schärenaustritt bei Dunkelheit. Rückmarsch nach Kotka möglichst auf Anmarschweg.- Allgemeine Anweisungen sinngemäss wie in Befehl vom 4.9..-
		Ausweichen auf dem Russenwege weiter östlich oder westlich. Russenweg verläuft mit Kurs 69° von Südspitze Hochland zu Punkt 5 sm südlich Someri.- Feuerbestellung erfolgt in Kotka durch Chef 1. S.-Fl.
		F.d.T. H'ki.
		Für die Wahl als Anmarschweg kam das Geheimfahrwasser bei Askeri oder Koivoluoto in Frage. Um ein magnetisches Störungsgebiet nicht zu kreuzen, entschloss ich mich für den Weg über Koivoluoto, der allerdings etwas länger ist. Im Laufe des Nachmittags musste der Weg bereits festgelegt sein, da die Lotsen einige Punkte des Geheimfahrwassers mit kleinen Leuchtfeuern bezeichnen. Es ist sonst nachts nicht möglich, aus- und ein zu laufen, da diese Fahrwasser sehr schmal, gewunden und gefährlich sind.
		1722

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1722		Fernschreiben von F.d.T. geht ein: Minenaufgabe 10.9. wird 3,5 sm auf dem Russenweg nach Westen verlegt. Neue Position: 60° 3,9' N 27° 14,1' O.- 60° 2,1' N 27° 15,5' O.-
		F.d.T. H'ki.
		Ich befahl für S 28,26,108,39,29 1900 Uhr seeklar. Es war beabsichtigt, dass ich mit den S-Booten vorauslief und nach Austritt aus den Schären bei "Koifoluoto" auf die R.-Flottille wartete. Nach Heranschliessen der R-Boote sollten S 39 und S 29 sich an den Wurfverband anhängen und den UK - Kanal der R-Boote schalten, während ich mit S 28,26,108 nach Westen zur Sicherung gegen Hochland ging. Nach beendigtem Werfen wollten wir die R.-Flottille wieder bis zu den Schären geleiten und einlaufen. S 39, S 29 übernahmen im Laufe des Tages Sprengbojen. Mit S 28,26,108,39,29 Kotka ausgelaufen.
1900		Nach ES-Austausch mit einem innerhalb der Schären stehenden finnischen Bewacher traten wir bei "Koivuluoto" aus den Schären ins freie Seegebiet.
2035	SWzS 3, Seeg. 2-3, halb bedeckt, aufgehänder Mond, sehr gute Sicht.	160°, 9 sm. Wir warten auf die R.-Flottille.
2050-2052		Von der Leitstelle geht ein völlig verstümmelter, unverständlicher Funkspruch ein, der sehr schlecht gegeben zu sein scheint. Ich lasse daher absetzen - "MNO Helsinki - F.T. 1918/20 unverständlich. Leitung besser geben.
		1. S.-Flottille.
2055		FT 1918/20 an alle: Abendaufklärung 1800 Uhr lebhafter Verkehr bis zu Zerstörer südlich "Lavansaari" z.Zt. Kurs West. Auf Russenweg östlich Hochland 1 U-Boot mit 2 Wachbooten Kurs 220 Grad.
		F.d.T. H'ki.
		Nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nach in Sicht kommen der R-Flottille entlasse ich S 39 und S 29 zum Wurfverband. Mit den restlichen Booten stosse ich nach Westen vor. Der Seegang aus Südwesten macht sich schon unangenehm bemerkbar, es ist jedoch damit zu rechnen, dass wir dort, wo wir werfen sollen, Landschutz von Hochland haben werden.
2106		160°, 9 sm.
2111		15 sm. Die Bewölkung reisst auf. Der Mond bleibt aber hinter dunklen Regenwolken und erhellt nur den Osthorizont. Auf diese Weise ergaben sich für uns denkbar günstige Beleuchtungsverhältnisse. Gegen Osten können wir rechtzeitig jedes Fahrzeug auf der ganz scharf abgegrenzten Kimm erkennen. Gegen Westen sind die Beobachtungsverhältnisse nicht sehr günstig, Fahrzeuge in diesem Horizont können sicherlich erst sehr spät erkannt werden, die Sicherung wird daher so aufgestellt, dass wir sofort mit allen Booten den Wurfverband einnebeln können.
		Ich lasse R-Boote auf UK-Reichweite herankommen.
2134		217°, 9 sm.
2144		F.T. 2047/22 an "Brummer","Carl Peters", 3. Vp.-Fl.: "Carl Peters" 11.9. vormittags auf alten Liegeplatz bei "Naantali" gehen. Vp.-Boote bleiben "Utoe". Ueberführung nach Osten erst nach Nordwind Nacht 13./141 beabsichtigt. F.d.T. H'ki.
		37°. Ich will mit der R-Flottille Fühlung aufnahmen, da sie weder in Sicht sind, noch UK-Verbindung besteht.
2147		217°, 9 sm, R-Boote in Sicht.
2157		Mit 15 sm vorgesetzt.
2200		Von SW aufziehende Bewölkung. Der Mond bleibt hinter den Wolken.
		2203

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2203		F.T. 2130/23 an Alle: Bei Dunkelwerden 1 Bewacher und 1 "Zyklon" auf und ab zwischen "Someri" und "Hochland". F.d.T. H'ki.
2228		180°, 9 sm. Wir stehen am Nordpunkt der beabsichtigten Sperre. Ich sichere gegen den dunklen Westhorizont und gegen Hochland.
2235		160°. Die Sperre wird ohne Störung geworfen.
2238		130°.
2241		100°, 15 sm. Ich hole etwas südlich der Sperre aus, um von ihr freizubleiben, sie liegt m.E. etwa eine halbe Seemeile östlicher als beabsichtigt.
2245		90°, 24 sm.
2250		30°, 28 sm - 31 sm.
2301		10°, 31 sm.
2305		20°. Im Nordosten Schatten in Sicht, ich stosse darauf zu mit 31 sm, es ist aber die Insel Someri die über die Kimm kommt. Das Werfen ist unbemerkt durchgeführt worden. S 39, S 29 hängen sich bei uns an. Infolge des weiter zunehmenden Seegangs will ich keine Lauerstellung mehr einnehmen, da Boote nicht gestoppt liegen können und daher, wahrscheinlich unnötig, Betriebsstunden verbrauchen. Ich trete den Rückmarsch an.
2322		25°, 9 sm. Die R-Boote folgen. Um das Einlaufen zu erleichtern, hatten die R-Boote 2 Leuchtbojen geworfen, eine weisse und eine rotweise. In diesem Falle hatte es sich für uns nicht bewährt. Koiviluoto war auch ein weisses festes Feuer mit geringer Lichtstärke und roten und grünen Sektor. Die rotweisse täuschte mich insofern, als ich an der Grenze des roten und weissen Sektors zu stehen glaubte, Die Position der Bojen konnte ich auch nicht erfahren, da ein UK-Gast Blitzfeuer mit Fischerfeuer verwechselt hatte.
		2350

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
2350		Koivuluoto einlaufend passiert. Ein finnisches Kanonenboot liegt hinter den ersten Inseln. Vom Gegner hatten wir nichts gesichtet, trotz sehr guter Sicht.
11.9.41		
0115		Kotka festgemacht mit 5 Booten. Heller Mondschein.
0145		Ich melde an F.d.T. mit Fernschreiben: Um 0115 Uhr mit allen Booten fest. Minenwerfen ohne Störungen. Keine Lauerstellung mehr, da Boote wegen Seegang nicht mehr gestoppt liegen konnten. Nach meiner Kopplung liegt Sperre eine halbe Meile östlicher als vorgesehen. Chef 1. S.-Flottille.
0300		Fernschreiben MSHE 01447 an Chef 1. S.-Fl.: 11.9. abends beabsichtigt Minenunternehmung mit 6 S-Booten in Hailoda-Passage. Ab 11.9. mittags mit Minenübernahme EMC und TMB rechnen. Befehl für Minenverteilung folgt zeitgerecht. F.d.T. H'ki.
1035		Fernschreiben MSHE 01451 an Chef 1. S.-Fl.: Beladung wie folgt durchführen: 3 S-Boote je 6 TMB, 2 S-Boote je 4 EMC. Führerboot behält 4 Torpedos und nimmt 2, falls tragbar 4 TMB. Durchführung Aufgabe, falls heute wegen Wetter nicht möglich, 12.9. beabsichtigt. F.d.T. H'ki.
1940		Fernschreiben MSHE 6475 an Alle: Wetter Finnenbusen: SO 7, bedeckt, Regen, Sicht 5 sm. Im Gesamtgebiet morgen Windabflauend, Sichtbesserung. Wewa H/ki.

Wegen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		Wegen Wetterlage ist heute Ruhe. Bereitschaft haben S 26, S 29.
2130		Fernschreiben MSHE 01561 an Chef 1. S.-Fl. von F.d.T.: Zur dortigen Unterrichtung. 1.) Folgende Lage der Minen bei Hailoda ist beabsichtigt: 4 EMC und 6 TMB abwechselnd zwischen 28° 0,9' Ost 59° 56,2' N und 28° 0,2' O 59° 55,7' N. Wurfkurse abwechselnd so, dass ganze Breite der Passage von Prikke zu Prikke verseucht wird. Minenabstände 100m. Ferner 14 TMB und 4 EMC auf 28° 0,5' zwischen 59° 58,3' N und 59° 57,0' N. Im Südstück die 4 EMC Abstand 100m. Ab erreichen 20m Linie 14 TMB's Abstände 130 m. Durchführung ist abhängig vomFinden der Prikken in der Hailoda-Passage, bzw. finden der Leuchttonne, die jedoch als nicht brennend gemeldet ist. 2.) Lässt die Ortsbestimmung ein finden der Fahrwasserbezeichnungen nicht zu, folgendes Ausweichgebiet, als Verseuchung EMC und TMB abwechselnd, im Gebiet flachen Wassers zwischen Seiskari und Welimatala. Lage der Minen mit etwa 130 m Abstand etwa wie folgt: von 59° 58,2' N 28° 23,7' O über 59° 57,3' N 28° 24,5' O nach 59° 56,3' N 28° 24,5' O.- Die Minen können mit annähernd der gleichen Wirkung bei nicht genauem Schiffsort auch eine sm weiter östlich oder westlich geworfen werden. Anzustreben ist jedoch, dass die Durchfahrtslücke Seiskari – Welimatala überdeckt wird. 3.) Chef 1. S.-Fl. nimmt zu vorstehenden Absichten fernschriftlich Stellung und meldet, ob er derartige Minenoperationen für durchfürbar hält. Insel Penisaari ist, soweit hier bekannt, nicht befestigt, wohl aber als Be-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Beobachtungsposten anzunehmen. Für Aufgabe zu 1.) ist Anmarsch von Westen und dann von Süden kommend, oder Anmarsch zwischen Penisaari und Seiskari von Norden kommand anheimgestellt. Im letzteren Falle müsste Austritt aus Sqhären westlich Someri erfolgen und in der Mitte zwischen Someri und Lavansaari nach Osten gesteuert werden. Für Aufgabe gem. 2.) kommt nur der Anmarsch von Norden in Frage der vom F.d.T. für möglich gehalten wird. F.d.T. H'ki.
12.9.41. 0900		<u>Ich melde folgende Stellungnahme an den F.d.T. mit Fernschreiben:</u> Zu Minenoperation Hailoda Passage melde ich: Eine Sperrung der Hailoda Passage von Kotka aus halte ich nicht für durchführbar mit den navigatorischen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Ein Finden von Prikken bei Nacht ist nach meinen bisherigen Erfahrungen nicht möglich. Das Finden einer unbeleuchteten Tonne wird nur Glücksache sein. Ihre Position kann aber auch dann nicht als bekannt vorausgesetzt werden, da nicht ohne weiteres mit Friedensbetonnung gerechnet werden kann. Beim Anmarsch durch das Gebiet westlich Someri ist mit unsicherer Missweisung zu rechnen. In der Hailoda Passage wird meist Strom setzen, der nur auf Grund von örtlicher Kenntnis in Rechnung gesetzt werden kann. Bei Verlegung der Flottille in der Nacht vor der Unternehmung nach Narva wäre eine Sperrung südlich der Hailoda Passage eher möglich, da dann der Schiffsort genauer ist. Bei Anmarsch zwischen Saiskari und Penisaari sind günstige Mondverhältnisse für unbemerkten Marsch notwendig, wie sie in den Nächten nach dem 17. auf 18. Septbr. vorhanden sind, um ungesehen zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zu werfen. Ein Werfen der Ausweichsperre wäre dann möglich. Ein Anmarsch auch östlich von Narvi wird für möglich gehalten. Chef 1. S.-Flottille. Hoffmann
		<u>Fernschreiben MSHE 6601:</u> Wetter bis 12.9. 2400 Uhr: SO 7, bedeckt bis wolkig, vereinzelt Regen. Sicht 8 sm. Wewa H'ki.
1020		<u>Fernschreiben MSHE 6608 an Chef 1. S.-Fl.:</u> Meteorologe vorhersagt wahrscheinlich weiterhin Stärke 7. Durchführung Aufgabe heute daher unwahrscheinlich. Erneute Beratung gegen 1400 Uhr. Entscheid über Unternehmung fällt nach erneuter Beratung. F.d.T. H'ki.
1125		<u>Fernschreiben von S 40 geht ein:</u> 1030 Uhr ausgelaufen zu Probefahrt. Der Schraubenwechsel ist also erledigt.
1230		<u>Fernschreiben MSSU 1208 an Chef 1. S.-Fl.:</u> 1120 Uhr nach Probefahrt Suomenlinna ein. " S 40 " Infolge unveränderter Wetterlage fällt auch heute der Einsatz aus. S 27, S 28 haben Bereitschaft. S 40 meldet telefonisch Probefahrt glatt verlaufen wieder voll K.B. Auf Befehl des F.d.T. soll das Boot heute in Suomenlinna Ruhe haben. Befehl über evtl. Verlegung Kotka erfolgt später.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Beobachtungsposten anzunehmen. Für Aufgabe zu 1.) ist Anmarsch von Westen und dann von Süden kommend, oder Anmarsch zwischen Penisaari und Seiskari von Norden kommand anheimgestellt. Im letzteren Falle müsste Austritt aus Sqhären westlich Someri erfolgen und in der Mitte zwischen Someri und Lavansaari nach Osten gesteuert werden. Für Aufgabe gem. 2.) kommt nur der Anmarsch von Norden in Frage der vom F.d.T. für möglich gehalten wird. F.d.T. H'ki.
12.9.41. 0900		Ich melde folgende Stellungnahme an den F.d.T. mit Fernschreiben: Zu Minenoperation Hailoda Passage melde ich: Eine Sperrung der Hailoda Passage von Kotka aus halte ich nicht für durchführbar mit den navigatorischen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Ein Finden von Prikken bei Nacht ist nach meinen bisherigen Erfahrungen nicht möglich. Das Finden einer unbeleuchteten Tonne wird nur Glücksache sein. Ihre Position kann aber auch dann nicht als bekannt vorausgesetzt werden, da nicht ohne weiteres mit Friedensbetonnung gerechnet werden kann. Beim Anmarsch durch das Gebiet westlich Someri ist mit unsicherer Missweisung zu rechnen. In der Hailoda Passage wird meist Strom setzen, der nur auf Grund von örtlicher Kenntnis in Rechnung gesetzt werden kann. Bei Verlegung der Flottille in der Nacht vor der Unternehmung nach Narva wäre eine Sperrung südlich der Hailoda Passage eher möglich, da dann der Schiffsort genauer ist. Bei Anmarsch zwischen Saiskari und Penisaari sind günstige Mondverhältnisse für unbemerkten Marsch notwendig, wie sie in den Nächten nach dem 17. auf 18. Septbr. vorhanden sind, um ungesehen zu
1020		
1125		
1230		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zu werfen. Ein Werfen der Ausweichsperre wäre dann möglich. Ein Anmarsch auch östlich von Narvi wird für möglich gehalten. Chef 1. S.-Flottille. Hellmuth Heinrichs
		Fernschreiben MSHE 6601: Wetter bis 12.9. 2400 Uhr: SO 7, bedeckt bis wolkig, vereinzelt Regen. Sicht 8 sm. Wewa H'ki.
		Fernschreiben MSHE 6608 an Chef 1. S.-Fl.: Meteorologe vorhersagt wahrscheinlich weiterhin Stärke 7. Durchführung Aufgabe heute daher unwahrscheinlich. Erneute Beratung gegen 1400 Uhr. Entscheid über Unternehmung fällt nach erneuter Beratung. F.d.T. H'ki.
		Fernschreiben von S 40 geht ein: 1030 Uhr ausgelaufen zu Probefahrt. Der Schraubenwechsel ist also erledigt.
		Fernschreiben MSSU 1208 an Chef 1. S.-Fl.: 1120 Uhr nach Probefahrt Suomenlinna ein. " S 40 " Infolge unveränderter Wetterlage fällt auch heute der Einsatz aus. S 27, S 28 haben Bereitschaft. S 40 meldet telefonisch Probefahrt glatt verlaufen wieder voll K.B. Auf Befehl des F.d.T. soll das Boot heute in Suomenlinna Ruhe haben. Befehl über evtl. Verlegung Kotka erfolgt später.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.9.41		
0530		FT 0751/-: Vorhersage von Wetterwarte H'ki bis 13.9. 2400 Uhr Finnenbusen 5 sm Sicht, Nordost 4-6, bedeckt, Regen. Wewa H'ki.
1140		Fernschreiben MSHE 01576 an 1. S.-Fl.: Meteorologe rechnet mit weiterem Abflauen. Durchführung Minenaufgabe südlich "Seiskari" heute beabsichtigt, sofern Wetterlage zulässt. F.d.T. H'ki.
1550		Fernschreiben MSHE 6793: Wetter Finnenbusen bis 14.9. früh: O-NO 4, im Südteil schwächer. Meist bedeckt, Regen, geringe.Sicht 5-10 sm. Pegel plus 22 cm. Wewa H'ki.
		Heute ist die Sperrung der Durchfahrt zwischen "Seiskäri" und "Welimatala", in der starker russischer Verkehr beobachtet wurde, befohlen. Die Unternehmung wird von uns allein durchgeführt. Die Boote beladen im Laufe des Tages mit Minen und geben die Reservetorpedos von Bord. Beabsichtige Anmarsch in Schärengewässer bis Kiuskeri; von hier aus zwischen "Seiskari" und "Pennisari" durchstossend Marsch ins Wurfgebiet. Durch eigene Luftaufklärung ist bekannt, dass zwischen diesen Inseln stärkere russische Bewachertätigkeit herrscht. Nach Beendigung des Werfens hängt die Einnahme einer Lauerstellung von den augenblicklichen Verhältnissen ab.
		Ich befahle 1700 Uhr seeklar für S 28,26,27, 108,29,39.
1705		Mit den Booten Kotka abgelegt und durch die Schären bis "Kiuskeri" gelaufen. Östlich Kotka wird es windstill und stark diesig.
1900		Vor "Kiuskeri" gestoppt. Das Führerboot führt

eine

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		eine kurze Deviationskontrolle durch, um auf dem Marsch möglichst genauen Schiffsort zu haben. Währenddessen kommt ein Motorboot von Kiuskeri herüber und meldet uns von der Küstenbrigade:5 Bewacher standen abends südlich der Agamennonbank.
		Nach Anbruch der Dunkelheit treten wir den Marsch an. Die Sichtverhältnisse sind ausserordentlich schlecht. In den Schären herrschte diesige Sicht,bei Austritt aus den Schären völlige Dunkelheit, später brach der Mond durch, sodass es etwas aufhellte. Wir standen vor einem völlig dunklen Nordhorizont, im Westen gegen Hochland war es diesig. Gegen Süden und Osten hatten wir bei zeitweise aufreissender Bewölkung mässige Sicht, später wurde es auch dort diesig und unsichtig.
2005	WSW 2, Seeg. 0,	Kurs 160°, 24 sm.
2041	schlechte Sicht, bedeckt.	Kurs 124°, 15 sm, vermindere Fahrt, da wir jetzt jederzeit auf feindliche Fahrzeuge stossen können.
2050		FT 2003/6 an 1. S.-Fl.: Luftaufklärung 1715 Uhr Gebiet "Seiskari" bis "Lavansaari" vereinzelte Bewacher. F.d.T. H'ki.
2041		Voraus ein schwacher Lichtschein, der offensichtlich von einem Fahrzeug herrührt. Wende um 4 Dez nach Bb. mit allen Booten. Es handelt sich anscheinend um den Schein einer Kielwasserlaterne auf dem Wasser. Wende wieder auf alten Kurs. Ich muss jedoch ausweichen, da ich unbemerkt durchkommen will, wende ich daher 9 Dez nach Bb. Wende auf Ostkurs!
2045		gestoppt, da S 29 meldet, dass es die Flottille
2053		aus Sicht verloren hat. Es gelingt, durch
2057	Qu. 3374 1.o.E.	Setzen der Kielwasserlaterne das Boot wieder heranzuführen.

2119

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2119		Setze Marsch fort, Kurs 187°, da wir durch die Wendung etwas zu weit nach Osten gekommen sind.
2136		Gehe wieder auf 15 sm, da es sichtiger geworden ist.
2120		F.T. 2026 von Wetterwarte Helsinki: Vorhersage bis 14.9.41 früh: Meist Nordwest, schwachwindig, Regen, geringe Sicht, bedeckt, Sicht 5-8 sm.
		Von Lavansaari leuchtet ein Scheinwerfer auf, und hat 2 Fahrzeuge im Lichkegel, worauf der Scheinwerfer wieder ausgemacht wird.
2151	WSW 3, Seeg. 0, bedeckt, diesig.	F.T. 2136 an 1. S.-Fl. von F.d.T.: 19 Uhr Fahrzeuge auf Russenweg nördlich Seiskari, Kurs West.
2155	Qu. 3387 M.l.	Schatten im Osten in Sicht, ich laufe weiter nach Süden und hoffe, dass die Fahrzeuge nach Westen laufen, um unbemerkt zu bleiben. Sie steuern jedoch südwestlichen Kurs und scheinen rasch näher zu kommen. Um nicht gesehen zu werden, wende ich auf Südost-Kurs und gehe auf 9 sm, ich führe nun laufend Wendungen aus, um unbemerkt zu bleiben und andererseits nicht zu dicht an die Steine, die nordwestlich Seiskari liegen, zu kommen. Mit Generalkurs Nordost staffle ich hin und her, je nachdem, wie die Fahrzeuge stehen. Sie sind als 2 Fugas und 3 Wachboote auszumachen. Ein Torpedoangriff kommt wegen des geringen Tiefgangs nicht in Frage. Auf Penisaari leuchtet ein Scheinwerfer auf und beleuchtet 2 Fahrzeuge, also auch hier sind Wachboote.
2213		Mein Schiffsort ist durch die vielen Kursänderungen allmählich so ungenau geworden, dass ich erst meinen Schiffsort verbessern muss, bevor ich die Minen in die schmale L

Lücke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Lücke legen kann. Da Penisaari teilweise durch Nebelschwaden verdeckt ist und ich an Seiskari nicht zu dicht herangehen kann wegen der vielen Steine, muss ich versuchen, durch Lotreihen meinen Schiffsort zu verbessern. Ich gehe auf Nordkurs und will eine 10 m Bank anloten, was nicht gelingt, daher versuche ich die 40 m Linie zu bekommen um einen Anhalt zu haben. Durch Vergleich der deutschen und zweier russischen Karten ist festzustellen, dass für das in Frage kommende Gebiet drei verschiedene Wassertiefen in den Karten verzeichnet sind. Damit sind alle Bemühungen zwecklos und es bleibt mir nichts anderes übrig, als bis zur finnischen Küste zurückzulaufen und dort eine Peilung nach den brennenden Leuchtfeuern zu nehmen.
2304		Kurs 270°, 15 sm. Ich sammle die Boote und setze dazu Kielwasserlaterne auf dem Führerboot. Boote, die eingeschoren sind, melden dies durch UK, da die Sicht sehr schlecht ist.
2344		Kurs 0°, 15 sm. Im Westen war zeitweise Geschützfeuer zu sehen, Someri wurde durch ein finnisches Kanonenboot beschossen.
2347		Kurs 40°. Da Narvi nicht in Sicht kam, nehme ich an, dass ich nach Osten versetzt bin.
14.9.41.		
0004		Kurs 330°, ich stehe um 3,5 sm östlicher als nach Kopplung.
0040		Bei Kiuskeri in die Schären eingelaufen. Auf dem Marsch nach Norden wurde nichts mehr gesichtet.
		Es hatte in den vergangenen Tagen aus östlicher

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		östlicher Richtung sehr stark und anhaltend geweht. Dadurch wurde das Wasser aus dem Finnenbusen hinausgetrieben. Da nun seit heute Mittag hier unten kein Wind mehr war, wäre anzunehmen gewesen, dass das Wasser nun zurückfliesst und Strom nach Osten setzt. ~~Tatsächlich hat aber Strom nach Westen gesetzt, bei südwestlichem Wind, der aufgekommen war.~~ Es zeigt wieder, wie schwierig es ist, sich ein richtiges Bild von den Eigenheiten eines Seegebietes zu machen und es dann richtig in Rechnung zu setzen. In diesem Falle haben uns die Wetterverhältnisse die Durchführung der Unternehmung unmöglich gemacht.
		Es ist allmählich mondheller geworden, die Bewölkung verschwindet und es wird klar und heller Mondschein. Es wäre uns auch sonst nicht mehr möglich gewesen, noch vor der Dämmerung die Unternehmung durchzuführen, da die Zeit zu knapp wurde bis zum Morgengrauen. Ich trete den Rückmarsch an und setze folgenden Funkspruch an F.d.T. ab:
		Laufe ein, nicht geworfen.
		Chef 1. S.-Flottille.
		Der Marsch durch die Schären verlief auf Grund der guten Befeuerung ohne Ereignisse. Unterwegs trafen wir noch ein finnisches Kanonenboot.
0330		Mit S 28,26,27,108,39,29 in Kotka festgemacht.
0530		Ich melde dem F.d.T.:
		0340 Uhr mit Booten fest. Bei Auslaufen östl. Kotka sehr schlechte Sicht, vor Verlassen Schären führte Führerboot Kompass-Deviationskontrolle durch. Erste Nachthälfte sehr dunkel, zweite mondhell, Wind Westsüdwest 3.
		Quadrat 3384 links oben Fahrzeug, dann Scheinwerfer auf Laransaari und Penisaari die uns suchten, dann sich aber nach Beleuchten eigener Wachfahrzeuge nordöstlich und östlich
		Peninsaari

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		Peninsaari zufrieden gaben. Quadrat 3387 Mitte links 2 Fugas und 3 Bewacher auf uns zugekommen, habe mich daher nach Nordosten vor Seiskari vorbeigedrückt. Da nun mehr Schiffsort ungenau, versuche ich ihn durch Lotreihen vergeblich zu verbessern, deutsche und russische Karten weisen starke Verschiedenheiten in der Wassertiefe auf. Steine westlich Seiskari wegen Dunkelheit nicht zu sehen, Penisaari zeitweise in Nebel, daher auch hier keine Schiffskontrolle möglich. Zurückgelaufen um bei Kiuskeri Standort zu verbessern. Da nunmehr für einen neuen Versuch nicht mehr genügend Zeit vorhanden war, und es mondhell wurde, Rückmarsch angetreten.
		Schiffsort war durch offensichtlichen Oststrom um dreieinhalb Seemeile falsch. Aufgabe ist wegen der zahlreichen Fahrzeuge schwieriger, als ich angenommen hatte.
		S 28 hat Wasser im Öl, erforderliche Reparaturzeit noch nicht zu übersehen.
		Chef 1. S.-Flottille.
0730		Fernschreiben MSHE 6887 an Chef 1. S.-Fl.:
		Nach Minenabgabe und Torpedoübernahme 1500 Uhr Marsch nach Helsinki antreten.
		F.d.T. H'ki.
1500		Seeklar für S 28,27,26,108,39,29. Ich laufe durch die Schären nach Helsinki. Auf dem Marsch begegnen wir den finnischen Minenbooten Riilahte und Ruotsinsalmi. Auf S 39 fällt die Mittelmaschine aus und muss ausgebaut werden, wie sich später herausstellte.
1900		Mit den Booten in Suomenlinna festgemacht. Für S 40, S 101 ist vom F.d.T. bereits ab 1200 Uhr 2stündige Bereitschaft befohlen. S 29 tritt als 3. Boot dazu. Restliche Boote Ruhe.
		Zimmermann
		15.9.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.9.41		Einsatz fällt heut aus. Bereitschaft haben S 26, S 27, S 28. Die anderem Boote haben Ruhe. S 28 hat abends seine Störung behoben. [signature] Nach Besichtigung des russ. Panzerbootes melde ich folgendes durch Fernschreiben an F.d.T. Habe soeben ein russ. Panzerboot besichtigt, daß Finnen eroberten. 20 m lang, Bewaffnung 1 - 7,6 cm, drei Maschinengewehre, alle in Panzer=kuppeln bis 20 mm Panzer. Teile wie bei Panzer=wagen. Maschine 850 PS, Benzinmotor, außerdem Kompressor. Gleitboot, nur 60 cm Tiefgang, Ge=schwindigkeit auf 18 bis 20 sm geschätzt. Räume können mit Kompressor auf Überdruck ge=bracht werden, also gasdicht. In Auspuffgase wird Nebelflüssigkeit beigemischt. Sind meines Ermessens als Wachfahrzeuge für Schärenge=wässer also z.B. für Norwegen in dieser Art besonders geeignet, wenn an Stelle eines MG-Turmes ein 2 cm Flak aufgebaut würde. Fertigung erscheint serienmäßig schnell möglich, da viele Teile aus Panzerwagenindustrien zu übernehmen. Chef 1. S.-Fl. Die erziehlte Geschwindigkeit bei der Überfahrt von Kotka nach Helsinki war 17,5 sm. Bei See=gang steuerte das Boot nicht sehr gut, wie bei einem Gleitboot vorauszusehen, und nahm ziemlich Spritzwasser über, also nur für Schären und Fjorde geeignet. [signature]

--, den 2. Oktober 1941

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote (Helsinki).

Zu Seite 22, 0003 Uhr.

Der volle Einsatz des Führerbootes zur Rettung des Mannes war sehr tapfer, führte aber zu einer Gefährdung von Boot und Besatzung, die kaum noch zu verantworten war.

Unter Hinweis auf eigenes Kriegstagebuch sonst keine Bemerkungen.

[signature]

Kapitän zur See.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.
		Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.
		Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l
		Begonnen : 1.9.41. Abgeschl.: 15.9.41.
		Der Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.)

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
1.9.41.	Helsinki	"S27" ausser K.B. (Siehe 1.S-Fl.G.1806/41) Bei gelegendlichem Abbau einer Brennstoffpumpe am Bb.-Motor Nr.190021 zur Beseitigung einer Leckage wird festgestellt, dass die Antriebskegelräder für die Pumps gefressen haben bezw. einzelne Zähne ausgebrochen sind. Ein Auswechseln der Kegelräder ist erforderlich. Der Grund für die Störung liegt darin, dass die Kegelräder noch 25 Zähne haben gegenüber den verbesserten Rädern mit 22 verstärkten Zähnen. Es ist dies wieder einmal ein Fall, dass die Flottille über durchgeführte bezw. noch notwendige Neuerungen an den Motoren nicht unterrichtet ist und daher ihr Augenmerk nicht auf vorhandene Störungsquellen richtet, in der Annahme, dass sämtliche Verbesserungen an den Motoren durchgeführt sind. Es ist auch unverständlich, dass diese Verbesserung bei der letzten Grundüberholung des Motors nicht eingebaut wurde.
		"S39" von Slip gelassen. Bei Anlegen zur Torpedoübernahme seitlich die Bordwand eingedrückt.
2.9.41.	Helsinki	"S39" erneut aufgeslipt
3.9.41.	Helsinki	"S39" Reparatur beendet.
4.9.41.	Helsinki	"S102" Standprobe, anschliessend Probefahrt. Probefahrt abgebrochen wegen Ausfall Hauptölpumpe. Ölkühler undicht.
		"R62" Aufgeslipt, Auswechseln Bb-Voith-Schneiderantrieb.

Übersicht
über
einsatzbereite Boote über die Zeit vom 1.9.41. - 15.9.41.

Datum	In Dienst	außer K.B.	Einsatzber.	Bemerkung.
1.9.41.	10	5	5	S27 Störung Brennstoffpumpenantrieb.
2.9.41.	10	5	5	
3.9.41.	10	5	5	
4.9.41.	10	4	6	S39 K.B.
5.9.41.	10	4	6	
6.9.41.	10	3	7	S27 K.B.
7.9.41.	10	3	7	
8.9.41.	10	3	7	
9.9.41.	10	4	6	S40 Probellerbeschädigung
10.9.41.	10	3	7	S28 K.B.
11.9.41.	10	3	7	
12.9.41.	10.	3	7	
13.9.41.	10	2	8	S40 K.B.
14.9.41.	10	2	8	
15.9.41.	10	3	7	S39 Totalausfall Bb.-Motor.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.9.41.	Helsinki	"S27" Probefahrt Keine Ausstellungen. "R62" von Slip, Reparatur beendet. Gelsenkirchen
6.9.41.	Helsinki	"S102" Hauptölpumpe ausgewechselt, Ölkühler repariert. Gelsenkirchen
7.9.41.	Helsinki	"S102" Im gesamten Ölkreislauf des Bb-Motors werden feinste Bronzespäne festgestellt, die bereits durch die Schmierkanäle bis zu den Kipphebeln gedrungen sind. Ursache ist unbekannt. Vermutet wird eine Störung im Getriebe, da sonst kaum Bauteile aus Bronze eingebaut sind. Motor mit G.1443/41 II Ang. unklar gemeldet. Der Ausbau des Motors ist erforderlich. Gelsenkirchen
8.9.41.	Helsinki	"S102" Ausbau Bb-Motor begonnen. Bei Uebernahme von Schmieröl aus Fässern wird festgestellt, dass das Fassöl Bronzespäne enthält.- Uebernahme abgebrochen. Befehl erteilt, dass die beiden Schmierölvorratsbehälter, sämtliche Ölleitungen, Filter und Ölbetriebsbehälter von allen Motoren auszubauen sind und mit Benzin und Pressluft zu reinigen sind. Gelsenkirchen
9.9.41.	Helsinki	Nach Kotka gefahren, um den Ölkreislauf der dort liegenden Boote untersuchen zu lassen und dem Tanker "Gabelsflach" Anweisungen für die Untersuchung der auf "Gabelsflach" lagernden Ölfässer zu geben. Auf den Booten werden keine Verunreinigungen des Öles festgestellt. "S40" Stb-Probeller beschädigt durch Minenberührung. Gelsenkirchen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.9.41.	Helsinki	"S40" aufgeslipt. Einen neuen Probellersatz aufgesetzt. "S102" Ausbau und Reinigung der Ölleitungen. Ausbau Bb.-Motor. "R56" aufgeslipt, Minentreffer Achterschiff Gabelsflach
11.9.41.	Helsinki	"S40" von Slip gelassen, keine Probefahrt wegen Wetterlage. Gabelsflach
12.9.41.	Helsinki	"S40" Probefahrt, keine Ausstellungen. "S102" Ersatzmotor eingesetzt. Gabelsflach
13.9.41.	Helsinki	"Gabelsflach" meldet, dass alle Ölfässer untersucht sind und keine Verunreinigungen festgestellt wurden. Gabelsflach
14.9.41.	Helsinki	Siehe Bericht 1.S-Fl. G.1805/41 An: F.d.T. Helsinki F.d.T. Swinemünde K.M.W. Kiel Betrifft: Ausfall des MB 501 Motor Nr.189852 auf "S102" Gabelsflach
15.9.41.	Helsinki	"S39" Totalausfall Mittelmotor. Durch Rollenschaden. Betr.Std. = 410. Siehe 1.S-Fl. G.1807/41. Gesehen: Gabelsflach Kapt.Ltn. i.V. Kommandant

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters" 1.Schnellbootsflottille.

Kommandant: Korv.Kapt. Hinzke.

Begonnen: 1.September 1941
Abgeschlossen: 15.September 1941

Anlagen: K.T.B. -Maschine-

Zu beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-8.9. 1941	N.W. Ecke der Insel Luonnon - Maa	Keine besonderen Vorkommnisse. Heinzke
9.9.41		
	Luonnon - Maa	
o7oo	Luonnon - Maa	Anker auf. Versch.Verschlusszustand. Kriegswache aufgezogen
o84o	Turku(Finnland) Reede	geankert. Notgrund in 185,5° 1,3 sm.
15oo	" "	Anker auf.
164o	Insel Lohm	Lotsenwechsel.
	Wind SSW 2 halb bedeckt, gute Sicht	
182o	Insel Utö	geankert. Utö in 189,o° 3,5 sm
2ooo	W.z.S. 2 Seegang 1 gute Sicht	
24oo	W.z.S. 2 Seegang 1 gute Sicht	
		zu Anker. Heinzke
1o.9.41		
o4oo	W.z.S. 2 See 1 gute Sicht	
o8oo	S.W.z.S. 3 See 1-2 bedeckt, mittlere Sicht.	
12oo	S.W. 6 See 3 Regenschauer, schlechte Sicht.	
16oo	S.z.W. 5-6 See 4 Regenschauer mittlere Sicht	
2ooo	Süd 4-5 See 2 ganz bedeckt mittlere Sicht.	
24oo	S.O. 4-5 See 2 ganz bedeckt,Regen.	Heinzke

11.9.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9. 1941	O.S.O. 6-7 See 3-4	
o4oo	böig. Regen schlechte Sicht.	
o6o5		Anker auf. Schürenfahrt nach Naantali angetreten.
o73o	Insel Lohm	Lotsenwechsel.
o945	Naantali Reede Westseite	geankert. Normale Fla-Wache besetzt.
		Heinzke
12.-15.9. 1941	Naantali Reede	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Heinzke Korvettenkapitän und Kommandant.

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

Anlage
zum Kriegstagebuch des
Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"
(Maschine)
1.9. - 15.9.1941.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckslager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.41	Alandinseln (Nordseite)Luonnonmaa	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
2.9.41	Luonnonmaa	Eigener Hafenbetrieb. 106 m^3 Wasser vom Motorschiff "Oderbank" und 19,91 m^3 Wasser vom Schlepper "Monsum" übern. Personal: 1/2 Dauer: 4 1/2 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
3.9.41- 7.9.41	Luonnonmaa	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
8.9.41	Luonnonmaa	Eigener Hafenbetrieb. 65 m^3 Wasser vom Tankmotorschiff "Oderbank" übernommen.Personal: 1/2 Dauer: 4 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
9.9.41	Luonnonmaa - Utöh	Eigener Hafenbetrieb. 07.oo h Seeklar,gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Utöh. 08.45 h Maschinen abstellen.Schiff hat geankert. Weiter mit Seebetrieb. Auf Kriegswachstation. 15.oo h Seeklar zum Marsch nach Utöh. 18.3o h Maschinen abstellen,Schiff hat vor Utöh geankert. Weiter mit Seebetrieb. Auf Kriegswachstation.
10.9.41	Utöh	Seebetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
11.9.41	Utöh - Naantali	Seebetrieb. 06.oo h gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Naantali. 10.oo h vor Naantali geankert. Weiter mit eigenem Hafenbetrieb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.9.41- 14.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
15.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. 85 m^3 Wasser vom Tankmotorschiff "Oderbank" übernommen. Personal: 1/2 Dauer: 3 1/2 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.

Koch
Kapitänleutnant (Ing.) u. Leit.Ing.

Gesehen:
Platt
K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.I.T.

Befehlshaber der Kreuzer , den 9. Oktober 1941.

B.Nr. Gkdos. 002495 A1.

Geheim - Kommandosache.

U. Gruppe Nord

Gkds. Gruppe Nord
B.-Nr. 4576 Anl. 1

/ vorgelegt. Ich habe keine Bemerkungen.

Anlage 1

We 108 Bde.

Marinegruppenkommando Nord Befehlsstelle, den 11. Oktober 1941.
B.Nr. Gkdos. 4576/41 A II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

-2-

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage !

Krüger

1.SKl 24149/41 Kdos. — 2 —

Geheime Kommandosache!

1) I

2) Chef (AI)

3) Chef MND

4) Chef F

5) Chef H

6) Chef Wa

7) K

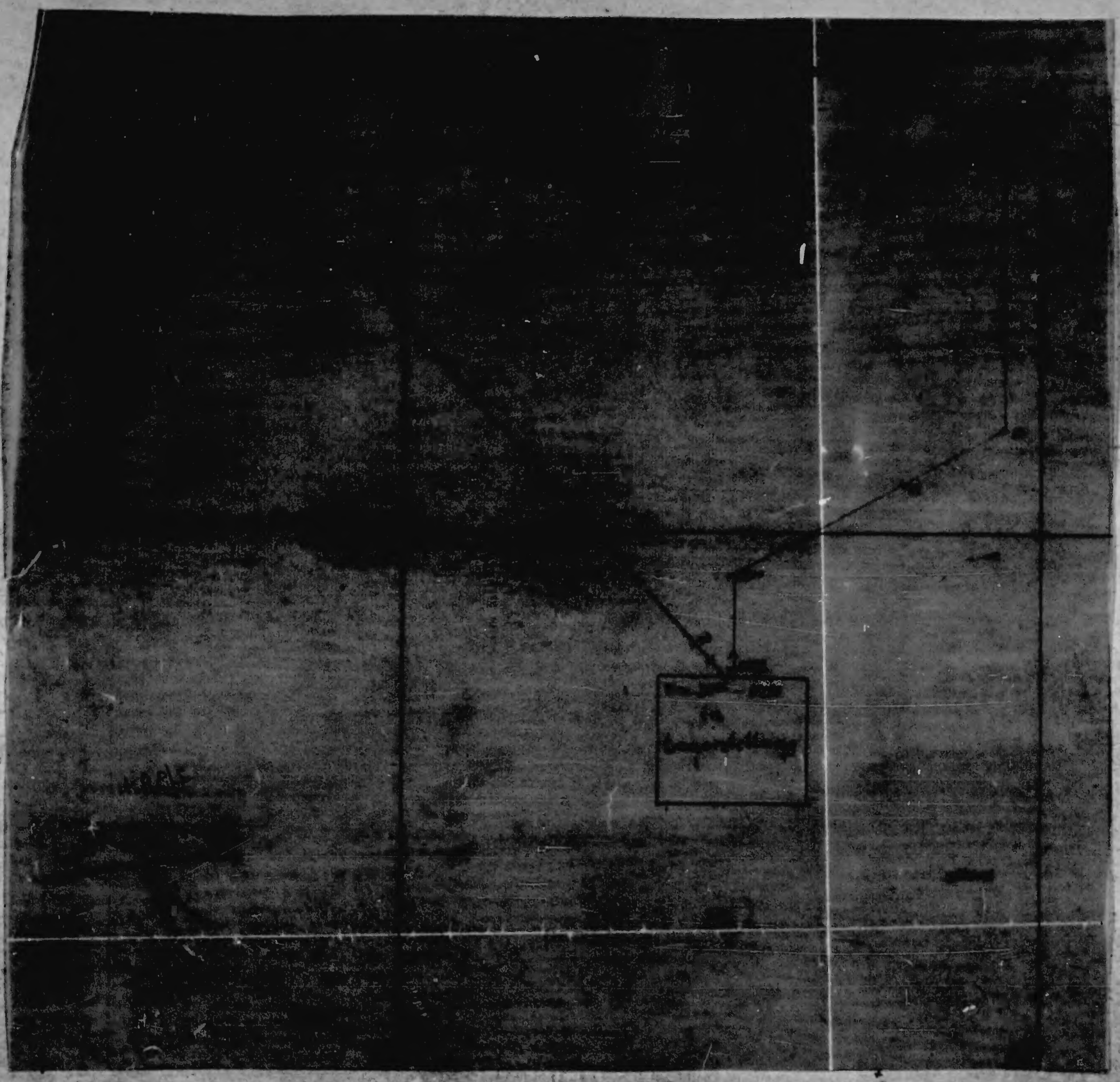
8) Wa 1 Chef an Kr.

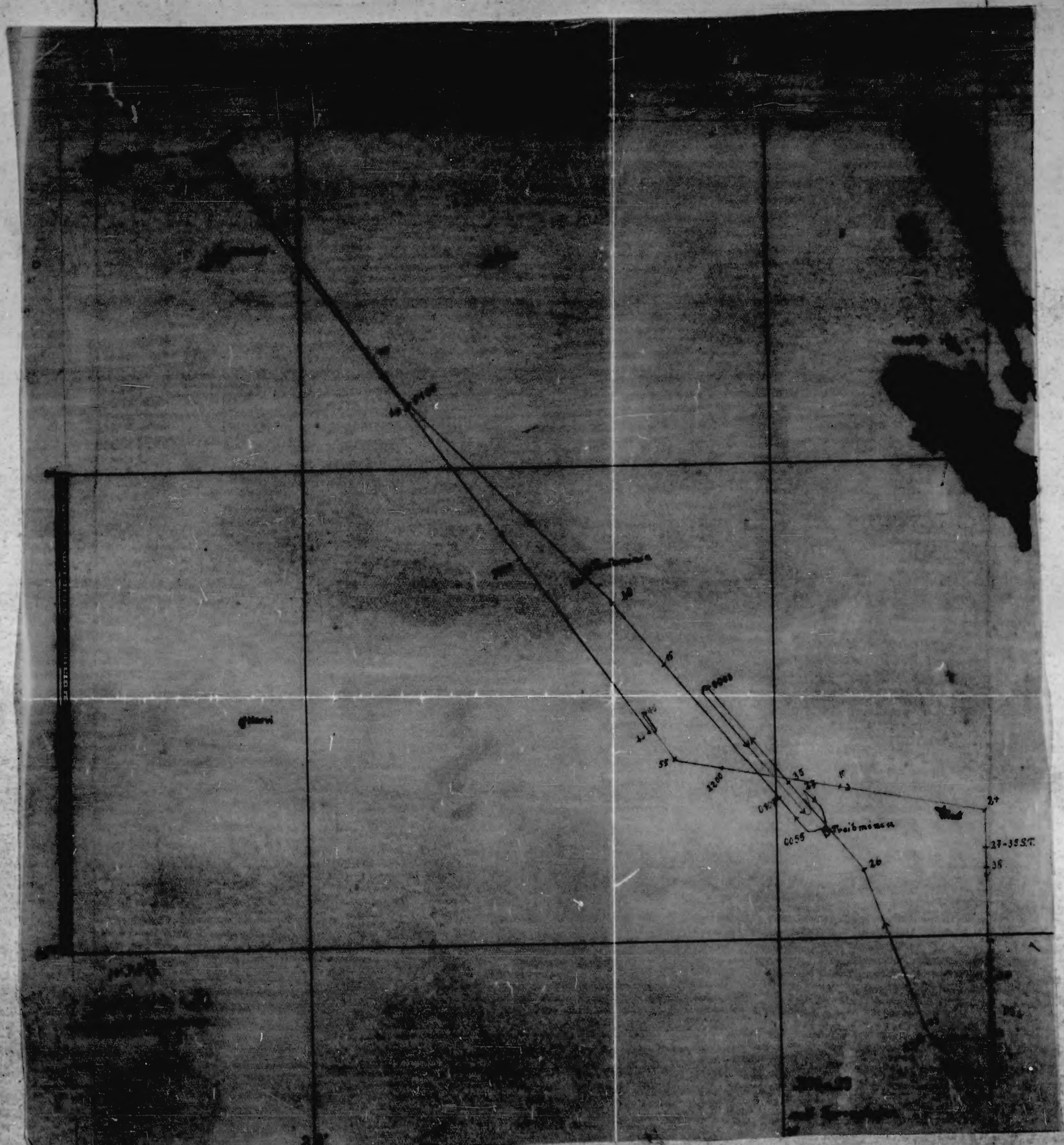
MPK – Kpl. d. H. von Grumbkow

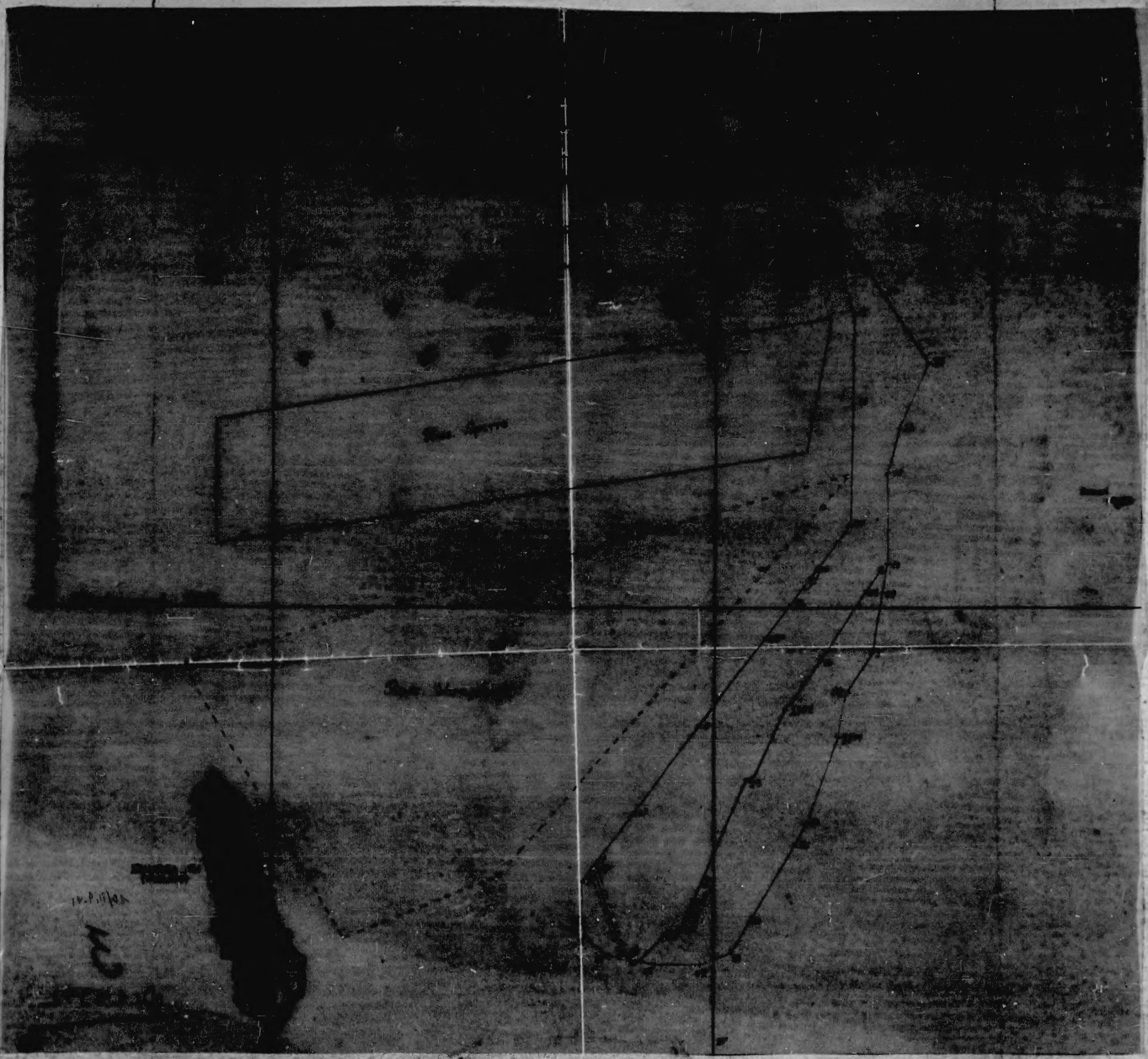
Eing. bei H. Wa.: 18.42

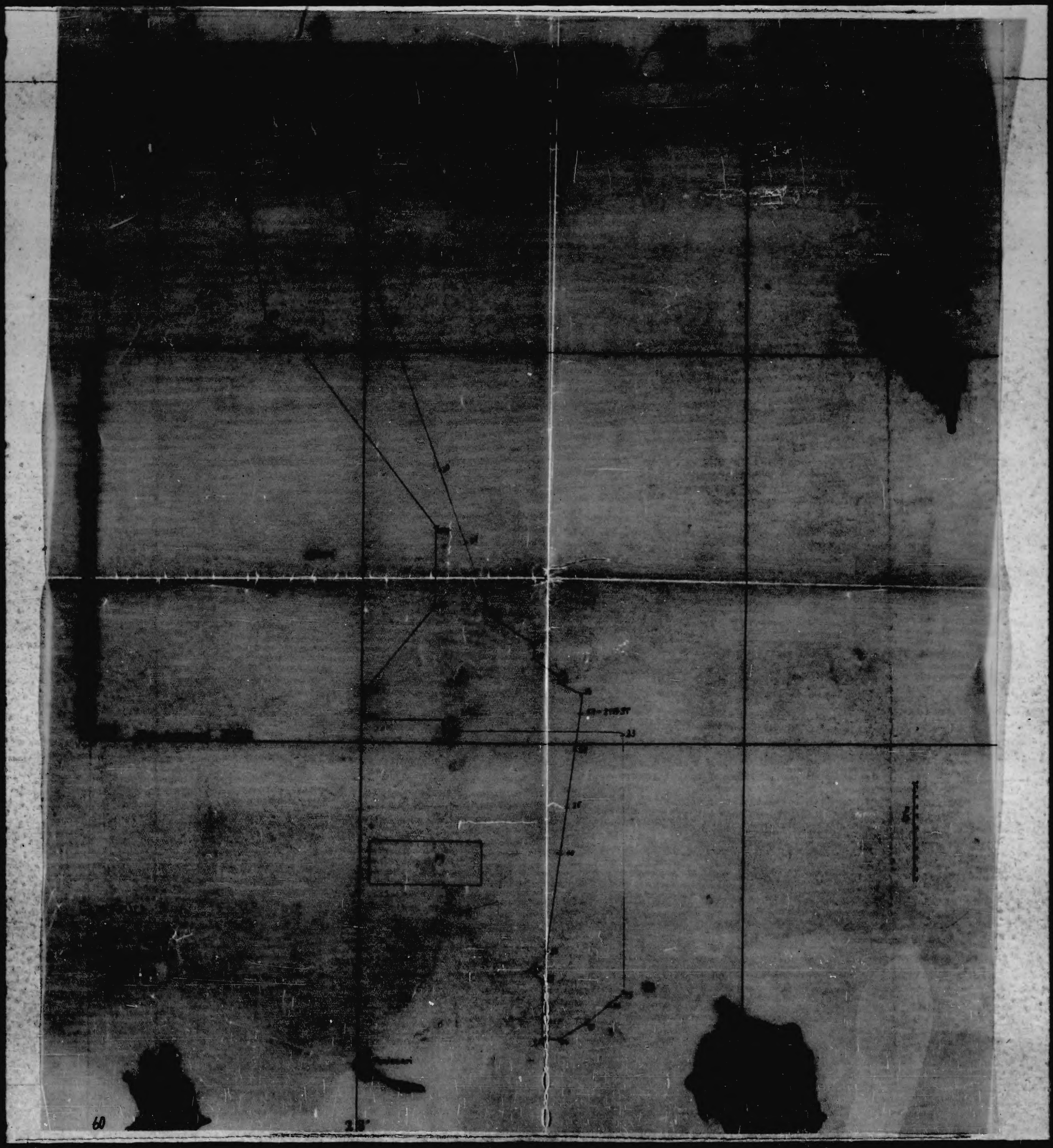
Ausgang N.Wa 747/42

Chef i.A. Ia




Honolulu
Gilbert
Christmas
Fanning
Fanning
Fanning




60
25'

PG-7117-NID

KODAK SAFETY FILM

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille

16.9.-30.9.1941

PG/71117

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 16. - 30.9I 1941

31 A/6

WORK RECORD
Title 1.S-Flottille K.T.B. PG/7117
Press-Mark 16.9.41—30.9.41
Date Job By

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

V

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:
Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 16. September 1941.
Abgeschl.: 30. September 1941.

Anlagen: 3

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 7117. /MID
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.

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

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
		Übersicht: Helsinki: S.26, 27, 28, 29, 40, 101 K.B. S.39, 102, 108 außer K.B. Turkuschären: "Carl Peters"
16.9.41.	Vo ?	Heute kein Einsatz. S.29, S.40, S.101 sind Bereitschaftsboote. S.108 verlegt vormittags in die Ostwerft und geht auf Slip. Die Steve schiene ist durch Korrosion zerfressen und muß erneuert werden, da sie nur aus Stahl ist. Diese Lösung, die im Kriege versucht wird hat sich nicht bewährt, dasselbe gilt für die Wellenböcke. S. 39 geht in die Westwerft zum Ausbau des Mittelmotors. Er ist durch Rollen schaden völlig ausgefallen. S. 102 verholt wieder nach Suomenlinna, da der neue Motor eingesetzt ist.
2110	[redacted]	Fernschreiben MSHE 7157: Wetter bis 17.9. früh: NW 6, wolkig, Sicht 20 sm Tendenz für morgen abflauend. Wewa H'ki.
17.9.41.		Kein Einsatz. Bereitschaft haben S.26, S.27, S.28. Um 1800 Uhr wurde für alle Boote Sofort bereitschaft vom F.d.T. befohlen, da mehrere Fahrzeuge mit Westkurs aus Kronstadt auslaufend von einem finnischen Beobachtungsposten gemeldet wurden. Um 1900 Uhr wird wieder 2-stündige Bereitschaft befohlen, da die sofort angesetzte Luftaufklärung diese Meldung nicht bestätigt hat. S. 108 ist wieder K.B. und verholt heute wieder nach Suomenlinna.
2200		Fernschreiben MSHE 7336: Wetter bis 18.9.41 früh: W 5, rückdrehend, bedeckt, Regen, Sicht 5 sm. Im Westteil Nebel möglich. Wewa H'ki.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.9.41.		Wegen Wetterlage kein Einsatz. S.29, S.40, S.101, S.108 haben Bereitschaft.
1000		Fernschreiben MSHE 7383: Wetter bis 18.9. abends: NW 5-6, böig 7, wolkig, Schauer, Sicht 20 sm. Wewa H'ki.
19.9.41.		Kein Einsatz. S.26, S.27, S.28, S.102 sind Bereitschaftsboote. S.102 ist heute wieder K.B. Die Probefahrt ist gut verlaufen.
20.9.41.		Nach telefonischer Benachrichtigung durch F.d.T. Stab heute kein Einsatz. S.29, S.40, S.101, S.108 haben Bereitschaft.
1300		Fernschreiben MSHE 7657: 1. S.-Fl. ab sofort 4 Boote, ab 2300 Uhr alle Boote 2stündige Bereitschaft. F.d.T. H'ki.
1730		Fernschreiben MSHE 7726: Wetter bis 21.9. mittags: NW 5, rückdrehend, abflauend auf 3-4, wolkig, Sicht 10 sm später 20 sm. Wewa H'ki.
2220		Die Boote haben keinen Einsatz. Auf Grund der auf Ösel und Dagö stattfindenden Kämpfe und der bevorstehenden Besetzung durch uns liegt die Vermutung nahe, daß der Russe noch einen letzten Ausbruchversuch aus dem Finnenbusen zu mindesten mit einem Teil seiner Streitkräfte versuchen wird, um nach Schweden zu gelangen und sich dort internieren zu lassen. Um diesen Versuch zu erschweren ist bereits die Juminda - Sperre verstärkt worden. Daher fand auch die Verlegung von Kotka hierher statt, da wir die Russen beim Auslaufen von Kotka

Lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 50. Kriegstagebuch. Anl. A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kotka aus nicht mehr rechtzeitig erreichen würden. [signature]
21.9.41.		Kein Einsatz. S. 26, S.27, S.28, S.102 haben normale Bereitschaft. S. 39 führt seine Probe fahrt durch. Die neue Mittelmaschine ist zwar in Ordnung, aber die Bb.-Maschine fällt wegen Rollenschaden aus und da noch kein Ersatzmoto hier ist, bleibt Boot bis auf weiteres außer K.B.
0825		Fernschreiben MSHE 7745: Wetter bis 21.9. abends.: W-NW 4-5, abends 3-4, wolkig, Sicht 10-15 sm. Wewa H'ki. [signature]
22.9.41.		Kein Einsatz, Übliche Bereitschaft. S.29, S.4 S.101, S.108 sind Bereitschaftsrotte, ab 2300 Uhr alle klaren Boote 2 stündige Bereitschaft
1020		Fernschreiben MSHE 7838: Wetter bis 22. abends NW 4, vorübergehend rückdrehend, wolkig, Sich 12 sm. Wewa H'ki.
		Für den 23.9. hat der F.d.T. die Verlegung vo vier Booten nach Kotka befohlen, vier Boote sollen in Helsinki bleiben. Da die russische Flotte im Hafen von Petersburg und Kronstadt bereits im Bereich der deutschen Heeresartillerie liegt und außerdem laufend durch Flugzeuge angegriffen wird besteht die Möglichkei daß die Russen ausbrechen wollen. Sie werden wahrscheinlich eine Internierung in Schweden einer Gefangennahme durch die Deutschen vorziehen. Um den Ausbruch zu verhindern, stehen stärkere deutsche Seestreitkräfte am Ausgange des Finnenbusens, die Minensperren im Mittel=

teil

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		teil und am Ausgang des Finnenbusens sind verstärkt. Die 3. S.-Fl. liegt im Turkubereich, die 2. S.-Fl. soll nach Helsinki verlegt werden. Sobald dies geschehen ist sollen die jetzt dort liegenden Boote meiner Flottille ebenfalls nach Kotka verlegt werden. Ich halte es für unwahrscheinlich, daß der Feind durch Dampfer und Transporter seine Geschwindigkeit hemmen wird. Der Ausbruch kann m.E. nur dann gelingen, wenn er für uns überraschend erfolgt, d.h. wenn der russische Verband erst spät durch unsere Aufklärung erfaßt wird. Dies ist dann der Fall wenn er erst bei Dunkelheit aus Kronstadt ausläuft. Bis zur Jumindasperre kann er hohe Fahrt laufen, da er den Weg bis Rödskär laufend mit Minensuchverbänden freihalten kann. Zerstörer und U.-Boote können bei der Morgendämmerung vor der Jumindasperre stehen, wenn sie abends aus Kronstadt ausgelaufen sind, wir können sie dann im günstigsten Falle südlich Jussarö am Abend angreifen. Wenn die Russen morgens auslaufen, stehen sie am Abend vermutlich schon westlich der Jumindasperre und können erst dort durch uns angegriffen werden. Für die S.-Bootsgruppe in Kotka wäre die günstigste Angriffsgelegenheit, wenn die Russen am späten Nachmittag versuchen auszubrechen. Wenn sie am späten Vormittag auslaufen, kann im günstigsten Falle vielleicht noch ein Angriff östlich der Jumindasperre erfolgen. Zusammengefaßt: Im günstigen Falle kann die Kotkagruppe die Russen im Seegebiet um Hochland fassen, im ungünstigen Falle noch rechtzeitig durch die Schärengewässer das Gebiet Helsinki-Jussarö erreichen. Ich übernehme daher die Führung der Boote in Kotka, die Boote in Helsinki führt der älteste S.-Bootskommandant.

Ich

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ich befehle für die Kotka-Gruppe S.28, S.29, S.101, S.40 für den 23.9. 1000 Uhr seeklar. In Helsinki bleiben S.108, S.27, S.102, S.26
		Hf Zimmermann
23.9.41. 1000		Mit S.28, S.29, S.40, S.101 Suomenlinna abgelegt. Ohne besondere Ereignisse durch die Schären marschiert.
1330		S.28, S.29, S.40, S.101 Kotka festgemacht. Fernschreiben MSHE 81 05: Wetter bis 23.9. abends: NO bis O 2-3, wolkig, Sicht 15 sm. Wewa H'ki. In dieser Nacht ist kein Einsatz. S.28, S.29 haben Bereitschaft.
		Hf Zimmermann
24.9.41. 1035		Fernschreiben MSHE 8287: Wetter bis 24.9. abends: Süd 3, rechtsdrehend West, bedeckt, später wolkig, vereinzelt leichter Regen, Sicht 8 sm. Wewa H'ki. Auch heute kein Einsatz die Rotte S.40, S.101 hat Bereitschaft. S. 39 geht in Helsinki in die Werft zum Ausbau der ausgefallenen Maschinen.
		Hf Zimmermann
25.9.41.		Heute erhielt ich vom F.d.T. auf meine fernschriftliche Anfrage vom 23.9.1941.: Erbitte Prüfung bei Finnenstab ob Russensperre R 31 geräumt, da nach hiesigen Angaben ein benutzbarer Weg hier durchführt. Sperre R 32 liegt nördlicher nach hiesiger Mitteilung. Chef 1. S.-Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Folgendes Fernschreiben MSHE 8339: An Chef 1. S.-Fl.: Zu dortiger Anfrage: Von nördlicher Lage R 32 hier nichts bekannt, R 31 nicht geräumt. Fahrwasser Nr 29 (Torni) nicht planmäßig kontrolliert, aber von Finnen befahren. Eine Mine wurde gefunden in 27° 9' und 60° 15' Japasaari-Fahrwasser ist trotz Finnen-Minen befahrbar, da Minen mit Landzündung. Vorherige Anmeldung. Fahrwasser 31 ist ebenfalls befahrbar. Finnenstab erklärt, daß am besten über dortige Minenlage Chef 2. Küstenbrigade im Bilde ist. Bitte durch dort. Verbindungsoffizier Fühlung mit dieser Stelle direkt suchen.
	MVa 1.	F.d.T. H'ki.
		Fernschreiben MSHE 7661: Mit auslaufendem Schiffsverkehr westlich 19° O rechnen. Bekämpfung von Handelsschiffen westlich dieser Linie daher, wenn einwandfrei feindlich. B.d.K.
1000		Fernschreiben MSHE 8465: Wetter bis 25.9. abends: W-NW 3, bedeckt bis wolkig, Sicht 3-5 sm. Wewa H'ki. Heute wiederum kein Einsatz. Für die Boote ist übliche Bereitschaft. S.28, S.29 sind Wachbootsrotten, ab 2300 Uhr haben alle Boote 2 stündige Bereitschaft.
940		Fernschreiben MSHE 8613: Wetter bis 26.9. vormittags: NW 3 rechtsdrehend und auffrischend morgen bis 5, Ostteil 6, wolkig vereinzelt Schauer Sicht 5 sm morgens 15 sm. Wewa H'ki.
		Hf Zimmermann
26.9.41. 0858		Fliegeralarm. Ein einzelner russischer Bomber kreist in 4000 m Höhe über der Stadt. Einige schlechtgezielte

Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven D. 50. Kriegstagebuch. Bln A

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schlechtgezielte Bomben fielen ins Wasser bei einer in der Nähe unseres Quartiers befindlic Flakbatterie. Durch Luftaufklärung waren bei "Seiskäri" der Kreuzer "Marti" mit Wachtboot und Fuga-Sicherung, bei "Koivisto" 11 Handelsschiffe durch ein Kriegsfahrzeug gesichert erfaßt worden. D F.d.T. befahl hierauf telefonisch ab sofort 2 stündige Bereitschaft. Ich war durch den Verbindungsoffizier über das in See sein dies Verbandes schon seit 7 Uhr unterrichtet und hatte von mir aus schon vorher 1 stündige Bereitschaft herstellen lassen, um auf jeden Fall schnellstens auslaufen zu können.
0815		Fernschreiben MSHE 8159: Wetter bis 26.9. abe Schwachwindig, Nord, heiter bis wolkig, Sicht 12 sm. Wewa H'ki.
1135.		Fernschreiben MSHE 8778: SSD 1. S.-Fl. 2 stü dige Bereitschaft erledigt. Normaler Bereitschaftszustand. F.d.T. H'ki. Bereitschaftsrotte ist heute S.40, S.101. Ke Einsatz.
27.9.41. 0805		Fernschreiben MSHE 9045: Wetter bis 27.9. abends NO-N schwach, heiter, Sicht 20 sm. Wewa H'ki. Wachbootsrotte war S.28 und S.29. Besondere Ereignisse traten nicht ein.
28.9.41. 0825		Fernschreiben MSHE 9377: Wetter bis 28.9. abends: Schwachwindig, Nord, Rechtsdrehend, heiter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		heiter, Sicht 15 sm. Wewa H'ki.
125		Fernschreiben MSHE 9515: Wetter bis 29.9. Früh: Schwache, drehende Winde, wolkig bis heiter, Sicht 15 sm. Weitere Aussichten schwachwindiges Hochdruckwetter. Wewa H'ki. Kein Einsatz. S.40, S.101 haben Bereitschaft. Im Laufe des Tages war 4 mal Fliegeralarm, um 0710, 1340, 1625, 1646 Uhr. Beim ersten Mal fielen wieder 6 Bomben in die Nähe derselben Flakbatterie, die ungefähr 200 - 300 m von unserem Quartier aufgestellt ist. Bei jedem Alarm handelt es sich um sehr hoch fliegende einzelne Maschinen. Weitere Bombenabwurfe fanden nicht statt.
.9.41.		Fernschreiben MSHE 9575: Wetter bis 29.9. abend Schwachwindig, wechselnde Richtungen, wolkig S: Sicht 15 sm, Küstendunst löst sich auf. Wewa H'ki. Keine besonderen Ereignisse. Ruhe. S.28, S.29 sind Bereitschaftsrotte. Gegen 1600 Uhr wurde wieder Fliegeralarm gegeben. Kein Bombenabwurf.
30.9.41. 1635		Fernschreiben MSHE 9839: Wetter bis 1.10 früh: W 4 rechtsdrehend, nach nächlichem Abflauen auf 3 morgens 4 - 5, heiter bis wolkenlos, am Morgen bedeckt. Sicht 15 sm. Morgens starker Küstennebel, der vormittags verschwindet. Pegelstand 15 cm über Null Wewa H'ki.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		S. 40, S.101 sind Bereitschaftsrotte. Ruhe. Im Laufe des Nachmittags und Abends war zwei Alarm. Beim 2. Alarm um 2150 Uhr wurden über dem Hafen 2 Leuchtbomben geworfen. Die Flugzeuge selbst schienen nach dem Motorengeräusch zu urteilen in mäßiger Höhe zu fliegen. Bombenabwurf fand nicht statt.
		Die finnischen Geheimfahrwasser können nur dann benutzt werden wenn die betreffebden Deckpeilungen auch aufgestellt sind. Diese bestehen in den seltesten Fällen aus Baaken, meist ist nur eine kleine Bretterwand aufgestellt d im Kriege in leuchtenden Farben markiert ist z.B. rot-weiß. In anderen Fällen werden Felstrümmer am Ufer bei Kriegsbeginn weiß gemalt, oder ein weißer Farbstrich an einer Felsenwan gezogen. Für einige Deckpeilungen wird eine kleine Steinpyramide aufgerichtet und dann di Steine bemalt. Die Deckpeilungen sind meist n dann zu sehen, wenn man einigermaßen genau. steht und nicht zu weit ab ist. Dies erforder daß man sich schon nach vorgelagerten Inseln oder Klippen orientiert hat. Gute Ortskenntni ist also die Voraussetzung für das Einsteuern Bei einigen Geheimfahrwassern wird eine weiter außen liegende unbezeichnete Klippe mit einer Inselkante in Deckung gebracht. Die geheimen Fahrwasserkarten sind also in jedem Falle erforderlich. Außerdem besitzt die finnische Marine eine Geheimvorschrift, in der für jed Fahrwasser 3 Bilder oder Zeichnungen sind un zwar untere Baake, obere Baake und Ansicht vo See aus, sowie eine kurze Beschreibung mit Angabe für zulässigen Tiefgang der Fahrzeuge. Die Geheimfahrwasser sind mit Nummern bezeic Bei Bedarf werden diese Deckpeilungen du Gasfeuer oder Laternen mit elektr. Batterie befeuert und durch die Lotsenstationen in Be trieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		genommen. In vielen Fällen muß bei Nacht ein weißer Sektor vorausgenommen werden und dann um eine niedrige Klippe auf der die Laterne steht nach Augenmaß herumgedreht werden und wieder einen Sektor achteraus nehmend, weitergelaufen werden. Trotz dieser Hilfsmittel ist die Fahrt durch ein solches Fahrwasser für einen Ortskundigen ein "navigatorischer Leckerbissen". Auf der strengen Geheimhaltung dieser Fahrwasser beruht zum großen Teil die Bewegungsfreiheit der kleinen finnischen Marine, da die Fahrwasser, welche in den offenen Seekarten eingezeichnet sind und im Frieden benutzt werden, verhältnismäßig leicht auch mit wenigen Minen durch den Gegner gesperrt werden können. Einen Teil seiner Fahrwasser hat Finnland durch Minen mit Zündung von Land für den Gegner gesperrt und seine Küstenverteidigung dadurch gesperrt. verstärkt.

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Gr. 1. Schnellbootsflottille.

... 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
23.-25.9. 41.		Keine Vorkommnisse. Boote lagen wie befohlen in Bereitschaft.
25.9.41.		
1820	NW 3, Seeg. 1-2, gut, wolkig.	Bereitschaftsboot S 102 und S 26 Suomenlinna ausgelaufen zur Suche nach Ueberlebenden von Minenschiff "Königin Luise" 6 sm NO Feuerschiff Helsinki.
1828		Harmaja auslaufend passiert. Gemeldete Untergangsstelle angesteuert.
1843		Auf Position. Nach Ueberlebenden gesucht. Keine gefischt. Auf der Untergangsstelle viel Trümmer.
1855		Durch FT von F.d.T. zurückgerufen. Rückmarsch angetreten.
1910		Harmaja einlaufend passiert.
1920		Boote Suomenlinna fest. Boote blieben in sofortiger Bereitschaft.
26.-30.9. 41.		Keine Vorkommnisse. Boote lagen in befohlener Bereitschaft.

Kapitänleutnant.

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

Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.

Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.

Flottilleningenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l

Begonnen: 16.9.41.
Abgeschl.: 30.9.41.

Der Flottilleningenieur:

Kapitänleutnant (Ing.)

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.41.	Helsinki	"S39" verholt in die Westwerft. Beginn Auswechseln des Mittelmotors. "S108" aufgeslipt. Reperatur an der Stb.-Maschine. Kontrolle der Wellenbekleidung (Stahlwellen mit einem Cellonbezug). Befund siehe 1.S-Fl. G.1838 v.2.X.41. Gleisatz
17.9.41.	Helsinki	"S108" von Slip gelassen. "S102" Standprobe. Gleisatz
18.9.41.	Helsinki	"S102" Probefahrt.

	Stb.	Mitte	Bb.
Umdr/min:	1530	1500	1550
Auspufftemperatur:	700°	620°	720
Kühlwassertemperatur:	70°	68°	65
Seewassertemperatur:	14°	14°	14

Barometerstand: 995 Millibar
Tiefgang: vorn 1,54m achtern 1,90m
Zuladung: 4 Torpedos, 6 Wasserbomben, [illegible] Öl, Wasser u. Brennstoff.
Motoren qualmen leicht schwarz.

Im Anschluss an die Probefahrt sind Temperat- und Druckmessungen im Kühlwasser- und Ölkreislauf durchgeführt worden, um einmal genaue Unterlagen zu erhalten wie der Druck- u. Temperaturverlauf in den ge[illegible]ten Kreisläufen ist.- Die erforderlichen Messtellen habe ich während der Liegezeit des Bootes in der Werft einbauen lassen.
Die Auswertung dieser Messungen folgt später.
Siehe K.T.B. v.29.7.41., wonach bei hoher Aussenbordstemperatur die Wasser- u. Öltemperatur der Maschinen unzulässlich hoch anstei- gen.
Gleisatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.9.41.	Helsinki	"S102" K.B. gemeldet. Gleisatz
0.9.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Gleisatz
1.9.41.	Helsinki	"S39" Standprobe, anschliessend Probefahrt. Während der Probefahrt fällt der Bb-Motor durch Rollenschaden aus. Betriebsstunden = 374. Siehe 1.S-Fl. G.1807 vom 15.9.41. Gleisatz
2.9.41.	Helsinki	"S26" Bb-Motor Ausfall der Kraftstoffmembrin Pumpen durch Reissen der Membrane. Siehe 1.S-Fl. G.1839/41 vom 22.9.41. Boot zum Einsatz wieder klar. Gleisatz
3.9.41.	Helsinki	"S39" in die Westwerft verholt. Bb-Motor soll ausgehoben werden und beschleunigt nach Deutschland verfrachtet werden, damit dieser Motor baldmöglichst als Ersatzmotor wieder zu Verfügung steht. An Stelle des Motors wird ei Kiste mit gleichem Ballastgewicht eingebaut.- Gleichzeitig wird der Bb-Probeller abgenommen Messergebnisse "S102" ausgewertet. Siehe Bericht 1.S-Fl. G.1840/41 vom 23.9.41.. Betrifft: Rollenschäden an den MB 501 Motoren Gleisatz
25.9.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Gleisatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.9.41.	Helsinki	"S39" mit 2 Motoren klar. Ich ordne an, dass die bisher geborgenen Motoren von den in der Marinewerft gesunkenen 3 R-Booten in die Westwerft geschafft werden. Die Motoren können noch wiederhergestellt werden, wenn sie jetzt umgehend auseinandergebaut, die einzelnen Bauteile ausgekocht und konserviert werden. Anschliessend sollen die Motoren wieder leicht zusammengebaut und nach Deutschland verfrachtet werden. Die Arbeiten können nur in der Westwerft ausgeführt werden, da hier passende Hebezeuge vorhanden sind. Gelsatter
.-30.9.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Gelsatter Gesehen: Platt K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

Uebersicht

über einsatzbereite Boote über die Zeit vom 16.9.41. - 30.9.41.

Datum	In Dienst	ausser K.B.	einsatzber.	Bemerkungen
16.9.41.	10	4	6	S108 aufgeslipt
17.9.41.	10	3	7	S108 K.B.
18.9.41.	10	3	7	
19.9.41.	10	2	8	S102 K.B.
20.9.41.	10	2	8	
21.9.41.	10	2	8	
22.9.41.	10	2	8	
23.9.41.	10	2	8	
24.9.41.	10	2	8	
25.9.41.	10	2	8	
26.9.41.	10	2	8	
27.9.41.	10	2	8	
28.9.41.	10	2	8	
29.9.41.	10	2	8	
30.9.41.	10	2	8	

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

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters "

Kommandant: Korv. Kapt. H i n z k e .

Begonnen: 15. September 1941

Abgeschlossen : 30. September 1941.

beziehen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Lieferungsstellen: 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
15.-20.9. 41	Naantali Reede, Westseite	Keine besonderen Vorkommnisse. Heinzke
21.9.41	" "	
0930	" "	Anker auf. Verlegung auf Befehl F.d.T. nach Pensar zur Verfügung 3. S.-Flottille.
1145	südlich Pensar	geankert und am Felsen festgemacht zur Tarnung.
1845	" "	4 Boote der 3. S.Flottille längsseit festgemacht. Heinzke
22.-23.9. 41	" "	Keine Vorkommnisse. Heinzke
24.9.41	" "	
1500	" "	Anker auf zur Verlegung nach Turku Reede zur Proviantergänzung.
1630	Turku Reede	geankert.
1845	" "	4 Boote 3. S.-Flottille längsseit festgemach Heinzke
25.9.41		
1000	" "	Anker auf.
1120	Naantali Reede Westseite	geankert. Heinzke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.-30.9 41	Naantali Reede, Westseite	Keine Vorkommnisse. Heinzke Korvettenkapitän u. Kommandant.

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
		Anlage zum Kriegstagebuch des Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters" (Maschine) 16.9. - 30.9.1941.

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
16.9.41- 20.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb . Keine Vorkommnisse.
21.9.41	Naantali - Pensor	Eigener Hafenbetrieb. 09.30h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Pensor. 12.00h Schiff hat bei Pensor geankert. Maschinen abstellen.Ab 12.15h eigener Hafenbetrieb.S.-Boote mit Licht und Dampf versorgt. Sonst keine Vorkommnisse.
22.9.41	Pensor	Eigener Hafenbetrieb. S.-Boote mit Brennstoff,Wasser,Licht und Dampf versorgt. 141 m^3 Treiböl und 110 m^3 Wasser vom Motorschiff "Oderbank" übernommen. Personal: 1/2 Dauer: 3 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
23.9.41	Pensor	Eigener Hafenbetrieb. S.-Boote mit Wasser,Licht und Dampf versorgt. Sonst keine Vorkommnisse.
24.9.41	Pensor - Südwestseite Luonnonmaa	Eigener Hafenbetrieb. S.-Boote mit Wasser,Licht und Dampf versorgt. 15.00 h Seeklar,gesamte Maschinenanlage in Betrieb.18.30 h Südwestseite Luonnonmaa geankert.Weiter mit eigenem Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
25.9.41	Südwestseite - Luonnonmaa - Naantali	Eigener Hafenbtrieb. 10.00 h Seeklar zum Marsch nach Naantali. 11.25 h vor Naantali geankert. Weiter mit eigenem Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.9.41- 28.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
29.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. 90 m^3 Wasser vom Motorschiff "Oderbank" übern. Personal: 1/2 Dauer: 4 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
30.9.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.

Koch
Kapitänleutnant (Ing.) u. Leit.Ing.

Geprüft:
Glatt
K. Kapt. (Ing.) u. Abteilungsing. F.d.T.

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

Den 12. Oktober 1941

Stellungnahme

des Führers der Torpedoboote (Helsinki).

K e i n e B e m e r k u n g e n .

Kapitän zur See

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos. 3592

An Bord, den 7. November 1941.

Geheim-Kommandosache.

Gkds.
Marinegruppenkommando Nord
9. NOV.
B.-Nr. 5020 Anl. 1

An

Marinegruppenkommando N o r d

Anl. wird das Kriegstagebuch der 1. S.-Flottille für die Zeit vom 16.9. - 30.9.41 einschl. S.-Bootsbegleitschiff "Carl Peters", sowie Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.T., Kapt.z.S. Bütow, vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

502 44 1916

Geheime Kommandosache!

1) I Nav 19/11.

Anl. 2) Skl Gr (AI) 14/1.

3) Skl H 14/I

4) K 4. Jan. 1942

5) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. Iac

14/1

An 1.Skl 26271 Kdos.

509

PG-71118-NID

Kriegstagebuch

der

1. Sperrbrecherflottille

1.10. - 15.10. 1941.

PG/ 71118

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 11. - 15.10.1941

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

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 1.10.41
Abgeschl.: 15.10.41.

Anlagen:

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN AFTER WAR IS
PG/ 71118
NO MARK OF ANY KIND MUST BE MADE
ON IT, BUT ANY COMMUNICATIONS
SHOULD BE MADE TO THE DEPOT OR WORK
RECORD OR ON A REQUISITION SLIP OR LETTER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

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
		Uebersicht: Kotka: S 28, 29, 101, 40 K.B. Helsinki: S 102, Lo8, 26, 27 K.B. S 39 beschränkt K.B. Turku-Schären: Carl Peters
1.10.41. 0828		Fernschreiben MSHE 9984: Wetter bis 1.10. abends: SW 3 und 4, wolkig, Sicht 14 sm Wewa H'ki. Auch heute erfolgte dreimaliger Fliegeralarm (1235;1450; 1635 Uhr) ohne Bombenabwurf, es sind nur Aufklärungsflüge, die von den Russen durchgeführt werden. Bereitschaftsrotte ist heute S 28 und S 29. Einsatz wird nicht befohlen. Hf Zimmermann
2.10.41		Fernschreiben MSHE 10268: Wetter bis 2.10. abends: S 4, rechtsdrehend. Wolkig bis bedeckt Sicht 10 sm. Wewa H'ki. Ich befehle im Laufe des Nachmittags die Boote und das Torpedoschiff "Schwansen" zu verlegen. Die neuen Liegeplätze befinden sich im inneren Hafen. Der Grund zu dieser Verlegung war für mich die Meldung des finnischen Verbindungs=offiziers, dass in der vergangenen Nacht unter dem Schutz von Nebel und unsichtigem Wetter russische Schnellboote in den Hafen von Kotka einzubrechen versuchen. Die Boote wurden jedoch rechtzeitig bei der Hafeneinfahrt vorgelagerten Insel "Rankå" von Scheinwerfern erfasst und durch Artillerie zum Abdrehen gezwungen. Am frühen Morgen stellte es sich heraus, dass eines dieser Boote beim Rückmarsch auf eine Un=tiefe aufgelaufen war. Noch bevor das Boot geborgen
3.10.41.		geborgen werden konnte wurde es von einem aus Richtung Hochland kommenden russ. Zerstörer in Brand geschossen. Ich lasse wie bisher eine Scheinwerferwache von der Wachrotte aufziehen und verschärfte Beobachtung der Hafeneinfahrt durchführen. Auch heute findet kein Einsatz statt. S 40, S 101 haben Bereitschaft. Hf Zimmermann
4.10.41.		Fernschreiben MSHE 10498: Wetter SW 5, rechts=drehend. Wolkig bis bedeckt, leichter Regen. Sicht 8 sm. Wewa H'ki. Kein Einsatz S 28 S 29 sind Bereitschaftsrotte. Um 0010 Uhr fand wieder ein Fliegeralarm ohne Bombenabwurf statt. S 101 wird wegen Totalausfall des Mittel=Motors durch Rollehschaden nur für 20 sm K.B. gemeldet. Die beiden Seitenmotoren sind klar. Volle K.B. ist abhängig von dem Vorhandensein eines Reserve=Motors. Hf Zimmermann
		Fernschreiben MSHE 10672: Wetter bis 4.10. abends NW 5-6, abflauend, wolkig, Sicht 15 sm. Wewa H'ki. S 40, S 101 haben Bereitschaft. Einsatz wird nicht befohlen. Am Tage war zweimal Flieger=alarm. Vormittags erfolgte Bombenwurf, der jedoch weit vom Liegeplatz unserer Boote ent=fernt war. Hf Zimmermann 5.10.41.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.10.41. 0848		Fernschreiben MSHE 10838: Wetter bis 5.10 abends: NW 3, vorübergehend rückdrehend, bede später wolkig, vereinzelt leichter Regen. Sicht 10 sm. Frühdunst in Auflösung. Wewa H'ki. Zweimaliger Alarm erfolgte ohne, dass Bomben geworfen wurden. S.28, S.29 haben Bereitschaf Kein Einsatz.
6.10.41. 1500		Fernschreiben MSHE 10958: Wetter bis 6.10. abe NW, schwachwindig, mittags vorübergehend bis 4 heiter, Sicht 20 sm. Wewa H'ki. Fernschreiben MSHE 47174: S 1. S.-Fl.: 4.10 0900 Uhr Swinemünde fest. 5.10. Swinemünde aus Marsch nach Kiel. "S. 39" Im Laufe des Tages wurde fünfmal Alarm gegeben Teils waren es sehr hoch fliegende einzelne Maschinen, teils waren keine Flugzeuge von den Booten zu sehen. Bei einem Alarm fielen 3 klei nere Bomben in die Nähe des Bahnhofs von Kotka sonst fand kein Bombenwurf statt. Von Suomenlinna erhalte ich telefonisch die Meldung, dass S 39 am 5.10 1330 Uhr in Kiel festgemacht hat. Boot ist zum Einbau von Maschinen mit Gleitlagern nach Kiel gegangen. Bereitschaftsrotte ist heute S 40, S 101. Kein Einsatz.
7.10.41.		Fernschreiben MSHE 11131: Wetter bis 7.10. abends: schwachwindig, vorwiegend westliche Richtung, heiter, Sicht 15 sm. Wewa H'ki. Bereitschaftsrotte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0.41. 15		Bereitschaftsrotte sind S 28, S 29. Kein Einsatz. Auch der heutige Fliegeralarm ging ohne Bombenwurf vorüber.
		Fernschreiben MSHE 11322: Wetter bis 8.10. abends: S 5 rechtsdrehend, wolkig bis bedeckt, vereinzelt leichter Regen. Sicht 5 - 10 sm. Wewa H'ki. Bereitschaft haben S 40, S101. Kein Einsatz.
9.10.41. 0800		Fernschreiben MSHE 11405: Wetter bis 9.10. abends: N bis NW 5, abends 4, heiter, Sicht 20 sm. Wewa H'ki.
2010		Fernschreiben MSHE 11511: Wetter bis 10.10. 0900 Uhr: N bis NW 4-5, böig, wolkig, vereinzelt Schneeschauer, Sicht 15 sm. Wewa H;ki. Auch heute war wieder zweimal Fliegeralarm. Beide Male fielen Bomben. Am Vormittag gingen sie in der Nähe einer Zellstoffabrik nieder, abends fielen die 2 letzten Bomben in unmittelbarer Nähe unseres Versorgungsschiffes "Schwansen" und der S.-Boote. Die Eine fiel 50 m querab von "Schwansen", die Andere hinter dem Heck ins Wasser, sodass das Schiff nur krängte ohne Schaden anzurichten. "Schwansen" hatte 30 Reservetorpedos an Bord. Da dieser Liegeplatz den feindlichen Flugzeugen nun bekannt ist, lasse ich "Schwansen" wieder seinen Liegeplatz verlegen. S 28, S 29 sind heute Bereitschaftsrotte. Es findet kein Einsatz statt.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: i. Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Dlo A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.10.41. 0830		Fernschreiben MSHE 11579: Wetter NW 4 - 5, wolkig bis heiter, Sicht 15 sm. Wewa H½ki. Ein Fliegeralarm am frühen Morgen verlief ohne besondere Ereignisse. Bomben wurden nicht geworfen. S 40, S 101 sind Bereitschaftsrotte. Kein Einsatz. Zimmermann
11.10.41 0740		Fernsdhreiben MSHE 11692: Wetter bis 11.10. abends: Schwachwindig NW, rechtsdrehend bis SW, wolkig bis heiter, Sicht 10 sm. Wewa H'ki. Im Laufe des Vormittags wurde einmal Fliegeralarm gegeben. Flugzeuge waren nicht zu sehen. Bereitschaft haben heute S 28, und S 29. Kein Einsatz. Zimmermann
12.10.41. 2050		Fernschreiben MSHE 11811: Wetter NW - N 2-4, wechselnd wolkig, noch vereinzelt Schauer. Sicht 15 sm. Wewa H'ki. Fernschreiben MSHE 11858: Wetter bis 13.10. früh: SW schwach, wieder auf Nord drehend, wechselnd, wolkig, vereinzelt Schauer. Sicht 15 sm morgens Küstendunst. Wewa H;ki. Bereitschaftsrotte sind heut S 40, S 101. Am Abend war einmal Fliegeralarm. Bomben wurden nicht geworfen. Kein Einsatz. Zimmermann
10.41. 35. 30		Fernschreiben MSHE 11884: Wetter bis 13. abends: NO 2-3, vorwiegend heiter. Sicht 15 sm. Wewa H'ki. Fernschreiben MSHE 11930: Wetter bis 14.10. früh: NO schwach, auf SW drehend, auffrischend 4, morgen NW, wolkig, später bedeckt mit Niederschlägen. Sichtverschlechterung 4 sm, morgens 10 sm. Wewa H'ki. Fliegeralarm erfolgte heute nicht. Bereitschaft haben S 28 und S 29. Kein Einsatz. Zimmermann
10.41.		Fernschreiben MSHE 11960: Wetter bis 14. abends: S 5, rechtsdrehend und abflauend 3-4 meist bedeckt, Regen, Sicht 2-4 sm. Wewa H;ki. Seit heute Morgen herrscht anhaltender Schneefall, der von starkem SO-O Wind und schlechter Sicht begleitet ist. Bereitschaft haben S 40 und S 101. Kein Einsatz. Fliegeralarm erfolgte nicht. Zimmermann
15.10.41. 0830 1935 2055		Fernschreiben MSHE 12081: Wetter bis 15.10. abends: NO 6-7, abends abflauend 4-5, wechselnd wolkig, vereinzelt Schneeschauer, Sicht 10 sm. Wewa H'ki. Fernschreiben MSHE 12118: Wetter bis 16.10. früh: NO 6, nachts 4-5 heiter, Sicht 15 sm. Wewa H'ki. Fernschreiben MSHE 12089: 1. S.-Fl. Stützpunkt Kotka auflösen. Flottille und Versorgungsschiffe 16. vormittags nach Helsinki verlegen. F.d.T. H'Ki.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1057		Fernschreiben MSTU 6882: 1. S.-Fl. "Carl Peters" 0930 Uhr Turku festgemacht. "Carl Peters" Im Laufe des Nachmittags werden alle Vorbereitungen zum Abrücken getroffen. Ich befehle für den 16.10. 1000 Uhr seeklar. Bereitschaft haben heute S 28 und S 29. Hellenbach

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

Kriegstagebuch

der

2. Gruppe 1. Schnellbootsflottille.

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.-15.10. 41.	Helsingfors	Keine besonderen Vorkommnisse. Boote lag in befohlener Bereitschaft. Zenger Kapitänleutnant.

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

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

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

Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.

Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.

Flottilleningenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l.

Begonnen: 1.X.41.
Abgeschl.: 15.X.41.

Der Flottilleningenieur:

Kapitänleutnant (Ing.)

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
1.10.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse Gelsatte
2.10.41.	Helsinki	"S101" Totalausfall Mittelmotor durch Rol schaden. Betriebsstunden: 470. Boot bleibt mit 2 klaren Motoren im Einsat gebiet. Siehe 1.S-Fl. G.1856/41. "S39" läuft nach K.M.W. Kiel aus. Gelsatte
3.-15.10.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Gelsatte Gesehen: [illegible] Korv. Kapt. (Ing.) u. Verbandsing. F.A.P.

Uebersicht
über
einsatzbereite Boote über die Zeit vom 1.X.41. bis 15.X.41.

Datum	In Dienst	ausser KB	einsatzber.	Bemerkungen
1.10.41.	1o	1	9	
2.10.41.	10	3	7	S101 Totalausf.M-Mot. S39 nach K.M.W.Kiel
3.10.41.	10.	3	7	
4.10.41.	10	3	7	
5.10.41.	10	3	7	
6.10.41.	10	3	7	
7.10.41.	10	3	7	
8.10.41.	10	3	7	
9.10.41.	10	3	7	
10.10.41.	10	3	7	
11.10.41.	10	3	7	
12.10.41.	10	3	7	
13.10.41.	10	3	7	
14.10.41.	10	3	7	
15.10.41.	10	3	7	

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

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"

Kommandant: Korv.Kapt. H i n z k e .

Begonnen: 1. Oktober 1941
Abgeschlossen : 15. Oktober 1941

bezogen vom Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.- 14.1o. 1941	Naantali Reede Finnland	Keine Vorkommnisse Kinzke
15.1o.41 o73o o93o	Turku Hafen	Anker auf zum Marsch nach Turku festgemacht. Kinzke Korvettenkapitän u.Kommandant.

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
1. 19		
15 0 0		

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Anlage **zum Kriegstagebuch des** **Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters"** **(Maschine)** **1.10. - 15.10.1941.**

om Amtlichen Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Stellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.41- 6.10.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
7.10.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. 95 m^3 Wasser vom Motortankschiff "Oderbank" übernommen. Personal: 1/3 Dauer: 3 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
8.10.41- 12.10.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
13.10.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. 90 m^3 Wasser vom Motorschiff "Oderbank" übern. Personal: 1/2 Dauer: 3 Stunden Sonst keine Vorkommnisse.
14.10.41	Naantali	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
15.10.41	Naantali - Turku	Eigener Hafenbetrieb. 0730 h Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Turku. 09.40 h in Turku festgemacht. Weiter mit eigenem Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.

Koch

Kapitänleutnant (Ing.) u. Leit. Ing.

Gesehen:

[illegible]

Kpt. Kapt. (Ing.) u. Verbandsing. F.d.P.

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
		[illegible]

23.

941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

[illegible]

Kapitän zur See.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr.Gkdos.5492/41 A II

Befehlsstelle, den 14.Dezember 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung, Berlin,

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

-1-

Im Auftrage

[signature]

1) I Nord

2) Skl an (A I) a

3) Ueber 1/Skl an Kr

1/Skl.

i. A. Iac

1.Skl 29151/41 Kdos.

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos 3990 A4

An Bord, den 4. Dezember 1941

Geheim-Kommandosache
Gkdos.

Marinegruppenkommando Nord
12. DEZ.
B.-Nr. 5492 Anl. 1

An

das Marinegruppenkommando Nord.

Anliegendes Kriegstagebuch der 1. Schnellbootsflottille einschl. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1.bis 15.10.41 vorgelegt.

Keine Bemerkungen.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

PG-71119-NID

Kriegstagebuch

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 16109

VII

1. Schnellbootsflottille

16.10. - 31.10.1941

PG/71119

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 16. - 31.10. 1941

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

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 16.10.41
Abgeschl: 31.10.41.

Anlagen:

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 7119 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECEIVED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

1. Abt.
Sk.
63/42

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Uebersicht: Kotka: S 28, 29, 40, 101. Helsinki: S 26, 27, 29, 102. Kiel: S 39 Turkuschären: "Carl Peters"
16.10.41.		
0802		Fernschreiben MSTU 6937 an 1. S.-Flottille: "Carl Peters 16.10. 0700 Uhr Turku ausgelaufen zum Marsch nach Swinemünde. Funkverbindung Welle "M C". "Carl Peters"
0810		Fernschreiben MSHE 12143: Wetter bis 16.10. abends: NO 3, rechtsdrehend, heiter, Sicht 15 sm. Wewa H'ki
1000	Kotka	Mit S 28, 29, 40 in Kotka abgelegt, zum Marsch durch das Schärenfahrwasser nach Helsinki. S101 habe ich bereits um 0940 Uhr ablegen lassen, da S 101 mit 2 Motoren nur 20 Sm laufen kann. Der Marsch verlief ohne besondere Ereignisse. S101 wird bei Pellinge eingeholt.
1345		Mit S 28, 29, 40, 101 Suomenlinna festgemacht. Bereitschaftsboote sind heute S 40, 27, 102, 108. Kein Einsatz. S 101 ist ausser KB infolge heute festgestellter Störung an der Bb.Maschine. [signature]
17.10.41.		
0805		Fernschreiben MSHE 12210: Wetter bis 17.10. 2400 Uhr: S-SO 5, ab Mittag 6-8, heiter später bedeckt Regen. Sicht 15 sm später 2-5 sm. Wewa H'ki.
2220		Fernschreiben MSHE 12301: Geschl. FT Nr. 2021/65: 2000 Uhr Swinemünde Reede geankert. "Carl Peters" Bereitschaftsboote sind S 26, 27, 28, 29. Einsatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Einsatz findet nicht statt. Seit heute früh hat ein Wetterumschlag eingesetzt, der einen Einsatz der Boote nicht mehr zulassen würde. [signature]
18.10.41.		Fernschreiben MSHE 12366: Wetter bis 19.10. früh. Westfinnenbusen SO auffrischend 7, bedeckt später Regen. Sicht 10 sm, Verschlechterung auf 3 sm.
2220		Fernschreiben MSW 50759: 1. S.-Fl. H'ki.: "Carl Peters" 18.10. 0830 Uhr Swinemünde eingelaufen. Nachrichtenverbindung Marinefernschreibstelle Kommandantur. FT ausgeschaltet. Wiederauslaufen um 1200 Uhr zum Marsch nach Kiel. "Carl Peters" S 101 meldet seine Bb.Maschine wieder klar. Keine besonderen Vorkommnisse. Bereitschaft haben S 108, 102, 40, 29. [signature]
19.10.41.		Fernschreiben MSHE 12398: Wetter bis 19.10. 2400 Uhr: Ost 6-7, rückdrehend, meist bedeckt, Regen gering. Sicht 4-6 sm. Wewa H'ki. Bereitschaft haben S 26, 27, 28, 108. Keine besonderen Vorkommnisse.
1630		Fernschreiben MOZ 334045: -S- 1.S.-Fl. "Carl Peters" 19.10. 1230 Uhr Kiel eingelaufen. Nachr.Vbdg. Küstenkurzwelle Ostsee und N Z - Ost. "Carl Peters"
2010		Fernschreiben MSHE 12429: An Alle: Wetter bis 20.10. früh: Westfinnenbusen O-NO 6, Morgen 4-5, rückdrehend. Bedeckt, geringe Schauer, Sicht 1 sm, Besserung auf 5 sm. Wewa H'ki. [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.10.41.		
0800		Fernschreiben MSHE 12446: Wetter bis 20.10. 2400 Uhr: Westfinnenbusen NO 4 rechtsdrehend, abends auffrischend 6, bedeckt leichte Niederschläge, Sicht 1-2 sm. Wewa H'ki.
1330		Fernschreiben MSHE 12467: SSD 1. S.-Fl. ab 1700 Uhr 5 Boote 2 stündige Bereitschaft. F.d.T. H'ki.
1350		Fernschreiben MSHE 12468: S 1. S.-Fl: Mit 21.10. ausscheidet F.d.T. H'ki. aus Barbarossa - Organisation. Bisherige Aufgaben werden vom Mar.Verb.Stab Finnland übernommen. F.d.T. H'ki. Bereitschaftsboote sind heute S 26, 28, 29, 40 102.
1800		Fernschreiben MSHE 12472: SSD 1. S.-Fl. Bereitschaft aufgehoben. Heute kein Einsatz. F.d.T. H'ki.
2005		Fernschreiben MSHE 12503: Wetter bis 21.10. Westfinnenbusen: SO auffrische 6&7 bedeckt mit Regen. Sicht 2 sm. MNO H'ki. Die Flottille ist mit dem heutigen Tag dem Marineverbindungsstab Helsinki unterstellt. Für den Einsatz der Boote bin ich nebendienstlich als A 2 zum Marineverbindungsstab kommandie
21.10.41.		
0800		Fernschreiben MSHE 12528: Wetter bis 21.10. 2400 Uhr Westfinnenbusen. SO bis Ost 5, weiter rückdrehend. Meist bedeckt, Schauer. Sicht 2 sm, Besserung auf 5. Wewa H'ki. Bereitschaft

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bereitschaft haben heute S102, 108, 26, .27.. keine besonderen Vorkommnisse.
1945		Fernschreiben MSHE 12560: Wetter bis 22.10. vormittags: Uebersicht aus NO strömende Kaltluft verursacht ausgiebige Niederschläge. Westfinnenbusen: nördliche Winde 3-4 bedeckt, Regen und Schnee. Sicht 5 sm, später unter 1 sm. Küstennebel. Wewa H,ki.
2248		Fernschreiben MSHE 12573: 1. S.-Flottille 1.) "Hohenhörn" ab 23.10. Aufgabe ohne Geleit durchführen. 2.) Absicht überführen R 58 und S 103 in Schlepp von R.-Booten mit Sicherung durch 3R.-Boote und S101 nach Turku ab H'ki. 23.10. nachmittag. 3.) Weitertransport R 58 und S103 ab Turku durch Taifun. 4.) R.-Boote "Hohenhörn" unterrichten. F.d.T. Bereitschaft haben heute S 27, 28, 29, 40. Keine Besonderen Vorkommnisse. Kein Einsatz.
23.10.41.		
0830		Fernschreiben MSHE 12658: Wetter von Wewa H'ki bis 24.10. 1200 Uhr. Nördliche Winde 5, Morgen 4. Bedeckt bis wolkig, Schauer abklingend. Sicht ausserhalb der Schauer 6, morgen 10 sm. Aussichten: Morgen Nacht stark abflauend, aufheiterung. MNO H'ki Die für heute beabsichtigte Ueberführung von S 101 und S 103 über Turku nach Deutschland wird wegen der Wetterlage auf morgen verschoben Bereitschaft haben S 40, S102, 108 S 26. Kein Einsatz.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. 24.10.41. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.41.		
0800		Fernschreiben MSHE 12681: Wetter bis 24.10. 2400 Uhr: Nördliche Winde 4 - 5, abflauend 2 -3. Starke Aufheiterung. Sicht von 5 auf 12 sm steigend. Wewa H'ki.
1500		erfolgte die Verlegung der beiden Boote S101, 103 und 3 R.-Boote nach Turku. Von hier aus soll S 103 im Schlepp des Schleppers "Taifun" nach Kiel überführt werden. S 101 soll gleichzeitig als Geleitschutz die Boote begleiten. S 103 wird von einem R-Boot bis Turku geschleppt. S 26, 27, 28, 29 haben heute Bereitschaft. Kein Einsatz.
1950		Fernschreiben MSHE 12710: Wetter bis 25.10. 1200 Uhr: Von N 2-3 vorübergehend auf SW drehend, dabei schwachwindig, morgen W bis NW 4-5. Wolkig, morgen wolkig bis bedeckt. Sicht 10 sm. Wewa H'ki.
25.10.41.		1605
1605		Fernschreiben MSHE: 7352: F.d.T. H'ki für Chef 1. S.-Fl.: S 101, 103 R 64, R 53, R 59, R 58 1130 Uhr Turku ein. Weitermarsch S 101, 103 R 58 und Taifun 26.10.... 0630 Uhr nach Westen. S.101
1700		Fernschreiben MTM den Haag 3964: SSD 1. S.-Fl.: Auf 1. S.-Fl. g 1820/41 vom 24.10. Reparatur S103 durch Werft Kiel durchführen. F.d.T. G 7232 Ing.
2100		Fernschreiben MSHE 12780: Wetter bis 26.10. 0800 Uhr: Finnenbusen SW 6-7. Morgen 5-6 meist bedeckt, Regen, Sicht 5-10 sm. Wewa H'ki.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.10.41.		
1315		Fernschreiben MSHE 12817: Wetter von Wewa Reval bis 27.10. 0600 Uhr: Westfinnenbusen: Schwache südliche Winde, auffrischend bis 3, aufgerissene Bewölkung, nachts wieder bedeckt, Sicht um 5 sm absinkend auf 3 sm. Aalands-Inseln: SW 2-3, bedeckt, einzelne Regenfälle, Sicht um 3 sm. MNO H'ki. Bereitschaft haben S 26, 27, 29, 102. Keine besonderen Ereignisse. Kein Einsatz.
27.10.41.		
1025		Fernschreiben MSHE 12848: Wetter bis 27.10. 2000 Uhr. Finnenbusen N-NO 6-7 böig, bedeckt, Regen bzw. Schneeschauer, Sicht in Schauern um 1000 m, ausserhalb 5-8 sm Bottenbusen Südteil N 5-6, bedeckt, Regen, Sicht 3-5 sm. Wewa Reval.
1025		Fernschreiben MSHE 12849: Geheim geschlüsselter FT 04550/55: Standort S101 und R 58 um 0500 Uhr "Langskär" in Oo 3 sm ab. Kurs Ost. Beabsichtige mit Hellwerden durch Südeinfahrt über "Bakskär" nach "Nyhamm" einzulaufen. "Taifun" und S103 0230 Uhr aus Sicht gekommen, wahrscheinlich "Nyhamm" in Schärengebiet gegangen. Erbitte sofort Lotsenbestellung für S101 und Benachrichtigung "Taifun" über meinen Standort und Absicht. S.101. Der heutige Versuch S103 und R 58 nach Deutschland zu überführen musste infolge Wetterlage abgebrochen werden. Die Verbindung zwischen R 58 und dem Schlepper "Taifun" der auch noch S 103 in Schlepp hatte, war gebrochen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gebrochen, sodass S101 das R-Boot im Schlepp nehmen musste. Beide Gruppen kamen aus Sicht, und mussten selbständig handeln, da der Schlepper nur die Werftwelle geschaltet hatte und S103 sendeseitig nicht klar war.
1350		Von S 101 ging um 1350 FT 1134/60 ein: Chef 1. S.-Fl. S101 und R 58 1200 Uhr bei "Langon" geankert, um für geleit bessere Wetterlage abzuwarten. "Taifun" und S103 noch nicht gesehen. Sobald Ankerplatz von "Taifun". bekannt ist wird mit FT gemeldet. S S. 101
		Hiernach waren S 101 und R 58 in das Schären= gebiet der Aalandsinseln gegangen, wo die Boote besseres Wetter abwarteten. Von "Taifun" und S103 war bisher noch keine Meldung eingegangen.
1445		FT 1308/61: SSD an S101: Attaché Stockholm meldet 1030 Uhr 2 Fahrzeuge des Geleitzuges auf Schwedenseite angekommen, davon 1 kehrtgemacht zum Suchen eines Bootes, mit dem Schlepper Verbindung gerissen. Finnlandstab.
		"Taifun" und S 103 hatten also trotz der schlechten Wetterlage die Schwedenschären erreicht. "Taifun" war danach noch einmal ausgelaufen, um S101 mit R 58 zu suchen, die inzwischen jedoch wegen der Wetterlage den Marsch unterbrochen und in die Aalandsschären nach Nyhamm eingelaufen waren. Beide Gruppen hatten geschützte Ankerplätze gefunden, wo sie die Wetterbesserung abwarteten.
1500		Fernschreiben MSHE 12870: Wetter bis 28.10. 0600 Uhr Westfinnenbusen und Aalandsinseln: N-No 5-6, abflauend 4, bedeckt, Schneeschauer, Sicht in Schauern unter 1 sm, sonst 5-8 sm Wewa Reval.
1924		FT 1849/64: S 101 Frage steht "Taifun" bei Ihnen? Finnlandstab.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Heute haben S 27, 28, 40, 108 Bereitschaft. Einsatz findet nicht statt. Eine Antwort von S 101 auf den letzten FT erfolgte nicht, da in den Schärengewässern sehr ungünstige Empfangsverhältnisse sind. Zimmermann
28.10.41. 1046		FT 1002/67: SSD An S 101: Antwort 1849/64 steht noch aus. 1100 Uhr Abstimmungszeichen senden und Lage melden. Mar.Verb.-Stab Finnland.
		Der Kdt. S101 rief mich gegen 0730 Uhr telefonisch an und meldete, dass er heute versuchen wolle die Ueberführung durchzuführen.
1112		FT 0859/33: An Finnlandstab, Chef 1, S.-Fl. 0900 Uhr S 101, R 58 mit Schlepper "Taifun" "Nyhamm" aus.
1231		FT 1012/68: Wetter bis 28.10. 2000 Uhr: Westfinnenbusen NO- 02-3, weiter rechts= drehend auf SO und auffrischend. Aufgerissene Bewölkung, während Eintrübung aus SW, Sicht um 10 sm.
		Südl. Bottenbusen NO - O 3-4 weiter auf= frischend auf 5-6, wechselnd wolkig, gute Sicht. Eintrübung aus Süden. Wewa Reval.
		Bereitschaftsboote sind S 26, 29, 40, 102. Kein Einsatz.
		Weitere Meldungen von S 101 gingen im Laufe des Tages nicht ein. Zimmermann
29.10.41. 1320		Fernschreiben MSHE 12982: Wetter bis 29.10. 2400 Uhr: Westfinnenbusen SO 4-5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		SO 4-5, auffrischend, bedeckt, Schneefall. Sichtrückgang auf 3-5 sm. Aalands-Inseln. O-ONO 5-6 bedeckt, Schneefall, Sichtrückgang bis 3 sm. Wewa H'ki. Auch heute kommen keine Nachrichten von S 101. Bereitschaftsrotte sind heute S 26, 27, 28, 108. Kein Einsatz. [signature]
30.10.41. 0935		Fernschreiben 13035: Wetter bis 30.10. 2000 Uhr Westfinnenbusen O - ONO 5-6 langsam abflauend. Leicht bewölkt. Sicht 10-15 sm. Südliche Bottensee: Wind bei Aaland O-NO 5-6 langsam abflauend, Nordteil O 3-4, Heiter, sehr gute Sicht. Wewa Reval. Von S101 sind noch immer keine Meldungen eingegangen, nur durch Attachée ging die Meldung ein, dass sie am Vorabend Landsort passiert haben. Bereitschaft haben heute S 26, 27. 102 108. Kein Einsatz.
1915		Fernschreiben MSHE 13063: Wetter bis 31.10. 0800 Uhr Westfinnenbusen: NO 7 auf N drehend in Böen 8, bedeckt, Schneefall, Sicht um 5 sm bei Schneefall rückdrehend unter 1 sm, Aalands-Inseln: NO 7-8, auf N drehend stark wolkig bis bedeckt Sicht 5-10 sm. Wewa H'ki. [signature]
31.10.41. 0850		Fernschreiben MSHE 13094: Wetter bis 31.10. 2000 Uhr Westfinnenbusen: N 5-6, Schnee, Regen. Sicht um 5 sm. Innerhalb der Niederschläge kaum 1 sm. Südl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Südl. Bottenbusen: N 5 im Nordteil 4. Bedeckt, Sicht 5 - 7 sm. Wewa Reval. Bereitschaft haben heute S 28, S 29, S 40. Kein Einsatz.
1925		Fernschreiben MSHE 13125: Wetter bis 1.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: N 5-6, abflauend bis 4. Aufreissende Wolkendecke und zunehmende Aufheiterung. Sicht 10-15 sm, in Küstennähe morgens Dunst. Aaland: N bis NO 4-5, abflauend 3-4, heiter, sehr gute Sicht. Wewa Reval. [signature]

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
		Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.
		Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.
		Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l.
		Begonnen: 16.X.41. Abgeschlossen: 31.X.41.
		Der Flottilleningenieur: Glebsattel Kapitänleutnant (Ing.)

Zu beziehen vom Verlagslager der Kriegsmarine: H. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.X.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Die Temperaturen sind derart stark gefallen (nachts -8°, über Tage +2° bis +3°), daß die Boote geheizt werden müssen. Bisher genügte immer noch ein zeitweises Heizen durch die Bootsheizung. Die Boote werden an einem Liegeplatz zusammengezogen, wohin ich eine befehlsmäßige Dampfleitung habe legen lassen. Den Heizdampf liefert eine in der Nähe befindliche Kesselanlage, die zu diesem Zweck in Betrieb genommen wird. Kohlen habe ich bereits Anfang Oktober über den Mar.Verb.Stab von Deutschland heranschaffen lassen. Die Heizung reicht soweit aus, daß die Boote einigermaßen durchgeheizt werden können. Die Versorgung der Boote mit 110 Volt Spannung kann von einer in der Nähe liegenden Umformerstation ebenfalls erfolgen. Mit den vorhandenen Landanschlußkabeln der Boote und einiger noch vorhandenen Kabelenden wird eine fliegende Leitung zu den Booten gelegt. Jedes Boot kann bis zu 28 Ampere Strom erhalten. Das reicht gerade aus, um eine Gruppe für die Torpedoheizung einschalten zu können u. den 24 Volt-Umformer laufen zu lassen.
24.X.41.		"S101", "S103" laufen nach Kiel aus zur Werftliegezeit. S103 wird bis Turku von einem R-Boot geschleppt, von dort weiter mit Schlepper.

Übersicht

über

einstzbereite Boote über die Zeit vom 16.X.-31.X.41.

Datum	In Dienst	außer K.B.	einsatzber.	Bemerkungen
16.10.41.	10	3	7	
17.10.41.	10	3	7	
18.10.41.	10	3	7	
19.10.41.	10	3	7	
20.10.41.	10	3	7	
21.10.41.	10	3	7	
22.10.41.	10	3	7	
23.10.41.	10	3	7	
24.10.41.	10	3	7	
25.10.41.	10	3	7	
26.10.41.	10	3	7	
27.10.41.	10	3	7	
28.10.41.	10	3	7	
29.10.41.	10	3	7	
30.10.41.	10	3	7	
31.10.41.	10	3	7	

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

1. S. H.

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"

Kommandant: Korv.Kapt. Hinzke.

Begonnen: 16. Oktober 1941
Abgeschlossen: 31. Oktober 1941

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
16.1o.	**Turku Finnland**	
1941	Hafen	
+ o7oo	" "	losgeworfen zur Schärenfahrt über Nyham nach Swinemünde
123o	Nyham auslaufend passiert.	
	Wind NNO 1-2 See 1 gute Sicht.	
125o	▫ 2831 A 0 links Mitte	Kurs 18o° 19 sm.
1322	▫ 2837 links oben	Kurs 234°
1342	▫ 2829 unt.Mitte	über ▫ 2861 l.unten nach 2856 r.Mitte nach ▫ 2867 l.K.oben nach 2859 u.K.Mitte.
1455	▫ 2859 u.K.Mitte	Kurs 226° 19 Sm.
	Wind NNO 2-3 See 2 halb bedeckt abnehmende Sicht.	
17o4	▫ 5314 r.unten	Kurs 245° 18 Sm.
1827	▫ 5264 Mitte	Kurs 25o° 18 Sm.
	Wind OSO 5-6 See 4 ganz bedeckt. Mittlere Sicht.	
1933	▫ 5257 unt. Mitte	Kurs 195° 18 Sm.
2158	▫ 5542 r. unten	Kurs 19o° 18 Sm.
2311	▫ 5575 l.oben	Kurs 196° 18 Sm.
2355	▫ 5811 Mitte	Mit Kurs 2oo° Kalmarsund einlaufens gesteuert.
	Wind SO 7 See 4 Regenschauer schlechte Sicht.	
		Heinzke
17.1o.41		
o225	Nördlich Skaggenäs Kalmarsund	geankert wegen schlechter Sicht.
o4oo	S z. O 7-8 See 2 sehr schlechte Sicht Regenschauer.	
		o7oo

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
o7oo	Kalmarsund	Anker auf. o72o Lotse an Bord. Durch den Kalmarsund gesteuert. o85o Lotse von Bord.
	Wind Süd 5-6 ganz bedeckt, mittlere Sicht	
o9o1	▫ 5792 Mitte	Kurs 193°
1o11	▫ 8222 Mitte	Kurs 2o1°
1o48	▫ 8227 Mitte	Kurs 2o4° 18 Sm.
1127	▫ 8246 l.Mitte	Kurs 236° 18 Sm.
12oo	▫ 8169 r. unten	
	Wind S z.W 4-5 mittlere Sicht, einzelne Wolken.	
1447	▫ 8315	Kurs 213° 18 Sm.
1649	▫ 7694 Mitte	153°
2oo3	Kriegsansteuerungstonne Swinemünde	geankert.
	Wind Süd 2-3 See 1 halb bedeckt.	
		Heinzke
18.1o.41		
o78o	Swinemünde Ansteuerungstonne	Anker auf. Eingelaufen kriegsmäßig
o845	Swinemünde Eichstaden	Platz 6 festgemacht.
12oo	Swinemünde Eichstaden	losgeworfen zum Marsch nach Kiel.
131o	Ansteuerungstonne Swinemünde	Kurs 329°
16o8	▫ 7694 l.oben	Kurs 264°
	Wind SW 2-3 See 1 bedeckt, diesig.	
1725	▫ 7675 l.K.unten	Kurs 237°
1831	▫ 7833 ob.K.links	Kurs 216°
1945	▫ 7837 Mitte	geankert.
2ooo	SW 6 See 4 Regenschauer schlechte Sicht.	
24oo	SW 8-9 stark böig	
19.1o.41	Sicht wechselnd See 5	
o4oo	West 1o-11 See 6	
		stark böig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	stark böig, Regenschauer.	
0700		Anker auf. Beim Ankerlichten Kette gebrochen. Anker verloren. Weitermarsch nach Kiel.
0829	□ 7824 l.Mitte	Kurs 298°
0929	□ 7811 r.ob.Ecke	Kurs 270°
1000	□ 7733 ob.K.Mitte	Kurs 253°
1045	□ 7731 l.unten	Kurs 245°
1103	□ 7726 ob.K.Mitte	Kurs 270°
1116	Kiel Feuerschiff	einlaufend passiert.
1225	Kiel Boje A 5	festgemacht.
		Heinsohn
20.-21.10. 1941	Kiel Boje A 5	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Heinsohn
22.10.41	Kiel Boje A 5	
1120		losgeworfen. Mit Schlepper nach Liegeplatz II Deutsche Werke verholt.
		Heinsohn
23.-24.10. 1941	Kiel, Deutsche Werke	Keine Vorkommnisse.
		Heinsohn
25.10.41	Kiel, Deutsche Werke	
0900	Kiel, Deutsche Werke	losgeworfen
0950	Holtenau Schleuse	festgemacht.
1025	Holtenau Schleuse	losgeworfen. M.E.S. Schleifenfahrt erledigt.
1400	Holtenau Schleuse	festgemacht.
1420	Holtenau Schleuse	losgeworfen.
1455	Kiel, Deutsche Werke	festgemacht.
		Heinsohn
		26.-31.10.1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.-31.10. 1941	Kiel, Deutsche Werke	Bis zum 22.11.41 außer K.B. wegen Werftinstandsetzungsarbeiten. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Heinsohn
		Korvettenkapitän u.Kommandant.

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

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

Anlage
zum Kriegstagebuch des
Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters"
(Maschine)
16.10. - 31.10.1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.41	Turku - Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. 07.00h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Swinemünde. Sonst keine Vorkommnisse.
17.10.41	Ostsee	In See. 20.00 h vor Swinemünde geankert. Weiter mit Seebetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
18.10.41	Ostsee - Swinemünde- Ostsee	Seebetrieb. 07.30 h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Einlaufen nach Swinemünde. 09.30 h in Swinemünde (Eichstaden)festgemacht. Weiter mit eigenem Hafenbetrieb. 12.00 h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Kiel. 19.45 h beim Feuerschiff südlich Darßerort-sperre geankert.Weiter mit Seebetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
19.10.41	Ostsee- Kiel	07.00 h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zum Marsch nach Kiel. 12.30 h in Kiel Boje A5 festgemacht. Weiter mit eigenem Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
20.10.41	Kiel - Boje A5	Eigener Hafenbetrieb. Keine Vorkommnisse.
21.10.41	Kiel - Boje A5 - Deutsche-Werke Liegeplatz 2	Eigener Hafenbetrieb. 11.20 h mittels Schlepper verholen nach den Deutschen Werken Liegeplatz 2. Landanschluß für Strom und Wasser hergestellt. Sonst keine Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.10.41 24.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
25.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2 - K.W.-Kanal- Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. 0.9.00 h Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb zur Erprobung der M.E.S.-Anlage. 14.55 h Deutsche Werke Liegeplatz 2 wieder festgemacht.Licht und Dampf von Land. Sonst keine Vorkommnisse.
26.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
27.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. 250 m^3 Treiböl mit einem spez.Gewicht =0,85 wurden an K.M.W.Kiel abgegeben,mittels Fahrzeug „Laudahn". Personal: 1/4 Dauer: 4 1/2 Stunden. Sonst keine Vorkommnisse.
28.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
29.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2 - Liegeplatz 1	Licht und Dampf von Land. 09.35 h mittels Schlepper nach Liegeplatz 1 verholt, 10.45 h fest. Licht und Dampf von Land.Sonst keine Vorkommnisse.
30.10.41 31.10.41	Deutsche Werke Liegeplatz 1	Licht und Dampf von Land. Sonst keine Vorkommnisse.

Koch
Kapitänleutnant (Ing.) u. Leit.Ing.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 16 105/41 A II

Befehlsstelle, den 3. Januar 1942 ~~Dezember 1941.~~

Geheim!

O. K. M. A.
Eing. - 9. 1. 42
1/Skl.
Eing. 1 Skl.
- 9. 1. N 1942

U. Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl. I ac

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1) Skl Qu (AI) 14/1 [illegible] 15/1

2) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. Iac 13/1

1. Abt. Sk.. 63 g. -/-

Marine-Verbindungsstab
F i n n l a n d
B.Nr. 1 2 5 4 geheim

U.O., den 14. Dezember 1941

Geheim!

U Marinegruppenkommando Nord
K i e l

16105

zuständigkeitshalber vorgelegt.

Auf Befehl
Ahrendt
Oberleutnant z. See
und Adjutant

Kommando
1. Schnellbootsflottille
- B.Nr. Gkdos 648 -

An Bord, den 20. November 1941.

Geheime Kommandosache !

Eing. 12.12.1941
B.-Nr. 1254 geh.

An
den Marine Verbindungsstab Finnland,
Helsinki.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. - 31. Oktober 1941 vorgelegt.

Bienbacher

PG-71120-NID

Kriegstagebuch
der
1.Schnellbootsflottille

1.11.- 15.11.1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 14120 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD
BE MADE THEREON
SHOULD IT BE NECESSARY A
RECORD IS MADE EITHER ON
A SEPARATE SHEET OR UNDER
THE REGISTERED NUMBER

Abt. Skl. 0163/42.

PG/71120

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 1. - 15.11.1941

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
/MD
BE MADE
ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
THE REGISTERED NUMBER.

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 1. November 1941,
Abgeschl.: 15. November 1941.

Anlagen: -4-

Zu beziehen vom Bordruckager der Kriegsmarine: A. F. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Uebersicht:
		Helsinki: S 26, 27, 28, 29, 40, 102, k.b.
		Marsch nach Kiel: S 101, 103 ausser k.b.
		Kiel: S 39 ausser k.b.; "Carl Peters".
1.11.41.		
0750		Fernschreiben MSHE 13149: Wetter bis 1.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: N-NO 4-5, aufheiternd, Sicht 10-15 sm. Aaland: NO 3-4, heiter bis leicht bewölkt. Sicht 10-15 sm.
		Wewa Reval.
		Bereitschaft haben S 26, S 27, S 102, S 108. Von S 101 lief auch heute keine Meldung ein. Der Verband müsste nach Wetterlage und Standort vom 30.10. ungefähr im Kalwar-Sund stehen.
		Heute kein Einsatz.
1825		Fernschreiben MSHE 13197: Wetter bis 2.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: NO 5-6, im äussersten Westteil 4-5, heiter nur in der Nähe der Südküste, stark bewölkt, Sicht 10-15 sm. Aaland: NO 2-3, heiter, morgens Küstendunst bei geringer Sicht. Sonst Sicht 10-15 sm.
		Wewa Revel.
		Bjambacher
2.11.41.		Um 1600 Uhr befahl ich für die Bereitschaftsboote und zusätzlich für S 27 ab 1800 Uhr sofortige Bereitschaft. Die heutige Aufgabe war Sicherung für die Ueberführung des Schwergutdampfers "Porto Allegro", der um 1800 Uhr im Geleit von 3 R-Booten aus Örö zum Marsch nach Helsinki auslaufen sollte. Beabsichtigt war für uns das Geleit südöstlich Hangö aufzunehmen und bis Harmaja zu geleiten. Die Sicherung war notwendig, da die Russen in der vergangenen Nacht mit 8 Fahrzeugen nach Hangö durchgebrochen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		durchgebrochen waren, ihre Zusammensetzung und ihr Zweck waren nicht ganz geklärt. Es war sicher dass Zerstörer dabei gewesen waren.
1810		Mit S 28, S 29, S 40, S 27 Suomenlinna ausgelaufen.
1833		FT 1813/8 an R 64: 3 Schnellboote 1800 Uhr Helsinki ausgelaufen. Kommen bis Quadrat 0264 entgegen.
		Finnlandstab.
1845		Harmaja auslaufend passiert. Beim Auslaufen - es war Nebel - wurde in der Stadt Fliegeralarm gegeben. Der grösste Teil des Flakfeuers lag in unserer Richtung, sodass wir annahmen unsere Motorengeräusche seien gehorcht und für Flugzeuggeräusche gehalten worden. Diese Annahme wird dadurch bestätigt, dass das Feuer aufhörte, als ich stoppen liess und mit Tiefseeauspuff weiterfuhr. Die anfängliche Nebelbildung hörte ausserhalb der Schären schnell auf, sodass lediglich niedrige Wolken noch den Mond verdeckten. Die Sicht war sehr gut.
1902		FT 1819/9: Wetter bis 3.11. 0800 Uhr von Wewa Reval: Westfinnenbusen: völliges Abflauen des NO-Windes, wechselnd wolkig, sehr gute Sicht. Aaland-Inseln: W-NW 2.
		MNO Helsinki.
1918		Von Helsinki-Feuerschiff ab Kurs 254,5°; Fahrt 24 sm.
2021		FT 1810/10: KR Finnlandstab: Geleit "Porto Allegro" 1800 Uhr aufgenommen. Feuer "Benktskär" brennt nicht, "Örö" teilweise, auch Feuer "Porkalla".
		R 64
		Ohne besondere Ereignisse liefen wir bis Jussarö. Die Bewölkung war inzwischen völlig fortgewischt; es ist eine besonders helle Mondnacht, die für einen Torpedoangriff besonders ungünstig wäre.
		2055

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2055	SzW 1-2, Seeg. 0-1, einzelne niedrige Wolken, heller Mondschein, sehr gute Sicht.	Kurs 230°.
2106		Kurs 270°.
2111		Fahrt 15 sm. Im SO kommen 3 Schatten in Sicht, die bald als Kriegsfahrzeuge ausgemacht werden können. Es handelt sich um den russischen Minen-Kreuzer "Marti" und 2 Torpedoboote, vermutlich "Burja-Klasse" die NO-Kurs laufen, später auf O-Kurs gehen. Wir wurden nicht bemerkt; der Verband kam sehr schnell nach Osten ausser Sicht. Infolge des hellen Mondscheines war ein unbemerkter Angriff völlig aussichtslos. Die Sichtweite in der heutigen Nacht war so, dass man erst die Mastspitzen, dann allmählich erst den Rumpf über der Kimm sah. Ich entschloss mich daher die eigentliche Aufgabe, -Aufnahme und Sicherung der "Porto Allegro"- nicht durch Alarmieren des Gegners zu gefährden da der Dampfer in Kürze hier sein musste und lief nach Südwesten weiter. Die Schwierigkeit der Ueberführung so eines wertvollen Schwergut-Dampfers in mondheller Nacht war von vornherein klar, jedoch man hatte nicht angenommen dass die durchgebrochenen russischen Kriegsschiffe sich nur tagsüber in Hangö aufhalten würden und in der darauffolgenden Nacht wieder zurückmarschieren würden. Wo der Kreuzer "Marti" überhaupt tagsüber gewesen war, ist nicht festgestellt worden, nach Luftaufklärung soll er nicht in Hangö gewesen sein. Man hatte daher an einen Ausbruch nach Schweden gedacht, aber dort war er nicht angekommen. Es besteht daher die Möglichkeit, dass er gut getarnt zwischen den Klippen bei Hangö gelegen hat. Welche Aufgabe der Minenkreuzer hatte, war ungewiss, die naheliegendste war wohl die Minen zu werfen um uns den Schiffsverkehr zwischen Helsinki und Reval bzw. von der Ostsee in den Finnenbusen zu erschweren. Eine weitere Frage war die in welchem Gebiet sollte er operieren und die für mich augenblicklich wichtigste: geht er wieder nach Hangö zurück oder nach Petersburg. Wenn ich ersteres annahm so musste ich den Geleitzug zum Kehrtmachen veranlassen, der Wortlaut des nun abzugebenden Funkspruches war daher sehr wesentlich. Mit FT 2123/12 melde ich daher: Kr 3 Feindeinheiten in Sicht Quadrat 0263 M.u. 1. S.-Flottille. Der Feind kommt nach Osten ausser Sicht, daher als Beruhigungsfunkspruch hinterher mit FT 2130/13 Kr: Feind nach Osten ausser Sicht." Ich hoffte dass der Geleitzug den Schutz der finnischen Küste erreichen würde bevor der Feind wieder zurück kommt. Einen Schutz stellen 4 Schnellboote in einer Vollmondnacht nicht dar, sie können höchstens die Vernichtung des Dampfers hinausschieben durch Torpedoschüsse, Scheinangriffe und Nebeln.
2138	Quadrat 0264 r.K.M.	gestoppt. Wir befinden uns auf der befohlenen Position zur Aufnahme des Geleites. Ich will dem Dampfer auch nicht entgegenlaufen, damit ich rechtzeitig die Russen sehe wenn sie wieder zurückkommen. Hier ist der Schnittpunkt des deutschen und russischen Geleitzugwegs, ausserdem bestand die Möglichkeit, dass noch mehr feindliche Schiffe in See sind, die hier vorbei kommen können.
2150		Kurs 209°.
2155		Im Südwesten werden Schatten gesichtet. Zunächst nur die Masten, dann ein sehr grosses Fahrzeug und später die 3 Räumboote. Ein gemeinsamer UK-Kanal mit den R-Booten war nicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nicht befohlen worden, daher konnte eine Verständigung auf diese Weise nicht eingeleitet werden. Durch Funkspruch des Finnlandstabes waren wir nur als 3 Fahrzeuge angemeldet, daher befürchtete ich, dass wir als Feind angesprochen werden könnten und der Geleit auf unser Sichten hin kehrt macht. Ich gab daher ES mehrmals mit Schwinwerfer ab, was dann auch richtig beantwortet wurde. In einer so hellen Nacht wo der grosse Dampfer so weit zu sehen war, spielte dies keine Rolle mehr. Ich stellte die S-Boote an seiner Stb.-Seite und vorn, später auch an Bb. und lasse gleichzeitig U-Bootssicherung fahren. Im Süden und Westen wird häufig schweres Mündungsfeuer aus Richtung Hangö und Odensholm beobachtet.
2230	NNO 1-2,Seeg. 0-1, sehr gute Sicht,	Kurs 29°, 15 sm.
2252	heller Mondschein.	Kurs 40°, Fahrt 9 sm. Der Dampfer läuft gut 10 sm, sodass der Marsch wider Erwarten schnell verläuft.
2321		Fahrt 15 sm.
2338		Kurs 29°, Fahrt 9 sm.
2355		Ich melde querab von "Jussarö" den Standort des Geleites mit FT 2346/14: Kr Geleit steht bei "Jussarö". Gemeldeter Verband war "Marti" und 2 Torpedoboote. 1. S.-Flottille. Hp Zimbacher
3.11.41		
0005	Quadrat 0239 M.o.	Fahrt 24 sm. S 40 meldet 2 Torpedolaufbahnen-Durchgang 50-150m hinter dem Heck des Dampfers. auch S 27 sichtet die Laufbahnen. Beide Boote drehen sofort auf die vermutliche Abschuss-Stelle zu und werfen erfolglos 5 Wasserbomben. Ich lasse sofort S 29 Bb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		voraus vom Dampfer marschieren und gehe mit dem Führerboot in die Nähe um mich beim Wasserbombenwerfen zu beteiligen, aber die Abschuss-Stelle wurde leider nicht bezeichnet, daher schliesse ich wieder mit allen Booten an den Dampfer heran. Das U-Boot hatte unter Wasser geschossen, was auch bei der hellen Nacht ~~auch~~ bequem möglich war.
0011		Kurs 38°.
0014		Kurs 65°.
0016		Kurs 115°.
0017		Kurs 65°.
0019		Kurs 39°.
0045	N 1-2,Seeg. 0-1, heller Mondschein, wolkenlos, sehr gute Sicht.	Kurs 110°. Die Boote nehmen wieder ihre alten Positionen ein. Der Marsch wird ohne weitere Ereignisse fortgesetzt.
0015		FT 2346/15: KR an 1. S.-Fl.: "Jussarö" meldet 2320 Uhr 1 grosses, 2 kleine Fahrzeuge Quadrat 0263 l.u. "Porkalla" zur gleichen Zeit 1 grosses, 7 kleine Fahrzeuge Quadrat 0216 r.u. Finnlandstab. Wir sind der Verband der von Jussarö gemeldet wird, allerdings stehen wir viel näher als die Quadratangabe angibt. Es ist wieder einmal ein Beispiel wie wenig den Entfernungsangaben der Küstenstationen Glauben geschenkt werden kann, wir stehen 4-5-~~6~~ sm näher als diese geschätzte Entfernung. Trotzdem wäre eine genaue Entfernung sehr wichtig um zu wissen welche Kurse der Feind steuert und wo man Minen legen soll. Der Verband bei Porkalla sind die Russen, die dort anscheinend durch Minensuchstreitkräfte aufgenommen wurden. Da ausgerechnet aber 1 grosses Fahrzeug (Dampfer ?) und 7 kleinere (4 Schnellboote und 3 Räumboote ?) gemeldet wurden, hat dies

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		den Ueberblick in den Befehlsstellen an Land erschwert, sodass Schiesserlaubnis an keine Batterie gegeben werden konnte, wie ich später erfuhr. Die Russen haben hierbei ein grosses Glück gehabt, so ungeschoren an den Batterien von Porkalla vorbei zu kommen.
0109		"Porkalla" querab. Ich hatte Befehl den Dampfer nur bis hierher zu geleiten, wegen der U-Bootsgefahr bringe ich ihn noch bis Helsinki Feuerschiff. Wegen der Grösse des Dampfers soll er befehlsgemäss bei "Harmaja" ankern, wo das Einlaufen einfacher ist, er allerdings der U-Bootsgefahr länger ausgesetzt ist.
0144	Quadrat 0216 M.r.	Im Gerät der vorlaufenden R-Boote detonieren in kurzen Zeitabständen 4 Minen. Die R-Boote laufen nachmeiner Kopplung südlich des freigesuchten Weges und passieren hierbei das Nordende der "Corbetha-Sperre", wo die Räumerfolge erzielt wurden. Da der Gruppenführer anscheinend auf dem Wege zu stehen glaubt, gebe ich ihm durch UK durch, dass es sich um eigene Minen handelt, die die Finnen allerdings sowieso räumen wollten, um hier einen Weg im Winter zu haben, wenn das Eis das Einlaufen auf den bisher üblichen Wegen verhindert.- Kurze Zeit musste der Dampfer stoppen, da die R-Boote neues Gerät ausbringen mussten, dann wurde der Marsch wieder aufgenommen.
0149		
0136		FT 0054/16 an Geleit "Porto Allegro": 1.) Gut gemacht. 2.) Befehl an Dampfer ankern bei "Harmaja". 0900 Uhr seeklar. Auf 2 Vp.-Boote warten zur Fahrt nach Reval. 3.) R- und S-Boote einlaufen Helsinki. Finnlandstab. Da bei der langsamen Fahrt die Motoren stark verrussten, stand ich nunmehr mit 24 sm auf und ab.

0245

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0245		Bei Position Helsinki Feuerschiff setzt ich mich vom Geleit ab und laufe voraus, da jetzt keine Gefahr mehr durch U-Boote besteht. Der Dampfer läuft mit den R-Booten allein ein.
0325		"Harmaja" einlaufend passiert.
0350		Mit S 28, S 29, S 40, S 27 Suomenlinna festgemacht. Im Schnellbootshafen auf Suomenlinna hat sich bereits eine ungefähr 1½ cm dicke, jedoch pappige Eisdecke gebildet, die bei weiterem Zunehmen eine Benutzung des Beckens nicht mehr gestatten wird. An den Finnlandstab gebe ich folgenden Kurzbericht ab: Mit allen Booten 0400 Uhr fest. In befohlenem Quadrat Geleit erwartet, Kreuzer "Marti" und 2 Torpedoboote in dem mit Funkspruch gemeldeten Quadrat gesichtet, zuerst mit Nordostkurs, dann Ostkurs. 2215 Uhr Geleit aufgenommen. Quadrat 0239 Mitte oben Doppelschuss durch getauchtes U-Boot, Fehlschüsse hinten auf Dampfer, 2 Boote erfolglos 5 Wasserbomben geworfen. In Nordteil Corbetha-Sperre R-Boote 4 Minen geschnitten. Kurz vor Helsinki-Feuerschiff Geleit entlassen. Helle Vollmondnacht, Fahrzeuge auf 7-8 sm zu sehen. Auf Suomenlinna Eisbildung im Schnellbootshafen. Artillerieschiessen bei Odesholm und Hangö. Chef 1. S.-Flottille. Anschliessend erhalte ich noch den Operationsbefehl für die am heutigen Vormittag beabsichtigte Sperrunternehmung mit "Kaiser", an der 1 Rotte der Flottille (S 26, S 108) teilnehmen soll.
1145		Seeklar für S 26, S 108. Boote laufen gemäss folgendem Operationsbefehl aus, um die Sicherung der Unternehmung zu übernehmen. Der Befehl lautet: Operationsbefehl und Sperrbefehl für Auslegen der Minensperre D 46.

1.)

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1.) Der Feind hat in der Nacht vom 1. zum 2.11. mit leichten Seestreitkräften die Juminda-Sperre auf etwa 59° 48 Min. Nord durchstossen und ist nach Westen durchgebrochen. Am 24. und 25.10. hat ein feindliches U.-Boot das Geleit Helsinki-Reval mit Torpedos angegriffen. Seitdem sind feindliche U.-Boote in See nicht wieder festgestellt worden.
		2.) Eigene und finnische Streitkräfte befinden sich nur auf dem festgelegten Weg Helsinki-Reval. Am 3.11. wird Dampfer "Hohenhörn" mit mehreren Geleitfahrzeugen um 0900 Uhr aus Reval nach Helsinki auslaufen. Mit eigemen Luftstreitkräften ist laufend zu rechnen.
		3.) Aufgabe: Verstärken des Juminda-Sperrgebiets durch eine weitere Minensperre westlich von den bisher gelegten. Sicherung durch R- und S-Boote.
		4.) Durchführung:
		a) Führung Kommandant "Cobra" 1645
		b) Beteiligte Streitkräfte: Minenschiff "Kaiser" eine Rotte 1. S.-Fl., 2./5. R.-Fl.
		c) Minenschiff "Kaiser" läuft am 3.11. um 1200 Uhr aus Helsinki aus und geht auf dem Weg Helsinki-Reval bis 59° 54 Min. Nord. 1145
		d) Rotte 1. S.-Fl. nach Auswahl Chef 1. S.-Fl. läuft so aus, dass sie hinter dem Minenschiff auf dem Wege Helsinki-Reval Unternehmen sichert 1236
		Einlaufen nach Anweisung Kommandant "Cobra". 1341
		e) 2./5. R.-Fl. läuft so rechtzeitig aus, dass ab Harmaja Minengeleit vor dem Minenschiff sichergestellt ist.
		f) Ab 59° 54 Min. Nord Nordende der Sperre ansteuern. 1427
		g) Es ist eine doppelreihige Minensperre zu legen von: 1514
		59° 49,9 Min. Nord, 23° 08,5 Min. Ost nach 59° 45,8 Min. Nord, 23° Min. Ost.
		Minenträger

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Minenträger "Kaiser" 150 TMC mit 30 m unterer Antenne. Reihenabstand 150 m, Minenabstand in der Reihe 100m mittlerer Minenabstand 30m, Tiefenstellung -1,5 m, unter Kartennull. Keine Sperrschutzmittel.
		h) Nach Auslegen der Sperre auf kürzeste Strecke zum Weg Reval-Helsinki zurücklaufen und nach Helsinki gehen.
		5.) Funkschaltung:
		F.d.T.-Welle.
		UK nach Anweisung Kommandant "Cobra".
		6.) Einsatzbefehl zum Sperrbefehl durch Kdt. "Cobra".
		7.) Bei Auftreffen auf Minen Unternehmnen abbrechen. Beim Ausweichgebiet, keine Verseuchung.
		8.) Nach Auslegen der Sperre Funkmeldung.
		9.) Feuer zum Einlaufen werden bestellt.
		10.) Bfehl nach Durchführung vernichten.
		S 26, S 108 Suomenlinna festgemacht. Die Führung hatte der Kdt. S 26. Er meldet nach dem Festmachen folgendes:
		Suomenlinna abgelegt und mit Minenschiff "Kaiser" gem. Operationsbefehl Finnlandstab B.Nr. 557 Gkdos vom 2.11.41.
		Harmaja auslaufend passiert, befehlsgemäss an "Kaiser" angehängt.
		"Kaiser" steuert mit Ostkurs Sperre an, befehlsgemäss auf Geleitzugweg Helsinki-Reval. Sicherung nach Westen übernommen. Mit Fahrt 12 sm bis Südbreite der Sperre auf Geleitzugweg nach Süden gelaufen.
		Mit Fahrt 14 sm auf Südkurs gegangen, da "Kaiser" auch auf Gegenkurs geht.
		1 sm östlich des Geleitzugweges Treibmine gesichtet. Nicht abgeschossen, da "Kaiser" durch UK nicht davon in Kenntnis gesetzt werden konnte.
		1546

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1546		dreht "Kaiser" auf Ostkurs, mit Fahrt 31 sm entgegengelaufen und U-Bootssicherung gebildet.
1606		S 26 und S 108 entlassen.
1635		Harmaja einlaufend passiert.
1656		Suomenlinna festgemacht.
		Nachmittags fahre ich zur Besprechung nach Westand. Vor Hochland sind wieder mehrere russ. Kriegsfahrzeuge gemeldet. Ich befehle für alle Boote ab 1900 Uhr halbstündige Bereitschaft, da die Möglichkeit besteht, dass die Russen nach der geglückten Unternehmung, der vergangenen Nacht weiteren Schiffsverkehr versuchen, um Hangö zu versorgen, evtl. dort einen U.-Bootsstützpunkt einzurichten oder Minenunternehmungen gegen die östliche Ostsee vorzutragen. Heller Mondschein lässt auch heute die Aussichten auf einen unbemerkten Torpedoangriff gering erscheinen.
1835		Fernschreiben MSHE 13347 an Alle: Wetter bis 4.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: NO 2-3, bedeckt, vorübergehend leichter Regen, Sicht 3 sm. Aaland: NO - N 2-3, bedeckt, Sicht um 5 sm.
		Wewa Reval.
2315		Die halbstündige Bereitschaft wurde aufgehoben. Normale 2stündige Bereitschaft. Kein Einsatz,
		Da kein Auslaufen der Russen festzustellen ist.
		Zimmermann
4.11.41 0815		Fernschreiben MSHE 13414: Wetter bis 4.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: Schwache nördliche bis nordöstliche Winde, heiter, gute Sicht.
		Wewa Reval.
		Bereitschaft

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bereitschaft haben heute S 27, S 102, S 108. Ich befehle für diese 3 Boote ab 1700 Uhr Bereitschaft. Die restlichen Boote S 26, 28, 40 haben Ruhe.
		S 29 ist durch Risse an den Fundamenten der Brennstoffpumpen nicht mehr einsatzbereit ich erhalte daher Genehmigung dass das Boot morgen zusammen mit den Minenschiffen nach Deutschland geht. Eine Reperatur ist hier nicht durchzuführen.
		Die heute beabsichtigte Ueberführung fällt jedoch aus und wird verschoben.
1830		Fernschreiben MSHE 13464: Wetter bis 5.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: Sehr schwache umlaufende Winde. Heiter, gute Sicht. Morgen aufkommen von Südwind zuerst im Bottenbusen, langsam auffrischend, morgen durch Auftreten von Küstendunst schlechte Sicht. Bewölkungsaufzug aus West.
		Wewa Reval.
		Zwei Boote sollen 3-5 sm südl. Position Helsinki-Feuerschiff zur Erkundigung des von den Russen bei ihren Durchbrüchen benutzten Weges Lauerstellung einnehmen und bei günstiger Gelegenheit angreifen.
2000		S 102 und S 108 Suomenlinna ausgelaufen. S 27 bleibt in halbstündigern Bereitschaft im Hafen.
		Nach dem Einlaufen meldet der Kdt. von S 102 folgendes:
2000		Suomenlinna ausgelaufen.
2019		Harmaja passiert.
2054		Auf Position (4 sm südlich Friedensposition Hels. Feuerschiff)
2253		in 250° Feuerschein, darüber Rauchpilz (anscheinend Minendetonation).
2300		nach Norden abgesetzt, da anzunehmen war, dass die Minendetonation von Feindfahrzeugen herrührte. Nordhorizont günstig.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: D. D. 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
0004		gestoppt.
0008		S 108 meldet in 200° einen Schatten. Darauf zugelaufen. Schatten wurde als Leuchtturm "~~Gori~~ Keri" ausgemacht.
0041		nach Norden gelaufen, um ~~durch~~ bei Insichtkommen von Harmaja Schiffsortkontrolle durchzuführen.
0058		Harmaja in Sicht. Besteckversetzung von 3 sm festgestellt.
0100		Unternehmung wegen Wetterlage abgebrochen. (WSW 5 auffrischend, Seegang 4).
0143		Suomenlinna fest.
		An den Finnlandstab melde ich fernschriftlich: Boote S 102 und S 28 um 0150 Uhr wieder ein. Ausser Mündungsfeuer von Porkalla und Minendetonation dort in der Nähe nichts gesichtet. Wegen WSW 5 auffrischend konnten Boote nicht mehr liegen bleiben und mussten einlaufen.
		1. S.-Flottille.
2235		Fernschreiben MAS 97818: -S- 1. S.-Fl.: Reparatur S 29 kann in Kiel sofort durchgeführt werden.
		Werft Kiel G 93274 BW MK
		Das Absetzen nach Norden um 23 Uhr war etwas verfrüht, da Schatten noch nicht in Sicht u. ihr Kurs nicht voraus zu bestimmen. Dadurch sind die Russen unbemerkt vorbeigestoßen.
5.11.41		Fernschreiben MAS 97925: Chef 1. S.-Fl.: S 103 und R 58 um 2300 Uhr mit Taifun Kiel ein.
		S 103
		Ich frage fernschriftlich bei "Carl Peters" an, wann S 101 eingelaufen ist, da bisher hier über S 101 keine Meldung vorliegt.
0715		Fernschreiben MSHE 13514: Wetter bis 5.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: S-SW 4, auffrischend, bedeckt, abends Schneefall oder Regen, Sicht 5-8 sm. Langsam Verschlechterung.
		Wewa Reval.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bereitschaft haben heute S 26, 28, 29, 40. Auch heute ist wieder Lauerstellung auf dem Durchbruchsweg der Russen beabsichtigt. Bei Hochland und in Hangö sind von der finn. Luftwaffe Zerstörer und Fugas erfasst. Es sind also doch russische Fahrzeuge letzte Nacht von Hangö nach Hochland gegangen, ohne dass sie durch die beiden S-Boote erfasst worden wären. 2 S-Boote sind daher zu wenig dieses Seegebiet zu überwachen, die Russen sind in der vergangenen Nacht dicht an Keri vorbeigefahren. Durch die gute Sicht haben sie sich getäuscht, die russischen Schiffe waren schon unter der Kimm.
		Die Möglichkeit besteht wieder, dass Fahrzeuge heute, wie in den letzten beiden Tagen nach Hangö bzw. nach Osten gehen. Wir wollen versuchen den Russen diesen Marsch zu verleiden.
		Ich befehle für S 26, 28, 29, 40 seeklar.
2100		Mit S 28, 29, 26, 40 Suomenlinna abgelegt.
2121	1. Wegr.	"Harmaja" auslaufend passiert. Ich lasse von einem Punkt 4 sm südlich Helsinki-Feuerschiff durch die Boote einen Aufklärungsstreifen nach Süden einnehmen. Hierzu lasse ich S 29 stoppen.
2155		S 40 gestoppt. Ich gehe mit dem Führerboot S 28 auf die 3. Position, stoppe um 2203. S 26 läuft zur südlichsten Position und stoppt 2207 Uhr. Lauerstellung eingenommen. Ich habe den Aufklärungsstreifen soweit nördlich angefangen, da die Russen bei dem 1. Durchbruch von den finnischen Aussenposten gesehen wurden.
2159	SzO 3, Seeg. 2, leichte Dünung, mässige Sicht, bedeckt, auffrischend bis 3-4.	
		[signature]
6.11.41 0101		Während der gesamten Zeit, in der die Boote auf Lauerstellung lagen, wurde nichts gesichtet. Die Sicht schwankte zwischen 2-3 sm, durch zeitweisen Nebel wurde die Sicht noch schlechter. Ich trete den Rückmarsch an, da nun nicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mehr damit zu rechnen ist, dass die Russen vorbei kommen.
0102		Kurs 0°, Fahrt 15 sm.
0107		Fahrt 20 sm.
0117		Kurs 320°, Fahrt 24 sm.
		Wegen starker Versetzung durch Wind und Dünung nach Osten Kursänderung um 4 Dez nach Bb. durchgeführt.
0146		"Grahara" einlaufend passiert.
0210		In Suomenlinna festgemacht mit S 28,26,40,29.
		Das Becken ist wieder eisfrei, nachdem nachmittags ein Schlepper das Eis aufgebrochen hatte.
0215		An den Finnlandstab melde ich mit Fernschreiben Mit allen Booten 0210 Uhr ein. Im Aufklärungsstreifen gestanden, nichts gesichtet. Sicht 1-2 sm, zeitweise Nebel.
		Chef 1. S.-Fl.
		Nach Aufklärung scheinen keine russischen Schiffe gefahren zu sein.
2330		Fernschreiben MAS 98292: SSD 1. S.-Fl.: Bis 0000 Uhr S 101, 103, R 58, Taifun Kiel eingelaufen.
		S 101.
		Kriegstagebuch S 101 als Anlage beigefügt.
0420		Fernschreiben MAS 98290: S Chef 1. S.-Fl.: 4.11. 1600 Uhr Kiel eingelaufen.
		S 101
0845		Fernschreiben MSHE 12594: Wetter bis 6.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: W2, während des Tages auf SW zurückdrehend und auffrischend auf 3, bedeckt, ~~Nieseln~~, dunstig, Nebelschwaden, Sicht 2-3 sm.
		Wewa Reval.
		Auch heute muss die beabsichtigte Ueberführung von S 29 und den Minenschiffen nach Örö aufgeschoben werden, da die Wetterlage gegen Mittag

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mittag bereits ein Auslaufen in Frage stellt, da das Minensuchgerät nicht mehr genau steuert. Ich hebe den für S 28,102,108 gegebenen Seeklarbefehl für 1500 Uhr wieder auf und befehle für S 28,102,108 ab 1700 Uhr 2stündige Bereitschaft. Die Kommandanten von S 27 und S 40 haben sich Erkältungskrankheiten zugezogen, die Boote werden ausser k.b. gemeldet.
1330		Fernschreiben MSHE 12606: Wetter bis 7.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen S-SSO 3-4, auffrischend auf 5-6 sm, bedeckt, nachts Regen, Sicht 3-5 sm.
		Wewa Reval.
		Einsatz fällt wegen Wetterlage aus.
1940		Fernschreiben MSHE 13623: Wetter bis 7.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: S-SSO 6-7, auf SW drehend bedeckt, Regen, Sicht 5 sm verschlechternd.
		Wewa Reval.
		Zimmermann
7.11.41		Fernschreiben MSHE 13653: Wetter bis 7.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: S-SW 7-8 in Böen 9, bedeckt, Regen, Sicht 3-5 sm.
		Wewa Reval.
		Bereitschaft haben heute S 27 und S 28. Bei Einsatz wird S 27 von Kptlt. Töniges gefahren, da die Kommandanten von S 27 und S 40 erkrankt sind.
		Die Wetterlage grenzt an Sturm, sodass ein Einsatz garnicht in Betracht kommt. Auch ein plötzliches Abflauen am späten Abend liess keinen Einsatz mehr zu.
1830		Fernschreiben MSHE 13673: Wetter bis 8.11. 0800 Uhr: SO über S auf SW drehend 6-7, Schneefall, übergehend in Regenschauer, Sicht

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sicht innerhalb der Niederschläge unter 1 sm. Ausserhalb der Schauer später gute Sicht.
		Wewa Reval.
		[signature]
8.11.41 0815		Fernschreiben MSHE 13697: Wetter bis 8.11. 2000 Uhr: S 4-5, im äusseren Westteil SSW 2-3, weiterdrehend auf W und schwachbleibend. Erst gegen Abend wieder auffrischend über 4. Aufgerissene Bewölkung, Regenschauer. Sicht 3-5 sm bessernd.
		Wewa Reval.
1350		Fernschreiben MSHE 13710: Wetter bis 9.11. 0800 Uhr: O-NO 3-4, bedeckt, Schneefall, Sicht um 2 sm.
		Wewa Reval.
1500		Ich erhalte vom Finnlandstab die Mitteilung, dass die Minenschiffe um 1400 Uhr Helsinki ausgelaufen sind, um den Heimmarsch anzutreten. Ich soll die Sicherung übernehmen. Ich befehle für sämtliche Boote ausser S 40, S 27 sofort seeklar. Die Kommandanten von S 26, S 102,108 sind jedoch nicht sofort erreichbar, sodass ich nur mit S 28, S 108 und S 29 auslaufen kann. Ich selbst fahre S 108 als Kdt.
1600		Mit S 108, S 28, S 29 Suomenlinna abgelegt.
1620		Harmaja auslaufend passiert. Der Seegang ist bereits so stark, dass eine erfolgreiche Durchführung in Frage gestellt ist.
1635		Auf Kurs 254° gegangen. Die Minenschiffe sollen gegen 1700 Uhr bei Porkalla Kallbada stehen, sodass ich sie dort einzuholen hoffe.
1642		FT 1621/58 an Finnlandstab: Einlaufe Westhafen, da Prüfung Wetterlage draussen Undurchführbarkeit ergeben hat.
		Fhr. Minsch.-Grp."Cobra".
		Ich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1653		Ich laufe sofort über Harmaja wieder ein und gebe mit FT 1653/59: KR Harmaja sofort anstellen.
		1. S.-Flottille.
		Der Seegang ist inzwischen schon unangenehm geworden. Wir haben die See 4 Strich von Steuerbord und nehmen ziemlich viel Wasser über. Die Sicht wird schlecht, sodass Gefahr besteht, dass das Feuer nicht weit durchdringt. Je länger ich bei dem Wind und Seegang auf und ab stehe, umso ungenauer wird mein Schiffsort und das Einlaufen auch nicht leichter. Die letzte Dämmerung ausnutzend laufe ich mit hoher Fahrt um Harmaja noch zu finden, was auch gelingt. Wegen der vielen Untiefen war es allerdings ein gewisses Risiko, denn das Feuer wurde erst dann angestellt, als wir es passiert haben.
1725		Harmaja einlaufend passiert.
1740		Mit S 108, 28, 29 festgemacht. Dem Finnlandstab melde ich telefonisch das Einlaufen. Ab 1900 Uhr 2stündige Bereitschaft.
1845		Fernschreiben MSHE 13744: Wetter bis 9.11. 0800 Uhr: NO 3-4, bedeckt, Schneefall. Sicht teils unter 1 sm.
		Wewa Reval.
		Einsatz wird nicht mehr befohlen.
		[signature]
9.11.41. 0815		Fernschreiben MSHE 13766: Wetter bis 9.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen NO 2-3, bedeckt, Schneefall, Sicht um 2 sm im Südteil Wind über O auf S drehend und weiter abflauend. Aaland: N-NNO 3-4, bedeckt, Schneeschauer, Sicht ausserhalb der Schauer um 5 sm.
		Wewa Reval.
		0945

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0945		Fernschreiben MSHE 13770: Wewa Reval gibt Änderung zum Wetterbericht vom 9.11. bis 2000 Uhr: Westfinnenbusen: NO auf N drehend 5-6; Aaland: Aus N-NNO ebenfalls 5-6. MNO H'ki. Bereitschaft haben ab 1900 Uhr S 40, S 102. Wegen Wetterlage findet Ueberführung auch heute nicht statt. Kein Einsatz.
1840		Fernschreiben MSHE 13789: Wetter bis 10.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: N 4-5 bedeckt, Schneeschauer. Sicht in Schauern um 1 sm, ausserhalb 5 sm. Aaland: N 5-6, bedeckt, Schneeschauer, Sicht in Schauern um 1 sm, ausserhalb 5 sm. Wewa Reval. Zimmermann
10.11.41 0830		FernschreibenMSHE 13794: Wetter bis 10.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: N-NO 6, während des Tages durchgehend. Erst Nachts langsam abflauend, bedeckt, Schneeschauer. Ausserhalb der Schauer gute Sicht. M.N.O. H'ki. Wegen der noch immer schlechten Wetterlage wird die Ueberführung wieder verschoben. Bereitschaft haben S 26, 28, 108. Kein Einsatz.
1830		Fernschreiben MSHE 13825: Wetter bis 11.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: NO-O 4-5, später 6, bedeckt, noch einzelne Schneeschauer. Sicht 5-8 sm. Wewa Reval. Zimmermann
11.11.41 0800		Fernschreiben MSHE 13844: Wetter bis 11.11. 2000 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2000 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: NO - O 4-3, abflauend, bedeckt, gute Sicht. Wewa Reval.
1430		Infolge der Wetterbesserung wird heute die Ueberführung befohlen. Ich befehle für S 28, 108,26,102,29 1430 Uhr sofortige Bereitschaft. Die Minensnhiffe laufen um 1330 Uhr aus.
1555		Mit S 28, 26, 29, 102, 108 Suomenlinna abgelegt. Porkalla auslaufend passiert. Die Minenschiffe warten bereits mit den R-Booten, die Gerät ausgebracht haben in der Einfahrt auf uns. Ich lasse S 28, 26, 102 einen Teilgürtel vor dem Verband bilden, während S 29, 108 sich seitlich bzwl hinter dem Verband zur U-Bootssicherung aufstellen.
1626	NzW3, Seeg. 2, bedeckt, Bodennebel, Sicht 1000m.	Kurs 264°, Fahrt 20 sm. Der Verband marschiert nach Einnahme der Positionen mit 13 sm. Ich muss laufend zwischen 9 sm u. 15 sm wechseln, da ich Fahrtstufen laufen muss, denn Umdrehungsangaben für jede einzelne Meile sind nicht vorhanden. Die Sicht wird stetig schlechter, sodass die Aufrechthaltung der Verbindung zu den Minenschiffen schwieriger wird und Gefahr vorhanden ist, dass wir uns aus Sicht verlieren.
1734		Kurs 198°, Fahrt 15 sm.
1745		Kurs 208°, Fahrt 9 sm.
1806		Kurs 198°, Fahrt 9 sm.
1816		Kurs 208°, Fahrt 15 sm.
1845		S 102 meldet:"Habe soeben Fremdkörper berührt".
1846	Quadrat 0265 1.o.	Fahrt 15 sm. Es war nicht festzustellen, um was es sich gehandelt hatte, möglicherweise um einen Sprengbojenoberflächenstand.
1857		Kurs 247°.
1902		Wetter FT 1835/81: Wewa Reval meldet bis 12.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: NO-N 3-4 bedeckt, einzelne Schneefälle, Sicht 5-8 sm in Schneefällen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
-		fällen um 1 sm. Aaland: NO - N 3, Sicht 5-8 sm.
		Finnlandstab.
2003		Kurs 247°. Es herrscht jetzt dichter Nebel. Der Verband ist aus Sicht gekommen. Trotzdem ich Seitenlaternen durch das vorausstehende R-Boot hatte setzen lassen um an der Grenze der Sicht vorausstehen zu können. Die UK-Verbindung besteht nur mehr mit Lautstärke 0-1.
2022	Quadrat 0282 M.o.	gestoppt. S 26 meldet: Habe Führerboot verloren." Ich lasse das Boot einen weissen Stern schiessen und leuchte dann mit Scheinwerfer in die betreffende Richtung. Der Lichtschein kann dort ausgemacht werden und das Boot schliesst wieder heran.
2040		Der Verband ist noch immer ausser Sicht, die UK wird immer leiser, ich nehme daher an, dass der Verband bereits vorbeigelaufen ist und im Nordwesten von uns steht und laufe mit Kurs 318°, Fahrt 9 sm ab.
-		U-Bootssicherung ist bei Nebel zwecklos, ich will daher an die Minenschiffe anhängen, denn auch eine Sicherung voraus oder nach den Seiten ist überflüssig.
-		Mit UK befehle ich S 29, S 108 "anhängen".
		Der Verband ist im Norden wieder in Sicht gekommen.
2131	schwacher Nordwind, Nebel, bedeckt.	gestoppt. Ich stehe beim Verband. S 29, S 108 hängen sich an. Die Sicht ist sehr schlecht, Starker Nebel und Kälte. Da durch die kalte Luft das Wasser seine ganze Wärme abgibt, hat sich dieser Bodennebel gebildet. Von den Minenschiffen sieht man meist nur den Schornstein und die Masten.
2140		Kurs 320°, Fahrt 9 sm.
2143-2330		Wechselnde Kurse nach Bengtskär.
2330		gestoppt. Die Minenschiffe ankern vor Bengtskär, da

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		da bei dem herrschenden Nebel Deckpeilungen und Feuer nicht auszumachen sind, ohne die ein Einlaufen nach Örö jedoch nicht möglich ist.
	NO 3, Seeg. 2, Nebel.	S- und R-Boote machen längsseit der Minenschiffe fest. Die starke Kälte hält weiter an. Die Back der Boote ist durch Spritzwasser vereist.
		Zimmermann
12.11.41 0010		Mit S 28, 108 längsseit "Cobra" festgemacht, die anderen 3 Boote machen längsseit "Kaiser" fest.
0038		FT 2358/82 an Finnlandstab: Minenschiffe vor der Ansteuerung "Örö" wegen Unsichtigkeit geankert. R- und S-Boote längsseit fest.
		Führer Minsch.-Gr. "Cobra".
0330		Die Sicht ist so gut geworden, dass Deckpeilung für die Ansteuerung von "Örö" zu sehen ist. Die Minenschiffe gehen Anker auf, ich folge im Kielwasser mit den Booten angehängt, ~~die~~
0510-0525		Vor "Örö" bei "Kaiser" längsseit gegangen, um den Schärenlotsen zu übernehmen, der den Minenschiffen den Liegeplatz zugewiesen hatte.
0557		FT 0517/86 an Mar.Verb.Stab: Minenschiffe 0500 Uhr westlich "Örö" geankert, Weitermarsch nach Hellwerden. R- und S-Boote planmässig entlassen. Führer Minsch.-Gr."Cobra".
		Wegen des Mangels an geeigneten Liegeplätzen in "Örö" entschliesse ich mich nach Turku zu gehen. Die R-Boote machen an der kleinen Brücke in "Örö" fest, für uns ist dann dort aber kein Platz mehr, da die Brücke zu kurz ist und 7 Boote in einem Päckchen liegen müssten. Ausserdem ist in Turku Brennstoffergänzung, Dampfanschluss usw. durch den Tanker "Oderbank" gesichert,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		sichert, ~~er~~ ~~über~~ ~~den~~ von unserem ~~Kommen~~ Kommen unterrichtet ~~ist~~. Ich habe in Turku auch noch mehrere Dinge betreffs der bei unserem Rückmarsch geplanten Ueberführung von 2 finnischen Kohlendampfern nach Helsinki zu besprechen, wozu ich früh dort sein will. Aus diesen Gründen trete ich den Weitermarsch nach Turku sofort an.
0700		Lotsenwechsel in den Schären. Infolge der Unsichtigkeit war die Fahrt durch das Geheimfahrwasser zuerst etwas schwierig, da ich keine Unterlagen über ausgebrachte Leuchtfeuer hatte. Mit der Dämmerung ist die Sicht besser geworden, nur starker Dunst über dem Wasser infolge der ungewöhnlich grossen Kälte (-.14 bis - 16°) behindert noch die Sicht.
0800		Erneuter Lotsenwechsel.
0925		Mit S 28, 29, 102, 26, 108 Turku festgemacht. Wir liegen längsseit "Oderbank" Ich fahre sofort zum Stützpunkt und ~~mache~~ melde telefonisch Lage und Absichten an den Finnlandstab. Für alle Boote wird wegen der anstrengenden und durch den Nebel stark verzögerten Ueberfahrt heute Ruhe befohlen. Die Boote hätten sonst 3 Std. später wieder auslaufen müssen. Im Hafen und in der Einfahrt nach Turku hat sich bereits eine leichte Eisdecke gebildet, die den Booten schon unangenehm wird, da die Planken beschädigt werden.
0916		Wetter FT 0721/87: Westfinnenbusen: NO 3-4, Aaland: NO-O 3-4, Sicht 5-10 sm. Wewa Reval. Zimmermann
13.11.41. 1130		Mit S 28, 108, 102, 26 Turku abgelegt. S 29 bleibt
1146		bleibt zurück und tritt morgen mit den Minenschiffen gemeinsam den Heimmarsch zur Motorenüberholung an.
1225		FT 1136 von Finnlandstab an 2./5. R.-Fl.: 1630 Uhr "Örö"-Reede stehen.
		FT 1158/4: Finnlandstab: Zu FT 1136/3: Wetter hier SO 5-6, Gerät fahren nicht möglich. 2./5. R.-Fl.
1256	SzO 4-5, einzelne Wolken, sehr gute Sicht.	Lotsenwechsel. Die Wind- und Seegangsverhältnisse in den Schären lassen auf das Rückschlüsse zu, was uns draussen erwartet.
1320		Wetter FT 1256/5: Alle: Wetter bis 14.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: SO 4, auffrischend. Aaland: SO 5 auffrischend. z Wewa Reval.
		Ich befehle den Rückmarsch, da infolge Wetter und Wettervorhersage eine Ueberführung der Kohlendampfer wegen fehlender Sicherung aussichtslos ist. Nach Meldung der R-Boote ist Gerät fahren nicht möglich, durch Seegang und Spritzwasser vereisen die Boote bei der herrschenden Kälte so stark, dass ein Waffeneinsatz für uns nicht mehr möglich ist. Die Ueberführung ist bei dieser Temperatur nur bei ruhigem Wetter möglich.
1401		Ich gebe mit FT an 5. R.-Fl. u. Finnlandstab: FT 1341/7: Wegen Wetter heute keine Ueberführung Gehe wieder Turku. Chef 1. S.-Flottille.
1515		Turku festgemacht mit allen 4 Booten. Auf sofortigen Anruf beim Finnlandstab erhalte ich Befehl das Geleit unbedingt durchzuführen auch ~~wenn~~ ~~dass~~ Gerätefahren ~~nicht~~ sichergestellt und Waffeneinsatz möglich ist. Unsere Anwesenheit als moralische Unterstützung wird anscheinend für ausreichend angesehen.
1640		Mit S 28, 108, 26, 102 wieder abgelegt.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. D. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Dip A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1647		FT 1627/10: 2./5. R.-Fl.: Geleit startet 1900 Uhr. 1. S.-Fl. trifft 1830 Uhr Örö-Reede ein.
		Finnlandstab.
1729		FT 1705/11: -SSD- Finnlandstab: Gerätefahren wegen Wetterlage nicht möglich. Soll Geleit trotzdem durchgeführt werden.
		2./5. R.-Fl.
1810		Lotse übernommen.
1850		Lotsenwechsel.
1849		FT 1817/12 -SSD- 1. S.-Fl., 2./5. R.-Fl.: Versuchen Geleit durchzuführen. Ohne Gerät nur bis 59° 40' N. Dann Gerätefahren noch nicht möglich kehrtgemacht und S-Boote Turku.
		Finnlandstab.
		Auf dem Marsche werde ich durch Motorenstörungen und Ruderstörung bei S 108 aufgehalten. Sobald wir das Friedensfahrwasser verlassen haben und in das Geheimfahrwasser eindrehen wollen, wird festgestellt, dass dieses heute nicht befeuert ist. Das Ausbringen der Laternen für die Deckpeilungen muss jedesmal erst bestellt werden, da die Batterie bald ihre Spannung verliert und wieder aufgeladen werden muss. Das Ausbringen erfordert 2-3 Stunden. Es wäre vielleicht möglich mit einem Boot den Weg zu finden, aber für die anderen Boote die keinen Lotsen haben, ist mir die Sache zu riskant und lohnt den Einsatz nicht. Ich befehle den Rückmarsch und entschliesse mich auf 9 m bei "Högsara" im Jungfrusund zu ankern.
2005	SO 4, einzelne Wolken, gute Sicht.	Bei "Högsara" (Lotsenstation) mit S 28, 102 geankert. S108, 26 machen längsseit fest.
2030		FT 2015/15: KR- Chef 1. S.-Fl.: Bin bis "Bengtskär" gefahren. Gerätfahren unmöglich. "Örö" ein.
		2./5. R.-Fl.
		2100

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2100		Mit FT melde ich an den Finnlandstab. FT 1931/14 Da Feuer im Geheimfahrwasser südlich "Hungskär" nicht brennen Weitermarsch nicht möglich. Ankere Jungfrusund.
		Chef 1. S.-Flottille.
2153		Wetter - FT 1826/13: Alle: Wewa Reval gibt Wetter bis 14.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: SO-S 2-3, heiter, mittlere Sicht, morgen Auftreten von starkem Dunst, dabei Sicht unter 1 sm Aaland: SO 4-6, heiter, gute Sicht, morgen dunstig.
		M.N.O. H'ki.
		Zimmermann
14.11.41.		
0800	SW 4, bedeckt, gute Sicht, -2°.	
0806		Wetter FT 0709/16: Wetter von Wewa Reval bis 14.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: O-SO 1-2, heiter, sehr gute Sicht. Aaland: O-SO 3-4, wolkig, sehr gute Sicht.
		M.N.O. H'ki.
0900		Die 2 Kohlen-Dampfer "Margareta" und "Corona" ankern in der Nähe. Vormittags bespreche ich mit den finnischen Kapitänen die Durchführung der Ueberführung. Die Dampfer lichten 1430 Uhr die Anker.
1036		FT 0951/21: M.V.St., Gr. Nord: Mit "Cobra", "Kaiser", "S 29" planmässig Turku aus. Wellenschaltung: S-Bootswelle Finnland bis 15.11. 1200 Uhr "mc" ab sofort.
		Führer Minsch.Gr. "Cobra".
1111		FT 1046/22: SSD- 2./5. R.-Fl.: 1.) Versuchen, Geleit heute 1630 Uhr durchzuführen. 2.) Falls bis 1800 Uhr nicht möglich, wird Geleit aufgegeben. S- und R-Boote dann allein Helsinki kommen. 3.) Chef 1. S.-Fl. fernmündlich benachrichtigen. Finnlandstab.
		1158

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1158		Wetter FT 1125/23: Wewa Reval gibt Wetter bis 14.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen: S-SW auffrischend auf 3-4, Aaland: S-SW auffrischend auf 4-5. M.N.O. H'ki.
1419		FT 1359/26: SSD - "Cobra" Falls Wetterlage Weitermarsch unmöglich macht, Turku zurückkehren. S 29 rechtzeitig detachieren. M.V.St.
1515	SW 4-5, fast bedeckt, sehr gute Sicht.	Anker gelichtet. Nach "Örö" gelaufen um Wetterlage festzustellen. Auf der Höhe von Bengtskär.
1600		befehle ich wegen zu grober See den Rückmarsch, da Boote bereits mit der Back Wasser schöpfen und sehr hart einsetzen. Bei diesem Wetter kann der Fahrtverlust durch Wind und Seegang nicht mehr richtig eingeschätzt werden, was jedoch gerade bei der geringen Marschgeschwindigkeit besonders notwendig wäre. Die Navigation wird ungenau und damit kann ich die Sperrlücke nicht nehr finden.
1619	SW 6, Seeg. 4, fast bedeckt, sehr gute Sicht.	An den Finnlandstab melde ich mit FT 1607/28: Auslaufversuch wegen Seegang abgebrochen. Rückmarsch auch allein nicht durchführbar. Gehe Turku. Chef 1. S.-Flottille.
1630		1. Lotsenwechsel
1712		2. Lotsenwechsel
1850		Mit S 28,108,26,102 Turku fest. Auf dem Rückmarsch keine weiteren Ereignisse. Die Eislage ist im Hafengebiet für die Boote infolge zunehmender Dicke gefährlich geworden. Zimmermann
15.11.41 1102		Wetter FT 1024/36: Finnlandstab: Wetter 1000 Uhr: W 5, Seeg. 4, sehr gute Sicht. Vp.Boot 305

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1200		Fernschreiben MSHE 14088: Chef 1. S.-Fl.: Geh. geschl. FT 0950/35: Planmässig Kalmarsund ein. Ab 1500 Uhr Schaltung "mo". S 29.
1230		Wewa Reval meldet Wetter bis 15.11. 2000 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: Wind SW-W 5-6, wolkig, sehr gute Sicht. Ich befehle infolge der Vorhersage auch heute keine Durchführung der Ueberführung nach Anruf beim Finnlandstab. Alle Boote Ruhe. Zimmermann

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.
		Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.

Flottilleningenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l

Begonnen : 1.XI.1941.
Abgeschlossen: 15.XI.1941.

Der Flottilleningenieur:
Glebsattel
Kapitänleutnant (Ing.)

Zu beziehen vom Kartenverleger der Kriegsmarine: G. 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.-10.XI.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse.
11.XI.41.	Helsinki	"S29" außer K.b. Die Brennstoffpumpensockel sind gerissen. Es wird gesondert darüber berichtet. Das Boot geht zur K.M.W. Kiel.
12.-15.XI.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse.

Übersicht
über
einsatzbereite Boote über die Zeit vom 1.-15.XI.41.

Datum	in Dienst	außer K.b.	einsatzber.	Bemerkungen
1.11.41.	10	3	7	
2.11.41.	10	3	7	
3.11.41.	10	3	7	
4.11.41.	10	3	7	
5.11.41.	10.	3	7	
6.11.41.	10	3	7	
7.11.41.	10	3	7	
8.11.41.	10	3	7	
9.11.41.	10	3	7	
10.11.41.	10	3	7	
11.11.41.	10	4	6	
12.11.41.	10	4	6	
13.11.41.	10	4	6	
14.11.41.	10.	4	6	
15.11.41.	10	4	6	

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

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"

Kommandant: Korv. Kapt. H i n z k e

Angefangen: 1. Nov. 1941.
Abgeschlossen: 15. Nov. 1941.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.11. 1941	Kiel, Deutsche-Werke	Werftliegezeit zur Instandsetzung. Keine besonderen Vorkommnisse. Meinecke Korvettenkapitän.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zum Kriegstagebuch des Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters" (Maschine) 1.11.41 - 15.11.1941.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.41- 15.11.41	Deutsche Werke Liegeplatz 1	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
		Bendt. Obermaschinist u.L.I. i.V.

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
. . .		
. . .		
		A b s c h r i f t .

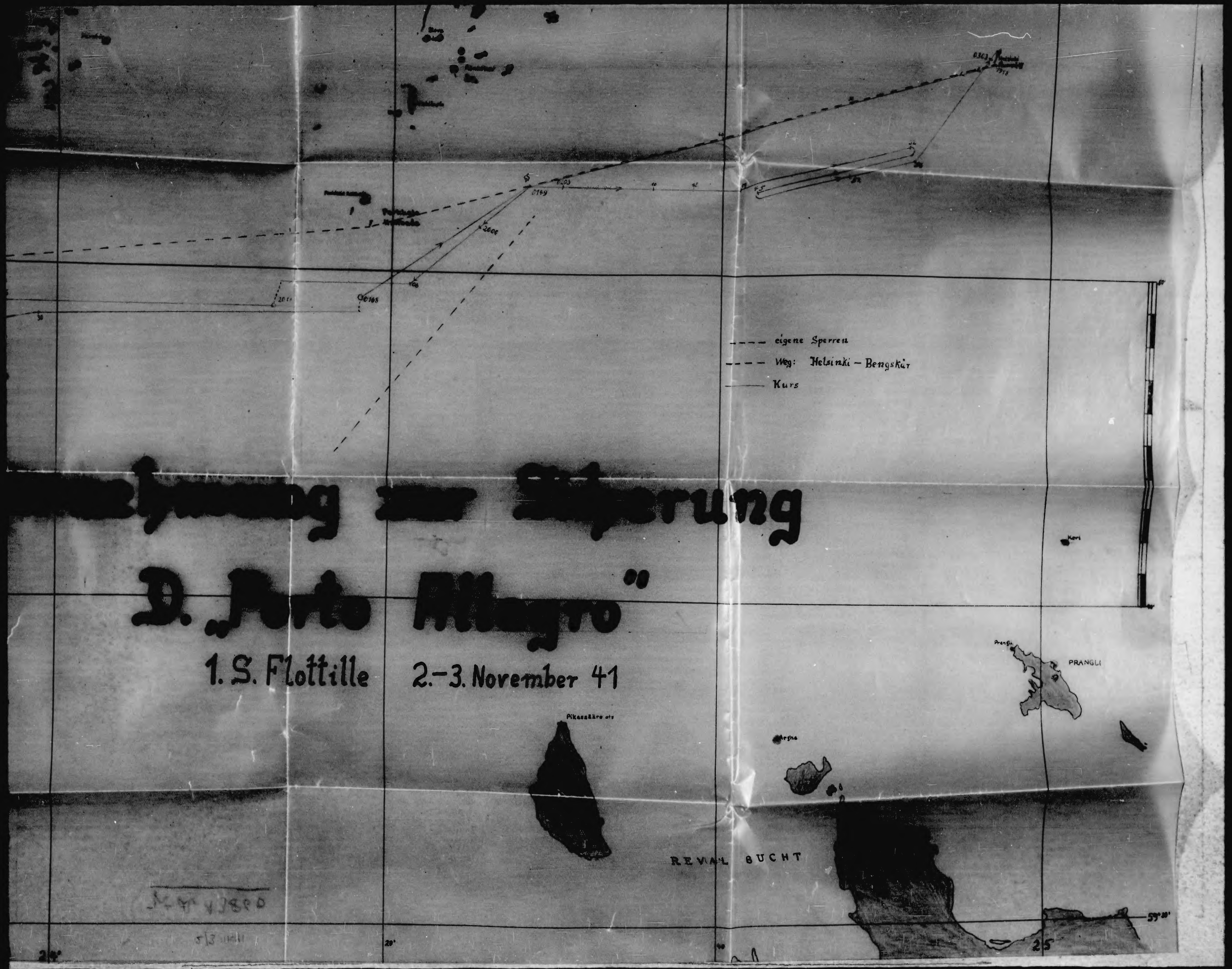
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein u.s.w.	Vorkommnisse
		Laut telefonischer Anweisung durch F.d.T. sollte "S 39" zunächst an die 5. R.-Fl. angehängt von Helsinki bis zu den Turkuer Schären marschieren, um dann nach eigenem Ermessen den Marsch so fortzusetzen, dass am 3.10. um 1330 Uhr Svenska Högarne erreicht wurde. Dort sollten zur gleichen Zeit die Schiffe "Brummer" und "Skagerrak" eintreffen, die sich ebenfalls auf dem Marsch nach Deutschland befanden. Für sie sollte U-Bootssicherung gefahren werden.
2.10.41		
1840	Suomenlinna	abgelegt. Anstelle der Bb. Maschine befinden sich Ballastgewichte im Boot. An 5. R.-Fl. angehängt, Marschfahrt 17 sm.
	Wetter: WNW 4, Seegang 3.	
1900		Harmaja auslaufend passiert.
2046		Porkalla Stb. querab.
3.10.41		
0110		Bengtskär Stb. querab.
0231		Örö-Hafen mit 5. R.-Flottille festgemacht.
0738		Örö-Hafen abgelegt. Mit finnischem Lotsen an Bord Marsch durch die Schären bis Utö.
0948		Utö Bb. querab. Finnischer Lotse von Bord.
	Wetter: W 3 N 4-5, Seegang 3-4.	
1139		Bengtskär querab.
1300		Svenska Högarne gestoppt, um auf "Brummer" und "Skagerrak" zu warten.
1330		Schiffe auf Treffpunkt. Gemäss Anweisung Kmdt. "Brummer" enge U-Bootssicherung Bb. vorn. Marsch in Anlehnung an schwedische Hoheitsgewässer anschliessend durch Kalmarsund, Fahrt des Verbandes 15 sm.
1809		Landsort querab.
		4.10.41.
4.10.41		
0320		Kalmar querab. Nach Austritt aus dem Kalmarsund Marsch nördlich an Bornholm vorbei auf Arkona zu, anschliessend auf dem betonnten Weg bis Swinemünde. Bei Arkona aus U-Bootssicherung entlassen. Mit 22 sm weitermarschiert.
1500		Stb.Maschine unklar und endgültig ausgefallen. Mit Mittelmaschine Swinemünde eingelaufen.
1642		Swinemünde festgemacht.
5.10.41		
1307	Wetter: ONO 2-3, Seegang 2.	Swinemünde aus nach telefonischer Meldung bei F.d.T. Swinemünde. Marsch nach Kiel Fahrt 15 sm, ab Arkona Nebel. Deshalb vor Gjedser Sperre geankert.
6.10.41		
0028	54° 43,8' Nord 12° 35,8' Ost	geankert.
0639		Ankerauf.
1239		Kiel Feuerschiff einlaufend passiert.
1326		S-Bootshafen festgemacht.

gez. Zymalkowski
Kapitänleutnant
und Kommandant.

Unternehmung [illegible]

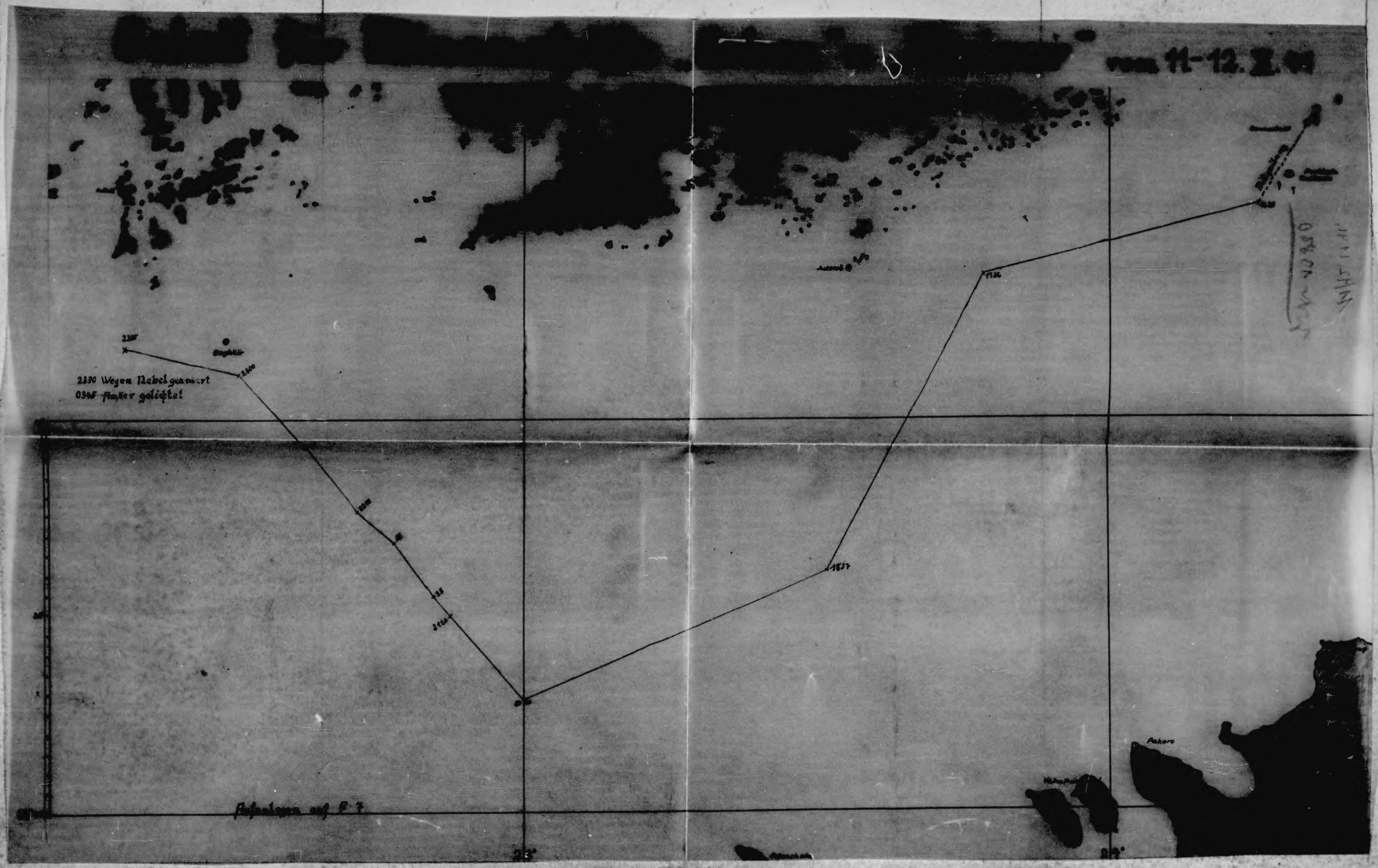
D. Porto [illegible]

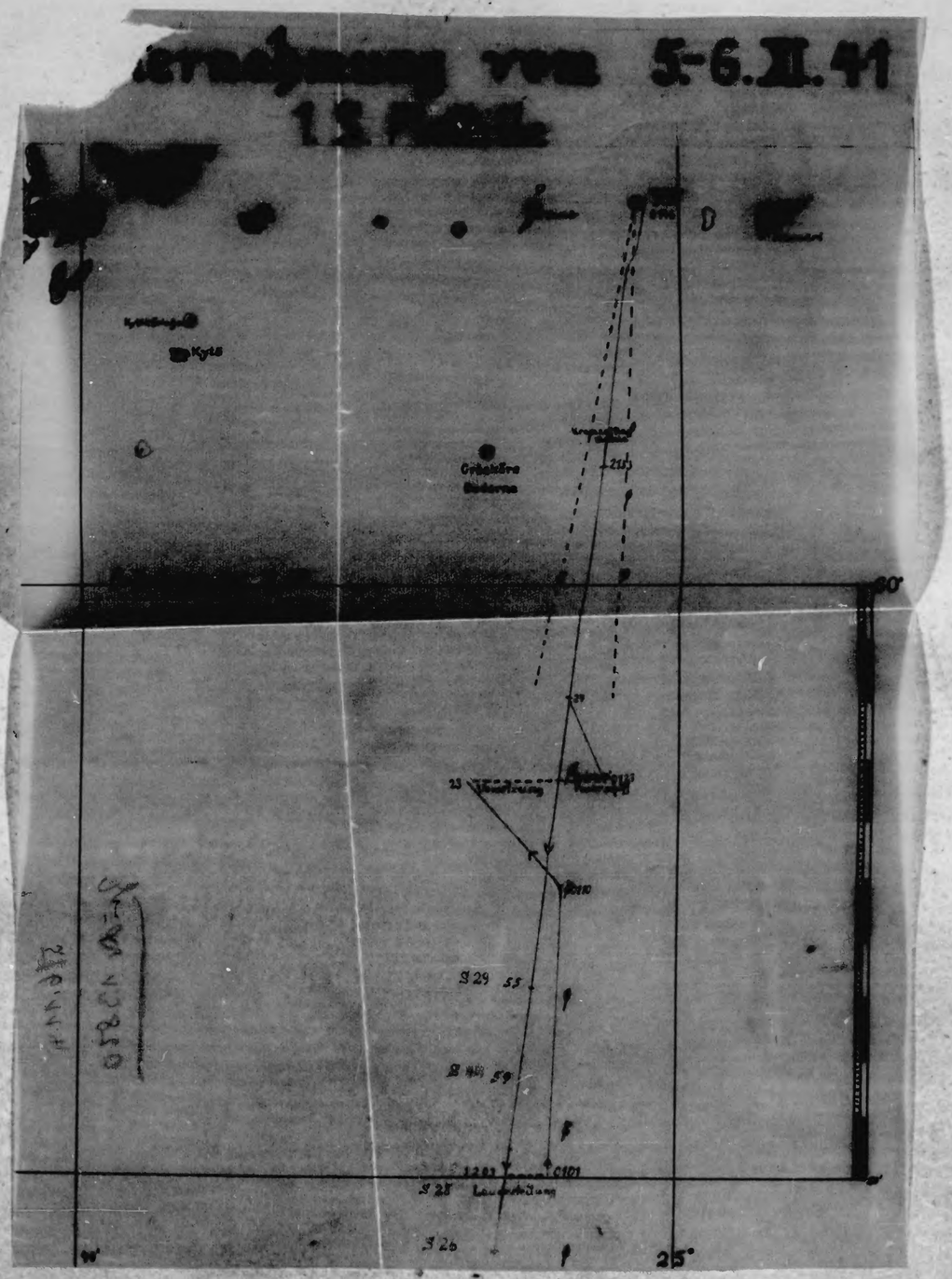
1. S. Flottille 2.–3. November

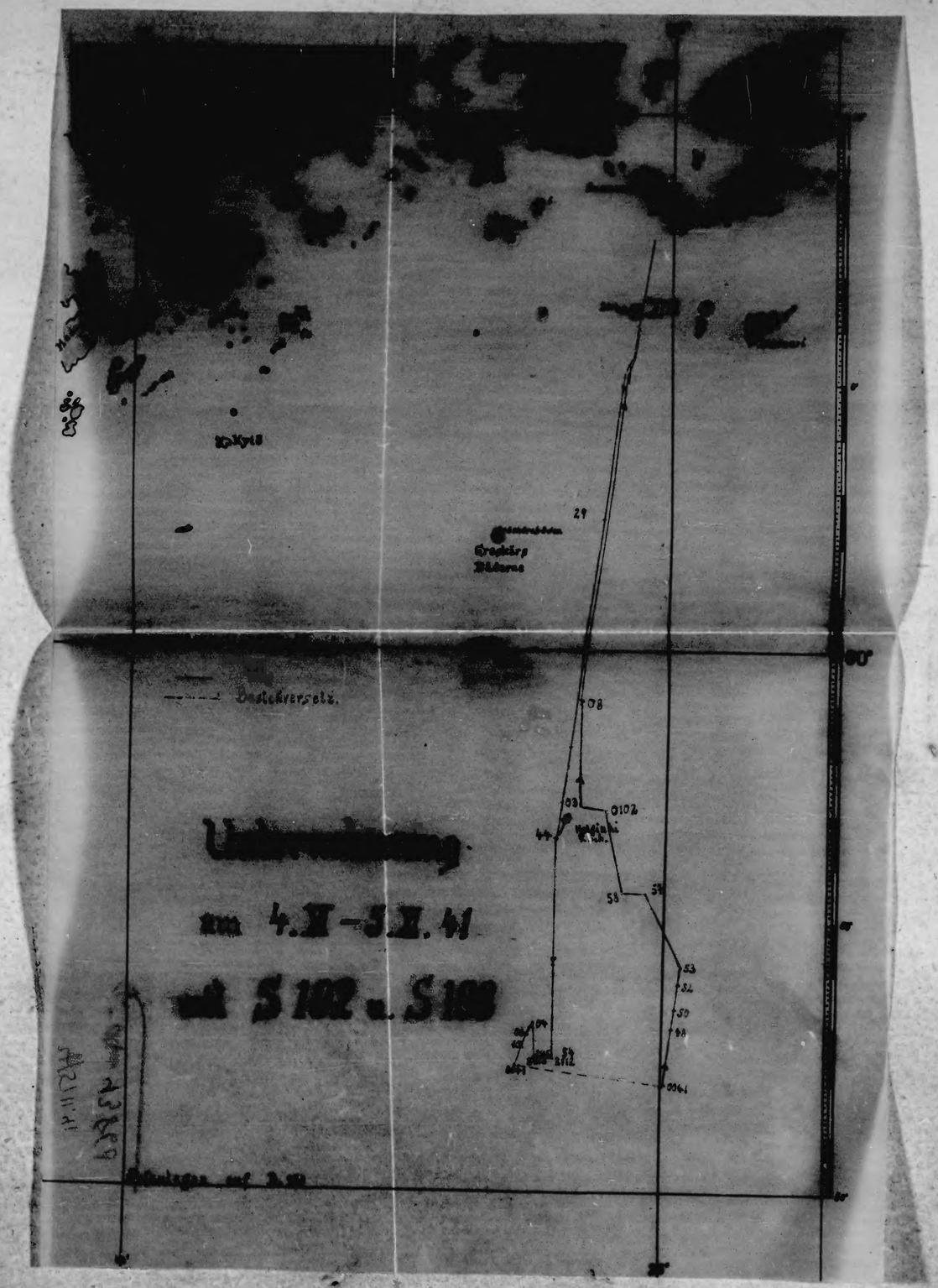


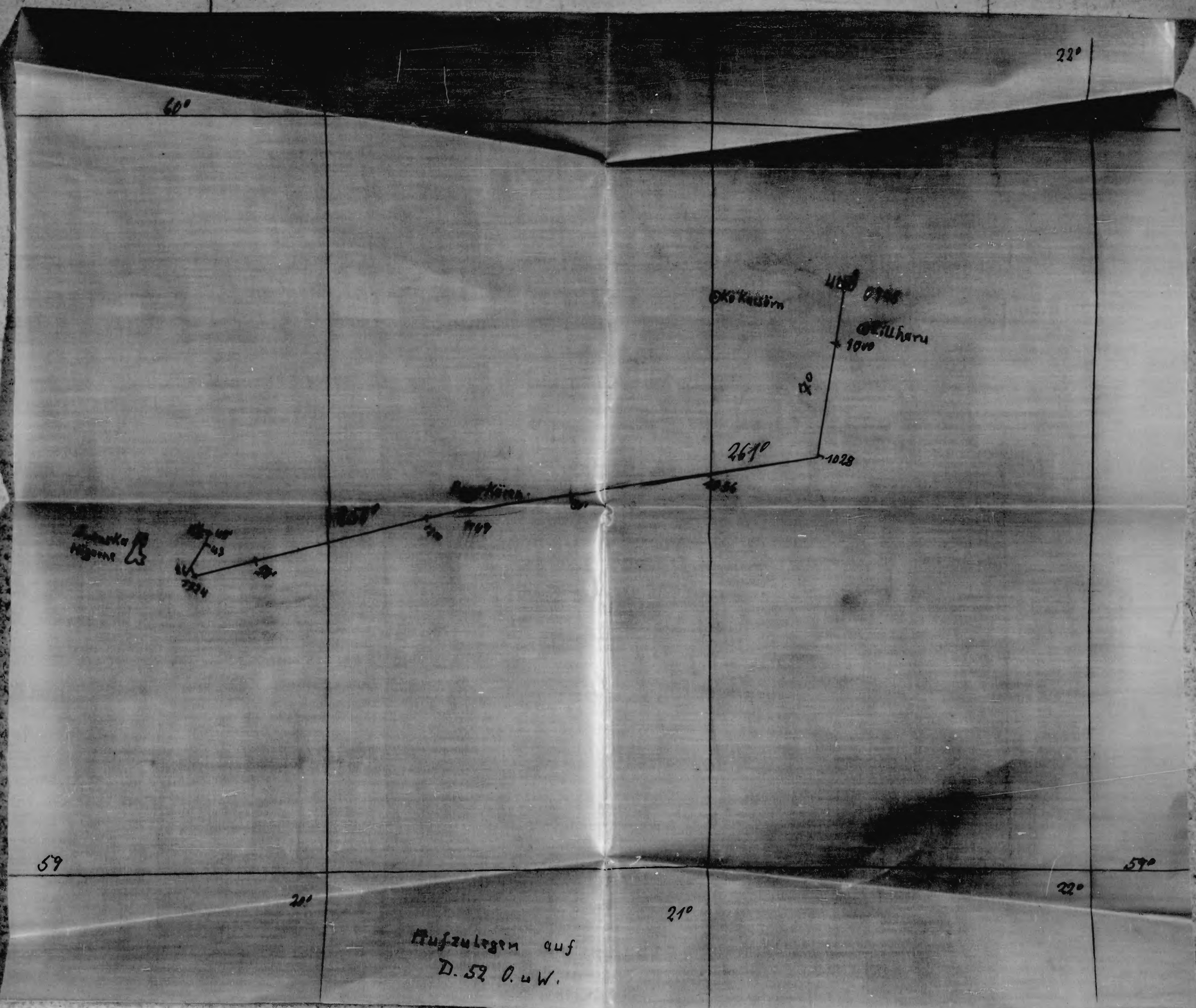
[illegible]ung zur [illegible]erung D. „Porto Allegro"

1. S. Flottille 2.–3. November 41

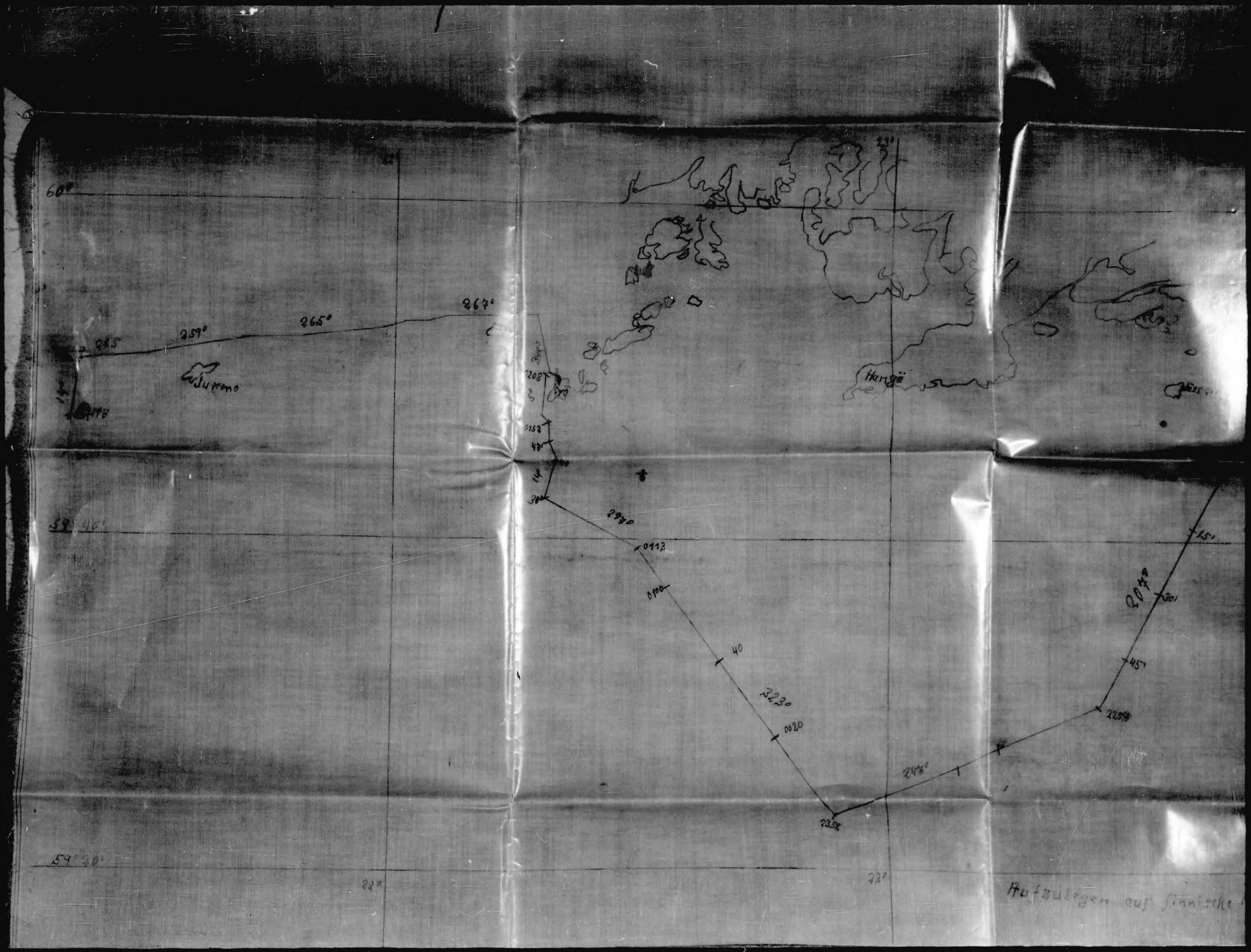

vom 11-12. X. 41
2330 Wegen Nebel geändert
0345 Anker gelichtet
1857
Pakoro
23°
24°

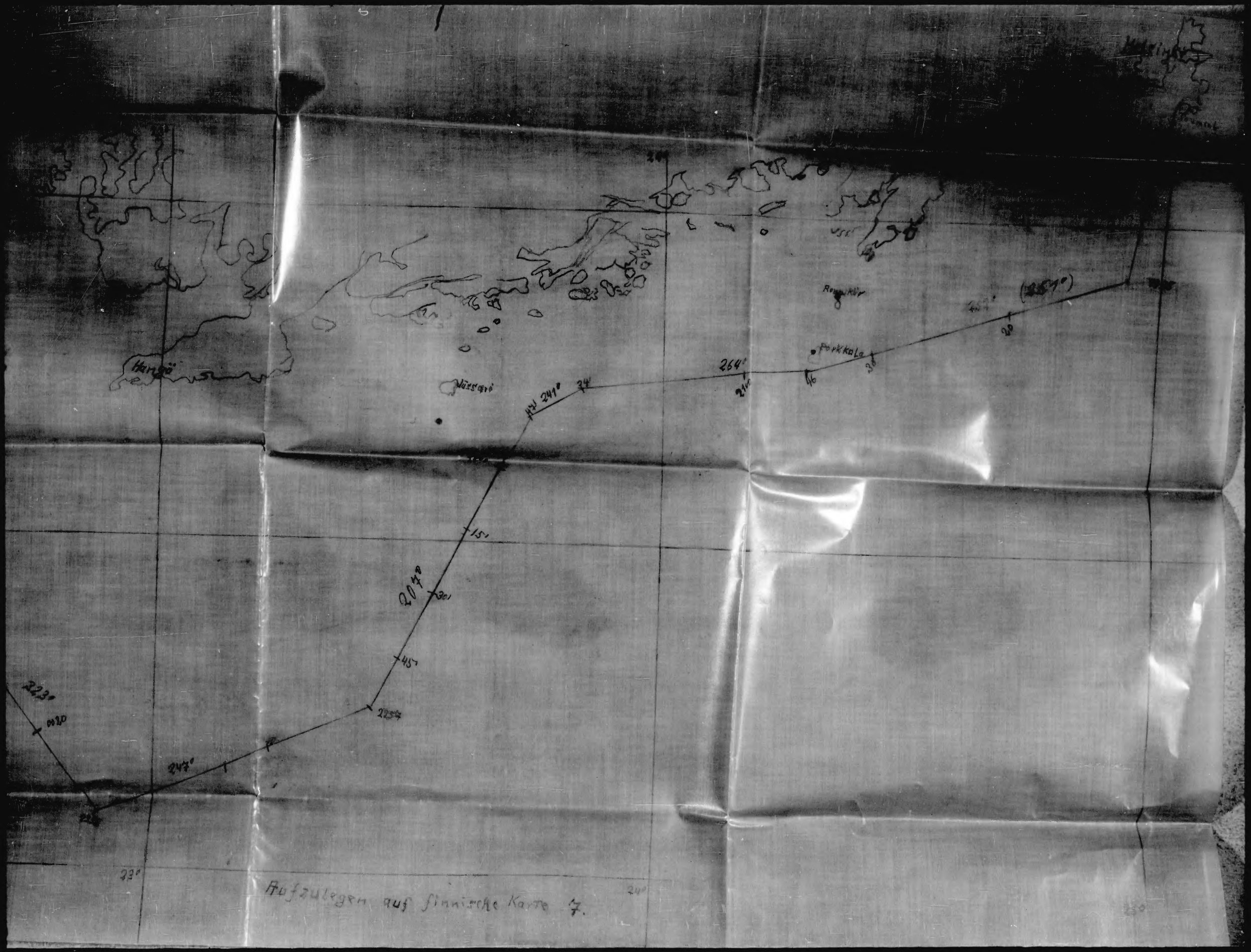

5-6.XI.41
Kytö
60°
S 29 55
S 28
S 26
25°


Bestehversetz.
Unterwaltung
am 4.II–5.II.41
mit S 102 u. S 108
29
08
03
0102
44
58
57
53
52
50
48
0041
54
2112
04
60°



Aufzulegen auf
D. 52 O. u W.


60°
265°
259°
265°
267°
Jurmo
Hangö
59° 40'
59° 30'
22°
23°
0152
0113
0100
40
0020
2358
2258
45'
30'
15'
Aufzulegen auf finnische



Aufzulegen auf finnische Karte 7.

Kommando der
Schnellbootsflottille
B.-Nr. Kdos. 557/41

An B o r d , den 8. Dezember 1941.

Geheime Kommandosache!

Eing. 20. 12. 1941
B.-Nr. 1283/41 Anl. 1

A n

den Marineverbindungsstab F i n n l a n d
H e l s i n k i .

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15. November 1941 vorgelegt.

Brenbacher

Marine-Verbindungsstab
F i n n l a n d
B.Nr. 1 2 8 3 geheim

U.O., den 22. Dezember 1941

Geheim!

U Marinegruppenkommando Nord
K i e l

zuständigkeitshalber vorgelegt.

Auf Befehl!
Strand
Oberleutnant z.S.
und Adjutant.

Nr. 0163/42

Marinegruppenkommando Nord

B.Nr. G 2/42 A II

Befehlsstelle, den ..?

O. K. M.
Eing. 19 JAN. 1942

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl. Iac-

Eing. 1 Skl.
19. I.

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

Abt. Skl. 0100 — 2 —

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 2/42 A II

Befehlsstelle, den .:

Geheim

O. K. M.
Eing. 19 JAN. 1942

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl. lac-

Eing. 19.1. 1 Skl.

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

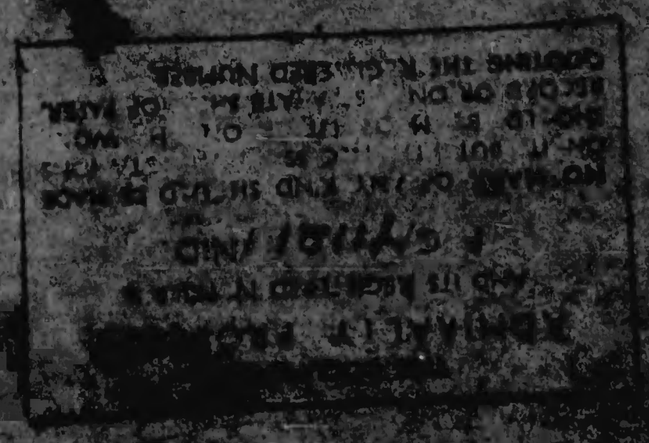
Im Auftrage!

Weymann

1) I Nachr 28/2,
2) Chef NAND 9 Feb. 1942
3) Skl
4) Skl Op AT
5) Nachr (Skl an Kr. Abt. Skl. 0160 — 2 —

PG-71121-NID

LAM. SKL. 0110 /yz



PG/71121

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 16. - 30.11.1941

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

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Birnbacher

Begonnen: 16. November 1941,
Abgeschl.: 30. November 1941.

Anlagen: 2 Wegekarten!

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71121
NO MARK OF ANY KIND MUST BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS MUST BE MADE ON THE WORK SHEET OF PAPER.
GIVING THIS NUMBER.

Zu beziehen vom Vordruckager der Kriegsmarine: K. F. 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
		Uebersicht:
		Turku: S 26, 27, 28, 40, 102, 108.
		Marsch nach Kiel: S 29.
		Kiel: S 103, 101, 39, "Carl Peters" ausser K.B.
16.11.41.		Nach Rücksprache mit dem Finnlandstab ist für heute folgendes befohlen:
		Die R-Boote sollen bis 1230 Uhr an uns Wetter funken. Auf Grund dieser Meldung ist dann einer der 3 folgenden Fälle durchzuführen:
		Fall A: Geleit mit finn. Dampfern durchführen;
		Fall B: R- und S-Boote allein Helsinki marschieren.
		Fall C: R-Boote "Örö", S-Boote "Turku" bleiben.
		Bis 1230 Uhr ist noch kein Funkspruch eingegangen, da sich aber das Wetter gebessert hat befehle ich für 1330 Uhr seeklar.
1330		Mit S 28, S 108, S 102, S 26 Turku abgelegt. Ein Schlepper hat die Fahrrinne aufgebrochen, sodass die Boote ins freie Wasser kommen können. Temperatur ist wieder - 3°.
1450		1. Lotsenwechsel.
1506		FT 1442/49: M.V.St., Chef 1. S.-Fl.: SSW 4, Fall Bruno bestämmt möglich, Fall Anton möglich wenn Wetterlage sich nicht verschlechtert.
		R 53.
1525		2. Lotsenwechsel.
1600		Fernschreiben MMW 28247: 1. S.-Fl.: 16.11. 1245 Uhr Warnemünde eingelaufen. Fernschreibverbindung. ~~Fernschreibverbindung.~~ FT über ankern 0330 Uhr vor Wustrow wegen Wetterlage wurde nicht gehört.
		S 29.
1630	Sz0 3, Seegang 2, blauer Himmel, sehr gute Sicht.	gestoppt vor "Örö". Um den freigesuchten Weg genau zu steuern, führte ich bei Sonnenuntergang eine Deviationskontrolle nach der Sonne durch, beim Auslaufen aus Turku wurden die Meilenfahrten nochmal überprüft. Die beiden Dampfer stoppen in unserer Nähe. Ich laufe in Örö-Hafen ein, um die R-Boote zu holen, die dort auf uns warten. Ursprünglich war Auslaufen für 1630 Uhr vorgesehen, da klarer Himmel ist, bleibt es auch noch nach Sonnenuntergang lange hell, sodass Gefahr besteht, dass die Dampfer gegen den hellen Horizont von den durch die Russen besetzten Inseln gesichtet werden könnten.
1750		Kurs 139°, Fahrt 7 sm.
		Nach dem Ausbringen des Gerätes setzen sich die R-Boote vor die Dampfer. Einige Zeit vergeht noch bis das Geleit richtig aufgenommen ist, da ein Dampfer anfänglich zurückbleibt, später weniger läuft, wie angegeben war und achteraus sackt. Allmählich werden die Schwierigkeiten beim Zusammenfahren und in der Nachrichtenverbindung beseitigt, sodass Marschfahrt 8 sm gehalten wird.
		Zur Sicherstellung der Nachrichtenverbindung waren auf jedem der Dampfer ein finnischer Seeoffizier, auf meinem Führerboot und dem Gruppenboot der R-Flottille ebenfalls je ein finnischer Offizier, der ein finnisches UK-Gerät und einen Funker mitbrachte.
		Diese Verbindung war auf Örö Reede ausprobiert und funktionierte.
		Auf allen S- und R-Booten war darüberhinaus das deutsche UK-Gerät in Betrieb, je einen Funker mit Gerät hatte ich auf die Dampfer gegeben.
		Da die finnische UK stärker war als unser 1 Watt Gerät störte sie allerdings etwas, dies musste aber in Kauf genommen werden, damit bei Ausfall der einen Verbindung noch eine andere zur Verfügung stand.

Im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Im Nachrichtenbetrieb mussten darüber hinaus ebenfalls Schwierigkeiten überwunden werden, da der Verband nicht auf einander eingespielt war.
1754		FT 1736/50: SSD-Chef 1. S.-Fl.: Wetter heute Nacht: S - SSW 3. Finnlandstab. Ich steuere Kurs 140°, um in der Mitte Hangö-Odensholm nach Osten zu gehen und gut frei von Hangö zu stehen, wo nach finn. Meldung 3 Zerstörer oder Torpedoboote liegen sollen. Starke Dünung erschwert infolge der kleinen Fahrtstufe sehr, da die Boote dabei sehr stark schlingern.
1824		gestoppt. Ich lasse die Dampfer etwas näher heranschliessen.
1826-1854		Wechselnde Kurse und Fahrtstufen.
1900	SSW 3, starke Dünung aus SW, sternklare, dunkle Nacht, sehr gute Sicht.	FT 1823/51: Chef 1. S.-Fl.: Heute nachmittag keine Luftaufklärung. Sichtmeldung feindlicher Hangö Streitkräfte: 1 Zerstörer, 1 Wachboot, 1 U-Bootsbegleitschiff, 1 Transporter. Meldung von 3 Zerstörern nicht bestätigt. Finnlandstab.
2125		Aus Richtung Hangö im NO ein weisser Stern, sonst nichts gesichtet.
2156		Kurs 67°.
2213	SO 3-4, Seegang 3, sehr gute Sicht, sternklare, dunkle Nacht.	Fahrt 9 sm.
2258		gestoppt.
2301		Kurs 67°, Fahrt 9 sm.
2343		Wetter FT 1915/53: Wewa Reval meldet bis 17.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen: S-SSW 3, heiter, gute Sicht. Aaland: S-SO 3-4, heiter, gute Sicht. M.N.O. Helsinki. Bienbarius

17.11.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.11.41.		
0108		Fahrt 7 sm.
0143		Kurs 50°, Fahrt 9 sm. "Jussarö" querab.
0224	SO 3, Seegang 3, wolkenlos, sternklare, dunkle Nacht, sehr gute Sicht.	Kurs 83°.
0230		Ich gehe, um wieder heranzuschliessen auf Gegenkurs 263°.
0233		Kurs 83°.
0258		Kurs 263°.
0302		Kurs 83°.
0342		gestoppt. Ein Dampfer läuft aus dem Geleit, da wir im roten Sektor von Porkalla marschieren und der Kapitän den Kurs für gefährlich hält. Geleit wird nach Einscheren des Dampfers wieder fortgesetzt.
0400		melde ich an den Finnlandstab FT 0414/54: Geleit steht 0400 Uhr bei "Porkalla". 1. S.-Fl.
0410		Ich entlasse bei Porkalla Kallbada die R-Boote und Dampfer zum Marsch durch die Schären. Während der ganzen Fahrt wurde vom Gegner nichts gesichtet. Einige Sterne und Schweinwerferleuchten bei Hangö waren die einzigen Beobachtungen.
		Ich laufe mit den S-Booten nach Helsinki-Feuerschiff.
0540		"Harmaja" einlaufend passiert.
0605		Mit S 28, S 108, S 102, S 26 Helsinki festgemacht. Im Hafenbecken ist derart starkes Eis, dass S 102 sich beim Einlaufen den Steven beschädigt und einige Tage ausser K.B. ist. Die anderen Boote können nur mit grosser Mühe längsseit gehen, da das Eis sich nicht mehr beiseite drücken lässt. Auch im Hafenbecken Helsinki sind bereits grosse Flächen vereist. An den Finnlandstab melde ich fernschriftlich: Mit Kohlendampfern wegen Helligkeit, Belegung Hangö und klarer Sicht erst um 1730 Uhr Örö Reede ausgelaufen. Um 0400 Uhr Dampfer und

Zu beziehen vom VordruckLager der Kriegsmarine: K. F. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 4 R.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R-Boote Porkalla entlassen, mit S-Booten bei Harmaja eingelaufen und 0605 Uhr fest. Durchführung der Aufgabe war erschwert da für Dampfer das fahren im Geleit unbekannt und UK-Verbindung dieses gemischten Verbandes sehr wenig eingespielt war. Marschfahrt nur 8 sm. 10 Stunden lang ist für S-Bootsmotoren sehr ungünstig.
		Chef 1. S.-Fl.
0545		Fernschreiben MAS 105019: 1. S.-Fl.: 17.11. 1500 Uhr DWK - Kiel ein. Nachrichtenverbindung über "Carl Peters".
		S 29.
		S 28, S 108, S 102, S 26 haben heute Ruhe.
		Bienbacher
18.11.41 1550		Fernschreiben MSHE 14299: Wetter bis 19.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: Wind über offener See SO 3-4 in Landnähe flauer, in S.bis N gerichteten Durchfahrten stark auf-brisend, wolkig, Sicht um 8 sm. Finnische Vorhersage: S 3-4, Vp.-Boot 305 meldet 1050 Uhr: O 2, Seegang 0, mässige Sicht.
		Finnlandstab.
		Heute war die Ueberführung der Schlepper "Föhn" und "Passat" und des Dampfers "Erna" nach Turku vorgesehen. Die Ueberführung sollte
19.11.41 1720	SO 3-4, bedeckt, gute Sicht.	von 2 R-Booten und 4 S-Booten durchgeführt werden. Im Laufe des Vormittags wurde ein
1810		R-Boot durch Eindrücken des Spiegels im Eis unklar, sodass nur 1 R-Boot zum Gerätfahren zur Verfügung stand, das einen zu schmalen Streifen nur absuchen konnte. Anstatt der R-Boote sollten nun die finn. Minenleger "Tuotsensalmi" und "Riilahti" das Gerätfahren übernehmen. Das Geleit musste um 1700 Uhr bei Porkalla stehen, um frühzeitig bei Hangö passieren zu können. Hierzu mussten die Dampfer jedoch spätestens um 1500 Uhr auslaufen. "Erha" wurde erst um 1630 Uhr mit Bunkern fertig, die beiden finnischen Schiffe liefen erst um 1700 Uhr ein, da sie mit Versuchen beschäftigt waren. Infolge dieser starken Verzögerung wird die Ueberführung auf morgen verschoben.
		Die Schiffe sind morgen ab 1400 Uhr seeklar. Bereitschaft haben heute S 26, S 108.
		Die Vereisung des Hafenbeckens nimmt von Tag zu Tag an Stärke zu, sodass die Verlegung der Flottille nur noch kurze Zeit hinausgeschoben werden kann, wenn nicht weitere Ausfälle durch das Eis eintreten sollen.
		Bienbacher
		Der Seeklarbefehl um 1400 Uhr für die Schiffe wurde aufrechterhalten, da die Wetterlage eine erfolgreiche Durchführung möglich erscheinen liess. Die finnischen Minenleger waren auch heute als Räumfahrzeuge vorgesehen. Die Dampfer, sowie die finn. Schiffe liefen gegen 1400 Uhr aus, um in Porkalla auf uns zu warten. Ich befahl für S 28, S 108, S 40, S 26 1600 Uhr seeklar.
		Mit den Booten Suomenlinna abgelegt. gestoppt zur Lotsenabgabe bei Porkalla. Das Geleit lag auf Porkalla Redde vor Anker. Porkalla auslaufend passiert. Infolge Ausfall einiger deutschen und finn. UK-Geräte gelang es mir nicht mit den finn. Minenlegern, Kanonenbooten und unseren Dampfern in Verbindung zu treten. Die Kanonenboote sollten uns den ersten Teil des Weges begleiten. Der Geleitzugführer war der Kommandant des "Ruotsinsalmi". Die finn. Schiffe lagen vor Anker trotzdem wir mit dem

Schleppzug

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Schleppzug und "Erna" schon ausliefen, damit sich der Geleit noch in der letzten Dämmerung formieren könne.
1919		FT 1854/55: 1. S.-Fl.: 1.) Wetter 0 4 bedeckt, Sicht 6 sm. 2.) Heute nachmittag westlich Hochland in See: 2 Fugas, 4 Räumer, 1 Bewacher. Finnlandstab.
		Die Nacht war sehr dunkel, von den Minensuchern und Kanonenbooten ist noch immer nichts zu sehen. Der Seegang machte bei der geringen Fahrt den Booten schon erheblich zu schaffen, die Boote nahmen viel Wasser über. Es bestand nach dem um 1919 Uhr eingegangenen Funkspruch die Möglichkeit eines Zusammentreffens mit dem russischen Verband. Eine Nachrichtenverbindung konnte mit den Finnen noch immer nicht hergestellt werden. Ich befahl, da ich ohne eine Nachrichtenverbindung eine Sicherung bei diesem Seegang nicht durchführen konnte, den Rückmarsch. Die Dampfer erhielten diesen Befehl dadurch, dass ich 2 Boote hinschickte.
1930		Kurs 84°.
1945		Der Verband läuft wieder ein, alle Fahrzeuge ausser den S-Booten gingen auf Porkalla - Reede vor Anker.
2005		Porkalla einlaufend passiert. Ich trete den Rückmarsch nach Helsinki an.
2009		FT 1747/56: SSD - Adle: Wetter bis 20.11. 0800 Uhr: Westfinnenbusen und Aaland: 0 auffrischend 5-6, vereinzelte Schneeschauer, darin Sicht um 1 sm., sonst 2-3 sm. Wewa Reval.
2155		Ich melde an den Verbindungsstab: FT 2131/57: Finnlandstab: Kehrtgemacht, da keine Waffenverwendung und UK-Verbindung nicht in Ordnung. Chef 1. S.-Fl.

20.11.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.11.41		
0030		Mit S 28, S 108, S 40, S 26 Suomenlinna festgemacht.
0830		Fernschreiben: Westfinnenbusen und Aaland: 0 4-5, bedeckt, noch einzelne Schneefälle. Sicht um 2 sm, innerhalb der Niederschläge unter 1 sm. Wewa Reval.
		Heute fällt die Ueberführung wegen Wetterlage aus, da die Finnen aus diesem Grunde ihre Schiffe heute nicht auslaufen lassen. Ich befehle für 2 Boote Bereitschaft - S27, S 40. Einsatz erfolgt nicht. Keine besonderen Ereignisse. [signature]
1.11.41		Das Geleit ist seit den frühen Morgenstunden unterwegs. Die Finnen hatten wegen der diesigen, geringen Sicht und ruhiger See auf Sicherung durch die S-Boote verzichtet und das Geleit von den beiden finn. Minensuchern und den 2 Kanonenbooten allein durchführen lassen. Ein nachträgliches Auslaufen der Flottille wurde im Hinblick auf die bei der herrschenden Tiefe und geringen Aussicht auf Zusammentreffen mit dem Feinde nicht befohlen. Ich setzte jedoch für alle Fälle die Boote in kurzfristige Bereitschaft. [signature]
22.11.41		Ich fuhr vormittags zur Besprechung nach Westend. Gestern bereits hatte ich auf Anweisung des Marineverbindungsstabes alle Vorbereitungen zum Marsch in die Heimat beginnen lassen, sodass ich heute für 1300 Uhr vorläufig sofortige Bereitschaft für den Heimmarsch befehlen konnte. Die entgültige Auslaufzeit wollte ich aus Westend telefonieren. Als ich dort ankam war

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		war die Meldung eingegangen, dass russische Schiffe aus Hangö ausgelaufen waren. Das diesige Wetter ausnutzend. Nur die Mastspitzen zweier Schiffe waren zu sehen. Da sich vielleicht doch noch eine Angriffschance bot, liess ich das Beladen der Boote abstoppen und sie sofort seeklarmachen. Da der Hafen eisbedeckt war und daher ein Bootsverkehr schon seit Tagen nicht mehr möglich war, stellte mir die finnische Marine ein Wachboot mit Eisschutz, denn andernfalls hätte ich noch längere Zeit auf den Verkehrsdampfer warten müssen. Das Auslaufen meiner Boote wurde befohlen im Hinblick darauf dass die "Porto Allegre" und ein finnischer Schleppzug auf dem Marsch von Reval nach Helsinki waren. Die Möglichkeit, dass diese Verbände zusammentreffen, war sehr gross.
		Ich befahl 1215 Uhr seeklar für S 28,27,30, 108,102,26.
1230	SWzS 3-4, Seegang 2-3 bedeckt, stark diesig mässige Sicht.	Grahara auslaufend passiert. Die "Porto Allegre" kam uns entgegen, wir mussten also noch den Schleppzug suchen, der keine FT hatte. Die Sicht war weiter aussen besser. Der Schleppzug kam bald in Sicht und war in Kürze in Sicherheit.
		Da "Porto Allegre" und der Schleppzug gesichert war, die Sichtweite hier aussen eine Aussicht auf Erfolg beim Tagangriff aber ausschloss befahl ich den Rückmarsch um 1304 Uhr.
		S 102 meldet Mittelmaschine ausgefallen.
1320		Grahara einlaufend passiert. Helsinki festgemacht.
		Ich befehle 1410 Uhr seeklar für alle Boote für den Rückmarsch. Die letzten Sachen werden noch verstaut.
1440		lege ich mit S 28, S 27, S 40, S 108, S 102, S 26 zum Marsch in die Heimat in Suomenlinna ab. Ich laufe über Porkalla, das 1559 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1629	schwache umlaufende Winde, bedeckt, Regen, mässige Sicht, leichte Dünung.	passiert wird, aus. Kurs 258°, Fahrt 31 sm.
1727		Kurs 209°.
1744		Kurs 247°, Fahrt 28 sm.
1812		Kurs 319°.
1849		Fahrt 28 sm. Ueber Hangö beobachten wir Flak-Schiessen.
		Wir steuern in die rot-grüne Deckpeilung von Örö ein, ohne dass sich auf dem Marsch etwas Besonderes ereignet hätte.
1935		Lotsenübernahme. Fahrt durch die Schären nach Turku.
2035		1. Lotsenwechsel.
2110		2. Lotsenwechsel.
2325		In Turku mit allen Booten festgemacht.
23.11.41.		
1215		Mit S 28,26,27,40,102,108 Turku abgelegt zum Weitermarsch über den Kalmarsund nach Kiel.
		In der Nacht und im Laufe des Vormittags haben die Boote Brennstoff und Proviant ergänzt.
1345		1. Lotsenwechsel.
1500		Querab Utö gestoppt. Lotse geht von Bord.
1508		Kurs 244°, Fahrt 28 sm. Es steht Seegang, doch können wir die Fahrtstufe gut halten.
1510	SzW 5, Seegang 4, bedeckt, mässige Sicht	Fahrt 31 sm.
1542		Fahrt 20 sm. Für kurze Zeit fällt auf S 28 die Mittelmaschine aus.
1548		Fahrt 28 sm.
1558		Fahrt 31 sm.
1616	SSW 3, Seegang 3, bedeckt, mässige Sicht.	Um 334° 2 sm querab kommt "Bogskär" an Stb. in Sicht.
	Qu. 2947 M.o. Ao	Kurs 270°.
1726		Fahrt 28 sm.
1803		FT 1741/9: SSD 1. S.-Fl.: Wetter: Kalmar bis Bornholm: SO-O. 5-6, Bornholm-Kiel: SO-O 7-8, böig, bedeckt, 2 sm Sicht.

Finnlandstab.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1847	Qu. 5372 M.r. Ao	Kurs 210°.
1958	Qu. 5617 l.o. Ao	Kurs 210°.
2012		Fahrt 20 sm. Mittelmaschine von S 40 für kurze Zeit ausgefallen.
2018	SzO 3, Seegang 2, bedeckt, sehr gute Feuersicht.	Fahrt 24 sm.
2020		Fahrt 28 sm.
2131		Fahrt 24 sm.
2151	Qu. 5587 M.o.	Ich laufe wegen zu grober See in den Kolmar-Sund ein und beabsichtige mich in der Nacht durchlotsen zu lassen, um möglichst wenig Zeit zu verlieren.
2214		Fahrt 20 sm.
2237		Fahrt 18 sm.
		Bienbaum
24.11.41		Wir stehen vor der Kolmar-Sund Sperre.
0220		Lotse an Bord.
0310		Lotsenwechsel.
0445		Lotse von Bord.
		Das Passieren der Sperre ging ohne Zwischenfälle vor sich.
0457	Qu. 8222 M.	Utgrunden-Feuerschiff. Kurs 196°, Fahrt 24 sm.
0506	SzO, Seegang 3, bedeckt, sehr gute Sicht, dunkle Nacht.	Fahrt 28 sm.
0600	Qu. 8246 l.o.	Kurs 241°. Der Marsch ist bisher ereignislos verlaufen. Vom Gegner hatten wir nichts mehr gesichtet. Jetzt stehen wir südlich Kolmar, sodass wir den Kurs auf Bornholm absetzen.
0726		S 40 meldet Mittelmaschine unklar. Zylinderriss.
0807		S 26 gibt an S 40 einen Reservezylinder ab.
0808		Fahrt 20 sm.
0858	SO 4, Seeg. 3, bedeckt, mässige Sicht.	Kurs 213°, 15 sm.
1125		Arkona liegt voraus. S 40 ist wieder klar. Wir laufen auf dem üblichen Geleitweg weiter.
1147		Fahrt 24 sm.

1320

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1320		Wir passieren die Gjedser-Sperre auf dem Marsch nach Westen.
1425		S 102 fällt mit Kurbelwannenexplosion aus und hat Feuer im Motorenraum.
1440	SO 3-4, Seegang 2, bedeckt, stark diesig.	S 26, S 102 folgen mit 22 sm Marschfahrt, ich laufe vor um zu erreichen dass die Sperrlücke bei Friedrichsort offen bleibt für diese Boote.
1500		Fehmarn-Belt-Feuerschiff und Kiel Feuerschiff
1600		einlaufend passiert.
1700		Im Schnellbootshafen der Deutschen Werke mit S 28, S 27, S 26, S 102, S 108, S 40 fest - gemacht. Besondere Ereignisse traten auf dem Heimmarsch nicht ein.
		Bienbaum
25.-30.11.		
41.	Kiel	Werftliegezeit der Boote und "Carl Peters". Allgemeine Ueberholungsarbeiten. Sonst nichts Besonderes. Alle Boote und "Carl Peters" sind ausser K.B.
		Bienbaum

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: K. F. 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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.
		Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.
		Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l.
		Begonnen: 16.XI.41 Abgeschl.: 30.XI.41.
		Der Flottilleningenieur: Glebsattel Kapitänleutnant (Ing.)

Zu beziehen vom Vorratslager der Kriegsmarine: K. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.41.	Helsinki	Übergabe der Geschäfte des Stützpunktleiters Helsinki an den neukommandierten Freg.Kapt. Radloff. Glasatte
17.11.41.	Helsinki	Ich fahre nach Scheveningen zum F.d.T. zu Besprechungen über Motorenentwicklungsfragen. Teilnahme an dieser Besprechung ist vom F.d.T durch Fschrb. befohlen. Glasatte
18.-19.11.41.	Helsinki	Keine besonderen Vorkommnisse. Glasatte
20.11.41.	Helsinki (Scheveningen)	Besprechungen beim F.d.T. über Motorenentwicklungsfragen.(Siehe Besprechungsniederschrift, die vom F.d.T. zusammengestellt wird) Glasatte
21.11.41.	Helsinki (Scheveningen)	Wie 20.11.41. Glasatte
22.11.41.	Helsinki (Scheveningen-Kiel)	Rückfahrt nach Kiel. Glasatte
23.11.41.	Helsinki (Kiel)	S26, 27, 28, 40, 102, 108 laufen zur endgültigen Verlegung der Flottille nach Kiel aus Helsinki aus. Glasatte
24.11.41.		Einlaufen der Boote in Kiel. "S102" Auf der Fahrt von Helsinki fällt der Stb-Motor durch Rollenschaden aus. Betriebsstungen: =365 Siehe 1.S-Fl. G.2529 v.24.11.41. Glasatte

Übersicht
über
einsatzbereite Boote über die Zeit vom 16.-30.XI.1941.

Datum	in Dienst	außer K.B.	einsatzbereit	Bemerkungen
16.11.41.	10	4	6	
17.11.41.	10	4	6	
18.11.41.	10	4	6	
19.11.41.	10	4	6	
20.11.41.	10	4	6	
21.11.41.	10.	4	6	
22.11.41.	10	4	6	
23.11.41.	10	4	6	
24.11.41.	10	4	6	
25.11.41.	10	4	6	
26.11.41.	10			Werftliegezeit für alle Boote in Kiel.
27.11.41.	10			
28.11.41.	10			
29.11.41.	10			
30.11.41.	10			

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.11.41.	Kiel	Werftbesprechung: Die Werft ist zur Zeit mit Booten der 6.S-Flottille belegt, die bis 10. 12.41. fertiggestellt sein sollen. Sie ist bereits Anfang November für die Liegezeit der 1.S-Flottille vorbereitet gewesen. Dadurch, daß die 1.S-Flottille über diesen Zeitpunkt hinaus in Finnland verblieb, mußte die Werft Boote der 6.S-Flottille zur Reperatur annehmen und kann daher jetzt nicht voll mit der Arbeit auf den Booten der 1.S-Flottille einsetzen. Die Fertigstellungstermine verschieben sich daher entsprechend weiter hinaus und werden wie folgt festgelegt: "S26" 20.I.42. "S27" 28.XI^{I}.41. maschb. fertig, um die gem. O.K.M. Ki Ko 1084/41 Gkdos v 15.8.41. angeordneten Geschwindigkeitsmeßfahrten durchzuführen. Anschließend Arbeiten am Unterwasserschiff. Fertigstellung des gesammten Bootes 23.I.42. "S28" 20.I.42. "S29" 28.XII.41. "S40" 28.XII.41. "S101" 7.I.42. "S102" 7.I.42. "S103" 15.II.42. "S108" 20.XII.41. "S39" das seit 5.X.41. bereits in der Werft, ist soweit fertig, daß die Liegezeit Ende dieses Monats beendet ist.
26.-30.11.41.	Kiel	Werftliegezeit in Kiel.

Gelsatter

Gelsatter

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

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"

Angefangen: 16. Nov.1941
Abgeschlossen: 30. Nov.1941.

Zu beziehen vom Vordruckleger der Kriegsmarine: F. 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
16.11.- 30.11.41	K i e l Deutsche-Werke	Werftliegezeit zur Instandsetzung. Keine besonderen Vorkommnisse. Wünsche Korvettenkapitän.

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

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

Anlage
zum Kriegstagebuch des
Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters"
(Maschine)
16.11. - 30.11.1941.

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.41	Deutsche Werke Liegeplatz 1	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
17.11.41	Deutsche Werke Liegeplatz 1 Dock Nr. 7	Licht und Dampf von Land, o9.3o h mittels Schlepper eindocken in Dock Nr. 7. 10.15 h Eindocken beendet. Licht und Dampf von Land. Sonst keine Vorkommnisse.
18.11.41– 30.11.41	Deutsche Werke Dock Nr. 7	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.

Obermaschinist u. Leit.Ing. i.V.

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

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

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

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

des

Schnellbootes "S 101".

Kommandant: Kapitänleutnant Christiansen.

Begonnen: 24.10.41

Abgeschl.: 4.11.41.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.41		
1510		Suomenlinna abgelegt. Überführung von S 101 S 103 und R 58 in die Heimat. Bis Turku Geleit von 2/5. R.-Flottille (R 64,53,59). Taktische Reheinfolge: S 101, R 59 mit S 103 im Schlepp, R 64, R 53 mit R 58 im Schlepp. Lotse an Bord bis Porkalla.
1756		Porkalla auslaufend passiert. Weg war mit Schreiben Finnlandstab B.Nr. Gkdos 537 vom 22.10.41 befohlen. Fahrt 9 sm. (Bei ruhigem Wetter können R.-Boote bei guter Schlepperbindung bis zu 11 sm schleppen).
25.10.41		
0210		Trotz günstiger Wettervorhersage frischt es aus SW auf.
0333		Bengtskär querab. Mit Sternsignal "grün, weiß, rot"(war durch F.d.T. vereinbart)u. E.S.N.-Patrone Lotsen angefordert.
0400		Lotse kann wegen zu grober See nicht übersteigen und fährt deshalb vor dem Verband. In der Örö-Deckpeilung bricht die Schleppverbindung zwischen R 53 und R 58. Ich schicke R 64 den beiden Booten zur Hilfe und laufe, da ich 2 klaren Maschinen nur bedingt manöverierfähig bin, mit R 59 und S 103 weiter ein und warte querab von Örö auf die 3 R.-Boote. In 30 Minuten war die Schleppverbindung zwischen R 53 und R 58 wieder hergestellt. Da R 64 inzwischen den Lotsen, den ich nach Brechen der Schleppverbindung zu R 58 geschickt hatte, übernommen hatte, fährt R 64 auf dem Schärenweg nach Turku.
1120		mit 6 Booten Turku fest.
26.10.41.		
0710		Turku aus. Marsch mit S 103 und R 58, beide im Schlepp von Taifun, über Nyhamm nach Orholma S 101 Sicherheitsboot.
0915		"Taifun" hat Schleppverbindung hergestellt und geht an. Ich hänge mich in den Schären an. Taifun schleppt R 58 auf 150 m 12 cm Stahlleine mit einem 10m Manilavorlauf. Vorlauf ist auf R 58 um das Pivot der vorderen Flak 38 belegt. S 103 hängt sich mit seinem eigenen im Neufahrwasser an Bord genommenen Manila-Schlepptroß an R 58 an. Auf R 58 ist eine Stahlleine um das achtere Pivot der Flak-38 geschoren. An dieser Stahlleine hängt schlippbar die Schlepptroß von S 103. S 103 hatte sich auf Suomenlinna je eine Stahlleine von den beiden vorderen und den beiden seitlichen Pollern (in Höhe des Standes) dermaßen spleißen lassen, daß beide Leinen, d.h. alle 4 Poller gleichmäßig tragen. Beide Stahlleinen waren 5 m vor dem Steven durch die Kausch der Schleppleine geführt worden. Eine noch günstigere und einfachere Schleppverbindung, die sich später auf beiden S.-Booten gut bewährt hat, ist folgende: Eine Stahlleine, an deren Enden je ein Auge ist, kommt durch die Bb.Lippe, läuft mit einem Rundtörn um den Bb. vorderen Poller, um den achteren Bb. Poller, um den Stb. achteren Poller, um den Stb. vorderen Poller (ein Rundtörn), durch die Stb.Lippe. Die beiden Augen werden 1/2 m vor dem Steven in den Vorlauf bezw. Schleppleine eingeschäckelt.
		Nyhamm auslaufend passiert.
1758		Schleppleine los, U-Bootssicherung gefahren.
1810		Der Wetterbericht für den 26.10. lautete: Alandsee: westliche Winde 3-4. Nach Westen abnehmend. Finnlandstab. Es steht Dünung von Norden. Auf Nachfrage bei S 103 und R 58 kann ohne Bedenken geschleppt werden.
1930		Wind frischt schnell auf und die See nimmt zu. Kehrt zu machen hat keinen Zweck, da bis Arholma nur noch 12 sm und die See von Norden läuft, ein Ostkurs also nicht günstiger wird.
1953		Bricht Quadrat 2822 unten Mitte die Schleppverbindung zwischen R 58 und S 103. Wind inzwischen NNW 6, Seegang 4.
2050		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bekommnisse
2050		ist mittels der schweren Manilaleine von S 101 eine Schleppverbindung mit S 103 hergestellt. Es weht jetzt mit Windstärke 7, in den Böen 8, See sehr grob. Trotzdem mit Stb.Maschine 2 x kleine Fahrt geschleppt wird, bricht bei der schweren See die Schleppleine. Da "Taifun" R 58 im Schlepp hat, ist es ihm nicht möglich, selbst an S 103 heranzugehen, um eine zweite Schleppverbindung herzustellen. R 58 hat noch eine 75m 12 cm Stahlleine von "Taifun" an Bord. Es soll jetzt versucht werden, mittels dieser Leine eine Schlepperverbindung zwischen R 58 und S 103 herzustellen. Beim dritten Anlauf gelingt es "Taifun" R 58 neben S 103 zu schleppen. In der groben See springt aber die Schleppleine von Taifun auf die Back von S 103 und klemmt sich in der Buglippe so fest , daß sie nicht mehr frei zu bekommen ist. Dabei knallen die beiden Boote sehr heftig aufeinander. S 103 beschädigt sich den Stb. Rohrdeckel, die Rohrverkleidung sowie die Scheuerleiste. R 58 beschädigt sich die Back und Außenhaut an Bb. Seite. Damit die Boote endlich frei kommen, entschließt sich R 58 seine Schleppleine zu kappen, nachdem sie vorher auf S 103 belegt worden ist. Die auf R 58 befindliche 75 m Stahlleine wurde am Heck von S 103 belegt. Als nun nach dem Kappen die Boote schnell auseinander kommen, ist es auf R 58 in der kurzen Zeit nicht möglich, die 75 m Stahlleine zu belegen. S 103 muß darum die Leine am Heck schlippen, sodaß jetzt keine Verbindung mit R 58 besteht und S 103 von Taifun geschleppt wird. Ich entschließe mich jetzt, mittels der 75m Stahlleine R 58 zu schleppen. Das Ende der Stahlleine wird mittels dünner Manilaleinen auf S 101 an Bord genommen und um das Pivot der Flak 38 belegt. Die Leine trägt. Auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bekommnisse
		Auf R 58 sind 2 Poller ausgerissen, und die Schleppleine wird am vorderen Pivot der Fla 38 besser belegt. Dabei treiben die Boote, durch die durchhängende Stahlleine zusammengezogen, so aufeinander, daß ich beim aufschleppen nur mittels backsen von R 58 frei kommen kann. Hierbei kommt die Schleppleine in die Bb. Schraube. Die Maschine wird sofort gestoppt und die Leine hält.
2310		Die Boote waren seit 1955 Uhr 6 sm in Richtung 170° getrieben und standen jetzt 3,2 sm nordöstlich von Tjärven. Ein Schleppen 45° gegen die See nach Arholma war nicht möglich. Ich entschloss mich daher, südlich Längskär Schutz zu suchen. In 20 Minuten gelang es mir, R 58 auf Gegenkurs zu bringen. Mit Stb.Masch. 2 x kleine Fahrt (oftmals unter 210 Umdrehungen), Stb. Effekt 23° und Ruder Stb. 20-25° konnte das Boot auf Ost-Kurs gehalten werden. Trotzdem nur 2,5 sm Fahrt über den Grund gemacht wurden, kam die Schleppleine in der schweren See oftmals plötzlich ganz steif. Taifun gab ich Befehl auch kehrt zu machen und in meiner Nähe zu bleiben.
27.10.44		kommt Taifun außer Sicht. Taifun hat dann nördlich Flötjan stehend, die Helligkeit abgewartet, hat S 103 nach Arholma gebracht und ist dann südlich Längskär gegangen, um S 101 und R 58 zu suchen. Als er dort die Boote nicht fand, lief Taifun Nyhamm ein, in der Annahme, daß beide Boote bereits eingelaufen seien.
0210		Durch Südeinfahrt Föglö-Fjord eingelaufen. Sämtliche Seezeichen waren aufgenommen, sodaß Einlaufen nur nach Peilungen möglich. Erst jetzt wurde zum ersten Mal ein abgegebener Funkspruch quittiert. Senden war auch in den nächsten Tagen nicht möglich, da das Boot auf der S.-Bootswelle nicht gehört wurde.
0830		Bei Lotsenstation Nyhamm nach dem Verbleib von
1010		

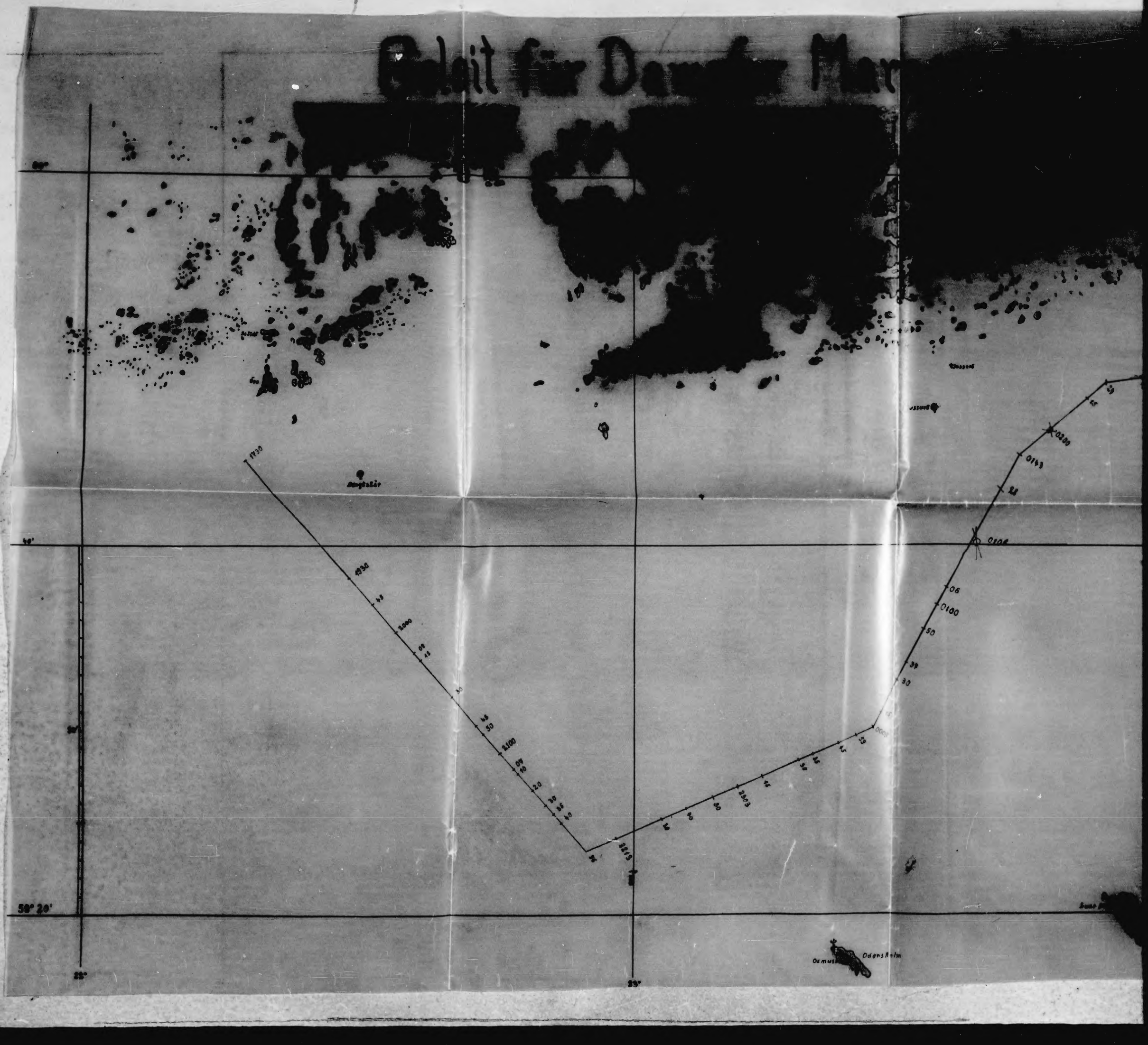
Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

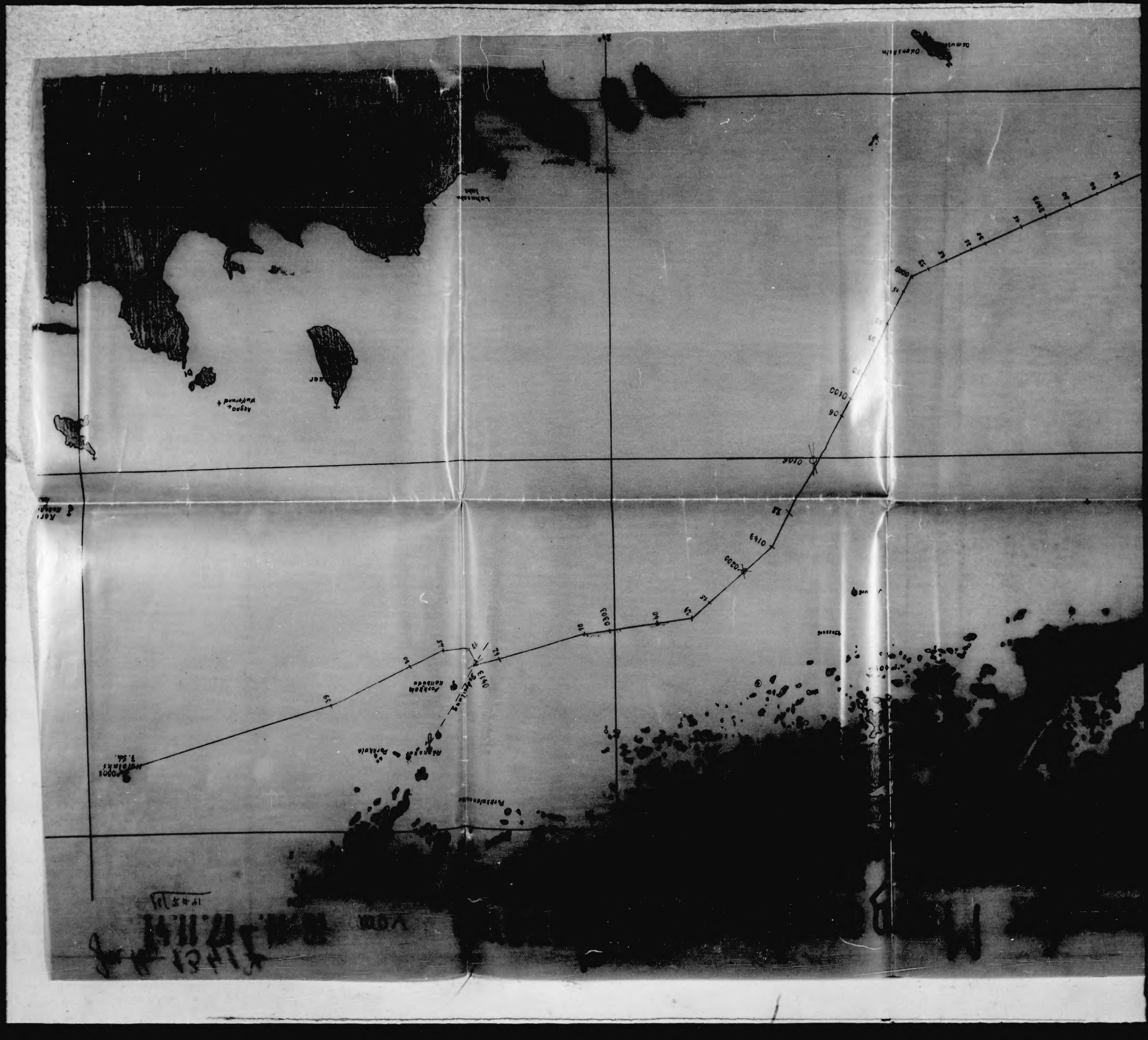
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		von Taifun und S 103 erkundigt. Kein Erfolg.
1150		bei Langö geankert, R 58 längsseit.
1330		"Taifun" ankert bei Längö.
1415		zusammen mit R 58 bei Taifun längsseit.
28.10.41.		Telefonisch an Flottillenchef Lage gemeldet. Chef meldet Finnlandstab daß 1) keine Funkverbindung auf S-Bootswelle möglich, 2) Lage und 3) Auslaufmeldung.
0900		R 58 und S 101 im Schlepp von Taifun.
		Nyhamm auslaufend passiert. NO 3, Seeg. 1-2.
		Auslaufmeldung auf Ostseelangwelle abgegeben.
		Meldung über Eintritt in die schwedischen Hoheitsgewässer sowie Funkschaltung Ostseelangwelle konnte wegen besetzter Welle vor Eintritt in die schwedischen Gewässer nicht mehr abgegeben werden.
1210		Sinngnäsklubb einlaufend passiert.
1243		Taifun ankert Arholma-Sund neben S 103.
		S 103 hatte in der letzten Nacht seinen Anker, der nicht hielt, geschlippt und war längsseit des schwedischen Kanonenbootes "34", das dort vor Anker lag, gegangen. Der Anker von S 103 wird von Taifun geborgen.
1448		Schleppzug nimmt Fahrt auf. Reihenfolge: Taifun, R 58, S 103, S 101. Schleppzug wird von Kanonenboot "34" begleitet. Schleppzug muß bei Landsort 7 sm über See. Wegen NO 6-7 unter Schutz von Ranö geankert. Zerstörer "Stockholm", Torpedoboot 14, Kanonenboot "Jägeven" und "34" ankern in der Nähe. Morgens gehen bis auf Kanonenboot "41" die Schweden Anker auf.
1215 - 1335	Ankerplatz aufzusuchen. Taifun	Wegen links drehender Winde Anker auf, um geschützteren unter Galo geankert. Kanonenboot "41" ankert westlich von uns.
2024		F.T. von 8. S.-Fl. fragt nach Standort, Kurs und Fahrt. Da in den Hoheitsgewässern Funkverbot wird nicht geantwortet. Ich nehme an, daß über

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		über F.d.T., schwedischen Gesandten mein Standort zu erfragen ist.
30.10.41		
1000		Anker auf. Kanonenboot "41" gibt Geleit. Wetterlage etwas günstiger. Sobald Schleppzug bei Skragan in freieres Wasser kommt, laufe ich mit Stb. Maschine 2 x kleine Fahrt mit, um die Schleppleine zu entlasten.
1330		Landsort passiert.
2125		Bei Arkösund zwischen den Inseln Hüstö und Liss Lindö ausgelegte schwere Balkensperre passiert.
2140		Wind auf NO 6-7 aufgefrischt. Da mehrere wenig geschützte Gebiete zu passieren sind, wird geankert. S 101 geht wegen des engen Fahrwassers bei Taifun längsseit, S 103 und R 58 holen ihre Leinen auf. Kanonenboot "41" ankert im Süden.
31.10.41		
0815		Schleppzug Fahrt aufgenommen. Wetterberuhigung. Windwarnung mittlere Ostsee: Auffrischend auf 7, Spitzböen bis 20 m/sk.
1400		Wegen Wetterlage und Windwarnung ist ein Verlassen der Schären nicht möglich. Südlich Skafdö geankert. Kanonenboot "41" ankert im Westen. Auch bei mittelerer Wetterlage ist ein Schleppen von 3 Fahrzeugen kaum möglich, da die Boote ziehharmonikaartig auflaufen und wieder zurücksacken. Dabei treten ruckartig große Beanspruchungen des Schleppgeschirrs und der Boote auf, trotzdem jetzt mit folgenden Leinen geschleppt wird; Taifun, R 58 eine 200m 12 cm Stahlleine mit dem schweren Manilavorlauf von Taifun und einem 15 m Manilavorlauf bei R 58. R 58,
1620		S 103 150m 12 cm Stahlleine mit einem 12 m Manilavorlauf bei S 103. S 103, S 101 80 m 9 cm Stahlleine mit einem 10m Manilavorlauf bei S 101. Diese Leine ist noch zu kurz und wird morgen auf 150m verlängert. Sobald S 101 mit seiner Maschine mitläuft, wurden nur die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		die eigenen, sondern auch die beiden anderen Schleppleinen erheblich entlastet. Ich beabsich tige deshalb, morgen nochmals mit Hilfe von Taifun zu versuchen, die Schleppleine von R 58 aus der Bb. Schraube zu bekommen.
1.11.41		Wind NNO 7. Keine Auslaufmöglichkeit. Es gelingt die Bb.Schraube wieder klar zu bekommen.Probe- fahrt ergibt nur geringe Schwingungen der Bb.- Schraube. Ich beabsichtige deshalb, mich auf See nicht schleppen zu lassen. Ab 1010 Uhr sind die Schlüsselunterlagen abgelaufen. Schlüsselunterlagen für November sind nicht an Bord, da mit einer derartigen Verzögerung der Überführung nicht gerechnet wurde. Taifun hat durchgehend besetzt (Werftschlüssel).Erneute Anfrage von 8. S.-Flottille nach Standort von S 101. Es besteht erst die Möglichkeit zu antworten, sobald der Schleppzug aus den schären gelaufen ist.
2.11.41		Keine Wetterbesserung. Der Deutsche Konsul Schreiner aus Västervik kommt abends an Bord. Er hat außer Brot, das von dem Kanonenboot "Jägeven" für uns bestellt wurde, auch noch Proviant mitgebracht. Kommandant vom "Jägeven" kommt zusammen mit dem Konsul an Bord. Der Kommandant macht einen guten Eindruck. Gegen Abend Wetterbesserung.
3.11.41	0700	Anker auf. Wind NO, leichte Dünung.
	1510	Kolmar passiert.
	1631	Kanonenboot "Jägeven" verabschiedet sich und geht nach Kolmar zurück.
4.11.41		
	0130	Schleppleine los, da Dünung zunimmt und Schleppleine bei 3 geschleppten Fahrzeugen zu steif kommen. mit 1 Maschine gelaufen.
	0955	Monns Klint querab. Schleppzug verlassen, da Wetter jetzt günstig. Mit 20 sm marschiert.
	1550	Kiel längsseit "Carl Peters" festgemacht.

gez. Christiansen.
Kapitänleutnant und Kommamdant.


Geleit für Dampfer Mar
40°
50° 20'
22°
23°
Osmus
Odensholm


Johnston Isls
Aegna
Wulfernad
Odenshim
Osmus
0100
0106
0200
0143
0303
0413 Depressing
Aphidon Kolidade
Mahlola
Petrolonaw
Thassad
0508
Mrobinki
3.54.

WEGEKARTE

WEG VON HELSINKI – KIEL

1.S.FL. VOM 22–24.XI.41

NORWEGEN

60°

59°

58°

57°

GÖTALAND

JÜTLAND

PINNISCHER

DAGÖ

ÖSEL

Arro

RIGASCHER

MEERBUSEN

L E T T L.

GOTLAND

Visby

Gotska Sandö

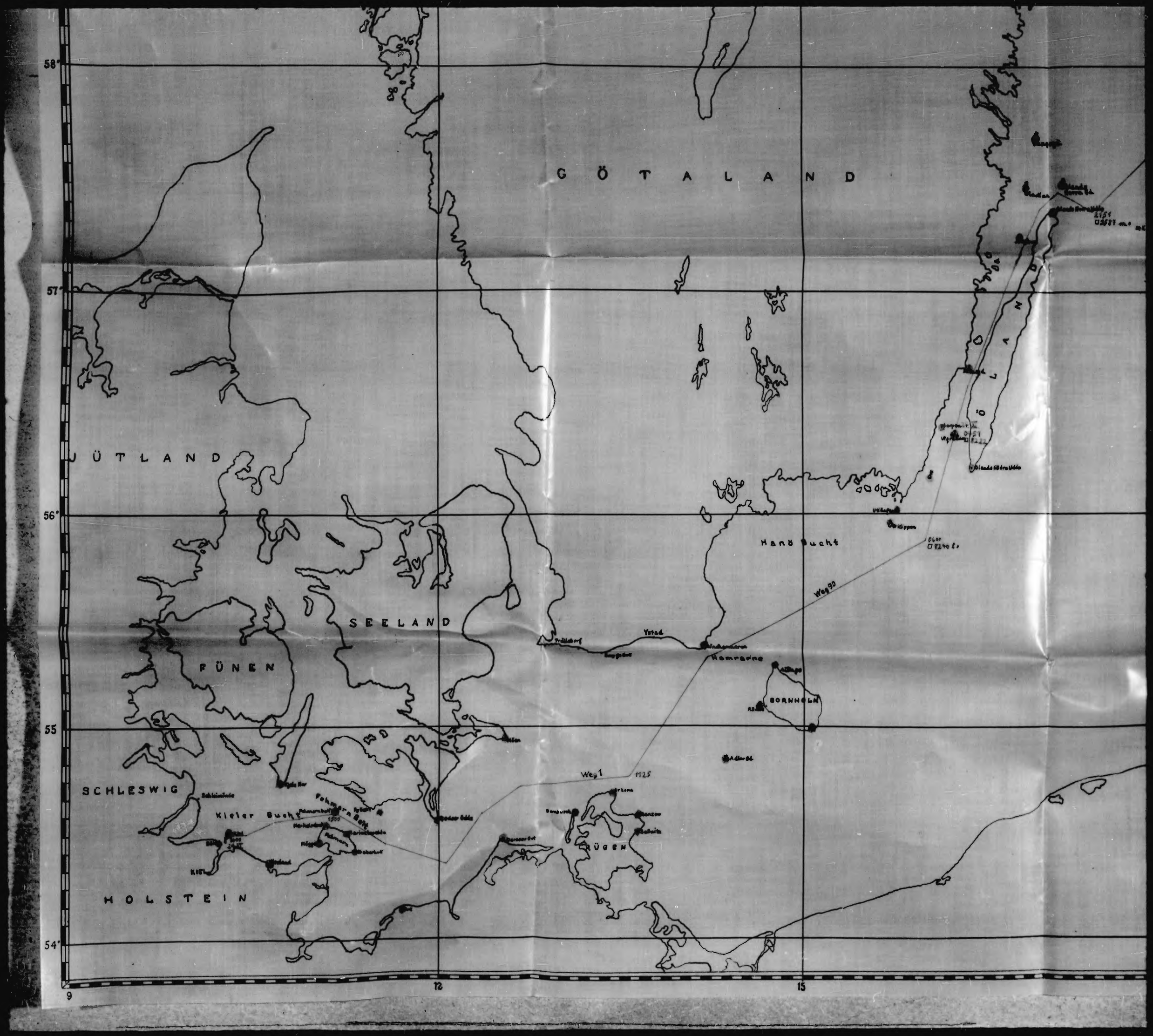
Sandö

Bank

59°

58°

57°



58°
57°
56°
55
54°
9
12
15
GÖTALAND
JÜTLAND
SEELAND
FÜNEN
SCHLESWIG
HOLSTEIN
Kieler Bucht
Fehmarn Belt
KIEL
Hanö Bucht
Weg 90
Ystad
Hamrarne
BORNHOLM
Weg 1
RÜGEN

GOTLAND

L E T T L.

MEERBUSEN

56°

55

54

18°

21°

24

Kommando der
Schnellbootsflottille
B.-Nr. Gkdos 895/41

An B o r d , den 12. Dezember 1941.

Eing. 22.12.1941
B.-Nr. 1292 g Kdos Anl. 1

Geheime Kommandosache!

An

den Marineverbindungsstab F i n l a n d
H e l s i n k i .

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. S.-Flottille für die Zeit vom 16. bis 30. November 1941 vorgelegt.

Brinkmann

Marine-Verbindungsstab
F i n n l a n d
B.Nr. 1 2 9 2 geheim

U

U.O., den 23. Dezember 1941

Marinegruppenkommando Nord

K i e l

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1 S.-Flottille für die Zeit vom 16. bis 30. November 1941 zuständigkeitshalber vorgelegt.

Auf Befehl!

Oberleutnant z.S.
und Adjutant.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 190/42 A II

Befehlsstelle, den 13. Januar 1942.

O. K. M.
Eing. 15. JAN. 1942
1 + 1

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl. Iac-

= 1 A W II, vorgelegt. Nichts zu bemerken.

1. Skl. 15. 1. N. 1942

1) I Nord

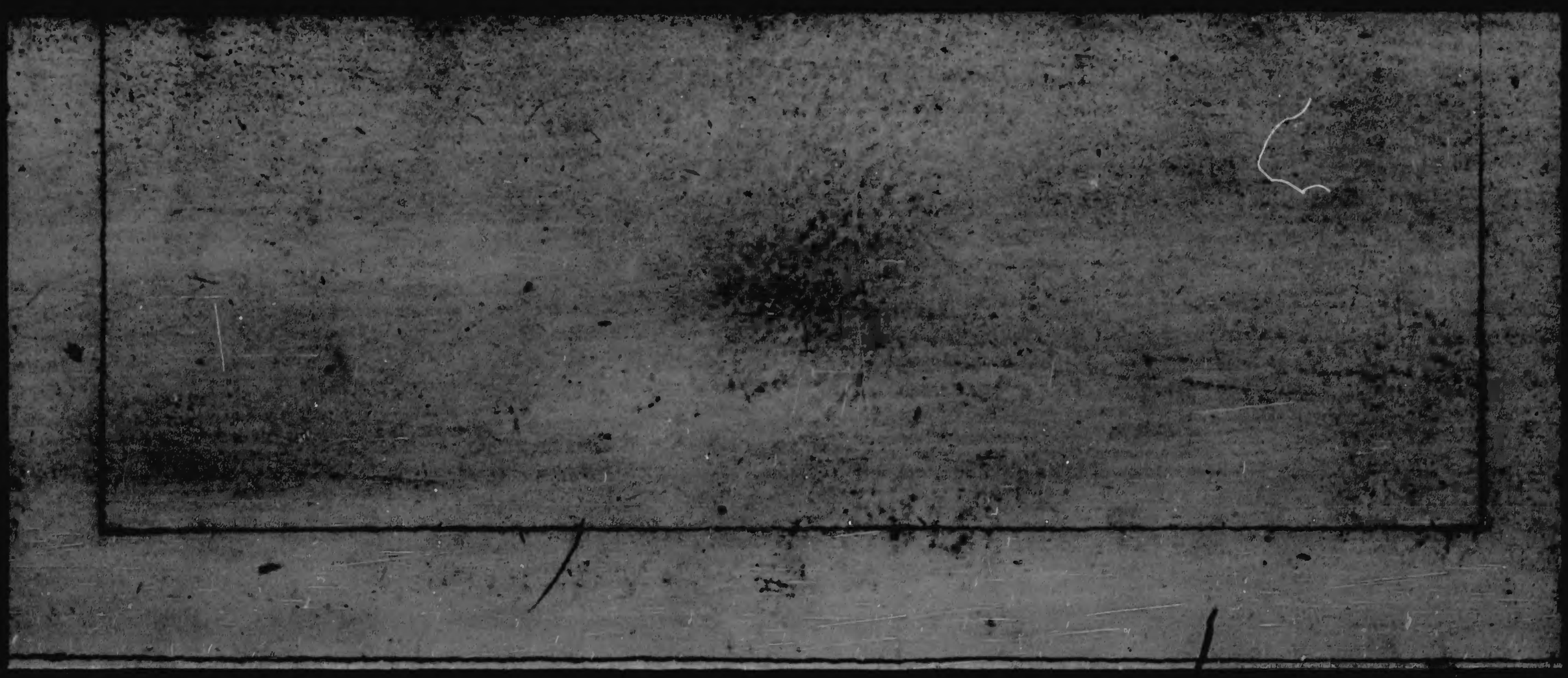
1a) Skl Qu AI a

Im Auftrage!

2) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. Iac

1. Abt. Skl. OKM g -ri-

PG-7112-NID



SAFETY FILM

PG/71122

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1ST. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 1. - 31.12.1941

OF " CARL PETERS"

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

2854

Fü 14111

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 2059

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters" 1. S.- Flottille.

Kommandant: Korv.Kapt. H i n z k e

Begonnen: 1. Dezember 1941.
Abgeschl.: 31. Dezember 1941.

Anlagen: 1

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41122/N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY COMMENTS AND/OR ACTION SHOULD BE NOTED ON THE WORKING RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

1. Abt
Skl. 457 g/42.

~~1 Abt~~
~~Skl. 156~~

Zu beziehen vom Vordruckleger der Kriegsmarine: H. J. Augustin in Glückstadt
Ausgabestellen für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

1281

[redacted]

[redacted] Kiel Deutsche Werke Verfügungszeit zur Instandsetzung. Keine besonderen Vorkommnisse.

Klimpt

Korvettenkapitän und Kommandant.

2854

Den 9.Februar 1942.

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

des

Führers der Torpedoboote..

K e i n e B e m e r k u n g e n.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
P.C/7122.
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Kapitän zur See

Flottenkommando
B.Nr. G 2854 A4

An Bord, den 19. Februar 1942

Geheim

Marinegruppenkommando Nord
Geh. 26. FEB. 1942
2059

An
das Marinegruppenkommando Nord.

Anliegend wird das Kriegstagebuch des Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters" für die Zeit vom 1.12. - 31.12.41 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando.
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 2059/42 AII

Befehlsstelle, den 28. Februar 1942.

O. K. M.
Eing. -3 MRZ 1942
1. Skl.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine
- 1. Abt. Skl. Iac -

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage !
Dahlmann

an Kr
Chef i.A. Iac

1. Abt. Skl. 457g -1-

B 4/3

PG-71123-NID

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille

Anlage 1 Bd 1.SKI 439

PG/7112 23

GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 1 S.T. M.T.B. FLOTILLA.

WAR DIARY: 1.-31.12.1941

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

Kriegstagebuch

der

1. Schnellbootsflottille,

Flottillenchef: Kaptlt. Birnbacher

Begonnen: 1.12.1941
Abgeschl.: 31.12.1941

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Übersicht: Kiel: "S.26, 27, 28, 29, 4o, 1o1, 1o2, 1o3, 1o8" außer K.B. "S.39" K.B.
1.12.1941	Kiel,"Deutsche Werke	"S.39" läuft zum Marsch nach Westen (Rotterdam) aus."Carl Peters" und restliche Boote Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
2.12.	Kiel	"S.39" meldet fernschriftlich: 1.12. 173o Uhr Cuxhaven festgemacht. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
3.12.	Kiel	"S.39" meldet mit Fernschreiben: 2.12. 1ooo Uhr Cuxhaven zum Marsch nach Westen ausgelaufen. Brinkmann
3.- 1o.12.	Kiel"Deutsche Werke"	Durchführung von Werftarbeiten. Keine besonderen Ereignisse. Brinkmann
1o.12.	Kiel	S.25 wird zur Erprobung der Gleitlagermotoren von 6.S.-Flottille an uns übergeben. Sonst keine besonderen Ereignisse. Brinkmann
11.12.	Kiel,Deutsche Werke"	Keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
12.12.	" "	Fernschreiben von O.K.M. betr. Gestellung S.25 am 16.12.41 in Warnemünde. Flottillenchef Urlaub angetreten bis 23.12.41 13.12.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.	Kiel, "Deutsche Werke"	Keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
14.12.	" "	Keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
15.12.	" "	S.25 1420 Kiel "Deutsche Werke" aus zur Fahrt nach Warnemünde. 1850 Uhr Warnemünde fest. Brinkmann
16.12.	" "	Fernmündlich bei E.K.K. festgestellt, dass Erprobung S.25 durch O.K.M. abgesagt. 1015 Uhr Warnemünde aus nach Kiel. 1200 - 1500 Uhr Maschinenerprobung in der Kieler Bucht. 1700 Uhr Deutsche Werke Kiel fest. Brinkmann
17.12.	" "	1330 Uhr S.25 Kiel aus nach Warnemünde (Kommdt. Kaptlt. Töniges) Brinkmann
18.12.	" "	S.25 1600 Uhr Deutsche Werke Kiel fest. Brinkmann
19.12.	" "	Keine besonderen Vorkommnisse. Brinkmann
20.12.	" "	S.25 0830 Uhr Kiel aus. Kommdt. Kaptlt. Schmidt. 2200 Uhr Danzig fest. Brinkmann
21.12.	" "	S.25 1035 Uhr Danzig aus. 1130 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1130 Uhr Gotenhafen fest. Brennstoffübernahme. 1425 Uhr Gotenhafen aus. 1515 Uhr Danzig fest. Hirnbacher
22.12.		S.25 0730 Uhr Danzig aus nach Kiel, wegen Wetterlage 1100 Uhr in Gotenhafen eingelaufen. Hirnbacher
23.12.		S.25 0600 Uhr Gotenhafen aus nach Kiel. 1600 Uhr wegen Wetterlage Swienemünde eingelaufen. Hirnbacher
24.12.		S.25 0700 Uhr Swienemünde ausgelaufen nach Kiel. 1300 Uhr wegen Wetterlage Warnemünde eingelaufen. Hirnbacher
25.12.		Keine besonderen Vorkommnisse. Hirnbacher
26.12.		S.25 1100 Uhr Warnemünde ausgelaufen nach Kiel. 1400 Uhr in Kiel eingelaufen. Hirnbacher
27.12.		S.25 1010 Uhr Kiel ausgelaufen für E.K.K. 1705 Uhr Kiel Deutsche Werke fest. Hirnbacher
28.12.		Keine besonderen Vorkommnisse.

29.12.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.12.41	Kiel	Besprechungen mit Werft um die laufenden Terminverschiebungen abzustellen. Als neue Termine werden für K.B.-Meldungen gemeldet: S.1o2, 1o8 am 14.1.1942 S.29 am 18.1.1942 S.1o1 am 2o.1.1942 S.26,28,4o am 26.1.1942 S.27 am 5.2.1942 S.1o3 am 23.2.1942. Mirenbauer
3o.-31.12 1942	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Mirenbauer Kapitänleutnant und Flottillenchef.

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

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

Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S-Flottille.

Kriegstagebuch des Flottilleningenieurs der 1.S-Flottille.

Flottilleningenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) G l e b s a t t e l.

Begonnen: 1.12.41.
Abgeschl.: 15.12.41.

Der Flottilleningenieur:

Kapitänleutnant(Ing.)

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
1.12.41.	Kiel	"S39" Werftliegezeit beendet. Glusatta
2.12.41.	Kiel	"S39" Marsch nach dem Westen. Glusatta
3.12.41.	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Glusatta
4.12.41.	Kiel	"S39" wieder KB. Glusatta
5.12.41 - 15.12.41.	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Werftliegezeit in Kiel. Glusatta

Gesehen:
Fürstl. (Ing.) d. 2. Ing. Offz. Fdl?

Übersicht

über

einsatzbereite Boote über die Zeit vom 1.12.-15.12.1941.

Datum	in Dienst	außer KB.	einsatzber.	Bemerkung
1.12.41.	10	10	0	
2.12.41.	10	10	0	
3.12.41.	10	10	0	
4.12.41.	10	9	1	"S39" wieder KB.
5.12.41.	10	9	1	
6.12.41.	10	9	1	
7.12.41.	10	9	1	
8.12.41.	10	9	1	
9.12.41.	10	9	1	
10.12.41.	10	9	1	
11.12.41.	10	9	1	
12.12.41.	10	9	1	
13.12.41.	10	9	1	
14.12.41.	10	9	1	
15.12.41.	10	9	1	

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

Anlage zum Kriegstagebuch des Flottillenchefs der 1.S.-Flottille

Kriegstagbuch des Flottilleningenieurs der 1.S.-Flottille.

Flottilleningenieur:
Kapitänleutnant (Ing) G l e b s a t t e l

Begonnen: 16.12.1941
Abgeschl.: 31.12.41

Der Flottilleningenieur:

Kapitänleutnant (Ing).

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J.. Augustin in Glückstadt
Ausliefermngsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.12 1941	Kiel	Werftliegezeit.

Gesehen:
Fördel.
Kptlt. (Ing.) u. 2. Ing. Offz. F.d.T.

Übersicht

über

einsatzbereite Boote über die Zeit vom 16.12. - 31.12.1941

Datum	in Dienst	außer K.B.	einsatzber.	Bemerkung
16.12.41	1o	9	1	
17.12.41	1o	9	1	
18.12.41	1o	9	1	
19.12.41	1o	9	1	
2o.12.41	1o	9	1	
21.12.41	1o	9	1	
22.12.41	1o	9	1	
23.12.41	1o	9	1	
24.12.41	1o	9	1	
25.12.41	1o	9	1	
26.12.41	1o	9	1	
27.12.41	1o	9	1	
28.12.41	1o	9	1	
29.12.41	1o	9	1	
3o.12.41	1o	9	1	
31.12.41	1o	9	1	

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

Anlage
zum Kriegstagebuch des
Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters"
(Maschine)
1.12. - 15.12.1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.41 4.12.41	Kiel Deutsche Werke Dock Nr. 7	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.
5.12.41	Deutsche Werke Dock Nr. 7 Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. 16.00 h Ausgedockt. 16.45 h Liegeplatz 2 festgemacht. Licht und Dampf von Land. Sonst keine Vorkommnisse.
6.12.41 15.12.41	Deutsche Werke Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.

Koch
Kapitänleutnant (Ing.) u. Leit.Ing.

Gesehen:
Fürst
Korvkpt. (Ing.) u. 2. Ing. Offz. Fd T.

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

Anlage
zum Kriegstagebuch des
Schnellbootsbegleitschiffes „Carl Peters"
(Maschine)
16.12. - 31.12.1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Windrichtung, Windstärke, Bewölkung, Sichtigkeit der Luft, Niederschläge usw.	Vorkommnisse	Unterschrift
16.12.41 31.12.41	Deutsche Werke Kiel Liegeplatz 2	Licht und Dampf von Land. Keine Vorkommnisse.	

Koch

Kapitänleutnant (Ing.) u.Leit.Ing.

Gesehen:
Fregkpt. (Ing.) u. 2. Ing. Offz. Fdt.

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos 502

An Bord, den 7. Februar 1942

Geheim-Kommandosache

An
Gkds
das Marinegruppenkommando N o r d.

Marinegruppenkommando Nord
11 FEB
B.Nr. II 589 Anl. 1

Anliegend Kriegstagebuch der 1. S.-Flottille einschl. Abschnitt Maschine und Kriegstagebuch Abschnitt Maschine des Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters" für die Zeit vom 1. - 31.12.41 und Stellungnahme des F.d.T. vorgelegt. Das Kriegstagebuch des Kommandanten "Carl Peters" wird nachgereicht.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.

Marinegruppenkommando Nord, Bord-ABefehlsstelle, den 14. Februar 1942.
B.Nr. Gkdos. 589/42 A II.

Geheime Kommandosache!

das Marinegruppenkommando Nord.
U. Seekriegsleitung

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.

2) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.

i. A. Ia c 1.Skl 4394/42 Kdos. 1 Anl.

969

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

d e s

Führers der Torpedoboote.

K e i n e B e m e r k u n g e n.

Kapitän zur See.

PG-71315-NID

Kdos. 450/41.

...st O. Kdos. K.-Nr. 1330/41

Kr 6977.

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 3 Wegekarten

Begonnen: 1.1.41.
Abgeschlossen: 15.1.41.

THIS D...
NO FIRAL...
P...
N... A...
...NO
REC...
C...

PG/ 71315

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:_1.1. - 15.1.1941.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade.

Anlage: 3 Wegekarten.

THIS DOCUMENT I
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y/315 /HD
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: 1.1.41.
Abgeschlossen: 15.1.41.

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
1.1.41	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "1. und 2. S.-Flottille wegen Wetterlage kein Einsatz. 3. S.-Flottille Entscheidung nachmittags."
		FT von F.d.T. Op.P "S.-Flottillen kein Einsatz wegen Wetterlage."
1600		"S 60" Boulogne eingelaufen.
1830		Sofortige Bereitschaft befohlen.
2200		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		Kpt.z.S. Hemmann
2.1. 1000	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "1., 2. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage, 3. S.-Flottille ab 1830 Uhr Bereitschaft."
1815		FT von F.d.T. Op.: "Kein Einsatz 3. S.-Flottille wegen Wetterlage."
2300		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		Kpt.z.S. Hemmann
3.1. 1250	Boulogne	FT von F.d.T.Op.: "1., 2. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage. 3. S.-Flottille liegt 1830 Uhr in Bereitschaft."
1940		FT von F.d.T. Op.: "3. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage."
		Kpt.z.S. Hemmann
4.1. 1115	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "1. und 2. S.-Flottille 4. Januar kein Einsatz wegen Wetterlage. 3. S.-Flottille 1830 Uhr Bereitschaft."
2100		Bereitschaft wegeh Wetterlage aufgehoben.
		Kpt.z.S. Hemmann
5.1. 1100	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "1. S.-Flottille 1530 Uhr, 2. S.-Flottille 1600 Uhr sofortige Bereitschaft. 3. S.-Flottille 1830 Uhr Bereitschaft."
1930		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		Kpt.z.S. Hemmann
6.1. 1200	Boulogne	Kr. Fernschreiben von F.d.T. Op.: "3. S.-Flottille 1830 Uhr Bereitschaft. 0400 Uhr 1. Rotte Lydd Feuerschiff auf Geleitzugweg nach SW. 2. Rotte Lauerstellung Lydd Feuerschiff bis Dungenes. Rückmarsch 0800 Uhr. Kein Angriff auf Bewacher."
		Kpt.z.S. Hemmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.1. 0030	Boulogne Wind O, Stärke 2, Nebel, Sicht 300-800m.	Fernschreiben an F.d.T.Op., Gruppe West: "Auslaufen wegen Nebel nicht möglich."
1530		FT von F.d.T. Op.: "7.1. 1. und 2. S.-Flottille kein Einsatz." 3. S.-Flottille sofortige Bereitschaft ab 8.1. 0500 Uhr.
		Kpt.z.S. Hemmann
8.1.	Boulogne	Die 3. S.-Flottille liegt während der Minenunternehmung der Rotte "Kondor" und "Wolf" auslaufbereit, Besatzungen auf den Booten.
0600		Artilleriefeuer der Küstenbatterien von Gris Nez. Nach Anruf beim Asto v. Dienst Mar. Befehlshaber Kanalküste festgestellt, daß eigene Torpedobootsrotte beschossen worden ist, die daraufhin kehrtmachte.
0930		Bereitschaft aufgehoben.
1300		Fernschreiben von F.d.T.: "3. S.-Flottille ab 1830 Uhr Bereitschaft. Ab 0400 Uhr 1. Rotte Lydd Feuerschiff auf Geleitzugweg nach Westen. 2. Rotte ab Lydd Feuerschiff nach Osten operieren.
		Kpt.z.S. Hemmann
9.1. 0230	Boulogne Wind NO, Stärke 6, Seegang 4-5, helle Mondnacht.	Mit "S 59", "S 54", "S 57" ausgelaufen. "S 60" wegen Ruderversager nicht ausgelaufen.
0313		Wegen Wetterlage Kehrtgemacht.
0415		Boulogne eingelaufen.
		Fernschreiben an F.d.T. Op., Gruppe West: "Wegen NO 5-6, Seegang 4 um 0312 Uhr kehrtgemacht Mit allen Booten 0415 Uhr ein.
		Kpt.z.S. Hemmann
10.1. 1100	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "S.-Flottillen kein Einsatz wegen Wetterlage. 3. S.-Flottille verlegt nach Ostende."
		Wegen Wetterlage ist Verlegung der Flottille nicht möglich.
		Kpt.z.S. Hemmann
11.1. 1300	Boulogne	FT von F.d.T. Op.: "2. S.-Flottille Lauerstellung auf "Igel" 2000 Uhr nördlich "Alpha". 3. S.-Flottille 2030 Uhr 1. Rotte Qu. 7666 r. K.M. 2. Rotte südlich "Beta". Rückmarsch 0200 Uhr.
1600	Französisch-belgische Kanalküste.	Mit "S 58", "S 59", "S 54", "S 60", "S 57" Boulogne aus.
1827		2. Boote der 2. S.-Flottille auf Rückmarschkurs in Sicht. Chef 2. S.-Flottille mitteilt, daß "S 34" Maschinenausfall. "S 30" an 3. S.-Flottille angehängt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1835 1942 2144 2308	Engl. Warngebiet, Wind NO, Stärke 5-6, Seegang 4, grobe Dünung.	Marsch fortgesetzt. Wegen Wetterlage kehrtgemacht. Wegen Nebel vor Ostende geankert. Anker aufgegangen. Kemmerling
12.1. 0230		Mit allen Booten und "S 50" Ostende ein. FT an F.d.T. Op.: "1942 Uhr Qu. 8479 AN wegen grober Dünung aus NO und starken Aufbrisens kehrtgemacht."
1430		FT von F.d.T. Op.: "12.1. S.-Flottillen kein Einsatz wegen Wetterlage." Kemmerling
13.1.	Ostende	FT von F.d.T. Op.:" 2030 Uhr Lauerstellung auf "Igel" 2. S.-Flottille Qu. 7669 r.o. 3. S.-Flottille 1. Rotte Qu. 7666 r.K.M. 2. Rotte Qu. 8441 l.u. Rückmarsch 0130 Uhr."
1600	Belgische Küste	Mit "S 59", "S 54", "S 60" Ostende ausgelaufen. "S 57" mußte wegen Maschinenausfall wieder festmachen.
1735 1915	Wind NW, Stärke 5, Seegang 4, grobe Dünung, diesig.	Wegen Wetterlage kehrtgemacht. Ostende eingelaufen. FT an F.d.T. Op.: "Wegen Wind NW 5, Seegang 4 und grober Dünung Qu. 8751 um 1735 Uhr kehrtgemacht. Mit allen Booten 1915 Uhr Ostende ein. Kemmerling
14.1. 1230	Ostende	FT von F.d.T. Op.: "Wetterlage läßt Einsatz nicht zu. Ruhe." Kemmerling
15.1. 1330	Ostende	FT von F.d.T.: "15.1. Ruhe wegen Wetterlage." Kemmerling

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

Kriegstagebuch

der

3.Schnellbootsflottille.

Abschnitt - Maschine -

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r

Begonnen: 1.1.41
Abgeschlossen: 15.1.41.

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
1.1.41	Boulogne	
1600		S.60. in Boulogne eingelaufen.
1830		Sofortige Bereitschaft.
2200		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		Keine besonderen Vorkommisse.
		i.V. Bielitzer
2.1.	Boulogne	
1830		S.54,S57,S.58,S.59 und S.60 Bereitschaft
2300		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		i.V. Bielitzer
3.1.	Boulogne	
1830		Bereitschaft
1940		3.S.Flottille wegen Wetterlage kein Einsatz.
		i.V. Bielitzer
4.1.	Boulogne	
1830		3.S.Flottille Bereitschaft
2100		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		i.V. Bielitzer
5.1.	Boulogne	3.S.Flottille Bereitschaft
1830		
1930		Bereitschaft wegen Wetterlage aufgehoben.
		i.V. Bielitzer
6.1.	Boulogne	
1830		3.S.Flottille Bereitschaft
		i.V. Bielitzer
7.1.	Boulogne	
0030		Wegen Wetterlage Bereitschaft aufgehoben.
		i.V. Bielitzer
8.1.	Boulogne	
0500		3.S.Flottille sofortige Bereitschaft
0900		Bereitschaft aufgehoben.
1830		3.S.Flottille Bereitschaft.
		i.V. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.1.	Boulogne	
0230		S.54,S.57,S.59 ausgelaufen.
		[redacted]
		S.60 wegen Ruderversager nicht ausgelaufen; siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.1A
		Änderungsvorschlag: Die Ruderlageanzeigerwelle ist aus Leichtmetall hergestellt und lagert in einer Bronzebuchse im Gehäuse des Ruderbockes.Da keine Schmierstelle für den Ruderlageanzeiger vorhanden ist,und bei schlechtem Wetter Seewasser an die Lagerung des Anzeigers gelangt,treten Korrosionen auf,die zum Klemmen des Anzeigers führen.Die Welle des Anzeigers muß eine Schmierstelle haben, die durch einen gewöhnlichen Helmöler gegen Wasser geschützt werden kann.
		S.59.Bb.Maschine ausgefallen siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 4 A
0315	Operationsgebiet	Boote in Boulogne eingelaufen.
0415		i.V. Bielitzer
10.1.	Boulogne	Verlegung der Flottille nach Ostende. Wegen Wetterlage nicht möglich.
		i.V. Bielitzer
11.1.	Boulogne	
1600		Mit S.54,S.57,S.58,S.59 und S.60 aus Boulogne ausgelaufen.
2144	Engl.Warngebiet	Wegen Wetterlage vor Ostende geankert.
12.1.		
0230		Mit allen Booten in Ostende eingelaufen. Brennstoffübernahme.Keine besonderen Vorkommnisse.
		i.V. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.1. 1600	Ostende	1.und 2.Rotte mit den Booten S.54,S.59.u.S. ausgelaufen. S.57 mußte wegen Stb.Maschinenausfall fest machen.Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.4 A
1915		Boote in Ostende eingelaufen. S.59. Brennstoffübernahme
		i.V. Bielitzer
14.1.	Ostende	Wegen Wetterlage kein Einsatz.S.57 meldete Maschinenanlage klar. Brennstoffübernahme.
		i.V. Bielitzer
15.1.	Ostende	Kein Einsatz S.54,S.57,S.58,S.59 und S.60 Maschinenanlag klar.
		i.V. Bielitzer
	Gesehen: [signature] Kaptlt.u.Flottillenchef.	Gesehen: [signature] K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des S.-Begleitschiffes	"Adolf Lüderitz"- 3. S.-Fl.
	Kommandant:	Kapitänleutnant Möbes
	Angefangen:	1. 1. 1941.
	Abgeschlossen :	15. 1. 194.

Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven D. 50. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. 1. 1941.	Rotterdam Leckhafen	Neujahr nach Sonntagsdienstplan
1930 - 2110		Flakalarm 1/2. Hilpmann.
2.1.	Rotterdam	Ausbildungsdienst, Gefechtsdienst, Geschützreinigeb, Div.Musterung 1/2. Hilpmann.
3.1.	Rotterdam	Komdt. von Urlaub zurück Arbeitsdienst, Zeugausmusterung, Vortrag Löbes
4.1.	Rotterdam	Reinschiff, Backsgeschirrmusterung, Zeugdienst Löbes
5.1.	Rotterdam	Sonntagsdienstplan Löbes
6.1.	Rotterdam	Brennstoffübernahme, Ausbildung- u. Gefechtsdienst Löbes
7.1.	Rotterdam	Arbeits- u. Ausbildungsdienst Komdt.-Musterung Löbes
8.1.	Rotterdam	Jnfant.- Dienst, ärztl. Vortrag Zeugausmusterung Löbes
9.1.	Rotterdam	
1130 - 1215		F.d.T. an Bord Ausbildungsdienst, Geschützreinigen
2000 - 2130		Fliegeralarm
2200 - 2330		Flakalarm Löbes
10.1.	Rotterdam	Ausbildungsdienst, Sport, BB. Wache Kinovorstellung Löbes
11.1.	Rotterdam	Reinschiff, Musterungen in Divisionen Löbes
12.1.	Rotterdam	Spindmusterung, Sonntagsdienstplan Löbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.1.	Rotterdam	Ausbildungsdienst, Stb.Wache Theatervorstellung Löbes
14.1.	Rotterdam	Arbeits- u.Ausbildungsdienst Löbes
15.1.	Rotterdam	Jnf. Dienst, Arbeitsdienst, Zeugdienst
2034 - 2120		Flakalarm
2150 - 2210		Fliegeralrm , Bombenabwurf Hafengebiet. Löbes
		Abgeschlossen 15.1.41. Löbes
		Kapitänleutnant u. Komdt.

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3
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

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

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

des S c h n e l l b o o t s b e g l e i t s c h i f f e s

" A d o l f L ü d e r i t z "

A b s c h n i t t : M a s c h i n e

L e i t e n d e r J n g e n i e u r

K a p i t ä n l e u t n a n t (J n g) W e l s c h

B e g o n n e n : 1.1.41.

A b g e s c h l o s s e n : 15.1.41.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.41 - 5.1.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Vietzke, L.T. i.V.
6.1.41.	Rotterdam	Von Kriegsmarineversorgungsstelle Rotterdam aus Prahm " Sleipnir " 87,000 m^3 Treiböl übernommen: Zeit: 2 1/2 Std. Personal: 1/2 Hilfskessel II große Kesselreinigung begonnen. Vietzke L.T. i.V.
7.1.41- 14.1.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Vietzke L.T. i.V.
15.1.41.	Rotterdam	Hilfskessel II große Kesselreinigung beendet. Vietzke L.T. i.V. Gesehen: Kapitänleutnant u. Komdt.

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

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

Im Berichtsabschnitt ist es zu keinem voll durchgeführten Einsatz gekommen. Vier Versuche, bei denen nach der Wettervorhersage ein Einsatz möglich war und befohlen wurde, schlugen fehl.

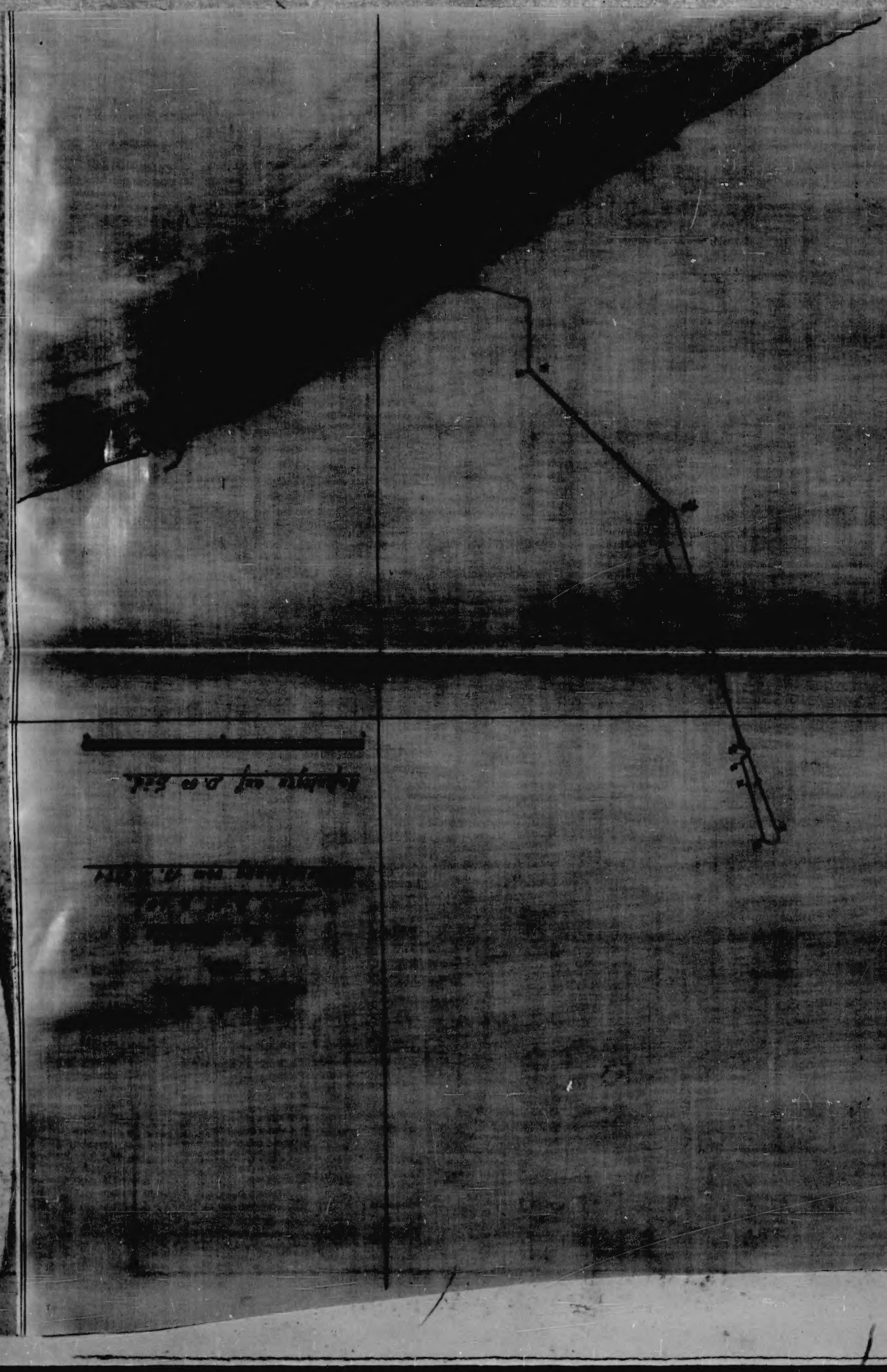
Zu Seite 154,06,00 Uhr:

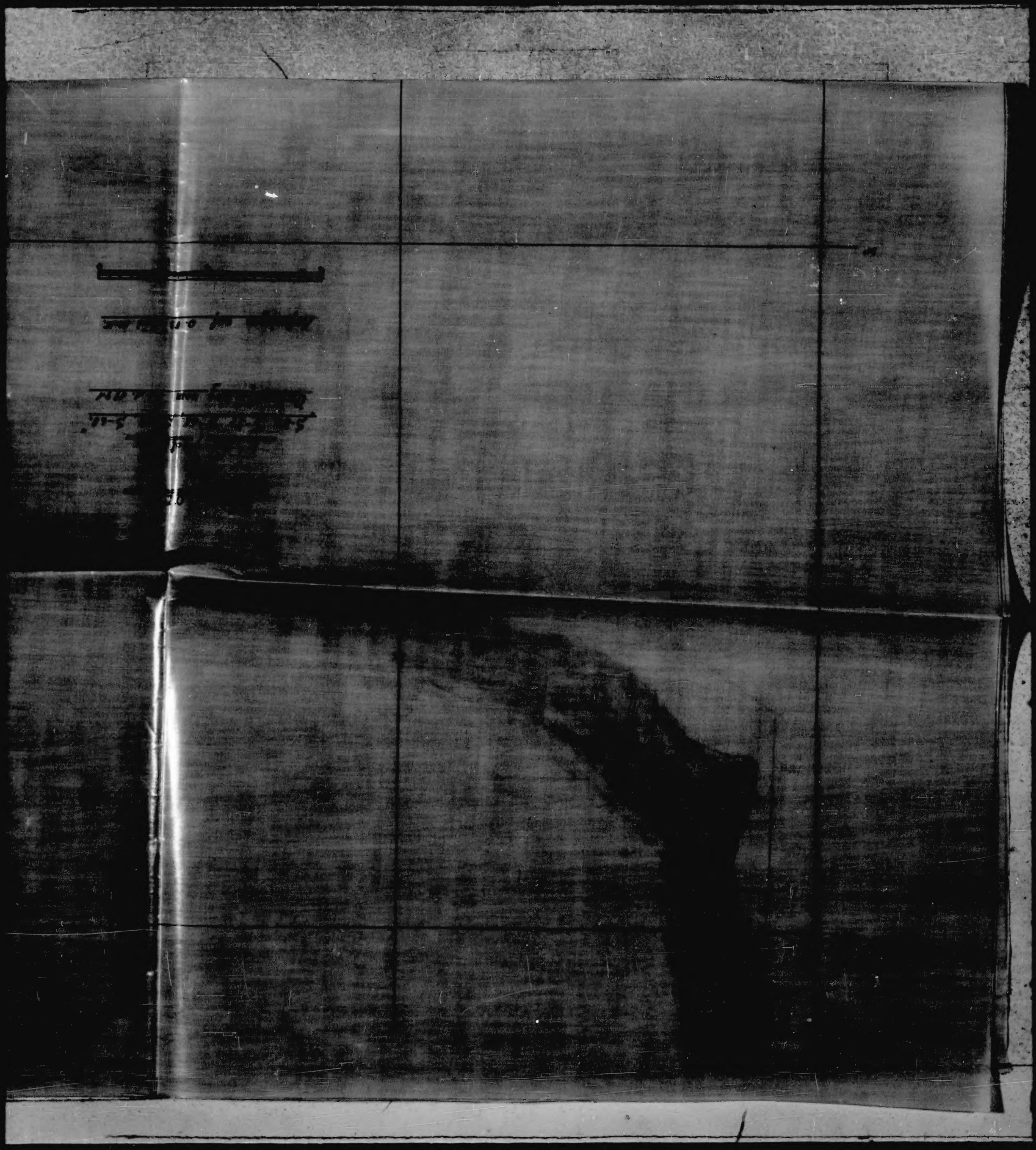
Die Beschießung der Rotte ist an anderer Stelle geklärt und erledigt.

Zu Seite 158:

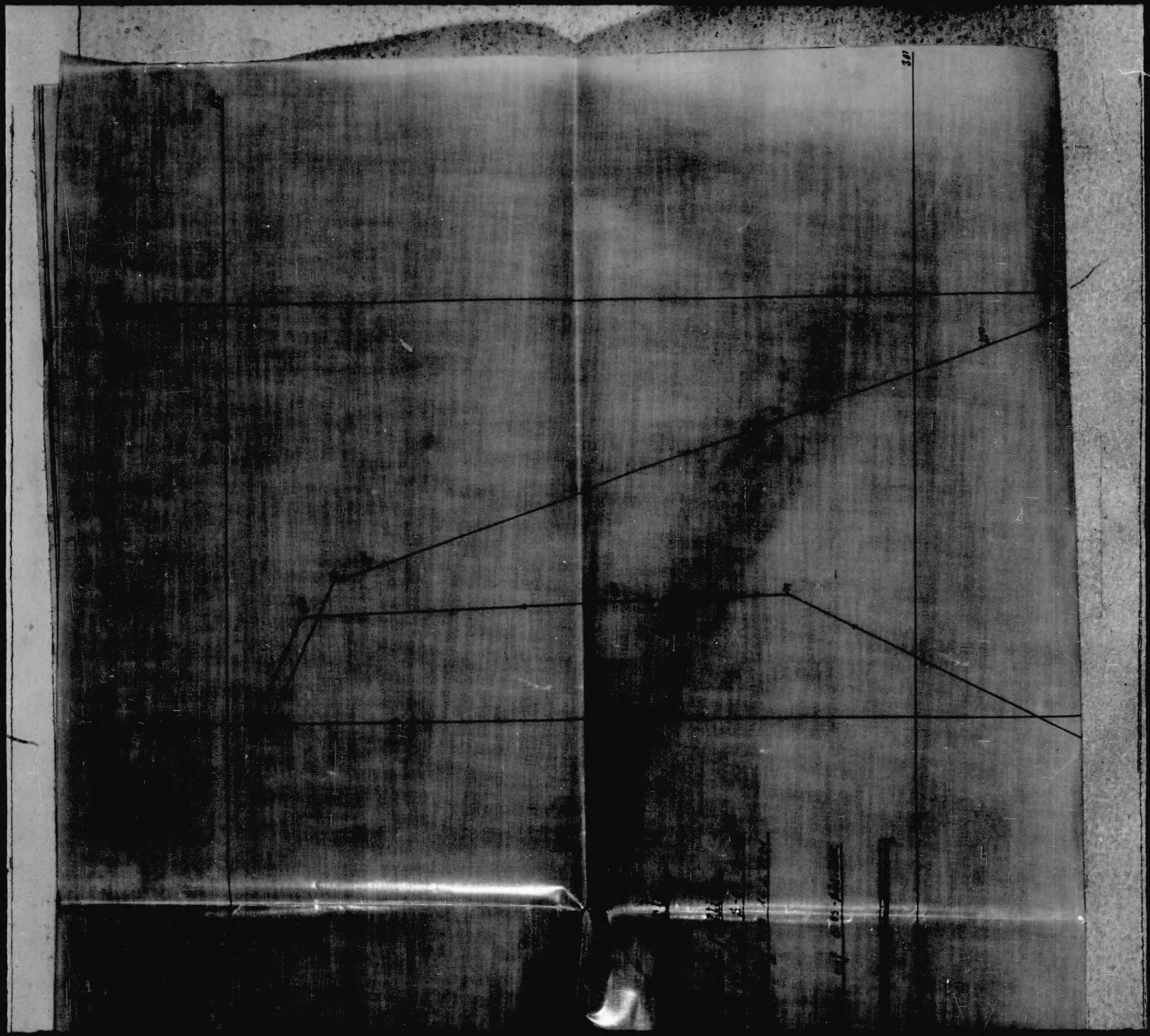
Die Flottille wurde darauf hingewiesen, daß das Kriegstagebuch nicht zur Aufnahme von Änderungs- und Verbesserungsvorschlägen vorgesehen ist, und daß derartige Vorschläge formgerecht vorzulegen sind.

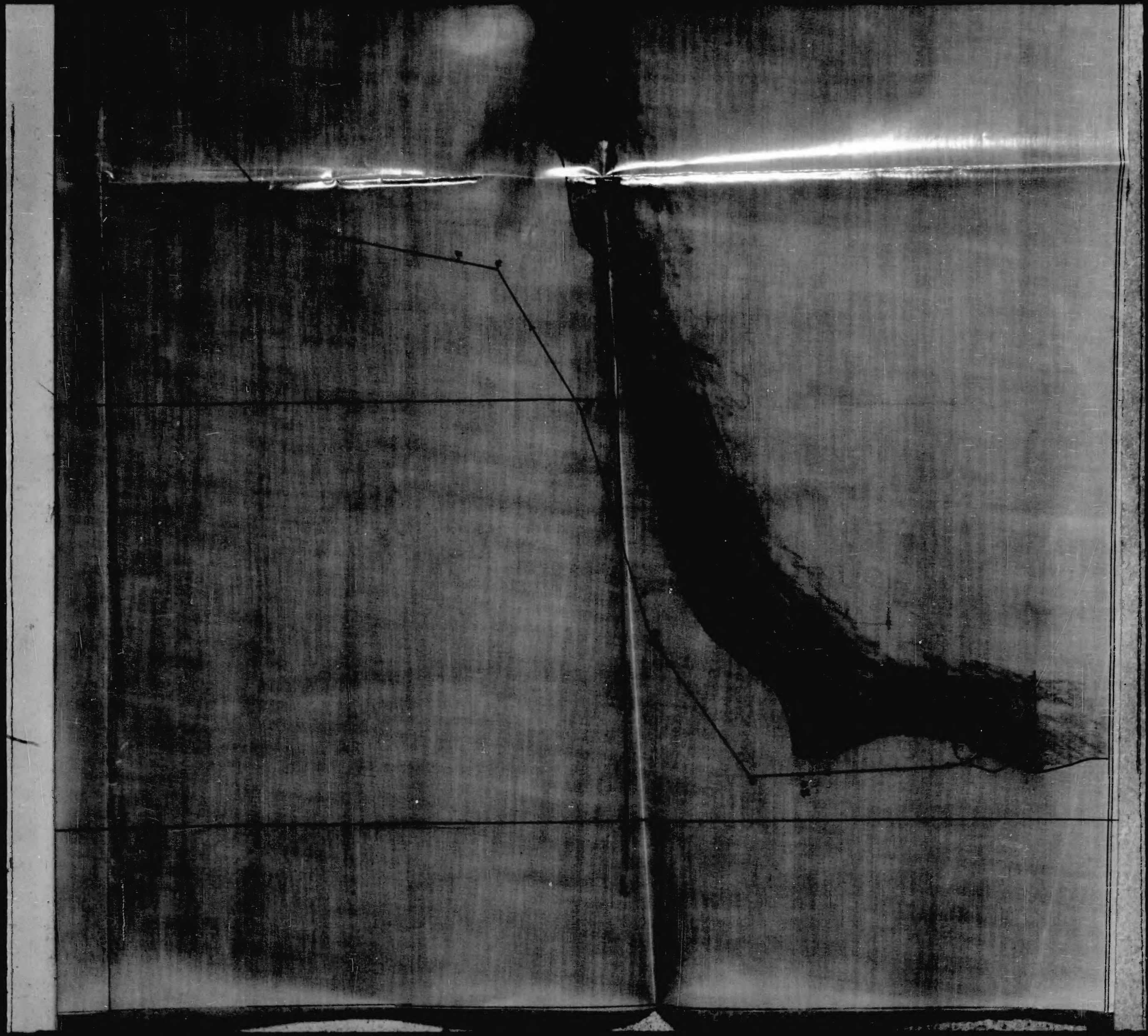
Kapitän zur See



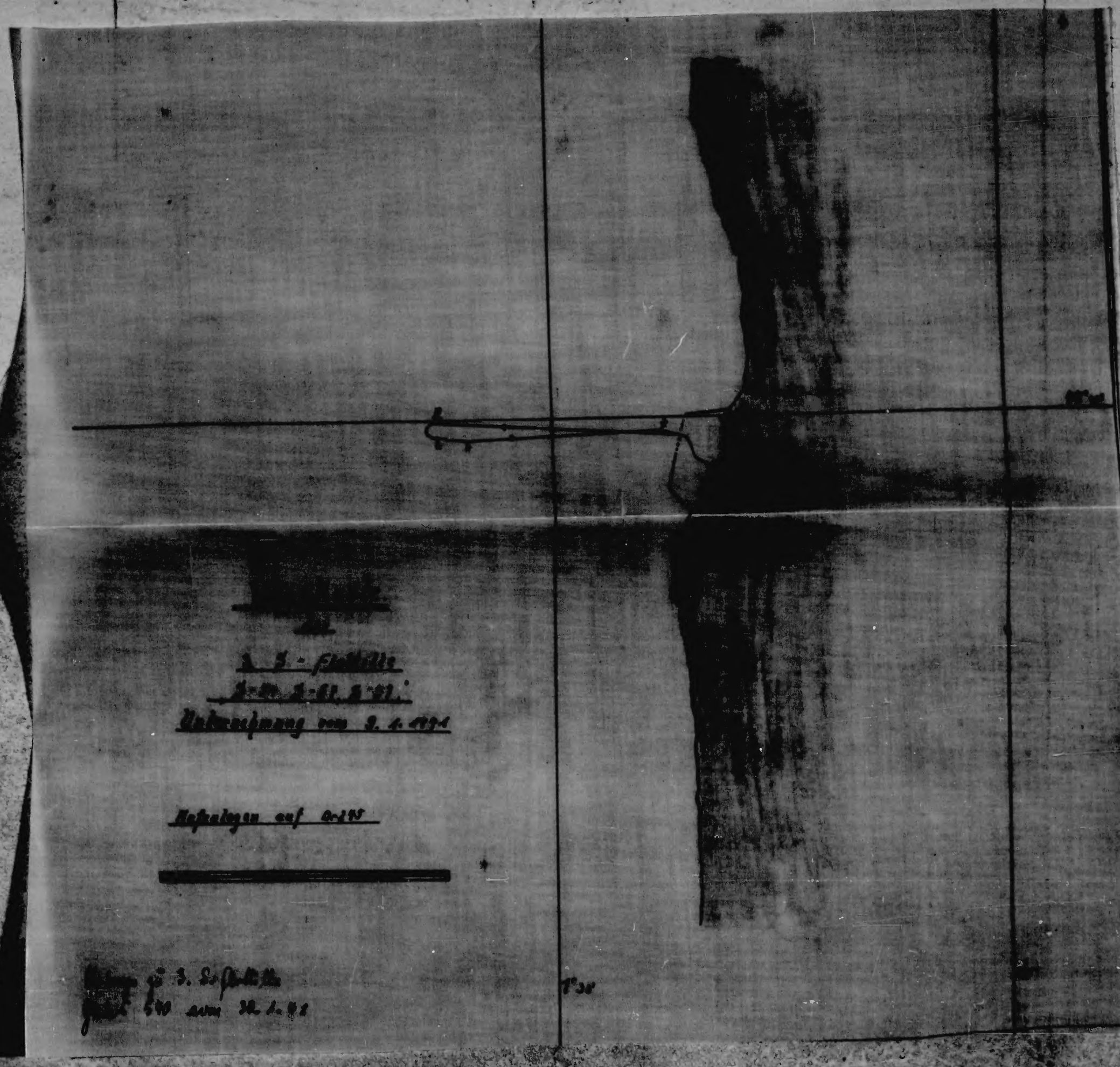


K O D A K S


30'



Anlage zu 3. S.- Flottille
Gkdos. 540 v. 30.1.41



[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. g.Kdos.: 1331/41 A5

Stabsquartier, den 24. März 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nicht zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Anmerkung + Skl. 1 1.SKl 6472/41 g.Kdos.

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
B.-Nr. 6Kdos....450.A3.

An Bord, den 6. März 1941.

Geheim-Kommandosache.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 12. MRZ. 1941
B.-Nr. G. Kdos. 1371
Anl. 1 Ausf. 1

An

das Marine-Gruppenkommando West.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. S-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.1.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando, 2.Admiral der Flotte.
Der erste Admiralstabsoffizier.

1/8 zu 1.Skl 6472 g.Kdos.

An Fr abzugeben

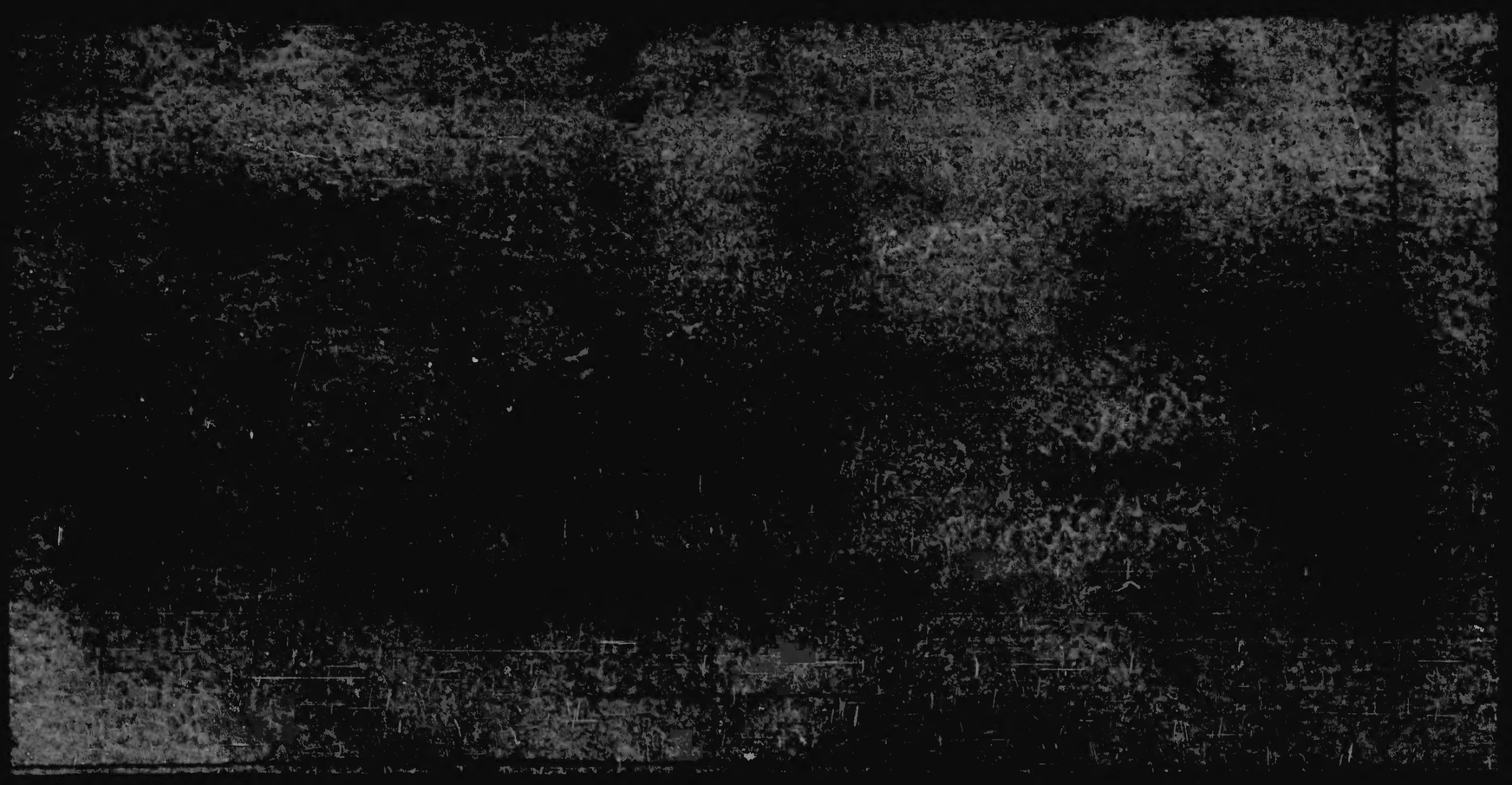
1/8kl
i.A. Iar

L 3

L 1

Ah 30/3

PG-71316-NID



...005...

Kr 8335.

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 6 Wegekarten.

Begonnen: 16.1.41
Abgeschlossen: 31.1.41

THIS DOC
ADMIRALT
AND ITS R
P G
NO PORK

PG/ 71316

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.1. - 31.1.1941.

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 6 Wegekarten.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41316 /IND
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: 16.1.41

Abgeschlossen: 31.1.41

1.SK 638 1 g.Kdos.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.	Ostende	FT von F.d.T.: "3. S.-Flottille Lauer 1. Rotte 2o3o Uhr auf "Igel" Qu. 7666 r.K.M. 2. Rotte Qu. 7663 l.u.. Rückmarsch 23oo Uhr.
16oo		Mit "S 59", "S 54", "S 6o", "S 57" ausgelaufen.
171o		Qu. 8755 u.K.M. Treibminen gesichtet.
173o		2 Wasserbomben zur Übung geworfen, keine Detonation. Der Zündmechanismus der W.B's ist vermutlich durch Seeschlag unbrauchbar geworden. Eine Überholung sämtlicher Wasserbomben nach jeder Unternehmung ist erforderlich.
		M.G. C 3o-Erprobung wegen Frost auf allen Booten verläuft ohnen Störung.
18oo	Ostkante engl. Warngebiet.	Der Wind nimmt zu auf NW 5, in Böen mehr, Seegang 3-4. In der Annahme, daß auf den befohlenen Positionen, die 5-12 sm unter der engl. Küste liegen, ruhiger ist, entschließe ich mich zum Durchhalten. Die Boote setzen teilweise hart ein und nehmen Wasser über.
		Nach Passieren des engl. Warngebietes 2. Rotte entlassen nach Qu. 7666 r.K.M.
19o5		Mit Führerbootsrotte in L rot mit 9 sm Fahrt Position für Lauerstellung Qu. 7663 l.u. angesteuert.
		Ich habe die Positionen der 1. und 2. Rotte während der Unternehmung entgegen dem Operationsbefehl vertauscht, um selbst mit der Führerbootsrotte auf die schwierigere Position unter der Küste zu gehen und die Wetterverhältnisse dicht unter der Küste bei NW-Winden festzustellen.
193o		Beginn der Dämmerung, mehrere Küstenscheinwerfer schwach zu erkennen. Gestoppt, um Dunkelheit abzuwarten. Führerbootsrotte steht auf äußerem Geleitzugweg "Auge".
2o15		Marsch fortgesetzt mit NW-Kurs.
2o27		Aufleuchten des gesamten Nordhorizontes, wahrscheinlich Mündungsfeuer oder detonierende Bomba an Land.
2o41		Schatten in 34o°. U.K.-Befehl an "S 54": " Schatten in 34o°, stoppen!"
2o42		"S 54" meldet ebenfalls Schatten recht voraus. U.K.-Befehl an "S 54": "Führerboot greift an." "S 59" läuft an, Schatten wird als großer Bewacher ausgemacht, der gestoppt liegt.
2o45		Angriff abgebrochen und nach Osten und Norden ausgeholt, um Bewacher unbemerkt zu umgehen. Der FT.-Stationsleiter meldet auf Anfrage, daß in unmittelbarer Nähe FT-Signale abgegeben werden, sodaß er auf der Welle nicht empfangen kann. Ich schließe hieraus, daß der gestoppt liegende Bewacher die Rotte gehorcht hat und Alarmsignale abgibt.
21o5		Ich laufe deshalb - den Bewacher recht achteraus nehmend - auf Südostkurs mit 5 und 9 sm Fahrt ab, um mich abzusetzen.
2115		Bewacher aus Sicht.
2121		Auf Nordkurs gegangen zur Umgehung Bewacher. Boot nimmt sehr viel Wasser über. Waffenver-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wendung ist kaum mehr möglich, da Boot bis zu 4o° schlingert. Doppelgläser kaum mehr zu verwenden.
	Wind NW, Stärke 5-6, Seegang 4, grobe Dünung, sternklare Nacht, gute Sicht.	
2127		Nach kurzer Kurserprobung Vorstoß nach Qu. 7663 l.u. abgebrochen und Rückmarsch befohlen. Mit 9 sm Fahrt auf Ostkurs gegangen.
2142		Artilleriefeuer in 25o°, wahrscheinlich Zerstörer.
2144 bis 2147		Leuchtgranatenfächer in 25o° liegt kurz. Mit hoher Fahrt nach ONO abgelaufen. Wegen beschlagener Doppelgläser kein Schatten auszumachen. "S 54" nach vorübergehendem Nebeln aus Sicht. Wegen zu schlechter Wetterlage Rückmarsch fortgesetzt, zumal aufgehender Mond und wolkenloser Himmel unbemerkte Angriffsmöglichkeiten ausschließen.
		"S 54", das nach Aussichtkommen und Abreißen der U.K.-Verbindung nochmals kurz stoppt, sichtet um 2232 Uhr mehrere Schatten und setzt auf einen Zerstörer der Jervisklasse zum Angriff an, der wegen durchgebrochenen Mondes nicht zur Durchführung kommt.
		Der Angriff der Rotte "S 6o", "S 57" auf einen Zerstörer der Jervisklasse auf nächste Entfernung mißlingt wegen festgefrorener Abzugsgestänge.
223o		Leuchtbombe Bb. achteraus in 3o°.
		Im Einzelnen verweise ich auf die Gefechtsberichte der Kommandanten "S 6o" und "S 57" und auf das Kriegstagebuch des Gruppenführers der 2. Rotte, Kommandant "S 6o".
17.1. o23o		Alle Boote Ostende eingelaufen. FT an F.d.T., Gruppe West: "Alle Boote bis o23o Uhr ein. Führerbootsrotte durch Bewacher Qu. 8441 l.u. abgedrängt. 2142 Uhr L.G.-Fächer in 23o°. Nach Osten abgelaufen und wegen NW 5-6, Seegang 4 und grober Dünung Rückmarsch angetreten. Leuchtbombe Qu. 8446. Mehrere Flugzeuge auf Geleitzugweg. "S 54" Qu. 7666 r.K.M. 2237 Uhr 3 Zerstörer und westlich davon 2 große Schatten gesichtet. Angriff auf 1 Zerstörer Jervis-Klasse mißlang wegen vorzeitigen Entdecktwerdens. "S 54" gejagt und beschossen. Rotte "S 6o", "S 57" vorher 2143 Uhr Qu. 7666 r.K.M. Angriff auf alleinfahrenden Zerstörer Jervis-Klasse auf 3oo m mißlungen wegen festgefrorener Abzugsgestänge. Rotte beschossen und gejagt bis Qu. 8444 r.K.M. Anschließend Rückmarsch wegen Wetterlage. Beim Anmarsch Qu. 8444 mehrere Küstenscheinwerfer. "Qu. 8755 u.K.M. Treibminen gesichtet." An F.d.T. gemeldet, daß die Zeit für Einnahme der Lauerstellungen auf 21oo Uhr verschoben werden muß, da es um 2o15 Uhr erst einigermaßen dunkel geworden ist.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1330		FT von F.d.T.: "S.-Flottillen 17.1. Ruhe."
18.1. 1130	Ostende	FT von F.d.T.: "18.1. Ruhe wegen Wetterlage." "S 58" wieder K.B. nach Eintreffen stellvertretender Kommandant Oblt.z.S. Priebe.
19.1. 1230	Ostende	FT von F.d.T.: "1., 2., 3.-S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage."
20.1. 1500	Ostende	FT von F.d.T.: "S.-Flottillen wegen Wetterlage 20. und 21.1. kein Einsatz." Fahrt Flottillenchef nach Rotterdam zwecks Besprechung Hafenbauamt Rotterdam über S.-Bootsunterstände. Ergebnis: 1.) Raumeinteilung der Unterstände im Entwurf festgelegt. 2.) Termin Fertigstellung etwa Ende Mai- Anfang Juni 1941.
21.1.	Ostende	Nichts Besonderes.
22.1. 1300	Ostende	FT von F.d.T.: "2. S.-Flottille mit 1 Boot der 3. S.-Flottille 1700 Uhr Sofortbereitschaft 1. und 3. S.-Flottille kein Einsatz."
1800		FT von F.d.T.: "2. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage."
23.1. 1300	Ostende	FT von F.d.T.: "3. S.-Flottille Lauer 1. Gruppe 2100 Uhr auf "Igel" Qu. 7666 r.K.M. 2. Rotte 2130 auf "Aku" Qu. 7663 1.u."
1330		FT von F.d.T.: "Rückmarsch 0300 Uhr. 4 Torpedos. LM- Tafel 5."
1400		FT von F.d.T.: "Quadrate zwischen 52°00' bis 52°24' Nord und 03°00' bis 03°20' Ost gesperrt."
1500		FT von F.d.T.: "Eigener Verband heute Nacht über Rot 6, 8464, 8556, Hoek."
1600		FT von F.d.T.: "In Nacht zu 24.1. eigene Unternehmung, 1 Zerstörer, 2 T.-Boote zwischen 51° 50' Nord, 52°30' Nord und 3° Ost, 4° Ost. Rückmarsch Weg Rosa beabsichtigt."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1700	Belgische Küste, Wind O, Stärke 1, Seegang 1, bedeckt, stark diesig, Sicht 2000 m.	Mit "S 58", "S 59", "S 54", "S 57" Ostende aus. "S 60" konnte wegen Ausfall einer Maschine (Wasser im Zylinder) erst 1740 Uhr auslaufen. Da das Boot bei Tonne Kwintebank noch nicht in Sicht war, ließ ich "S 57" und "S 54" bei Tonne K.W., um "S 60" gegf. aufzunehmen und lief mit "S 58" und "S 59" weiter, um nicht noch mehr Zeit beim Warten auf "S 60" zu verlieren und noch einigermaßen zeitgerecht auf Position zu kommen. Ich Ließ die Boote "S 57" und "S 54" zurück, damit ggfs. bei Nichtklarwerden von "S 60" eine Rotte die östliche Position besetzen konnte. Andernfalls wäre bei Nichtklarwerden von "S 60" auch "S 57" als alleinfahrendes Boot für die gesamte Unternehmung ausgefallen, wodurch die eine Position völlig unbesetzt geblieben wäre. Ferner änderte ich wegen der Verzögerung durch "S 60" den Operationsbefehl des F.d.T. ab und ging mit der Führerbootsrotte nach Qu. 7663 1. u. und ließ die 2. Rotte die nähere Position Qu. 7666 r.K.M. einnehmen.
1755		Fliegeralarm, eigenes Bombenflugzeug.
2020		Mit 9 sm Fahrt in L rot Qu. 7663 1.u. angesteuert.
2100		FT von F.d.T.: "Geleitzug von Süden, Weg unbekannt, Position halten.
2132		Mündungsfeuer in 300°.
2134 bis 2138		Leuchtgranatenfächer in 300°, 3-5 sm ab.
2144		Mündungsfeuer in 320°, anschließend Leuchtgranatenfächer.
		Wegen schlechter Sicht nochmals vorübergehend gestoppt.
2200		FT von Gruppe West: "Englische Schnellboote auslaufen Harwich Richtung Sunk-Feuerschiff heute Abend. Keine Uhrzeitangabe."
2222	Wind O, Stärke 2, Seegang 1-2, stark	Leuchtgranatenfächer Bb. querab in 180°, 3-5 sm ab.
2238	diesig, Sicht 500 -	Leuchtgranatenfächer in 180°.
2250	1000 m.	Mündungsfeuer in 0°.
	F. und der 2. Rotte 3. S.-Flottille	Da sowohl im Norden als auch im Süden Feindberührung der 2. S.-Flottille vorliegen muß und kein Funksignal eingeht, bin ich der Überzeugung, daß es sich um eine Zerstörerüberwachung auf "Igel" handelt. Ich setze deshalb den Marsch ins befohlene Quadrat fort. Wegen Diesigkeit und ~~zeitweisen~~ Nebels muß mehrfach gestoppt werden.
2320		Lauerstellung in Qu. 7663 1.u. eingenommen. Verzögerung durch vorübergehenden Maschinenausfall "S 60" und schlechter Sicht mit Nebel unter der Küste.

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
24.1. 0030	Teilweise Nebel, Sicht 200 - 500 m.	Weitere Sichtverschlechterung, Rottenmann auf 200 m teilweise aus Sicht gekommen. Deshalb wieder nach Osten auf "Igel" gegangen, wo bessere Sichtverhältnisse herrschten. Bei dieser Wetterlage ist das Fahren eines Geleitzuges auf "Aku" nach meiner Ansicht sowieso unmöglich.
0100		FT Kr.Kr. von Gruppe West: "Von ausgelaufenen 3 engl. Schnellbooten 2 zusammengestoßen. Alle eingelaufen Harwich.
0105		Lauerstellung Qu. 8441 l.u. bei Tonne 54 F eingenommen.
0245	Wind NO, Stärke 2-3, Seegang 2, bedeckt, diesig, Sicht 500-1000 m.	Nichts gesichtet, Rückmarsch angetreten. "S 59" mehrfach infolge schlechter Sicht verloren. Durch Schießen weißer Sterne bekommt Boot wieder Fühlung und hängt sich an.
0506		FT von "S 60" an "S 57": "Standort melden."
0546		Wegen Diesigkeit und Nebel - Sicht kaum 100 - 200 m - vor Ostende geankert.
0630		FT an F.d.T.: " Wegen Nebel vor Ostende geankert."
0834		FT von "S 60": "S 60", S 54", "S 57" bis 0730 Uhr Ostende ein.
0930		Anker gelichtet.
1000		Ostende eingelaufen.
1339		FT an F.d.T., Gruppe West: " Bis 1000 Uhr mit allen Booten ein. Wegen Maschinenausfall "S 60" 2. Rotte erst 2130 Uhr auf Position. 1. Rotte wegen diesigen Wetters Qu. 7663 l.u. erst 2330 Uhr erreicht. 2130 Uhr Leuchtgranatenfächer im Norden. 2238 Uhr Leuchtgranatenfächer im Süden auf 2. Rotte nach Fehlschuß "S 57" auf einen Zerstörer der Jervis-Klasse auf 400 m. Sicht wegen Diesigkeit und Nebel zwischen 400 - 1000m. Sonst nichts gesichtet."
1327		Ich verweise auf das Kriegstagebuch des Gruppenführers der 2. Rotte, Kommandant "S 60", und auf den Gefechtsbericht des Kommandanten "S 57", der auf einen Zerstörer zum Überraschungsschuß kam. Leider wurde kein Treffer erzielt. Ein Angriff bei den an der englischen Küste vorherrschenden schlechten Sichtverhältnissen versprach wenig Aussicht auf Erfolg. Auf dem äußeren Küstenweg "Aku" war wegen der geringen Sichtweite an einen Angriff nicht zu denken. FT von F.d.T. "S.-Flottillen 24.1. Ruhe."
25.1. 1125	Ostende	FT von F.d.T.: "Alle S.-Flottillen 1500 Uhr 2-stündige Bereitschaft."
1430		FT von F.d.T.: "2115 Uhr Lauer 1. S.-Flott. 3 Rotten auf "Igel" in Qu. 8417. 3. S.-Flott. 2 Rotten bei und südlich "Beta", Rotte "S 30" auf "Milz" nördlich "Beta". Rottenabstände etwa 2 sm."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit F.d.T. A1 gesprochen, daß bei dieser engen Aufstellung erhebliche Rammpositionen geschaffen werden insbesondere bei den augenblicklichen schlechten Sichtverhältnissen. Rottenaufstellung wird ggfs. an Ort und Stelle der Lage entsprechend erweitert. Die Zweckmäßigkeit dieser engen Aufstellung muß m.E. in klarer Nacht erprobt werden, wobei ich Rottenabstände von 3-4 sm für zweckmäßig halte.
1655		FT von F.d.T.: "Wegen Wetter neue Positionen: 3. S.-Flottille Qu. 7666 r.u., Qu. 8441 l.u.. 1. S.-Flott. 1. und 2. Rotte südlich und nördlich "Pi". 3. Rotte südlich "Gamma". Rotte "S 30" "Milz" nördlich "Beta"."
1700		Mit "S 59", "S 54", "S 60", "S 57", "S 58" 1700 Uhr Ostende ausgelaufen. "S 58" zur Verfügung 2. S.-Flottille.
1720		Vor Ostendebanktonne kehrtgemacht wegen ONO 5, Seegang 3, grober Dünung und Diesigkeit. Sicht 500 m.
1853		FT an F.d.T., Gruppe West: "Mit allen Booten 1745 Uhr ein. Wegen Seegang 3, Diesigkeit und grober Dünung kehrtgemacht.
26.1. 1132	Ostende	FT von F.d.T.: "26.1. kein Einsatz wegen Wetterlage."
27.1. 1201	Ostende	FT von F.d.T. "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
28.1. 1233	Ostende	FT von F.d.T.: "2. und 3. S.-Flottille Ruhe."
29.1. 1227	Ostende	FT von F.d.T.: "29.1. kein Einsatz wegen Wetterlage.
30.1. 1450	Ostende	FT von F.d.T.: "Wegen Wetterlage kein Einsatz."
31.1. 1215	Ostende	FT von F.d.T.: "3. S.-Flottille beschleunigt Boulogne verlegen für heutigen Nachteinsatz."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1220		FT von F,d.T.: "1. und 2. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage."
1430	Belgisch-französische Küste, Wind ONO, Stärke 4-5, Seegang 3, diesig, Sicht 1-2 sm.	Mit "S 59", "S 54", "S 58", "S 60", "S 57" Ostende ausgelaufen zum Marsch nach Boulogne.
1800		Boulogne eingelaufen.
2000		Besprechung mit F.d.T. A1: 3. S.-Flottille soll in der 2. Nachthälfte wegen günstiger Wettervorhersage im Kanalgebiet zwischen Beachy Head und Dover auftreten.
2100		Kr.-Fernschreiben von F.d.T.: "3. S.-Flottille 2400 Uhr Boulogne aus. 0200 Uhr Lydd Feuerschiff. Bis 0500 Uhr 1. Rotte nach Westen, 2. Rotte bei Dungeness. Ab 0500 Uhr Vorstoß bis vor Dover, bei Hellwerden Weg Rosa 14 nach Ostende. Bewacher angreifen, falls keine Feindberührung, Rückkehr nach Boulogne.
		Kpt.z.S.
1.2. 0000		Mit allen Booten Boulogne ausgelaufen. Sicht im Hafen 800 m.
0015		Nach Passieren Molenköpfe derartige Sichtverschlechterung, daß Rottenboot auf 50-100m aus Sicht ist. Ich entschließe mich zur Umkehr. U.K.-Befehl: "Auf der Stelle kehrtmachen. Bei diesem Manöver kommt "S 57" vor den Molenköpfen des Innenhafens aus dem Fahrwasser heraus und hat vor der Nordmole bei gestoppten Maschinen und Fahrt achteraus leichte Grundberührung mit der Bb. und Mittelschraube. Das Boot kommt, da um 2351 Uhr Niedrigwasser gewesen war, um 0045 Uhr bei auflaufendem Wasser schnell wieder frei. "S 57" außer K.B.
0100		Alle Boote fest.
"		FT an F.d.T., Gruppe West: "Kurz nach dem Auslaufen wegen Nebel kehrtgemacht. "S 57" wegen leichter Grundberührung außer K.B."
		Die Sichtverhältnisse über See waren infolge der Diesigkeit seit dem 23.1. äußerst schlecht. Das Aufrollen von Bewachern im Seegebiet Beachy Head - Dover läßt sich in Nächten mit unter 2000 - 3000 m Sicht nicht durchführen. An F.d.T. gemeldet, daß für diese Unternehmung Sichtbesserung abgewartet werden muß.
		Kpt.z.S.

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootes "S 60"

Kommandant: Oberleutnant zur See Wuppermann.

Gruppenführer 2. Rotte.

Begonnen: 16.1.41

Abgeschlossen: 17.1.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1. 1907	Wind NW 2-3, Seegang 1, bedeckt, gute Sicht.	2. Rotte mit "S 6o" und "S 57" "I.P.". Mrsch zur befohlenen Lauerstellung Qu. 7666 R.K.M. Tonne 54 E Bb. voraus.
1945		Mehrere Scheinwerfer voraus zu erkennen.
1950		
2o15	Wind NW 3-4, Seegang 3, gute Sicht.	2. Rotte auf Position Qu. 7666 r.K.M.
2o25		Schlingerndes Boot erschwert die Beobachtung. In rw. 33o° Detonation (wahrscheinlich Bombe). "S 57" hat keinen Schieber im Hilfsauspuff, muß daher Hilfsmaschinen laufen lassen.
21o8		In rw. 3o° heller Schein am Horizont.
2133	Wind NW, Stärke 5, Seegang 4, grobe	Weiterer Vorstoß geplant. Zunächst mit rw.21o°
2137	Dünung xx	To. 54 E (genauer Abgangsort) "Mitte K.F". Schatten an Bb. voraus. U.K.-Befehl an "S 57": "S.T., Schatten an Bb., L rot."
2138		Schatten als Zerstörer erkannt, Gegnerbug rechts, Lage 8o°, Fahrt 3-5 sm.
		Mitte 2x K.F. Boote setzen zum Angriff an. Bei gestopptem Boot Kurs halten nicht möglich.
2139		"S 6o" geht bis auf 5oo m heran. Abfeuerungsversager.
214o		Erneuter Schuß (3oo m). Stb. u. Bb. Abfeuerungsversager.
2141		Mit nördlichem Kurs, hoher Fahrt und Nebelverwendung abgelaufen. Boote werden gejagt. Zerstörer schießt 6 Doppelsalven und 2 L.G.-Fächer. Dann mehrere 4 cm Salven.
2147		Zerstörer schießt Doppelsalve und 2 L.G.-Fächer
215o	Wind NW, Stärke 5-6, Seegang 4, gute Sicht.	2. Rotte tritt Rückmarsch wegen Wetterlage und Störung an Torpedoabfeuerung an.
2227		Flugzeug in ca. looo m Höhe, Kurs rw. 29o°.
2231		Bb. achteraus ein roter Leuchtkörper, der mehrere Minuten am Himmel steht.
		xx (Siehe Gefechtsbericht).
		Wuppermann
17.1. 0145		Ostende Banktonne (westlich) Stb. passiert.
o2oo		Strombank Heultonne Stb. passiert.
o211		Mole einlaufend passiert.
o225		Ostende festgemacht.
		Dann Gründe der Versager festgestellt:
		Bb. Rohr: Durch überkommendes vereistes Spritzwasser ist ein Teil des hinteren Abzuggestänges festgefroren.
		St.B.- Rohr: Durch Arbeiten des Bootes in der See hat sich das Abzugsgestänge ~~und~~ in einem Lager geklemmt. Das Abzugsgestänge muß in der Werft gerichtet werden. (Siehe S 56). Bis dahin muß mit gelockertem Lager gefahren werden.
		Wuppermann

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Rotte stand ebenso wie die Führerbootsrotte bei eben beendeter Dämmerung auf Position. Leider war dem Angriff von "S 6o" kein Erfolg beschieden wegen der Störungen an beiden Abzugsgestängen. Der Jagd durch den Zerstörer hat sich die Rotte bei dem günstig stehenden Wind geschickt entzogen. Das Boot "S 57" kam nicht mehr zum Schuß, da es den Zerstörer zu-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nächst als eigenes Schnellboot ansah und nach Erkennen des Zerstörers wegen Artilleriebeschuß abdrehen mußte.
		Kapitänleutnant.

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

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

des

Schnellbootes "S 60"

Kommandant: Oberleutnant zur See W u p p e r m a n n.

Gruppenführer der 2. Rotte.

Begonnen: 23.1.41

Abgeschlossen: 24.1.41

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.1.	Ostende	
1715		Seeklar. Boote laufen bis auf "S 6o", da M.B.- Bb. Maschinen unklar, aus.
1742		"S 6o" Stb. Maschine klar, mit 2 Maschinen abgelegt, da Bb. Maschinen voraussichtlich in einer halben Stunde klar.
183o	Wind O, Stärke 1, Seegang O, bedeckt, mittlere Sicht.	Bei Heultonne K.W. Maschine wieder klar. "S 6o" nimmt die Rotte "S 54", "S 57" auf. Marsch ins Operationsgebiet.
1954 bis 2o35		Warngebiet mit rw. 33o° passiert, Fahrt 3o sm.
2o42	Wind O, Stärke 2, See-	
2loo bis 211o	gang 2, bedeckt, mittlere Sicht, Dunst.	Kurs rw. 284°, Fahrt 15 sm, Keilformation. "S 6o" und "S 57" liegen gestoppt, um auf "S 54" zu warten, das weit achteraus gesackt ist (UK.-Versager). Das Boot ist, obwohl es nurm mit einer Maschine fährt, sehr weit zu hören. Weitermarsch auf befohlene Anfangsstellung Qu. 7666 r.K.M., Fahrt 9 sm.
213o bis 2144		Starkes Flakfeuer in nordwestlicher Richtung, dann L.G.-Fächer. M.G.-Feuer zu hören. Boote stoppen auf äußerem Dampferweg wegen der sehr großen Horchmöglichkeiten.
215o		Schnelles Motorengeräusch in 17o°, geht nach Norden weg, vermutlich feindliches Schnellboot, da das Geräusch für einen Zerstörer zu dumpf.
2215		Geräusche in 35o° rw.
2217		Schmaler Schatten an Stb. voraus, in rw. 35o°
2218		Torpedowaffe Achtung! Gegnerbug links, spitze Lage. U.K.-Spruch an die anderen Boote: "Schatten in 35o°". Gleichzeitig schießt "S 57", das an Stb. stehende Boot, einen Torpedo und läuft mit sehr hoher Fahrt nach Nordosten ab. Die anderen Boote daher auch zum Abdrehen gezwungen. Torpedo "S 57" Fehlschuß. Entfernung 8oo - 1ooo Meter.
2219		"S 6o", "S 54" laufen zunächst nach Südwesten, dann nach Süden ab. U.K.-Befehl: "Zerstörer erneut angreifen."
222o		U.K.-Befehl: "Mittel L.F., da "S 54" weiter mit hoher Fahrt abläuft. U.K. ist ~~nicht~~ abgerissen. Gehe auf eine Maschine. Zerstörer Bb. achteraus, L.G.-Fächer und Fla.-Salven in südlicher Richtung. Laufe mit 24sm unter Nebelverwendung nach Südwesten.
2224		Gehe auf 15 sm und stoppe.
2225		Drehe nach Bb. auf.
2227		Zerstörer kommt in rw. 29o° aus dem Dunst, zeigt spitze Silhouette.
2229		Laufe mit 9 sm vor dem Zerstörer her, glaube nicht gesehen zu werden.
223o		A.K., da Zerstörer wieder weit liegenden L.G.-Fächer geschossen hat, unter Nebelverwendung nach Südosten.
2232		Stoppe.
2234		Fla.-Schüsse genau in meiner Richtung, ohne daß Mündungsfeuer zu beobachten ist. Dann erneuter L.G.-Fächer.
2235		Gehe auf 9 sm, Kurs Nord.
2239		Stoppe, um wieder zu horchen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2301		Kurs auf Position genommen.
2311		Stoppe, Geräusch achteraus, in rw. 9o°.
2350		Motorengeräusche auf Ost - West Kurs vorbeiziehend, vermutlich eigenes Schnellboot, jedoch keine Antwort auf U.K.
24.1.	Wind Ost, Stärke 2-3,	
oooo	Seegang 1-2, bedeckt, schlechte Sicht.	"S 54" meldet sich auf U.K. Es hatte den Zerstörer keinmal gesehen und war weiter nach Süden abgelaufen, um dann über Osten nach Norden wieder auf Position zu gehen. Da mittlerweile etwas See aufgekommen ist, k können sich die Boote nicht mehr gegenseitig horchen und es ist erst um o2oo Uhr möglich durch Abschießen eines weißen Sternes aneinander Fühlung zu nehmen.
o2oo	Wind SzO, Stärke 2-3,	
Seegang	1-2, bedeckt, diesig, mittlere Sicht.	
o24o		"S 6o", "S 54" treten Rückmarsch an. Von "S 57" wurde nichts mehr gehört. Ich fragte daher um o445 Uhr mit F.T. Standort an, erhielt jedoch keine Antwort mehr, da "S 57" um o5oo Uhr Ostende fest war. Es war nach seinem Ablaufen von dem Zerstörer nicht wieder auf die alte Position gegangen, sondern zur Tonne 54 P und hatte den Rückmarsch um o14o Uhr angetreten. (Siehe Gefechtsbericht "S 57").
o33o bis		Warngebiet mit rw. 15o° passiert.
o41o		Middelkerkebank-Tonne passiert.
o6oo		Strombanktonne passiert.
o652		Ostende festgemacht.
o73o		

Bemerkungen:

1.) Die Wetterlage im Operationsgebiet war bis 24oo Uhr derart (schlechte bis sehr schlechte Sicht, jedoch kein Nebel, ruhige See, Wind Ost, Stärke 1), daß man jedes Fahrzeug zunächst mit dem Ohr und dann mit dem Auge wahrnahm. Daher waren die Boote frühzeitig gezwungen- noch vor Erreichen der Position - zu stoppen. Außerdem war der Vormarsch der Gruppe durch den Maschinenausfall "S 6o" um 45 Min. verzögert worden. Diese Umstände und das Zusammentreffen mit dem engl. Zerstörer machten ein genaues Einnehmen der Position unmöglich.

2.) Der Zerstörer kam in einem Fall auf die völlig still liegenden Boote und in mehreren Fällen auf das gestoppt liegende "S 6o" mit spitzer Silhouette, Fahrt stets etwa 9-12 sm, zu. Dieses kann nicht jedes Mal Zufall gewesen sein. Daher vermute ich, daß der Zerstörer eine Art D.T.-Gerät hatte.

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

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Das rechtzeitige Einnehmen der Position war wegen des Maschinenausfalls auf "S 60" und der schlechten Sichtverhältnisse westlich des Warngebietes nicht möglich.

Bei dem Flakfeuer und Leuchtgranatenfächer um 2130h handelt es sich um Feindberührung der 2. S.-Flottille mit engl. Zerstörern im Qu. 8417 nördlich Punkt "Beta".

Die Sichtverhältnisse waren für den Angriff denkbar ungeeignet, da jedes Fahrzeug zunächst mit dem Ohr durch die Turbolüftergeräusche und erst 1 - 2 Minuten später mit dem Auge festgestellt werden konnte. Zufällige Schußgelegenheiten mußten daher zur Vermeidung von Rammpositionen sofort ausgenutzt werden. Leider wurde der Torpedo von "S 57" zum Fehlschuß. Beim Schuß auf den Drehpunkt muß immer vor dem Bug des Gegners abgekommen werden, da sonst stets Fehlschüsse achtern erzielt werden.

Das Auftreten der Zerstörer der Jervis-Klasse seitmetwa 4 Wochen läßt die Vermutung zu, daß diese modernen Zerstörer, die mit 4 - 12cm Geschützen in Doppellafette auf der Back für die Schnellbootsjagd hervorragend geeignet sind, mit einer Art Dete- Gerät ausgerüstet und dadurch in der Lage sind, die Schnellbootsüberwachung in dem ihnen zugewiesenen Seegebiet noch gründlicher durchzuführen. Weitere Anhaltspunkte für das Vorhandensein eines Dete- Gerätes liegen jedoch nicht vor. Weitere Erfahrungen bei Gefechtsberührung mit Zerstörern werden hier endgültige Aufklärung bringen.

Wenn die Schnellbootsabwehr durch die engl. Zerstörer in dem vergangenen Vierteljahr erheblich an Wirksamkeit zugenommen hat, so ist der Einbau des Dete- Gerätes auf den Schnellbooten um so dringender. Es kommt darauf an, daß das Schnellboot den Zerstörer zuerst sichtet bzw. ortet.

Kapitänleutnant.

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

Kriegstagebuch

DER

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt - Maschine -

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

Begonnen: 16.1.1941
Abgeschlossen: 31.1.1941.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.41	Ostende	
1600		Einsatz der Boote S.54,S.57,S.59 und S.60 S.58 Maschinenbereitschaft.
1800		Wegen Wetterlage in Ostende eingelaufen. i.V. Bielitzer
17.1.	Ostende	Wegen Wetterlage kein Einsatz.Maschinendienst und Brennstoffübernahme. i.V. Bielitzer
18.1.	Ostende	
1600		Einsatzbefehl für S.54,S.57,S.59 u. S.60. S.58 Maschinenbereitschaft.
2140		S.60 stieß auf einen Zerstörer.Boot wurde gejagt und beschossen.Treffer wurden nicht erzielt.Maschinen liefen 10 Minuten AK. i.V. Bielitzer
19.1.	Ostende	
0230		Von Feindfahrt eingelaufen.Alle Boote klar. Ruhe! Kein Einsatz. Bielitzer
20.1.	Ostende	Kein Einsatz.Brennstoffergänzung Maschinendienst. i.V. Bielitzer
21.1.	Ostende	Kein Einsatz. i.V. Bielitzer
22.1.	Ostende	
1700		Sofortige Bereitschaft i.V. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.1.	Ostende	S.60 ~~außer K.B.~~ vorübergehender Ausfall Bb. Maschine. Siehe Störungsmeldung S.60 Lfd.Nr.2.A.
1700		S.58,S.59,S.54 und S.57 aus Ostende ausgelaufen
1740		S.60 mit 2 Maschinen ausgelaufen.Störung an Bb.-Maschine wurde während des Anmarschweges vom Maschinenpersonal beseitigt.
1830		S 60 mit drei Maschinen klar.Anschliessend Feindfahrt mit S 54 und S 57 fortgesetzt. i.V. Bielitzer
24.1.	In Ostende	
1000		Boote S 54 ,S 57, S 58, S 59 u. S 60 eingelaufen. Brennstoffübernahme.Keine Vorkommnisse. i.V. Bielitzer
25.1.	Ostende	Alle S-Boote 2-stündige Bereitschaft.
1500		
1700		Mit S 54, S 57, S 59 u. S 60 Ostende augelaufen S 58 zur Verfügung 2. S-Flottille.
1745		Wegen Wetterlage eingelaufen. i.V. Bielitzer
26.1. bis 29.1.	Ostende	Wegen Wetterlage kein Einsatz.Maschinendienst und Brennstoffübernahme.Keine besonderen Ereignisse. i.V. Bielitzer
30.1.	Ostende	Kein Einsatz wegen Wetterlage. i.V. Bielitzer
31.1.	Ostende	
1215		Befehl:3.S.-Flottille beschleunigt nach Boulogne verlegen.
1430		Boote:S.54,S.57,S58,S.59 und S.60 Ostende ausgelaufen zum Marsch nach Boulogne.
1800	Boulogne	eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.1. 2400	Boulogne	3.S.-Flottille mit den Booten:S.54,S57,S.58, S.59 u.S.60 zur Unternehmung aus Boulogne ausgelaufen. i.V. Bielitzer
1.2. 0015	Boulogne	Boote laufen wegen schlechter Sicht ein. S.57 kommt vor den Molenköpfen des Innenhafens aus dem Fahrwasser und hat Grundberührung. Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.4 A.S.57 außer K.B.
0045		S.57 kommt bei auflaufendem Wasser frei und läuft mit unbeschädigter Schraube (Stb.Masch.) ein.
0100		Alle Boote fest. i.V. Bielitzer

Gesehen:

[signature]

Kaptlt.u.Flottillenchef.

Gesehen:

[signature]

H. Kapt. (Ing) i. Verbandsing. F.d.T.

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

Kriegstagebuch

des S.-Bootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3. S.Fl.)

Kommandant : Kapitänleutnant Möbes

Angefangen: 16. 1. 1941.
Abgeschlossen : 31. . 1941.

N Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.41.	Rotterdam - Leckhafen	Gefechts- u. Ausbildungsdienst Köbes
17.1.	Rotterdam	Geschützreinigen, Arbeitsdienst Köbes
18.1.	"	Reinschiff, Musterung, Zeugdienst Köbes
19.1.	"	Sonntagsdienstplan Köbes
20.1.	"	Ausbildungsdienst Köbes
21.1.	"	Ausbild.-Dienst, Unterricht, Sport Köbes
22.1.	"	Jnf.-Dienst , Musterung, Vortrag, Zeugdienst
2000		Flakalarm
2105		"
2200		" Köbes
23.1.	"	Gefechts- u. Ausb.-Dienst Köbes
24.1.	"	Ausb. u. Arb. Dienst, Baden, Vortrag, Musterung .
		S 33 längsseit zur Torpedo- u. W.Bb.-Übernahme Köbes
25.1.	"	Reinschiff, Zeugdienst Köbes
26.1.	"	Sonntagsdienstplan, Musterung. Köbes
27.1.	"	Ausbildungsdienst Köbes
28.1.	"	Gefechtsdienst, Sport. Köbes
29.1.	"	Jnf. Dienst ,Leckunterricht Komdt.-Musterung Köbes
30.1.	"	Rollendienst, Filmaufnahmen durch Berichterstatter Propag.Komp. Kommandantenmusterung u. Ansprache.
1630		Gemeinschaftsempfang Führerrede Köbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.1.	Rotterdam	Gewehrreinigen, Baden, Musterung, Vorbereitungen zum Reinschiff Köbes
		Abgeschlossen den 31.1.41.
		Köbes
		Kaptlt. u. Komdt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.14.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
		des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"
		Abschnitt:Maschine
		Leitender Jngenieur
		Kapitänleutnant(Jng) Welsch
		Begonnen:16.1.41.
		Abgeschlossen:31.1.41.

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
16.1.41- 31.1.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. L.J.i.V. Gesehen: Kaptlt. u. Komdt.

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.

Den 19. Februar 1941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote.

Zu Seite 168, 1730 Uhr:

Stichprobenartige überraschendeKontrolle ist bei allen Kommandos für sämtliche Sperrmittel vorgesehen und wird durchgeführt. Weitere Untersuchungen über das Versagen von Wasserbomben auch an anderer Stelle im Verband sind eingeleitet.

Zu Seite 168, 1905 Uhr:

Der festgelegten Aufstellung der Rotten liegt stets die Absicht zu Grunde, den Erfahreneren an einen Brennpunkt zu stellen. Der innere Geleitzugweg ist nach bisherigen Erfahrungen der meistbefahrene und hat auch dementsprechend die stärkste Abwehr. Die Aufstellung der 2. Rotte auf dem äußeren Küstenweg sollte eine Überwachung darstellen, um evt. hier laufenden Verkehr zu erfassen und anzugreifen. Der Rottenführer, Komdt. "S 60", ist ein erfahrener ehem. Komdt. der 1. S-Flottille, den ich dieser Aufgabe für gewachsen halte. Wenn der Flottillenchef die Position unter der Küste örtlichen Gegebenheiten entsprechend für schwieriger hielt, billige ich ihm diese Freizügigkeit gegenüber dem Operationsbefehl zu, sofern beide Rotten gleich stark sind, d.h. gleiche Bootszahl haben. Sonst hat der Chef selbstredend immer die stärkere zu führen und sich hinsichtlich Aufstellung an den Operationsbefehl zu halten.

Zu Seite 168/169:

Ich verweise auf meine Stellungnahme zum Gefechtsbericht. Die Schuld an dem zweimaligen Abfeuerversager trifft das Kommando wegen nicht genügender Ausnutzung von vorhandenen Frostschutzmitteln und ungenügender Wartung.

Zu Seite 171, 2238 und 2250 Uhr:

Der Chef hätte mit seiner Rotte in Richtung der Leuchtgranaten oder in Richtung des Mündungsfeuers vorstoßen müssen. Es hätte sich hier evtl. eine günstige Schußgelegenheit bieten können. In hellen Nächten stelle ich aus diesem Grunde die Rotten

enger

enger auf. Hier ergab sich nun zufällig eine evtl. Gelegenheit, einen jagenden Zerstörer anzugreifen.

Zu Seite 172, 1339 Uhr letzter Abs.:

Selbstverständlich muß, wenn sonstige Wetterlage es erlaubt, auch bei schlechten Sichtverhältnissen der Ansatz durchgeführt werden. Aussicht auf Erfolg bietet er immer, nur können unter den Wetterverhältnissen lediglich sich plötzlich ergebende Chancen ausgenutzt werden. Die Gefahr für das einzelne Boot ist eine größere, muß jedoch in Kauf genommen werden, zumal die jetzige Jahreszeit nur selten Schnellbootsansatz zuläßt.

Zu Seite 173 oben:

Die engere Aufstellung war auf Grund der Wettervorhersage erfolgt. Zweck wat:

a) Gegenseitige Unterstützung bei Zerstörerangriff, Ausnutzung sich bietender Schußgelegenheiten für die nicht gejagte Rotte.
b) Schnelles Nachstoßen der Rotten bei Auftreffen auf Geleit.

Den Flottillenchefs ist es selbstredend freigestellt, entspr. örtlicher Verhältnisse die Rottenabstände zu erweitern.

Zu Seite 176:

Zum Ansatz der Roote habe ich zum Gefechtsbericht Stellung genommen.

Zu Seite 176, 0225 Uhr:

Die angeführten Gründe entsprechen nur für das Bb.Rohr den Tatsachen. Hier ist dem Boot vorzuwerfen, daß es an Bord befindliche Frostschutzmittel nicht in genügender Form angewandt hat. Beim Steuerbordrohr hat sich ergeben, daß in einem Lager hinter dem Haltebolzen starke Korrosion durch Seewassereintritt aufgetreten ist, obwohl das Boot noch keine 4 Wochen in Dienst war. Hier lag mangelnde Grundschmierung vor. Das Abzugsgestänge steht nicht in fester Verbindung mit dem Bootskörper, also kann auch durch das Arbeiten des Bootes keine direkte Einwirkung auf das Gestänge erfolgen.

Zu Seite 180/181:

Ich verweise auf meine Stellungnahme zum Gefechtsbericht"S 57".

Zu Seite 181, Bemerkungen:

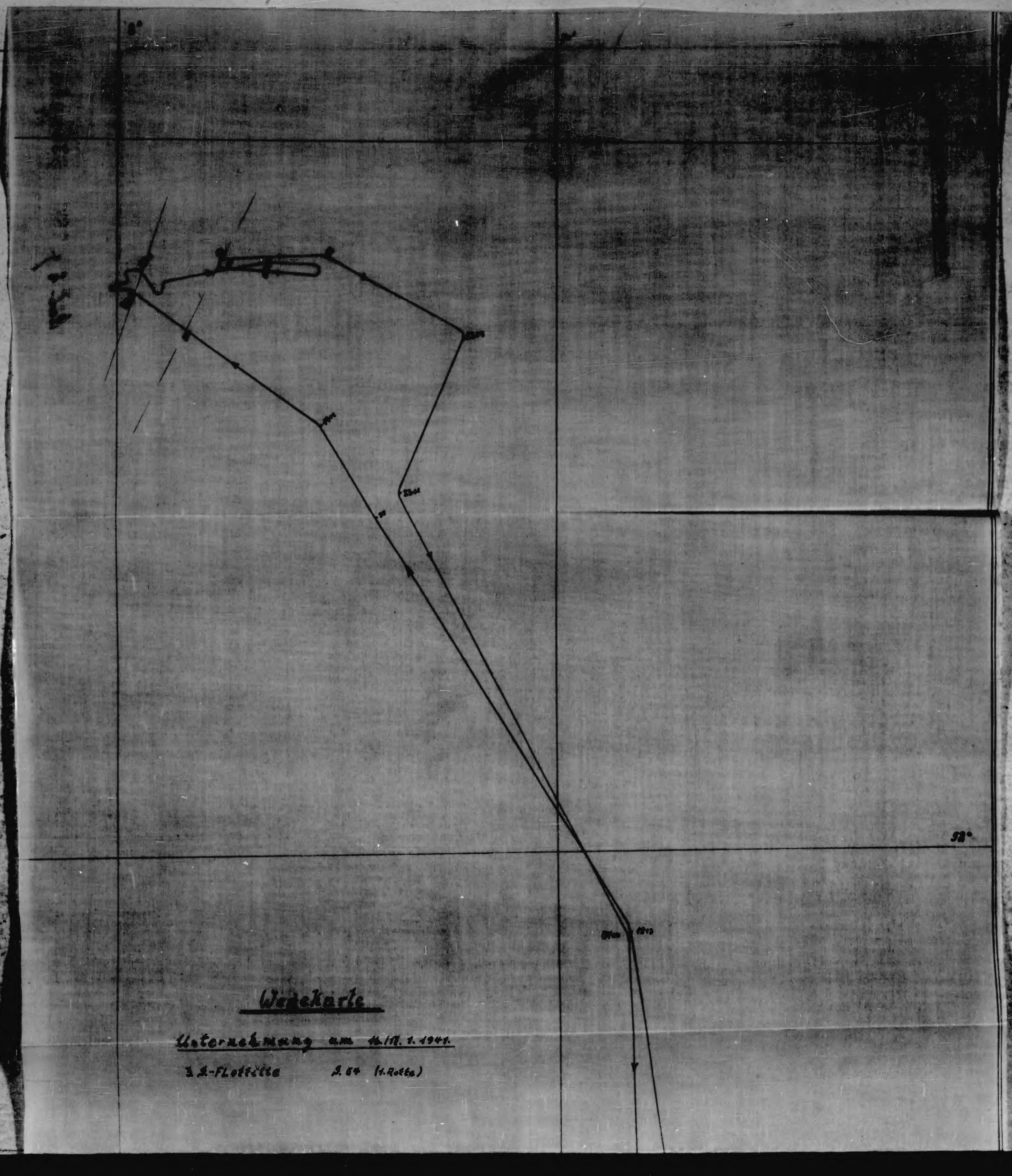
Es liegt durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß die engl. Zerstörer eine Art DT-Gerät zur Anwendung bringen. Jedoch liegt bisher noch kein weiterer Anhalt dafür vor.

Zu Seite 182:

Zu Seite 182:

Der Stellungnahme des Flottillenchefs wird zugestimmt. Der evtl. Einbau eines DT-Gerätes auf den Schnellbooten ist an anderer Stelle verfolgt und Bau eines Versuchgerätes eingeleitet.

Kapitän zur See



Wegekarte

Unternehmung am 16./17. 1. 1941.

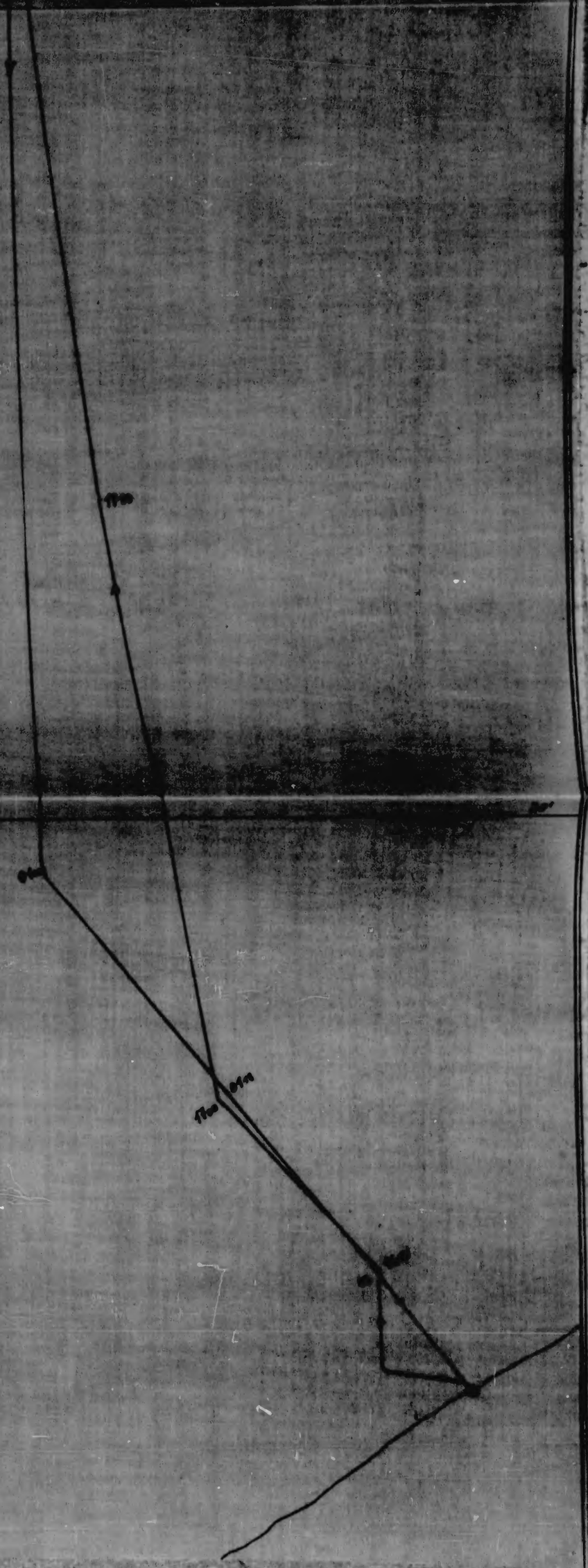
2. S-Flottille S. 54 (1. Rotte)

[illegible]

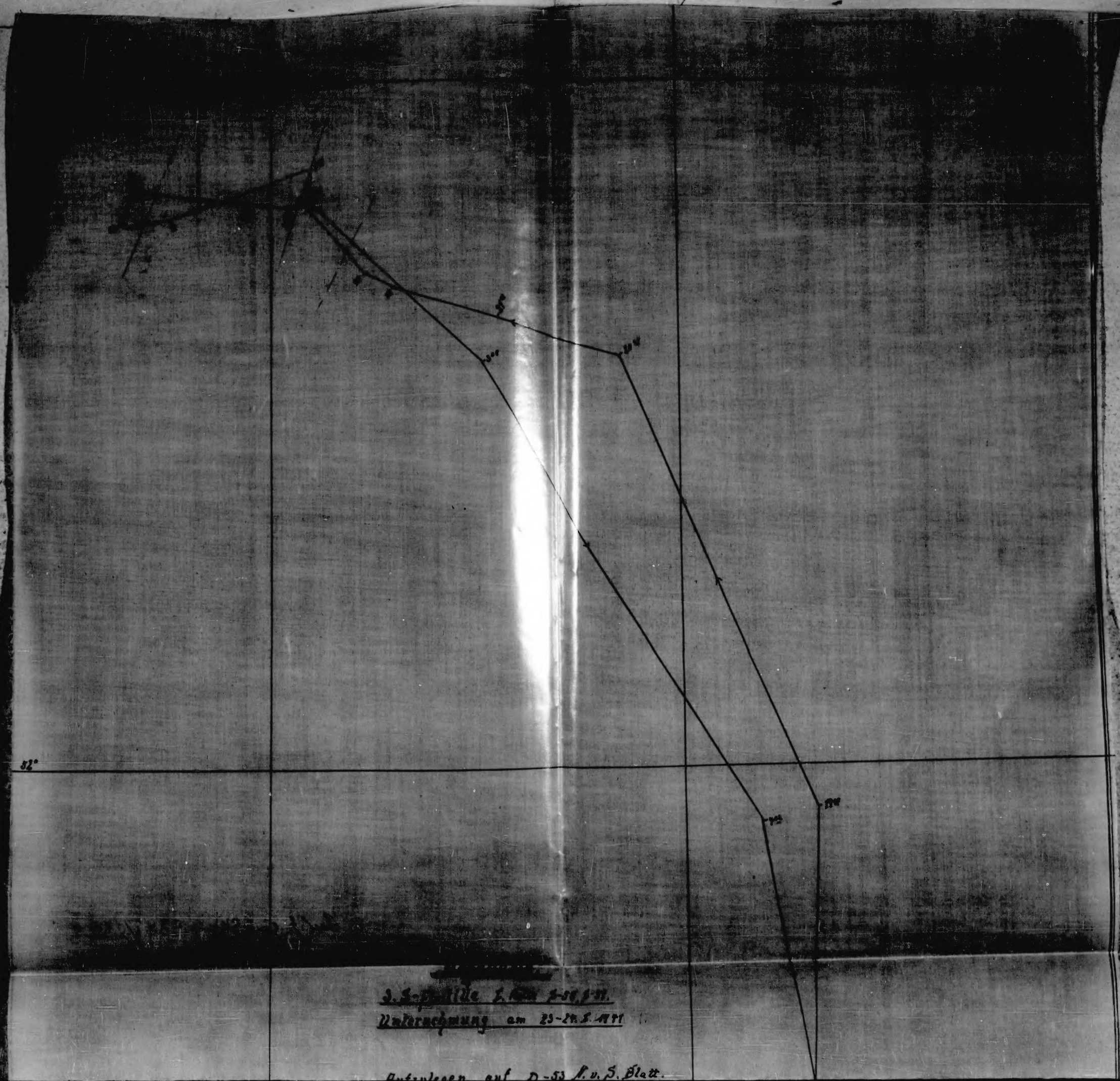
[illegible]-Flottille [illegible]

[illegible]

[illegible]



[illegible]



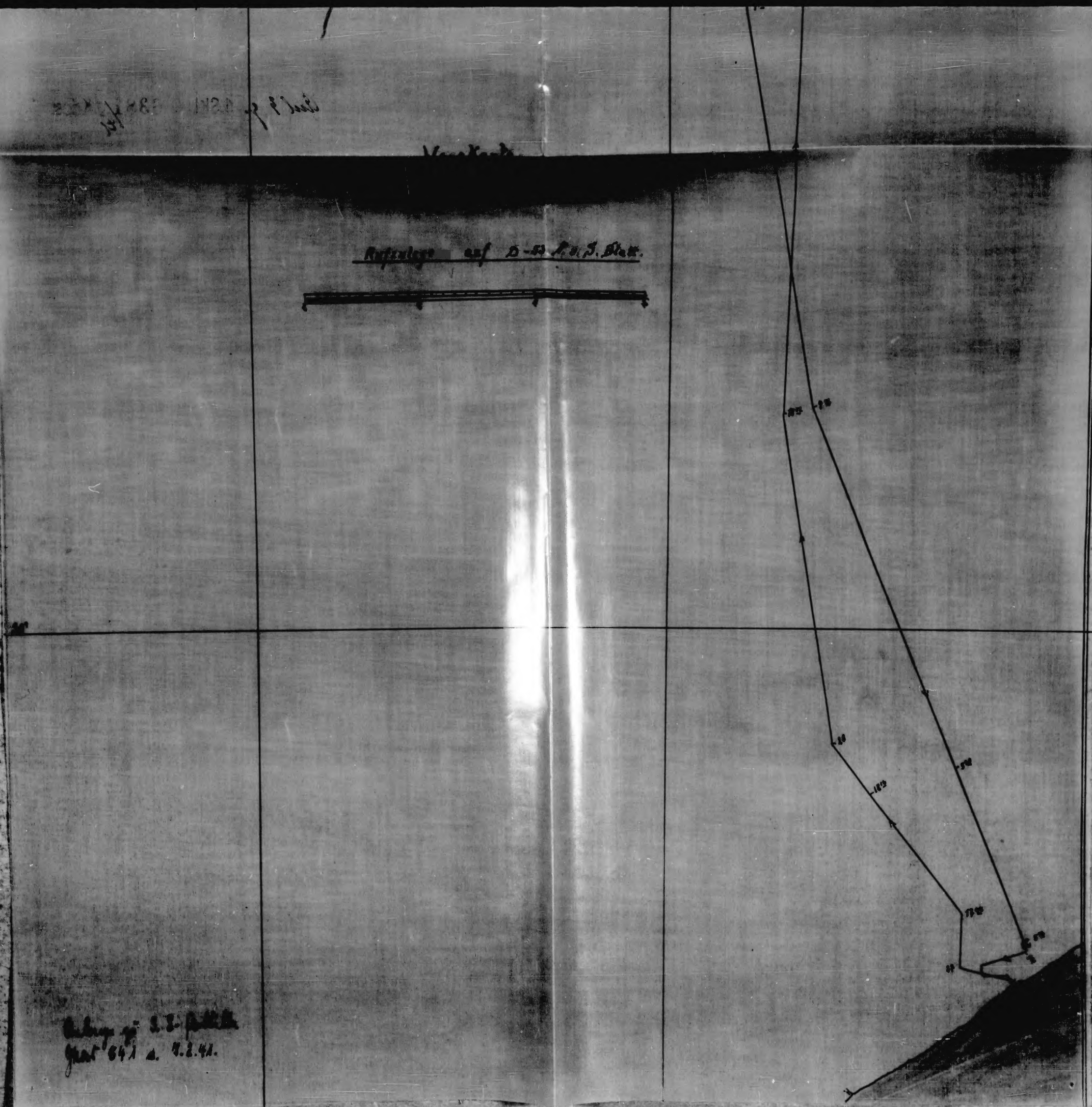
[redacted]

S.S.-Profile S. [illegible] S-56, S-57.

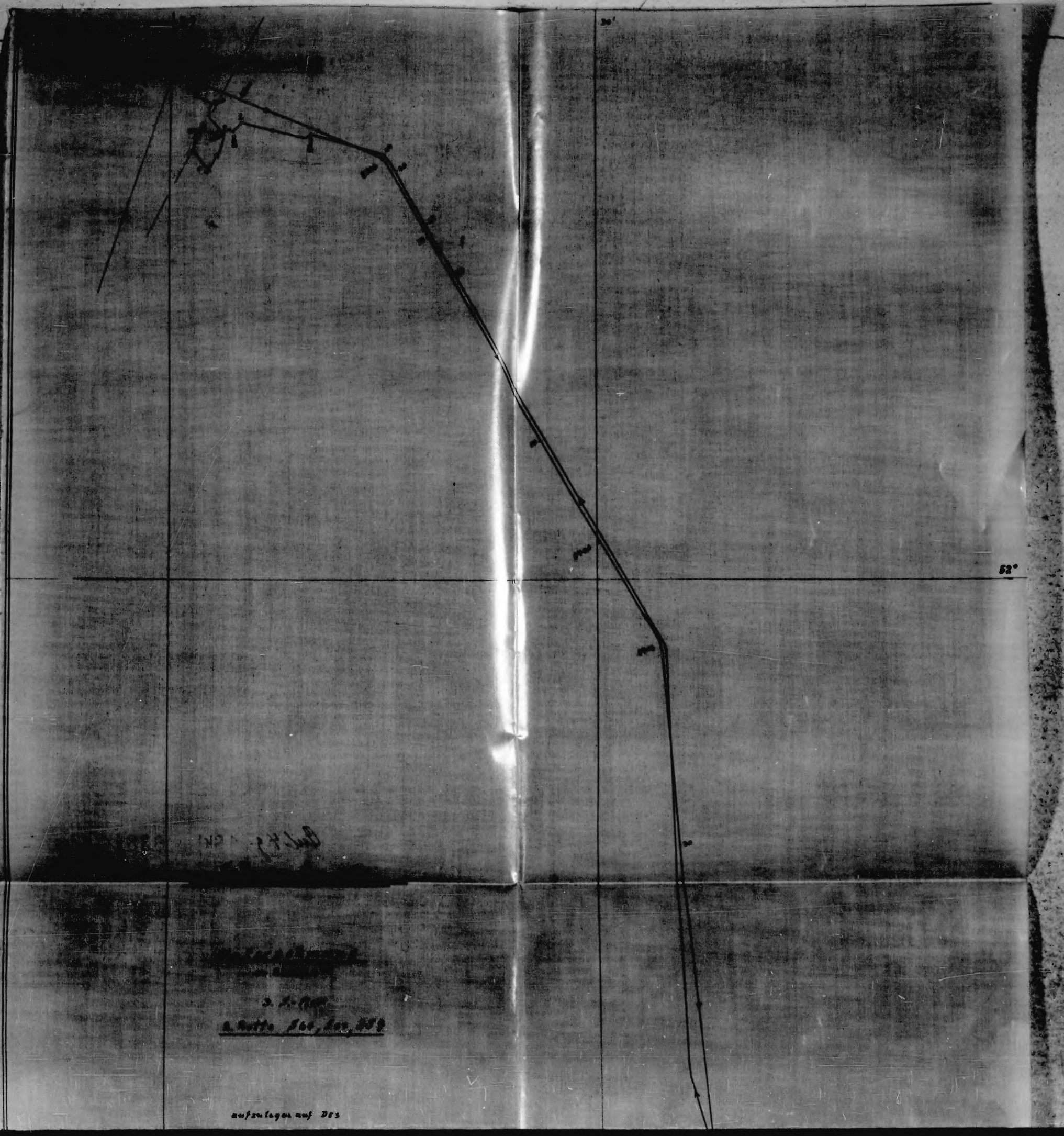
Unternehmung am 23-24. S. 1911

Aufzulegen auf D-53 N. u. S. Blatt.

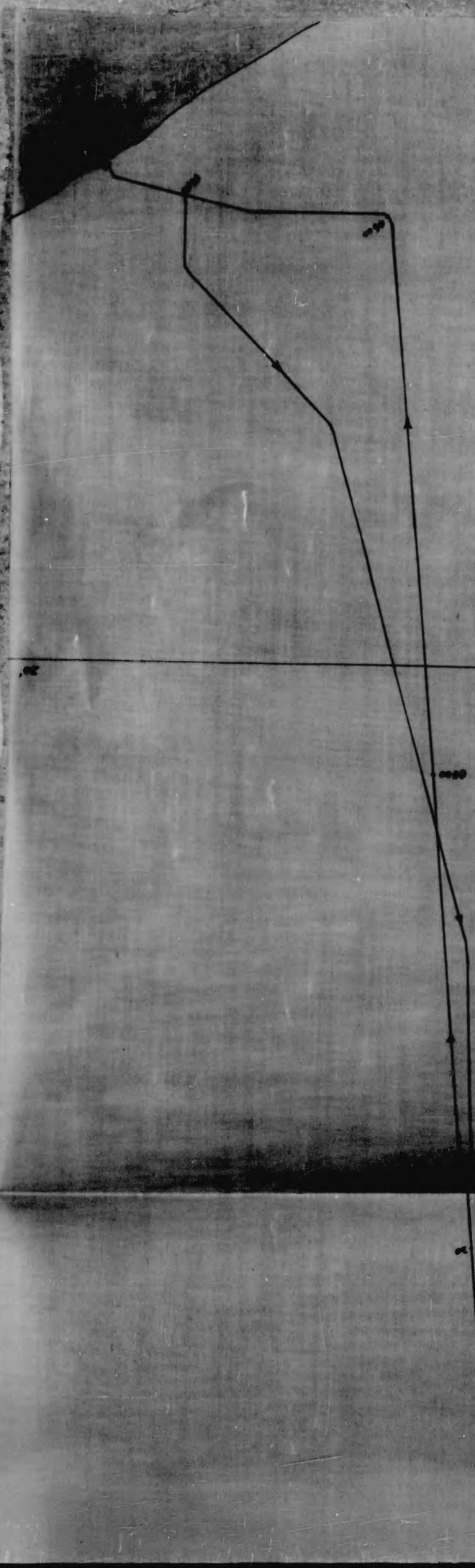
Rufzeilen auf D-53 [illegible] Blatt.

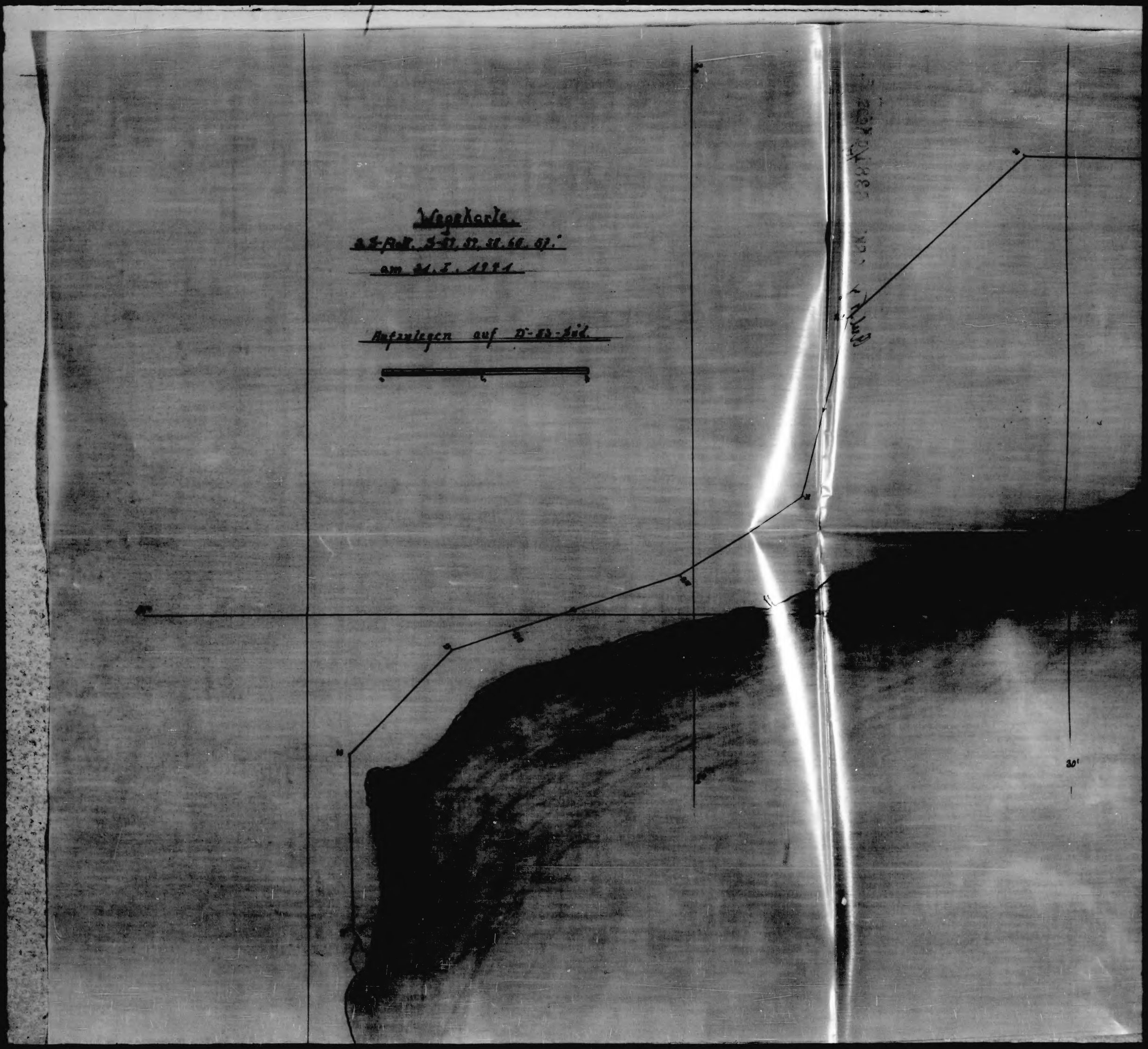


[illegible] 641 a. 7.2.41.

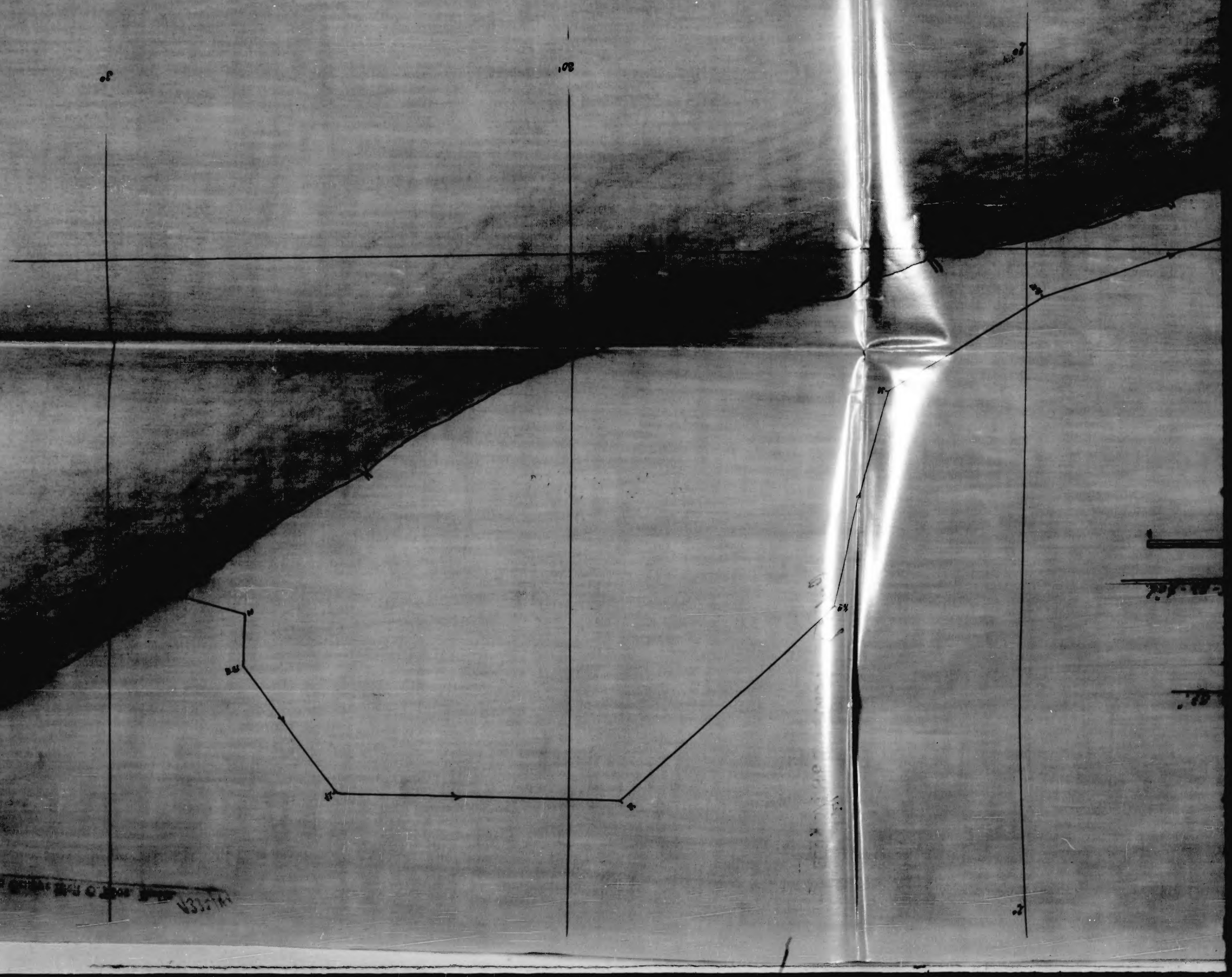


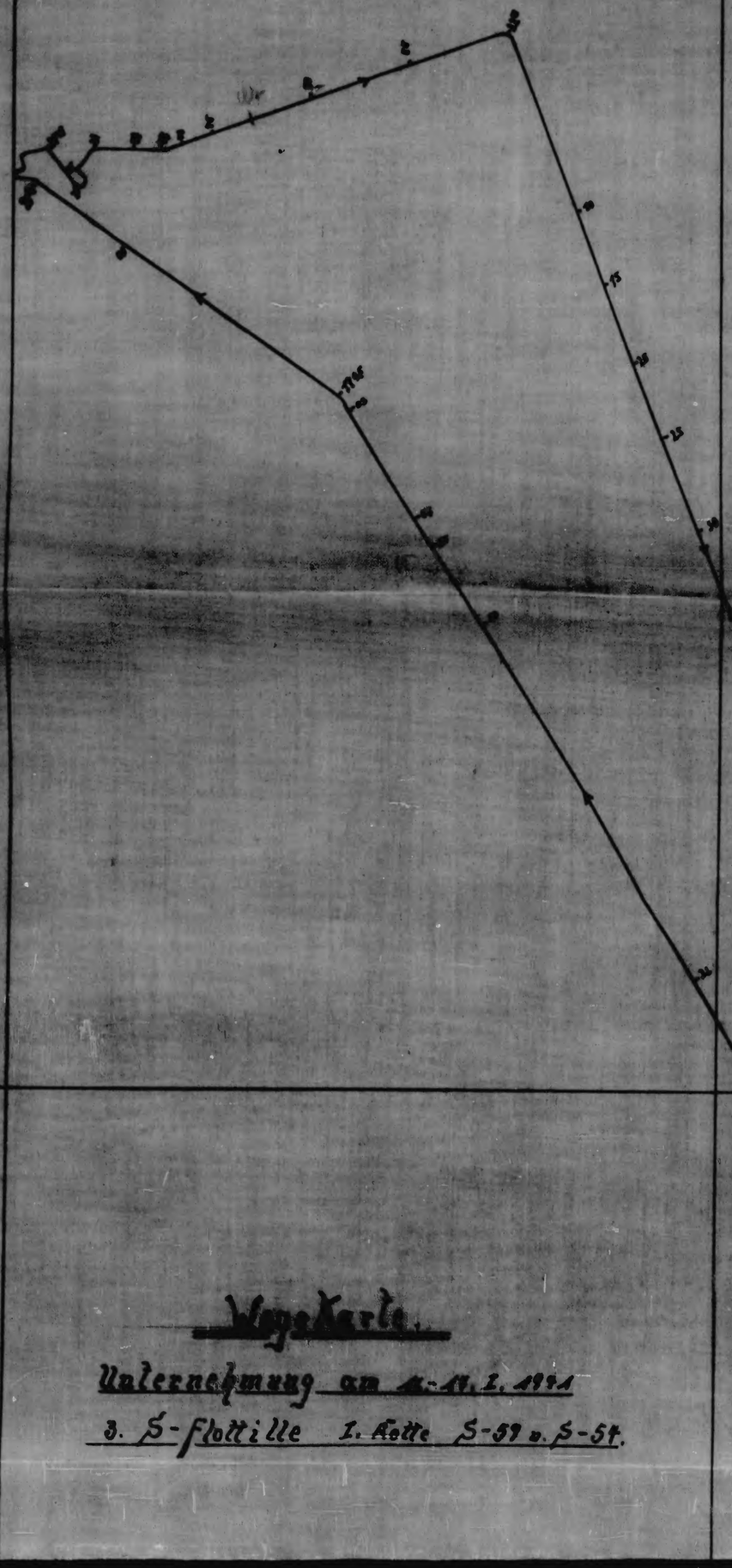
aufzulegen auf D53




Wegekarte.
3 S-Platt. S-57, 57, 58, 66, 67.
am 31. I. 1941
Aufzulegen auf D-53-Süd.
30'

Clamp for 3.5. Gun.
Quick Fit. 3.2 in.





Wegekarte.

Unternehmung am 4.-11.1.1941

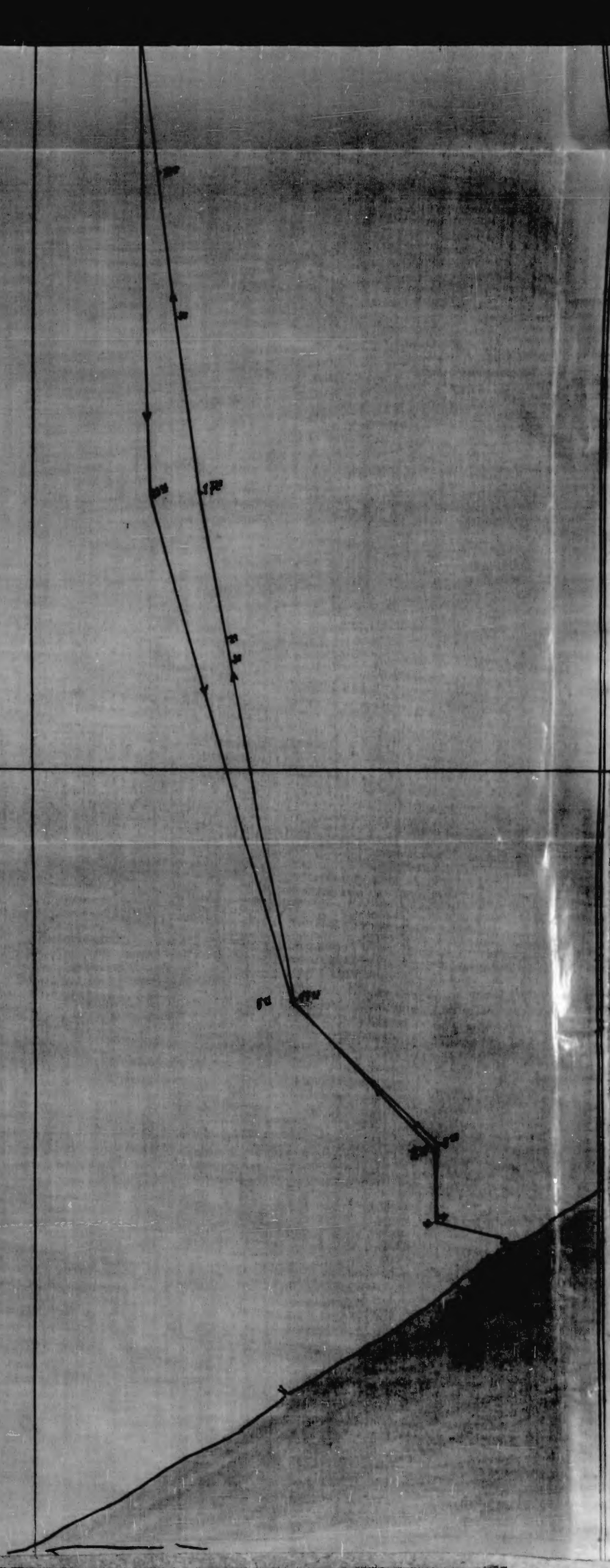
3. S-flottille 1. Rotte S-59 u. S-54.

Unternehmung am 16.-17. I. 1941

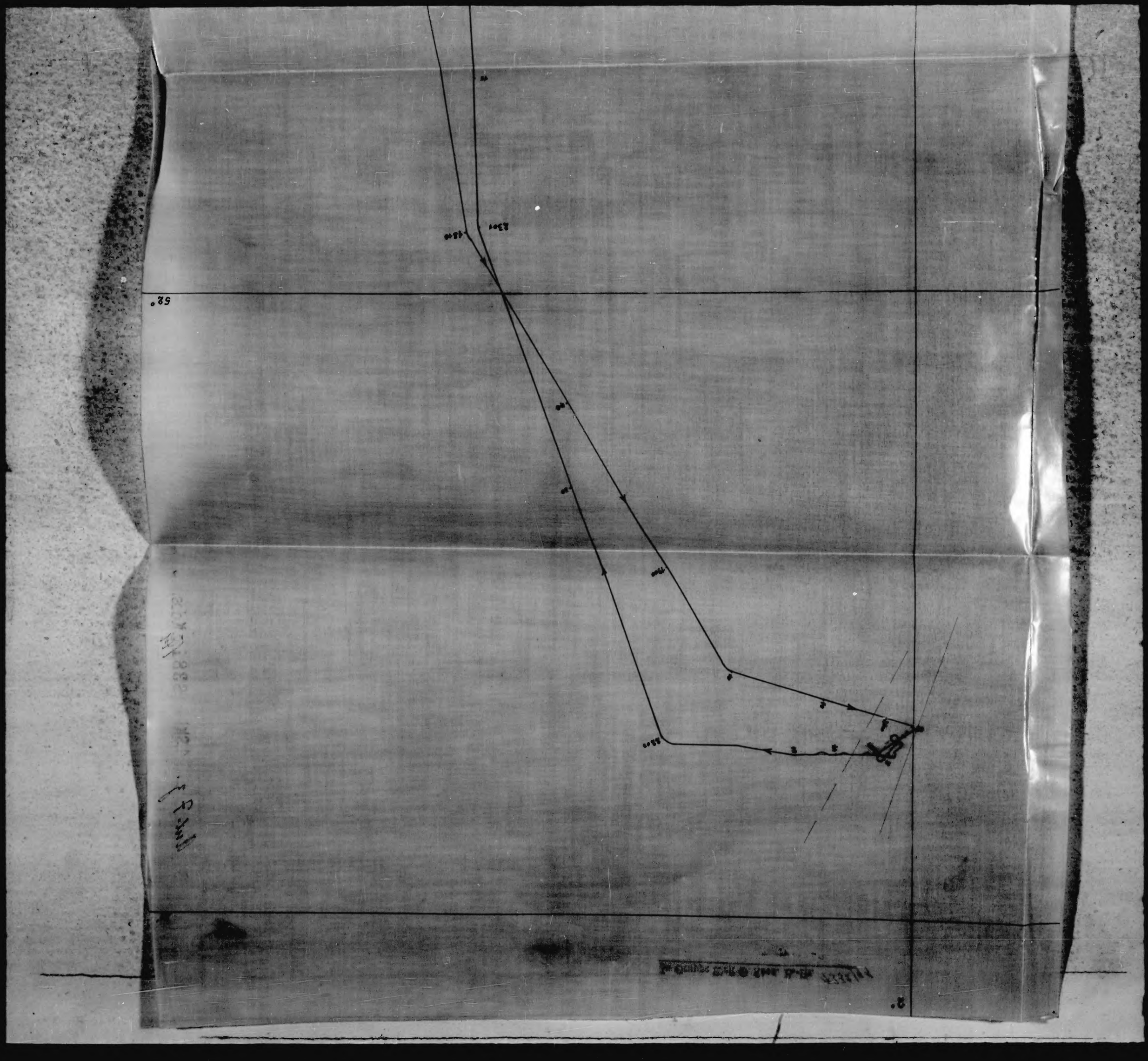
3. S-Flottille I. Rotte S-59 u. S-54.

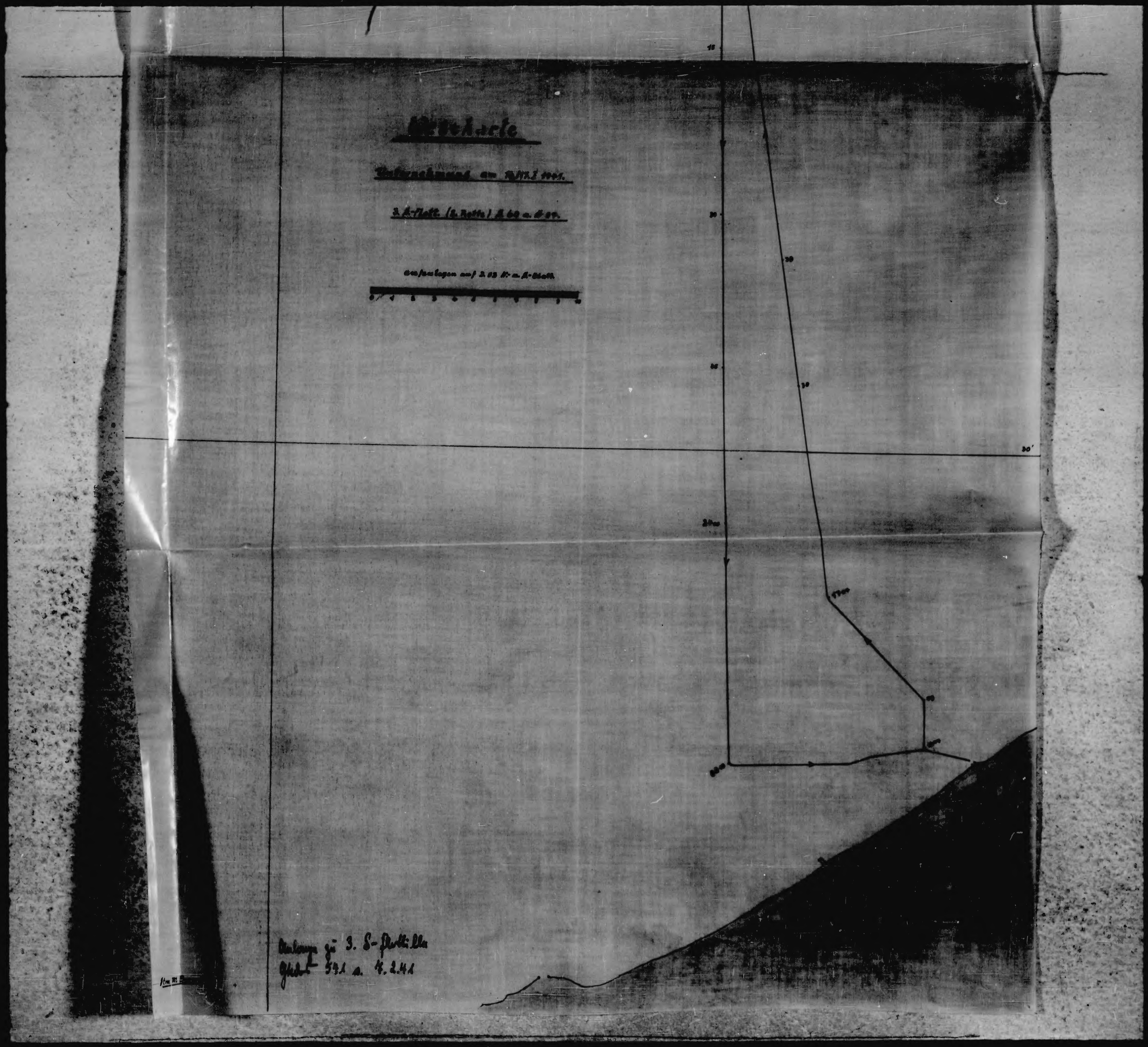
Aufzeichnungen auf [illegible] L.-S.

[redacted]



Anlage zu 3. S-Flottille
Gkdos 641 v. 7. 2. 41


52°


Wetterkarte
Unternehmung am 16./17.I 1941.
3. S-Flott. (2. Rotte) S 60 u. S 69.
Anfahrtlagen auf 3.03 N- u. S-Blatt.
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
15
30
30'
Anlage zu 3. S-flottilla
Gkdos 541 s. 7.2.41

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
B.-Nr. Gdos 451 A3.

An Bord, den 6. März 1941.

Geheim-Kommando

An

das Marine-Gruppenkommando West

Marinegruppenkommando West
Eing.: 12 MRZ. 1941
B. Nr. G. Kdo. 1332

46 Skizzen

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3.S-Flottille für die Zeit vom 16. - 31.1.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt.

-1-

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando, 2.Admiral Flotte.
Der erste Admiralstabsoffizier.

Marinegruppenkommando
West

B.Nr.g.Kdos. 1332/41 A5

Stabsquartier, den 26. März 1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl.-

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

-1-
+6 Skizzen

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.Skl 6381 g.Kdos.

1 SKl 6381/g.K.dos.

- 7 Anl 1/14

1.)
2.) 2. Skl 3.
-2- 3.)
4.) Twa Nwa
5.)

Gen. Kdo. II. AK. Abt. Ia Nr. 4751/41 geh. Gen.Kdo. II. AK. Ia. Nr. 4751/41 geh. 1941

an Fr. abzugeben.

1 Skl i.a.
Iac iv.

Anlagen mit Lt. Nr. 4751/41 geh.

Lt 29.3.

1 Dok

PG- 7131 7-NID

KODAK SAFETY F

PG/71317

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

ACTION REPORT OF

DATE:. 16 - 17.1.41 - 23 - 24.1.1941.

Kr 7500.

Gefechtsbericht [3. Schnellbootsflottille]

„S 60" - Angriff auf einen Zerstörer
16/17.1.1941.

„S 54" 16.1.1941

„S 57" 23/24.1.1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P [illegible]/41317 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT IF NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
PROVIDED OR ON SEPARATE SHEET OF PAPER.
OCT. [illegible] OCTOBER

1. Anlage zu Flotte GKdos. 4.Sfl.41.

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 60" über den Angriff auf einen Zerstörer der irischen Küste am 16./17. Januar 1941.

Englische Südostküste vor Lowestoft, Wind NW, Stärke 5, Seegang 4, einsetzender Vollmond, sternklare Nacht, gute Sicht.

Die Rotte "S 60"/"S 57" marschierte von ihrer Position m. 7666 r.K. K. zur Tonne 34 K, um sich einen neuen Schiffsort zu holen. Fahrt 7 sm.

2137h "S 60" sichtet 5 Desz. an Bb. einen Schatten. U.K.-Spruch an "S 57": "5 T. Schatten an Bb., L rot." Diesen U.K.-Spruch hat "S 57" nicht mitbekommen, da es zur selben Zeit das mehrere Meilen entfernte Führerboot hörte.

2138h Schatten als Zerstörer erkannt, darauf zugedreht! U.K.-Befehl an "S 57": "Angreifen". Zerstörer ist nun in Lage 180 Bug rechts, Fahrt etwa 3–5 sm, Entfernung 800 m. "S 60" läuft mit 5 sm weiter, um Boot auf Kurs halten zu können. Auf etwa 500 m dreht das Boot ab zum Schuß jedoch beide Rohre Abfeuerungsversager, obwohl auch von den Rohren losgemacht wurde. In der Annahme, daß die Abfeuerungshebel nicht kräftig genug bedient worden seien, drehte ich nochmals zu und befahl, bei der Schußabgabe nochmal und mit aller Kraft draufzuschlagen. Da drehte der Zerstörer ganz langsam auf mich zu. Befehl: "Schuß in den Drehkreis." Wiederum 2 Versager. Mittlerweile betrug die Entfernung höchstens noch 300 m und ich mußte abdrehen, nebeln und mit hoher Fahrt zunächst nach Norden, dann nach Osten ablaufen. Der Zerstörer eröffnete das Feuer mit 6 gutliegenden Doppelsalven (Fla.-Munition), kurz nachdem das Boot gedreht hatte.

2141h "S 57" hatte 200 m hinter "S 60" gestanden und war nicht zum Angriff gekommen; es drehte auf den Beschuß hin mit ab. Die Rotte lief dann aneinander Fühlung haltend ab. Der Zerstörer, dessen Dampfaufmachen beobachtet wurde, kam hinterher und schoß dann mehrere L.G.-Fächer und 4 cm-Salven in nördlicher Richtung, als die Boote gerade auf Ostkurs gegangen waren. Die Salven lagen etwa 50 m weit. Der Nebel wirkte sich erst auf Ostkurs aus, sodaß die Boote erst jetzt aus Sicht kamen. Die Rotte ging daraufhin sofort auf 28 sm herunter, um weitere Angriffsmöglichkeiten zu erwägen.

2147h Schoß der Zerstörer erneut eine Doppelsalve, die eben vor dem Boot lag, während ein L.G.-Fächer (2148 Uhr) genau hinter dem Boot lag.

Anlage 1 zu 1/Sfl 5698/41

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS RECORD NUMBER IS P 4/1317 /NID
NO MARK SHOULD BE MADE ON THIS ANNOTATIONS SHOULD ON THE WORK RECORD CARD SHEET OF PAPER, QUOTING REGISTERED NUMBER

Hieraus schloß ich, daß der Zerstörer an Hand einer Horchpeilung die genaue Ablaufrichtung der Boote erfaßt hatte und auch weiterhin verfolgte. Boote traten daraufhin 1. wegen unklarer Anlage "S 60" 2. wegen weiterer Verschlechterung der Wetterlage Rückmarsch an. Fahrt 28 sm.

0230h Ostende fest.

Wuppermann

Oberleutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

"S 60" kam durch die Abfeuerungsversager beider Torpedorohre auf geringste Entfernung in eine schwierige Lage, die es jedoch voll gemeistert hat. Leider war dem Angriff kein Erfolg beschieden.

Das Nb. achteraus stehende Rottenboot "S 57" kam nicht mehr zum Schuß, da es den Zerstörer zunächst als eigenes Schnellboot ansah und nach Erkennen des Zerstörers wegen Artilleriebeschuß abdrehen mußte.

Kapitänleutnant.

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 54" über den Angriff auf einen engl. Zerstörer der Javelin-Klasse am 16.1.41.

Englische Südostküste vor Lowestoft, Wind NW, Stärke 5-6, Seegang 4, grobe Dünung, sternklare Nacht, aufgehender Mond, gute Sicht.

"S 54" fuhr als Rottenmann des Führerbootes. Die Rotte hatte um 2127h im Qu. 8417 u.K.M. den Rückmarsch wegen Wetterlage angetreten, Kurs 90°, Fahrt 9 sm.

2142h Leuchtfächer in 250°. Führerbootsrotte weicht diesen Leuchtfächern nach Osten ablaufend aus.

2147h Durch Nebeln des Führerbootes Boot verloren. U.K.-Verbindung mit dem Führerboot abgerissen.

2210h "S 54" geht auf Westkurs, da Rückmarschbefehl durch U.K. nicht mehr erhalten. Ich nahm an, "S 59" mache ebenfalls einen Vorstoß nach Westen.

2230h Leuchtbomben in 340°.

2252h Qu. 8441 r.u. Schatten voraus. Scheinwerfer zeigt in Richtung "S 54". Ich stoppe und kann auf 2000 m 3 Schatten ausmachen. Erster Schatten wird als Zerstörer, 2 Schatten als große Fahrzeuge ausgemacht. Auf 1000 m sehe ich 3 Zerstörer und 2 große Dampfer. Diese Fahrzeuge liegen in 310° und steuern nordöstlichen Kurs. (Gegnerbug rechts) In Deckpeilung mit dem großen Schatten als östlicher Flankenschutz fährt ein Einschornsteinzerstörer.

2240h Auf 1000 m mit 5 und 7 sm auf den Zerstörer angelaufen.

2241h Mond bricht aus den Wolken. Zerstörer dreht mit mittlerer Fahrt auf "S 54" zu, zeigt roten Hahn und eröffnet 2242h Feuer mit Sekundärartillerie. Aufschlag einer 3er Salve wird 50 m Nb. achteraus beobachtet. Der Zerstörer folgt in 1500 m Entfernung an Nb. Seite des Kielwassers. Ich laufe mit östlichem Kurs nebelnd mit 2 x A.K. ab.

2247h Zerstörer aus Sicht, Rückmarsch mit 2 x A.P. angetreten.

0205h Ostende fest.

Leutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Waffenverwendung in dieser Nacht war bei der schlechten Wetterlage kaum mehr möglich. "S 54" hatte den Rückmarschbefehl nicht

nicht mitbekommen wegen eines U.K.- Versagers. Nachdem das Boot den Anschluß verloren hatte, ging es noch einmal auf Westkurs und sichtete 3 Zerstörer und 2 größere Schatten. Sicherlich handelte es sich um einen Geleitzug. Eine Kr.- Meldung war auf jeden Fall angebracht, wenn auch die Wetterlage die Grenze der Einsatzfähigkeit überschritten hatte und der Mond bei der sternklaren Nacht aufgegangen war.

Der Angriff wurde bemerkt, da der Mond eben durchgebrochen war. In diesem Falle wäre ein Doppelschuß auch auf über 1ooo m an Platze gewesen.

Kapitänleutnant.

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 57" über den Angriff auf einen mgl. Zerstörer der Jervis-Klasse am 23./24.4.44.

Englische Südostküste vor Lowestoft, Wind O, Stärke 2, Seegang 1-2, bedeckt, diesig, Sicht 4oo - 1ooo m.

1715h Ostende abgelegt.

18oo h "S 57" in Rufweite Führerboot. Vom Flottillenchef: "S 57" und "S 54" sollen bei Tonne Kwintebank 1/4 Stunde auf "S 6o" warten. Falls "S 6o bis dahin nicht in Sicht, soll Rotte unter meiner Führung auf Position Qu. 7666 r.K.M. 21oo h Lauerstellung einnehmen.

1816h "S 57", "S 54" warten bei Kwintebank Tonne auf "S 6o".

1836h "S 6o" in Sicht. Alle drei Boote treten Marsch ins Operationsgebiet an unter Führung von "S 6o". "S 57" führt als Sich.Nr. 3.

2215h Turbolüftergeräusche Bb. achteraus, gestoppt. Mit den Glas ist wegen schlechter Sicht kein Schatten auszumachen. Geräusche wandern langsam achtern vorbei, werden etwas später an Stb. wahrgenommen.

2217h Schatten 2 Des. an Stb. Schatten wird als Zerstörer der J.-Klasse erkannt. Ich beabsichtige, einen Doppelschuß zu schießen. Die Lage ist noch sehr spitz (Lage 3o). Der Zerstörer hält mit einer Fahrt von ungefähr 9 - 11 Meilen seinen Kurs durch, die Lage nimmt langsam zu. Ich befehle Fahrt lo zu, Lage 4o.

2218h Mit Rotte 2 x F.T. dreht "S 57" nach Stb. zum Schuß ab. Beim Abdrehen erkenne ich, daß der Zerstörer nach Bb. dreht. Die Lage wird spitzer. Ich entschließe mich zu einem Einzelschuß in den Drehpunkt und befehle Lage 0. Die Nummer 1 kommt gut auf den Drehpunkt ab, der Torpedo läuft einwandfrei. "S 57" dreht hart nach Stb. und läuft unter Nebelverwendung mit 3 x A.K. ab. Der Torpedo wurde zum Fehlschuß. Der Zerstörer dreht nach Bb. und schneidet 5oo - 6oo m hinter mir das Kielwasser von "S 57". Einige Salven der Seezielartillerie, die der Gegner blind schießt, können nicht beobachtet werden. Ich gehe zu auf Südkurs, um Fühlung mit den anderen Booten zu halten. Der Zerstörer schießt einen L.G.-Fächer. Obwohl "S 57" im Fächer liegt, kann der Gegner wegen des diesigen Wetters das Boot nicht erkennen. Noch 2 mal versucht der Gegner, die Boote mit L.G.-Fächer zu erfassen. Beide Versuche schlagen fehl; der Zerstörer hat "S 57" verloren. Ich stoppe und versuche, mit den beiden anderen Booten Fühlung aufzunehmen. Da sich "S 6o" auf U.K. nicht meldet, gebe ich meine Anfrage tonlos durch. Alle diese Versuche bleiben ergebnislos. Ich steuere erneut

NO P... HOULD BE MADE
ON T... L ANNOTATIONS
SHOULD ON THE WORK
RECORD C... ATE SHEET OF PAPER.
QUOTIN... ISTERED NUMBER

ernent das qu. 8444 M. an weil durch U.K.-Spruch von "S 6e" "Stopp" durchgegeben wurde. Da es mir bis o13o^{h} nicht gelängt, Anschluß an "S 6e", "S 54" zu bekommen, trete ich um o134^{h} den Rückmarsch an. o5o1^{h} betrage fest.

Wegen der schlechten Sicht konnte der Zerstörer erst auf eine Entfernung von 7oo-8oo m erkannt werden. Da der Gegner mit einer sehr spitzen Lage südlichen Kurs steuerte und die Entfernung schnell abnahm, entschloß ich mich zu einem Doppelschuß bei einer Lage von 3o-4o. Vor der Schußabgabe drehte der Zerstörer nach Stb.; ich konnte nur noch einen Einzelschuß auf den Drehpunkt anbringen. Ich war der festen Ansicht, daß der Gegner mich erkannt hatte. Die Entfernung betrug nur 4oo-5oo m, ich mußte sofort mit 3 x A.K. nach Stb. drehen, um vom Gegner freizukommen. Da aber zunächst noch kein Beschuß erfolgte, nehme ich an, daß der Zerstörer meinen Schuß nicht bemerkt hatte, sondern erst nach dem Angehen meiner Maschinen auf "S 57" aufmerksam gemacht wurde. Die Drehung des Gegners unmittelbar vor meiner Schußabgabe ist daher entweder auf eine zufällige Kursänderung, die auf "S 57" zuführte, oder auf eine Ortung seines S.-Gerätes zurückzuführen. "S 57" konnte nicht längergestoppt liegen bleiben, da die Gefahr des Gerammtwerdens immer größer wurde. Der Zerstörer wurde mit dem bloßen Auge einwandfrei als Zerstörer der J.-Klasse erkannt.

Leutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Nacht war für einen Schnellbootsangriff denkbar ungeeignet. Die Schußgelegenheit mußte sofort ausgenutz werden. Der Schuß in den Drehpunkt war in diesem Falle angebracht. Der Torpedo mußte jedoch hinten vorbeigehen. Bei einem solchen Überraschungsschuß muß stets vor dem Bug des Gegners und nicht auf die Mitte des Gegners abgekommen werden. Außerdem ist es in solchen Fällen immer richtig, 2 Torpedos zu schießen um die Treffchancen zu erhöhen. Es wäre richtig gewesen, wenn der Kommandant nach Abschütteln des Zerstörers auf die befohlenen Position gegangen wäre, um Anschluß an den Gruppenführer zu bekommen, der bis o24o Uhr auf Position blieb.

Kapitänleutnant.

Den 14. Februar 1941

Stellungnahme
des
Führers der Torpedoboote.

"S 6o": Grund der Versager war: B.B.- Rohr Vereisung infolge mangelhafter Anwendung von Frostschutzmitteln. St.B.-Rohr; am Abzugsgestänge war starke Korrosion eines Lagers aufgetreten, obwohl das Boot noch keinen Monat in Dienst war. Grund dazu war mangelhafte Grundschmierung und dadurch verursachter Seewassereintritt.

"S 54": Es ist ein großer Fehler, daß das Boot diesen wichtigen Geleitzug (2 Dampfer, durch 3 Zerstörer gesichert) nicht mit einem Kr-Kr gemeldet hat. Die restlichen 3 Boote der Flottille hätten trotz der schlechten Wetterlage diese Gelegenheit vielleicht noch ausnutzen können, den Geleitzug zu fassen. Der Doppelschuß mußte trotz des Entdecktwerdens noch angebracht werden. In anbetracht der guten Sicht hat das Boot den Schuß etwas zu lange hinausgezögert, er hätte spätestens mit Heraustreten des Mondes aus den Wolken erfolgen müssen.

"S 57": Der Stellungnahme des Flottillenchefs wird zugestimmt. Diese jungen Kommandanten müssen zunächst einige Erfahrungen am Feind unmittelbar sammeln, ehe sie diesen Lagen gewachsen sind und den frühzeitigen Entschluß zum Schuß finden.

Kapitän zur See.

NO P... SHOULD BE MADE
ON TH... ANNOTATIONS
SHOULD ... ON THE WORK
RECORD C... SHEET OF PAPER.
QUOTIN... ERED NUMBER

Marinegruppenkommando
W e s t
B.Nr. g.Kdos. 1323/41 A5.

Stabsquartier, den 17. März 1941.

Geheime Kommandosache!

An		Prüf-Nr.
Seekriegsleitung		1
2. Admiral der Flotte	(ohne Anlagen)	2
Führer der Torpedoboote	(" ")	3

Anliegend werden die Gefechtsberichte der S-Boote vom 16./17.I.41 und 23.I.41 mit Stellungnahme des F.d.T. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Den Ausführungen des F.d.T. wird zugestimmt.

Über die Bekämpfung feindlicher Zerstörer im Rahmen des Einsatzes gegen die feindliche Zufuhr wurde mit Gruppe West g.Kdos. 1286/41 v. 13.3.41 nachrichtlich Skl. und Flotte eine Weisung an F.d.T. gegeben, die den Schwerpunkt bei der augenblicklichen Aufgabenstellung nochmals herausstellt.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Im Entwurf gez. C i l i a x .

Für die Richtigkeit:

Fregattenkapitän und Adjutant.

Anschr. an Skl. 1.SKl 5692/g.Kdos.

PG-71318-NID

1402/41.

Kr 9123

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 4 Wegekarten.

Begonnen: 1.2.41

Abgeschlossen: 15.2.41

PG/71318

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.2.1941 - 15.2.1941.

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

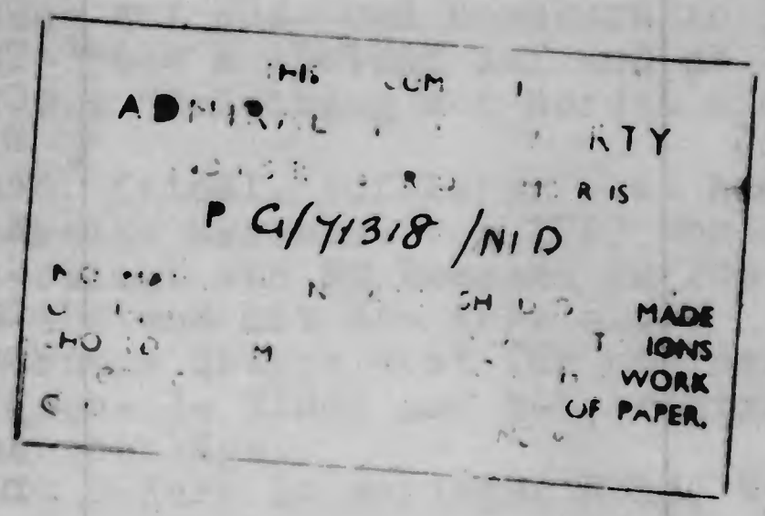
K r i e g s t a g e b u c h

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlage: 4 Wegekarten.



Begonnen: 1.2.41

Abgeschlossen: 15.2.41

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
1.2. 1200	Boulogne	Fernschreibenx von F.d.T.: "3. S.-Flottille 1900 Uhr halbstündige Bereitschaft. Die Wettervorhersage der Wetterwarte Boulogne lautete: "Wind NO, Stärke 3-4, in der 2. Nachthälfte auffrischend auf 5." Es ist beabsichtigt, die Unternehmung gegen die Bewacher im Seegebiet zwischen Beachy Head und Dover in der 1. Nachthälfte durchzuführen. Um 1230 Uhr mittags hat es bereits stark aufgebrist. Besprechung mit F.d.T. A1. Flottille verlegt sofort Ostende.
1330		"S 57" unter Begleitung von "S 60" Boulogne ausgelaufen nach Rotterdam zur kleinen Motorenüberholung. Boote gehen zunächst Ostende, da "S 57" nur eine Maschine klar hat und NW 5-6 mit Seegang 4 herrscht.
1515		Mit "S 59","S 58", "S 54" Boulogne ausgelaufen zum Marsch nach Ostende.
1442		FT von F.d.T.: "3. S.-Flottille 3 Boote Marsch nach Ostende. Bei geeigneter Wetterlage Ansatz Qu. 7666 r.K.M. 2 Boote Marsch nach Rotterdam.
		Nach Passieren der Molenköpfe auffrischender Wind aus NW auf Stärke 5-6. Bei Westhinder-Tonne entschließe ich mich zum Marsch nach Ostende wegen NW 5 und Seegang 4.
1815		Mit "S 59" "S 58", "S 54", "S 60", "S 57" Ostende eingelaufen.
		Kommandant "S 31", Oblt.z.S. Meyer H.J. meldet, daß "S 31" am 28.1.41 in Wilhelmshaven in Dienst gestellt hat. "S 61" am 31.1.41 bei Lürssenwerft in Vegesack in Dienst gestellt. Kommandant Oblt.z.S. von Gernet. Auslaufen "S 31" und "S 61" wegen Eis vorläufig nicht möglich.
2.2. 1034	Ostende	FT von F.d.T.: "1., 2., 3.-S.-Flottille 2.2. kein Einsatz wegan Wetterlage. Wegen WNW 7 und Seegang 5-6 können "S 60" und "S 57" nicht auslaufen nach Rotterdam, zumal eine Sturmwarnung für SSW Sturm bis Windstärke 10 vorhergesagt ist.
3.2. 1206	Ostende	FT von F.d.T.: "3. Februar kein Einsatz wegen Wetterlage."
4.2. 1231 1000	Ostende	FT von F.d.T.; "Kein Einsatz wegen Wetterlage! "S 60", "S 57" Ostende ausgelaufen nach Rotterdam. "S 57" kleine Moterenüberholung, "S60" Richten der Seitenschrauben und Stb. Schwanzwelle. Beide Boote außer K.B.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.2.		Beim Angriff englischer Bomber auf den Hafen erhält "S 58" 4 Splittereinschläge, sodaß die FT vorübergehend ausgefallen ist. (Treffer im Kabel vorderer Tankraum). "S 54" nur 2 leichte unbedeutende Treffer.
1219		FT von F.d.T.: "Alle S.-Flottillen 1600 Uhr sofortige Bereitschaft."
1508		FT von F.d.T.: "2200 Uhr auf "Igel". 2. S.-Flottille nördlich"Beta", 3. S.-Flottille südlich"Beta". Rückmarsch 0100 Uhr auf"Igel" bis Qu. 7669 u.K.M. 2 Torpedos.
1521		FT von F.d.T.: "1. S.-Flottille 2000 Uhr Lauer 1. Rotte bei "Pi", 2. Rotte auf "Inka" Qu. 7636 M Rückmarsch 0100 Uhr 2. Torpedos.
1610		Wettervorhersage Boulogne lautet: "Wetter östliches Kanalgebiet Wind SO 2-3, Seegang 1-2, Sicht 5 sm.
1715	Belg. Küste. Wind SO, Stärke 3-4, Seegang 2, Mittlere Dünung, sehr gute Sicht.	Mit "S 59", "S 54", "S 58" Ostende ausgelaufen, um nach Einbruch der Dunkelheit bereits um 2100 Uhr auf Position zu stehen, da Geleitzüge in dem Operationsgebiet der S.-Boote erfahrungsgemäß zu diesem Zeitpunkt - eben nach beendeter Dämmerung - passieren.
1749		Fliegeralarm, feindl. Aufklärer westlich Ostendebanktonne auf Süd- und Nordkurs in 30 m Höhe und 3 - 5000 m Abstand auf und ab.
1753		FT von F.d.T.: "Geleitzug von Norden und Süden."
1855		Fliegeralarm, feindl. Aufklärer - es handelt sich um dieselbe Maschine von 1749 Uhr - Typ unbekannt, fliegt von NO kommend in 200 m Höhe und 3000 m Abstand mit SW- Kurs ab.
1931		Wettervorhersage Gruppe West für Hoofden: Aus SO-S auffrischende Winde auf 5-6, Eintrübung später Niederschläge.
1937		Flugzeug mit O-Kurs in geringer Höhe, Typ nicht erkennbar.
1938		FT Kr.Kr. von F.d.T.: "2 Geleitzüge von Süden, einer von Norden, etwa 2200 Uhr bei befohlener Position.
		Ich ändere meine bisherige Vormarschabsicht ab und laufe mit 28 sm Fahrt bis Qu. 8442 u.K.M., um nooh vor 2100 Uhr auf Position zu sein. Es hat stark aufgebrist.
2015	Engl. Südostküste, Wind SW, Stärke 5-6, Seegang 4, mondhelle Nacht, einzelne Wolken, Sicht 60-80hm.	Qu. 8442 u.K.M. erreicht. Mit Kurs 315° und 9 sm. Fahrt in L gelb Position südlich"Beta", Qu. 8441 m.o. abgesteuert.
2047		Schatten voraus gesichtet Entfernung 7000 m. Recht vorausgenommen und kurz danach weitere Schatten gesichtet. Geleitzug - 10 bis 15 Schiffe - steuert Südkurs. U.K.-Befehl: "Geleitzug in Sicht Südkurs!"
		Tonne "Beta" Stb. voraus in Sicht. Flottille steht 3 sm nördlicher als nach Kopplung.
2104		FT Kr.Kr. von Chef 3. S.-Flott.: "Alarm Qu. 8441 m.o. Geleitzug Kurs Süd."
		UK-Befehl an "S 54" und "S 58": "Abstand erweitern."
2108		Heller Feuerschein in 310° unter dem Horizont.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2110		U.K.-Befehl: "Angreifen melden, wenn klar. Führerboot schätzt 5 sm Fahrt." Wegen der hellen fast wolkenlosen Mondnacht und ungünstiger Beleuchtungsverhältnisse strebe ich möglichst gleichzeitige Schußabgabe an. Um unbemerkt anzugreifen, muß große Schußentfernung in Kauf genommen werden. Boote sind im hellen Horizont ohne Glas auf über 1ooo m zu sehen. Meine ursprüngliche Absicht, mich wieder abzusetzen und nach Süden auszuholen, um günstigere Beleuchtungsverhältnisse und Mondbedeckung für den Angriff abzuwarten, muß ich wegen schweren Seeganges - Seegang 4-5, auffrischend - aufgeben.
		"S 59" läuft auf einen größeren Dampfer von 4- 5ooo Tonnen an, der von einem zweiten westlicher stehenden Dampfer vorn überlappt wird.
2123		"S 54" meldet, daß es auf einen Zerstörer geschossen hat. Es wurde kein Treffer erzielt.
2124		Feuererlaubnis erteilt, "S 59" schießt einen Doppelschuß auf die sich überlappenden Dampfer. Abfeuerversager des Schützen, beide Torpedos wurden gleichzeitig losgemacht und rammten sich beim Eintritt ins Wasser. Nur eine Blasenbahn vom Oberflächenläufer beobachtet, zweiter Torpedo wahrscheinlich Grundgänger. Kein Treffer erzielt.
		"S 58" schießt kurz nach "S 59" einen Einzelschuß auf einen Dampfer, der Fehlschuß wird.
2126		Zerstörer in Lage 2o-3o mit starker Rauchentwicklung achteraus, als "S 59" mit 9 sm Fahrt auf Ostkurs liegt. U.K.-Befehl: "Zerstörer achteraus, A.K. voraus, Kurs Ost." Kein Artilleriefeuer vom Zerstörer. Nach Angehen der Maschinen auf A.K. fällt auf "S 58" Stb. Maschine für 5 Minuten aus. Flottille geht auf 2o sm herunter, Zerstörer hat abgedreht auf Südkurs. Rückmarsch angetreten.
2130		"S 58" aus Sicht, Boot bekommt nach Abschießen weißer Sterne wieder Anschluß und hängt sich an.
2136		FT an F.d.T.: "Wind SW 6, Seegang 4-5, Wetter läßt Einsatz nicht mehr zu.
2220		FT von F.d.T. Op.: "S.-Flottillen wegen Wetterlage einlaufen."
6.2. 0116		Mit allen Booten Ostende festgemacht. FT an F.d.T.: Gruppe West: "Mit allen Booten ~~00~~ 0045 Uhr ein. 2047 Uhr Geleitzug 15-2o Dampfer Kurs Süd Qu. 8441 m.o. bis "Beta". 2124 Uhr angegriffen. Führerboot wegen starken Schlingerns Abfeuerversager des Schützen, beide Torpedos nach Ausstoß gerammt. Nur eine Blasenbahn vom Oberflächenläufer. Fehlschuß auf 2 sich überlappende Dampfer. "S 54" Doppelfehlschuß auf Ein-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schornsteinzerstörer, "S 58" Fehlschuß auf Dampfer. Abkommen wegen Seegang schlecht möglich."
		Allgemeines: Die Wettervorhersage der Wetterwarte Boulogne um 1610 Uhr lautete: "Östliches Kanalgebiet, Wind SO 2-3, Seegang 1-2, Sicht 5 sm." Zu dieser Uhrzeit herrschte in Ostende bereits Windstärke 3-4, in Böen mehr, auffrischend. Die Wettervorhersage der Gruppe West um 1931 Uhr - aus SO-S auffrischende Winde auf 5-6 - wurde bestätigt durch die Beobachtungen im Operationsgebiet. Die Grenze der Waffenverwendung war überschritten, die Boote schlingerten bis zu 4o°, sodaß ein genaues Abkommen nicht mehr möglich war. Ich führe die Fehlschüsse bis auf die Torpedoversager von "S 59" zum Teil auf die ~~Sch~~ schlechte Abkommöglichkeit und das zu schnelle Durchwandern des Visierfadens beim schlingernden Boot zurück. Die Aussicht auf das Unbemerktbleiben von Angriffen auf 1ooo m Entfernung in den Mondphasen zwischen dem ersten und letzten Viertel besteht m.E. nur in geringem Maße. Wenn auch leichte Mondbedeckung vorhanden ist, bleibt die Nacht doch so hell, daß ein unbemerkter Angriff mit guten Treffchancen auf Entfernungen von 1ooo m und weniger eine Ausnahme bleiben wird. Auf der anderen Seite begünstigt an Diesigkeit bei einer Sicht bis zu 2ooo - 3ooo m und unklare Kimm die Bedingungen auch in mondhellen Nächten. Es wäre die Frage zu prüfen, ob der Ansatz in den ungünstigen Mondphasen bei den noch vorherrschenden langen Nächten auf die Uhrzeiten bis zum Mondaufgang bezw. nach Monduntergang beschränkt bleiben kann mit dem Ziel, Betriebsstunden zu sparen.
12o7		FT von F.d.T.: "6.2. Ruhe wegen Wetterlage."
7.2. 123o	Ostende	"S 6o" wieder K.B. Marsch nach Ostende durch Wetterlage verzögert. FT von F.d.T.: "7.2. kein Einsatz wegen schlechter Wetterlage.
8.2. 123o	Ostende	FT von F.d.T.: "Am 8.2. wegen Wetterlage kein Einsatz".
9.2. 124o	Ostende	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz"
1o.2. 123o	Ostende	FT von F.d.T.: "Wegen Wetterlage kein Einsatz möglich."Ruhe."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
~~11.2.~~ 1600	Ostende	"S 60" 1600 Uhr Rotterdam aus, Kurs nach Ostende.
1810		FT von F.d.T.: "Alle S.-Flottillen 1400 Uhr sofortige Bereitschaft.
1828		FT von F.d.T.: "3. S.-Flottille 2145 Uhr je eine Rotte auf "Hilo" und "Igel" nördlich "Leda". Rückmarsch 0300 Uhr.
1930		FT an F.d.T.: "S 60" um 1500 Uhr Ostende ein, überall dichter Nebel.
1735	Wind SSO, Stärke 3, ruhige See, starker Dunst, schlechte Sicht, zunehmende Verschlechterung, Sichtverschlechterung, Nebel.	"S 60", "S 55", "S 59", "S 54" um 1730 Ostende aus.
1818		FT von 1. S.-Flottille an F.d.T.: "Wegen Nebel 1800 Uhr Rotte wieder fest, Sicht 50 m.
1852		"Wettervorhersage für Hoofden: Aus SSO auffrischende Winde auf 5, Eintrübung, Sicht 2-4 sm."
1850		Kehrt wegen Nebel.
1930		FT an F.d.T.: "1900 Uhr wegen Nebel kehrtgemacht."
2050		Ostende mit allen Booten fest.
		i.V. Wassmann
~~12.2.~~ 1237	Ostende	"Wettervorhersage Hoofden: "SO 4-5".
		FT von F.d.T.: "Ansatz 12.2. wie mit FT 1402/17 u. 1412/18 vom 11.2. befohlen."
		Da es schon seit dem 11.2. etwa 2100 Uhr aus der gleichen Richtung mit gleicher Stärke (SO, Stärke 5-6) wehte, hielt ich Einsatz nicht für möglich und teilte dieses fernmündlich dem F.d.T. mit.
1715	Süd-Ost 5, See ruhig.	"Mit "S 60" "S 58", "S 59", "S 54" ausgelaufen.
1832	Nordlicher	passiert.
1847	Süd-Ost 5, See ruhig 3.	
1907	Süd-Ost 5-6, See ruhig 4.	Kehrtgemacht. FT an F.d.T.: "Qu. 8724 Mitte wegen SO 5 auffrischend kehrtgemacht."
1909	Nordlicher	passiert.
1929		"Wettervorhersage Hoofden: 0-S-0- 4-5."
1954	Ostendehafen	FT von 1. S.-Flottille: "An 2. u. 3. S.-Flott. Qu. 8432 l.o. Ost 5-6, Seegang 4-5 zunehmend. festgemacht. ("S 60", "S 58", "S 59", "S 54".)
2030	Ostende Süd-Ost 5, See ruhig.	i.V. Wassmann
~~12.2.~~ 1235	Ostende	
		FT von F.d.T.: "Kein operativer Einsatz. Unternehmung "Seenelke" möglich."
1747		FT von F.d.T.: "Kein Einsatz."
		i.V. Wassmann
~~14.2.~~ 1300	Ostende	FT von F.d.T.: "14.2. Ruhe wegen Wetterlage."
		i.V. Wassmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.2. 1235	Ostende	FT von F.d.T.: "Wetterlage läßt keinen Einsatz zu. 15.2. Ruhe."
		i.V. Wassmann

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

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt : Maschine

Flottilleningenieur :Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r

Begonnen: 1.2.1941.
Abgeschlossen: 15.2.1941.

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.	Boulogne	S 57, S 6o ausgelaufen, Marsch nach Rotterdam S 57 kleine Motorenüberholung S 6o starke Schwingungen Welle Stb.
15.15		S 54,58,59 ausgelaufen
18.15	Ostende	S 54,57,58,59,6o eingelaufen Diegner
2.2.		
3.2.		Nichts Besonderes Diegner
4.2		
1o.oo	Ostende	S 57,6o ausgelaufen.
14.3o	Rotterdam	S 57,6o eingelaufen. Diegner
5.2.		Beim Bombenangriff 4 Splittereinschläge auf S 58. Speisungskabel für FT im vorderen Tankraum durchgeschlagen. Da keine Ersatzschaltung oder Notspeisung möglich, Boot außer K.B. bis bis Speisung wieder klar. Vorschlag: Einbau Notspeisung von Batterie zum Funkraum. Beginn kleine Motorenüberholung S 57 mit Werkstattzug in Rotterdam.
17.15	Ostende	S 54,58,59, ausgelaufen
21.3o	Operationsgebiet	S 58 Mot Stb ausgefallen s. Stör. Meld. S 58 2A
21.35		S 58 Mot Stb wieder klar. Diegner
6.2.		
o1.16	Ostende	S 54,58,59, festgemacht.
	Rotterdam	S 6o Schwanzwelle Stb hinter Wellenbocklager um 2.5 mm verbogen. Welle gerichtet. Diegner
7.2.	Rotterdam	S 6o wieder einsatzbereit. Diegner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.2		
9.2.		Nichts Besonderes
1o.2.		Diegner
11.2.		
1o.oo	Rotterdam	S 6o ausgelaufen
15.oo	Ostende	S 6o eingelaufen
17.25		S 54,58.59,6o Ostende ausgelaufen.
2o.3o		S 54,58,59,6o Ostende eingelaufen. Diegner
12.2.		
17.15	Ostende	S 54,58,59,6o ausgelaufen
2o.3o	Ostende	S 54,58,59,6o eingelaufen. Diegner
13.2.		
14.2.		Nichts Besonderes.
15.2.		Diegner

Gesehen:
i. V. Duppermann
Oblt. z. S. u. Flott. Chef i. V.

Gesehen:
Flott
Kpt. (Ing) u. Verbandsing. F. d. T.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
		des S.-Bootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"
		Kommandant: Kapitänleutnant Möbes.
		Angefangen: 1. Februar 1941.
		Abgeschlossen: 15. Februar 1941.

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3
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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes	"Adolf Lüderitz"
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Ingenieur:	Kapitänleutnant (Ing) Welsch
		Begonnen: 1.2.1941.
		Abgeschlossen: 15.2.1941.

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
1.2.41- 5.2.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. [signature]
6.2.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm "Sleipnir" 120,3 t Treiböl übernommen. Personal: 1/2 Dauer: 3,5 Stunden. [signature]
7.2.41- 15.2.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. [signature]

Gesehen:

[signature]

Kaptlt.u.Komdt.

Gesehen:

[signature]

R. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

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

Den 15. März 1941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote.

Zum Angriff vom 5./6. habe ich bei Vorlage des Gefechtsberichts eingehend Stellung genommen, ebenso zu den Bemerkungen des Flottillenchefs auf Seite 198 unter "Allgemein".

Kapitän zur See.

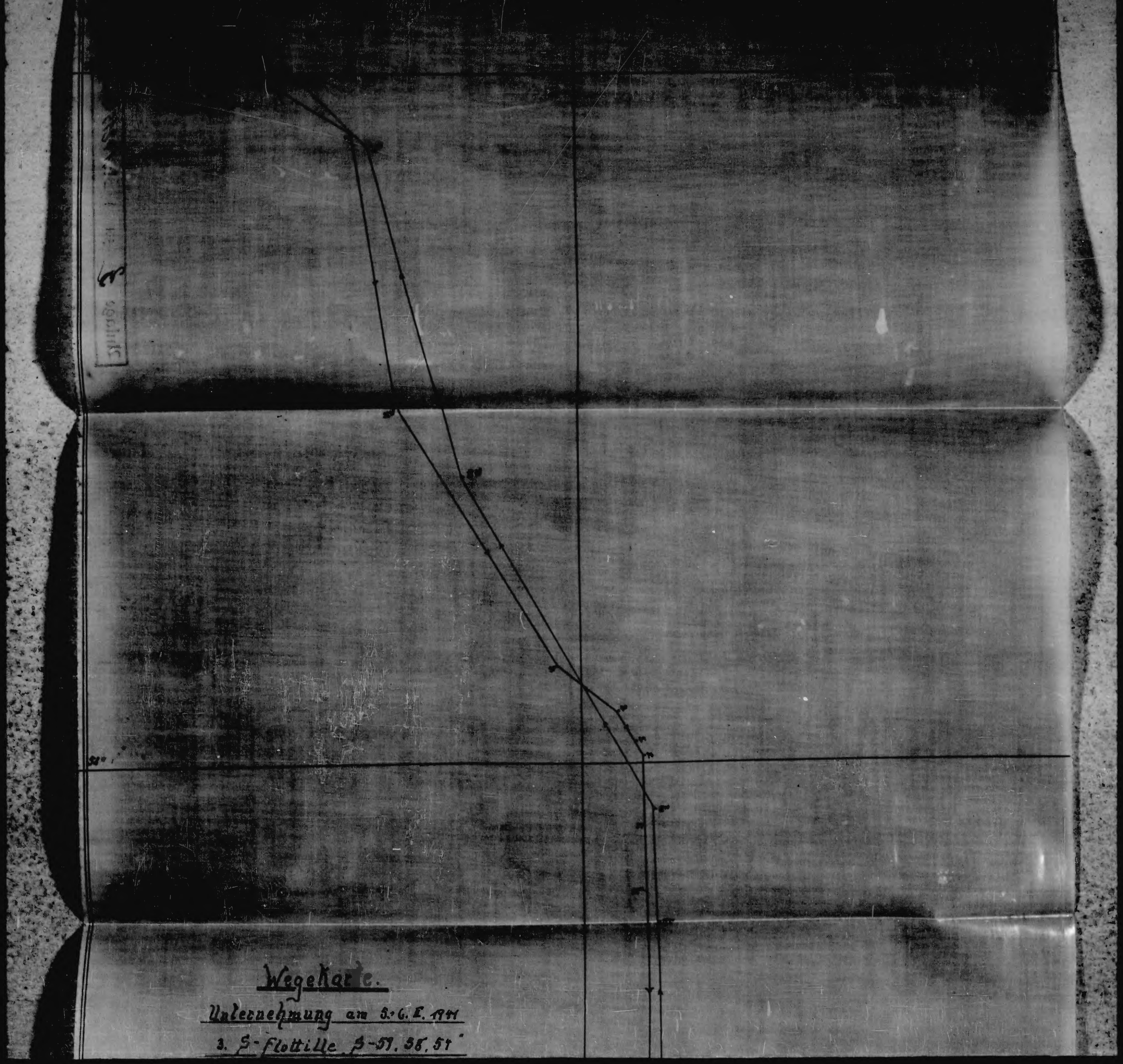
Stuttgart 40

Vorschrift

S.-Flott. 3 [illegible]:

Unternahmung am 12.1.44

Aufzulegen auf D.63 S.-Kdt.



Wegekarte.

Unternehmung am 5.6.E.1944

3. S-Flottille S-57, 58, 59

[redacted]

Unterschrift am O.u.G.E. 1111
3. S-flottille. P-M. 35.51

[redacted]

Aufzeigen auf O-51 M. u. P. Blatt:

[redacted] 11.2.41

[illegible] Karte.

[illegible] 5-59. 57. [illegible] 60. 57."

am 31. 5. 1941

Aufzulegen auf 5-33-Süd

[illegible] nach [illegible] am 31.5.1941

[illegible] nach [illegible] am 1.6.1941

Anlage zu 3. S. St. B. [illegible] 558 [illegible]

20'

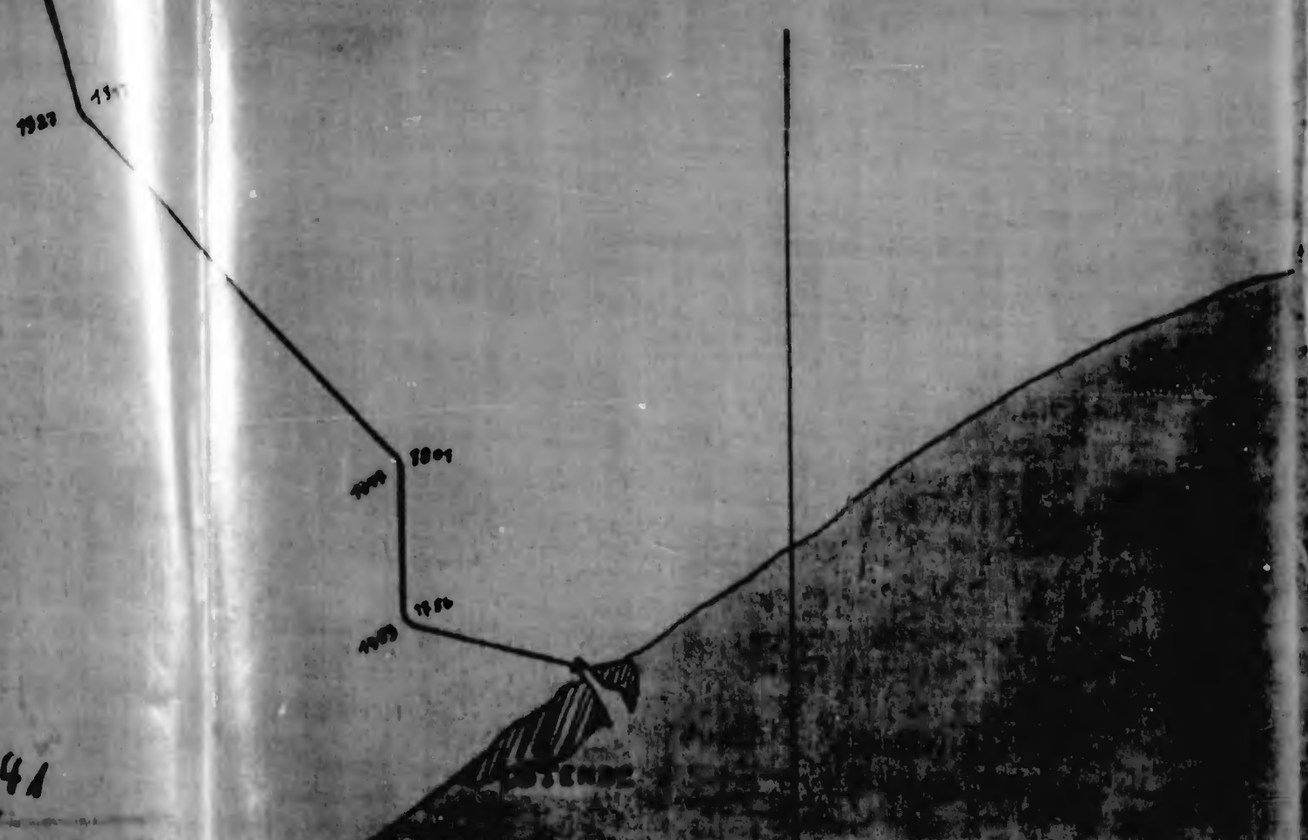
3°

Wegekarte

31° 20'

Untersuchung v. M. d. M.

3. S. Flott. (S 60, 50. E 80, 20)



Kurs 55°

Distanz 15 Sm

22. 3. 41

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.-Nr. Gkdos 1403 A 4

An Bord, den 7. Juni 1941

Geheim-Kommandosache.

Marinegr... ...do W.
Eing. 22 JUN. 1941
B.-Nr. G. Kdos. 3402
Anl. 1 Kr. Brief 1

An

das Marinegruppenkommando West

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. Schnellbootsflottille vom 1. - 15.2.41 mit Stellungnahme des Führers der Torpedoboote vorgelegt.

Von Seiten des Flottenkommandos nichts zu bemerken.

Für den 2. Admiral der Flotte
Der 1.Admiralstabsoffizier
i.V.

Marinegruppenkommando
West
B.Nr.gKdos 24 02/49 A5

Stabsquartier, den 24. Juni 1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

-1+4-

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes:

I. V.

1.Skl 1421/41 g.Kdos. -5-

1013

~~7514~~

Geheime Kommandosache!

1) I West, I b/12, I T [illegible] 4/7.

5 Ausl 2) A (AI) a [illegible] 8/7 I a [illegible] 11/7.

3) T Wa [illegible]

4) [illegible] 1 Skl an Kr abgeben.

1 Skl i. A.

Iac

[illegible]

1.SKI 14215/[illegible] Kdos.

PG- 71319-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

ACTION REPORT.

DATE:. 5.2.41.

Kr 10635

Gefechtsbericht

3. Schnellboots flottille

5. 2. 1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41319 /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.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 2517 A 3

An Bord, den 12. März 1941.

Geheim

Marinegruppenkommando West
Eing.: 18. MRZ. 1941
B.-Nr. 6. 1851
Anl. 5 Prüf-Nr.

An

Marinegruppenkommando West (2 x)
Flottenkommando (1 x)

Anliegend wird der Gef.-Bericht der 3. S.-Flottille über die Unternehmung am 5.2. mit Stellungnahme des F.d.T. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Prüf-Nr. 2

an Kr
1. Skl. i.A. I ae

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P C/71319 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE FIT IN ON THE WORKBOARD OR ON ... SHEET OF PAPER. QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1. Abt. Skl. ~~2126~~/41.

Anlage zu Gruppe West 1815 2517

Gefechtsbericht

des Chefs 3. S.-Flottille über den Angriff auf einen englischen Geleitzug am 5.II.1941.

Englische Südostküste, Wind SW, Stärke 5-6, Seegang 4-5, helle Mondnacht, vereinzelt Wolken, Sicht 7o-8o hm, klare Kimm.

Der Einsatzbefehl des F.d.T. lautete: "22oo Uhr auf "Igel". 2. S.-Flottille nördlich "Beta", 3. S.-Flottille südlich "Beta". Rückmarsch oloo Uhr auf "Igel" bis Qu. 7669 u.K.M. 2 Torpedos."

1715h Mit "S 59", "S 54" und "S 58" Ostende ausgelaufen, um nach Einbruch der Dunkelheit auf Position zu sein.

1749h Feindlicher Aufklärer - Typ unbekannt - westlich Ostendebanktonne auf Süd- und Nordkurs in 3o m Höhe, Abstand 3ooo - 5ooo m, auf und ab.

1753h FT von F.d.T.: "Geleitzug von Norden und Süden."

1855h Feindlicher Aufklärer mit SW-Kurs, 2oo m Höhe und 3ooo m Abstand. Es handelt sich um dieselbe Maschine von 1749 Uhr.

1937h Flugzeug mit Ostkurs in geringer Höhe, Typ nicht erkennbar.

1938h FT Kr.Kr. von F.d.T.: "2 Geleitzüge von Süden, einer von Norden etwa 22oo Uhr bei befohlener Position."

Ich ändere meine bisherige Absicht über den Vormarsch ab und laufe mit 28 sm Fahrt bis Qu. 8442 u.K.M., um noch vor 21oo Uhr auf Position zu sein. Wind und Seegang haben zugenommen auf SW 5-6, Seegang 4.

2o15h Qu. 8442 u.K.M. erreicht. Mit Kurs 315° und 9 sm Fahrt in L gelb Position südlich "Beta", Qu. 8441 m.o. angesteuert.

2o47h Schatten voraus gesichtet, Entfernung 7ooo m. Recht vorausgenommen und kurz danach weitere Schatten gesichtet. Geleitzug - 1o bis 15 Schiffe - steuert Südkurs. U.K.-Befehl: "Geleitzug in Sicht Südkurs!"

Tonne "Beta" Stb. voraus in Sicht. Flottille steht 3 sm nördlicher als nach Kopplung.

21o4h FT Kr.Kr. von Chef 3. S.-Flottille: "Alarm Qu. 8441 m.o. Geleitzug Kurs Süd."

U.K.-Befehl an "S 54" und "S 58": "Abstand erweitern."

21o8h Heller Feuerschein in 31o° unter dem Horizont.

211o h UK-Befehl: "Angreifen, melden, wenn klar." Führerboot schätzt 5 sm Fahrt."

Wegen der hellen fast wolkenlosen Mondnacht und ungünstiger Beleuchtungsverhältnisse strebe ich möglichst gleichzeitige Schußabgabe an. Um unbemerkt anzugreifen, muß große Schußentfernung in Kauf genommen werden. Boote sind im hellen Horizont ohne Glas

1. Abt. Skl. 2126/41.

Glas auf über 1ooo m zu sehen.
Meine ursprüngliche Absicht, mich wieder abzusetzen und nach Süden auszuholen, um günstigere Beleuchtungsverhältnisse und Mondbedekkung für den Angriff abzuwarten, muß ich wegen schweren Seeganges - Seegang 4-5, auffrischend - aufgeben.
"S 59" läuft auf einen größeren Dampfer von 4- 5ooo Tonnen an, der von einem zweiten westlicher stehenden Dampfer vorn überlappt wird.
2123h "S 54" meldet, daß es auf einen Zerstörer geschossen hat. Es wurde kein Treffer erzielt.
2124h Feuererlaubnis erteilt, "S 59" schießt einen Doppelschuß auf die sich überlappenden Dampfer. Abfeuerversager des Schützen, beide Torpedos wurden gleichzeitig losgemacht und rammten sich beim Eintritt ins Wasser. Nur eine Blasenbahn vom Oberflächenläufer beobachtet, zweiter Torpedo wahrscheinlich Grundgänger. Kein Treffer erzielt.
"S 58" schießt kurz nach "S 59" einen Einzelschuß auf einen Dampfer, der Fehlschuß wird.
2126h Zerstörer in Lage 2o-3o mit starker Rauchentwicklung achteraus, als "S 59" mit 9 sm Fahrt auf Ostkurs liegt.
U.K.-Befehl: "Zerstörer achteraus, A.K. voraus, Kurs Ost."
Kein Artilleriefeuer vom Zerstörer.
Nach Angehen der Maschinen auf A.K. fällt auf "S 58" Stb. Maschine für 5 Minuten aus. Flottille geht auf 2o sm herunter, Zerstörer hat abgedreht auf Südkurs.
213oh Rückmarsch angetreten.
2136h FT an F.d.T.: "Wind SW 6, Seegang 4-5, Wetter läßt Einsatz nicht mehr zu.
"S 58" aus Sicht, Boot bekommt nach Abschießen weißer Sterne wieder Anschluß und hängt sich an.
2220h FT von F.d.T. Op.: "S.-Flottillen wegen Wetterlage einlaufen."
o116h Mit allen Booten Ostende festgemacht.
FT an F.d.T., Gruppe West: "Mit allen Booten oo45h ein. 2o47 Uhr Geleitzug 15-2o Dampfer Kurs Süd Qu. 8441 m.o. bis "Beta". 2124h angegriffen. Führerboot wegen starken Schlingerns Abfeuerversager des Schützen, baide Torpedos nach Ausstoß gerammt. Nur eine Blasenbahn vom Oberflächenläufer. Fehlschuß auf 2 sich überlappende Dampfer. "S 54" Doppelfehlschuß auf Einschornsteinzerstörer, "S 58" Fehlschuß auf Dampfer. Abkommen wegen Seegang schlecht möglich."

Allgemeines:

Die Wettervorhersage der Wetterwarte Boulogne um 161o Uhr lautete: "Östliches Kanalgebiet, Wind SO 2-3, Seegang 1-2, Sicht 5 sm.

Zu

Zu dieser Uhrzeit herrschte in Ostende bereits Windstärke 3-4, in Böen mehr, auffrischend.

Die Wettervorhersage der Gruppe West um 1931 Uhr - aus SO-S auffrischende Winde auf 5-6 - wurde bestätigt durch die Beobachtungen im Operationsgebiet.

Die Grenze der Waffenverwendung war überschritten, die Boote schlingerten bis zu 4o°, so daß ein genaues Abkommen nicht mehr möglich war. Ich führe die Fehlschüsse bis auf die Torpedoversager von "S 59" zum Teil auf die schlechte Abkommöglichkeit und das zu schnelle Durchwandern des Visierfadens beim schlingernden Boot zurück.

Die Aussicht auf das Unbemerktbleiben von Angriffen auf 1oooo Entfernung in den Mondphasen zwischen dem ersten und letzten Viertel besteht m.E. nur in geringem Maße. Wenn auch leichte Mondbedeckung vorhanden ist, bleibt die Nacht doch so hell, daß ein unbemerkter Angriff mit guten Treffchancen auf Entfernungen von 1ooo m und weniger eine Ausnahme bleiben wird. Auf der anderen Seite begünstigen Diesigkeit bei einer Sicht bis zu 2ooo-3ooom und unklare Kimm die Bedingungen auch in mondhellen Nächten.

Es wäre die Frage zu prüfen, ob der Ansatz in den ungünstigen Mondphasen bei den noch vorherrschenden langen Nächten auf die Uhrzeiten bis zum Mondaufgang bezw. nach Monduntergang beschränkt bleiben kann mit dem Ziel, Betriebsstunden zu sparen.

Kemnade

Anlage zu Gruppe West 18/5

Gefechtsbericht

2517

des Kommandanten "S 54" über den Angriff auf einen engl. Einschornsteinzerstörer am 5.1.41.

Englische SO- Küste, Wind SW 5-6 auffrischend, Seegang 4, mondhelle Nacht, einzelne Wolken, Sicht 7o-8o hm.

2o15h "S 54" fährt als takt, Nr. 2 in L. Gelb.

2o47h U.K.-Spruch vom Führerboot: "Schatten voraus!"

21o4h Schatten werden als Geleitzug mit Südkurs ausgemacht. "S 54" erweitert Abstand. Es hat stark aufgebrist, richtiges Abkommen am Rohrzirlapparat ist in Frage gestellt. Boote stehen im mondhellen Osthorizont.

211oh U.K.-Befehl vom Führerboot: "Angreifen melden wenn klar!"

212oh Meldung durch U.K. an Führerboot auf Anfrage: ""S 54" noch nicht klar, noch nicht schießen! Ich bin im Angriff auf einen Zerstörer und die Schußentfernung erscheint mir noch zu groß.
Der Zerstörer ist ein Einschornsteinzerstörer der von der Spitze des Geleitzuges abgedreht hatte und an der Ostseite mit Nordkurs den Geleitzug entlang läuft.

2123h Doppelschuß mit Einstellungen: Fahrt 9 sm, Lage 75, Entfernung 2o hm. U.K.- Spruch an Führerboot: "S 54" hat geschossen!"

2124h U.K.- Spruch vom Führerboot: "Habe geschossen!"

2125h vom Führerboot: "Zerstörer achteraus A.K.!"
Mit A.K. auf Kurs 13o° abgelaufen. Zerstörer wurde von "S 54" nicht gesehen.

213oh Auf Führerboot gesammelt und Rückmarsch angetreten.

Wagner
Leutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wegen der hellen Mondnacht und des ungünstigen Horizontes mußte "S 54", um unbemerkt zu bleiben, auf große Schußentfernung schießen, genaues Abkommen war wegen Seegang 4-5 nicht möglich. Es wurde kein Treffer erzielt.

Gegner
Leutnant zur See.

Fürd die Richtigkeit
Kemnade
Leutnant zur See u. Adjutant.

gez. Kemnade.
Kapitänleutnant.

1

2123/41

Anlage zu Gruppe West 1815

251.

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 58" über den Angriff auf einen englischen Geleitzug am 5.2.41.

Englische SO- Küste, Wind SW 5-6, auffrischend, Seegang 4, mondhelle Nacht, einzelne Wolken, Sicht 7o-8o hm.

2o15h Die Flottille läuft in L gelb mit 9 sm Fahrt auf die Tonne "Beta" zu. "S 58" steht an Stb.- Seite vom Führerboot.

2o46h Schatten voraus! Das Boot steht im hellen Horizont. Die Wetterlage ist sehr ungünstig geworden. Abkommen am Zielapparat zweifelhaft.

21o4h "S 58" erweitert Abstand vom Führerboot, um gute Schußposition zu bekommen. 12 - 14 Schatten werden ausgemacht und als Geleitzug mit Kurs Süd erkannt.

211oh U.K.-Befehl vom Führerboot: "Angreifen"! "Melden wenn klar!" Dampfer sind noch nicht klar auszumachen.

212oh U.K.- Spruch von "S 58" an Führerboot: "Bitte warten, näher ran!" "S 58" nimmt einen 4 - 5ooo t Dampfer voraus, dem mehrere kleine Fahrzeuge folgen. Zerstörer sind nicht zu sehen.

2123h Kurz nach U.K.- Spruch von "S 58" kommt von "S 54": "Habe geschossen!"

2124h Von Führerboot: "Habe geschossen!"

2125h Um gleichzeitige Schußabgabe zu gewährleisten, schießt "S 58" einen Torpedo trotz der großen Entfernung (2o - 22 hm) mit Lage 11o°, Gegnerfahrt 6 sm. Kurz vor dem Schuß U.K.- Spruch von Führerboot: "Zerstörer achteraus!" "Alle A.K.!"

2127h "S 58" dreht nach Bb. ab und folgt Führerboot, Hängt sich an "S 54" an. Zerstörer wurde trotz guter Sicht nicht gesehen.

213oh "S 58" Stb. Maschine ausgefallen! Dauer der Störung 5 Minuten." (U.K. Spruch an Führerboot).

Fühlung verloren, da U.K.- Spruch von Führerboot nicht verstanden wurde.

2133h Stb. Maschine klar.

2153h Flottille wiedergefunden nach mehrfachem Abschießen weißer Sterne.

Geiger.
Leutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wegen der hellen Mondnacht und des ungünstigen Horizontes mußte "S 58", um unbemerkt zu bleiben, auf große Schußentfernung schießen, genaues Abkommen war wegen Seegang 4-5 nicht möglich.

Es wurde kein Treffer erzielt.

Für die Richtigkeit
Leutnant zur See u. Adjutant.

gez. Kemnade
Kapitänleutnant.

1 Ab 2126

Anlage zu Gruppe West 1875

2517

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 59" über den Angriff auf einen englischen Geleitzug am 5.2.41.

Englische SO- Küste, Wind SW 5-6 auffrischend, Seegang 4, mondhelle Nacht, einzelne Wolken, Sicht 7o-8o hm.

2o15h "S 59" fährt als Führerboot und steuert die befohlene Position Qu. 8441 m.o. mit 9 sm Fahrt und Kurs 315° an.

2o47h Schatten in 31o° ausgemacht. Kurz darauf kommen noch mehrere Schatten nördlich davon in Sicht, sie werden als der durch FT gemeldete Geleitzug mit Kurs S erkannt. Die Entfernung beträgt etwa 6o-7o hm. "S 59" läuft auf der Hundekurve auf den Geleitzug mit 9 sm, zeitweise 5 sm Fahrt an. Etwa 8-1o Fahrzeuge passieren den Bug des Bootes.

2123h Flottillenchef erteilt Feuererlaubnis. Als Ziel wähle ich einen Tankdampfer von ca. 4-5ooo Tonnen, der im Westen von einem kleinerem Frachtdampfer überlappt wird. Ich schätze die Gegenwerte auf Fahrt 5 sm, Lage 8o°, Entfernung 2ooo m. Das Boot steht im ungünstigen Horizont.

2124h Doppelschuß. Wegen heftigen Schlingerns des Bootes muß sich die seem. Nr. 1 am Zielapparat festhalten und löst dabei gleichzeitig beide Torpedos. Beim Eintritt in das Wasser rammen sich die Torpedos. Der eine Torpedo wird Oberflächenläufer, die Laufbahn des anderen kann nicht ausgemacht werden, wahrscheinlich ist dieser Torpedo Grundgänger geworden. "S 59" dreht nach dem Schuß auf Gegenkurs und läuft mit 9 sm ab. Torpedo wurde Fehlschuß.

2126h kommt achteraus ein Zerstörer mit starker Rauchentwicklung, Lage etwa 3o° in Sicht. Das Boot geht auf "A.K." und läuft auf Ostkurs ab. Da der Zerstörer bald aus Sicht kommt, geht "S 59" um 2127 Uhr wieder auf "H.F."

213oh wird der Rückmarsch angetreten.

Müller.
Oberleutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wegen heller Mondnacht mußte auf große Entfernung angegriffen werden, um unbemerkt zu bleiben. Die Schußentfernung betrug etwa 18oo m. Wegen eines Abfeuerversagers des Schützen wurden beide Torpedos Versager. Die Grenze der Einsatzfähigkeit der Waffe war überschritten, ein genaues Abkommen war nicht mehr möglich. Es wurde kein Treffer erzielt.

Für die Richtigkeit
Leutnant zur See u. Adjutant.

gez. K e m n a d e
Kapitänleutnant.

1. Abt. Nr. 2126/41

, den 1. März 1941.

2517

S t e l l u n g n a h m e
des
Führers der Torpedoboote.

Anlage zu Gruppe West 1815

1.) Zum Gefechtsbericht des Flottillenchefs:

Ich erkenne es an, daß die Flottille reichlich eine Stunde vorbefohlener Uhrzeit auf Position war. Das entspricht meiner mündlichen Absprache mit den Chefs, daß sie die frühestmögliche Zeit für Einnahme der Position anstreben, wie sie sich durch die örtlichen Verhältnisse ergibt. Ich befehle den Zeitpunkt, der mir nach Tageslicht und Mondphase durchführbar erscheint.

Das Bestreben des Flottillenchefs, unbemerkte Schußabgabe einer Garbe an der Grenze der Sicht anzustreben, ist richtig, zumal eine ins Gewicht fallende Annäherung bei der hellen Mondnacht nicht möglich gewesen wäre. Die durch Seegang bedingten sehr ungünstigen Abkommverhältnisse haben eine Erfolg verhindert. Ein solcher Angriff muß vor allem bei größerer Bootszahl und den nunmehr verwendungsbereiten E-Torpedos zum Erfolg führen .

Zu den allgemeinen Bemerkungen:

Die Wetterbeurteilung war von vorneherein zweifelhaft, wie es durch die nicht umfassende Unterlagen der Wetterwarten des öfteren der Fall ist. Ich muß aber die wenigen Ansatzmöglichkeiten in dieser Jahreszeit ausnutzen und dabei wiederholtes Umkehren in Kauf nehmen. Erfolge können sich immer ergeben. So versenkte bei dieser selben Unternehmung "S 30" einen kleinen Dampfer, mußte dann auch umkehren. Den Abbruch der Unternehmung hat der Chef jederzeit in der Hand.

Das gilt auch für mondhelle Nächte. Die Erfahrung hat gezeigt, daß sich hin und wieder Möglichkeiten zum Angriff (starke Bewölkung, günstige Beleuchtungsverhältnisse, leichter Regen) bieten. Große Erfolge der S.- Boote sind bereits in mondhellen Nächten erzielt.

2.)

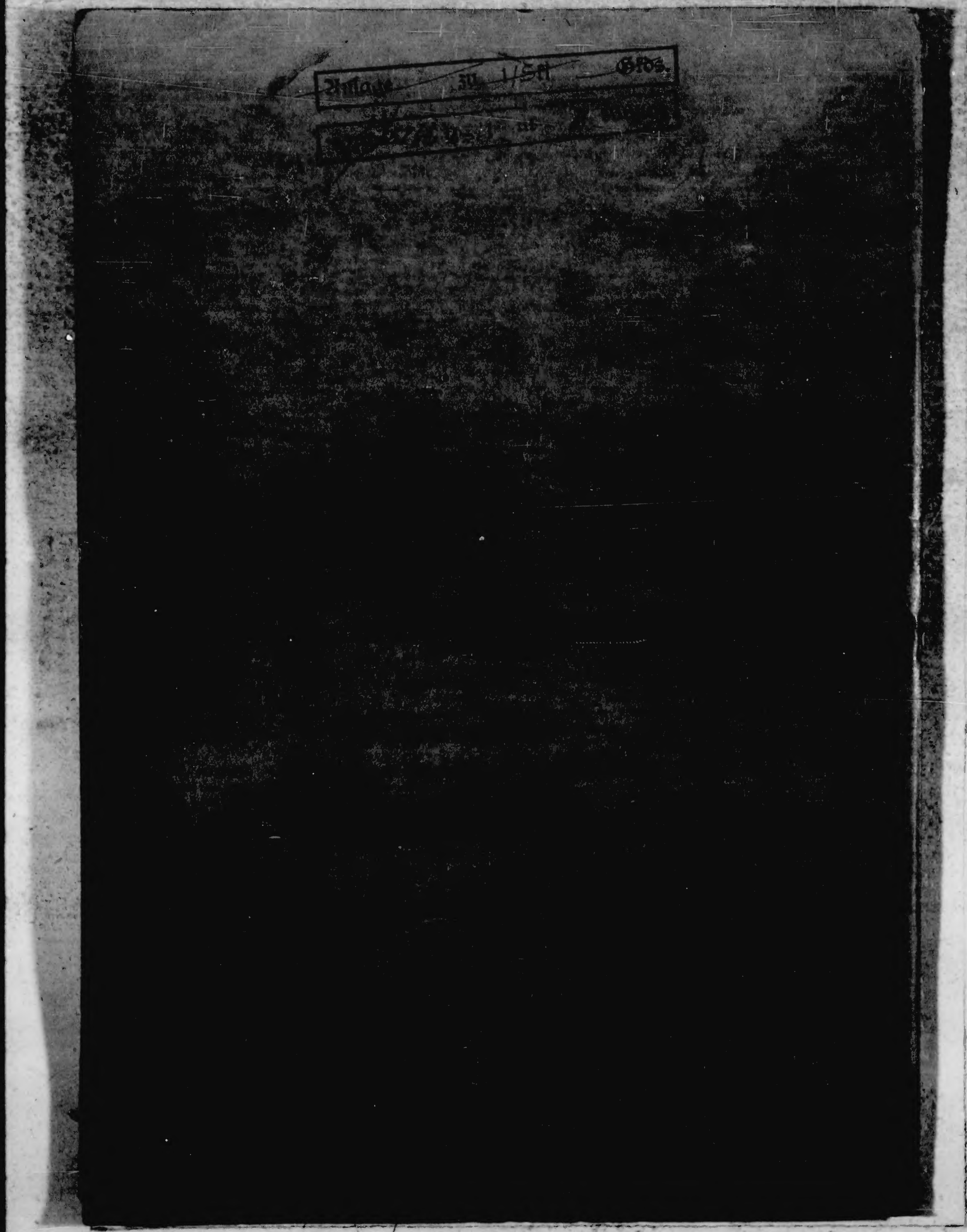
1 Abt
Skl. 2126/41.

2.) Zu den Gefechtsberichten der einzelnen Boote habe ich nichts zu bemerken. Sie standen unter der Ungunst der Beleuchtung und der schlechten Abkommverhältnisse.

v. Bülow

Kapitän zur See.

PG-71320-NID



PG/71320

THE GERMAN NAVAL H IGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 16.2. - 28.2.1941.

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
B.-Nr. GKdos. 729 A4.

An Bord, den 5. April 1941

Geheim-Kommandosache.

Marinegruppenkommando West
12. APR. 1941
B.-Nr. G. Kdo. 1020
Anl. 1 Tgb.-Nr.

An
das Marine-Gruppenkommando West.

Betrifft: Kriegstagebücher.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 16. - 28.2.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Keine Bemerkungen.

Für das Flottenkommando, 2.Admiral der Flotte.
Der erste Admiralstabsoffizier.

Marinegruppenkommando
West /

Stabsquartier, den 15. April 1941 1941

B. Nr. Gkdos 2020.Ab

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl.-

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.Skl 7925/41 Gkdos. -1-

Geheime Kommandosache!

1859

-2-

2.) 2. Hkl

3.) 3. Hkl.

4.)

5.) MPA

6.)

1. Hkl. an Kr.

Fr 1.SKI 79/45 g.Kdos.

1423

1. Hkl. i. [illegible]

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

Kriegstagebuch

der 3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef i.V.: Ob.Lt.z.See Wuppermann

Anlage: 4 Wegekarten.

Begonnen: 16.2.41
Abgeschlossen: 28.2.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P O/41320/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
QUOTE GIVEN REGISTERED NUMBER

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.	Ostende	
00.00 h		F.T. von F.d.T.: 16.2. 08.00 Uhr eine Rotte Quadr. 8772 Seenot bis auf Abruf.
04.31		F.T. von Wewa Boulouge: In den Morgenstunden ist mit auffrischenden Winden aus S-O Stärke 5o - 7o Km zu rechnen.
06.3o	S-O 5, See 2 - 3	Mit "S 6o", "S 58" ausgelaufen.
07.31	S-O 5-6, See 4	Tonne KW passiert
08.o5	Quadr.8772 S-O 6-7, See 5	Auf eine Maschine gegangen und bis 09.3o h im befohlenen Quadr. auf u. ab gestanden.
09.3o		F.T. von F.d.T.: Einlaufen. Rückmarsch angetreten. Teilweise wegen der See Fahrt 2o sm.
1o.23		F.T. von F.d.T.: Sturmgefahr, kein Einsatz.
1o.34	Tonne K W	passiert.
11.45		Mit beiden Booten Ostende ein.
12.3o		"S 31" u. "S 61" sind in Rotterdam eingelaufen. "S 31" muß docken, da Schrauben im Eis beschädigt. "S 61" muß Abnahmefahrt, die wegen Eis nicht gemacht wurde, nachholen. Dazu AK.-Fahrt in See erforderlich.
17.2.	Ostende	
11.47 h		F.T. von F.d.T.: 1.- 3. S.-Flottille 17.00 Uhr sofort Bereitschaft.
12.oo		Mündliche Rücksprache mit F.d.T. ergibt - da Wettervorhersage S - SO 5 und in Ostende Süd - Ost 5 - 6 ist - sofortige Rückverlegung der Flottille nach Rotterdam.
15.oo	Süd - Ost 5 - 6, See 2	Mit "S 6o","S 58","S59", "S 54" zum Marsch nach Rotterdam ausgelaufen. Marsch nur mit den Seitenmaschinen durchgeführt, um die hohen Betriebsstunden der Mittelmaschine etwas auszugleichen. Marsch über Weg rosa,dann rot
19.14	H. v. Holland	Mole H.v.Holland passiert.
2o.o7	Rotterdam	Mit allen Booten bei "Adolf Lüderitz" festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.2.	Rotterdam	
1o.oo		"S 61" ausgelaufen Abnahmefahrt.
12.o1		F.T. von F.d.T.:"16.3o Uhr Sofort-Bereitschaft"
12.35		F.T. von F.d.T.:"4 Torpedos". Mündlich war vom F.d.T. befohlen: 2 E.To., 2 G.T.a.
13.29		F.T. von F.d.T.:"22.00 Uhr 1. Rotte auf Milz Quadr.8415. 1.K.M. 2.Rotte auf Igel bei Pi.
15.00		Der Wind hatte in Scheveningen den ganzen Vormittag zugenommen, die See war - trotz des ablandigen Windes sichtbar bewegt. Ich maß mit einem geeichten Windmesser auf "Adolf Lüderitz" vom Scheinwerferstand den Wind. Es war Süd zu Ost 6 in Böen mehr. Es konnte sich nicht um irgendwelche Aufwinde handeln, da der Wind frei über die Maas kam bis zu "Lüderitz". Daher F.T. an F.d.T.:"Wind Süd zu Ost 6", auffrischend." Wetterwarte H.v.Holland gab: Süd-Ost 3-4, über See 5.
16.45		Mit "S 6o, 58, 59, 54" ausgelaufen.
17.oo		"S 61" bei "Adolf Lüderitz" fest. Maschine starker Ölverlust, daher nicht mit zu Unternehmung.
17.52		Mole H.v.Holland passiert.
18.28		Kr.Kr. Geleitzug 8 große Schiffe, 17.15 Uhr Quadr.7695 Nord."F.d.T."
18.46	Süd-Ost 3-4,mittlere Dünung, abflauend	"S 54" wird wegen Maschinenschadens entlassen.
19.o4		Wettervorhersage Hoofden: SSO bis SSW 4, bedeckt,Regen,schlechte Sicht, morgens wolkig und Sichtbesserung.
19.15		Kr.Kr. Quadr.7926, 6 Dampfer, 16.3o Uhr 45 Grad "F.d.T."
19.16		Fahrzeug voraus. Es ist ein Logger.
19.25		Logger hint. holl. Flagge. Beschriftet: K.W. 44 Holland. Hielt ihn für ein verdächtiges Fahrzeug- hatte jedoch nicht Zeit zur Untersuchung wegen der gemeldeten Geleitzüge, zumal ich schon durch "S 54" aufgehalten worden war.
19.54		Engl. Leuchttonne ist nicht zu sehen, brannte auch auf Rückmarsch nicht.
2o.1o bis 2o.56	Wind Süd-West 2,lange südliche Dünung, schlechte Sicht, verschwommene Kimm	Engl. Warngebiet passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.1o	Engl. Südostküste Wetter wie vor, Regenschauer.	auf eine Maschine gegangen. L-gelb
21.45	Quadr.8415 1.K.M.	Kurz gestoppt, nichts zu sehen oder zu hören, vermute daher., daß 1. Geleitzug schon durch, bezw. auf Igel durch und gehe daher mit den 3 Booten weiter auf Igel, um den 2. Geleitzug dort zu bekommen, falls dieser mit 8 - 9 sm gelaufen ist. Ich hielt Igel für wahrscheinlicher als Milz. Auf Position bei Tonne Pi.
22.17		
23.oo	Sichtverschlechterung	Boote schlingern stark, über 3o°. E-To. Verwendung schon fraglich, auch wegen der schlechten Sicht und dunkler Nacht. Wippermann
19.2.		
o1.38	Dicker Nebel	Unternehmung abgebrochen. Rückmarsch mit 5 sm.
o3.29 bis 04.15		Engl. Warngebiet passiert.
05.5o	Nebel	"S 6o" Bb.Maschine wegen starken Ölverlustes abgestellt.(Dieselbe Ursache wie bei "S 61", siehe K.T.B. Flo.Ing.)
07.oo	H.v.Holland Nebel	Anstrg. Tonne passiert.(Beinahe gerammt, da immer noch unbeleuchtet.
07.15	H.v.Holland Schlechte Sicht	Bei einem Vorpostenboote festgemacht. (S 6o, 58, 59)
08.3o		Abgelegt.
09.3o	Rotterdam	festgemacht mit allen Booten. F.T. an F.d.T.: "3.S.-Flott.09.3o Uhr Rotterdam fest. Quadr.8591 m.r. Logger K.W. 44 unter holl. Flagge, Wegen Zeitmangel nicht untersucht. 1.Position 21.45 Uhr dann Pi. 22.2o Uhr bis 01.4o Uhr. Starke Dünung, schlechte Sicht, wegen Nebel kehrtgemacht. Allgemeines: Sowohl auf Hin- wie auf Rückmarsch bestand die Möglichkeit mit 2. S.-Flott.die Standort Quadr. 7399 1. u.E. auf Igel hatte, also nördlicher als 3. S.-Flott. zusammenzutreffen, zumal da 2. S.-Flott. stets etwa 3 sm innerhalb des engl. Minenwarngebietes rauf und auch runter läuft. Bei der sehr schlechten Sicht bezw. später bei dem dicken Nebel hätte diese Verteilung zu einem unangenehmen und überraschenden Zusammenstoß der Flottillen führen können.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.oo		F.T. von F.d.T.:"19.2. S.-Flottillen Ruhe" Wippermann
2o.2.	Rotterdam	
1o.39		F.T. von F.d.T.: "2o.2. kein Einsatz wegen Wetterlage."S 61, 6o, 54" wieder einsatzbereit. Wippermann
21.2.	Rotterdam	
11.52		F.T. von F.d.T.:"Wetterlage läßt keinen Einsatz zu" Wippermann
22.2.	Rotterdam	
12.4o		F.T. von F.d.T."1. u. 3.S.-Flott. 17.oo Uhr Sofortbereitschaft.
14.46		F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage. Wippermann
23.2.	Rotterdam	
12.o2		F.T. von F.d.T.:"Wetterlage gebietet Sonntagsruhe. Wippermann
24.2.	Rotterdam	
11.55		F.T. von F.d.T.:15.oo Uhr 2-stündige Bereitschaft.
15.16		F.T. von F.d.T.:"Kein Einsatz wegen schlechter Wetterlage. Wippermann
5.		
23.2.	Rotterdam	
11.58		F.T. von F.d.T.:" 17.oo Uhr sofortige Bereitschaft.
12.52		F.T. von F.d.T.:"An 3. S.-Flott. 22.oo Uhr Lauer je einer Rotte Punkt Pi u. Quadr.8415 1.K.M. 23.oo Uhr eine Rotte Quadr.7632 r.o. E. Rückmarsch 04.oo Uhr.
16.37		Mit "S 6o, 61, 59,31, 54,58" Rotterdam ausgelaufen.(Entsprechender F.T. an F.d.T.)
17.52		Mole H.v.Holland passiert. Laufe grundsätzlich auf der Maas nur mit den Seitenmaschinen, 1.) wegen der Betriebsstunde der Mittelmaschinen, 2.)wegen des sonst sehr starken Swelles. Da außerdem sehr viele Fahrzeuge

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		.an den Ufern.liegen, dauert das Auslaufen jedesmal gut 1¼ Stunde.
19.55	NNW 3-4, See 2 lnge hohe Dünung	Wettervorhersage Hoofden (F.T.): NO - O 3 - 4.
2o.3o		F.T. von Gruppe West: "Einfahrt H.v.Holland von Ansteuerungstonne wegen Minenverdacht gesperrt.
2o.o3 bis 21.o3		Warngebiet durchlaufen
2o.o5		Führerboot("S6o") kann Dank der Aufmerksamkeit des Fähnrich z.See Schmuck einer Treibmine auf 1 Meter ausweichen.
2o.47 bis 21.22		Starke Scheinwerfertätigkeit an Land. Motorengeräusche in der Luft.
21.23		"S 54" u. "S 58" entlassen auf Position Quadr. 84 15 1.K.M. in der Annahme Flottille stände südlich Gamma.
22.oo	Engl.Süd-Ost-Küste. NNW 3, See 2 mittlere Dünung.	Detonation und Feuerschein im Süden unterhalb der Kimm. 1. u. 2. Rotte.stoppen und glauben auf Position 1 sm wo Igel zwischen Rho und Pi zu sein. Vermute sofort, daß das der feindliche Geleitzug im Süden ist und daß die Detonation von der Versenkung eines Fahrzeuges herührt. Teile daher die beiden Rotten nicht auf, sondern ziehe sie nur in Nord-Süd-Richtung u. U.-K Grenze auseinander, um den Geleitzug zu erwarten.
22.47		3. Rotte ("S 54,"S 58) erscheint, wird von mir sofort wieder zu dem vermeintlichen Punkt Gamma entlassen, um den Geleitzug auf jeden Fall auf einen der beiden Wege zu fassen.
22.52		Kr.Kr. von "S 3o" Geleitzug bei Beta Kurs Nord.
23.4o		1. u. 2. Rotte sind durch Südstrom langsam auf das vermeintliche Pi getrieben. Kennung rot Blitz Wrk; alle 5 sec ist nicht bekannt. Trotzdem vermute ich -/nach Besteckvergleich mit allen Booten-, daß Pi verändert worden ist und bleibe zunächst liegen.
26.2. 01.05	Engl. Süd-Ost-Küste NNW 3, See 1 - 2 leichte Dünung.	Ich lasse die 2. Rotte bei dieser Tonne, Lotungen ergaben jetzt 4o m(vorher waren die Wassertiefen wie in der Nähe von Pi gewesen) und ich stoße mit der 1. Rotte nach West vor.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.06		Brit. Küstenaufklärer fliegt in loo m Höhe nach Norden.
01.2o		Wiederum engl. Küstenaufklärer Kurs Nord, Typ Lockhead - Hudson
02.00		1.Rotte südlich Rho.Der Navigationsfehler steht nun einwandfrei fest. Ebenfalls die Lage der neuen Tonne südl.um Smith Knoll Fsch. (siehe Wegekarten mit Erklärungen)
02.36		F.T. von F.d.T.:"S 3o" 1 Zerstörer versenkt.
03.2o		1. Rotte bei Pi.
04.15		Rückmarsch angetreten.
05.14 bis 06.oo		Warngebiet passiert.
07.55		
08.3o	H. v. Holland	2. u. 3. Rotte getroffen. Gemeinsamer Weitermarsch.
09.2o		Wegen starken Nebels bei Maas - Lewis geankert. Da Anker nicht trägt (auch bei 2 anderen Booten nicht), sehr starker Strom (etwa 5 sm) Befehl an alle Boote: "Anker lichten und mit Maschinenkraft möglichst auf der Stelle halten. Das Ufer war schwach zu erkennen.
11.3o		Alle Boote Rotterdam fest.

Erklärung des Navigationsfehler:
Die Flottille hatte keinen navigatorischen Anhaltspunkt auf dem ganzen Hinmarsch. Wegen starker NW-Dünung und nach Süd setzenden Stromes wurde nach St.B. entsprechend vorgehalten. Die Flottille hat wahrscheinlich etwa 5° zuviel vorgehalten. Hierdurch und infolge sehr erschwerten Kurshaltens ist sie dann nördlicher rausgekommen. Die starke Dünung bewirkte weiter, daß die Fahrt über den Grund tatsächlich nur etwa 26 sm betrug, nicht wie angenommen 28 sm. Es wurde angenommen um 21.2o Uhr südlich Gamma zu stehen und damit die 3. Rotte eben nördlich ihrer Position. Die 1. u. 2. Rotte marschierten weiter und glaubten um 22.oo Uhr zwischen Rho und Pi zu stehen, etwa eine Seemeile vor Igel. Dieses schien sich durch das Insichtkommen eines roten Lichtes im Süden zu bestätigen. Erst nach 23.3o Uhr stelle sich dieses falsch heraus (der Strom hatte die Boote auf die Tonne gesetzt). Eine Tonne mit dieser Kennung (Blitz.rot- Wiederkehr 5 Sek.) war unbekannt. Die Annahme es sei ein verändertes "Smith Knoll" bestätigte sich nicht (durch Lotungen).Da jedoch weiterhin etwa 4o m. Wasser gelotet wurde, lief die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Führerbootsrotte um 01.o8 Uhr nach Westen, um auf irgend welche Tonnen zu stoßen und damit nachträglich zu wissen, wo diese neue rote Blitztonne liegt. Rho kam gut frei an Stb. in Sicht. Darauf wurde "Pi" angesteuert und nach Uhrzeit auch genau bekommen.
11.34		F.T. an F.d.T.:" Wegen Nebel erst 11.3o Uhr mit allen Booten Rotterdam ein. Nichts gesehen da Besteck um 7 sm falsch. Ursache grobe Dünung aus Nord - West. Engl. Tonnen verändert. Tonne östlich Warngebiet liegt nicht mehr aus.
27.2. 12.39	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:" Ruhe wegen Wetterlage.
28.2. 11.59	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:"Kein Einsatz".

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

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

der 2. Rotte

"S 59" und "S 31" von der Unternehmung am

25. bis 26.2.1941

Rottenführer: Ob.Lt.z.See M ü l l e r

Zu beziehen vom 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
26.2.44		
01.05	Var	E.P. Rotte bleibt in der Nähe der neuen Tonne Bltz.rot Wdk. 5 sec. in Lauerstellung.
01.15 bis 02.30		passieren mehrere einzelne fliegende Flugzeuge mit Kurs West über der Rotte
03.32		werden etwa 10 Leuchtgranaten im NW in sehr großer Entfernung gesehen.
03.50		Rückmarsch angetreten.
04.35		wird die 3. Rotte "S 58" und "S 54" getroffen, danach gemeinsamer Rückmarsch.
11.00		Rotterdam.Leckhafen fest.

Lüdden.

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

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

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

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

der 3. Rotte

"S 54" u. "S 58" von der Unternehmung am
25. bis 26.2.1941

Rottenführer: Ob.Lt.z.See W a g n e r .

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2o.14 bis 21.2o		Warngebiet durchlaufen
21.23		E.P. vom Führerboot
22.oo		Detonation in 2oo °
22.o5		Leuchtfächer in derselben Richtung
22.o7		Gehe mit 9 sm auf S zu.
22.3o		Führerbootsrotte in Sicht. Furch Verlegung der roten Blz.Tonne von Auge 3 sm nach NW glaubte ich einem Falschen Standort weiter westlich zu haben. Ich laufe nach Osten ausholend nach der Blinktonne nördlich von S.
00.5o		Blinktonne auf Milz nördl. S erreicht, Mit Mitte LF auf dem mittl.Geleitzugweg auf Position S gelaufen.
01.4o		auf dem Geleitzugweg auf und ab gestanden
04.o5		Rückmarsch angetreten.
04.35		mit 2 Rotten zusammengetroffen. Gemeinsamer Rückmarsch.

Borgmann

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
		der 3. Schnellbootsflottille
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Flottillen	- Ingenieur:Kapitänleutnant(Ing.) Döpner
		Begonnen: 16.2.1941.
		Abgeschlossen: 28.2.1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41		
06,30	Ostende	S.60,S.58 ausgelaufen,Seenotdienst.
11,45	Ostende	S.60,S.58 eingelaufen.
11,30	Rotterdam	S.31,S.61 eingelaufen. S.31 Schrauben im Eis beschädigt,Boot muß docken.S.61 ohne Abnahmefahrt an die Front gegangen.Abnahmefahrt ist nachzuholen gem. Fernschreiben K.M.W.Kiel durch das Kommando. i.V. Bielitzer
17.2.41		
15,00	Ostende	S.60,58,59,54 ausgelaufen.
20,00	Rotterdam	S.60,58,59,54 eingelaufen. i.V. Bielitzer
18.2.41		
16,45	Rotterdam	S.60,58,59,54 ausgelaufen.
18,50		S.54 wegen Maschinenschaden entlassen.(s. Stör.Meldung S.54,5 A.)
14,00		S.61 Abnahmefahrt.Starker ÖLverlust an den Kupplungen der Motoren.(s.Abnahme - protokoll),hervorgerufen durch ungenügende Entlüftung der Kurbelwanne.Durch den Gasdruck in der Kurbelwanne wird das Öl an den Kupplungsschlitzen herausgedrückt. Prallbleche werden aus der Entlüftungsleitung entfernt. ~~[illegible]~~.
17,00		S.61 fest. i.V. Bielitzer
19.2.41		
05,50		S.60 Mot.Bb. wegen starken Ölverlust abgestellt.Gleiche Störungsursache wie bei S.61 Abnahmefahrt.(s.Stör.Meldung S.60 Nr.3 A u. 4 A.)
09,30	Rotterdam	S.60,58,59 eingelaufen. i.V. Bielitzer
20.2.41		S.54 wieder einsatzbereit. i.V. Bielitzer
21.2.41 bis 24.2.41		Keine besonderen Verkommnisse. i.V. Bielitzer
25.2.41		
16,30	Rotterdam	Mit S.60,61,59,58,54,31 ausgelaufen. i.V. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.2.41		
11,30	Rotterdam	S.60,61,59,58,54,31 eingelaufen. i.V. Bielitzer
27.2.41		Keine besonderen Ereignisse.
28.2.41		i.V. Bielitzer

Gesehen:
Wuppermann
Ob.Ltnt.~~[illegible]~~.u.Flottillenchef i.V.

Gesehen:
Glatt
K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

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

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

Kriegstagebuch

des S.-Bootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz". (3.S.-Fl.)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes.

Angefangen : 16. Februar 1941.
Abgeschlossen 28. Februar 1941.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41.	Rotterdam Leckhafen	Sonntagsdienstplan S 61 Torpedoübernahme
17.2.	"	Ausbildungsdienst, Vortrag, nachm. F.d.T. an Bord, Besichtigung Seekadetten
18.2.	"	Ausbildungsdienst, S.-Boote Torpedoübernahme
19.2.	"	Infanterie- u. Zeugdienst, S-Boote Torpedoabgabe und Übernahme Brennstoff Div.-Musterungen
20.2.	"	Ausbildungs- u. Gefechtsdienst S-Boote längsseit Torpedoübernahme
21.2.	"	Geschützreinigen, Arbeitsdienst Vortrag
22.2.	"	Reinschiff, Zeugdienst
23.2.	"	Sonntagsdienstplan
24.2.	"	Ausbildungsdienst
25.2.	"	Ausbildungsdienst, Musterungen Chef. 2. S.Fl. an Bord
2205 - 2342		Flakalarm
26.2.	"	Infanterie- u. Zeugdienst, S.Boote Torpedoübernahme Sth. Wache Theatervorstellung
2100		Flakalarm
2135		"
2212		"
2245 - 2400		"
27.2.	"	Ausbildungsdienst, Sport S-Boote Torpedoübernahme

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.2.	Rotterdam Leckhafen	Div. Unterricht, Geschützreinigen Arbeitsdienst Brennstoffübernahme Flottillenchef, Kaptlt. Kemnade, aus dem Lazarett Brügge an Bord zurück Abgeschlossen, den 28.2. 41. Möbes Kapitänleutnant u. Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"	
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Ingenieur:	Kapitänleutnant (Ing) Welsch
		Begonnen: 16.2.1941.
		Abgeschlossen: 28.2.1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41 - 26.2.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. [signature]
27.2.41.	Rotterdam	Ausfall der Kühlwasserpumpe der E-Maschine 2.1 siehe Störungs= meldung Nr. 3 Gruppe B [signature]
28.2.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm " Sleipnir " 148,000 m³ Treiböl übernommen. Personal: 1/2 Zeit: 3 Stunden. [signature]

Gesehen:
[signature]
Kaptlt. u. Komdt.

Gesehen:
[signature]
K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

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, Bedeckung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Den 18. März 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

Zum 19.2. 0930 Allgemeines:

Die Aufstellung war unter Inkaufnahme der sich kreuzenden An- u. Abmarschwege unter dem Gesichtspunkt befohlen, daß die beiden Rotten der 3. Flottille möglichst zusammenstehen sollten. Die eine kampfkräftige Rotte der 2. Flottille sollte auf die schwierigere Position südl. Haisborough-Sand.

Zum 26.2. 11.30 Uhr: Betr. Navigationsfehler.

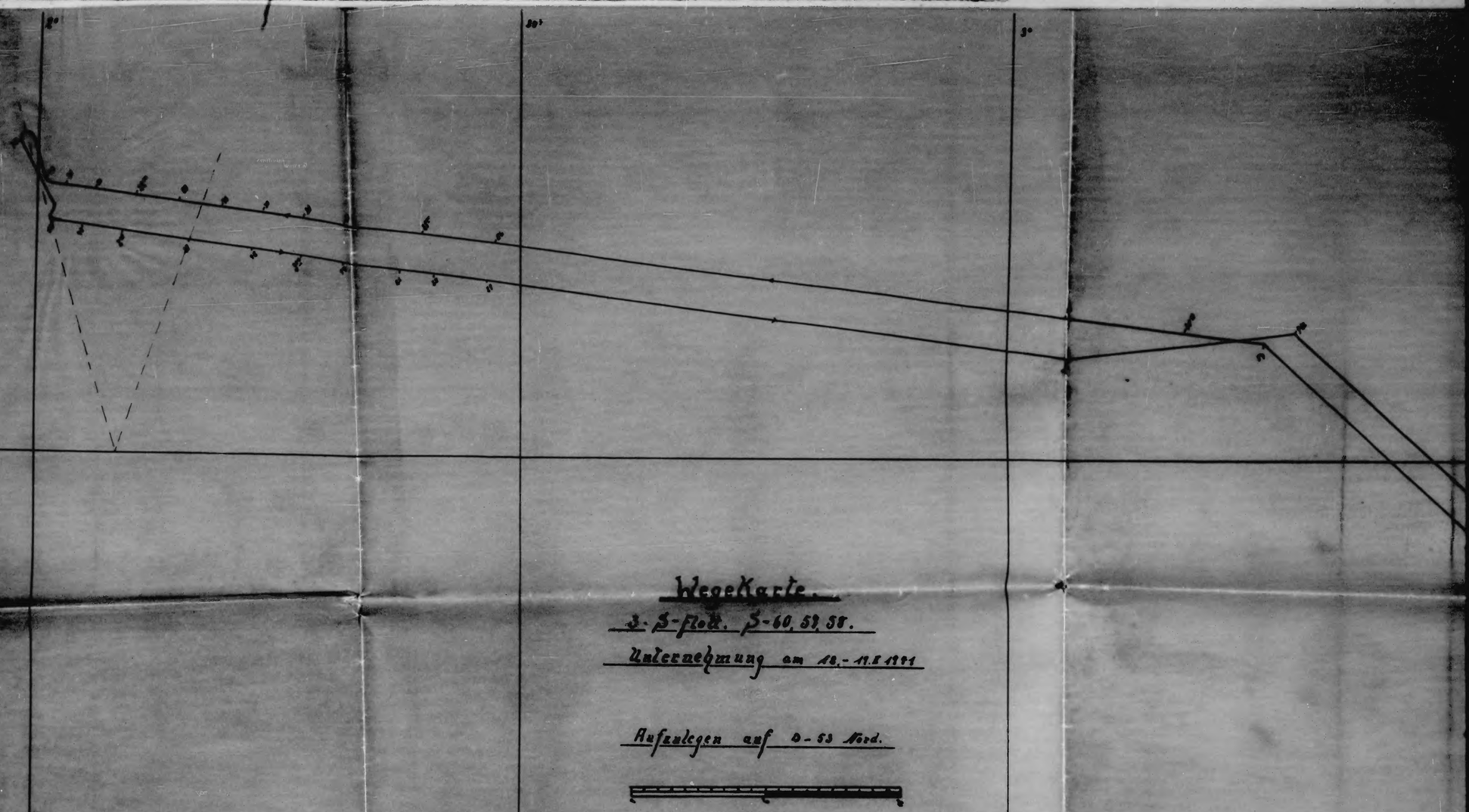
Der erhebliche Besteckfehler ist bedauerlich und hat die 3. S.-Flottille um die Chancen eines Erfolges gebracht.

Der stellv. Flottillenchef vermutete in dem von ihm gesichteten Feuerschein die Torpedierung eines Dampfers durch ein Boot der 2. S.- Flottille. Obwohl er noch nicht den erst 22.52 Uhr eingehenden Kr von "S 30" hatte, wäre es zweckmäßig gewesen, auf den gesichteten Feuerschein hin dem vermuteten Geleit entgegenzulaufen , um möglichst bald Fühlung von dem Geleit zu bekommen, zumal nach den Erfahrungen damit gerechnet werden mußte, daß der angegriffene Geleitzug nach Land zu ausweichen würde.

Wie schon in meiner Stellungnahme zum Gefechtsbericht von "S 30" betont, mußte die Rotte "S 30" und "S 33" die noch über 3 Torpedos verfügten nach Vernichtung des Zerstörers an dem Geleitzug zum mindestens Fühlung halten. Vielleicht wäre es dann noch geglückt die 3.S.-Flottille an den Geleitzug heranzuführen.

Die weiteren Maßnahmen und Überlegungen des Flottillenchefs i.V.-Nord-Süd Aufstellung der Rotten in U.K. Reichweite- um den Geleitzug zu erwarten, waren nur unter der Voraussetzung richtig, daß er sich a) auf richtiger Position wußte und b) daß der Geleitzug auf "Igel" weitermarschierte.

Kapitän zu See.



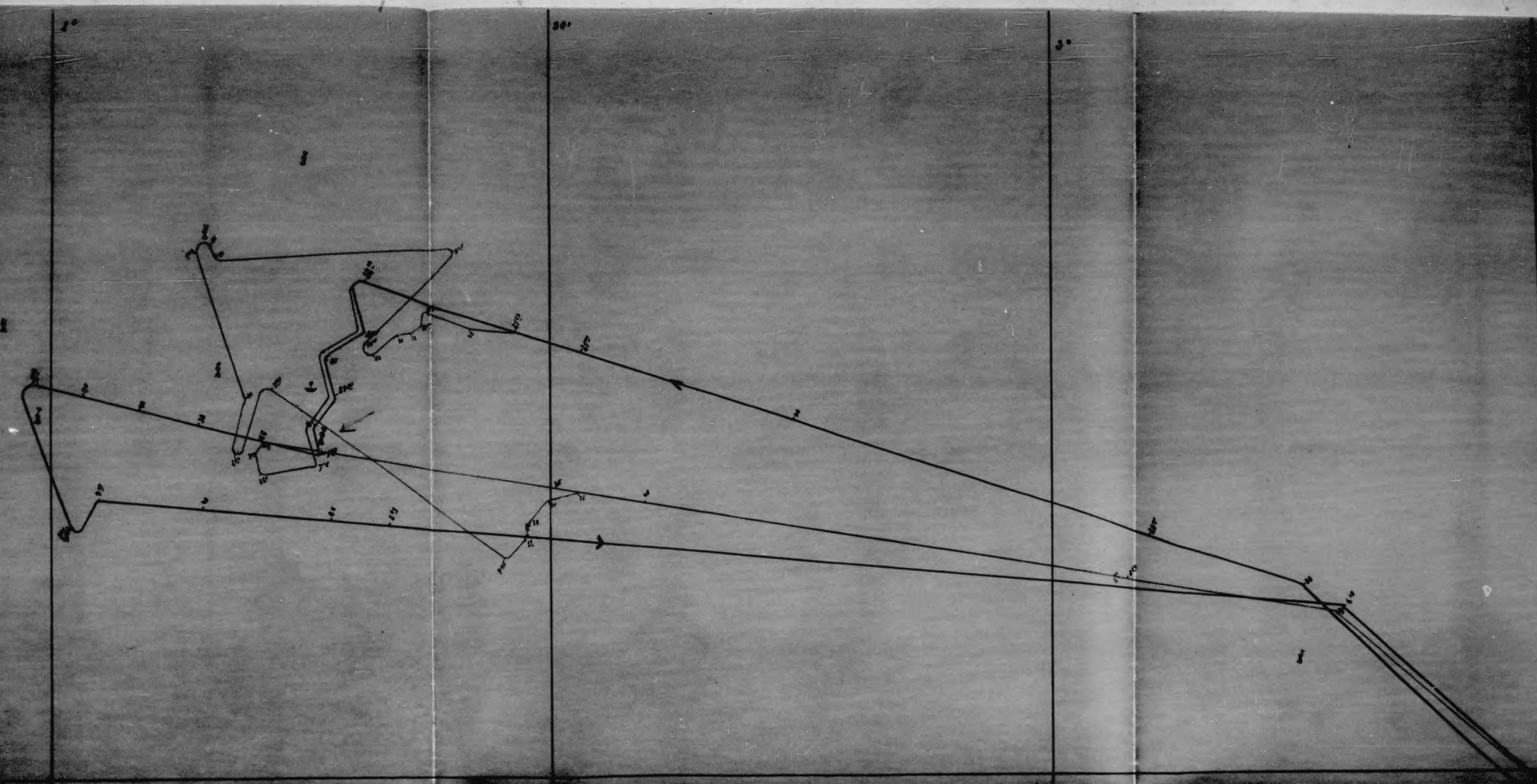
Wegekarte.

3. S-flott. S-60, 59, 58.

Unternehmung am 10.-11.5.1941

Aufzulegen auf D-53 Nord.

H. v. Holland.



Wegekarte

3. S-Flott. S-60, 61, 59, 31, 58, 54.

Unternehmung am 25. u. 26. X. 1941

Aufzulegen auf D.-53 Nord.

0 5 10

— 1. Rotte - S-60 u. S-61

— 2. Rotte - S-59 u. S-31

— 3. Rotte - S-58 u. S-54.

Vor
- Tonnen die eingezogen oder nicht brennen
- Neu ausgelegte Tonne, brennt Blitzrot Wdk.-5 sec.
- Tonnen liegen aus und brennen

Wegekarte

3. S-flott. S-60, 61, 59, 31, 58, 57

Unternehmung am 28. u. 26. 5. 1944

Aufstellung auf D.-33 Nord.

— 1. Rotte - S-60 u. S-61

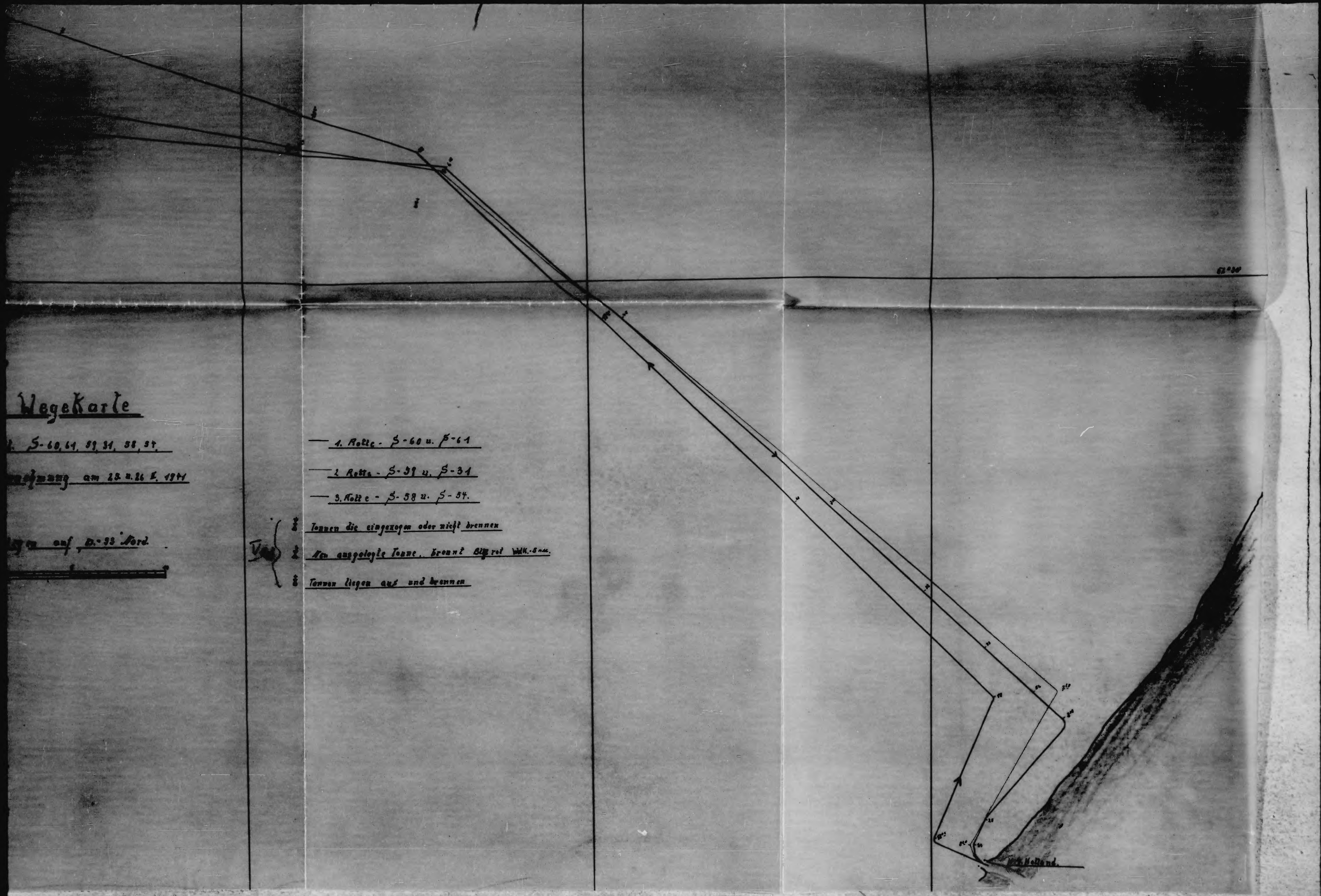
— 2. Rotte - S-59 u. S-31

— 3. Rotte - S-58 u. S-57.

Tonnen die eingezogen oder nicht brennen

Tonnen ausgelegte Tonne, brennt

Tonnen liegen aus und brennen


Wegekarte
S-60, 61, 59, 31, 58, 54.
am 25. u. 26. X. 1941
auf D.-33° Nord.
1. Rotte - S-60 u. S-61
2. Rotte - S-59 u. S-31
3. Rotte - S-58 u. S-54.
Tonnen die eingezogen oder nicht brennen
Neu ausgelegte Tonne, brennt Blitzrot Wdk.-5 sec.
Tonnen liegen aus und brennen
Holland.

Wegekarte.

3. S-Flott. S-60, S-58.

am 16. X. 1941

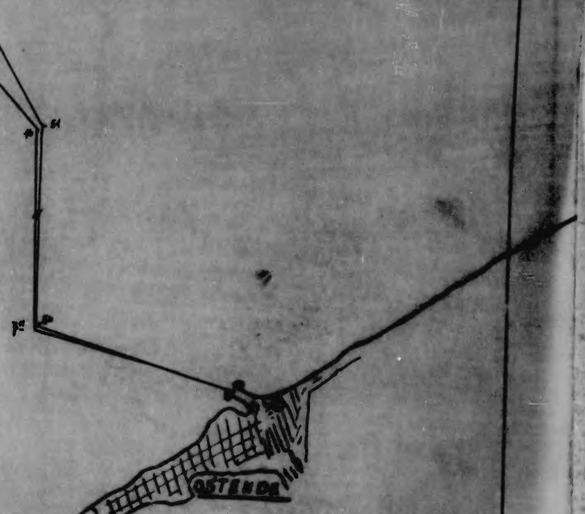
Aufzulegen auf D · 389

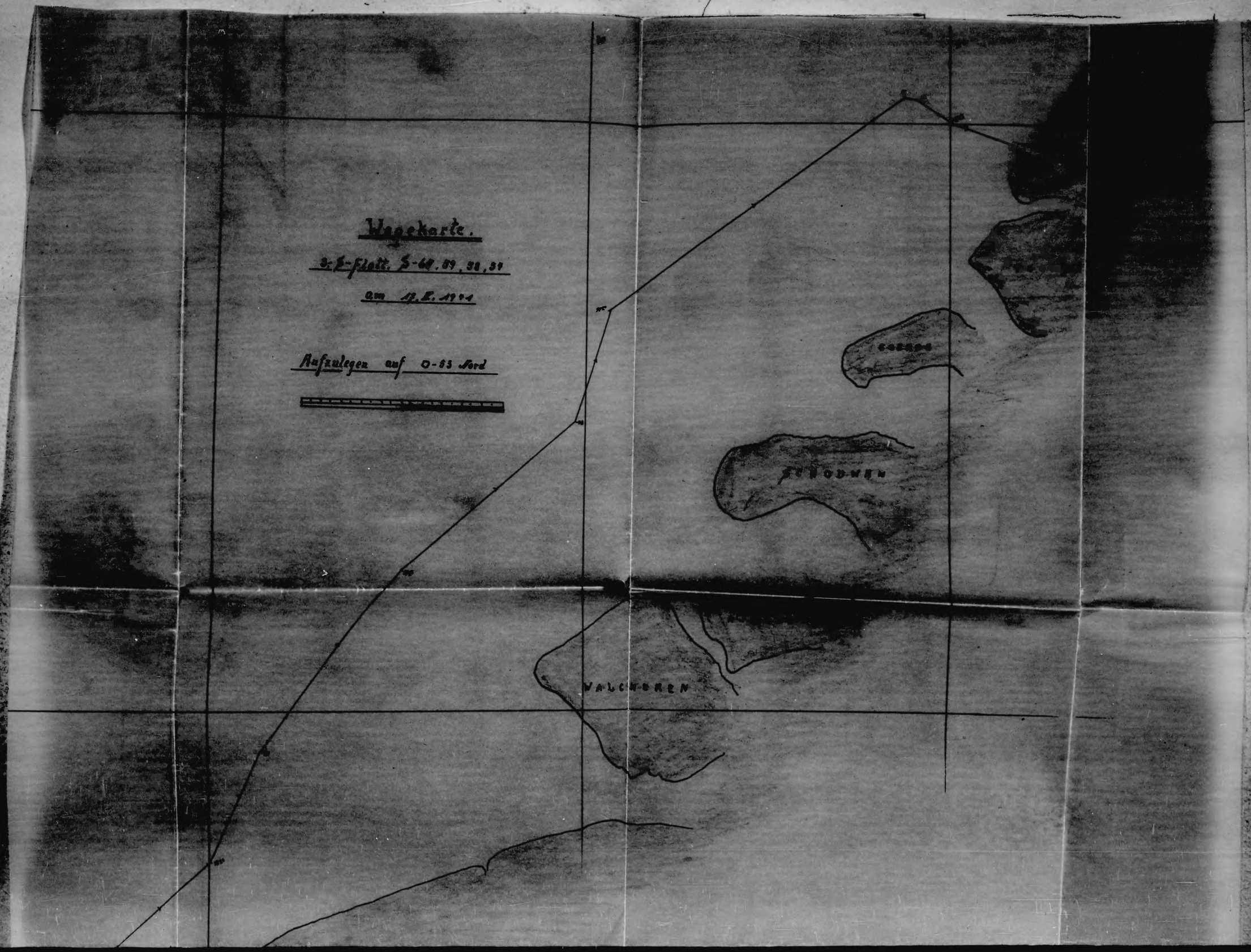
Wegekarte.

3. S-flott. S-60, S-58.

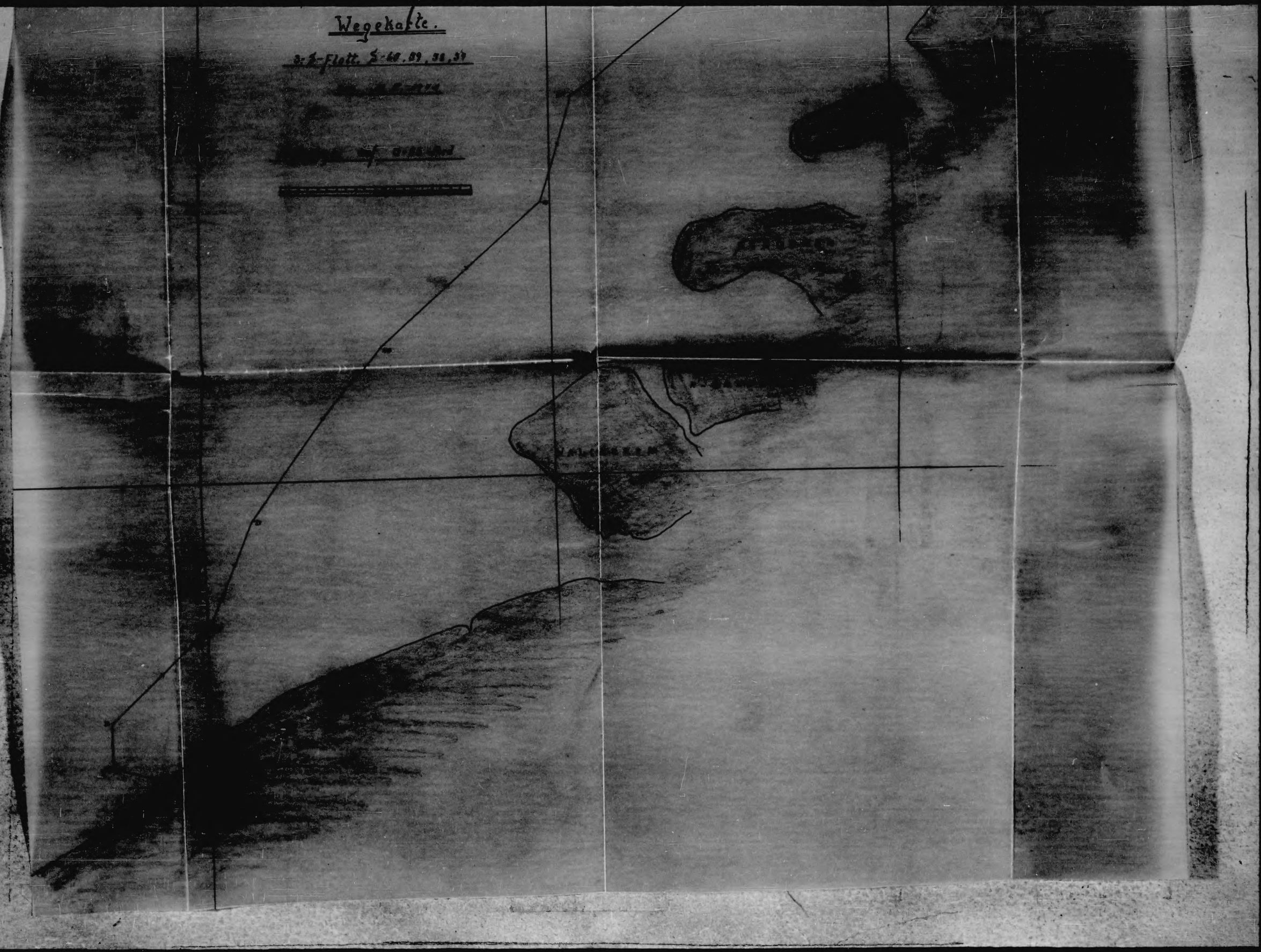
am 16. X. 1941

Aufzulegen auf D • 381




Wegekarte.
3. S-Flott. S-68, 59, 38, 39
am 17. X. 1941
Aufzulegen auf 0-53 Nord
SCHODWEN
WALCHEREN

Wegekarte.



PG-71321-NID

...s. 00229

...Gruppe Nord
...Grds. 4386/41

Gefangene Kommandosache

Kr 12048.

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K e m n a d e

Anlagen: 4 Wegekarten

Begonnen: 1. 7. 41
Abgeschlossen: 15. 7. 41

PG/71321

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE 1.7. - 15.7. 1941.

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 3 Wegekarten.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/7321 /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: 1.7.41

Abgeschlossen: 15.7.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.41	Memel	Mutterschiff und Boote auf volle Ausrüstung aufgefüllt, Vorbereitungen für Verlegung nach Libau getroffen.
2.7. 1348	Memel	F.T. von B.d.K.: " Verlegung nach Libau erst 3.7. Heute tags 2 Boote, ab 2200 Uhr alle Boote 2-stündige Bereitschaft."
3.7. 1217	Memel	F.T. von B.d.K.: " Sofort 4 Boote mit je 6 TMB beladen. Geplant 4.7. Unternehmung von Libau aus. Melden, wann Beladung beendigt."
1525		F.T. an B.d.K.: " Beladung 3.7. um 1900 Uhr beendet. Wann und unter welchem Geleit soll " Adolf Lüderitz " Libau gehen."
1739		F.T. von B.d.K.: " Lüderitz " im Geleit S.-Boote 4.7. vormittags Libau verlegen. Weg 80 Blau 12 blau 13. Als Blau 15 Lotsen. Langsamer Nachschubgeleit 4.7. Hellwerden Memel nach Libau."
4.7. 0300	Memel	Fernschreiben von B.d.K.: " Nacht 4.7. zum 5.7. folgende erneute Verseuchung Soelosund von Libau aus durchführen: 4 Boote je 6 TMB, 1 Boot unbeladen.- Minenlage östlich 20 m Linie etwa: 2 Boote von 58 Grad 42 Min. Nord 22 Grad 23,9 Min. Ost über 58 Grad 40,5 Min. Nord 22 Grad 22,2 Min.Ost. Nach 58 Grad 39,7 Min.Nord 22 Grad 22,2 Min.Ost. 1 Boot von 58 Grad 41,9 Min. Nord 22 Grad 22,4 Min.Ost. Nach 58 Grad 41,1 Min. Nord 22 Grad 21,8 Min.Ost.- 10 m Linie nach Osten keinesfalls überschreiten. Wrack liegt auf 58 Grad 40 Min.Nord 22 Grad 25 Min.Ost. Eigenes U-Boot steht ab 2230 Uhr westl. 21 Grad 10 Min. Ost nördl. 58 Grad 36 Min.Nord. Hinweise auf Batterien an Ausgängen Tagabuch.3.S.-Flott.bestätigen."
0600		Mit " Adolf Lüderitz ", " S 55 ", " S 54 ", " S 61 ", " S 57 ", " S 45 " Memel aus nach Libau. " S 35 " Marsch Memel W'haven zum Motorenwechsel. Boot ausser K.B.
1050	Libau	Ab Memel Ansteuerungstonne U-Bootssicherung für " Adolf Lüderitz " gefahren. Libau Freihafen eingelaufen. S.-Boote Brennstoffergänzung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1600	Baltische Küste Qu..... Wind O.SO., Stärke 1-2 einzelne Wolken, Sicht wechselnd	Mit " S 55 ", " S 57 ", " S 61 ", " S 54 ", " S 45 " ausgelaufen zur Minenunternehmung vor dem Soelosund. Marsch parallel zur Küste 30 sm von Ösel abgesetzt, um nicht von russ. Luftaufklärung - Flugplätze auf Ösel und Dagö - erfasst zu werden.
1742		F.T. Kr., Kr., von B.d.K.: " Gestrige Feindminenlegung möglich. Gut frei von Windau und Ösel Westküste marschieren."
1917		Eigenes Flugzeug Ju 88 umkreist Flottille nach ES - Austausch.
1937		F.T. von B.d.K.: " Eigenes U-Boot ab 0400 Uhr wieder östlich 21 Grad 10' Ost bis Südgrenze, 58 Grad 30' N. Sonst keine eigenen U-Boote im Anmarschgebiet.
2008		Vormarsch in Keilformation, um sehr starke schwarze Auspuffgaswolken zu vermindern, da weithin sichtbar.
2034		Marschfahrt 20 sm, da noch 1½ Stunden Zeitreserve, wenn Minen um 0030 Uhr geworfen werden.
2200		Gestoppt im Qu. 6119, um Dämmerungsbeginn abzuwarten. Besteckvergleich aller Boote ergibt gleichen Standort.
2230		Marsch auf Ostkurs in K gelegt mit 28 sm fortgesetzt.
2326		F.T. Kr., Kr., von F.d.T. Helsinki: " Minenfreie Russenwege vor Soelosund: a.) Von 58 Grad 31' N, 21 Grad 46' Ost nach 58 Grad 31' Nord, 22 Grad 14' Ost, von dort, b.) nach 58 Grad 43' Nord, 22 Grad 24' Ost von dort, c.) nach 58 Grad 53' Nord, 22 Grad 00' Ost, dazwischen Warngebiet." Diese Wege führen zum Teil über Land und durch die innere Tagabucht bezw. dicht unter die Dagoküste. Deshalb beabsichtigten Marsch fortgesetzt.
5.7. 0005	Qu.6242 vor Sölosund, Wind im SSW., gute Sicht	20 m Linie erreicht. Die Nordküste von Ösel und Südküste von Dagö sind einwandfrei auszumachen. Nach Norden ausgeholt, um Position zu verbessern.
0010		Dampferwrack auf ebenem Kiel in 100 Grad in Sicht. In der Annahme, es handelt sich um einen ~~Dampfer~~ auf TMB Minen der 2. S.-Flott. gelaufenen Dampfer, nicht weiter nach Osten gelaufen.
0026		" S 45 " entlassen nach Plan. Boot soll Sperre 1500 m westlicher werfen. Minenabstand 300 m, 6 T.M.B.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		und
0028		Auf Kurs 210 Grad 180 Grad mit 9 sm Fahrt 18 TMB geworfen, Abstand 260 m, Wassertiefen 16 bis 13 m.
0045		Minenwerfen beendet. Nach dem Sammeln mit " S 45 " auf 300 Grad und 285 Grad mit 20 und 28 sm Fahrt Rückmarsch angetreten.
0055		" S 45 " meldet 3 Wassersäulen - Artillerieaufschläge - im Kielwasser. Kein Mündungsfeuer zu erkennen, " S 45 " meldet Mündungsfeuer in 30 Grad auf Dagö..
		Da die Flottille bei bedecktem Mond für die Insel Dagö im dunklen Horizont steht, glaube ich nicht, dass die Boote bemerkt sind und dass die Wassersäulen von Artillerieaufschlägen herrühren. Vielmehr bin ich der Ansicht, dass Minen mit geringer Sprengladung im Kielwasser der Flottille detoniert sind.
0155		Mit Kurs 250 Grad von der Küste abgesetzt, um von Luftaufklärung nicht erfasst zu werden.
0250		Kurs 180 Grad.
0216		ES - Patronen Stb. voraus flach über das Wasser geschossen, nichts zu erkennen. Wahrscheinlich eigenes U-Boot im Qu.6154.
0358		2 russische Flugboote in 90 Grad als Fühlunghalter, kommen bald aus Sicht.
0438		" S 45 " Stb. Auspuffrohr gerissen, kann Fahrt halten.
0800	Libau	Libau eingelaufen.
0912		F.T. an B.d.K.: " Alle Boote 0800 Uhr ein. Aufgabe planmässig, Lage der Sperren 1 sm westlicher. Wahrscheinlich TMB Dampferwrack 500 m östlich Nordendpunkt, 10 Minuten nach Werfen von Dagö mit 3 Salven L.A. bis M.A. beschossen."
		Im einzelnen siehe Sperrmeldung.
1104		F.T. an B.d.K., dass auf russ. Schnellboot " S 47 " Geheimmaterial und Minenlagen gefunden und Besichtigung " S 47 " durch Ref. O.K.M. zweckmässig.
		Das Boot wurde in der Höhe von Steinort von der 5.M.S.Flott. ohne Besatzung treibend gefunden. Nach den Einschlägen des beschädigten Schnellbootes zu urteilen, handelt es sich um eines der beiden Boote, mit denen die Boote " S 60 ", " S 59 ", " S 35 " und " S 31 " in der Nacht v. 26.6. zum 27.6.41 ein Artilleriegefecht führten.
1350		F.T. von " S 58 ", dass Auslaufen aus Danzig wegen Ölverlust am Getriebe aller Maschinen noch nicht möglich.
1418		F.T. von B.d.K.: " 5.7. zum 6.7. drei Boote 2-stündige Bereitschaft. " S 47 " tritt zur 3. S.-Flott."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2245		F.T. an Gruppe Nord, B.d.K., F.d.T.: Minensperre liegt:
		1.) Von 58 Grad 42,2' N, 22 Grad 21,8' Ost über 58 Grad 40,6' N, 22 Grad 20,2'Ost nach 58 Grad 39,6' N, 22 Grad 20,2'Ost,
		2.) Von 58 Grad 41,8' N, 22 Grad 20,0' Ost über 58 Grad 41,5' N, 22 Grad 19,6' Ost nach 58 Grad 41,2' N, 22 Grad 18,5' Ost.
6.7. 0325	Libau	F.T. von B.d.K., über russ. Warngebiete vor Irbenstrasse.
1240		Funksignal von Minenräumschiff 11: Angriff von Überwasserstreitkräften Qu. 6547.
		Für alle Boote beschleunigt seeklar befohlen.
		Besprechung mit F.d.M. Nord und gemeldet, dass Eingreifen in Gefechtshandlung und Unterstützung kaum möglich, da Flottille Position nicht vor 4 Stunden erreichen kann. Ansatz Kampfflugzeuge erforderlich.
1300		F.T. Kr.,Kr., von B.d.K.: " Alle Boote sofort seeklar."
1307		Funksignal von Minenräumschiff 11: " Bin im Gefecht mit 3 Zerstörern."
1333		Funksignal von M.R.S. 11: " Feind hält Fühlung."
		Nochmals Besprechung mit F.d.M. Nord. Funksignal: Standort Feind Qu. 6519, eigener Standort Qu. 6543. Erreichen der Position mit A.K. Fahrt erst um 1800 Uhr möglich.
1345		F.T. Kr.,Kr., von B.d.K.: " Höchstfahrt über Qu. 6754, Qu. 6486 zwischen Lyserortküste und Riff nach Qu. 6547, dort 1215 Uhr Angriff 3 Zerstörer gegen M.R.S. 11.
1355		Mit " S 55 ", " S 57 ", " S 61 ", " S 54 ", " S 45 " und " S 58 " Libau aus.
1430		Auf Höchstfahrt gegangen.
1435		" S 45 " meldet Stb. Maschine vorübergehend ausgefallen.
1440		" S 57 " eine Maschine durch Zylinderschaden ausgefallen. Boot nach Libau entlassen.
		F.T. Kr., Kr., von B.d.K.: an M.R.S. 11: " Ansatz Kampfflugzeuge und S.-Boote läuft."
1625		Eigenes Minensuchboot M 23 auf Kiel-Kurs westlich Lyserort gesichtet. Anfrage über Lage M.R.S. 11 wird nicht beantwortet.
		Nach Passieren Lyserort Tonne kurzer Aufklärungsvorstoss in 60 Grad.Beide Küsten sind in Sicht.
1720		F.T. Kr.,Kr., von B.d.K.: 1330 Uhr M.R.S. 11 mit M - Boot Qu. 6546 ausser Gefechtsberührung, Küstenmarsch Dunamünde. Nachstossen, sichern, 1455 Uhr Qu. 6544 fünf Zerstörer."
		" 1510 Uhr M.R.S. 11 Qu.6581 r.u.E. Marsch auf 10 m Linie - Wegen Minengefahr auch einhalten ".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Lagebeurteilung:
		Da keine Gefechtsberührung und damit keine unmittelbare Gefährdung des M.R.S. 11 durch den Feind mehr besteht, Hauptaufgabe, auf Minenräumschiff 11 zu sammeln und Schiff bei Einlaufen Riga zu sichern.
1725		Ich breche daher den Aufklärungsvorstoss ab und marschiere unter der Küste auf der 10 m Linie nach Dünamünde, Marschfahrt 28 sm.
1918		" S 45 " Qu. 6589 zur Untersuchung eines Seglers detachiert.
193[illegible]	Eröffnet	Qu. 6826 Fliegeralarm, 3 bis 4 russische Martin Bomber greifen vorfahrende Flottille in mehrfachen Sturzflügen aus der Sonne mit 10 - 15 Bomben aus 1000 m Höhe an. Aufschläge liegen sehr gut, 20 bis 50 m Bb. bezw. Stb. achteraus von den Booten. Zahlreiche Sprengstücke an Oberdeck gefunden.
1945		Nach Beschuss drehen Flugzeuge ab, sie hatten keine Hoheitsabzeichen.
2008		Minenräumschiff 11 unter der Küste Qu. 6863 vor Anker liegend gesichtet, M 31 längsseits. Besprechung mit Kmdt. M.S.R.11:
		1.) Absuchen Gebiet vor Ansteuerungstonne und Düna vor 7.7. mittags beendet.
		2.) M.R.S. 11 und M 31 bleiben über Nacht vor Anker.
		3.) Absicht mit F.T. an B.d.K. gemeldet, dass Flottille über Nacht bis zum Einlaufen des Schiffes Sicherung bildet.
Ab 2200	[illegible]	Vorgeschobene Sicherung nach Norden durch 2 bezw. 3 S.-Boote.
. . .		
7.7. 0030		
1115	Rigascher Meerbusen vor Dunamünde,	F.T. von " S 57 ", dass Boot wieder klar.
1400	Wind SSO, Stärke 1, Seegang 0, gute Sicht.	Im Kielwasser hinter M.R.S. 11 nach Riga eingelaufen. Riga Zollpier festgemacht.
		F.T. von B.d.K.: " Bei M.R.S. 11 Bereitschaft. 7.7. Tagansatz zur Sicherung 5.M.S.Flott. beabsichtigt. Befehle folgen."
2138	[illegible]	F.T. von B.d.K.: " 1855 Uhr 2 Zerstörer, 5 T.-Boote, Qu. 6222 Kurs Süd. Einlaufen Kapsal möglich.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7. 0030	Riga	F.T. von B.d.K.: " Absichten melden."
		Nach dem F.T. um 1400 Uhr v. 7.7. über Bereitschaft der Flottille für Sicherung 5.M.S.Flott. habe ich wegen schlechten Empfangsverhältnisse in Riga keinen F.T. mehr erhalten. Ich habe daher alle F.T.'s von M.R.S. 11 auf Barbarossawelle abgesetzt bezw. empfangen. Der Befehl am 7.7. nachmittags über Rückmarsch nach Libau war nicht eingegangen.
		Als Absichten habe ich dem B.d.K. auf Grund der Lage, für den Nachschub in der Irbenstrasse und im Rigabusen, wie ich sie sah, folgendes gemeldet:
		1.) Halte Ansatz auf aus Pernau ausbrechende Handelsschiffe, solange Pernau nicht genommen, für zweckmässig. Hierzu Verlegung Mutterschiff nach Riga erforderlich.
		2.) Sicherung Nachschubwege und Räumtätigkeit im Rigabusen von Riga aus, da Luftwaffe keinerlei Streitkräfte zur Verfügung stellt. Beide Aufgaben möglich, falls beabsichtigt, Flottille Rigabusen zu belassen.
		3.) Stützpunkt Windau mit Mutterschiff. Operationsgebiet Arensburgerbucht und östlich Irbenstrasse. Sicherung Nachschubweg in Irbenstrasse.
		Entscheidung zu Punkt 1, 2 oder 3 von Dringlichkeit und Zeitpunkt bevorstehender Operationen abhängig.
1100		F.T. von B.d.K.: " 3.S.-Flott. Libau rückmarschieren, Absichten melden. 3.S.-Flott. Schlüsselunterlagen für 7.7. benutzen. Minensperre möglich Qu. 6516, 6519, 6543."
1200		F.T. an B.d.K.: " Beabsichtige 8.7. zum 9.7. Vorstoss Pernaubucht, dann Rückmarsch gem. F.T. 0942/37 B.d.K. v. 8.7. nach Libau."
1830		F.T. von B.d.K.: " Rückmarsch nach Libau, kein Vorstoss nach Pernaubucht."
1915		F.T. Kr., Kr., von B.d.K.: " B - Meldung 1705 Uhr: Russ. U-Boot S 6 wurde 1631 Uhr etwa 40 sm westlich Felixberg Seegebiet Windau - Steinort geortet."
2000	Rigabusen, Windstille, Sicht gut !	Mit " S 55 ", " S 58 ", " S 61 ", " S 54 ", " S 45 " Riga ausgelaufen. Marsch unter der Küste nach Domesnäs, um nach Umgehung der verdächtigen Minenquadrate noch in der Arensburger-Bucht aufklären zu können.
2140		F.T. von B.d.K.: " Minenverdächtige Quadrate sind Qu. 6516, 6519, 6543.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.7.		
0040	Irbenstrasse, Wind WSW, Stärke 2, Seegang 1, gute Sicht,	Nach Passieren Domesnäs und der minenverdächtigen Quadrate in L gelb, Arensburgerbucht bis Qu. 6518 vorgestossen.
0105	Mond.	Da nichts gesichtet, auf S S W Kurs Lyserort in L gelb angesteuert.
0230		Ab Lyserort in K gelb Rückmarsch angetreten.
0243		In L gelb marschiert, ggfls. das vor Felixberg gemeldete russ. U-Boot " S 6 " zu fassen.
0532		Libau eingelaufen.
0733		F.T. an B.d.K.: " Mit allen Booten 0530 Uhr Libau ein. Marsch über Qu. 6518. Nichts gesichtet."
1035		F.T. von " Mosel ": " Mosel " 0900 Uhr Memel ausgelaufen."
1343		F.T. von B.d.K.: " 2 S.-Boote der abzuteilenden Rigagruppe 2200 Uhr nördlich Windau vor Geleit 5. M.S.-Flott. mit Minen " setzen und Durchstoss Irbenstrasse sichern. Sobald Geleit Qu. 6582 steht, vorlaufen nach Riga. Dort sofortige Bereitschaft bis Einlaufen Geleit."
		" S 57 " und " S 47 " abgeteilt, da diese Boote als einzige Ruhe gehabt hatten und ich annahm, dass Boote nach Erledigung Aufgabe wieder zurückkommen würden.
		(Das Fernschreiben über den Befehl der Verlegung einer Gruppe von 4 Booten nach Riga mit dem Torpedoklarmachschiff " Mosel " und Belassung einer Gruppe in Libau bezw.Windau ging erst nachts um 2300 Uhr ein.)
1930		" S 57 " und " S 47 " Libau ausgelaufen gem. F.T. 1343 v. B.d.K.
2200		" Mosel " eingelaufen und ausgerüstet.
2300		Fernschreiben von B.d.K.:
		1.) Bereits eingeleitet ist Verlegung"Mosel" mit ausreichendem Funkpersonal von Memel nach Riga. " Mosel " ausläuft 8./7. 2300 Uhr, Eintreffen Libau 9.7. vormittag
		2.) Verlegung " Lüderitz " nach Riga bei heutiger Luft- und Seefeindlage vermeidbares Risiko. Absicht nach Klärung Luftlage Verlegung " Lüderitz " nach Windau.
		3.) Absicht je eine S-Bootsgruppe von Riga und von Libau bezw. Windau aus operieren zu lassen.
		Aufgaben: A.) Angriffe gegen in der Ostsee auftretende Ueberwasserstreitkräfte. B.) Sicherung von starken bezw.wertvollen Geleiten durch die Irbenstrasse. C.) Unterstützungsangriffe gegen Feindangriffe auf Geleit und auf eigene Minensuchtätigkeit.
		4.) Mit Hinzutreten " S 29 " in 7 Tagen rechnen. " S 61 " bleibt zweckmässigerweise in Libau. Nach Riga sollen bei Gelegenheit Heeresnachschubgeleits zunächst 4 Boote.Gruppeneinteilung durch Chef 3. S.-Flott. ist zu melden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		5.) Vorbereitung für verübergehenden Stützpunkt Riga/Duenamuende von dort, unter Benutzung " Mosel " zum Transport."
10.7.	Libau	Nachdem M 201 in der Irbenstrasse durch Minentreffer beschädigt ist, bleiben die Boote " S 57 " und " S 47 " beim Geleit.
1656		F.T. von B.d.K.: " S 57 ", " S 47 " in Riga Ruhe. Libau Boote 2-stündige Bereitschaft. Weiter-Geleit " Mosel " durch F.d.M. voraussichtlich 11.7.
		Fernschreiben an B.d.K.:
		Auf B.d.K. GKdos 00 1193 v.8.7.:
		1.) Mosel ist auslaufbereit,
		2.) Gruppe Libau bezw.Windau: " S 55 "," S 29 " " S 61 ", " S 45 ", " S 47 ". Bei nächster Gelegenheit Rückverlegung " S 47 " - bisher Riga-nach Libau beabsichtigt.
		3.) Gruppe Riga: " S 59 ", " S 57 ", " S 58 ", " S 54 " Führung Kommandant " S 59 ".
		4.) Wechsel " S 47 " durch verspäteten Eingang Gkdos Fernschreiben v. 9.7. nachts bedingt.
		5.) Vorschlage vorläufige Stillegung " S 61 " und Bereitstellung für wichtigere Aufgaben, da nach letzter Unternehmung geringe Spanbildung vom Rollenlager festgestellt. Boot kann noch 2 Unternehmungen durchführen.
		6.) " S 45 " nur noch 70 Betriebsstunden bis zur kleinen Motorenüberholung."
2255		F.T. von " S 57 ": " " S 47 " und " S 57 " um 1830 Uhr Riga ein."
11.7.	Libau	F.T. von B.d.K.: " Nacht 11. zum 12.7. 2-stündiege Bereitschaft.
1305		
2035		F.T. von B.d.K.: " Eine Rotte Libau ab 12.7. 0600 Uhr ein-stündige Bereitschaft."
2330		F.T. von B.d.K.: " Für Dünamünde bestimmte Rotte verlegt 0800 Uhr nach Windau, dort Sofortbereitschaft. Weitermarsch 1800 Uhr mit 28 sm. Nach Eintreffen Dünamünde bis auf Widerruf Sofortbereitschaft".
12.7.	Libau	
0800		" S 58 ", " S 54 " Libau ausgelaufen gem. Befehl B.d.K.
1422		F.T. von B.d.K.: " Libau und Riga Boote 2-stündige Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1900		" S 59 " K.B. Libau eingelaufen.
2200		" Mosel " ausgelaufen nach Windau, Weitermarsch nach Riga als Torpedoversorgungsschiff für Riga - Gruppe.
		Fernschreiben an: B.d.K.:
		1.) Erkundung Paulshafen ergab, dass Schnellbootshafen wahrscheinlich nur in Planung. Hafen zeitweise nur von Zoll - und Grenzwachkuttern angelaufen. Keinerlei Anlagen vorhanden. Als S.-Bootshafen ungeeignet.
		2.) Erkundung Windauhafen. Da ausser Dorfpumpe keine Wasserversorgung möglich, weiterhin Ausrüstungs - und Verpflegungsmöglichkeit bisher nicht vorhanden, ist Verlegung Flottille und Mutterschiff für länger als 6 - 7 Tage nicht durchführbar.
		3.) Vorschlage Abschleppen beschädigtes russ. S.-Boot S 47 in deutschen Hafen, da bei möglicher Verlegung Flottille Boot ohne Bewachung. Bericht mit Foto und Plänen folgt."
		Kemnade
13.7.	Libau	
0106		Während des Marsches nach Riga erhält die Rotte " S 58 ", " S 54 " folgenden F.T.Kr.,Kr. von B.d.K:" Mit " S 54 " zum Geleitzug gehen, Standort 0100 Uhr etwa Qu.6831, zwei Zerstörer Angriff möglich."
		Die in Riga liegende Rotte " S 57 ", " S 47 " erhält Befehl: " Sofort seeklar ".
		Die Rotte ist erst ab 0400 Uhr auslaufbereit und trifft den Geleitzug erst um 0545 Uhr im Qu. 6838.
0312		F.T. Kr., Kr. Geleitzugführer Chef 2. R.-Fl. " S.-Boote angreifen Qu. 6838. "
0357		F.T. Kr., Kr., von B.d.K. an " S 57 ", " S47": " S.-Boote angreifen. Sofort auslaufen. Geleitzug 0300 Uhr Qu. 6838."
0441		F.T. von Chef 2. R.-Flott. an B.d.K.: " Feindliche S.-Boote unter Beschuss abgedreht, weit ausser Sicht gekommen.S.-Bootsgefahr erledigt."
0538		F.T. von B.d.K. an " S 58 ", " S 57 ": " Alle S.-Boote Dünamünde einlaufen, sobald Geleitzug ausser Gefahr. " S 47 ", " S 57 " zwei-stündige Bereitschaft, " S 58 ", " S 54 " Ruhe.
		Über Durchführung Verlegung " S 58 ", " S 54 " und Gefecht mit russ. Schnellbooten siehe K.T.B. des Gruppenführers, Kmdt. " S 58 ".
0730		" S 29 " K.B. (1.S.-Flott.) Libau eingelaufen
0745		Takt.Unterstellung 3. S.-Flott. Rigagruppe Riga eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1310		F.T. von B.d.K.: " Beide Gruppen ab 1800 Uhr zwei-stündige Bereitschaft."
1134		Der Kmdt. von M 251 meldet u.a. an B.d.K.: " In der Irbenstrasse ist mit stärkerer Neuverminung, Beschuss durch weittragende, gutliegende Landbatterien, Patrouillendienst russ. Zerstörer und verstärkter bewaffneter Luftaufklärung zu rechnen."
		Zur Frage des eigenen Geleitzugverkehrs unter der baltischen Küste von Windau nach Riga habe ich folgendes zu melden:
		1.) Die zahlenmässig geringen Einsätze der 3. S.-Flott. und damit das Nichtauftreten der S.-Boote in der Irbenstrasse und im Rigabusen haben dem Gegner viele Chancen in die Hand gespielt. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die russ. Zerstörer und Schnellboote auf unsere nur schwach gesicherten langsamen Geleitzüge zum Angriff ansetzen werden, sei es bei Tage oder bei Nacht. Wenn es dem Gegner bisher nicht gelungen ist, zu erfolgreichen Operationen zu kommen, so ist das m.E. nur einem besonderen Glückszufall und der kümmerlichen Kriegserfahrung des Russen im Seekriege zuzuschreiben.
		2.) Infolge des seltenen Auftretens der S.-Boote in der Irbenstrasse ist der Gegner in der Lage, weitere planmässige Verminungen völlig ungestört durchzuführen.
		3.) Es wird kein einziger Geleitzug von der russ. Luftwaffe ungeschoren von Windau nach Riga gelangen, da der Gegner nach wie vor seine Kampfflugzeuge von den benachbarten Flugplätzen auf Ösel und Dagö in wenigen Minuten auf die Geleitzüge ansetzen kann.
		Ich halte es für bedenklich, wenn der Gegner nach 3 Wochen Krieg mit leichten Seestreitkräften noch vor unserer Tür steht und die Irbenstrasse und den Rigabusen bedenkenlos zu seinem eigenen Operationsgebiet macht.
		Kemnade
1417	Libau	
0354		F.T. von Gruppe Nord: " Nach Auftreten von 8 Zerstörern im Rigabusen sind Vorstösse dieser Fahrzeuge auch ausserhalb des Rigaschen Meerbusens möglich. Erhöhte Aufmerksamkeit im Raum Domesnäs bis Rixhöft angebracht."
1400		Fernschreiben von B.d.K.: " In Kürze Nachziehen der Libaugruppe nach Riga. Es sollen dann nur " S 61 " und 1 weiteres Boot (Boot mit nächsthoher Betriebsstundenzahl) in Libau verbleiben. Vorübergehende Verlegung von 4 Booten 2.S.-Fl. aus Aboschären nach Libau zu gleichem Zeitpunkt wahrscheinlich."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Fernschreiben an B.d.K.: " 1.) Umgehende Verlegung Tanker " Oleum " oder anderes Treibölversorgungsschiff für 3. S.-Flott. nach Riga erforderlich. 2.) In Libau bleiben " S 45 " und " S 61 "."
1717		F.T. Kr., Kr. von B.d.K.: " Rigagruppe 14.7. Nacht Vorstoss über Qu. 6551, 6288 bis Qu. 6286 nördl. Runö, nicht östlicher als 23 Grad 18' Ost wegen Möglichkeit Russensperre. Qu. 6516 bis 6543 gesperrt. " S 58 " bestätigen."
1723		F.T. von B.d.K.: " Libaugruppe 2-stündige Bereitschaft."
1754		F.T. von B.d.K. an " S 58 ": " 14.7. 1346 Uhr 3 russ. Zerstörer Qu.6288. Mit T - und S.-Booten auch aus Arensburger Bucht rechnen. Keine eigenen Geleite!"
1810		F.T. von B.d.K.: " Nachricht 1346 Uhr 3 Zerstörer Qu. 6288, Kurs und Fahrt nicht gemeldet. Nach Peilung 1613 Uhr 1 Zerstörer nördlich Riga Bucht, 1605 Uhr 1 Zerstörer Mitte Rigabusen, 1514 Uhr, 1324 Uhr je 1 Zerstörer Nordausgang Rigabusen."
1925		F.T. von Gruppe Nord: " Feindl. Zerstörer nach Funkortung Mitte Rigabusen."
2030		Rigagruppe mit " S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 " Riga ausgelaufen.
2100		Fernschreiben von B.d.K." Während bevorstehenden Einsatzes 3.S.-Flott. im Rigabusen ist vorübergehende Verlegung 4 Boote 2.S.-Flott. nach Libau erforderlich und vorzubereiten. Boote stützen sich dort auf " Lüderitz ". Rückverlegung nach planmässigem Verlauf Beowulf beabsichtigt."
2212		" S 58 " bittet um Sicherstellung Brennstoff- und Torpedoversorgung, da Brennstoffübernahme von Minenräumschiff 11 nicht mehr möglich. Da " Mosel " noch in Windau liegt, ist Torpedoergänzung vorläufig nicht möglich. Verlegung Brennstoffversorgungsschiff " Oleum " nach Riga wurde von 3. S.-Flott. beantragt.
2214		F.T. Kr., Kr., von B.d.K.: In vermutlich einem der nachfolgenden Qu. 6280, 6290, 6520, 6530 um 2010 Uhr feindl. Zerstörer, Kurs SW, hohe Fahrt.
15.7. 0306	Libau	F.T. Kr., Kr., von " S 58 ": " Qu. 6522 um 0100 Uhr 1 Zerstörer, 2 T.-Boote.
0948		Eingang Kurzbericht von " S 58 ": " Rigagruppe mit allen Booten Riga 0545 Uhr ein. Bei befohlenem Nachtvorstoss in Qu.6522 o.K.M. um 0100 Uhr Zusammentreffen mit Torp.Krz."Taschkent" und 2 T.-Booten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Torpedoboote standen 2 sm nordöstl., keine Schussgelegenheit. " Taschkent " rottenweise von 2 Seiten unter gleichzeitiger Schussabgabe trotz heller Nacht angegriffen, Blasenbahnen zum Teil ausmanöveriert. Ein Treffer durch " S 57 " achtern erzielt, starke Rauchentwicklung. Danach gutliegendes Abwehrfeuer." Ich verweise auf das K.T.B. und den Gefechts-Bericht des Gruppenführers Riga-Gruppe, Kmdt. " S 58 ".
		Da die Rigagruppe nach Durchführung der Unternehmung weder Torpedos noch Brennstoff in Riga ergänzen kann, nochmals Regelung Tankerfrage bei B.d.K. mit F.T. beantragt.
1300		Fernschreiben von B.d.K.: " Dampfer " Köthe " soll beladen mit 60 TMB baldigst nach Libau geleitet werden. Sperrwaffenpersonal soweit möglich zum Einsatz bei 3. S.-Flott. mitgeben."
		Bei der bereits auf Seite 468, 469 geschilderten Lage halte ich im Augenblick Torpedoansatz der Flottille für viel wirksamer und auch für den Geleitzugverkehr von viel grösserer strategischer Bedeutung als das Legen von TMB - Sperren gegen die sich der russ. Zerstörer geschützt weiss. Selbst in Libau vorgefundene kleine Tanker und Tender hatten bereits M.E.S. !
		Die Verminung der Häfen Libau und Windau in der Vornacht war wirkungslos, der Gegner hat dadurch nicht ein einziges Schiff verloren.
1813		F.T. von B.d.K.: " Sämtliche R.- und S.-Boote in Riga verlegen sofort Windau ".
2017		F.T. an B.d.K.: " Halte nach Eintreffen 4 Boote 2.S.-Flott. Libau Verlegung dieser Boote und " S 45 ", " S 61 " nach Windau erforderlich, da Anmärsche von Libau 60 sm weiter. Hierzu Verlegung eines Tankers nach Windau notwendig. Falls Torpedos verschossen, gehen diese bei Rückmarsch zur Torpedoergänzung Libau, solange Mutterschiff Libau liegt. Flakschutz Windau nach Mitteilung Seekmdt. sehr gut."

Zu beziehen vom 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

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

Kriegstagebuch

der

Gruppe " S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 "

Gruppenführer: Komdt. " S 58 " Lt.z.See Geiger.

Anlagen: 1 Wegekarte

Begonnen: 12.7.41.

Abgeschlossen: 15.7.41.

M Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.7. 0835	Libau	abgelegt gem. Befehl des B.d.K. Marsch nach Windau.
0850	Baltenküste	Ansteuerungstonne Libau querab.
0951	Qu..6746.	Steinort querab.
1003	Wind...0/2.	Passieren eines Geleitzuges nach Windau
1135	Stärke 1-2.	Windau fest. Sofortige Bereitschaft.
	Seegang. 0-1	F.T. von B.d.K. an " S 58 ": Einfahrt Dünamünde frei gegeben. Nach Einlaufen Dünamünde Sofortbereitschaft.
	..Wolken, gute Sicht.	
1815		Windau ausgelaufen.
1850		Aufnahme eines gekenterten Schlauchbootes, vermutlich von einem abgestürzten Flugzeug stammend. Ausrüstung bis auf Kompass vollzählig vorhanden, 2 Paddel sind zusammengesteckt. Das Schlauchboot macht den Eindruck, als ob es besetzt war, Ursache eines Unglücks nicht festzustellen.
1900		E.S.-Austausch mit 2 He 60.
1905		Lyserort querab
2000		Qu. 6456 fdl. Flugzeuge in 350 Grad, verschwinden in grosser Höhe in der Sonne.
2017		Gestoppt, da Bbd. 3 Dez in 0° Qu. 6541 in grosser Höhe 12 feindliche Bomber (Typ Martini). Anfangs erwecken sie den Eindruck eines Angriffs auf unsere Rotte, mehrfache Kursänderungen sind zu beobachten, senkrecht und spitz zu unserem Kurs, später einwandfreies Erkennen eines Abfliegens des Küstenweges hinter Kolkas auf Riga zu.
		F.T. von " S 58 ": Qu. 6545 12 russ. Bomber Kurs 160 Grad.
2025		Flugzeuge kommen aus Sicht.
2035		2 Bomber (ohne Abzeichen !!) Qu.6543 (Kolkas querab) über uns.
		" " s54 " wird in leichtem Sturzflug angeflogen, " S 54 " eröffnet Feuer, Flugzeuge drehen ohne Bombenwurf ab und kommen in 30 Grad aus Sicht.
2035		Kolkas querab.
2100		Qu. 6585 Passieren eines Geleitzuges mit 5 sm Fahrt. Geleit wurde von dem um 2017 Uhr gesichteten und gemeldeten Bombern angegriffen. Angebotene Hilfeleistung durch mich wird vom Kommandanten M 252 als nicht erforderlich abgelehnt. Ich laufe weiter, trotzdem es mir bedenklich erscheint, einen derartig behinderten Geleitzug ohne jeglichen Schutz laufen zu lassen, da mein Befehl lautete: Riga Sofortbereitschaft !
		Kurz vor dem Aussichtkommen des Geleitzuges, werde ich vom Chef 2.R.-Flott. durch Morsespruch gebeten, Zerstörerschutz für die Dauer der Nacht zu übernehmen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2152		übernehme ich den Zerstörerschutz für die Erprobungsgruppe, geleitet durch die 2.R.-Flott. Meldung hierüber durch F.T. an B.d.K.: Aufstellung: " S 58 " hinter Gerät der 2.R.-Flott. in Höhe M 252, " S 54 " im Kielwasser von " S 58 " in der 2. Hälfte Geleitzug, sodass an jedem Ort sofort ein Boot zur Stelle ist. Geiger
13.7. 0237		" S 58 " meldet: " Schatten voraus ! " U.K.-Spruch an " S 54 ": Kurs 180 Grad, 28 sm ! Ich stosse durch die R.-Boote durch, um die sehr schlecht zu erkennenden Schatten in einen günstigen Horizont zu bekommen.
0241		U.K.-Spruch vom Geleit: feindliche Schnellboote achteraus ! Kurz danach stellen sich Schatten als Täuschung heraus, " S 58 " läuft mit A.K. an Bbd.-Seite des Geleites herunter, um die angreifenden Schnellboote evtl. abzufangen.
		Von " S 54 " wird gemeldet, dass 3 feindliche Schnellboote hinter gelegter Nebelwand sind.
		" S 58 " und " S 54 " laufen mit Höchstfahrt, um einem neuen Angriff entgegenzutreten. Feindliche Boote sind aber an Hand ihrer überlegenen Geschwindigkeit hinter einer zweiten Nebelwand abgelaufen, nachdem sie 3 Torpedos auf den Geleitzug geschossen haben.
0314		Fahren in alter Position.
0615 bis 0645		Angriffe von 5 - 6 feindlichen Bombern auf den Geleitzug. Gut liegender Bombenwurf. Starkes Abwehrfeuer durch Geleitzug. Mehrfache Angriffe der Flugzeuge durch M.G. trägt viele Verwundete ein, auf " S 58 " ein Verwundeter. Angriff erstreckt sich bis zum Einlaufen in Dünamünde.
0714		Dünamünde Ansteuerungstonne querab.
0800		Riga Zollpier fest. Geiger
13.7.	Riga	Rigagruppe mit " S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 " Ruhe.
		Brennstoffübernahme bei M.R.S. 11.
		Tagsüber mehrere Bombenangriffe, daher Abends Verholen auf dem gegenüberliegende Ufer unter guter Tarnung, um den zu erwartenden Morgenangriffen nicht ausgesetzt zu sein. Geiger
14.7. 1000	Riga	Verholen zur Zollpier zur Brennstoff - und Wasserübernahme.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1745		F.T. von B.d.K. an " S 58 ": 3. S.-Flott. Rigagruppe 14.7. Nachtvorstoss über Qu.6551, Qu.6288 bis Qu.6286, nördlich Runö nicht östl. als 23, 18 Grad Ost wegen möglicher Russensperre. Qu. 6516 bis Qu. 6543 gesperrt. " S58" bestätigen."
2030		Rigagruppe seeklar. Marsch mit 28 sm auf Küstenweg bis Qu.6557, dann Kurs auf Punkt I zu (Qu.6551)
2322		" S 54 " meldet: Flugzeuge über uns. Gestoppt.
2332		Weitermarsch.
2350		Kursänderung auf Punkt II (Qu. 6288) L gelb. 1. Rotte mit " S 58 " und " S 54 " an Bbd., 2. Rotte mit " S 57 " und " S 47 " an Stbd.
2414		Qu.6225 l.o. 2 Schatten voraus, auf 15 sm gegangen. Geiger
15.7. 0025		Rot 2, um im günstigen Horizont zu bleiben. Rauchfahne in 350 Grad. Schatten stellen sich als Torpedoboote heraus, laufen anfangs NO - Kurs.
0030		2. Rotte erhält Befehl, sich an Stbd.-Seite vorzusetzen, gemeinsam erstes Torpedoboot anzugreifen, während 1. Rotte noch verhalten soll, um etwas später 2. Torpedoboot anzugreifen.
0035		Schatten ändern Kurs auf 15 Grad, laufen genau vor uns her. Änderung meiner Absicht derart, dass 2.Rotte Stbd.- und 1. Rotte Bbd.-Seite aufdampfen soll, um Torpedoboote somit in die Zange zu nehmen.
0040		Rauchfahne in 350 Grad kommt aus Sicht.
0045		Grosser Schatten in 350 Grad, genau auf " S58" zuhaltend, wird laufend grösser, vermute grossen Zerstörer auf Kurs Süd.
0047		U.K.-Spruch an Alle: Grosser Schatten in 350 Grad, hält auf mich zu, falls ich gejagt werde, gemeinsam angreifen, gleichzeitige Schussabgabe anstreben ! Danach U.K.-Verbindung mit 2.Rotte abgerissen.
0050		Ich bleibe mit schmaler Silhouette liegen, der Schatten nähert sich langsam, zeigt plötzlich Lage 10 Grad. Ich lasse ihn vorbeibrausen, Entfernung verringert sich auf ca 1200 m. Lage 45 Grad.
0112		schiesse ich einen Einzelschuss mit 8 sm Gegnerfahrt auf ungefähr 1000 m und beobachte die Blasenbahn; nach einwandfreiem Erkennen, dass Schuss knapp vorn vorbeigeht, erneute Einstellung Gegnerfahrt 5 sm und Lage 70 Grad, Blasenbahn geht knapp achtern vorbei.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Abdrehen mit lagnsamer Fahrt, da beide Schüsse unbemerkt abgegeben wurden. Nachladen in ca 2000 m Entfernung. Gleichzeitig schiesst " S 54 ", " S 57 ", " S 47 ". U.K.-Verbindung besteht seit Trennung von 2. Rotte nicht mehr, sodass gemeinsame Schussabgabe zufällig erfolgt.
0117		Detonation am Heck des als Torpedokreuzer Typ " Taschkent " einwandfrei erkannten Schiffes, Stichflamme in Höhe des Mastes, starke Rauchentwicklung. Nach dem Abdrehen anfänglich gut liegendes Abwehrfeuer der Seezielartillerie auf " S 47 " und " S 57 ", die nach Mondaufgang im günstigen Horizont stehen. Nach 5 Salven plötzliches Einstellen des Abwehrfeuers. 2.Rotte läuft ab und tritt wegen Hellwerden Rückmarsch an.
		Nach dem Nachladen beabsichtige ich, erneut zusammen mit " S 54 " anzugreifen. Der Torpedokreuzer läuft mit mittlerer Fahrt nach NNO ab, es wird zu einem unbemerkten Angriff zu hell.
0145		" S 54 " steht bedeutend näher am Gegner und schiesst auf ca 2000 m mit Lage 125 Grad, Gegnerfahrt 10 sm seinen letzten Torpedo, der vorn vorbeigeht.
0150		Rückmarsch wegen Helligkeit und der Gefahr, von Runö aus abgeschnitten zu werden.
0507		Dünamünde Ansteuerungstonne querab.
0545		Riga Zollpier fest.
		Im einzelnen siehe Gefechts-Bericht v.15.7.41.
		Ruhe,
		Brennstoffübernahme, Wasserübernahme.
1825		F.T. von B.d.K.: " An S 58 ": Sämtliche R.- und S.-Boote in Riga verlegen sofort nach Windau. Marsch auf Küstenweg, R.-Boote mit SDG-Gerät vorgesetzt.
2200		Rigagruppe seeklar zum Marsch nach Windau.
2232		2. R.-Flott. kommt in den Molenköpfen der Rigagruppe entgegen, ist auf flachstehende Minensperre gestossen.
2235		Kehrt gemacht.
2316		Riga Zollpier fest.

Geiger

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Es war richtig, dass die Rotte bei dem wichtigen Geleitzug blieb. Das Fahren mit 5 sm Fahrt ist jedoch eine nicht tragbare Beanspruchung der Maschine. (s. K.T.B. Abschnitt Maschine).

b.wenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2.) Der Angriff aller Boote war richtig angesetzt. Es ist nicht leicht, die Gegnerfahrt bei geringen Fahrtstufen bis zu 12 sm richtig zu schätzen. Deshalb ist der Ansatz mehrerer Boote unter Angabe der geschätzten Fahrt mit U K, wobei alle Boote mit verschiedener Gegnerfahrt schiessen, zweckmässig. Der Torpedo Kreuzer erhielt einen Treffer durch "SH". Weitere Angriffe waren wegen Helligkeit nicht möglich.

An Bord, den 31.7.41

[illegible]
Kapitänleutnant.

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

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

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flott.Ingenieur: Kapitänleutnant (Ing) Döpner

Begonnen: 1.7.41
Abgeschlossen: 15.7.41.

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.7. 0800 1900	Libau	" S 58 ", " S 54 " ausgelaufen. " S 59 " nach Mot.-Wechsel Mitte u. Stb. wieder klar in Libau eingelaufen. Bei Probefahrt gleich starke Ölverluste wie " S 58 ", behoben durch gesonderte Getriebeentlüftung. Höynur
13.7. 0200 0400 0745		" S 57 ", " S 47 " sofort seeklar. " S 57 ", " S 47 " Riga ausgelaufen. " S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 " Riga eingelaufen, da ~~Emk~~-Riga-Boote ohne Stützpunkt und Versorgung und " Model " bisher noch in Windau, beabsichtige ich Verlegung Werkstattzug und Geräte auf befehlsmässig klargemachten russischem L.K.W.'s nach Riga. Höynur
14.7. 2030	Libau	II. Flott.-Ing. mit Stützpunkteinrichtung nach Riga. Riga-Boote melden, dass keine Treibölversorgung mehr möglich, da M.R.S.11 nichts mehr abgeben kann. Daher Fernschreiben an B.d.K.: Umgehende Verlegung Tanker "Oleum" oder anderes Treibölversorgungsschiff nach Riga erforderlich. " S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 " Riga ausgelaufen. Höynur
15.7. 0545		" S 58 ", " S 54 ", " S 57 ", " S 47 " Riga eingelaufen. Durch II. Flott.-Ing. 30 m³ Treiböl in Riga sichergestellt. Höynur

gesehen: Kapitänleutnant u. Flott.Chef.

Gesehen: Flottenarzt (Ing.) u. Zahlmeister d.R.

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootbegleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3. S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes

Begonnen: 1. Juli 1941
Abgeschlossen: 15. Juli 1941

Nr. Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.41	Memel	Übernahme der Minenschienen für S.-Boote aus Dampfer "Mosel"; Übernahme von Wasserbomben und 2 cm - Munition für S.-Boote. Köhes
2.7.bis 3.7.	Memel	Divisionsdienst und Arbeitsdienst FT von B.d.K.: Lüderitz im Geleit S.-Boote 4.7. vormittags Libau verlegen. Weg 80,blau 12,blau 13,blau 13 Lotsen. Langsames Nachschubgeleit 4.7. Hellwerden Memel nach libau. Köhes
4.7. 0605 0642 0655 0730	Memel	Winterhafen abgelegt; Gefechtsverschlußzustand Kriegsmarsch, Gefechtsstationen besetzt, alle Schwimmwesten um. Memel Kriegsansteuerungstonne Stb. querab. Im Geleit S 55, 61, 57, 54, 45, 31 nach Libau 20 sm.
0800	Qu 9356 Mitte Heiter, einzelne Wolken Horizont unter Land und im Norden stark dunstig. Fast glatte See, schwacher ONO-Wind Sicht 8-12 sm	
0930 1007	Punkt 13	Einlaufen nach Libau im Kielwasser Lotsenfahrzeug Libau Anst. Tonne querab
1117	Libau	Freihafen festgemacht Arbeitsdienst, Tarnen des Schiffes. Mtr. Gfr. Meyer Lazaretteinlieferung, im Lazarett Libau wegen schwerer Brandverletzung. Köhes
5.7.	Libau	Arbeitsdienst, Reinschiff, Zeugdienst. Köhes
6.7.	"	Sonntagsdienst Mtr. Gfr. Meyer im Lazarett Libau verstorben. Köhes
7.7.	"	Divisionsdienst, Arbeitsdienst, Sport. Köhes
8.7.	"	Divisionsdienst, Arbeitsdienst. Beisetzung Mtr. Gfr. Meyer Soldatenfriedhof Libau mit mil. Ehren. 1430 - 1530 Flagge halbstocks. Köhes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.7.-15.7.	Libau	Arbeitsdienst, Divisionsdienst, Sport, sonst keine besonderen Ereignisse. Köhes Abgeschlossen 15.7.41. Köhes Kapitän z. See

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"	
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Jngenieur:	Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 1.7.1941.
		Abgeschlossen: 15.7.1941.

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.41	Memel	Von Prahm "B.F. III" 50 m³ Treiböl übernommen. Beginn der Übernahme: 10⁰⁰ Uhr. Ende der Übernahme: 12⁰⁰ Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 25 m³. [signature]
2.7.41 bis 3.7.41	Memel	Keine Vorkommnisse. [signature]
4.7.41	Memel	06⁰⁰ Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 3. Leckwehr auf Station; Kriegsmarschverschluß=zustand hergestellt. 06³⁰ Uhr Wachwechsel. 12³⁰ Uhr Schiff hat in Libau festgemacht. [signature]
5.7.41 bis 10.7.41	Libau	Keine Vorkommnisse. [signature]
11.7.41	Libau	Von K.M.Werft Kiel Prahm "Mittelgrund" 3185 kg Mot.Öl Nr. 7 übernommen. Beginn der Übernahme: 12⁰⁰ Uhr. Ende der Übernahme: 17⁰⁰ Uhr. Personal: 1/4. Stündliche Übernahmeleistung: 637 kg. [signature]
12.7.41 bis 15.7.41	Libau	Keine Vorkommnisse. [signature] Gesehen: [signature] Kaptlt. u. Komdt. Gesehen: [signature] Korv. Kapt. (Ing.) u. Verbandsing. F.d.T.

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

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

Anlage zu 3. S. St. B. Nr. [illegible]

Datum:	Zu Dienst:	Außer K.B.:	Einsatzbereit Boote:
1/VII	10	6	4
2.	10	6	4
3.	10	6	4
4.	10	6	4
5.	10	6	4
6.	10	5	5
7.	10	5	5
8.	10	5	5
9.	10	5	5
10.	10	5	5
11.	10	5	5
12.	10	4	6
13.	10	4	6
14.	10	4	6
15.	10	4	6
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			
31			

Geheime Kommandosache

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

d e s

Führers der Torpedoboote.

1.) Zu Seite 460, 5.7.1304 Uhr:

Der Ansicht, daß das russische S-Boot nach dem Gefecht mit unseren Schnellbooten verlassen wurde, wird zugestimmt. Der Bericht ist inzwischen dem Oberkommando vorgelegt worden.

2.) Zu Seite 469, 15.7. 1300 Uhr:

Daß die Sperren wirkungslos blieben, ist allerdings erstaunlich; bedauerlicherweise lag die vor der Libauhaupteinfahrt gelegte Verseuchung zum 2 sm falsch und blieb wahrscheinlich deshalb wirkungslos.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

21°

22°

23°

57°

Ovisi

Windau

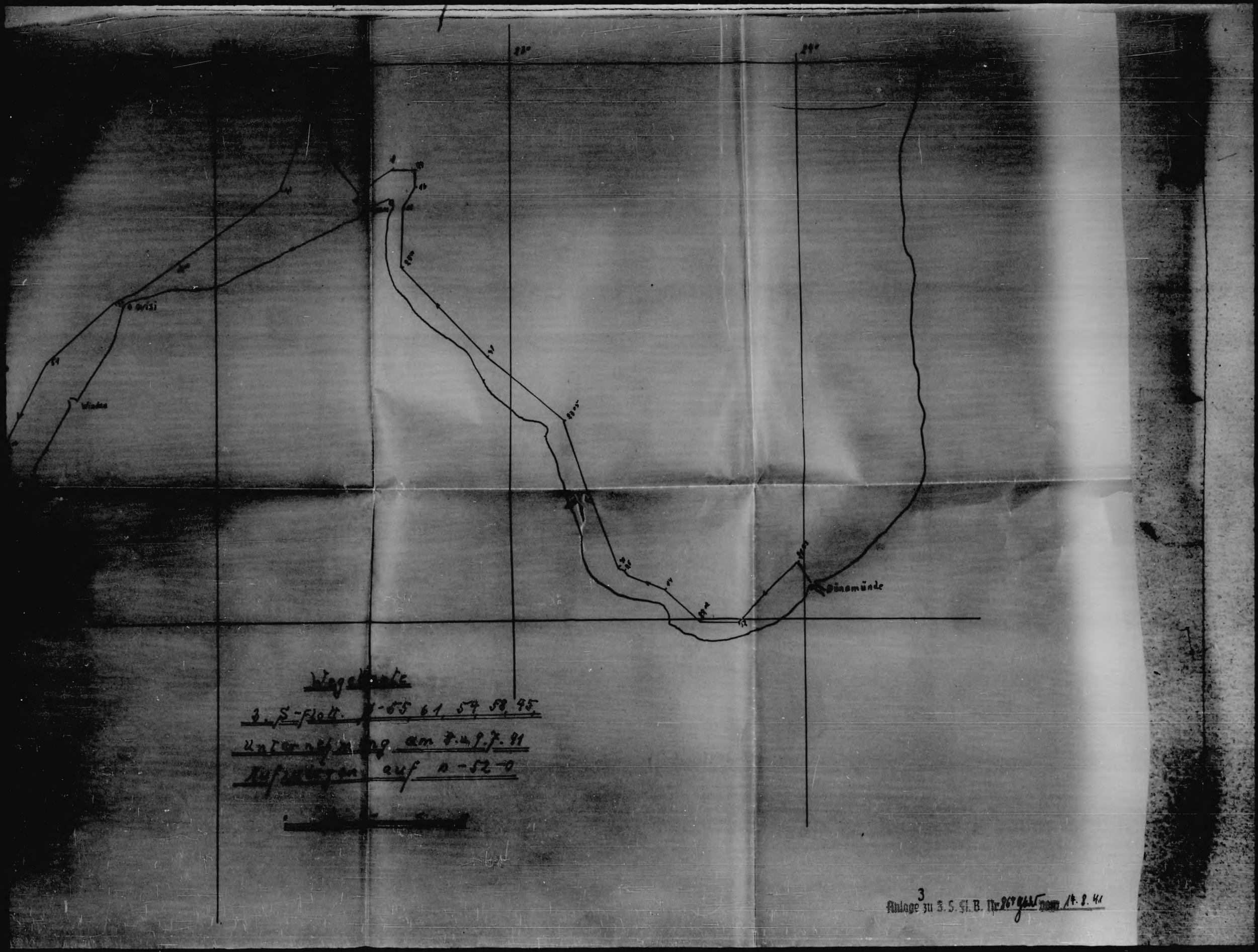
Libau

Wegekarte

3. S-Flott. M-55, 61, 57, 58, 45,

Unternehmung am 8.u.9.7.41

aufzulegen auf 0-52-0


Windau
Dünamünde
Wegekarte
3. S-Flott. 1-55, 61, 57, 58, 45,
Unternehmung am 8.u.9.7.41
Aufzulegen auf n-52-0
3
Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 867 gb 55 vom 14. 8. 41

24°

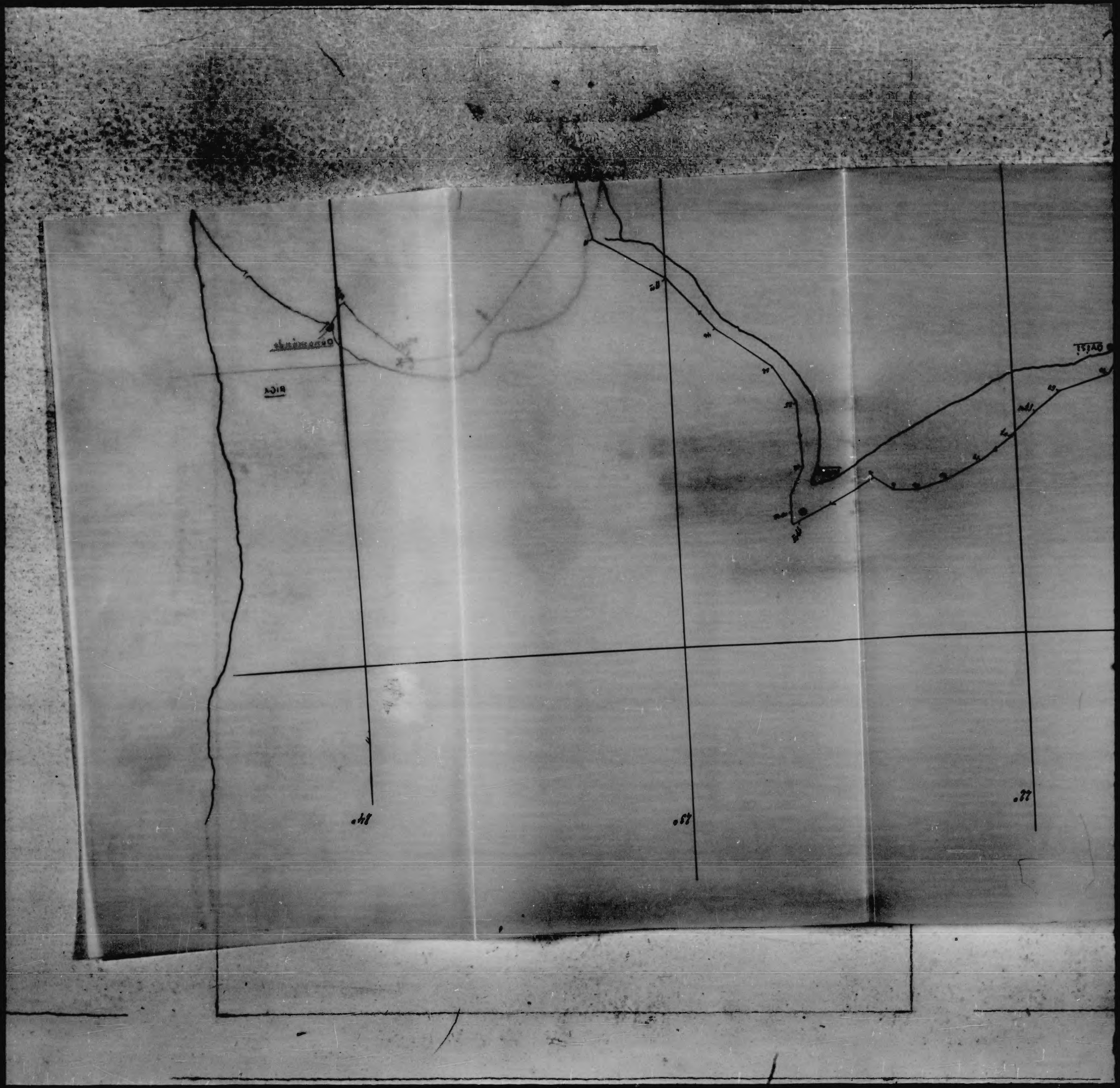
22°

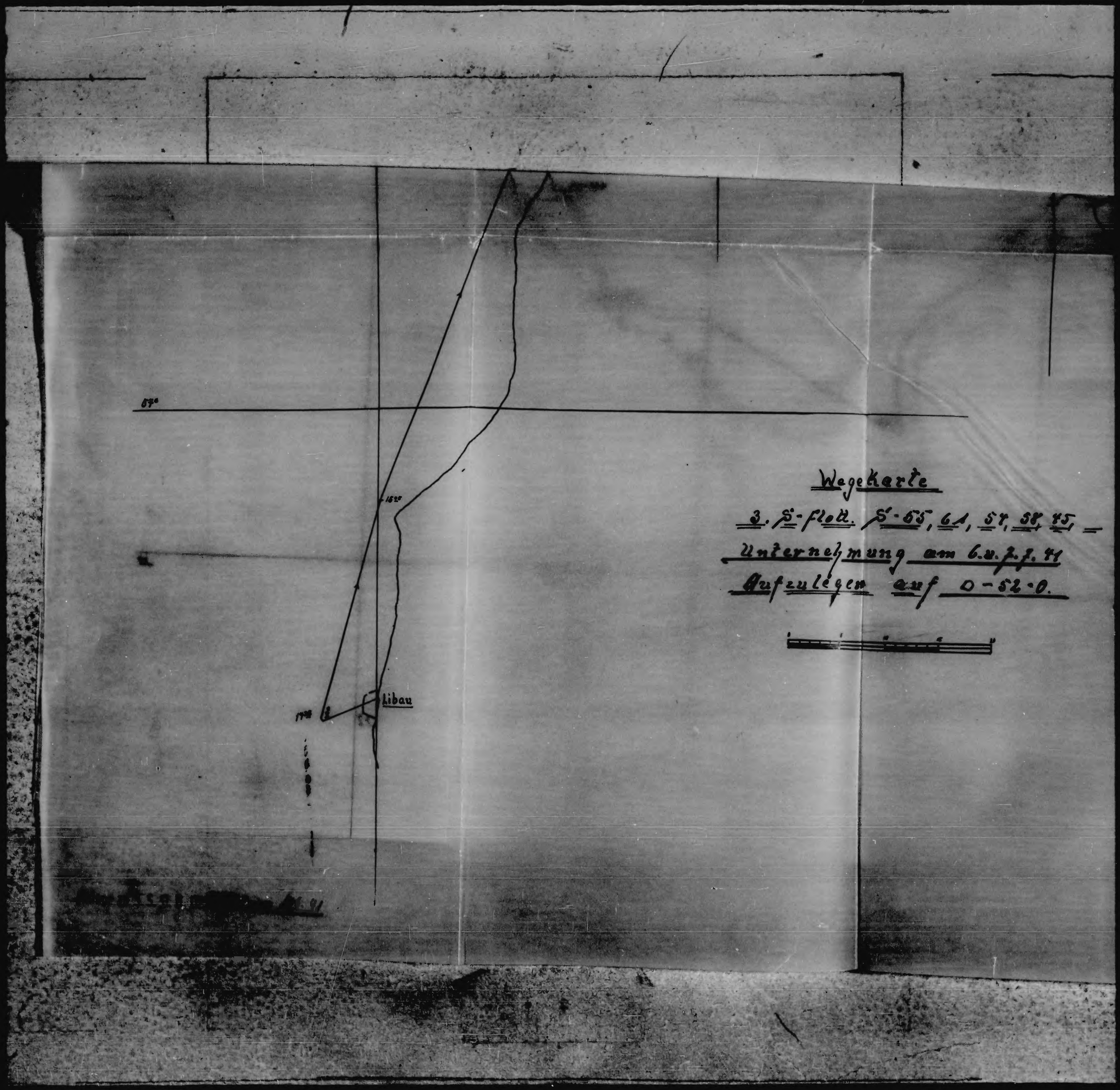
43°

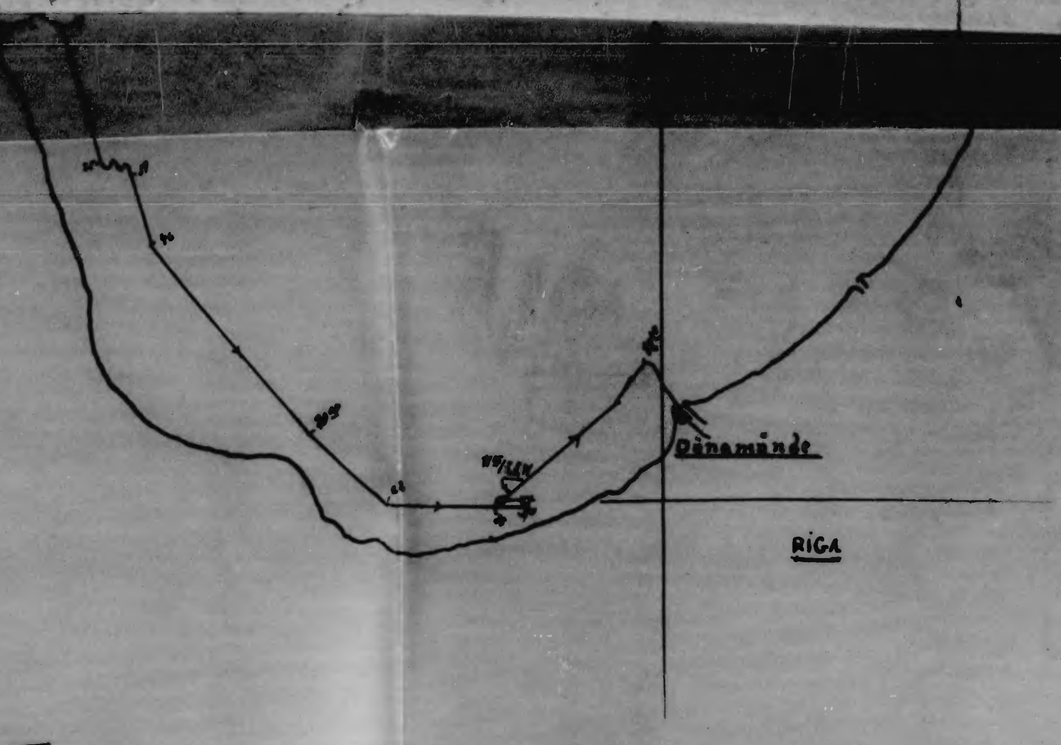
58°

Ovisi

Windaw




Libau
Wegekarte
3. S-Flott. S-55, 61, 57, 58, 45, —
Unternehmung am 6.u.7.7.41
Aufzulegen auf D-52-0.



Wegekarte

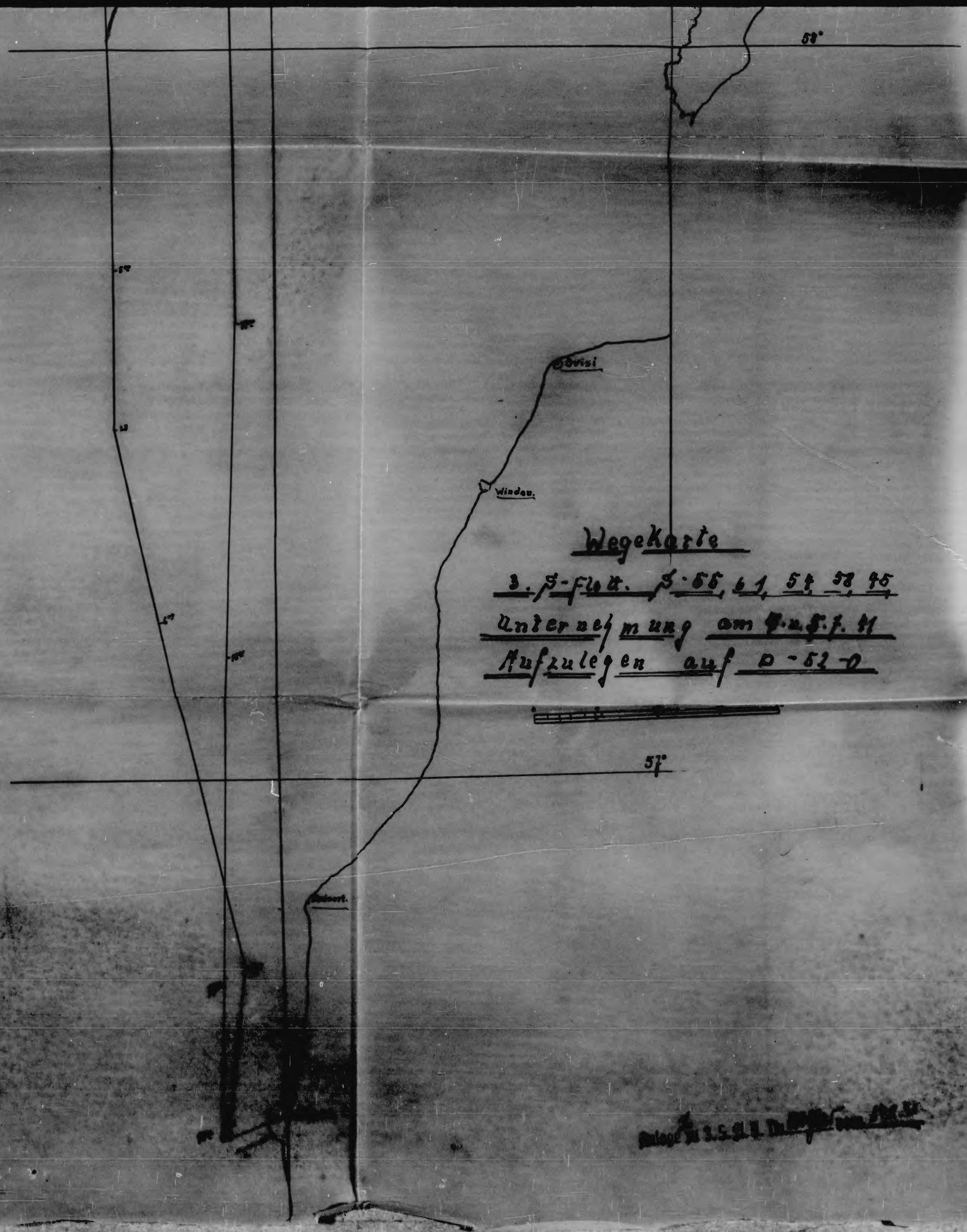
3. S-flott. S'-55, 61, 57, 58, 45 =

Unternehmung am 6.8.7.41

Aufzulegen auf 0-52-0.

DAGÖ

ÖSEL



Wegekarte

3. S-Flott. S. 55, 61, 54, 58, 45

Unternehmung am 4. u. 5. 7. 41

Aufzulegen auf D-52-0

Wegekarte.

3. S.-Flottille, S.-56, S.-54, S.-57, S.-47

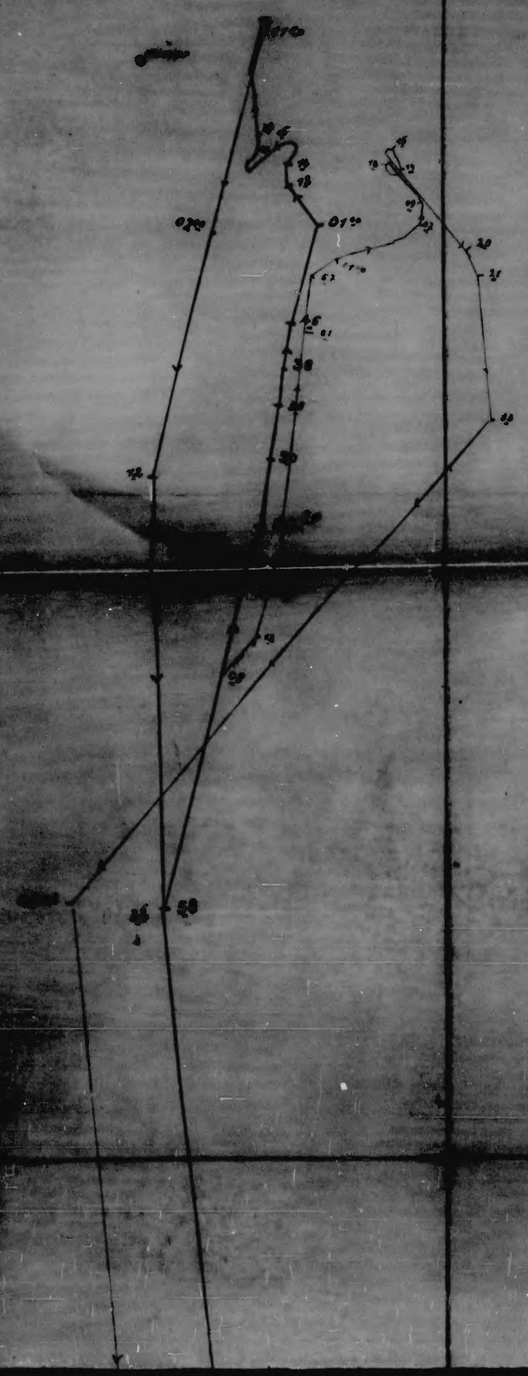
[illegible]

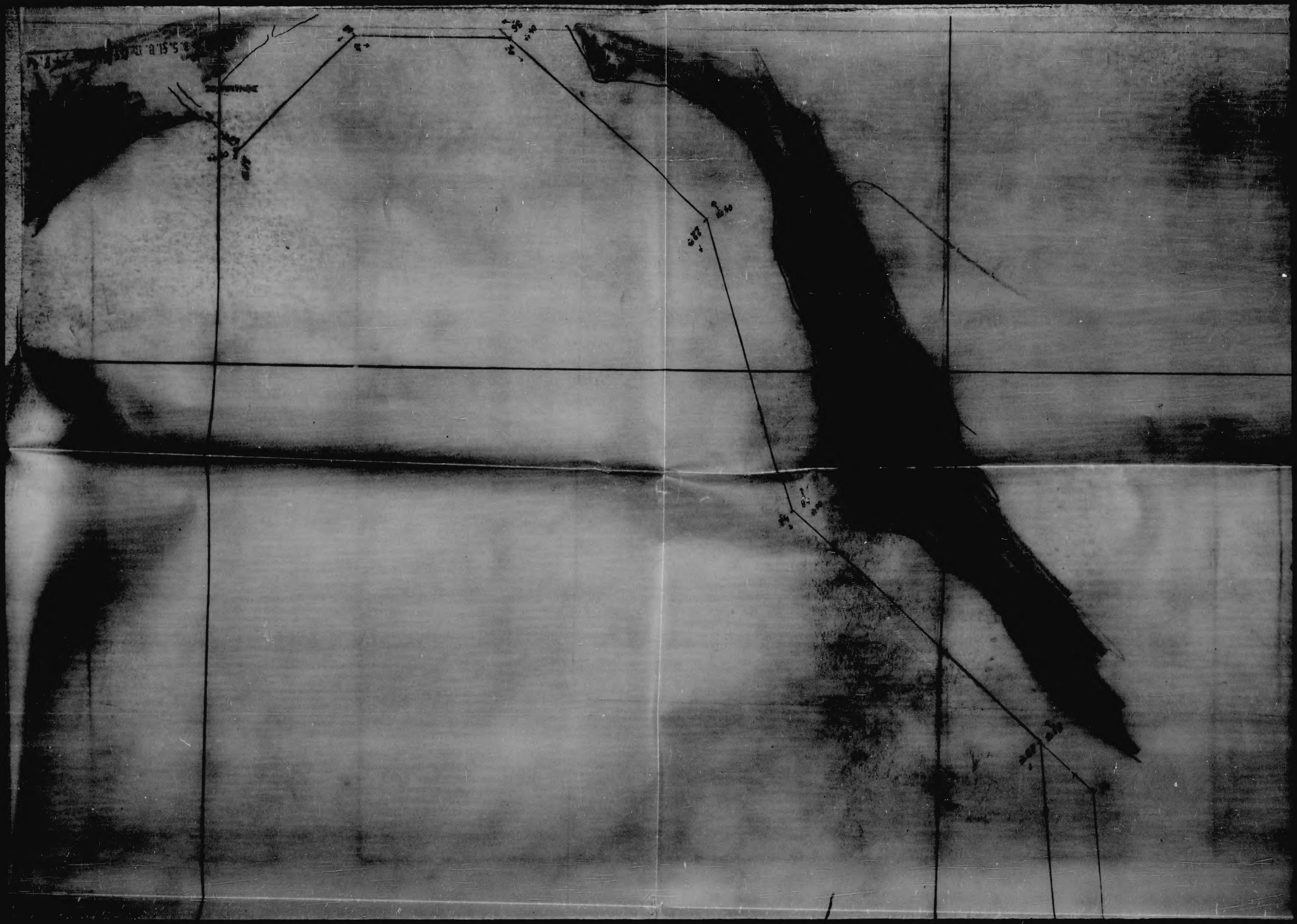
Torpedierung des Torp. Kreuzers Typ Feuchtkent

aufzulegen auf D. 15

0 5 10

geün: Bewegung S.-57, S.-47





Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. Gkdos. 4386/41 A II

Befehlsstelle, den 30. September 41.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage !

Krüppen

1.Skl 23260/41 Kdos. – 1 Kl –

Befehlshaber der Kreuzer
B.Nr. Gkdos. 002289 A1.

, den 24. September 1941.

Gkds.

Marinegruppenkommando Nr. 3
29 SEP. 1941
B.-Nr. 4386 Anl. 1

U. Gruppe Nord

vorgelegt. Ich habe nichts zu bemerken.

Geheime Kommandosache

Führer
der Torpedoboote
[illegible] 1589 A 1

Den 20. 9. 1941.

3. d. K.
C 23. SEP. 1941
B. Nr. g. Kdos. 00239 Anl. 1

An
den Befehlshaber der Kreuzer.

[illegible] Kriegstagebücher.

Anl. wird das Kriegstagebuch der 3. Schnellbootsflottille und S-Bootsbegleitschiff "Lüderitz" mit Abschnitt "Maschine" für die Zeit vom 1. - 15.7. und Stellungnahme des F.d.T. vorgelegt.

In Vertretung!
[illegible]

An Gr. Kord
nichts zu bemerken.
A/10
R 23/9.

Geheime Kommandosache!

2097.

1) I Nad

I E

I

SKI 23260/a Kdos.

2) Skl Qu (AI) a

A I

I flakl

I 2

I 9

3) M Wa (TWa) 3./10

4) K

5/12

5) Ueber 1/Skl. an Kr

1/Skl.

i. A. Iac 11/10

1821

...os. B.-Nr. 4145/41

...e GKdos. 1302/41

Kr 10437.

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Kemnade

Anlagen: 5 Wegekarten.

Begonnen: 1.3.41

Abgeschlossen: 15.3.41

PG/71322

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.3.41 - 15.3.41.

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

. . . . . .

Geheime Kommandosache!

. . . . . .

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

. . . . . .

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

. . . . . .

Anlagen: 5 Wegekarten.

Begonnen: 1.3.41
Abgeschlossen: 15.3.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P O/Y 1322/N.D
NO MAR[illegible] MAY BE MADE

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

Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
	23.5o	Nebel! Wind NW. 4-5, Seegang 3, zunehmend	.Wegen des Neb näher an Rho Maschinen, un wahrzunehmen.
F.T. von F.d.T.:"Ruhe wegen Wetterlage" i.V. Wuppermann	5.3.41 04.oo	Schlechte Sicht, Wind N-W 6; Seegang 4.	.Tote Rückmars
F.T. von F.d.T.:"Wegen Wetterlage kein Einsatz". i.V. Wuppermann	05.o9 bis 05.54		Warngebiet pa
	06.12		Lichter in 10
F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz". i.V. Wuppermann	08.16	H.v. Holland	einlaufend pa
	09.15	Rotterdam	Alle Boote "S laufen. (
F.T. von F.d.T.: " 17.oo Uhr sofort Bereitschaft."	1o.3o		F.T. an F.d.T Flottille weg nordwestlich bis 04.00 Uhr sehr helle Mo N - W 6."
F.T. von F.d.T.: " 4 Torpedos, U.K.-Kanal 1o Rückmarsch 04.oo Uhr.			
F.T. von F.d.T.: "An 3. S.-Flottille: 22.00 Uhr Lauer 1. Rotte Quadr.7398 r.u.E. 2. Rotte Pi. , 3. Rotte Quadr.7636 r.o.E.	12.01		F.T. von F.d.
F.T. von F.d.T.: " 12.3o Uhr Quadr.7923 3o Schiffe nach Norden.	6.3.41	Rotterdam	
Mit "S 6o, 31, 59, 61, 58, 54" ausgelaufen (entsprechende F.T.Auslaufmeldung.)	12.00		F.T. von F.d. schaft.
Mole auslaufend passiert.	13.45		F.T. von F.d. Lauer je 1 Ro östlich Pi. E
Hochseefischer an Stb. querab.	15.25		F.T. von F.d. keinen Einsa
Warngebiet passiert	7.3.41	Rotterdam	
Rote Blitztonne südlich Smith - Knoll an Bb. querab. Gehe dann mit der ganzen Flottille wegen des gemeldeten Geleitzuges nach Rho. um ihn - falls er nicht überhaupt schon durch - dort noch zu fassen.	12.11		F.T. von F.d. 2. u. 3. S.-F bereitschaft.
Flottille steht nördlich Rho. und bleibt - langsam nach N-W in Dwarslinie vormarschierend - geschlossen.	13.5o		F.T. von F.d. auf "Inka" Qu 3. Rotte auf marsch 04.00
Ich schicke die 3. Rotte, die in der Dwarslinie geschlossen an Backbord steht auf Position Pi. und die 2. Rotte, die an Steuerbord vom Führerboot steht, auf Position Quadr.7398 r.u.E. Damit blieb ich selber auf Position Quadr. 7636 r.o.E., also südlich von Rho. ("S 6o, 31").	15.18		F.T. von F.d. 13.00 Uhr Sp
	15.2o		F.T. von F.d. 17.00 Uhr So

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41 12.24 h	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:"Ruhe wegen Wetterlage" i.V. Wippermann
2.3.41 11.34 h	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:"Wegen Wetterlage kein Einsatz". i.V. Wippermann
3.3.41 11.58 h	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz". i.V. Wippermann
4.3.41 11.53 h	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 17.oo Uhr sofort Bereitschaft."
13.18 h		F.T. von F.d.T.: " 4 Torpedos, U.K.-Kanal lo Rückmarsch 04.oo Uhr.
13.49 h		F.T. von F.d.T.: "An 3. S.-Flottille: 22.00 Uhr Lauer 1. Rotte Quadr.7398 r.u.E. 2. Rotte Pi. , 3. Rotte Quadr.7636 r.o.E.
15.36 h		F.T. von F.d.T.: " 12.3o Uhr Quadr.7923 3o Schiffe nach Norden.
16.24 h		Mit "S 6o, 31, 59, 61, 58, 54" ausgelaufen (entsprechende F.T.Auslaufmeldung.)
17.31 h	H. v. Holland	Mole auslaufend passiert.
18.5o	NN-W 2 - 3, Seegang 1, bedeckt	Hochseefischer an Stb. querab.
19.36 bis 2o.22 h		Warngebiet passiert
2o.46	Engl.Südostküste NNW, 3,Seegang 1 - 2 bedeckt, klare Sicht	Rote Blitztonne südlich Smith - Knoll an Bb. querab. Gehe dann mit der ganzen Flottille wegen des gemeldeten Geleitzuges nach Rho. um ihn - falls er nicht überhaupt schon durch - dort noch zu fassen.
21.15 h		Flottille steht nördlich Rho. und bleibt - langsam nach N-W in Dwarslinie vormarschierend - geschlossen.
21.45 h		Ich schicke die 3. Rotte, die in der Dwarslinie geschlossen an Backbord steht auf Position Pi. und die 2. Rotte, die an Steuerbord vom Führerboot steht, auf Position Quadr.7398 r.u.E. Damit blieb ich selber auf Position Quadr. 7636 r.o.E., also südlich von Rho. ("S 6o, 31").

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5o	Nebel! Wind NW. 4-5, Seegang 3, zunehmend	Wegen des Nebels halte ich mich zunächst näher an Rho. und arbeite nicht mit den Maschinen, um nur mehr mit dem Ohr Geräusche wahrzunehmen. i.V. Wippermann
5.3.41 04.oo	Schlechte Sicht, Wind N-W 6, Seegang 4.	Trete Rückmarsch an
05.o9 bis 05.54		Warngebiet passiert
06.12		Lichter in 100°, sind Fischer.
08.16	H.v. Holland	einlaufend passiert.
09.15	Rotterdam	Alle Boote "S 6o,31,59,61,58,54") eingelaufen. (siehe K.T.B. oder 2. u. 3. Rotte).
lo.3o		F.T. an F.d.T.:"Alle Boote bis 09.15 Uhr fest. Flottille wegen gemeldeten Geleitzug 21.15 Uhr nordwestlich Rho., dann Rotten auf Position bis 04.00 Uhr. Nichts gesehen. Bis 24.00 Uhr sehr helle Mondnacht, dann Nebel.Später N - W 6."
12.01		F.T. von F.d.T.:"5. März Ruhe." i.V. Wippermann
6.3.41 12.00	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:" 17.00 Uhr sofort Bereitschaft.
13.45		F.T. von F.d.T.:"3. S.-Flottille 22.00 Uhr Lauer je 1 Rotte bei Pi und 2 und 4 sm östlich Pi. Rückmarsch 04.00 Uhr
15.25		F.T. von F.d.T.:"Wetterentwicklung läßt keinen Einsatz zu, Ruhe. i.V. Wippermann
7.3.41 12.11	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:"1. S.-Flottille Ruhe, 2. u. 3. S.-Flottille 17.00 Uhr Sofortbereitschaft.
13.5o		F.T. von F.d.T.:"22.00 Uhr Lauer 1. Rotte auf "Inka" Quadr.7636 m. 2. Rotte bei Pi., 3. Rotte auf "Aku" Quadr.7639 r.m. Rückmarsch 04.00 Uhr.
15.18		F.T. von F.d.T.:"Kr.Kr. Geleitzug 46 Schiffe, 13.00 Uhr Spitze Quadr. 7317 Kurs 15o°.
15.2o		F.T. von F.d.T.:"Kr.Kr. 1. S.-Flottille 17.00 Uhr Sofortbereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.25		F.T. von F.d.T.: "Kr.Kr. 1. S.-Flottille 22.3o Uhr Lauer 3 Boote Gamma, 4 Boote Rho." Rückmarsch 04.00 Uhr." Die 2. S.-Flottille hatte Befehl 22.00 Uhr bei "Beta" bezw. nördlich davon zu stehen.
15.42	*Geleitzug	F.T. von F.d.T.: "Kr.Kr. S.-Flottillen 14.oo Uhr Quadr. 7934 Gebiet 46 Grad 9 sm."
		Beide gemeldeten Geleitzüge mußten also - mit etwa 7 bis 9 sm durchgekoppelt (unter Berücksichtigung der starken Ströme) - etwa schon um 21.oo bis 21.3o Uhr bei Pi. bezw. bei Benutzen des äußersten Weges bei Gamma stehen. Ich nahm mir deshalb vor, falls es die Beleuchtung auch nur irgendwie zulassen würde, mit der ganzen Flottille kurz nach 21.00 Uhr bei Pi. zu stehen und die Rotten von dort erst um 21.3o Uhr auf ihre Positionen, die laut Ansatzbefehl alle dicht beieinander lagen, zu entlassen, falls bis dahin nichts in Sicht komman würde. Dies zumal dann, wenn die Sicht sehr gut sein, ich also praktisch von Pi. aus das zu überwachende Gebiet einsehen würde.
16.2o	Rotterdam	Mit "S 6o, 61, 59, 57, 54" Rotterdam ausgelaufen. (Entsprechende F.T. Auslaufmeldung, in der außerdem noch "S 31" angegeben wurde). "S 31" meldete während des Ablegens eine Maschine unklar und dazu, daß sie in 2o Minuten etwa klar sein würde. Ich befahl "S 31", der Flottille mit klaren Maschinen nachzukommen, oder Kehrt zu machen, falls es die Flottille nicht bis zur Ansteuerungstonne in Sicht bekomman würde. Dieses befahl ich in erster Linie deshalb, damit die Flottille keinerlei Verzögerung durch ein einzelnes Boot erleiden würde.
17.34		F.T.:"Wettervorhersage 17.00 Uhr Hoofden und Kanal":NO bis Ost, auffrischend auf 7 - 8, Niederschläge, Sicht stark wechselnd."
17.35	H.v.Holland Wind N-O, Stärke 3 - 4 Seegang 1	Ansteuerungstonne querab. Die Wettermeldung gab mir sehr zu denken und ich nahm mir vor, vor dem engl. Warngebiet zu entscheiden, ob ich durchgehen würde oder ob es richtiger sei, bei einem so stark gemeldeten Wind, kehrt zu machen.
18.37		Weit im Süd-Osten sichte ich "S 31", gehe zunächst auf 24 sm Fahrt, um das Boot etwas näher herankommen zu lassen. ("S 31 hatte in Rekordzeit eine Reperatur an der Maschine vorgenommen und kam nun - die ganze Zeit A.K.laufend - nach. Der Kommandant, wie er nachher meldete, wollte zwar entgegen meinen Befehl, versuchen, die Flottille bis zum Warngebiet zu erreichen, falls das nicht möglich, erst

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		erst dort kehrt machen. Er tat dieses nur wegen der gemeldeten Geleitzüge). Um jedoch keine weitere Verzögerung zu erleiden, entlasse ich "S 59", damit er auf "S 31" warte und versuchen sollte mit ihm die Flottille noch bis Pi. zu erreichen, wenn nicht, dann selbständig Position westlich Pi. einzunehmen. Gehe selber wieder auf 28 sm.
18.5o		
18.54		1. S.-Flottille an Stb.querab, wandert ganz langsam nach Westen aus, da sie schneller läuft (große Boote).
19.09		Treibmine an Backbord.
19.15	N-O 4, Seegang 2 im Westen bedeckt, im Osten klar.	Engl. Tonne ~~und~~ wir dem Warngebiet passiert. Da das Wetter nicht wesentlich schlechter ist, als bei dem Auslaufen - zwar hängen im Westen zerfetzte Windwolken - mache ich nicht kehrt.
19.35 bis 2o.21		Warngebiet passiert.
19.46		Treibmine an Backbord.
2o.oo		"S 59 und S 31" haben die Flottille erreicht und stehen im Kielwasser.
2o.5o		Ich bin bis kurz vor Milz mit 28 sm gelaufen (Kiellinie). Die Sicht gestattete dies. Dann sofort auf eine Maschine (Schleichfahrt) und Dwarslinie. Führung der Flottille nur durch U.K.. Befehle mehrfach, auf einwandfreie Dwarslinie zu achten. Kurs weiterhin auf Pi. Das Wetter ist noch etwas schlechter geworden, N - 0.4 - 5 , Seegang 3, trotzdem können Boote noch gestoppt liegen.
21.o5		F.T. von F.d.T.:"Keine Wetterverschlechterung." Daß im Laufe der Nacht eine weitere starke Wetterverschlechterung eintreten würde, sah man an der Wolkenbildung und merkte man am stetigen Auffrisen des Windes. Im Augenblick gab dieser F.T. jedoch eine große moralische Beruhigung.
21.15	Engl. Süd.Ostküste	Scheinwerfer an Land.
21.17	Ost - S - Ost 4 - 5, Seegang 3,	Mehrere Schatten voraus. Tonne Pi. voraus.
21.2o	sehr gute Sicht.	Mache F.T.:Kr.Kr. Geleitzug bei Pi. Kurs Nord." Setze mit der geschlossenen Flottille zum Angriff an. Fahrt 9. sm. Flottille kommt noch aus dem hellen Horizont, Geleitzug steht vor dunkler Wolkenbank. Bei der sehr guten Sicht wäre der Angriff eines einzelnen Bootes erfolglos gewesen, bezw. hätte verhindert, daß die anderen noch zum Schuß gekommen wären.

Zu beziehen vom Vordruckager 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
		Ein Herumholen der Flottille in den dunklen Horizont hätte sehr viel Zeit gekostet und die Gefahr des Bemerktwerdens wäre sehr groß gewesen. Außerdem ließ uns die große Nähe der 1. Flottille (7 sm nördl. von uns) nicht viel Zeit.
21.33		Ich befehle gleichzeitige Schußabgabe in einer Minute (Entfernung 2 5oo M.). Erkenne einen großen lohnenden Dampfer, etwa 5ooo t. und 3 Zerstörer, davon einen im Norden, einen im Westen, (östl. vor dem Geleitzug) und einen im Süd-Westen. Die letzteren mache ich als Zerstörer der V.-Klasse aus.
21.35		Flottille schießt (bis auf "S 54") fast gleichzeitig. Alle Boote außer "S 61" (Bedienungsfehler) Doppelschüsse.
21.37		Der große Dampfer, und wahrscheinlich auch noch ein kleinerer in Überlappung dahinter liegender, fliegen in die Luft.
21.38		Der Schlußzerstörer ist getroffen und sinkt sehr schnell. Mit U.K.Befehlen (Grün,A.F.) entziehe ich die Flottille dem sofort einsetzenden starken Beschuß des vorderen und mittleren Zerstörers.
21.46		F.T. von F.d.T.:"Kr.Kr. 28 Schiffe von Süden etwa 00.00 Uhr bei "Beta"."
21.47 22.16 22.22		Hat die Flottille nachgeladen und setzt erneut geschlossen zum Angriff an und stößt etwas nördlicher erneut auf den Feind. Es gelingt "S 31", noch vor dem Schußbefehl, einen großen gestoppt liegenden Tanker zu treffen.
22.24		Da erneuter starker Beschuß durch 2 Zerstörer, muß Flottille abdrehen (U.K.Befehl: Grün).
22.33		Nachdem der Gegner das Feuer eingestellt hat, abermaliger geschlossener Ansatz (S 31 bleibt etwas achteraus, da keine Torpedos mehr).
22.45		Gegner (1 Zerstörer) kommt in Sicht. Da "S 54" glaubt, der Zerstörer käme auf es zu und ablaufen will, drehe ich mit der Flottille zunächst nochmals ab (grün), um aber kurz darauf wieder heranzugehen (rot),da ich erkannt habe, daß der Zerstörer uns noch nicht bemerkt haben kann.
23.00		7 Torpedos (S 6o, 59, 57, je 2 , S 61 einen) laufen auf den Zerstörer und das noch schwimmende Heck des Tankers zu.
23.01		Zerstörer beschießt "S 61" und "S 59".
23.01 bis 2302		Derselbe (V.-Klasse) fliegt unter mehrfachen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gewaltigen Explosionen und Detonationen in die Luft.
23.02		Auch von dem Heck des Tankers ist nichts mehr zu sehen.
23.o3		Mehrere L.G.-Fächer im Süden, die immer mehr auf uns zu kommen. Laufe daher mit allen Booten ab.
23.o8		Nachfrage hat ergeben, daß "S 54" noch alle Torpedos hat. Schicke daher dieses Boot - nach meinem Glauben das einzig bewaffnete noch , (in Wirklichkeit hatte auch S61 noch 2 Torpedos, was mir nicht gemeldet wurde durch U.K.Versager) - erneut zur Versenkungsstelle, um nach Überlebenden zu suchen und sich vielleicht bietende Schußgelegenheiten auf die Flottille jagende Zerstörer zu nutzen. Gebe "S 54" außerdem ein Sammelquadrat (8416). (Im Einzelnen siehe Gefechtsbericht des stellv. Chefs der 3. S.-Flottille und Gefechtsberichte der Kommandanten von "S 59, 57, 61,und 31" mit Stellungnahmen des Chefs).
		i.V.
8.3.41		
00.2o	Süd-Ost zu Ost, Stärke 7, Seegang 5, auffrischend.	Flottille hat im Quadr.8416 in Kiellinie gesammelt und tritt Rückmarsch geschlossen an. "S 54" hat gemeldet, daß er bis auf Holzstücke bei der Versenkungsstelle nichts gefunden hat. Er bittet nochmal, da er noch 4 Torpedos hat, entlassen zu werden, um auf den vom F.d.T. gemeldeten um 00.00 Uhr bei Beta stehenden Geleit von 28 Schiffen zu operieren. Ein einzelnes Boot (S 54) wollte ich auf keinen Fall entlassen. Aber auch wenn ich gewußt hätte, daß S 61 noch 2 Torpedos hatte, hätte ich wahrscheinlich die Rotte nicht mehr entlassen, da die See in der letzten Stunde erheblich an Stärke zugenommen hatte und die Boote gegen die See nur noch 2o sm Fahrt laufen konnten.(Außerdem war es eine klare, helle Mondnacht geworden.)
00.42		Kr.Kr. Von 1. S.-Flottille Quadr.8412 1.o.E. Geleit Kurs Süd.
01.21		F.T. von F.d.T.:"S.-Flottillen, Hinein!"
02.o8		Kr.Kr. von S 1o2:"Geleit Quadr.8172 1.o. Kurs Süd.
02.17		Mache F.T. an "Adolf Lüderitz":"Erbitte sofort Maßnahme H.v.Holland."
04.o2	H.v.Holland	Mole einlaufend passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
05.3o	Rotterdam	Flottille Rotterdam festgemacht.
06.56		F.T. an F.d.T.,Gruppe West:" Mit allen Booten 05.3o Uhr ein. Flottille in dreimaligem, aus der Dwarslinie geführten Angriff auf Geleit bei "Pi." Kurs Nord von 21.15 bis 23.o5 Uhr 2 Zerstörer V.-Klasse (1.vonS 31, 2. von S 6o, S 59, S57 in gemeinsamen Angriff), 1 Tanker 8 000 Brt. von S 31, 1 Dampfer 4500 Brt. von S 61 versenkt. Starke Abwehr. Wegen sehr heller Nacht Schüsse zwischen 1500 und 2500 m. Grobe Dünung, später Ost 7."
		Allgemeines: Wie schon im Gefechtsbericht betont, verspreche ich mir von der sich bei den Flottillen eingebürgerten sogenannten "Keilformation" in sichtigen Nächten nichts. Sie hat allerdings immer den Vorteil, daß das Führerboot bei plötzlicher Feindberührung schneller abwenden und hierbei die Flottille hinter sich herziehen kann. Den großen Nachteil aber, daß meistens nur das Führerboot, vielleicht noch gerade die Nachbarboote, in Schußposition kommen, während die übrigen Boote noch viel zu weit fort sind. Dies hat sich wiederum bei "S 54" , der nicht zum Schuß gekommen ist, gezeigt. Der Kommandant hielt sein Boot, besonders im Hinblick auf seine bisherigen Unternehmungen, bei denen meistens Keilformation angeordnet war, zurück - hierbei mißachtete er allerdings meinen Befehl, genaue Dwarslinie einzuhalten - und schoss, da ihm die Entfernung für sein Boot zu groß und die Lage zu achterlich schien, nicht.
		i.V. Zuppmann
9.3.41	Rotterdam	
12.o8		F.T. von F.d.T.: "Alle Flottillen heute ab 17.oo Uhr Sofortbereitschaft.
13.o5		F.T. von F.d.T.:"S.-Flottillen 4 Torpedos, Rückmarsch 04.00 Uhr.
13.51		F.T. von F.d.T.:"3. S.-Flottille: Lauer 22.oo h eine Rotte bei Pi.,22.3o Uhr eine Rotte bei Rho., eine Rotte auf Inka Quadr. 7636 M.
16.33	Rotterdam	Mit S 6o, 59, 61, 57, und 54 ausgelaufen (entsprechende F.T.-Auslaufmeldung.)
17.33	H. von Holland W - N - W 3,	Ansteuerungstonne passiert.
19.18	See 2, Dünung	Treibmine an Backbord
19.3o bis 2o.16		Warngebiet durchlaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2o.1o		Kr.Kr. von F.d.T.:"15 Schiffe 22.00 Uhr bei "Beta" Kurs Nord. Fühlungshalter startet 2o.3o.
2o.48		Flottille in Dwarslinie, 9 sm Fahrt, Kurs auf"Pi.". Es ist noch starke Dämmerung.
2o.59		Scheinwerfer an Land (29o°) suchen nach Osten.
21.15		"Pi" ist voraus zu sehen.
21.37	Engl. Südostküste West 2, mittlere Dünung, aus Nord. Sehr gute Sicht.	Tonne "Pi" 1ooo m querab. Ich bleibe nicht länger mit der ganzen Flottille zusammen und entlasse die 2. Rotte (S 57,S54), um selber (S 6o, S 59, S 61) wie befohlen nach "Rho" zu marschieren. Ich hätte mit der ganzen Flottille nur dann noch weiterhin auf den gemeldeten Geleitzug operiert, wenn bis dahin eine Kr.-Meldung von der 2. S.-Flottille, die im Süden von uns stand, gekommen wäre.
22.oo		Kr. von F.d.T.:"2o.52 Uhr Gegend "Heisborough" Sand"1o Dampfer Süd gehend. Ich laufe mit der 1. Gruppe in der Nähe des Newarp-Feuerschiffes (bei Rho.) auf und ab, sehe dauernd die engl. Küste, stoße dann weiter nach Westen vor.
		i.V. Zuppmann
1o.3.41		
00.00		
00.28		Sichte an Stb.querab Wrak auf dem"Heisborough-Sand". Mache kehrt und laufe schließlich nochmal auf die Küste zu. Bei der Wahl meiner Kurse war ich stets bestrebt, selber aus dem dunkelsten Horizont zu kommen. Im Übrigen war die Sicht überall gleich gut.
03.07	Regenschauer	Trete Rückmarsch nach"Pi." auf "Inka" an. Sichtverschlechterung, Regenschauer.
04.25		Treffe bei "Pi." mit 2. Rotte zusammen. (Siehe K.T.B. 2. Rotte)
05.00		Gemeinsamer Rückmarsch der ganzen Flottille.
05.5o		"S 6o" eine Maschine ausgefallen.
07.04		"Kr. von "S 1o2" 06.OO Uhr Gebeit bei "Sigma", Süd-Kurs, große Dampfer."
07.36		Maschine "S 6o" wieder klar. Fahrt während dieser Zeit 19 sm.
09.21	H.v.Holland	Mole einlaufend passiert.
1o.45	Rotterdam	Flottille Rotterdam fest.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse.
12.4o		F.T. an F.d.T.: Gruppe West: "1o.45 Uhr mit allen Booten ein. Flottille 21.15 Uhr bei "Pi.", dann 1. Rotte bis 03.00 Uhr westlich "Rho", dann auf "Inka" bis "Pi". Nichts gesehen, trotz sehr guter Sicht. 2. Rotte 22.00 Uhr eigener Fühlungshalter über "Pi.". 22.45 Uhr 3 Bewacher von Osten kommend. "S 57" einen Fehlschuß auf großen Bewacher, dieser nach Süd-Westen aus Sicht. Gemeinsamer Rückmarsch 05.00 Uhr.
		Allgemeines: Ich bin der festen Überzeugung, daß kein Geleitzug nach Norden oder nach Süden durchgegangen ist, sondern daß diese rechtzeitig eben vor der Dunkelheit sowohl im Norden wie im Süden geankert und dann vor Tagesanbruch den Weitermarsch angetreten haben (siehe Kr.-Meldung "S 1o2" um 07.04 Uhr). Dieses tun sie sicher zumal dann, wenn sie am nächsten Vormittag mit stark bezogenem Wetter - also keinen Einsatz unserer Luftwaffe - rechnen können. Da die Sicht bis 03.00 Uhr überall sehr gut war, wäre bis dahin den Booten kein Geleitzug, auch ganz dicht unter der Küste, durchgegangen.
		i.V. Zimmermann
11.3.41	Rotterdam	
11.5o		F.T. von F.d.T.:" 2. und 3. S.-Flottille Ruhe, 1. S.-Flottille 17.00 Uhr Sofortbereitschaft.
		Krumsiek
12.3.41	Rotterdam	
12.4o		F.T. von F.d.T.:"1. S.-Flott. Ruhe, 2. u. 3. S.-Flottille 17.00 Uhr Sofortbereitschaft.
14.3o		F.T. von F.d.T.: "2. u. 3. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage.
		Krumsiek
13.3.41	Rotterdam	
13.2o		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille 22.00 Uhr Lauer bei "Rho", 2. S.-Flottille 22.00 Uhr Lauer nördlich "Alpha", 1. S.-Flottille 23.00 Uhr Lauer je 1 Gruppe bei "Sigma" und "Tau"."
15.4o		F.T. von F.d.T.:"Kein Einsatz wegen Wetterlage."
		Krumsiek

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.3.41	Rotterdam	
11.5o		F.T. von F.d.T.:"14.3. um 17.00 Uhr Sofortbereitschaft."
13.18		F.T. von F.d.T.:"22.00 Uhr je eine Gruppe bei "Rho" und auf "Igel", Qu.8414 r.K.M. Rückmarsch 04.00 Uhr.
15.3o		Mit S 31, 54, 61, 6o, 57, 59 Rotterdam ausgelaufen.
19.00	Holländische Küste, Wind NO, Stärke 3 - 4 Seegang 2-3, wolkenlos, gute Sicht.	S 54 wegen Ausfall Stb.Maschine entlassen.
19.05		1.S.-Flottille im Norden gesichtet. Tonne Braune Bank Qu. 8438 nicht gesichtet.
2o.15		Mit Kurs 285° rote Blitztonne Qu.8412 angesteuert.
2o.32		Fliegeralarm. 2feindl. Aufklärer im Süden mit Ostkurs.
2o.46		Fliegeralarm, Flugzeug über der Flottille, wahrscheinlich eigenes Flugzeug.
21.04		roter Doppelstern 1 Dez an Bb.
21.06 bis 21.16		Nach NW ausgeholt. Mit 22o° rote Blitztonne angesteuert, Tonne nicht gesichtet.
21.19		Scheinwerferleuchten an engl. Küste
21.21	Engl.Südostküste Qu.8414, Wind NO, Stärke 5, Seegang 3, Sicht 8000 m.	L.G.'s in 23o°.
21.43		Bb.achteraus 2 Leuchtkugeln.
21.55		Tonne "Pi" gesichtet.
22.00	Sternklare, mondhelle Nacht ohne Wolken	2. Rotte S 6o, S 57 entlassen nach Qu.8414 r.K.M. Mit 1. Rotte S 31,61,59 "Igel" angesteuert mit 9 sm Fahrt in "L. Gelb".
22.09		2 rote Leuchtkugeln in 24o°.
22.1o		2 Schatten Qu.7636 m.u. gesichtet, Entfernung etwa 80 hm. Gestoppt.
22.18		Schatten drehen zu und kommen näher, anscheinend Zerstörer.
22.22		Auf Ostkurs mit 28 sm Fahrt abgelaufen.
22.25		Auf Nordkurs gegangen, um östlich "Igel" parallel zum Dampferweg nach "Rho" vorzustoßen, Schatten aus Sicht.
22.44		U.K.-Spruch von S 59:"2 Schatten in Sicht."
22.45		Gestoppt auf Westkurs. Es handelt sich um dieselben Schatten. Marsch nach Norden fortgesetzt, Schatten sind aus Sicht.
22.49		F.T. Kr.Kr.:"21.45 Uhr 15 Schiffe Qu.8414, Kurs unbekannt.
22.59		Mit West- und Nordkurs auf "Igel" gegangen, um bei der guten Sicht auch "Inka" noch überwachen zu können.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bestommnisse
23.13		Leuchtkugel an Bb.
23.15		Detonierende Bomben an Land und Brände beobachtet.
23.17		2 Schatten in Sicht, Bewacher. Mit 9 sm auf "Igel" nach Norden gegangen.
23.27		Weiß-rot-grüner Stern in 29o°. Auf diesen Geleitzug kann nicht mehr operiert werden, da er bereits das Haisborough-Gat passiert hat.
23.32		Leuchtkugeln in 210°.
23.35		Weiß-rot-grüner Stern in 31o°.
23.43		3 rote Doppelsterne in 220°.
23.44		Starkes Mündungsfeuer und L.G.'s in Richtung Tonne "Beta".
23.45		Mit Kurs 15o° und 24 sm Fahrt auf das Mündungsfeuer zugehalten in der Annahme, es handelt sich um Gefechtsberührung der 2. Rotte mit Zerstörern des mit unbekanntem Kurs gemeldeten Geleitzuges in Qu. 8414.
23.58		FT.Kr.Kr.:"Geleitzug Qu.7391 m.o. Kurs Ost.
15.3.41		
00.00		F.T. Kr.Kr. von S 6o:"2 Zerstörer bei "Pi" Kurs NW."
00.11		Auf 9 sm gegangen. Immer noch L.G.'s und Mündungsfeuer. Mehrere Schatten in 14o°. Recht vorausgenommen.
00.23		Es handelt sich um 3 Bewacher in Qu.8417 r.K.M. Weiter nach Südosten vorgestoßen.
00.35		Da weiter nichts gesichtet wird, nach Bb.kehrtgemacht und mit NW-Kurs "Igel" angesteuert.
00.39		F.T.Kr.Kr.:"00.00 Uhr 5o Schiffe Qu.7386, Nord."
00.48		2 Schatten in 27o° mit hoher Fahrt (3o sm) auf Nordkurs gesichtet. Als Zerstörer ausgemacht, Bug- und Hecksee gut zu erkennen, Lage 6o. U.K.Befehl:" 2 Zerstörer im Westen Kurs Nord"! Für das westlich stehende Boot S 61 Feuererlaubnis erteilt. S 61 schießt 2 Torpedos G 7e, Entfernung ca 35oo m bis 4ooo m. Nach 1 Minute drehen Zerstörer ab auf NW Kurs, Lage etwa 15o. Fehlschuß. Ich verweise auf den Gefechtsbericht Kommandant S 61.
01.04		Mit N-Kurs parallel zu "Igel" weitergelaufen. 2 Zerstörer in Artilleriestaffel Stb. auf Kurs 16o° mit hoher Fahrt in 35o° auf 4000 m. gesichtet. U.K.Befehl:"2 Zerstörer rechts voraus, rot, Kurs Süd, A.K. voraus." Boote stehen genau im Mond.
01.05		Noch im Abdrehen starker Artilleriebeschuß durch feindliche Zerstörer mit allen Geschützen. Kurz genebelt, zwecklos. Feind schießt mit Seezielmunition und Flakgranaten in schnellem Salventakt. Sehr gut liegende Aufschläge seitlich und vor den Booten, Mit Zickzackkursen bis zu 1o° und looo m Bootsabstand vorn liegende Aufschläge angesteuert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bestommnisse
01.18		Eine 2. Zerstörergruppe im Südwesten eröffnet Feuer, keine Aufschläge beobachtet. Auf SO-Kurs gegangen.
01.25		L.G.-Fächer liegt kurz.
01.27		Feind hat Feuer eingestellt. Fliegeralarm, Flugzeug von Norden kommend. Bombeneinschlag auf Hecksee S 61 2o m hinter dem Heck.
		U.K.Befehl:"Mit erneutem Anflug aus Norden ist zu rechnen, verschärfter Fliegerausguck!" "Nur schießen, wenn Flugzeug in Höhen bis zu 100 m!"
01.33		Artilleriefeuer Bb.achteraus von Zerstörern.
01.34		Fliegeralarm, Flugzeug fliegt wiederum von Norden an auf im Mond stehende Boote. Bombeneinschlag kurz hinter dem Heck von S 59. Besatzung spürt den Luftdruck der Detonation. Keine Treffer.
01.57		Fliegeralarm, Flugzeug fliegt von Süden aus dem Mond an. Gestoppt. Kein Bombenabwurf, da Boote anscheinend nicht erkannt. 1.Gruppe steht jetzt Mitte Warngebiet.
02.15		Fliegeralarm. Flugzeug an Stb. Kein Bombenabwurf.
03.14		F.T.Kr.Kr.:"Geleit 00.42 h Qu.8o77 Kurs NW, 01.00 Uhr Qu.7697 13 Schiffe 32o°."
03.16		Wegen zeitweiliger Nebelschwaden auf 24 sm Fahrt heruntergegangen.
03.18		F.T.Kr.Kr.:"02.00 h 25 Schiffe Qu.7349, 26o°."
03.21		F.T.Kr.Kr.:"02.00 h 16 Schiffe bei "Beta".
04.00		Wegen Nebel auf 15 sm gegangen.
07.3o		Nördlich Scheveningen geankert wegen Nebel und schlechten Standortes.
lo.55		F.T. an F.d.T.:"S 31,61,59 vor H.v.Holland geankert.
13.00		Anker auf und eingelaufen. Rotterdam festgemacht.
		Die 2. Rotte hatte Gefechtsberührung mit mehreren engl. Zerstörern. Im einzelnen verweise ich auf das Kriegstagebuch und den Gefechtsbericht Kommandant S 6o.
		F.T. an F.d.T., Gruppe West: "Bis 13.00 h mit allen Booten wegen Maschinenausfall S 54 und feindlichen Aufklärern und unrichtiger E.K.K.-Fahrttabelle erst 21.15 bei "Pi" anstatt "Rho". 2 Bewacher westlich "Pi". Auf "Igel" Richtung "Rho" vorgestoßen. 233o L.G.-Fächer und Mündungsfeuer Qu.8414. In der Annahme, daß 2. Rotte dort Gefechtsberührung mit gemeldetem Geleitzug, dorthin vorgestoßen. Außer 3 Bewachern im Quadrat nichts gesehen. Deshalb wieder östlich "Igel" mit [redacted] Fahrt nach Norden. Doppelfehlschuß "Etos" S 61 auf 4000 m. Zerstörer nach N.W. abgedreht. 0109 Uhr Qu.8414 1.m. dieselben Zerstörer in Artilleriestaffel Lage 4o mit hoher Fahrt eröffnen gutliegendes Artilleriefeuer auf 4ooo m. Gejagt bis Qu.8442. Artilleriebeschuß durch

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2.Zerstörergruppe im Süden. Danach 4 Bombenangriffe bis Qu.8427, Bomben 2o m im Kielwasser S 61 und 59 . Wegen hoffnungslos heller Mondnacht Rückmarsch angetreten. 2. Gruppe S 6o, 57 um 23 Uhr Qu.8414 Angriff auf 4 Zerstörer, vorzeitig auf 5ooo m bemerkt und bis Warngebiet gejagt und mit sehr gutliegendem Artilleriefeuer 3o Minuten lang beschossen. Rückmarsch wegen heller Mondnacht und Wind NO.5. An Ostkante Warngebiet laufend rote Leuchtkugeln bis zum Rückmarsch. Angriffe in dieser Nacht unmöglich. S 31 nach Gefecht mit Zerstörern wegen Ventilfederbruch an Stb.Masch. auf 28 sm Fahrt beschränkt. <u>Zur Navigierung:</u> Bereits auf dem Anmarsch hat sich gezeigt, daß S 31 weit weniger als 28 sm gelaufen ist bei den Umdrehungen, die in der E.K.K.-Fahrttabelle angegeben sind. Aus diesem Grunde wurden weder die Braune Bank-Tonne noch die rote Blitztonne im Qu.8412 gesichtet. Erst beim Sichten der Tonne "Pi" erhielt die Flottille einen richtigen Standort. Ähnliche Verhältnisse stellten sich bei der Ansteuerung der Küste beim Rückmarsch heraus. <u>Allgemeines:</u> Die Mondnacht war so hell und wolkenlos, daß an einen Angriff mit Aussicht auf Erfolg nicht zu denken war. Auf die mit F.T.Kr.Kr. gemeldeten Geleitzüge konnte nicht operiert werden, auch auf den im Qu.8414 gemeldeten nicht, da er schon durch sein Feuer wußte, als die Flottille um 2150 h "Igel" schon übersehen konnte. <u>Erfahrungen:</u> 1.)Obwohl die Zerstörer bereits mit hoher Fahrt auf südöstlichem Kurse, die S.-Boote noch auf Nordkurs lagen, gelang es den Booten dank der Tatsache, daß die Maschinen schnell auf Höchstumdrehungen kommen, den Abstand von den Zerstörern zu vergrößern und den Gegner abzuschütteln. Diese Erfahrung wurde bei allen bisherigen Gefechten, besonders in dunklen Nächten, gemacht. 2.)Die feindl.Zerstörer haben erkannt, daß sie, bevor die eigentliche Schnellbootsbekämpfung der Artillerie einsetzt, sich erst die erforderliche günstige taktische Stellung im dunklen Horizont und möglichst im Osten der Boote schaffen müssen. Mit dem Feuer eröffnen warten sie, in dem Bestreben, auf möglichst geringe Schußentfernung heranzukommen, solange, bis sie ein Abwehrmanöver der Schnellboote erkennen. Bei dem Gejagtwerden der Boote hat sich der Nebel nicht immer als zweckmäßig erwiesen, da der Anfangspunkt der Nebelwand, also das Heck des Schnellbootes, für den Gegner ein guter Abkommpunkt ist. Es empfehlen sich daher immer nur wenige kurze Nebelstöße. 3.)Das Ansteuern der <u>vorn</u> liegenden Aufschläge und geringe Zickzackkurse haben sich bewährt. 4.)Für die engl. Artillerieoffiziere waren die Bedingungen infolge der Position der Zerstörer im dunklen Horizont und der Schnellboote im hellen Mondlicht besonders günstig, zumal sie auch die achteren Geschütze einsetzen konnten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	5.) Die Schnellbootsbekämpfung mit Flugzeugen hat der Gegner bereits im Sommer 1940 begonnen. Für das bombenwerfende Flugzeug sind derartig helle Mondnächte besonders geeignet. Auch in dunklen Nächten erkennen die Flugzeuge die helle Bug- und Hecksee, zumal wenn Meeresleuchten ist, sehr leicht. Vorbedingung für einen Angriff mit Aussicht auf Erfolg ist jedoch geringe Flughöhe.	S 54 außer K.B. wegen großer Motorenüberholung. Zu Seite 246 unter Abschnitt "Allgemeines": Die Keilformation ist die günstigte Marschformation im Operationsgebiet, da sie als einzige genügend Beweglichkeit aller Boote bei überraschend auftretenden Situationen schafft. Das Führerboot muß deshalb <u>vor</u> allen Booten stehen, um die Flottille allen Verhältnissen Rechnung tragend richtig ansetzen zu können. Ist es erforderlich, daß z.B. beim plötzlichen Auftreffen auf die Flanke eines Geleitzuges die Dwarslinie eingenommen werden muß, so müssen eben das Führerboot und die innen stehenden Boote stoppen und verhalten, bis die Flügelboote aufmarschiert sind. Kptlt.

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

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

der Rotte " S 59 - S 61 "

Rottenführer : Oblt. z. See Müller

Begonnen: 4.3.1941

Abgeschlossen: 5.3.1941

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

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.3.41	Engl. Südostküste N.N.W. 3, Seegang 1 - 2	Aufgabe der 2. Rotte ist Lauerstellung im Quadr. 7398 r.u.E. bis 0400 Uhr. Im Flottillenverband bis Rho marschiert, um einen gemeldeten Geleitzug dort evtl. gemeinsam noch zu bekommen. E.p.
2131 2245 2314		L - G - Fächer weit im Süden. Sichtverschlechterung durch Nebel, Sicht schwankt um 100 bis 200 m. Halte mich daher in der Höhe des Newarp - Feuerschiffes.
ab 2330	N - W 4 - 5 Seegang 3	frischt es stärker auf
		gez. ~~Obltz.=z.=See~~ Müller
5.3.41		
0300 0322		Boote können nicht mehr gestoppt liegen. Trete wegen Nebel und Wind frühzeitigen Rückmarsch an.
0930	Rotterdam	festgemacht. gez. Müller
		Für die Richtigk.d.Abschrift Lt.z.S.u.Adjutant.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wetter und See gestatteten kein genaues Positionhalten. Trotzdem hätte die befohlene Rückmarschzeit (0400 Uhr) eingehalten werden können.

i.V.

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch der Rotte " S 58 - S 54 " Rottenführer: Lt. z. See Geiger Begonnen: 4.3.1941 Abgeschlossen: 5.3.1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.3.41	Engl. Südostküste N.N.W. 3 Seegang 1 - 2 Sehrgute Sicht	Marsch im Flottillenverband nach"Rho", um den gemeldeten Geleitzug dort gemeinsam anzugreifen.
2130		3. Rotte wird auf Postion " Pi " entlassen, da nichts zu sehen ist. Marschiere mit meiner Rotte von"Rho" auf " Igel " nach Süd-Osten.
2235		Bin etwa ab 2235 Uhr in der Nähe von " Pi " (Sichtweite).
2245		L - G - Fächer weit im Süden. Warte auf Kr.-Meldung v. 2. S.-Fl. um auch dann nach Süden vorzustossen. Da keine eingeht, nehme ich an, dass es sich nur um Zerstörerüberwachung handelt und bleibe bei " Pi ".
ab 2330	Nebel	Schlechte Sicht - etwa um 100 m.
		gez. Geiger
5.3.41		
0307		Rückmarsch über Quadr. 8416.
0930	Rotterdam	Rotterdam ein.
		gez. Geiger [signature] Für die Richtigkeit der Abschrift: Lt.z.S. u. Adjutant.
		Stellungnahme des Flottillenchefs: Es war richtig die Position auch beim Sichten der L - G - Fächer zu halten, da in den meisten Fällen - vorausgesetzt, dass wie in diesem Falle ein Geleitzug gemeldet ist - eine Zerstörergruppe vor dem Erscheinen des Geleitzuges die zum Teil bekannten S - Bootspositionen abkämmt und versucht die Boote abzudrängen. Während und kurz nach dieser Zeit gelingt es dem Geleitzug dann durchzubrechen. Die Rotte hat jedoch bis 0307 Uhr bei " Pi " nichts gesehen oder gehört. Auch hier - wie bei der 2.Rotte - war es unnötig, frühzeitig die Position zu verlassen. i.V. [signature]

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

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

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

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

der Rotte " S 57 - S 54 "

Rottenführer : Lt. z. See Erdmann

Begonnen: 9.3.1941

Abgeschlossen: 10.3.1941

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

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe bei Orten, Wind, Wetter, Gegnung, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bestimmnisse
9.3.41		
1628-2127	Engl. Südostküste Wind 2, mittlere Dünung, sehr gute Sicht.	Im Flottillenverband Marsch auf befohlene Position angetreten.
2128		Rotte " S 57 - " S 54 " entlassen gem. F.T.-Befehl F.d.T. Rotte steht bei "Pi" und soll bis 0400 Uhr Lagestellung bei " Pi " einnehmen. Wegen der langen Dünung liegen die Boote sehr schlecht, Rotte steht daher mit einer Maschine bei " Pi " auf und ab.
2205		Schatten in sw. 220°. Rotte nimmt 5 sm Fahrt den Schatten voraus und läuft zum Angriff an. Schatten wird als ein kleiner Bewacher erkannt. Rotte dreht nach Bb. ab.
2220		Schatten in sw. 120°. Rotte stoppt. Mit 5 sm Fahrt wird Schatten voraus genommen.
2221		Ein zweiter Schatten wird ausgemacht, der hinter dem ersten liegt. Beide Schatten werden als grosse Bewacher von 500 - 600 t ausgemacht. Beide Bewacher laufen mit geringer Fahrt nach Südwesten.
2254		" S 57 " schiesst einen Torpedo auf 1000 m Entfernung auf den vorderen Bewacher. Schussabgabe wird bemerkt. Bewacher manöveriert Torpedo aus. Rotte dreht über Süden nach Nordwesten ab und läuft mit geringer Fahrt ab. Bewacher kommen aus Sicht.
		[signature]
10.3.41		
0234		Detonationen in sw. 240°, wahrscheinlich Flakabwehrfeuer oder Bombenabwürfe.
0312		Rotte steuert " Pi " an. Bei " Pi " liegt ein Bewacher, der mit Südkurs diese Tonne verlässt.
0345		U.K.-Verbindung mit " S 60 ".
0410		Flottille sammelt bei " Pi ".
0436		Rotte " S 57 - 54 " tritt im Flottillenverband den Rückmarsch an.
		[signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe bei Orten, Wind, Wetter, Gegnung, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bestimmnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs: Die Position der Rotte bei " Pi " wurde durch feindliche Bewacher kontrolliert. Da es galt, den gemeldeten Geleitzug zu bekommen, musste die Rotte allen Bewachern sofort ausweichen, um ungemeldet zu bleiben. Dagegen wurde durch " S 57 " (Fehlschuss auf Bewacher)verstossen. Auch bei Vernichtung des einen Bewachers wäre der andere höchstwahrscheinlich entkommen und und die Anwesenheit der Boote auf " Igel " wäre verraten gewesen. i.V. [signature]

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Rotte: "S 60" und "S 57".

Rottenführer: Oberleutnant zu See W u p p e r m a n n

Begonnen: 14.3.41
Abgeschlossen: 15.3.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bordkommnisse
14.3.41		
2155	Engl.Süd-Ostküste, Wind N - O 2, Seegang O - 1, kaum bewölkt.	Im Flottillenverband im Operationsgebiet marschiert. 2. Rotte wird entlassen, um gemäß Befehl F.d.T. Lauerstellung Qu.8414 r.K.M. auf "Milz" einzunehmen.
	Mond, Wind N - O 4, Seegang 2, Sicht etwa 6 sm.	Mittlerweile ist der Mond aufgegangen (22.00 Uhr) und es besteht, da es fast Tag - hell ist, keine Aussicht mehr auf einen erfolgreichen Angriff. (Diese hätte nur in der Zeit vor Mondaufgang von 2120 bis 2145 bestanden; es war auch zu dieser Zeit im Osten schon sehr dunkel und im Westen noch hell),
2215		Man erkennt Flakfeuer auf niederl.Gebiet!
2230		Die 1. Rotte ist noch immer (obwohl im dunklen Horizont) als 3 weiße Striche auszumachen.
2249		Kr,Kr,:"2145 15 Schiffe Qu.8414 Kurs unbekannt".
2255		Starke Fliegertätigkeit. Der Horizont ist jetzt überall ganz klar.
2330		Dreimal hintereinander werden in rw. 330° weiß-grün und rote Sterne geschossen - d.h. von eigenem Flugzeug gemeldet:"Ich stehe über Geleitzug." Obwohl ich nun annehme, daß das der um 2115 Qu.8414 gemeldete Geleitzug ist - also ein Nord-gehender - nehme ich Kurs West, um etwas näher an "Igel" heranzukommen, falls doch ein Geleitzug von oben kommen sollte. Fahrt 9 sm.
2338		Boote stoppen, da 2 Schatten in rw. 290°. Entfernung etwa 3 - 4 sm. Boote laufen, obwohl aus dem Mond kommend weiter mit 9 sm Fahrt an, um mit fast gleichzeitiger Schußabgabe die Ziele anzugreifen.
2340		Erkenne 2 sehr schnell auswandernde Ziele, 2 Schornsteine - Zerstörer der V-Klasse, dicke Qualmwolke, Fahrt etwa 25 sm. Mache sofort Kr.:"2 Zerstörer bei "Pi", Kurs N-W", um die 1. Rotte zu wahrschauen.
23.43		Ein weiterer Zerstörer in rw. 230°, Lage Null. Muß sofort- noch vor dem Angriff -, abdrehen, da nun auch die beiden vorderen Zerstörer, Entfernung etwa 3 sm, auf uns zugewendet haben. Boote laufen mit A.K. und östlichen Kursen ab.
15.3.41 0008	Engl. Süd-Ostküste, Vollmond im Osten	Werden bis 0008 Uhr auf das Heftigste beschossen.Ein vierter Zerstörer war noch von N-W kommend - hinzugetreten und auszumachen. Das Feuer der Buggeschütze aller vier Zerstörer lag tadellos (teilweise bis zu einem Meter neben den Booten, besonders S 60) und wechselte zwischen Seeziel-, Fla- und L.G.-Beschuss. Während des Gefechtes sakten die Zerstörer ganz langsam achteraus und kamen 0008 h aus Sicht. Sie liefen kaum über 30 sm. (Siehe GefechtsberichtKommandant S 60)
0014		Roter Stern achteraus. Setze Rückmarsch wegen aussichtsloser Mondnacht fort.
Ab 0150		Nebelschwaden, nebelnde Sicht, ~~doch meist noch sehr gut.~~
03.19	H.v.Holland	einlaufend passiert.
03.50	H.v.Holland	habe auf der Maas kehrt und in H.v.Holland festgemacht wegen Nebel.
0403		Mache F.T.:"S 60,S57, 0400 Uhr wegen Nebel Maas - Hoek fest. Qu.8414 bis Warngebiet von 4 Zerstörern gejagt."(Um den Flottillenchef über unseren Standort zu unterrichten und ein Suchen nach uns zu vermeiden, da ich annahm, daß er das heftige Artilleriefeuer beobachtet haben würde).
0915		H.v. Holland abgelegt.
1042		Rotterdam fest.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wegen der starken Helligkeit bei wolkenlosem Himmel konnte "Milz" im Qu.8412 (rote Blitztonne) nicht vor 21.30 Uhr erreicht werden. Nach 30 Minuten Dunkelheit ging der Mond um 22.00 Uhr auf, so daß bei der überaus hellen Mondnacht mit wolkenlosem Himmel - Sicht 60 bis 80 hm - aussichtsreiche Angriffe nicht möglich waren.

Die Rotte S 60, S 57 hatte Glück, daß sie im Osten stand und ihr der Rückweg in der sehr sichtigen Nacht - Sicht 8000 m - von den 4 Zerstörern nicht abgeschnitten werden konnte. Für die engl. Zerstörer waren günstige Bedingungen für indirekte Feuerleitung ohne künstliche Beleuchtung gegeben, was durch die gut liegenden Aufschläge bestätigt wird.

An B o r d , den 28. März 1941.

Kapitänleutnant

[illegible]	[illegible]	Vorkommnisse	[illegible]

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

Kriegstagebuch

der 3.Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant(Ing.) D ö p n e r

Begonnen: 1.3. 1941.
Abgeschlossen: 15.3.1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41	Rotterdam	Wegen Wetterlage kein Einsatz
3.3.41		Keine besonderen Vorkommnisse Dögner
4.3.41 16.25	Rotterdam	S 57 Probefahrt nach kleiner Motorenüberholung, einsatzbereit. S 6o,31,59,58,54 ausgelaufen. Dögner
5.3.41 10.30	Rotterdam	Boote eingelaufen. Keine besonderen Vorkommnisse. Dögner
6.3.41 17.00	Rotterdam	Sofortige Bereitschaft. Kein Einsatz. S 58 mit kleiner Werftliegezeit begonnen. Dögner
7.3.41 16.30 16.55	Rotterdam	S 6o.59,61,57 und 54 ausgelaufen. S 31 ausgelaufen
		Die terminmäßigen Einstellungsarbeiten der Ventile wurden vom tech. Personal des Bootes an den Hauptmaschinen vorgenommen. Hierbei stellten sich ungenaue Einstellungen an den Seitenmaschinen heraus. Durch das tatkräftige Eingreifen des Ob.Monteurs Dillinger mit der tech. Besatzung gelang es, beide Maschinen in einer Zeit von 32' einzustellen, sodaß das Boot nach 25' Verzögerung auslaufen konnte und noch vor Beginn der Minensperre rechtzeitig auf die Flottille gestoßen ist. Das Boot versenkte auf dieser Feindunternehmung einen Zerstörer und einen Tanker von 8000 Brt. Dögner
8.3.41	Rotterdam	Mit allen Booten eingelaufen, keine Maschinenstörungen. Dögner
9.3.41 16.30	Rotterdam	S 6o,59,61,57 u. 54 Bereitschaft. S 31 keine Bereitschaft. Boote zum Einsatz ausgelaufen. S 6o auf dem Rückmarsch im Warngebiet Mittelmaschine wegen Wasser im Öl vorübergehend ausgefallen. Siehe Störungsmeldung S 6o lfd.Nr.6A Dögner
10.3.41 1045	Rotterdam	Mit allen Booten fest. Dögner
11.3.41	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse. Dögner
12.3.41	Rotterdam	S 34 nach kleiner Werftliegezeit Standprobe Wegen Wetterlage kein Einsatz. Dögner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.41 17.00	Rotterdam	S 34 Probefahrt. Die Probefahrt wurde abgebrochen, da einige Fundamentschrauben an den Hauptmaschinen los waren und zum Teil erneuert wurden. Das Boot ging wegen kleiner schiffbaulicher Restarbeiten in die Wiltonwerft. S 31,54,57,6o und 61 sofortige Bereitschaft. Bereitschaft aufgehoben, kein Einsatz. Dögner
14.3.41 16.30 18.50	Rotterdam	S 31,54,57,59,6o und 61 zum Einsatz ausgelaufen. S 54 Mot Stb wegen Lagerbeschädigung ausgefallen. Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.6 A.
		Bei der Abnahmefahrt von S 31 am 24.1. von Werft W'haven konnte wegen der starken Eislage bei Schillig nicht zur Kontrolle durch die Meile gegangen werden. Nach dem Eintreffen von S 31 in Rotterdam ist mir einer falschen Navigation wegen nicht stimmender Umdrehungen vom Kommandanten nicht gemeldet worden. Während des Einsatzes am 25.2. wurden die falschen Umdrehungen festgestellt. Während der Marschfahrt zum Einsatzgebiet am 4.3. legte ich die für dieses Boot stimmenden Umdrehungen fest. Nach Eintreffen der EKK-Probefahrtergebnisse von der 2.Flottille hat der 2.Fl.Ing.-während meiner Abwesenheit zur Abnahme S 35- aus dieser Tabelle die Umdrehungen entnommen und angeordnet, daß nach diesen gefahren wurde. Da inzwischen anscheinend die Propeller ausgewechselt worden sind, stimmten die Umdrehungen um etwa 2 Meilen nicht. Es wäre zweckmäßig in allen Meilenfahrtsergebnissen (auch EKK-Tabelle) die Propellernummern einzutragen.
21.00		S 31 Mot Bb Störung an der Seewasserpumpe. Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 8 A. S 54 mit zwei Maschinen eingelaufen. Dögner
15.3.41 11.45 13.00	Rotterdam	S 6o und S 57 fest. S 31,59 und S 61 eingelaufen. S 58 aus der Wiltonwerft gekommen. Dögner

Gesehen:

[signature]

Kptlt. und Flottillenchef.

Gesehen: [signature], K. Kapt. (Ing) u. Probefahrtsing. F.d.T.

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

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

Kriegstagebuch des

S.-Bootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3.S.-Fl.)

Kommandant : Kapitänleutnant Möbes

Angefangen : 1. 3. 41.
Abgeschlossen : 15. 3. 41.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41.	Rotterdam Leckhafen	
0155-0235		Flakalarm
	(.V.-.S.)	Reinschiff, Backsgeschirrmusterung, Zeugdiens
2205 - 2350		Flakalarm Köbes
2.3.	"	. . .
0045 - 0125		Flakalarm
		Sonntagsdienstplan
2050 - 2236		Flakalarm Köbes
3.3.	"	Divisionsdienst, Musterungen
2215		Flakalarm
2320		"
2345		" Köbes
4.3.	"	
0845	Leckhafen abgelegt	Vermessen des Schiffes in der M.E.S.-
1248	" festgemacht	Schleife in der Maas
		Ausbildungsdienst, Sport Köbes
5.3.	Rotterdam Leckhafen,	Jnf. Dienst, Zeugdienst Köbes
6.3.	"	Arbeits- u. Gefechtsdienst Köbes
7.3.	"	Geschützreinigen, Arbeitsdienst Köbes
8.3.	"	Reinschiff, Zeugdienst Köbes
9.3.	"	Sonntagsdienstplan Köbes
10.3.	"	Ausbildungsdienst, Brennstoffübernahme Köbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.3.	Rotterdam-Leckhafen	Ausbildungsdienst, Sport Köbes
12.3.	"	Jnf. Dienst, Zeugdienst Köbes
13.3.	"	Ausbildungsdienst, Arbeitsdienst Köbes
14.3.	"	"inenabladen, Arbeitsdienst, Oelabgabe.
2215 h	"	Flakalarm - u. Fliegeralarm.
2353 h	"	" " " Glißmann. i.V.
15.3.	"	Reinschiff, Flo-Chf.-Musterung. Glißmann. i.V.

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

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

Kriegstagebuch

des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur: Kapitänleutnant (Ing) Welsch

Begonnen: 1.3.1941.

Abgeschlossen: 15.3.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Bedeckung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bordmeldungen
1.3.41 - 13.3.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse.
14.3.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm „Sleipnir" 122,3 m³ Treiböl übernommen. Personal: 1/1 Zeit: 2,5 Stunden.
15.3.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Oblt. u. Komdt. i.V.

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

[illegible]	[illegible]	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache.

Den 1. Mai 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

Zu den Vorstößen habe ich bereits bei Vorlage der Gefechtsberichte bzw. im Kriegstagebuch des Führers der Torpedoboote Stellung genommen.

Zu Seite 246 "Allgemeines" und Seite 253:

Stellungnahme Chef 3. S-Fl. zu den Ausführungen des stellv. Chefs):

1. Als Marschformation im Operationsgebiet gibt die Keilformation Beweglichkeit bei Überraschungen. Sie ist daher am Platz, wo in nicht einwandfrei klaren Nächten mit überraschender Feindberührung gerechnet werden muß.

2. In heller, klarer Nacht, wo Überraschungen ausgeschaltet sind, kann als Marschformation im Operationsgebiet auch die Dwarslinie zweckmäßig sein, zumal wenn im Vormarsch bei nicht einwandfreiem Besteck ein möglichst breiter Streifen abgeharkt werden soll.

3. Wo zum Angriff an einen Geleitzug, dessen Standort und Kurs ungefähr genau bekannt sind, herangeführt wird, ist die Dwarslinie auch in dunkler Nacht die gegebene Formation.

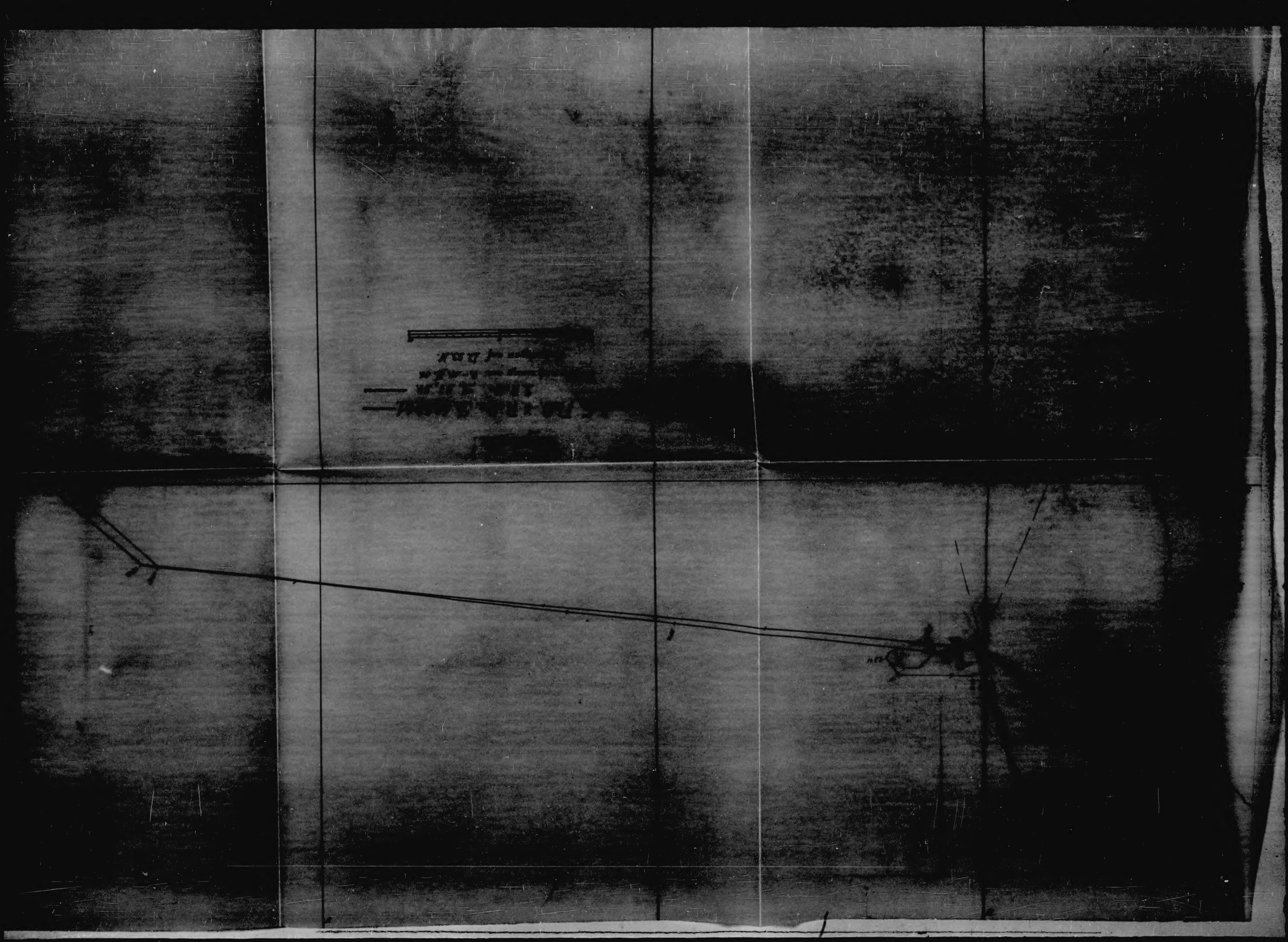
Die Erfahrungen (Seite 252) wurden auch von allen anderen Flottillen bestätigt.

[signature]

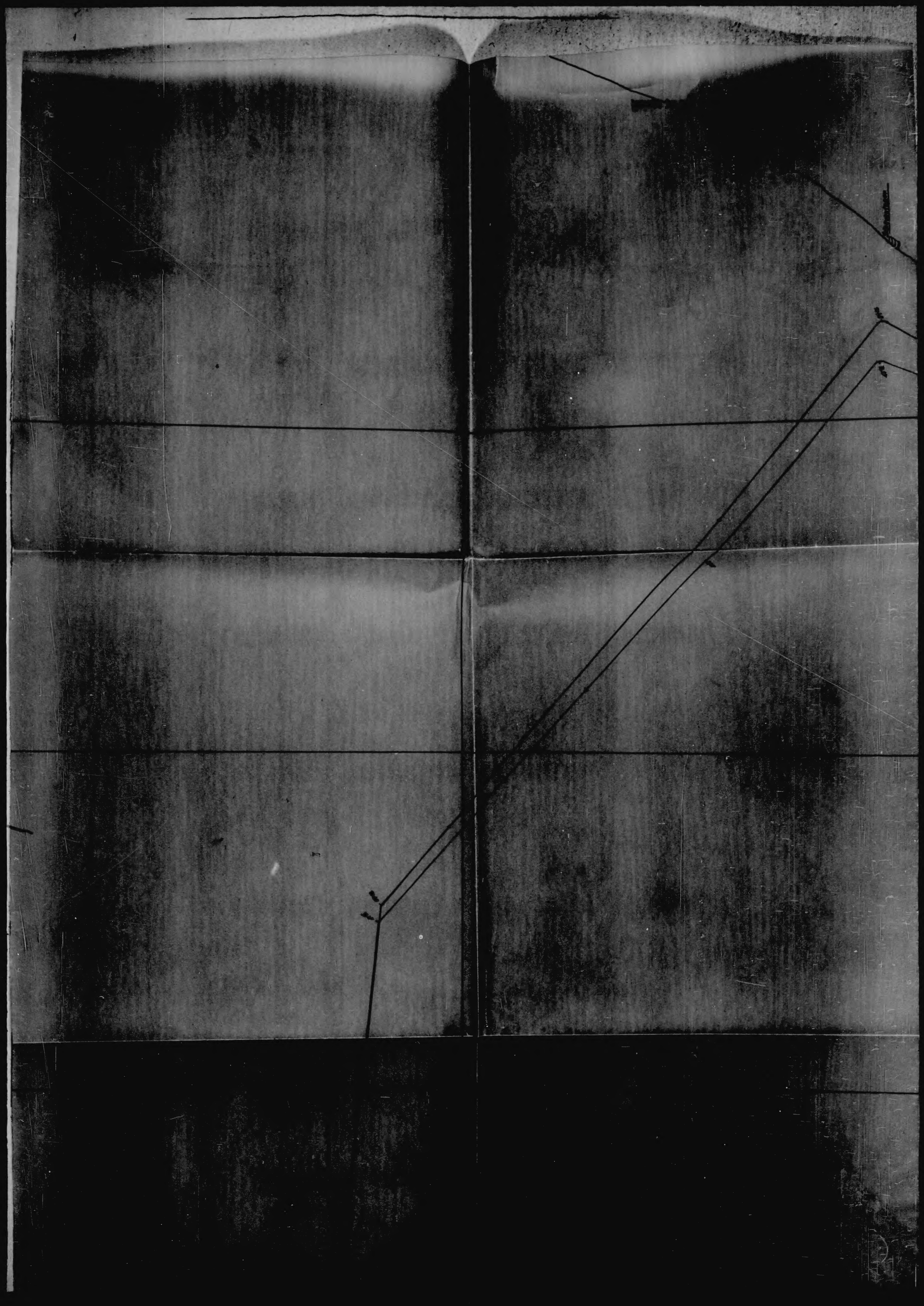
Kapitän zur See

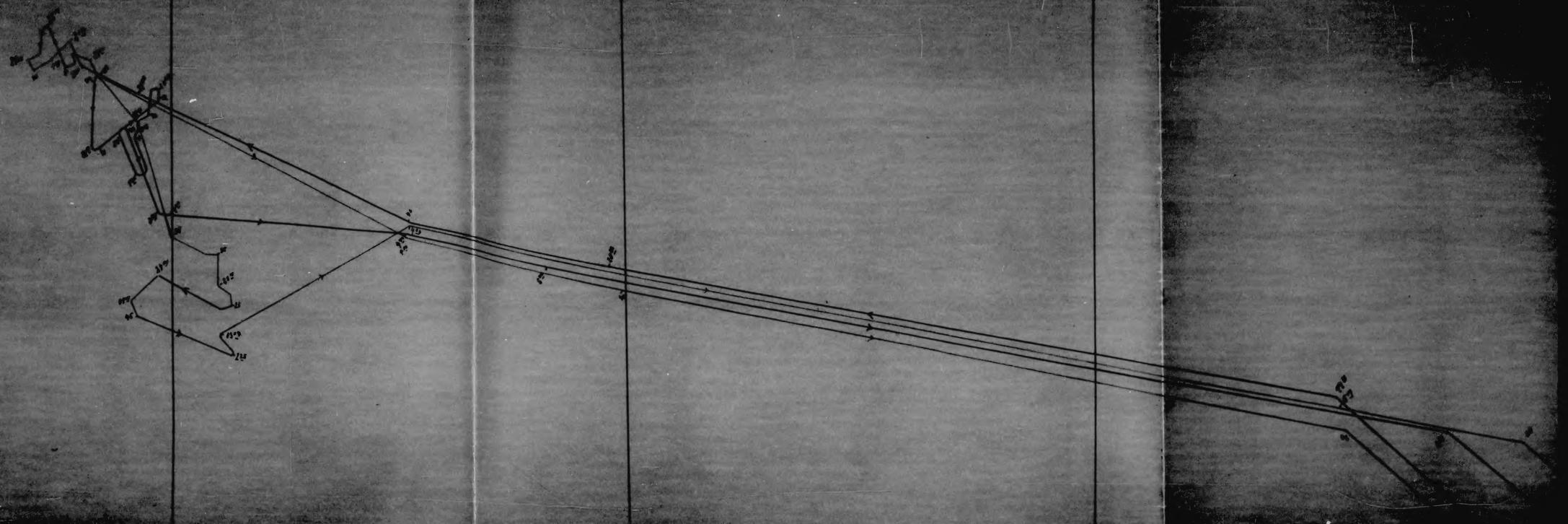
Anlage zu 3.S.Fl.B. No. [illegible]

	In Dienst	Ausser K.T.	Einsatzbereit Boote
1.	3	1	6
2.	3	1	6
3.	3	1	6
4.	3	1	6
5.	3	1	6
6.	3	1	6
7.	3	1	6
8.	3	1	6
9.	3	2	5
10.	3	2	5
11.	3	2	5
12.	3	2	5
13.	3	1	6
14.	3	1	6
15.	3	1	6



KODAK SAFETY





Wegekarte

2. S-Flott. S-60, 61, 59, 51, 58, 57

Unternehmung am 4. u. 5. II 1941

Aufzuleger auf D-65. Nord.

1. Rotte – S - [illegible]

2. Rotte S - 59 + 51

3. Rotte S - 58 + 54

Wegekarte

3. S-Flott. S-60,61, 59,61, 58,61

Unternehmung am 7.u.8.II 1941

Aufzulegen auf D-63 Nord.

1 Kette – S - 60 + 61.

2 Kette S - 59 + 61.

3. Kette S - 68 + 69

— 1 Rolle - S - 60 + 61

— 2 Rolle S - 59 + 31.

— 3. Rolle S - 58 + 54

Great Yarmouth

52°36'

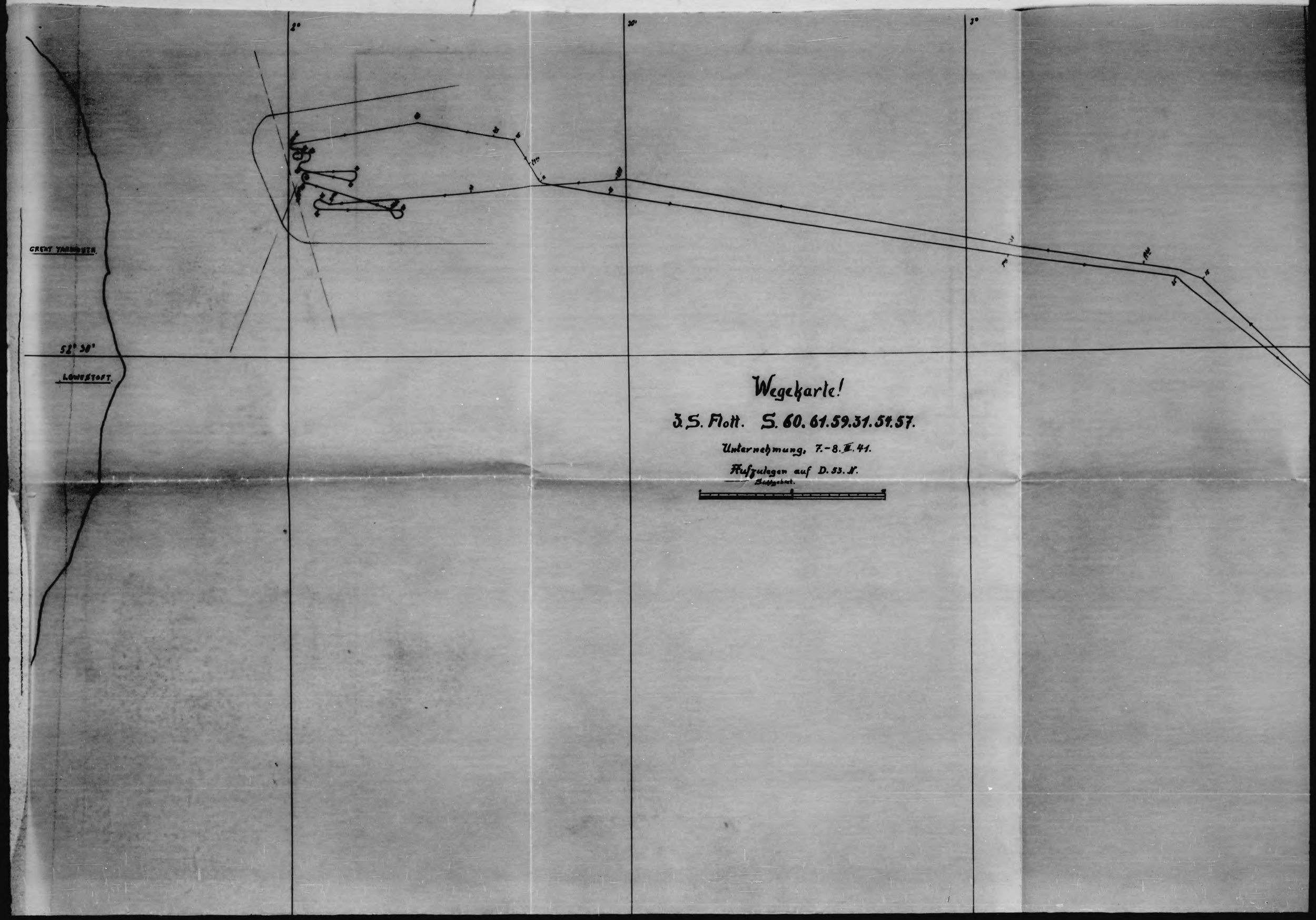
Lowestoft

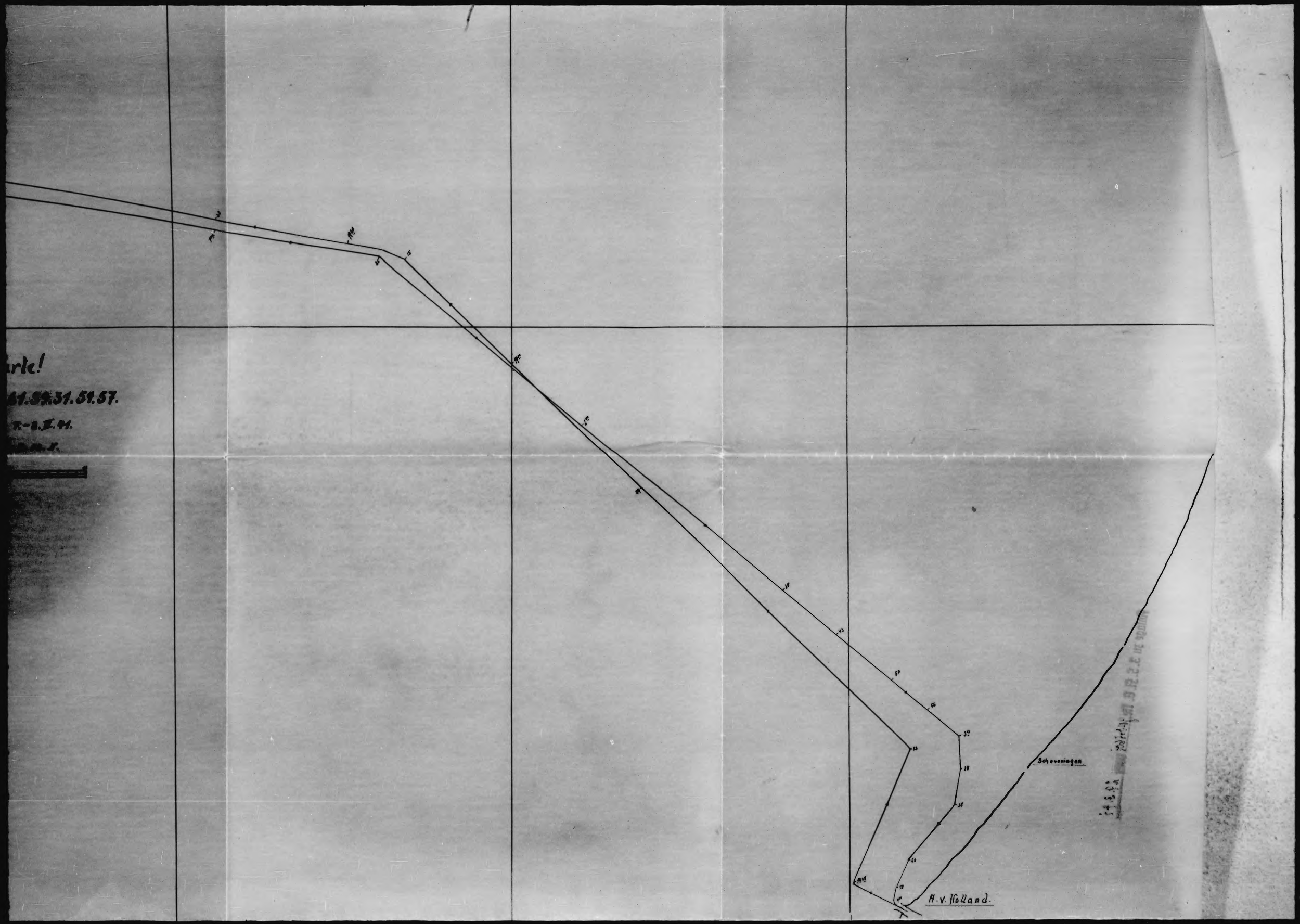
Wegekarte!

3. S. Flott. 2. Rotte. S. 60. 54.

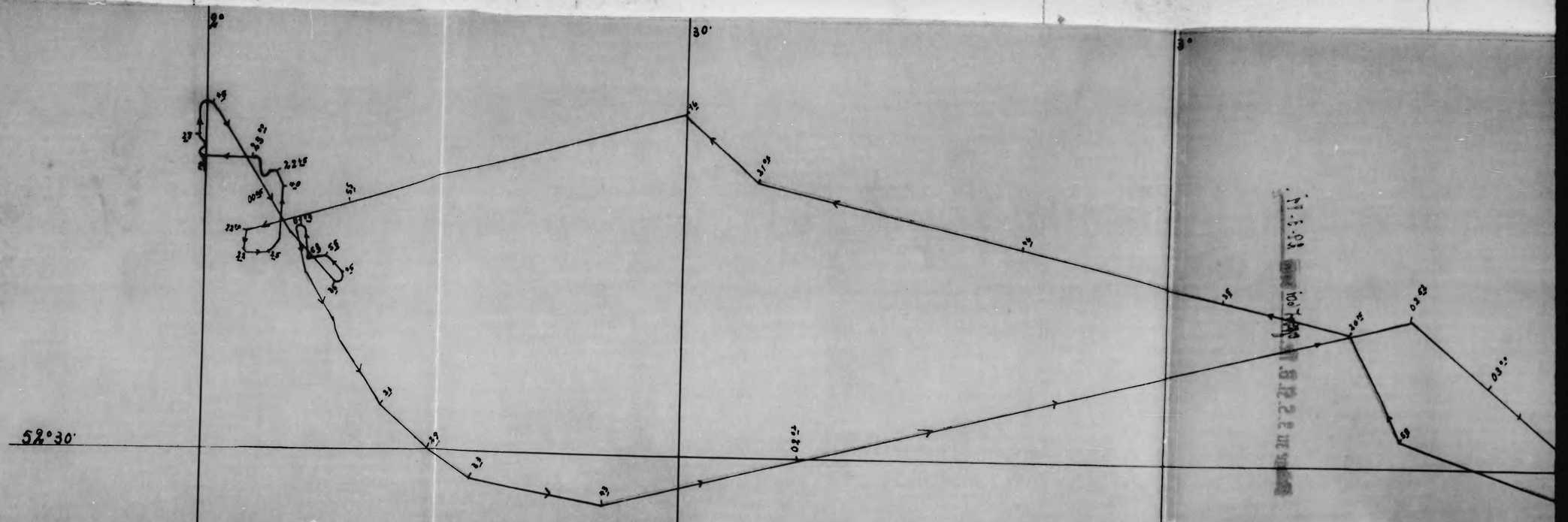
Unternehmung. 14.–15. IV. 41.

Aufzulegen auf. D. 53. A.


2°
30'
3°
GREAT YARMOUTH.
52° 30'
LOWESTOFT.
Wegekarte!
3. S. Flott. S. 60. 61. 59. 31. 54. 57.
Unternehmung, 7.-8. II. 41.
Aufzulegen auf D. 53. N.
Stiftgebiet.



rte!
61.59.51.54.57.
7.-8.II.41.
Scheveningen
A.v. Holland.

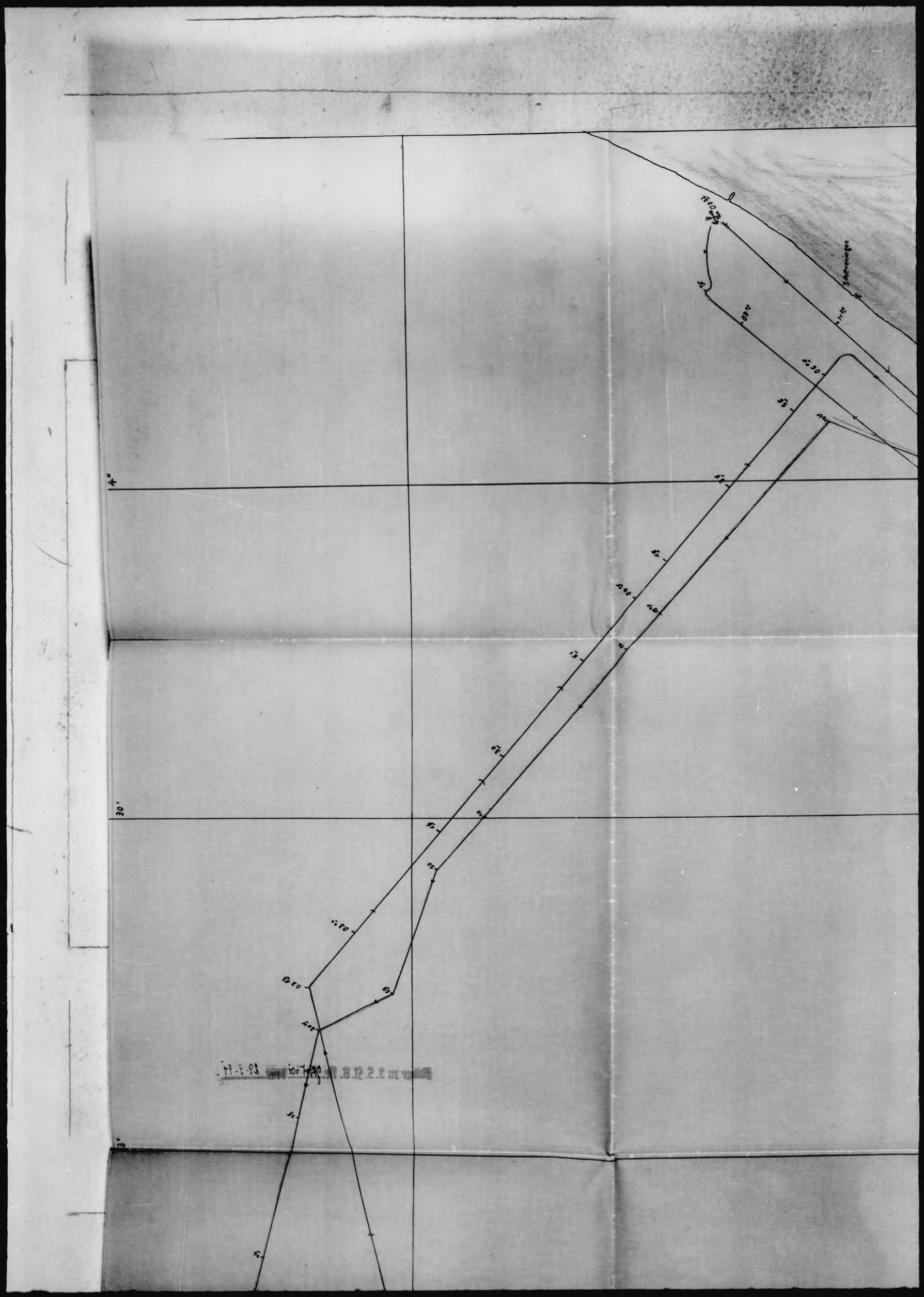


Wege Karte

3. S. Flott. 1. Rotte S.31-S.61-S.59

Unternehmung vom 14. u. 15. III. 1941

Aufzulegen auf D. 53 Nord



52°30'

Wegekarte

3. S. Flott. 1. Rotte S.31-S.61-S.59

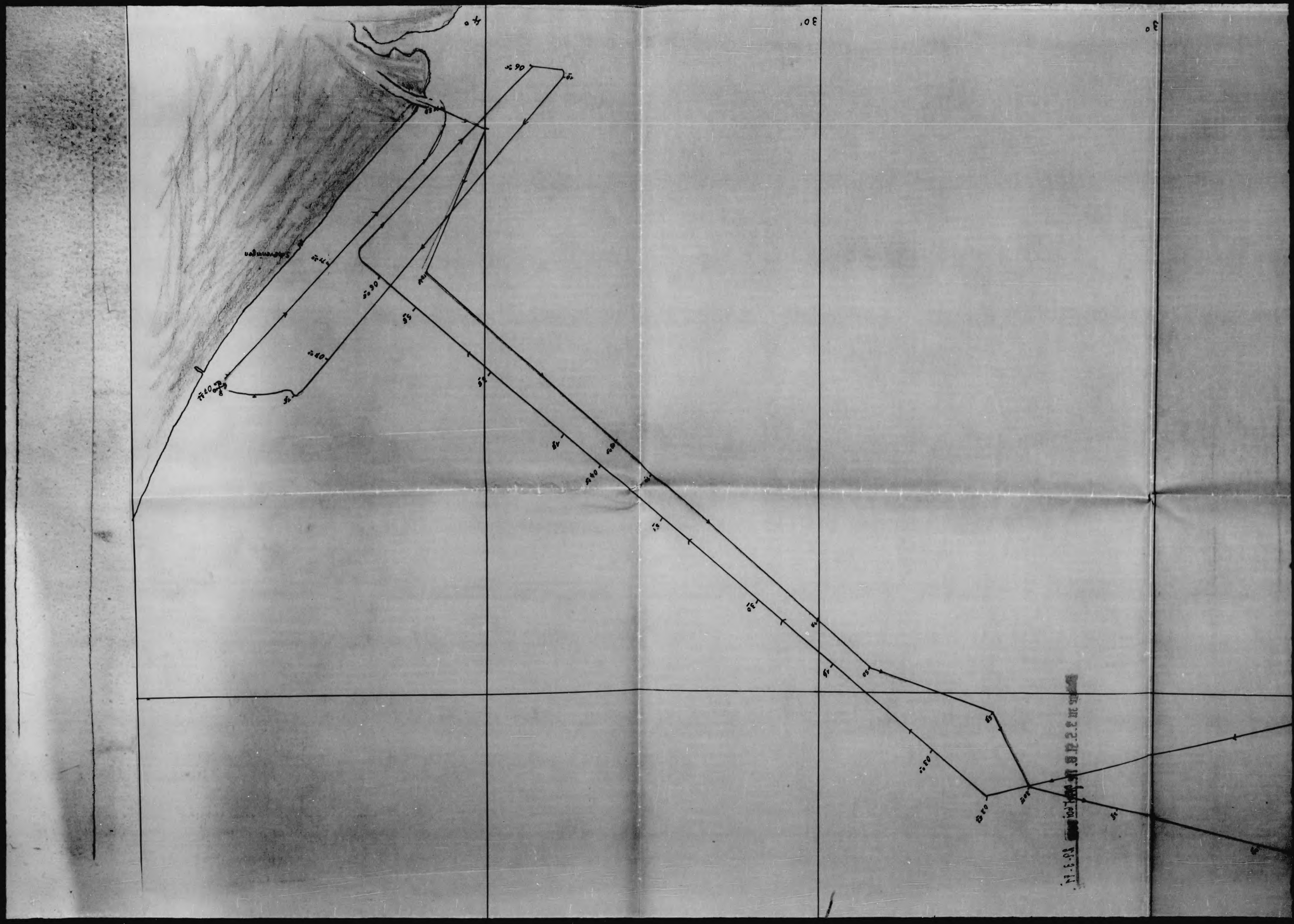
Unternehmung vom 14. u. 15. III. 1941

Aufzulegen auf D.53 Nord

2°

30'

3°



Flottenkommando
2. Adm. Flotte
B.-Nr. GKdos. 1302 A 4

An Bord, den 16. Mai 1941

Geheim-Kommandosache.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 27. MAI 1941
B.-Nr. G. Kdos. 2975
Anl. 1 Ges.-Nr. /

An

Marinegruppenkommando West

Anliegend wird das Kriegstagebuch des 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.-15.3.41 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den 2. Admiral der Flotte
Der 1. Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando
W e s t
B.Nr.-Gkdos 2915/41 A5

Stabsquartier, den 30.5. 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.-

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes
I.A.
[signature]

Beschr. + Anl. i. zu 1.Skl 11802/41 G.Kdos. - 1 -

PG/71323

THE GERMAN NACAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

ACTION REPORT.

DATE:. 7.3.1941.

Kr 10951

Oberkommando der Kriegsmarine

Geheim

1. und 3. Schnellbriefe/Fotillen

7.3.1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS REGISTERED NUMBER
PG/41323./N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ELSEWHERE ON THE WORK
RECORD OR ON PAPERS
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 7 zu 1/Skl 12 Kdos.

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
g. Kdos. 636/41

Anlage zu 2. Adm. Flotte Gkdos. 1189/41

Geheime Kommandosache

Den 20. April 1941.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2912/41

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote!

Da bei diesem S-Bootsansatz der Erfolg zum großen Teil in der geballten und massiert durchgeführten Aufstellung der S-Flottillen begründet liegt, fasse ich meine Stellungnahme für die 1. und 3. Flottille zusammen und lege sie gemeinsam mit den Gefechtsberichten der Chefs und Kommandanten vor. Ich verweise auf die in der Anlage beigefügte Gefechtsskizze aller 3 S-Flottillen.

Allgemein ist zu sagen, daß sich die befohlene schachbrettartige Aufstellung im Seegebiet Great Yarmouth und Lowestoft in dieser Nacht sehr bewährt hat. Sie hat zu dem durchschlagenden Erfolg der Versenkung von 2 Zerstörern und 9 Dampfern geführt. Die durch die Aufklärung laufend eingegangenen Meldungen, deren erste Geleitzugsichtung bereits um 0945 Uhr nördl. des Humber war sind verzugslos und klar übermittelt worden. Die im Laufe der Nacht während des Ansatzes durch die Fluz Holland durchgeführte unmittelbare Umsetzung von Aufklärungsergebnissen der Staffel 1 (F)/122 auf die S-Bootswelle hat die laufende Unterrichtung der Flottillen ohne die evtl. zu befürchtende Überlastung des Funkpersonals zur Folge gehabt. Dadurch, daß die Leitstelle beim F.d.T. die genaue Kontrolle über den Funkverkehr behielt, hat sich das Einfügen der Meldungen der Fluz Holland in den Funkbetrieb störungslos durchführen lassen.

Im Gefechtsstand des F.d.T. ergab sich während des gesamten Tages ein klares Bild über Zahl, Stärke und augenblickliche Position der Geleitzüge. Die Bestätigung des von N kommenden besonders starken Geleitzuges um 14.45 Uhr bewog mich die ursprüngliche nicht für Einsatz vorgesehene 1. S-Fl. ebenfalls in den Ansatz einzufügen. Neben den von den S-Flottillen gezeigten hervorragenden Leistungen sind die guten und präzisen Aufklärungsergebnisse der 1 (F)/122 ein entscheidender und wertvoller Beitrag zum Erfolg gewesen.

Ein weiterer sehr beachtenswerter Punkt ist das zähe Aushalten der S-Boote bei sich stark verschlechternder Wetterlage. Die Bedingungen unter denen die S-Flottillen die Angriffe durchführten waren derartige, daß die Grenze der Ansatzmöglichkeiten bereits überschritten waren. Ich möchte auch hier nochmals meine besondere Anerkennung der Leistung von Offizieren und Besatzungen zum Ausdruck bringen.

Zum Gefechtsbericht des Chefs 1. S-Flottille:

Der Entschluß des Chefs nach Eingang der KR von 3. S-Flottille seine mit vier Booten besetzte Position bei Gamma zu verlassen und zu-

THIS COMMUNICATION IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND SHOULD BE RETURNED IF REQUIRED. REGISTERED NUMBER IS P.C./7/323./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

nächst auf den bei Pi gemeldeten Geleitzug zu operieren war durchaus richtig und ist von seinem Standpunkt aus zu vertreten, zumal er sich sagte, daß er diesen erneut gesichteten Geleitzug mit Sicherheit fassen würde, während der von N kommende mehrere Stunden ohne Beobachtung gewesen war und sein Eintreffen bei Gamma erkoppelt war. Die Maßnahme hat sich auch insofern bewährt, als sich die Flottille aus den von der 3. S-Flottille bereits angegriffenen Geleitzug weitere Dampfer herausgeschossen hat und die Boote, zunächst S 39, auf dem Rück Marsch zur genau erkoppelten Zeit den südgehenden großen Geleitzug bei Gamma in Sicht bekamen. Auf die Meldung von S 39 hin sind dann die Boote S 101 und S 102 erneut nach Osten gelaufen, S 102 versenkte mit dem letzten Torpedo einen 6000-Tonner.

Bemerkenswert für das gute Zusammenarbeiten mit Luftaufklärung ist der unter 2250 Uhr angeführte FT nach Luftmeldeverfahren, dessen Bestätigung sich durch die örtliche Sichtung ergab.

Zu den Gefechtsberichten der Kommandanten der 1. S-Fl. habe ich im einzelnen nichts zu bemerken. Ich unterstreiche die Stellungnahmen des Flottillenchefs. Sämtliche Kommandanten haben in zähem Ausharren und Dranbleiben das denkbar Mögliche erreicht und sie trifft daher auch das Hauptverdienst an dem Gesamterfolg. Ich verweise auf das besonders schneidige Verhalten von S 27, S 28 und S 29, die den Vormarsch durch den Would durchführten, um am Geleitzug zu bleiben. Dieser verdient bei dem navigatorisch außerordentlich beengtem Gebiet ganz besondere Anerkennung. Daß die Boote den Geleitzug nicht, wie beabsichtigt, bei Sigma erneut faßten, ist Jägerpech. Es ist zu erwarten, daß der Geleitzug vorher nach Westen abgedreht hat, wie bei früheren Unternehmungen bereits beobachtet.

Der Einsatz von S 102 zur Rettung des Dampferkapitäns ist von dem Kommandanten durch das Bestreben, einen Gefangenen einzubringen, gerechtfertigt. Wie in früheren Fällen hat auch diese Gefangenenaussage wertvolle Rückschlüsse ermöglicht. Abgesehen davon, hat der Kommandant durch seemännisches geschicktes Verhalten jede Beschädigung vermieden und seinen Entschluß zur Durchführung gebracht.

Zum Gefechtsbericht des Chefs der 3. S-Flottille:

Der Oblt.z.S. Wuppermann hat als stellvertretender Flottillenchef bei gleichzeitiger Führung seines Bootes erstmalig einen derartig geschlossenen und einwandfreien Angriff mit 6 Booten durchgeführt. Im dreimaligen, sehr geschickten Heranführen hat die Flottille es zur Versenkung von 2 Zerstörern und 3 Dampfern gebracht. Die Leistung des Chefs wie auch der Kommandanten verdient besondere Anerken-

nung, zumal die Flottille die im Einsatz jüngste ist. Ich habe im einzelnen zum Bericht des Flottillenchefs und denen der Kommandanten nichts zu bemerken, hebe lediglich das frühe~~s~~ Eintreffen im Operationsgebiet hervor - die Flottille sollte um 2200 Uhr auf Position sein, hat aber bereits um 2135 Uhr einen Zerstörer und 2 Dampfer versenkt, der Angriff hat also in später Dämmerung durchgeführt werden müssen und war nur in der tatsächlich durchgeführten Form möglich.

Von der 2. S-Flottille waren 2 Rotten angesetzt, eine mußte jedoch wegen Maschinenschadens in den Stützpunkt zurücklaufen. Die zweite wurde unmittelbar nach Eintreffen im zugewiesenen Operationsgebiet bereits von Zerstörern erfaßt, auseinandergerissen und einzeln nach Osten gejagt. Sie ist dann nicht mehr zum Ansatz an einen Geleitzug herangekommen, hat aber mit Wahrscheinlichkeit einige die Sicherung bildenden Zerstörer auf sich gezogen und damit den Erfolg der beiden anderen Flottillen unterstützt.

Kapitän zur See

Geheime Kommandosache

Anlage zu 2. Abm. Flotte Gkdos. 1489/41.

Den 20. April 1941.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 291/41

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote!

Da bei diesem S-Bootsansatz der Erfolg zum großen Teil in der geballten und massiert durchgeführten Aufstellung der S-Flottillen begründet liegt, fasse ich meine Stellungnahme für die 1. und 3. Flottille zusammen und lege sie gemeinsam mit den Gefechtsberichten der Chefs und Kommandanten vor. Ich verweise auf die in der Anlage beigefügte Gefechtsskizze aller 3 S-Flottillen.

Allgemein ist zu sagen, daß sich die befohlene schachbrettartige Aufstellung im Seegebiet Great Yarmouth und Lowestoft in dieser Nacht sehr bewährt hat. Sie hat zu dem durchschlagenden Erfolg der Versenkung von 2 Zerstörern und 9 Dampfern geführt. Die durch die Aufklärung laufend eingegangenen Meldungen, deren erste Geleitzugsichtung bereits um 0945 Uhr nördl. des Humber war sind verzugslos und klar übermittelt worden. Die im Laufe der Nacht während des Ansatzes durch die Fluz Holland durchgeführte unmittelbare Umsetzung von Aufklärungsergebnissen der Staffel 1 F 122 auf die S-Bootswelle hat die laufende Unterrichtung der Flottillen ohne die evtl. zu befürchtende Überlastung des Funkpersonals zur Folge gehabt. Dadurch, daß die Leitstelle beim F.d.T. die genaue Kontrolle über den Funkverkehr behielt, hat sich das Einfügen der Meldungen der Fluz Holland in den Funkbetrieb störungslos durchführen lassen.

Im Gefechtsstand des F.d.T. ergab sich während des gesamten Tages ein klares Bild über Zahl, Stärke und augenblickliche Position der Geleitzüge. Die Bestätigung des von N kommenden besonders starken Geleitzuges um 14.45 Uhr bewog mich die ursprüngliche nicht für Einsatz vorgesehene 1. S-Fl. ebenfalls in den Ansatz einzufügen. Neben den von den S-Flottillen gezeigten hervorragenden Leistungen sind die guten und präzisen Aufklärungsergebnisse der 1 F 122 ein entscheidender und wertvoller Beitrag zum Erfolg gewesen.

Ein weiterer sehr beachtenswerter Punkt ist das zähe Aushalten der S-Boote bei sich stark verschlechternder Wetterlage. Die Bedingungen unter denen die S-Flottillen die Angriffe durchführten waren derartige, daß die Grenze der Ansatzmöglichkeiten bereits überschritten waren. Ich möchte auch hier nochmals meine besondere Anerkennung der Leistung von Offizieren und Besatzungen zum Ausdruck bringen.

Zum Gefechtsbericht des Chefs 1. S-Flottille:

Der Entschluß des Chefs nach Eingang des KR von 3. S-Flottille mit vier Booten besetzte Position bei Gamma zu verlassen und zu-

nächst auf den bei Pi gemeldeten Geleitzug zu operieren war durchaus richtig und ist von seinem Standpunkt aus zu vertreten, zumal er sich sagte, daß er diesen erneut gesichteten Geleitzug mit Sicherheit fassen würde, während der von N kommende mehrere Stunden ohne Beobachtung gewesen war und sein Eintreffen bei Gamma erkoppelt war. Die Maßnahme hat sich auch insofern bewährt, als sich die Flottille aus den von der 3. S-Flottille bereits angegriffenen Geleitzug weitere Dampfer herausgeschossen hat und die Boote, zunächst S 39, auf dem Rückmarsch zur genau erkoppelten Zeit den südgehenden großen Geleitzug bei Gamma in Sicht bekamen. Auf die Meldung von S 39 hin sind dann die Boote S 101 und S 102 erneut nach Osten gelaufen, S 102 versenkte mit dem letzten Torpedo einen 6000-Tonner.

Bemerkenswert für das gute Zusammenarbeiten mit Luftaufklärung ist der unter 2250 Uhr angeführte FT nach Luftmeldeverfahren, dessen Bestätigung sich durch die örtliche Sichtung ergab.

Zu den Gefechtsberichten der Kommandanten der 1. S-Fl. habe ich im einzelnen nichts zu bemerken. Ich unterstreiche die Stellungnahme des Flottillenchefs. Sämtliche Kommandanten haben in zähem Ausharren und Dranbleiben das denkbar Mögliche erreicht und sie trifft daher auch das Hauptverdienst an dem Gesamterfolg. Ich verweise auf das besonders schneidige Verhalten von S 27, S 28 und S 29, die den Vormarsch durch den Would durchführten, um am Geleitzug zu bleiben. Dieser verdient bei dem navigatorisch außerordentlich beengtem Gebiet ganz besondere Anerkennung. Daß die Boote den Geleitzug nicht, wie beabsichtigt, bei Sigma erneut faßten, ist Jägerpech. Es ist zu erwarten, daß der Geleitzug vorher nach Westen abgedreht hat, wie bei früheren Unternehmungen bereits beobachtet.

Der Einsatz von S 102 zur Rettung des Dampferkapitäns ist von dem Kommandanten durch das Bestreben, einen Gefangenen einzubringen, gerechtfertigt. Wie in früheren Fällen hat auch diese Gefangenenaussage wertvolle Rückschlüsse ermöglicht. Abgesehen davon, hat der Kommandant durch seemännisches geschicktes Verhalten jede Beschädigung vermieden und seinen Entschluß zur Durchführung gebracht.

Zum Gefechtsbericht des Chefs der 3. S-Flottille:

Der Oblt.z.S. Wuppermann hat als stellvertretender Flottillenchef bei gleichzeitiger Führung seines Bootes erstmalig einen derartig geschlossenen und einwandfreien Angriff mit 6 Booten durchgeführt. Im dreimaligen, sehr geschickten Heranführen hat die Flottille es zur Versenkung von 2 Zerstörern und 3 Dampfern gebracht. Die Leistung des Chefs wie auch der Kommandanten verdient besondere Anerken-

nung, zumal die Flottille die im Einsatz jüngste ist. Ich habe im einzelnen zum Bericht des Flottillenchefs und denen der Kommandanten nichts zu bemerken, hebe lediglich das frühe~~re~~ Eintreffen im Operationsgebiet hervor - die Flottille sollte um 2200 Uhr auf Position sein, hat aber bereits um 2135 Uhr einen Zerstörer und 2 Dampfer versenkt, der Angriff hat also in später Dämmerung durchgeführt werden müssen und war nur in der tatsächlich durchgeführten Form möglich.

Von der 2. S-Flottille waren 2 Rotten angesetzt, eine mußte jedoch wegen Maschinenschadens in den Stützpunkt zurücklaufen. Die zweite wurde unmittelbar nach Eintreffen im zugewiesenen Operationsgebiet bereits von Zerstörern erfaßt, auseinandergerissen und einzeln nach Osten gejagt. Sie ist dann nicht mehr zum Ansatz an einen Geleitzug herangekommen, hat aber mit Wahrscheinlichkeit einige die Sicherung bildenden Zerstörer auf sich gezogen und damit den Erfolg der beiden anderen Flottillen unterstützt.

Kapitän zur See

Geheime Kommandosache

Abgang 2. Abn. Flotte Gkdos. 1189/41

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 V / 41

Den 20. April 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

Da bei diesem S-Bootsansatz der Erfolg zum großen Teil in der geballten und massiert durchgeführten Aufstellung der S-Flottillen begründet liegt, fasse ich meine Stellungnahme für die 1. und 3. Flottille zusammen und lege sie gemeinsam mit den Gefechtsberichten der Chefs und Kommandanten vor. Ich verweise auf die in der Anlage beigefügte Gefechtsskizze aller 3 S-Flottillen.

Allgemein ist zu sagen, daß sich die befohlene Schachbrettartige Aufstellung im Seegebiet Great Yarmouth und Lowestoft in dieser Nacht sehr bewährt hat. Sie hat zu dem durchschlagenden Erfolg der Versenkung von 2 Zerstörern und 9 Dampfern geführt. Die durch die Aufklärung laufend eingegangenen Meldungen, deren erste Geleitzugsichtung bereits um 0945 Uhr nördl. des Humber war sind verzugslos und klar übermittelt worden. Die im Laufe der Nacht während des Ansatzes durch die Fluz Holland durchgeführte unmittelbare Umsetzung von Aufklärungsergebnissen der Staffel 1 F 122 auf die S-Bootswelle hat die laufende Unterrichtung der Flottillen ohne die evtl. zu befürchtende Überlastung des Funkpersonals zur Folge gehabt. Dadurch, daß die Leitstelle beim F.d.T. die genaue Kontrolle über den Funkverkehr behielt, hat sich das Einfügen der Meldungen der Fluz Holland in den Funkbetrieb störungslos durchführen lassen.

Im Gefechtsstand des F.d.T. ergab sich während des gesamten Tages ein klares Bild über Zahl, Stärke und augenblickliche Position der Geleitzüge. Die Bestätigung des von N kommenden besonders starken Geleitzuges um 14.45 Uhr bewog mich die ursprünglich nicht für Einsatz vorgesehene 1. S-Fl. ebenfalls in den Ansatz einzufügen. Neben den von den S-Flottillen gezeigten hervorragenden Leistungen sind die guten und präzisen Aufklärungsergebnisse der 1 F 122 ein entscheidender und wertvoller Beitrag zum Erfolg gewesen.

Ein weiterer sehr beachtenswerter Punkt ist das zähe Aushalten der S-Boote bei sich stark verschlechternder Wetterlage. Die Bedingungen unter denen die S-Flottillen die Angriffe durchführten waren derartige, daß die Grenze der Ansatzmöglichkeiten bereits überschritten waren. Ich möchte auch hier nochmals meine besondere Anerkennung der Leistung von Offizieren und Besatzungen zum Ausdruck bringen.

Zum Gefechtsbericht des Chefs 1. S-Flottille:

Der Entschluß des Chefs nach Eingang des KR von 3. S-Flottille eine mit vier Booten besetzte Position bei Gamma zu verlassen und zu-

nächst auf den bei Pi gemeldeten Geleitzug zu operieren war durchaus richtig und ist von seinem Standpunkt aus zu vertreten, zumal er sich sagte, daß er diesen erneut gesichteten Geleitzug mit Sicherheit fassen würde, während der von N kommende mehrere Stunden ohne Beobachtung gewesen war und sein Eintreffen bei Gamma erkoppelt war. Die Maßnahme hat sich auch insofern bewährt, als sich die Flottille aus den von der 3. S-Flottille bereits angegriffenen Geleitzug weitere Dampfer herausgeschossen hat und die Boote, zunächst S 39, auf dem Rückmarsch zur genau erkoppelten Zeit den südgehenden großen Geleitzug bei Gamma in Sicht bekamen. Auf die Meldung von S 39 hin sind dann die Boote S 101 und S 102 erneut nach Osten gelaufen, S 102 versenkte mit dem letzten Torpedo einen 6000-Tonner.

Bemerkenswert für das gute Zusammenarbeiten mit Luftaufklärung ist der unter 2250 Uhr angeführte FT nach Luftmeldeverfahren, dessen Bestätigung sich durch die örtliche Sichtung ergab.

Zu den Gefechtsberichten der Kommandanten der 1. S-Fl. habe ich im einzelnen nichts zu bemerken. Ich unterstreiche die Stellungnahme des Flottillenchefs. Sämtliche Kommandanten haben in zähem Ausharren und Dranbleiben das denkbar Mögliche erreicht und sie trifft daher auch das Hauptverdienst an dem Gesamterfolg. Ich verweise auf das besonders schneidige Verhalten von S 27, S 28 und S 29, die den Vormarsch durch den Would durchführten, um am Geleitzug zu bleiben. Dieser verdient bei dem navigatorisch außerordentlich beengtem Gebiet ganz besondere Anerkennung. Daß die Boote den Geleitzug nicht, wie beabsichtigt, bei Sigma erneut faßten, ist Jägerpech. Es ist zu erwarten, daß der Geleitzug vorher nach Westen abgedreht hat, wie bei früheren Unternehmungen bereits beobachtet.

Der Einsatz S 102 zur Rettung des Dampferkapitäns ist von dem Kommandanten durch das Bestreben, einen Gefangenen einzubringen, gerechtfertigt. Wie in früheren Fällen hat auch diese Gefangenenaussage wertvolle Rückschlüsse ermöglicht. Abgesehen davon, hat der Kommandant durch seemännisches geschicktes Verhalten jede Beschädigung vermieden und seinen Entschluß zur Durchführung gebracht.

Zum Gefechtsbericht des Chefs der 3. S-Flottille:

Der Oblt.z.S. Wuppermann hat als stellvertretender Flottillenchef bei gleichzeitiger Führung seines Bootes erstmalig einen derartig geschlossenen und einwandfreien Angriff mit 6 Booten durchgeführt. Im dreimaligen, sehr geschickten Heranführen hat die Flottille es zur Versenkung von 2 Zerstörern und 3 Dampfern gebracht. Die Leistung des Chefs wie auch der Kommandanten verdient besondere Anerken-

nung, zumal die Flottille die im Einsatz jüngste ist, Ich habe im einzelnen zum Bericht des Flottillenchefs und denen der Kommandanten nichts zu bemerken, hebe lediglich das frühe~~r~~ Eintreffen im Operationsgebiet hervor - die Flottille sollte um 2200 Uhr auf Position sein, hat aber bereits um 2135 Uhr einen Zerstörer und 2 Dampfer versenkt, der Angriff hat also in später Dämmerung durchgeführt werden müssen und war <u>nur</u> in der tatsächlich durchgeführten Form möglich.

Von der 2. S.-Flottille waren 2 Rotten angesetzt, eine mußte jedoch wegen Maschinenschadens in den Stützpunkt zurücklaufen. Die zweite wurde unmittelbar nach Eintreffen im zugewiesenen Operationsgebiet bereits von Zerstörern erfaßt, auseinandergerissen und einzeln nach Osten gejagt. Sie ist dann nicht mehr zum Ansatz an einen Geleitzug herangekommen, hat aber mit Wahrscheinlichkeit einige die Sicherung bildenden Zerstörer auf sich gezogen und damit den Erfolg der beiden anderen Flottillen unterstützt.

2

Rüdiger

Kapitän zur See

Geheime Kommandosache!

Zu Gruppe Nord G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 L / 41

Gefechtsbericht

Chefs der 2. S.-Flottille über den Angriff gegen einen feindl. Geleitzug am 7. März 1941.

Flottille (S 60, 31, 59, 61, 57, 54) vor der englischen Südostküste am 7. März 1941 20.30 Uhr. Wind aus Süd-Ost, Stärke 4 - 5, Seegang 3. Sehr gute Sicht. Mond sehr hoch im Südwesten, meist über den Wolken, im Westen eine dunkle Wolkenbank, im Osten klarer Horizont. Es ist noch Dämmerung. Wegen der gemeldeten Geleitzüge (einer vom Norden und einer vom Süden) ist die Flottille noch bis Mitternacht mit 20 sm gelaufen, Kiellinie. 20.50 Uhr geht sie auf eine Maschine, Dwarslinie. An Backbord vom Führerboot (S 60) steht S 54, S 31 und S 57 an Steuerbord S 59 und S 61. Ansatzbefehl hieß: 22h bei Pi. 21.00 Uhr: U.K. Befehl: "Tiefseeauspuff, Boote gut die Dwarslinie halten." 21.05 Uhr F.T. von F.d.T.: "An S.-Flottillen: Keine Unterwasserschleichterung." 21.15 Uhr: Mehrere Scheinwerfer an Land stehen nach Osten. 21.17 Uhr: Ich sichtete mehrere Schatten in 270°. U.K. Befehl: "S.T. (Stoppen)". 21.19 Uhr: U.K. Spruch an alle: "Geleitzug voraus, Kurs Nord." U.K. Befehl: "Mittel K.F." 21.20 Uhr: Ich mache F.T. : Kr. Kr. Geleitzug bei Pi Kurs Nord. Entfernung beträgt jetzt noch mindestens 6000 m. 21.23 Uhr: U.K. Spruch an alle: "Feuerlaubnis kommt vom Führerboot. Gleichzeitige Schußabgabe anstreben. 21.28 Uhr: Leuchtgranatenflieger im Süden. U.K. Befehl: "S.T." 21.30 Uhr: U.K.Befehl: "Flottille noch nicht schießen, näher ran gehen. Mittel L.F." 21.33 Uhr: U.K. Befehl: Flottille in einer Minute schießen. Die Entfernung betrug jetzt etwa 2500 m. Ich erkenne einen großen beladenen Dampfer, der im Norden stand, noch nördlicher davon einen Zerstörer, ferner einen großen Tanker (beladen) im Westen, der durch einen Zerstörer gedeckt wurde und einen weiteren Zerstörer weiter im Süden. Alle anderen Dampfer waren, soweit sie nicht zu weit weg waren, einwandfrei als kleinere unbeladene Dampfer, zum Teil Küstendampfer auszumachen. Die Flottille mußte jetzt (21.34 Uhr) schießen, ehe sie bemerkt wurde, und es war nun zu spät noch eine genaue Feuerverteilung zu machen. Dies mußte den einzelnen Kommandanten überlassen bleiben. Mit wenigen Sekunden Zeitabstand schossen alle Boote außer S 31 und S 54 um 21.35 Uhr einen Doppelschuß. (S 61 nur Einzelschuß durch Bedienungsfehler) S 60 (Führerboot) kam auf den mittleren Zerstörer, der an Tanker aufdampfte, ab. Es ist ein Zerstörer

der

V-Klasse. Lage 80, Fahrt 12, Entfernung über 2000 m. Der Steuer-
torpedo wurde Oberflächenläufer, der Backbord Torpedo lief gut,
ging aber hinten vorbei (Unterschätzung der Fahrt). 21.37 Uhr:
Eine Doppeldetonation (Abstand etwa 20 Sek.) im Nord-Westen. Ich
sah wie dort der große Dampfer (etwa 5000 t.) auseinander brach.
U.K.Befehl: "Auch den Schuß Mögen bleiben." S 31 hat erst kurz vor
dieser Detonation geschossen (21.36 Uhr). 21.38 Uhr: Gewaltige
Explosion und hohe Stichflammen im Süd-Westen. Der Zerstörer,(V-Klasse(
war fort gebrannt, ist nicht mehr. Gleichzeitig setzt ein heftiges
Feuer-Schießen des Gegners (von 2 Zerstörern) ein. Dann mehrere L - G -
Einschläge, die zwischen uns und den Gegner zerplatzen. 21.38/39 Uhr
U.K. Befehl: Rot, A - F (26 sm), Otto Null (90 °)." Der Gegner schießt
zunächst heftig weiter und scheint hinter uns her zu kommen. 21.44 Uhr:
Gegner stellt das Feuer ein. U.K. Befehl:"Mittel L - F (9 sm), sofort
nachladen." 21.47 Uhr: U.K. Befehl:"Grün! Alle Boote haben nachge-
laden; dies war bei der dauernd zunehmenden See eine sehr große
Leistung. Flottille läuft erneut an, nach Nord - Westen vorhaltend,
Fahrt 9 sm. Wegen der kurzen Entfernung zur 1. S.-Flottille nicht
weiter nach Norden vorgehalten. 22.16 Uhr: S 31 meldet 2 Schatten
voraus. U.K. Befehl: S.T. S 31 bekommt das nicht gleich mit und läuft
noch ein Stück weiter. 22.17 Uhr: Sichte großen Tanker voraus, hat
anscheinend gestoppt, einen Zerstörer im Nord-Westen. 22.19 Uhr:
U.K.Befehl: "Ziel ist der Tanker." 22.20 Uhr: U.K.Befehl: Noch nicht
schießen, näher heran." 22.21 Uhr: U.K.Spruch an S 59 und S 31: "Wir
wollen ihn nehmen, da wir gut stehen."

In selben Augenblick (22.22 Uhr) hat S 31 geschossen. Ich befehle
für S 60 und S 29: "Nicht schießen, abwarten." 22.24 Uhr: Der Tanker
hat in der Mitte getroffen, man sieht das Vorschiff wegsinken.Sofort
einsetzendes Abwehr-Fla-Feuer und Leuchtgranatenfächer der Zerstörer.
U.K. Befehl: "Grün. A.F." 22.27 Uhr: Das Feuer nimmt an Heftigkeit zu,
einige Boote nebeln. Diese werden besonders heftig beschossen, da sich
der weiße Nebel gut abhebt und zu sehen ist. U.K.Befehl: "Nicht nebeln.
A.K." 22.33 Uhr: Boote haben aufgehört zu nebeln, der Feind sieht uns
wohl nicht mehr, hat das kurze heftige Feuer eingestellt. U.K.Befehl:

Grün

Grün, Boote wieder gut in Dwarslinie gehen. Fahrt 9 sm." W 2 (29o °). 22.46 Uhr: Ich sehe Schatten voraus und sehe 22.47 Uhr den Heck des großen Tankers alleine herumschwimmen. 22.48 Uhr: Sehe einen Zerstörer hinter dem Heck nach Norden ziehen. 22.49 Uhr: U.K. Befehl: "Ziel ist der Zerstörer." 22.5o Uhr: U.K.Spruch an S 54: "Zerstörer dreht auf mich zu, ich muß ablaufen." Obwohl ich nicht einwandfrei den Eindruck hatte, daß der Zerstörer auf uns zudrehte - er hat tatsächlich nur auf der Stelle kehrtgemacht - befahl ich "grün" da mir bei einem Ablaufen von S 54 mit 3 Maschinen die Schußabgabe der anderen Boote verraten schien, zumal die Flottille noch etwa 3ooo m ab war. Gleich darauf erkannte ich (22.55 Uhr), daß der Zerstörer nur gedreht hatte und nun mit Bug links lag, also augenscheinlich Überlebende des Tankers aufnehmen wollte. U.K.Befehl: "Rot". 22.56 Uhr: Mehrere Leuchtgranatenfächer südlich der Flottille, sehe an, daß 2.S.-Flottille in unserer Richtung gejagt wird. 22.58 Uhr: U.K. Spruch an alle: "Zerstörer hat anscheinend gestoppt, Schußabgabe in 2 Minuten. 23.00 Uhr: "3 Go, S 59, S 57 schießen fast gleichzeitig je einen Doppelschuß mit etwa 18oo m. S 6o kommt mit Lage und Fahrt Null einmal Mitte und einmal vor den Bug ab, da ich annahm, daß der Zerstörer noch ganz wenig Fahrt über den Vorsteven hatte. S 61 schießt ebenfalls etwas später, aber nur ein Torpedo. (Siehe Gefechtsbericht S 61) Im Augenblick, da alle Torpedos laufen, eröffnet der Zerstörer ein wildes 4 cm Fla-Feuer auf S 61 und S 59 (Treffer auf S 61 ohne weiteren Schaden). Mit seiner Mittelartillerie schießt er auf die anderen Boote, außerdem noch zwei L - G - Fächer. 23.01 bis 02 Uhr: Mehrfache gewaltige Detonationen, Zerstörer fliegt in die Luft. Nach Art der Detonationen (kurze dumpfe Stöße in eigenen Boot) müssen mehrere (mindestens 3) Torpedos getroffen haben. 23.02 Uhr erneute L-G Fächer im Süden. U.K. Befehl:"Kurs 6o °, Fahrt 3o sm." Ich selber drehe um 23.03 Uhr nochmal auf die Versenkungsstelle zu und stelle fest, daß der Zerstörer nicht mehr vorhanden ist, muß dann aber auch ablaufen, da ich hinter den südlichen L-G-Fächern neue Zerstörer vermute. U.K.Frage an alle: "Wer hat noch Torpedos?" S 54 meldet, daß er noch alle hat. S 61 hatte auch noch zwei, diese Meldung hat das Führerboot durch einen U.K.Fehler nicht erreicht. U.K. Befehl an S 54:" Zur Versenkungsstelle gehen und noch Überlebenden suchen, danach Sammeln in Quadr. 6416. 24.2o Uhr: Flottille

hat

hat sich im Quadr. 8416 gesammelt. S 54 meldet, daß er bei der Aufklärungsstelle war und nichts mehr gefunden hat. Mittlerweile hat es stark aufgebrist, Ost 7, Boogang 6 und die Flottille kann durchhet nur mit 2o sm ablaufen, später wieder mit 28 sm.

1.9.41.

Allgemeines

1.) Bis auf kleine Verstöße war die Flottille von 6 Booten gut U.K. gut zu führen. Günstig für die U.K. wie für die taktische Führung der Flottille war das sichtige, klare Wetter.

2.) Die sehr gute Sicht und damit die großen Schußentfernungen geboten auf lohnende Ziele nur Doppelsalvenschüsse zu schießen.

3.) Die bisherige Angriffsformation der Flottille war zwar ursprünglich die Dwarslinie, hatte sich aber zu einer 8 Boe-Staffel beiderseitig von Führerboot - der sogenannten "Keilformation" entwickelt. Diese Aufstellung halte ich, damal bei sichtigem Wetter, angriffsmäßig für ungünstig. Dieses hat sich wiederum bei der etwas späterlichen Aufstellung von S 54 - welchen nur schlechte Schußmöglichkeiten hatte, gezeigt. Die anderen Boote standen in Dwarslinie und konnten daher gleichmäßig und zeitig schießen.

Jeppesen

Oberleutnant zur See

Da Flottillenchef gleichzeitig Kommandant S 6o, kann zu diesem Gefechtsbericht keine Stellungnahme gemacht werden.

Jeppesen

Oberleutnant zur See

Geheime Kommandosache!

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr 2 9 1 2/41

Gefechtsbericht

Kommandant S 59 über den Angriff gegen einen feindlichen Geleitzug am 7. März 1941.

Engl. Südost-Küste, Wied Süd-Cat 4 - 3 , Seegang 3.

S 59 stand in der Dwarslinie rechts neben dem Führerboot.

21.19 Uhr U.K. Befehl: "Mitte E.F. Geleitzug Kurs Nord." Die Entfernung zum Geleitzug beträgt noch etwa 5 - 6 000 m. Als Ziel wähle ich den größten Dampfer des Geleitzuges, der im Westen von einem Kleineren überlappt wird.

21.33 Uhr U.K.Befehl: "Flottille in 1 Minute schießen." Die Entfernung beträgt jetzt etwa 2 200 m bis 2 500 m. 21.35 Uhr: Ich befehle als Schußunterlagen V.0. 7, Lage 7o, und schieße einen Doppelschuß auf den oben angegebenen Dampfer; Als Abkommpunkt befehle ich Mast des achteren und Bug des vorderen Dampfers. 21.35,40 Uhr wird der Doppelschuß geschossen. Der Bb.Torpedo wird Kalt-und Oberflächenläufer, der Stb.Torpedo läuft gut. 21.37 Uhr. Nach 61 Sek. erfolgt eine starke Doppeldetonation mit etwa 15 Sek. Zeitabstand. Wegen der großen Entfernung können die Treffer nicht durch Torpedos von S 59 hervorgerufen sein, sondern durch Torpedos von Booten, die etwas früher geschossen haben. 21.38 Uhr U.K. Befehl (von Führerboot):"Tot. A.F.Otto Null" 21.38 Uhr bis 21.47 Uhr ein Läufer (S59) in der Dwarslinie, links neben dem Führerboot,ab.

21.42 Uhr hatte S 59 nachgeladen. 21.47 Uhr U.K.Befehl: "Grün." S 59 läuft wieder rechts neben dem Führerboot zum zweiten Angriff an.

22.16 Uhr meldet S 31 "2 Schatten voraus". Hierauf U.K. Befehl: "E.F." 22.17 Uhr sichte ich einen allein fahrenden Tanker Kurs Nord. 22.20 Uhr erkenne ich, daß der Tanker gestoppt liegt. 22.21 Uhr U.K. Befehl von S 6o an S 59 und S 31: "Wir wollen ihn nehmen, da wir gut stehen." 22.22 Uhr meldet S 31, daß er geschossen hat. U.K. Befehl an S 59: "Nicht schießen, abwarten." 22.24 Uhr erfolgt eine gewaltige Detonation, der Tanker ist ungefähr mittschiffs getroffen und beginnt vorschiffs schnell zu sinken. 22.25 Uhr U.K.Befehl:"Grün A.F." S 59 läuft in Dwarslinie ab. 22.33 Uhr U.K.Befehl: Grün, Boote wieder gut in Dwarslinie gehen. Willi 2".

..44 Uhr sehe ich an Bb.Vorsee einen Schatten, den ich als den ...ch schwimmende Kopf des Tauchers ansprechen kann, kurz darauf ...he ich einen Zerstörer, der von Süden kommend westlich hinter ...n Wrack des Tankers entlang läuft. 22.49 Uhr U.K. Befehl: "Ziel ...t der Zerstörer." 22.51 Uhr U.K.Befehl: "Orin". 22.53 Uhr. Ich ...komme, daß der Zerstörer nach Passieren des Wracks nach Stb.dreht ...o er auf etwa Buna Südost liegt. 22.55 Uhr U.K. Befehl:Hot". ...2.58 Uhr U.K. Spruch an alle von S 60: "Zerstörer hat anscheinend ...gestoppt. Schußabgabe in 2 Minuten."

Der [Zerstörer] liegt in dem jetzt hellen Horizont, anscheinend ...acht er Überlegende den Tankers. 22.59 Uhr. Ich befehle als Schuß-...unterlagen [V.G. 2. Lage (c)] und als Abkommpunkt Hook und Dog. [Obwohl ...r Zerstörer jetzt einwandfrei als gestoppt liegend erkannt wird, ...befehle ich trotzdem V.G.2, da angenommen ist, daß er beim Erkennen ...er Torpedolaufbahnen beschleunigt mit der Fahrt angeben wird, und ...durch Treffaussichten noch verbessern wird. 23.00 Uhr: Ich schieße ...einen Doppelschuß, Entfernung etwa 2300 m.] 23.01 Uhr eröffnet der ...Zerstörer Feuer mit 4 cm Flak-Waffen auf S 59 und S 61. Ich beobachte ...mehrere Einschläge etwa 50 m neben den Boot. S 59 nebelt und läuft ...mit 23 sm hinter der Nebelbank ab (Kurs 60 °). [23.01 bis 23.02 Uhr ...erfolgen mehrere gewaltige Detonationen, der Zerstörer bricht in ...mehrere Teile.]

Dann in Flottillenverband weiter abgelaufen und auf S 60 gewartet

Müller.
Oberleutnant zur See

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Während aller Angriffe hielt das Boot seine Position in der Gruppenlinie gut.

Der 1. Doppelschuß (21.39 Uhr) auf den großen Dampfer führte nicht zum Erfolg, da der 1. Torpedo (G 7a) Oberflächenläufer wurde und der zweite Torpedo noch nicht am Ziel war, als der Dampfer schon in die Luft flog. Allerdings besteht die Möglichkeit (genau wie bei G 57) , daß dieser zweite Torpedo den hinter dem Dampfer in Überlappung liegenden Kleineren Dampfer getroffen hat, wodurch die Doppeldetonation hervorgerufen wurde. In jedem Falle hätte aber, bei einem Nicht-Treffen durch G 61 einer dieser Torpedos von G 59 oder G 57 den großen Dampfer noch treffen müssen.

Um 23.00 Uhr schießt G 59 fast gleichzeitig mit G 60 und G 57 einen Doppelschuß auf einen gestoppt-liegenden Zerstörer. Durch Einstellen von Gegnerfahrt 2 sm wurden die Torpedos etwas nach Backbord gestreut. Der Stb. Torpedo (Heck abgekommen) hat so - auch bei völlig gestopptliegenden Gegner- noch zu einem Treffer im Vorschiff geführt. Die Mehrfach-Detonation läßt dieses als richtig erscheinen.

Wupp Hellmann

Oberleutnant zur See

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 0 1 [illegible] / 4 7

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht

des Kommandanten S 57 über den Angriff gegen einen feindlichen Geleitzug am 7. März 1941.

Engl. Südost-Küste. Wind SSO-Ost 4, See 3, im Verlaufe der Nacht zunehmend.

S 57 steht an der Nb.Seite in der Dunkellinie zwischen S 54 und S 31.

22.30 Uhr U.K.Befehl: "Mitte L.F." Ich erkenne den feindl. Geleitzug und sehe mir als Ziel den 4. Dampfer von links heraus, der als der größte Schiff auszumachen war ist. Er wird von einem kleineren Dampfer ein wenig überlappt.

22.33 Uhr U.K. Befehl: "Flottille schießt in 1 Minute." S 57 schießt um 22.34,22 Uhr einen Doppelschuß auf das Ziel. Lage 100 Fahrt 7 sm. Gegen 22.37 Uhr nehme ich zwei Detonationen wahr. Mit dem Glase sehe ich, wie der große Dampfer auseinanderbricht. Von dem kleinen, überlappenden Fahrzeug war nicht zu erkennen.

22.38 Uhr bis 22.16 Uhr in Flottillenverbande nach U.K.Befehlen abgelaufen, nachgeladen und erneut zum Angriff angelaufen. 22.22 Uhr Schuß durch 3 T1 auf einen 8 000 t Tanker.

22.24 Uhr bis 22.28 Uhr im Verbande abgelaufen und erneut auf Angriffskurs gegangen. 22.38 Uhr U.K. von Führerboot an alle: "Zerstörer hat anscheinend gestoppt." S 57 schießt um 22.39,28 Uhr einen Doppelschuß (Lage und Fahrt Null) auf Bug und Heck des Zerstörers der V.-Klasse und dreht nach Bb. auf Gegenkurs. Etwa um 23.01 Uhr wird der Zerstörer getroffen und verschwindet nach dem er auf ein ablaufendes S.-Boot einige Sek. vorher mit leichten Flakwaffen und Mittelartillerie geschossen hatte. 23.03 Uhr läuft S 57 im Flottillenverbande ab und gewann dann auf das Führerboot. Oberleutnant Klausnitz.

Leutnant zur See

[Stellungnahme des Flottillenchefs:

Das Boot hielt seine Position in der Dwarslinie während aller Angriffe bei. Es schoß beim ersten Angriff (21.34,2? Uhr) den in Nordwesten stehenden großen Dampfer als Ziel und schoß einen Doppelschuß mit Lage 100 Fahrt 7. Da das Boot aber als zweitäußerstes Boot am linken Flügel stand und dieser Dampfer schon für das Führerboot in achterlicher Lage war, wurde die Lage mit 100° angenommen und es hat in günstigsten Falle noch den Std.Torpedo getroffen, vielleicht den kleinen überlappenden Dampfer hinter dem großen. (Vergleiche Stellungnahme zu Gefechtsbericht S 59) In jeden Falle war dieses Ziel für S 57 falsch. Es hätte auf einen der beiden Zerstörer in Westen baw. Südwesten abkommen müssen. Um 22.29,20 Uhr schoß das Boot einen Doppelschuß auf den gestoppt-liegenden Zerstörer mit Lage und Fahrt Null und kurz Heck und Bug ab. Die starken mehrfachen Detonationen beweisen, daß auch S 57 mit richtigen Unterlagen (bei fast gleichzeitiger Schußab,gabe mit den anderen Booten und annähernd gleicher Entfernung) das Ziel getroffen hat.]

Wuppermann

Oberleutnant zur See

Geheime Kommandosache!

Zu Gruppe U.-/ U. Ados. B.-Nr. 2811 U/41

Gefechtsbericht

Betr.: Kriegstat S 61 über den Angriff gegen einen feindl. Zerstörer am 7. März 1941.

Vrgl. SKB-Ost-Küste. Wind SüdOst 4, See 2 - 3.

S 61 stand in der Dwarslinie als rechtes Flügelboot.

21.16. Uhr: Schatten voraus. 21.30 Uhr U.K. Befehl: "Mitte A.F." Es sahe sich als Ziel den grössten (ca 2000 t) Dampfer des Geleitzuges, der in ersten Drittel desselben stand, aus. Der Spitzenzerstörer war auch für mich in einer zu achterlichen Lage, besonders, da das Boot in den Rohren 6 7e - Torpedos geladen hatte. 21.33 Uhr: U.K.Befehl: "Flottille schießt in einer Minute". Durch Ändern der Schußunterlagen auf Lage 80 Fahrt 6, verzögerte sich der Schuß auf 21.35 Uhr. Dann wurde durch ein Bedienungsgeräusch an Bb.Rohr nur der Bb. Torpedo abgeschossen. Nach einer Laufzeit von 2 Minuten 25 Sekunden erfolgte eine Detonation. Treffer achteraus Schornstein. Der Dampfer brach auseinander. 21.30 Uhr: U.K.Befehl: "Rot, A.F."

21.30 Uhr bis 22.16. Uhr im Flottillenverbande abgelaufen, nachgeladen und wieder angelaufen. Es wurde auf S 61 an St.B. ein 6 7a nachgeladen; an Bb. war noch ein 67e in Rohr. 22.22 Uhr Schuß durch S 21 auf Tanker. S 61 stand als Flügelboot zu weit ab zum Schießen.

22.24 Uhr bis 22.38 Uhr Ablaufen und Wiederanlaufen im Flottillenverband. Der Zerstörer lag mit Gegerkurs links rechtwinklig von der nach nebenstehenden Poop des Tankers gestoppt.

22.38 Uhr durch U.K. von Führerboot an alle: "Zerstörer hat anscheinend gestoppt." Der U.K. Befehl "in 2 Minuten Schußabgabe" erreichte S 61 nicht. Als ich um 23.00 Uhr sah, daß die anderen Boote schossen (wie aus dem U.K.Spruch hervorgegangen war, mit Gegerkurs Null) stellte ich Lage 85, Fahrt 5 an, da es mir als erstes erschien als 4. Boot mit denselben Unterlagen zu schießen, - ich anderseits annahm, daß der Zerstörer zwar mit mehr Fahrt als 5 an ausgehen, da für aber auf uns zu drehen würde. Ich schoß um 23.01 Uhr den Bb. Torpedo. Ein Doppelschuß war nicht möglich, bei der verschiedenen Geschwindigkeit des Stb. und den Bb. Torpedos (6 7e u. 6 7a). Kurz vor und nach dem Schuß erhielt ich heftiges Abwehrfeuer durch 4 cm Fla-Waffen, welches 23.02 Uhr plötzlich aufhörte (Versenkung des Zerstörers durch die anderen Boote).

S 61.

[illegible] erhielt einen Treffer (4 cm) in einen Lüfter, wodurch kein weiterer Schaden angerichtet wurde.

Ab 23.02 Uhr im Flottillenverbande gemäß U.K.Befehlen weiterfahren.

gez. [illegible]
Oberleutnant zur See

[illegible] des Flottillenchefs

Das Boot wurde während aller Angriffe und in Verbandsfahrten von dem Kommandanten, der seine dritte Fahrt als selbständiger Kommandant gegen den Feind machte, gut geführt. Das wenig Eingefahrensein der jungen Besatzung machte sich sowohl beim U.K.Laufen, wie bei den Torpedomechanikern (Bedienungsfehler am Bb.Rohr während des ersten Angriffs) bemerkbar. Der 5th. Torpedo (G 7e) (Schuß um 21.35 Uhr) der auf den etwa 5 000 t großen Dampfer losgemacht wurde, führte zur Versenkung durch Treffer Achterkante Schornstein. Nach den Meldungen hatte das Boot einen G 7e und einen G 7a in den Rohren. Hierdurch war ein richtiger Doppelschuß ohne Schwierigkeiten nicht möglich. Das Boot schoß daher um 23.01 Uhr, nach den anderen Booten, einen Einzelschuß (G 7e) auf den gestaffelt liegenden Zerstörer. Hierbei wurde Fahrt 5, Lage 85 eingestellt, um bei einem Angehen des Zerstörers mit der Fahrt vorzugreifen und mit anderen Unterlagen als die Flottille zu schießen. Dies erscheint richtig. Der Zerstörer wurde jedoch vor Eintreffen des Torpedos vernichtet. Es ist jedoch möglich, daß dieser Torpedo, der hinter an den versenkten Zerstörer vorbeilief, das noch nahestehende Heck des Dampfers getroffen hat, da dieser kurz darauf nicht mehr zu sehen war.

gez. Wippermann
Oberleutnant zur See

Geheime Kommandosache!
Zu Gruppe Ost G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 2/47

Gefechtsbericht

[illegible] Kommandant S 31 über den Angriff gegen einen feindlichen Geleitzug am 7. März 1941.

Englische Nord-Ostküste. Wind Süd-Ost 4, stark auffrischend, bewegte See.

S 31 steht in der Flottillen- Dwarslinie links neben dem Führerboot (S 6o).

21.13 Uhr: Mehrere Schatten voraus, noch sehr weit weg. 21.3o Uhr: Noch komme in gute Schußposition an einen Zerstörer, anscheinend der letzte des Geleitzuges. 21.33 Uhr: U.-B. Befehl von Führerboot: "In einer Minute schießen". Da ich mir jedoch noch nicht ganz über die Fahrt des Zerstörers klar war, wägere ich noch und schieße erst 21.36 Uhr. Kurz darauf erfolgte eine gewaltige Doppeldetonation im Nord-Westen, das konnte mein Zerstörer noch nicht sein. Doch richtig, 21.37 Uhr trifft mein 1. Torpedo den Zerstörer Mittschiffs (Lage Bo, Fahrt 19 sm, F-Torpedo) und es entsteht eine große Wasser- und Rauchsäule, dann eine Explosion. Dann bricht das Ganze zusammen und von dem Zerstörer der V.-Klasse ist nichts mehr zu sehen. Ich laufe in der Flottille die beschossen wird, ab, lade noch und laufe auf alter Position in der Dwarslinie erneut an. (Den U.-B. Befehlen folgend). 22.16 Uhr: Ich sichte Schatten voraus. Erkenne klar darauf als einen - mindestens 6ooo t großen - beladenen Tanker. Er hat gestoppt, flieht anscheinend Überlebende. Obwohl nun von Führerboot nicht, noch nicht schießen, muß ich schießen, da ich etwa näher dran bin, als die anderen Boote und fürchte, gleich bemerkt zu werden. 22.22 Uhr: Ich schieße einen Doppelschuß (G 7a), Lage Bull, Fahrt Null. Der zweite Torpedo trifft(nach 1oo Sek.) Mittschiffs, der Bug des Tankers ist wie Weggeblasen. Starker Beschuß durch Zerstörer, laufe in der Flottille ab und nebele. Gebe mit U.-B. an Führerboot, habe keine Torpedos mehr. Daraufhin vom Führerboot:"Weiter mitlaufen, aber etwas zurückhalten." Mache daraufhin alle Bewegungen in der Flottille mit, stehe stets etwas achterlicher als das Führerboot und S 57 (das Boot links neben mir).

Um 23.01 Uhr , 3o Sec. sehe und höre ich mehrere starke Detonationen. Andere Boote haben einen dort vorher noch feuernden Zerstörer getroffen. Flottille läuft mit 6o ° ab, da Leuchtgranaten hoch im Süden. Später sammeln auf das Führerboot.

gez. Hans-Jürgen Meyer
Kk.Lt.z.See

Für die Richtigkeit der Abschrift:
Lt.z.See u. Adjutant

Stellungnahme des Flottillenchefs

Das Boot wurde während aller Angriffe und in Verbandsfahrten von den an der Front noch jungen Kommandanten sehr gut geführt.

Durch den Treffer mit einem Doppelschuß (2 - Tor) auf einen Zerstörer der V-Klasse, der dadurch versenkt wurde, war die etwas split'te Schußabgabe (Flottille schoß 21.33 Uhr, 6 T1 erst 21.36 Uhr) verständlich. Das Lage- und Fahrtverhalten ist bei einem Zerstörer erheblich schwieriger als bei einem Dampfer. 22.22 Uhr schoß 6 T1 einen Doppelschuß, der zur Versenkung eines etwa 6 000 t großen Tankers führte. Das Boot stand etwas vorlicher als die anderen Boote und schoß vor den Schußbefehl. Der Erfolg gibt dem Kommandanten, der den günstigen Augenblick für sein Boot genommen hat, recht.

Oberleutnant zur See

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2912/41

Gefechtsbericht
der
1. Schnellbootsflottille über die Unternehmung am 7./8.3.41.

1125 Uhr F.T. 1049 Wettervorhersage Kanal und Hoofden: S 3-5, bedeckt, Regen, Sicht 3 sm. Kanal westl. 0°. Von Westen beginnend Winddrehung auf NNW - N 6-8, Schauer, Sicht 5-10 sm.

1214 Uhr F.T. 1147 von F.d.T.: 1. S.-Flottille Ruhe, 2. und 3. S.-Flottille 1700 Uhr Sofortbereitschaft.

1318 Uhr F.T. 1257 von F.d.T. an 2. S.-Flottille: 2200 Uhr Lauer eine Rotte Beta, eine Rotte auf Milz nördlich Beta, Rückmarsch 0400 Uhr.

1346 Uhr F.T. 1315 von F.d.T. an 3. S.-Flottille: 2200 Uhr Lauer 1. Rotte auf Inka Quadrat 7636 M. 2. Rotte bei Pi. 3. Rotte auf Aku Quadrat 7639 r.M. Rückmarsch 0400 Uhr.

1508 Uhr F.T. 1456 von F.d.T. an 3. und 2. S.-Flottille: Geleitzug 46 Schiffe 1300 Uhr Spitze Quadrat 7317 Kurs 150°.

1515 Uhr F.T. 1502 von F.d.T. an 1. S.-Flottille: 1700 Uhr Sofortbereitschaft.

1525 Uhr F.T. 1508 von F.d.T. an 1. S.-Flottille: 2230 Uhr Lauer 3 Boote Gamma, 4 Boote Rho, Rückmarsch 0400 Uhr.

1543 Uhr F.T. 1533 von F.d.T. an S.-Flottillen: 1400 Uhr Quadrat 7934 Geleit 46°, 9 sm.

1650 Uhr F.T. 1631 von 3. S.-Flottille an F.d.T.: Mit S 60, 31, 59, 61, 57, 54 um 1630 Uhr Rotterdam aus.

1720 Uhr ausgelaufen mit S 39, 26, 101, 102, 28, 27, 29.

1738 Uhr Ansteuerungstonne auslaufend passiert, Kurs 275°, 20 sm.

1752 Uhr 31 sm. SOzS 3, Seegang 2.

1830 Uhr F.T. 1803 Wettervorhersage 1700 Uhr Hoofden und Kanal: NO-O auffrischend auf 7-8. Niederschläge, Sicht stark wechselnd.

Z.Zt. ist das Wetter noch günstig.

1909 Uhr Kurs 288°, Brown-Ridge-Tonne quer.

1934 Uhr Quadrat 8429 M.u. Treibmine an Stb.

1938 Uhr Quadrat 8429 l.u. Treibmine an Bb.

1955 Uhr

1955 Uhr F.T. 1902 geht ein, daß 2. S.-Flottille mit S 30, 33, 36, 55 um 1745 Uhr Ostende ausgelaufen sind.

2007 Uhr Ost 3, Seegang 3. Fahrtverminderung auf 24 sm, Warngebiet ist passiert und es ist noch hell.

2010 Uhr Lasse 1. Gruppe in Doppelseitiger Dwarslinie marschieren. Die 2. Gruppe bleibt angehängt.

2040 Uhr S 39 hat Maschinenpanne, Standort 1 sm nördl. Smiths Knoll. Da noch geprüft werden muß, ob Reperatur in See beseitigt werden kann, entlasse ich die Boote S 28, 27, und 29 nach Punkt Rho.

2046 Uhr Kurs 270°, 9 sm.

2106 Uhr Auf Punkt Gamma gestoppt. S 39 wird wieder klar.

2103 Uhr F.T. 2046 von F.d.T.: Keine Wetterverschlechterung. Wind und See nehmen aber allmählich zu.

2130 Uhr Kurs 0°, 7 sm.

2135 Uhr Kurs 20°. Ich lege mich auf die Ostseite des Geleitzugweges da der Horizont dort günstiger ist.

2133 Uhr Kr 2120 von 3. S.-Flottille: Geleitzug bei Phi, Kurs Nord.

2140 Uhr Im Süden Leuchtgranaten. 2142 Uhr Grün 9, (Kurs 110°).

2145 Uhr F.T. 2133 von F.d.T.: 28 Schiffe von Süden etwa 0000 Uhr bei Beta.

Der Geleitzug der von Norden kommend erwartet wird, muß meiner Ansicht nach aus Milk marschieren, da die beiden Geleitzüge zwischen Küste und Haisborough Sand sich nicht passieren können. Da der von Norden kommende erst gegen 2400 Uhr bei Gamma stehen kann, gehe ich mit der 1. Gruppe: S 39, 26, 101, 102 ebenfalls nach Rho, in der Absicht falls wir dort den Geleitzug nicht finden, rechtzeitig wieder auf Gamma zu stehen.

2153 Uhr Kurs 270°, 15 sm.

2155 Uhr Fahrt 20 sm.

2205 Uhr F.T. nach Luftmeldeverfahren: Geleitzug Standort 1222 0 5 Ost. (Geleitzug steht noch bei Harwich.)

2211 Uhr Schatten voraus.

2212 Uhr 9 sm, Boote greifen an.

2214 Uhr

2214 Uhr <u>von S 102 U.K.-Meldung:</u> Habe geschossen.

2216 Uhr S 39 Kurs 290°.

2221 Uhr S 39 Doppelschuß auf 2000 t Dampfer, Abkommen ist m.E. wegen erheblichem Schlingern der Boote sehr ungenau, 1 Torpedo ist Kaltläufer.

2238 Uhr ONO 3, Seegang 3. S 39 Doppelschuß auf Dampfer von 2000 t, Fehlschuß durch Abkommfehler oder Untersteuern.

2300 Uhr auf Kusr 90° gegangen, 9 sm, wegen schlechter Sicht und Regen, marschiere nach Gamma zurück.

2250 Uhr <u>F.T. nach Luftmeldeverfahren:</u> Geleitzug: mein Standort ist Trapez 13422 0 5 Ost, mein Kurs ist 180°, Geleitzug 20 Schiffe.

Es handelt sich in den von uns gesichteten Geleitzug auf Igel.

2351 Uhr Schatten voraus, Geleitzug, sehr große beladene Dampfe: Kurs Süd.
S 39 dreht ab und stoppt, läßt den Geleitzug passieren, da keine Torpedos mehr.
<u>Kr abgegeben:</u> Quadrat 8412 linke obere Ecke Geleit Kurs Süd.

1. S.-Flottille.

0008 Uhr 7 sm, Kurs 90°, allmählich auf 30 sm hochgegangen.

0036 Uhr <u>F.T. 2359:</u> Chef 2. S.-Flottille gibt seinen Standort als 8418 r.u. 250° 9 sm.

0112 Uhr <u>F.T. 0051 Chef 2. S.-Flottille an S 55:</u> Sammeln östl. Beta.

0121 Uhr <u>F.T. 0104 von F.d.T. an S.-Flottillen:</u> "Hinein".

0135 Uhr <u>F.T. 0118 von Chef 2. S.-Flottille an S 55:</u>
Sofort Rückmarsch antreten.

0207 Uhr F.T. 0144: Geleit Quadrat 8172 l.o. Kurs Süd.

S 102

Dieser Standort ist falsch, wie sich nachträglich herausstellte, nur die letzte Zahl stimmt, es hätte 8412 heißem müssen.

0205 Uhr <u>Obe F.T. an "Carl Peters" ab:</u> Erbitte Maßnahme Ymuiden ab 0300 Uhr.

S 39.

<u>0216 Uhr</u>

0216 Uhr <u>F.T. 0147 von S 60 an "Lüderitz":</u> Erbitte sofort Maßnahme Hoek van Holland.

0304 Uhr <u>F.T. 0248 von S 33:</u> 0245 Uhr Standort Quadrat 8479 M., Seegang ist 5-6.

0320 Uhr S 39 einlaufend Ansteuerungstonne passiert.

0345 Uhr Ymuiden festgemacht.

0427 Uhr <u>F.T. 0403 von S 102 an "Carl Peters":</u> Erbitte Unterkunft für einen Überlebenden und Maßnahme ab 0500 Uhr.

0900 Uhr <u>Gebe F.T. ab:</u> S 27 versenkte Tanker 6000 t, Frachter 3000 t, S 101 Holzdampfer "Norman Queen" aus Geleitzug auf Igel. Kapitän gerettet. S 102 beladenen 6000 t Dampfer südl. Gamma. S 26 und S 39 je 3 Fehlschüsse durch Ausmanövrieren und einen Torpedoversager. S 29 versenkte 6000 t Dampfer. S 28 Dampfer "Corduff" 2345 t auf Igel. 2 Mann gerettet. Zerstörerabwehr durch Regenschauer wenig zum Tragen gekommen. Wegen Aufbrisen Rückmarsch nur mit 20 sm möglich.

Chef 1. S.-Flottille.

<u>Stellungnahme zu den Gefechtsberichten der Boote.</u>

Die Boote behindern sich etwas, da sie nach Norden durch die geringen Wassertiefen und Sände eingeengt werden. Navigatorisch müssen sich die Boote in den bisher unbekannten Gebieten erst zurechtfinden, die Tonne bei Kho liegt nämlich nicht, wie sich dann herausstellte. Auch die Kennungen der Tonnen sind oft geändert. Die navigatorischen Schwierigkeiten gerade bei diesem Angriff sind ganz erheblich gewesen, wurden jedoch von allen Booten gemeistert.

<u>S 39.</u> Ich habe schon auf größere Entfernung zum Schuß abdrehen lassen, da der Kommandant neu zur Flottille getreten war und seine ersten Torpedoangriffe im Kriege fuhr und die Besatzung vorher nur einmal unter einem anderen Kommandanten zum Schuß gekommen war. Es war noch kein gegenseitiges Hand in Handarbeiten und wie zu erwarten zeigten sich verschiedene Schwierigkeiten. Wegen der Eisverhältnisse in der Heimat hatte dieses neue Boot auch noch keine TEK-Erprobungen hinter sich, so daß vor dem Schuß immer wieder andere Schwierigkeiten auftauchten. Der Kommandant

<u>setzte</u>

setzte den Angriff etwas anders an als ich es für richtig gehalten habe.
Ich habe diesen Angriff daher als Schul-Anlauf angesehen und auf etwa 1500 m abdrehen lassen.
Wegen der Grundseen und Dünung in diesem Gebiet wäre ein Abkommen wegen starken Schlingerns Glückssache gewesen und hätte höchstens zu einem Zufallstreffer führen können.

S 26. Der Oberflächenläufer des Führerbootes lief in einer unbeabsichtigten Richtung, war außerdem Kaltläufer und lief zu langsam. Für den Grundgänger von S 26 kann keine Erklärung abgegeben werden.
Die Dampfer wechselten die Fahrtstufen um evtl. geschossene Torpedos auszumanövereferen. In einem solchen Fall wird es richtiger sein wenn man bemerkt ist nur Doppelschüsse zu schießen, da diese kleinen Dampfer verhältnismäßig rasch auf Ruder und Schraube reagieren und auch kein Fahrtmoment haben. Obendrein waren die meisten leer oder fuhren nur mit Ballast.

S 101. Der Fangschuß auf den gestoppt liegenden sinkenden Dampfer zeigt die Schwierigkeit des Treffens bei schlingerndem Boot und deutet damit an, daß die Grenze der Wasserverwendung schon erheblich früher liegt, als im allgemeinen angenommen wird.

S 102. Der von S 102 gemeldete Zerstörer war ein kleiner Dampfer, wie sich später herausstellte. Der Zerstörer stand schon weiter voraus. Die Rettung des Kapitäns des von S 101 torpedierten Dampfers war mit einem erheblichen Einsatz verbunden, da die schwimmende Holzladung in der See arbeitete und das Schnellboot leicht Leck geschlagen werden kann wie ein anderer Vorfall zeigt. Die Lenzpumpe des Schnellbootes ist jedoch an Hand des geringen Rohrquerschnittes nicht in der Lage auch bei einem kleinen Leck das Wasser zu halten. Das Wasser steht dann in der betreffenden Abteilung so hoch wie außenbords und das Boot kann nur mehr mit einer Maschine laufen, da die Schotten den Wasserdruck nicht aushalten.
Der abgegebene F.T. 0144 war falsch wie schon erwähnt.

S 28. Die falsche Kopplung des Bootes beruht sich auf einer Verlegung der Tonne 54 D auf die Position von Smith Knoll. Zur Entlassung des Rettungsbootes ist zu sagen, daß sich der Kapitän und die Offiziere aus Furcht vor Gefangenschaft wahrscheinlich nicht gemeldet haben.

Als

Als S 28 und S 29 auf Sigma standen war der Geleitzug vielleicht schon passiert.

S 27 hat eine günstige Schußposition geschickt ausgenutzt und mit einem Doppelschuß 2 Dampfer versenkt.

Alle Angriffe waren zuletzt begünstigt durch den einsetzenden Regen, der die Möglichkeit des bemerkt werdens wesentlich verringerte.

Hinsbrucher

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 V / 47

Gefechtsbericht
des

Schnellbootes " S 29 " über die Unternehmung am 7./8.3.41.

Rho

Mit S 28 und S 27 auf Position Roh gelaufen. Wegen eines Übermittlungsfehlers war der Kurs von Brown-Ridge-Tonne um 10° falsch abgesetzt, so daß die Boote etwa 4 Meilen nördlich standen.

2132 Uhr auf Position gemäß Wegekarte.

2140 Uhr Eingang Kr. Funkspruch von 3. S.-Fl., der den Geleitzug mit Kurs Nord um 2120 Uhr bei Pi meldete.

2228 Uhr Kurs 210° mit 9 Meilen auf ein Blitzfeuer zugehalten, da nach Lotung ein Besteckfehler erkannt wurde und die Tonne am Weg "Igel" liegen mußte. Es handelte sich um den Punkt "Roh", wie nachträglich festgestellt wurde.

2248 Uhr Stb. voraus Schatten und gleich darauf Geleitzug in Sicht.

2250 Uhr Angriffserlaubnis von S 28.

Mit 15 sm an der Stb. Seite des Geleitzuges aufgedampft und zum Angriff angesetzt, aber in achterliche Position geraten. Der Anlauf wurde von der Stb. Seite des Geleitzuges bemerkt und zwei Dampfer drehten kurz nach Bb. ab.

Auf die andere Seite des Geleitzuges herumgeholt und mit wechselnden Kursen und 20 Meilen Fahrt aufgedampft.

2340 Uhr auf 2 Dampfer Angriff angesetzt und mit den Einstellungen Fahrt 8, Lage 80 je einen Torpedo losgemacht. Der Stb. Torpedo machte wegen der starken Schlingerbewegungen des Bootes ein Bajonett nach Stb. von 60–80 m und ging hinten vorbei. Der Lauf des Bb. Torpedo konnte nicht beobachtet werden.

Erneut aufgedampft und auf einen weiter vorn stehenden Dampfer von etwa 6000 t zum Angriff angesetzt.

0004 Uhr auf 600 m herangegangen und einen Torpedo mit den Einstellungen Fahrt 8, Lage 100° losgemacht. Ich stand selbst am Zielapparat, um auf jeden Fall eine Verwechslung der Dampfer zu vermeiden und erkannte ein im letzten Moment durchgeführtes Abdrehen des Dampfers zu spät, so daß der Torpedo vorn vorbei ging.

0010 Uhr auf denselben Dampfer einen Torpedo mit den Werten Lage 70, Fahrt 9 den 4. Torpedo losgemacht bei sehr

stark

stark schlingerndem Boot. Der Torpedo durchbrach mehrmals die Ober-
fläche und traf den Dampfer mittschiffs, der nach 2 Minuten aus-
einandergebrochen versank. Ein dahinterstehender Zerstörer, der von
achtern aufdampfte schoß Leuchtgranaten nach Nordosten, so daß er
sehr klar als Silhoutte zu erkennen war. S 28 lief hinter mir nach
Westen ab mit geringer Fahrt, so daß beide Boote nicht erkannt wur-
den. Den weiteren Weg blieb ich bei S 28 angehängt, um ihn, falls er
noch einmal zum Angriff käme, zu unterstützen.

Oberleutnant zur See.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2912/41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes "S 28" über die Unternehmung am 7./8.3.1941.

Am 7.3. um 2038 Uhr wurde die 2. Gruppe(S 28,S 27, S 29) ◻ 8412 entlassen. Marsch auf Rho auf Weg "Igel". Infolge falscher Kopplung stand die 2. Gruppe 2138 Uhr nicht auf Rho sondern ca. 3 sm nördlich davon. Ich steuerte daher unter Legen von Lotreihen mit Kurs 210°, 9 sm "Igel" an, als ich um 2248 Uhr zuerst einen, dann mehrere Schatten in Sicht bekam: Geleitzug 7633 l.o.E. mit NWlichem Kurs. Auf 15 sm gegangen, da die Schiffe nach einer Kursänderung schmale Silhouette zeigten.

2250 Uhr U.K.-Befehl an 2. Gruppe: Angriffserlaubnis.Boote standen bis zu diesem Zeitpunkt in Dwarslinie zu beiden Seiten "S 28". Ich ging mit wechselnden nordwestlichen Kursen und Fahrtstufen an das Ende des Geleitzuges, von dem ich ca. 8-10 Schiffe in 2 Kolonnen ohne achterliche Sicherung erkannte.

2330 Uhr 1 Torpedo auf achtertes Schiff der Stb.-Reihe bei Tonne 8 auf Igel. Treffer achtern. Eingestellte Werte: Fahrt 7 sm, Lage 130° geschätzte Entfernung 8 hm. Ich glaubte, bei der ausgezeichneten Sicht die Lage sicher schätzen zu können. Schiff sinkt zunächst über den Achtersteven langsam ab. Auf Rufen aus dem Wasser halte ich auf die Stelle zu, woher das Rufen kommt und übernehme 2 Mann der Besatzung des Dampfers "Corduff", 2345 Brt. Dem vollbesetzten Rettungsboot gab ich um 2358 Uhr Anweisung, die Küste in 230° 5 sm ab anzusteuern, da ich die an Bord befindlichen ca 20 Insassen nicht übernehmen kann. Kapitän und Offiziere befanden sich nicht im Boot. 0002 Uhr sinkt die"Corduff" vollends. Mein Abstand von der Untergangsstelle ca 100 m.

0003 Uhr auf Weg "Igel" mit zunächst 20, später 24 sm hinter Geleitzug hergefahren.

0018 Uhr Geleitzug in Sicht bei Tonne 8 B. Anlauf auf 5000 t Dampfer, als 0020 Uhr unmittelbar davor ein Dampfer detoniert. (Schuß von "S 29"). Ich erkenne unmittelbar hinter meinem Ziel einen Zerstörer mit geringer bis mittlerer Fahrt. Auf die Detonation des Torpedos beginnt der Zerstörer sofort L.G. zu schießen. Ich drehe nach NW ab. Als ich erneut zum Angriff ansetzen will, erkenne ich, daß die Dampfer(4 wurden beobachtet)und der Zerstörer nach Osten aufdrehen und außer Sicht kommen.

0032 Uhr "S 29" voraus in Sicht. Wegen ungenauen Standorts beider Boote in der Nähe von Haisborugh-Sand entschließen wir uns, zunächst nach Norden zu laufen, um wieder eine Tonne zu bekommen, und dann den Geleitzug bei Sigma abzufangen.

0220 Uhr bei Sigma. Auf "Igel" bis Tonne 8 C zurückgelaufen. Nichts gesehen.

0313 Uhr Rückmarsch wegen sich verschlechternder Wetterlage(0 4-5 auffrischend)angetreten.

Kapitänleutnant.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 9 12/41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes " S 101 " über die Unternehmung am 7./8.3.41.

Die 1. Gruppe der 1. S.-Flottille, bestehend aus den Booten S 39, S 26, S 101, S 102 sollte um 2230 Uhr auf Igel bei Punkt Rho auf Lauer liegen. Da auf S 39 eine Maschine unklar wurde, ging die 2. Gruppe nach Rho, während die 1. Gruppe bei Gamma blieb. Um 2038 Uhr wurde in L-gelb mit Westkurs der Punkt Gamma angelaufen. Durch Funksprüche war je ein Geleitzug nach Norden und Süden fahrend gemeldet. Nachdem kurz nach 2100 Uhr im Süden mehrere Torpedodetonationen gehört worden waren und reges L.C.-Schießen beobachtet wurde, meldete um 2133 Uhr die 3. S.-Flottille durch KR-Funkspruch: " Geleitzug bei Pi, Kurs Nord ". Die 1. Gruppe lief daraufhin in L-gelb mit 20 sm Fahrt nach ~~Osten~~ Norden, um auf den gemeldeten Geleitzug zu operieren.

Um 2228 Uhr wurden mehrere Schatten gesichtet, die als der von der 3. S.-Flottille gemeldete Geleitzug angesprochen wurden. Da die vorderen Dampfer des Geleitzuges schon stumpfe Lage hatten, ging ich nach SW und operierte auf den etwa 1800 B.R.T. großen Dampfer "Norman Queen", der am Schluß des Geleitzuges fuhr.

Um 2316 Uhr schoß ich mit Lage 70, Fahrt 6 einen Doppelschuß, Abkommpunkt Heck - Bug, ein Torpedo traf ziemlich weit vorn. Nach der Detonation sackte das Vorschiff sofort weg, der Dampfer schwamm jedoch noch auf seiner Ladung von Bauholz. Um die Vernichtung das Dampfers sicherzustellen, entschloß ich mich, einen Fangschuß zu schießen.

Um 2330 Uhr schoß ich mit Vorhalt 0° auf etwa 700 m den Stb. Torpedo. Beim Schuß krängte das Boot stark nach Bb., der Torpedo kam gekrängt ins Wasser machte ein Bajonett nach rechts und ging dicht hinter dem Heck des Dampfers vorbei.

Um 2335 Uhr machte ich den Bb. Torpedo über das Rohr los. Er traf hinter der Mitte. Der Dampfer brach auseinander, das Heck ging sofort unter, das Vorschiff stellte sich auf den Grund, so daß der Vorsteven etwa 5 Meter aus dem Wasser ragte. Es wurde beobachtet, daß ein Teil der Besatzung mit einem Boot zum Leuchtschiff Rho fuhr. Ich ging an das Wrack heran, um weitere Überlebende zu retten. Es befanden sich noch 2 Mann auf dem Wrack. Während ich die Sicherung übernahm, gelang es "~~U~~S 102 "

trotz

trotz des Seegangs und der herumtreibenden Holzladung, den Kapitän des Dampfers zu bergen.

Um 0044 Uhr wurde mit S 102, der noch 2 Torpedos hatte auf den mit Kr 2358 gemeldeten Geleitzug operiert.

Um 0130 Uhr stießen die beiden Boote südlich von Gamma auf den nach Süden fahrenden Geleitzug. S 101 lief ab, da sämtliche Torpedos verschossen waren. S 102 griff einen Dampfer an und versenkte ihn.

Während der begleitende Zerstörer L.G.-Granaten schoß, und die Boote ablaufen mußten, kamen die Boote außer Sicht. Durch U.K. wurde Treffpunkt an der Westgrenze des Warngebietes verabredet Durch einen Übermittlungsfehler liefen die Boote verschiedene Fahrtstufen und die U.K.-Verbindung riß ab.

Wegen starker See erst mit 20 sm, ab Ostgrenze Warngebiet mit 31 sm Rückmarsch nach Ymuiden.

Schirmer.

Oberleutnant zur See.

Zu Grunne Mapt O. Kdos. B.-Nr. 9 1 2 / 41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes " S 102 " über die Unternehmung am 7./8.3.41.

S 102 fuhr als takt.Nr. 4 im Verband der 1. S.-Flottille. Die Flottille war in 2 Gruppen eingeteilt. S 102 gehörte zur 1. Gruppe.

2010 Uhr U.K.-Spruch. 1. Gruppe L-gelb Keilformation.

2212 Uhr kamen mehrere Schatten voraus in Sicht. U.K.-Spruch ans Führerboot "Mehrere Schatten voraus". Schatten entwickelten sich als Dampfer von 2000-3000 t. Hinter den Schatten Zerstörersicherung.

2214 Uhr griff ich den ersten Dampfer an. Sicht war 2-3000 m. Ich schoß auf 1200 m. Gegnerfahrt 8 sm, Lage 80°. Fehlschuß.

2215 Uhr zweiter Schuß auf denselben Dampfer. Fahrt 6 sm, Lage 110°. Fehlschuß.

Nach den beiden Fehlschüssen setzte ich mich heraus um aufdampfen zu können. Beim erneutem Anlauf kam S 101 in Sicht, der denselben Dampfer angriff. Da S 101 günstiger stand, blieb ich gestoppt liegen, um S 101 nicht zu stören. S 101 traf kurze Zeit den Dampfer. Ich lief zu der Untergangstelle um Leute zu fischen. Von dem herumschwimmenden Holz hörte ich laute Rufe. Ich setzte zur Rettung an, was bei der Dünung und dem Holz für das Boot äußerst gefahrvoll war. S 101 übernahm auf meine Anfrage den Schutz. Durch geschicktes Manöverieren konnte ich mein Boot an den Mann heranbringen und ihn übernehmen. Es war der Kapitän von dem Dampfer "Norman Queen".

0010 Uhr meldet Führerboot "Geleit bei Gamma Kurs Süd".

Ich operierte mit S 101 auf den Geleitzug und bekam ihn um 0130 Uhr in Sicht, griff sofort an und schoß um 0131 Uhr einen Torpedo; aber der Torpedo bekam durch das Schlingen des Bootes ein Bajonett und ging vorn vorbei. (Wind O 5-6, Seegang 4).

0134 Uhr zweiter Schuß auf einen Dampfer von 6000 t. Gegnerfahrt 6 sm, Lage 80°; Treffer hinter dem Schornstein. Kleine Feuererscheinung. Dampfer sank innerhalb 2 Minuten.

0134 Uhr

0134 Uhr Schatten voraus. Wird als Zerstörer ausgemacht. Entfernung 600 m. Zerstörer schießt Leuchtkugel und eröffnet mit 10,5 cm und schweren Maschinenwaffen das Feuer. Gut liegendes Feuer. Mit westlichen und nördlichen Kursen abgelaufen.

0140 Uhr Zerstörer kommt nach Westen außer Sicht.

0141 Uhr Rückmarsch angetreten, da Torpedo verschossen.

0141 Uhr Kr abgegeben, ☒ 8412 Geleit Kurs Süd.

0606 Ymuiden fest.

Zeiss
Oberleutnant zur See.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 2 / 41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes " S 26 " über die Unternehmung am 7./8.3.41.

S 26 befand sich bei der aus vier Booten bestehenden 1. Gruppe, die in L-gelb mit H.F. den inneren Geleitzugweg ansteuerte. Gegen 2215 Uhr wurden voraus mehrere Schatten gesichtet, ein Geleitzug mit Kurs Nord. Da S 26 mit S 102 am linken Flügel weiter vorn stand, stoppte ich die Seitenmaschinen und griff mit 9 sm Fahrt an. Um 2222 Uhr drehte ich das erste Mal ab zum Schuß, doch das Abzuggestänge am Stb.-Rohr hakte, der Schuß fiel nicht. Als ich dann wieder auf Angriffskurs war, kam an Steuerbordseite schräg von achtern ein Torpedo des weit hinter mir stehenden Führerbootes als Oberflächenläufer. Ich habe gestoppt, der Torpedo lief 50 m vor meinem Bug zur anderen Seite hinüber. Da jetzt ein Dampfer stoppte, an dem die anderen vorbeizogen, habe ich auf diesen um 2226 Uhr mit Vorhalt 0° etwas vorn abgekommen geschossen. Tiefer Niedergang, großer Blasenfleck, keine Laufbahn vom gestoppten Boot zu sehen. Grundgänger. Darauf habe ich auf parallelem Kurs gedreht und um 2231 Uhr auf den inzwischen wieder mitlaufenden Dampfer aus Lage 110°, Fahrt 7 sm, Entfernung 800 m, den 2. Torpedo geschossen. Da 7 sm Fahrt doch etwas zu hochgegriffen schien, wurde achterer Mast abgekommen. Fehlschuß vorn. Darauf bin ich mit Mittelmaschine L.F. auf parallelem Kurs mitgelaufen um die Torpedos nachzuladen. Um 2237 Uhr habe ich dann aus einer Entfernung von 600 m mit Lage 0°, Fahrt 6 sm auf den letzten Dampfer des Geleitzuges, einen 5000 t großes beladenes Frachtschiff, den 3. Torpedo geschossen. Der Angriff war bemerkt, der Dampfer mußte gestoppt haben, Fehlschuß vorn. Ich bin nun auf drei Maschinen L.F. gegangen um wieder nach vorn zu kommen. Der letzte Dampfer schoß jetzt eine weiße Leuchtpatrone, während ich von den beiden vorletzten Dampfern mit M.G. beschossen wurde. Keine Treffer, das Feuer wurde dann wegen der Nähe des Feuerschiffes vor Halsborough-Gat, an das ich dicht herranging, eingestellt. So bin ich auf dem inneren Geleitzugweg erst nach NW entlanggelaufen und habe den letzten Dampfer wieder eingedampft. Dieser hatte sein Geschütz am Heck nicht besetzt, das Rohr nach achtern gerichtet. Um 2304 Uhr habe ich dann aus einer Entfernung von 500 m mit Lage 110°, Fahrt 8 sm den 4. Torpedo auf den letzten Dampfer geschossen, der mit erhöhter Fahrt den Anschluß an den Geleitzug suchte. Ich bin dann doch achterer Mast abgekommen,

der

der Torpedo lief gut, Fehlschuß vorn. Mit 9 sm Fahrt habe ich dann Smith Knoll angesteuert, als ich um 0023 Uhr auf dem mittleren Geleitzugweg mehrere Schatten sichtete. Es handelte sich um den nach Süden gehenden Geleitzug, der zu derselben Zeit von S 39 gemeldet wurde. Ich habe erst gestoppt, dann abgedreht, war aber bei dem Regenschauer mitten zwischen die sehr großen Dampfer geraten. Da dann im Westen zwei Bewacher in Sicht kamen bin ich mit hoher Fahrt zwischen den Dampfern mit Ostkurs hindurchgefahren und dann den Rückmarsch nach Ymuiden angetreten.

Oberleutnant zur See.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2912/41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes " S 27 " über die Unternehmung am 7./8.3.41.

Am 7.3. stand S 27 als takt.Nr. 2 der 2. Gruppe um 2248 Uhr mit Kurs 210° Bb. querab vom Gruppenführerboot als zwei größere Schatten an Bb. in Sicht kamen. Auf U.K.-Befehl wurden die Schatten mit Kurs 260°, Fahrt 15 sm/h vorausgenommen. Beim Abnahme der Entfernung wurden weitere Schatten an Stb. ausgemacht und als Geleitzug erkannt, der etwa Kurs 300° steuerte. 2250 Uhr Entlassung zum Angriff.

Da wir, wie ich inzwischen festgestellt hatte, das Ende des Geleitzuges vor uns hatten und das Rottenführerboot auf den am Schluß fahrenden Dampfer angesetzt hatte, ging ich hinter dem Führerboot herum auf Kurs 325°, Fahrt 15 sm/h, um an dem Geleitzug aufzudampfen. Von 2326 bis 2339 Uhr ging ich auf 5 sm/h Fahrt, da aus Richtung 280° wiederholt in unregelmäßigen Abständen Leuchtgranaten geschossen wurden, die Stb. voraus standen. 2340 Uhr drehte ich auf den Geleitzug zu. Beim Anlaufen stellte ich fest, daß ich durch die Fahrtverminderung vorher schon wieder zu weit achterausgesackt war und auch auf eines der Schlußschiffe des Geleitzuges nur mit stumpfer Lage zu Schuß gekommen wäre; außerdem standen weiter vorn die größten Dampfer.

Um 2348 Uhr drehte ich auf 340° und lief mit 15 sm/h, nachdem ich etwas abgesetzt hatte mit 20 sm/h vor. 2353 Uhr wieder zugedreht und mit 7 sm/h angelaufen auf einen beladenen 3500 t Dampfer. 2358 Uhr auf 8-900 m ein Torpedo unbemerkt geschossen, Vorhalt grün 13,5°, Torpedokurs 236°. Nach Beobachtung Fehlschuß vorn, die Gegnerfahrt war überschätzt.

Mit Kurs 345°, Fahrt 9 sm/h abgesetzt und um 0007 Uhr mit 285°, Fahrt 20 sm/h wieder vorgelaufen, währenddessen nachgeladen.

Um 0010 Uhr flacher Schatten in Richtung 220° als Zerstörer erkannt, der mit etwa 330° und mittlerer Fahrt östl. vom Geleitzug aufdampfte. Sofort zugedreht und mit Fahrt 9 sm/h nahm ich den Zerstörer voraus. Bevor ich jedoch auf Schußentfernung heran war, drehte er hart nach Bb. und lief mit hoher Fahrt ab.

Da ich in günstiger Position zu einem beladenen Tanker von ca. 6000 t stand, setzte ich mit 5 sm/h auf diesen an.

Bei

Bei Abnahme der Entfernung machte ich einen Dampfer aus, der in der Bb. Kolonne des Geleitzuges stand und von dem Heck des Tankers fast überlappt wurde.

0013 Uhr auf beide Fahrzeuge je einen Torpedo unbemrkt geschossen mit Vorhalt grün 9,5, Torpedokurs 205° bzw. 198°, Schußentfernung 600 bzw. 800 m. Abgedreht und gestoppt.- Nach 25 Sek. Treffer Vorkannte Maschine bei dem Tanker. Das Schiff brach in einer 100-150 m hohen dunklen Detonationssäule auseinander und sank sehr schnell. Kurz darauf Treffer am Heck des Frachters. Da dieser nur langsam über den Achtersteven sank, blieb ich in der Nähe gestoppt liegen, der Dampfer hatte 3000 t und war nicht ganz voll beladen.

Um 0025 Uhr, kurz vor Außersichtkommen des Geleitzuges, kam ein Dampfer von 2500 t hinter dem sinkenden Wrack in Sicht, der beim Passieren desselben stoppte bzw. stark Fahrt verminderte. 0027 Uhr auf Vorhalt gedreht und unbemerkt einen Torpedo geschossen auf 400 m mit Vorhalt grün 5,5 Torpedokurs 265°. Trotz der geringen Schußentfernung, die Ungenauigkeit der Schußunterlagen weitgehend ausgeglichen hätte, Fehlschuß. Nach Beobachtung der Blasenbahn, was einwandfrei möglich war, da das Boot kurz vor und kurz nach dem Schuß gestoppt hatte, ist anzunehmen, daß der Dampfer unterschossen worden ist. Diese Wahrscheinlichkeit wird noch dadurch erhöht, daß die Dünung beim Schuß von achtern setzte und der Dampfer unbeladen war.

Der beschädigte Dampfer sank inzwischen etwas schneller und war um 0030 Uhr bis Vorkannte Schornstein (mittschiffs) unter Wasser.

0032 Uhr Rückmarsch angetreten und 0615 Uhr Ymuiden festgemacht.

Oberleutnant zur See.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2 9 1 L/41

Gefechtsbericht
des
Schnellbootes " S 39 " über die Unternehmung am 7./8.8.41.

Marsch als Führerboot der 1. Gruppe in L-gelb-Keilformation auf Weg Igel zu, Kurs 270°, 20 sm.

2211 Uhr: Schatten voraus. 5 Frachtdampfer auf nördlichem Kurs. Anlauf auf den 2. Dampfer von links, Fahrt 9 sm. Da recht voraus ein anderes Schnellboot angreift und die Entfernung zum Dampfer noch sehr groß ist, beim Anlaufen 2 Dez nach Norden vorgehalten.

2221 Uhr: Auf Anweisung Fch. Doppelschuß aus etwa 2000 m Entfernung. Eingestellte Werte: Vg = 7 sm, γ = 80°. Das Ziel ist trotz der hellen Nacht im Zielapparat sehr schwer auszumachen, zumal das Boot stark schlingert. Schußabgabe deshalb erst nach mehrmaligem durchwandern. Abkommpunkte: linkes Rohr Heck, rechtes Rohr Bug. Am rechten Rohr versagt die elektrische Abfeuerung, mit Hand abgefeuert. Rechter Torpedo wird Oberflächenläufer, linker Fehlschuß.

Mit 9 sm neben Geleitzug hergedampft und nachgeladen.

2231 Uhr: Anlauf auf letzten Dampfer der Kolonne, Kurs 270°, 7 sm.

2238 Uhr: Auf Anweisung Fch. Doppelschuß aus etwa 2000 m Entfernung. Eingestellte Werte: Vg = 8 sm, Lage 65°. Ziel ist etwas besser auszumachen, das Abkommen aber wieder sehr schwierig, da Boot stark stampft und giert. Abkommpunkte wie beim 1. Anlauf. Beide Torpedos Fehlschüsse; Abkommfehler möglich, da kaum vermeidbar.

Wetter bei beiden Anläufen: ONO 3, Seegang 3, bedeckt, verdeckter Mond, Wassertiefe 30 m.

Zymalkowski

Oberleutnant zur See.

Skizze Nr. 2

1.) 3. Hkl. F4 M/h Luftg. C11

Eing. beim M. Wa.: - 7. AUG. 1941

Anlage zu Skizze Nr. 1 zu Gefechtsbericht vom 7.8.41

2.) MG a

3.) MG a Kr.

4.) Entfernungsangaben

5.) Bäcker 1. Hkl. aus Kr.

146

PG/71324

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE 16.3. - 31.3.1941.

Kr 9424

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Kemnade

Anlagen: 8 Wegekarten
3 Gefechtsskizzen

Begonnen: 16.3.41

Abgeschlossen: 31.3.41

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

Geheime Kommandosache!

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 8 Wegekarten.
3 Gefechtsskizzen

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41324/NiD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Begonnen: 16.3.41
Abgeschlossen: 31.3.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.41	Rotterdam	
1105		F.T. von F.d.T.: "1. S.-Flottille Ruhe, 2. und 3. S.-Flottille 1700 Uhr Sofortbereitschaft.
1200		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille 2200 Uhr Lauer 2 Boote bei "Rho", 3 Boote Qu. 8415 l.o. 2. S.-Flottille Lauer 1. Rotte bei "Pi", 2. Rotte bei Qu. 7693 r.m."
1225		F.T. von F.d.T.: "2. und 3. S.-Flottille Rückmarsch nach Mondaufgang nach eigenem Ermessen."
1553		F.T. von F.d.T.: "2. und 3. S.-Flottille kein Einsatz wegen Nebel."
17.3.41	Rotterdam	
1048		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille Ruhe, 1. S.-Flottille 1600 Uhr, 2. S.-Flottille 1700 Uhr Sofortbereitschaft."
18.3.41	Rotterdam	
0800		"S 54" Rotterdam ausgelaufen zum Marsch nach Wilhelmshaven. Boot macht große Motorenüberholung.
1234		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille 2300 Uhr Lauer 2 Boote zwischen "Sigma" und "Tau", 3 Boote südlich "Sigma". Rückmarsch entsprechend Helligkeit nach Mondaufgang."
1238		F.T. Kr.Kr. von"S 54":"Fliegerangriff Qu.8262"
1445		F.T. von"S 54": "Fliegerangriff 2 Bristol-Blenheim ohne Hoheitsabzeichen. Einem Bomberanflug mit 4 Bomben ausgewichen. Ein erfolgloser M.G.-Angriff. Ein Flugzeug erhielt Treffer. In N.W.-Richtung abgeflogen. 1200 Uhr Angriff beendet.
1530	Holländische Küste, Wind NNO, Stärke 2, Seegang 1 - 2, wolkenlos, sehr gute Sicht.	Mit "S 31, 61, 59, 60, 57" Rotterdam ausgelaufen. Bei"Braune-Bank-Tonne" wegen Maschinenausfall "S 57" gestoppt bis 1850 Uhr.
1830		Westgrenze Warngebiet passiert. Wegen Helligkeit Qu.8187 gestoppt.
2004		Fliegeralarm. Flugzeug überfliegt Flottille in großer Höhe mit Nordkurs. Boote anscheinend nicht erkannt.
2005		Detonation in 270° gehört.
2029		Fliegeralarm, wahrscheinlich einige Flugzeuge mit Westkurs.
2043		Marsch bei vorgeschrittener Abenddämmerung fortgesetzt.
2056		Detonation und Feuerschein in 240°.
2118		Feuerschein in 240°.
2120		Zwei Leuchtbomben in 120°.
2130		Scheinwerferleuchten in 220°."Weiße Blitztonne" Qu.7393 r.K.M. nördlich passiert. Ich habe die Absicht, von hier aus die Südost-Ecke des trapezförmigen Warngebietes im Qu.7356, 7359,
2148		

Datum und Uhrzeit
2200
2216
2217
2219
2227
2235
2250 bis 2338
2325
19.3.
0002
0008
0015
0050
0116
0206
0210
0237
0240
0247
0300
0310
0328

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		7364, 7367 anzusteuern und an der Südkante mit Westkurs und 28 sm Fahrt bis zur Länge von "Tau" zu laufen und von hier mit Horchfahrt die befohlenen Anfangsstellungen gruppenweise einzunehmen.
2200		Schnellbootsmotorengeräusche recht voraus in 270°. Nach Norden ausgeholt und gestoppt.
2216		Geräusche entfernen sich. Mit 9 sm Fahrt und 270° weitergelaufen, nach-dem um 2207 Uhr und 2212 Uhr recht voraus zwei Detonationen gehört und der Feuerschein beobachtet wurden.
2217		3 Leuchtbomben in 200°. Etwa 3000 m ab.
2219		Gestoppt. Leuchtbomben recht voraus genommen.
2227		Marsch fortgesetzt in "L-gelb". Roter Stern in 240°.
2235		Gestoppt, da Schnellbootsmotorengeräusche gehorcht werden und näher kommen. Mit 9 sm Fahrt in 270° weitergelaufen.
2250 bis 2338		Laufend Detonationen in 270 bis 300°, Bombeneinschläge an Land (Luftangriffe auf Hull).
2325		2. Rotte "S 60, S 57" entlassen auf "Milz" zwischen "Sigma" und "Tau".
19.3.41		
0002		Tonne "Tau" in Sicht. Da die Tonne in 350° peilt, festgestellt, daß Flottille auf einem Wege von 15 sm vom Strom 6 sm nach Süden versetzt worden ist.
		Mit "S 31, 61, 59" und Nordwestkurs auf "Tau" zugehalten, um von Haisborough-Sänden freizukommen.
0008		Meldet "S 60" 2 Zerstörer bei "Tau", die aber gleich wieder aus Sicht kommen.
0015	Engl. Küste vor	2 rote Leuchtkugeln in 270°.
0050	Cromer Qu.7383	Mit Süd-Südwestkurs Geleitzugweg über Qu.
	Wind Ost, Stärke 2,	7383 m.r. angesteuert.
0116	Seegang 1 - 2,	Rote Blitztonne Qu.7383 in Sicht. Gestoppt
	Sicht 2000 - 3 000 m,	auf "Igel", bis Qu.7386 r.u. vorgestoßen.
0206	dunkle, sternklare	Mit Horchfahrt auf "Igel" zurückgelaufen in
	Nacht.	Richtung "Sigma". Wiederholt gestoppt.
0210		Starkes Scheinwerferleuchten bei "Cromer".
0237		2 rote Leuchtkugeln in 240°.
0240		2 Schatten in Sicht in 45°. Es handelt sich um die 2. Rotte "S 60"und "S 57" bei "Tau".
0247		Nach Mondaufgang "Sigma" angesteuert, da die Nacht bei wolkenlosem Himmel wieder so hell wird, daß ein unbemerkter Angriff mit Aussicht auf Erfolg unmöglich ist.
0300		"Sigma" in Sicht.
0310		"Tau" angesteuert.
0328		Rückmarsch auf "Milz" bis Qu.8177 r.u..Festgestellt, daß alle Tonnen auf "Milz" östlich "Tau" einschl. Tonne 55a gelöscht sind.
		Smiths-Knoll-Nordtonne angesteuert, um guten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Abgangsort zu haben. Tonne ist auch gelöscht.
0840		Mit 28 sm Fahrt durch Warngebiet gesteuert.
1000		H. v. Holland einlaufend passiert.
1207		Rotterdam festgemacht.
		F.T. an F.d.T., Gruppe West: "Alle Boote bis 1000 Uhr ein. Wegen Helligkeit und mehrerer Flugzeuge in geringer Höhe, die anfangs für feindliche Schnellboote gehalten wurden, nördlich "Auge" nur mit 9 sm Fahrt gelaufen. Starke Stromversetzung nach Süden. Erst 2400 Uhr auf Position. Mit erster Rotte bis Qu.7394 l.o.E. vorgestoßen, dann "Sigma". Rückmarsch 0310 auf "Milz" bis Qu. 8177 r.m. Nichts gesichtet. 2. Rotte 0008 Uhr bei "Tau" 2 Schatten, anscheinend Zerstörer Kurs Ost, dann mit hoher Fahrt auf Nordwest-Kurs aus Sicht. Rückmarsch 0300 Uhr. Sonst nichts gesichtet. Sternklare Nacht, mehrere Leuchtbomben beim Anmarsch im Süd-Osten. Stark veränderte Tonnenlage auf "Milz". "
2o.3.41	Rotterdam	
13o1		F.T. von F.d.T.: "2400 Uhr rottenweise Lauer bei "Sigma" auf "Igel" und "Milz" . Rückmarsch 0500 Uhr."
1615		Mit "S 31, 61, 59, 6o" und "S 57" Rotterdam ausgelaufen.
1827	Holländische Küste, Qu.8548, Wind Nord-West, Stärke 2 - 3 , Seegang 1 - 2, starker Bodendunst, wolkenlos, Sicht 1 - 2 sm.	Fliegeralarm. M.G.-Schießen in 250° gehört. Kurz darauf ein Flugzeug, Typ "He 111" und deutsches Hoheitsabzeichen, über der Flottille in 1500 m Höhe. Wenige Sekunden später 2 - Bristol-Blenheim über den Booten. Aus dem M.G.Schießen schließe ich, daß ein kurzer Luftkampf stattgefunden hat.
1829		2 Bomben gefallen, 2oo m querab von "S 61" und "S 57".
1831		2 weitere Bomben gefallen, als Flugzeuge nochmals von Nordost anfliegen. Flugzeuge mit M.G. C 3o bekämpft. Nach Sichten der Flugzeuge verschiedene Kurse gesteuert.
184o		2 Bristol-Blenheim in 345°, kommen schnell wieder aus Sicht.
1932		"S 59" wegen Leck in Abt.I, die stark Wasser macht, entlassen. Ursache wahrscheinlich Bombendetonation 2o m hinter dem Boot in der Nacht vom 18. zum 19.3.41.
2053	Engl. Küste Qu.8172, Wind WSW, Stärke 3-4, Seegang 2, stark diesig dunkle Nacht, Sicht 1500 m.	Qu. 8172 r.o.E. Unterwasserberührung "S 31" und starker Schlag im Boot. U.K.-Befehl: "Hart Stb. Mine im Kielwasser." Nach etwa 15 - 2o Sek. Detonation mit hoher Wassersäule im Kielwasser der Flottille. "S 61" und "S 60" melden, daß sie auch Unterwasserberührung gehabt haben. "S 57" meldet Mittelmaschine und E.-Anlage ausgefallen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2115 2155		"S 6o" vorübergehend gesamte Beleuchtung ausgefallen. Marsch mit 2 Maschinen fortgesetzt. Treibmine an St.B. 5o m querab bei "S 31". "S 57" meldet, daß Mittelmaschine nicht wieder klar wird. "S 57" und "S 6o" entlassen mit dem Befehl, den Rückmarsch über Smith-Knoll-Nord Tonne anzutreten, um einen guten Abgangsort zu haben und nicht noch einmal über das Qu.8172 zu marschieren, zumal Niedrigwasser ist, eine Minendetonation erfolgte und 1 Treibmine gesichtet wurde. Mit "S 31" und "S 61" Marsch fortgesetzt nördlich "Auge" mit 28 sm Fahrt.
2245		Mit westl. Kurs und 9 sm Fahrt in "L.Gelb" Position 2 sm nördlich "Sigma" angesteuert, um von hier über "Sigma" auf "Igel" zu gehen. Starke Sichtverschlechterung.
2340		6 Leuchtgranaten an St.B. 400 m ab. Mündungsfeuer und Schatten nicht zu erkennen, da Sicht nur 300 - 400 m. Mündungsknall kommt von Süden. Nach St.B. abgedreht und mit A.F. auf nordöstlichem Kurse Südkante Warngebiet Qu.7359 angesteuert. Starker Artilleriebeschuß mit Seezielmunition, Flakgranaten und 4 cm Masch.-Waffen. Aufschläge liegen alle achteraus im Kielwasser.
2344		Weitere L.G.-Fächer achteraus im Westen 2000 m ab. Auf Ostkurs gegangen.
2350		Gestoppt, L.G.-Fächer im Westen. Annahme, daß die Zerstörer die Boote auf Grund Horchpeilung oder mehr noch durch Ortung mit einer Art Dete-Gerät erfaßt haben, zumal 1.) die Boote bei der geringen Sicht nicht gesehen sein konnten, 2.) das Feuer und die Leuchtgranaten im Anfang einigermaßen gut lagen und 3.) die Boote nach kurzem Ablaufen nicht mehr von den L.G!s erfaßt wurden.
2354		Weitere Sichtverschlechterung. "S 61" auf 200 m aus Sicht. Mit Hilfe der U.K. und kurzem Angehen der Mittelmaschine um 0020 Uhr "S 61" wieder angehängt. L.G.-Fächer in 23o und 32o °. Ich bin der Überzeugung, daß es sich wie bei der Unternehmung am 18. u. 19.3.41 um reine Zerstörer-Überwachung auf dem Geleitzugweg zwischen "Outer-Dowsing" und "Tau" handelt.
21.3.41		
0200	Engl. Küste vor Cromer Qu.7383,	Wegen der geringen Sicht unterlasse ich es, nach Westen auf den Geleitzugweg nördlich "Sigma" zu operieren und laufe unter vorsichtigem Gebrauch der Mittelmaschine zur Verminderung der Horchmöglichkeit des Gegners ab 0045 Uhr mit Südkurs zwischen "Tau" und "Sigma" hindurch auf das befohlene Qu.7383. Auf "Igel" bei roter Blitztonne Qu.7283 gestoppt. Durch Strom in Richtung Ost versetzt

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0400 0502	Wind West, Stärke 5, Auffrischend, Seegang 3, Sicht 500 bis 800 m.	Wiederholt mit M.K.F.Position verbessert. Position "Sigma" angesteuert. Wind und Seegang haben stark zugenommen, Sichtbesserung. Wolkenloser, sternklarer Himmel. Auf "Milz"nach Osten vorgestoßen, starke Stromversetzung nach Norden, sodaß weiße Blitztonne Qu. 7393 r.k.m. südlich in Sicht kommt.
0610 1100 1337	Wind Südwest, Stärke 7, Seegang 4 - 5, später Südwest 7-8, Seegang 5 - 6.	Position Tonne "Smith-Knoll-Nord" angesteuert und Rückmarsch angetreten. Mit "S 31" und "S 61" Rotterdam eingelaufen. F.T. an F.d.T., Gr.West: " Mit allen Booten bis 1100 Uhr ein. 2340 bis 2354 Uhr "S 31", "S 61" Qu.7359 l.u. mehrere L.G.-Fächer und gutliegendes M.G.-Feuer von 2 bei "Sigma" liegenden Zerstörern, wegen Sicht 500 bis 800 m Zerstörer nicht gesichtet. Beschuß vermutlich auf Grund Horchpeilung oder Art Dete-Gerät. Ins Warngebiet nördlich "Sigma" ausgewichen. 0025 Uhr erneuter Vorstoß auf "Milz" und "Igel" bis Qu.7383 m.u. Nichts gesichtet. Rückmarsch 0550 Uhr. "S 59" Qu.8424 wegen Leck Abt.I entlassen. Qu.8172 "S 31", "S 61" und "S 60" unter Wasser stehende Mine berührt, die 40 m achteraus von "S 57" detonierte. "S 57" Mittelmaschine und E-Anlage ausgefallen. Rotte "S6 o", "S 57" entlassen. Qu.8171 l.k. Treibmine gesichtet. Qu.8548 r.k.m. 2 Flugzeugangriffe Bristol-Blenheim mit 4 Bomben, Wind Südwest 7 - 8, Seegang 5 - 6. "S 59" bis 9.4. außer K.B. wegen kleiner Motorenüberholung. Kpt.z.S.
22.3.41 1249	Rotterdam	F.T. von F.d.T.:"1. S.-Flottille 6 Boote 2330 Uhr bis 0530 Uhr Lauer rottenweise auf "Milz" und "Igel" um "Sigma".
1316		F.T. von F.d.T.: "2230 Uhr Lauer 2. S.-Flottille auf "Milz" und "Igel" nördlich "Beta". 3. S.-Flottille südlich "Pi" auf "Igel"."
1335		F.T. von F.d.T.: "Wetterlage nach Westen zu verbessernd."
1700 1729		Die Wettervorhersage lautete: "Hoofden: Nordwest, später West 3 - 5, bedeckt, Nordteil wolkig, Sicht 3 - 5 sm." Mit "S 31, 61, 60 57" Rotterdam ausgelaufen. F.T. von F.d.T.:"Wenn Wetter zuläßt, ab 1730 Uhr Jagdschutz. Auf der Maas bis Ansteuerungstonne Hoek v. Holland 2 Me 109.
	Hoofden, Wind NW, Stärke 4-5, sehr grobe Dünung, Sicht 3000 m, diesig, bedeckt.	Obwohl vor der holländischen Küste Wind NW 4 - 5 und eine sehr starke Dünung aus NW setzte, auf Grund des F.T. 1335 Uhr vom F.d.T. "Wetterlage nach Westen zu verbessernd" Marsch fortgesetzt. Boote arbeiten schwer in der Dünung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1820		F.T. Kr.Kr. von F.d.T.: "Geleitzug 1725 Uhr Qu.7666 u.K.r." Dieser Geleitzug steht bei einer Kopplung mit 9 sm bereits um 2030 Uhr bei "Rho", sodaß er nur noch nördlich des Haisborough-Gat gefaßt werden kann.
1832		F.T.Kr.Kr. von F.d.T.:" 3. S.-Flottille neue Position auf "Igel" Qu.7383 m.u."
1859		F.T. von 1. S.-Flottille an F.d.T.: "1825 Uhr Qu.8519 m. Kehrtgemacht wegen See und Dünung.
1904		F.T. Kr.Kr. von F.d.T.:"Geleitzug hat 28 Dampfer, Tanker auf Innenseite. Vorn 2, hinten 1 Zerstörer.
1907		F.T. Kr.Kr. 2.S.-Flottille von F.d.T.: "Neue Position südlich "Rho" beschleunigt einnehmen. Nachzügler." Je westlicher die Flottille kommt, umso stärker wird die Dünung. Überkommendes Spritzwasser. Abkommen am Zielapparat nicht mehr möglich. Ich entschließe mich nach Kurserprobung mit verschiedenen Fahrtstufen zum Rückmarsch.
		Kehrtgemacht.
1940 2038		F.T. an F.d.T.: "1940 Qu.8541 1.K.m. wegen starker NW-Dünung kehrt.
2240		Mit allen Booten Rotterdam eingelaufen. Ich schlage vor, daß -wie im 2. Halbjahr 1940 - während der Unternehmung noch einmal ein Wetterbericht mit F.T. durchgegeben wird, weil es oft nur in See möglich ist, zu entscheiden, ob die vorgefundene Wetterlage mit der weiteren Entwicklung noch Einsatz zuläßt.
23.3.41 1130	Rotterdam	Kriegsmarsch F.T. von F.d.T.:"S.-Flottillen 23.3.41 kein Einsatz."
24.3.41 1207	Rotterdam	Kriegsmarsch F.T. von F.d.T.: "2. S.-Flottille 2300 Uhr "Igel" südlich Newarp Feuerschiff. Rückmarsch 05.00 Uhr."
1222		F.T. von F.d.T.: " 1. S.-Flottille 2400 Uhr je 1 Rotte "Igel"nördlich "Sigma", Qu.7382 r.m. Qu. 7359 l.u. Rückmarsch 0500 Uhr."
1235		F.T. an F.d.T.: "S 60" wegen Krankheit Kommandant nicht einsatzbereit. "
1236		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille 2400 Uhr 1 Rotte "Tau", 1 Rotte "Igel" Qu.7383 u.K. Rückmarsch 0500 Uhr."
		Wettervorhersage: Hoofden, NW 3-4, später rückdrehend über W auf S. Heiter, später Eintrübung von W. Sicht lo - 15 sm, abnehmend.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1607 1615		F.T. von F.d.T.: "Südliche Position besetzen." Mit "S 31, 57, 61" um 1615 Uhr Rotterdam ausgelaufen.
1900	Hoofden, Wind W. Stärke 4 - 5 , in Böen 6 - 7 , Seegang 3 - 4 , grobe Dünung, mäßige Sicht.	F.T. Kr.Kr. von F.d.T.: "3o Schiffe 4 Zerstörer 1800 Uhr bei "Alpha" nordgehend." Nach Kopplung mit 8 sm steht dieser Geleitzug um 2300 Uhr bei "Rho". Die Einnahme der Position Qu.7382 u.K. erscheint mir bei der Wetterlage kaum möglich. Da der Geleitzug um 2300 Uhr noch bei "Rho" zu erreichen ist und diese Position bis 2215 Uhr erreicht werden kann, Überlegung, daß es günstiger ist, wenn Flottille Position südl. "Rho"einnimmt, da 2. S.-Flottille zwischen "Texel-Feuerschiff" und "Rho" steht.
19o7		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille neue Position südlich "Rho", auf "Igel"223o Uhr anstreben.
1926		Tonne Braune Bank nicht gesichtet, da Flottille durch Seegang und Dünung stark nach Norden versetzt ist.
1935		Kurs 285° auf rote Blitztonne Qu.8412 m.u.
2o4o	Engl. Warngebiet, Qu.8421,Wind W., Stärke 6,Seegang 4, grobe Dünung, mäßige Sicht.	Wegen Helligkeit auf 24 sm Fahrt heruntergegangen.
213o		Anstatt roter Blitztonne"Smith-Knoll" wird weiße Blinktonne Qu.8177 r.u. gesichtet. Tonne angesteuert. Flottille ist durch Seegang und Dünung, wodurch Boote stark gierten, trotz Südstrom um 6 sm nach Norden versetzt worden.
2150		Kurs auf "Rho".
2212		L Gelb, Fahrt 9 sm.
2225		Tonne "Rho" gesichtet und angesteuert.
2245		Lauerstellung mit gestoppten Maschinen. Starke Sichtverschlechterung, Sicht 100 bis 200 m.
2247		"S 57" aus Sicht wegen U.K.-Versager. Es stellt sich heraus, daß der U.K.-Kanal 9 ungünstig ist.
bis 2325		Stromversetzung nach Norden. 2 Schatten in 270° , Zerstörer. Zerstörer mit Lage 7o und ganz langsamer Fahrt, drehen von Süd- auf SO-Kurs, ohne die Boote gesehen, aber mit Sicherheit geortet zu haben. Keine Schußmöglichkeit, da Zerstörer nur als sehr schwache Schatten auszumachen und schnell aus Sicht kommen. "S 61" meldet, daß es die Fühlung verloren hat, obwohl es nur 100 m an St.B. vom Führerboot steht. "S 31" geht mit 5 sm kurz an und sichtet "S 61" etwa 5o m an Stb. U.K.-Befehl: "Boote auf Nordkurs legen!" Ich gab diesen Befehl auf Grund meiner Erfahrungen bei der vorhergegangenen Unternehmung, weil ich der festen Überzeugung war, daß die Boote von den Zerstörern mit einem Ortungsgerät erfaßt sind und die Zerstörer aus dem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		günstigeren dunkleren Seehorizont im Osten wieder erscheinen würden, zumal den Booten dann der Rückweg nach Osten erschwert würde. Die beste Möglichkeit zum Ablaufen bestand in Richtung auf die Sände "Winterton-Ridge" im Norden. Ich ließ weiterhin verschärften Ausguck nach Osten halten.
2249		3 Schatten mit Lage Null, weißschäumender Bugsee und Schornsteinfunken Stb.querab in n.w. 80 - 100° in Rammposition. U.K.-Befehl: "Zerstörer im Ost, A.K. voraus, Nordkurs!"
2350		"S 31" läuft mit A.K. unter Nebelverwendung auf Nordkurs, "S 61" auf Westkurs ab, worauf die Zerstörer auch schon durch das Kielwasser brechen. Sie sehen die Boote wahrscheinlich erst jetzt und eröffnen das Feuer mit Fla-Maschinenwaffen und L.G.'s. Beide Boote stehen klar im L.G.Fächer und werden besonders mit Maschinenwaffen stark beschossen. "S 61" kommt aus Sicht und dreht über Süd- auf Ostkurs. Die Zerstörer konzentrieren ihr Feuer stark auf "S 61".
		Um 0000 Uhr hat "S 31" die Zerstörer abgeschüttelt und erkennt nunmehr 2 Zerstörer in ihrem eigenen L.G.-Fächer auf Ostkurs mit starker Rauchfahne auf etwa 4000 m. Ich hole mit 28 sm Fahrt nach Westen aus und gehe auf Südkurs, um die artilleristische Bindung der Zerstörer für einen Angriff auszunutzen.
25.3.41		
0010		Der L.G.Fächer ist erloschen, Zerstörer sind auf etwa 3000 m aus Sicht. Da ein weiterer Vorstoß zum Angriff unmöglich ist, gehe ich mit 9 sm Fahrt zur Blinktonne im Qu.8177 r.u., um mit "S 61" zu sammeln, was ich mit U.K. befohlen hatte. Wiederholte U.K.-Anfragen bei "S 61" ergaben, daß auf dem Boot alles klar ist. Absicht, nach dem Sammeln wieder nach "Rho" zu gehen, um Geleitzug zu fassen. Bei den Zerstörern handelte es sich um reine S.-Bootsüberwachung. Von "S 57" nichts mehr gehört, deshalb F.T.: "Frage, alles Klar."
0058		Qu.8177 r.u. gestoppt.
0115		Zerstörer Stb. querab, Entfernung etwa 100 m, in Lage 90 mit ganz geringer Fahrt in Sicht. Boot liegt auf Ostkurs, Mit 9 sm Fahrt angedreht auf Nordkurs und nach 10 Sek. auf A.K. gegangen.
0118		Zerstörer eröffnet Feuer mit L.G.'s und hat Boot gut erfaßt. Beschuß mit 12 cm Seezielmunition und 4 cm. Aufschläge 50 - 100 m Bb. querab und achteraus.
		Ich bin der festen Überzeugung, daß das Boot vom Zerstörer um 0115 Uhr nicht gesehen worden ist, was auch dadurch bestätigt wird, daß der Zerstörer nicht sofort das Feuer eröffnet.
		Als der Zerstörer auf Nordkurs liegt, drehe ich auf Ostkurs ab unter Nebelverwendung. Der

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nebel liegt und deckt bei der Windrichtung aus West gut.
0122		Kurz vor 0122 Uhr Mündungsfeuer aus NW., anscheinend ein weiterer Zerstörer.
0124		Boot wird von erneut geschossenem L.G.-Fächer in 180° 1000 m ab nicht mehr erfaßt.
0125		Feind hat Feuer eingestellt. Mit NO- und Ostkurs Rückmarsch angetreten.
		F.T. an "S 61": "Rückmarsch einzeln." "Zerstörer Qu.8177".
0128		Da "S 57" nicht mit F.T. meldet, nochmals F.T.: "S 57" Standort melden."
0135		F.T. von "S 57": "Alles klar, trete Rückmarsch an."
		Der Wind hat auf SSW gedreht, Stärke 6 - 7, Seegang 5. Starkes Meeresleuchten. Boot arbeitet stark, liegt aber bei der Quersee verhältnismäßig trocken.
0550		Nordansteuerungstonne H.v.Holland in Sicht. Trotz F.T.Anforderung Maßnahme 2 Stunden vorher brennt H.v.Holland nicht.
Bis 0645		Auf und ab gestanden, dann bei Dämmerung eingelaufen.
0900		Rotterdam festgemacht.
1045		F.T. an F.d.T., Gr.West: " Bis 0900 Uhr mit allen Booten ein. 2230 Uhr bei "Rho". Rammversuch dreier Zerstörer bei Sicht 100 m auf gestoppt liegende Boote auf 50 m ausmanöveriert. "S 61" 20 Minuten heftig beschossen. "S 31" Qu. 8177 r.u. erneut gejagt und beschossen. Rückmarsch 0140 Uhr. Boote wurden einwandfrei durch Ortung Art Dete-Gerät erfaßt.

Erfahrungen:

Die Nacht war infolge Diesigkeit so dunkel und unsichtig, daß die Boote "S 61" und "S 57" auf 100 m und weniger teilweise aus Sicht waren. Infolge der schlechten Sicht konnten die Zerstörer beim ersten Mal erst auf geringste Entfernung gesehen werden. Die Boote selbst sind von den Zerstörern nicht gesehen, jedoch mit Sicherheit von einem Ortungsgerät erfaßt worden, mit dessen Hilfe die Zerstörer nach etwa einer Stunde den Rammversuch auf die gestoppt liegenden Boote durchführten. Eine Ortung auf Grund von Horchpeilung kommt nicht in Frage, da die Boote seit 1 Stunde völlig gestoppt hatten.

Die Zerstörer setzten sich durch Umgehung der Boote im Osten in die taktisch günstige Stellung, um die Boote auf die engl. Küste zu jagen.

Das Wiederauffinden von "S 31" im Qu.8177 r.u. durch einen Zerstörer, der mit 3 - 5 sm Fahrt 100 m Stb.querab auf Parallelkurs in Sicht kam, kann nicht zufällig sein, da das Führerboot seit 1 Stunde gestoppt lag.

Es muß eine Art Dete-Gerät auf den engl. Zerstörern vorhanden sein, das auf Entfernungen unter etwa 500 m nicht mehr anzeigt, denn sonst hätten die Zerstörer in beiden Fällen sofort das Feuer eröffnet. Im zweiten Falle vergingen 3 Minuten vom Sichten des Zerstörers bis zum Feuereröffnen.

Durch das Vorhandensein eines Ortungsgerätes beim Gegner ist

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		für die S.-Boote eine neue Lage geschaffen.
	Die Lauerstellung ist	nicht mehr die Grundlage für den unbemerkten
	überraschenden Angriff.	Besonders in dunklen Nächten mit einer Sicht
	unter 500 m ist m.E.	die Grenze der Verwendungsfähigkeit der S.-Boote
	solange gegeben, bis	die S.-Boote selbst mit dem Dete-Gerät ausgerüstet
	sind und sich hierdurch	vor unbemerkten Überfällen durch die Zerstörer
	schützen können.	
1225		F.T. von F.d.T.: "S.-Flottillen kein Einsatz."
		Kommt nicht
26.3.41 0908	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: "Wegen Wetterlage kein Einsatz."
		Kommt nicht
27.3.41 1118	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
		Kommt nicht
28.3.41	Rotterdam	
1230		Wettervorhersage Hoofden: "Südwest später Süd 3 - 4 , bedeckt, Regen, mäßige Sicht.
1257		F.T. von F.d.T.: "3. S.-Flottille 0100 Uhr Lauer im Aufklärungsstreifen auf Geleitzug Qu.7354.
1312		F.T. von F.d.T.: "2. S.-Flottille 0100 Uhr Lauer auf "Igel" Qu.7669.
1320		F.T. von F.d.T.: "1. S.-Flottille 0100 Uhr Lauer auf Geleitzug, 2 Rotten im Aufklärungsstreifen Qu.7343, 3 Boote 3 sm nördlich.
1329		F.T. von F.d.T.:"Westhälfte Hoofden bessere Sicht. Rückkehr in der Morgendämmerung nach eigenem Ermessen.
1420		Wettervorhersage Boulogne: "Östl. Kanal 1100 Uhr. Wind SW 1-2, Seegang 2, Sicht 4 sm."
		Wettervorhersage H.v.Holland: "Südöstl. Winde, später auf Süd bis SW drehend, Stärke 3 - 4. Bedeckt mit Regenfällen, später aufreißende Bewölkung und vereinzelt Schauer. Sicht zunächst unter 1 sm, stark dunstig, später vorübergehend verbessernd auf 3 sm, frühmorgens örtlich Bodennebel. See 2, schwache Dünung aus SW."
		Obwohl bereits auf der Maas Nebel herrscht und die Sicht 100 - 1000 m beträgt, laufe ich aus, um später in See meine Entscheidung über Durchführung der Unternehmung zu treffen.
1615		Mit "S 31, 61, 60, 57" ausgelaufen.
		Bereits bei der Ansteuerungstonne sind alle

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boote aus Sicht, die nur 3o - 5o m beträgt. In der Hoffnung, daß der auffrischende N.W.-Wind den Nebel weiter westlich nach Osten treibt, entschließe ich mich auch auf Grund des F.T. vom F.d.T. um 1329 Uhr zum Weitermarsch. Nebelfahrt mit 28 sm. Hintermann nicht zu sehen, Boote steuern nur nach dem Kielwasser. Nachdem im Qu. 8438 bei "Braune Bank" vorübergehende Sichtbesserung auf 800 m ist, wird es vor der Ostkante des Warngebietes wieder stark neblich, Sicht 5o - 100 m.
2o37	Hoofden Qu.8189, Wind NW, Stärke 6 - 7, Seegang 3, Nebel, Sicht 5o - 100 m.	Da der Nebel weiter anhält, entschließe ich mich zum Abbrechen der Unternehmung und mache im Qu. 8189 kehrt. Trotzdem es stark aufgebrist hat auf Windstärke 6 - 7 aus NW, ist der Nebel nicht geringer geworden.
2245		An die Küste herangeleitet.
2325		Vor Scheveningen auf lo m Wasser geankert. Bei dem aufkommenden schweren Wetter lagen die Boote bei 4o m Kette - Seegang 3 - einigermaßen gut.
29.3.41		
0121		F.T. an F.d.T.: "Wegen Nebel Qu.8189 kehrt. 233o Uhr vor Hoek geankert."
0700	Holländische Küste. Wind W, Stärke 6-7, Seegang 4-5,	Trotz Nebels und nicht vorhandener Einlaufmöglichkeit wegen Nebel müssen Boote Anker auf gehen, da Wind und Seegang zunehmen.
0930	Nebel.	Alle Boote Rotterdam fest.
1011		F.T. an F.d.T., Gr.West: "093o Uhr alle Boote ein. Nebelmarsch mit 28 sm. Nach vorübergehender Sichtbesserung bei "Braune Bank" wieder Nebel. Qu.8189 kehrtgemacht.
1254		F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
3o.3.41	Rotterdam	
1109		F.T. von F.d.T.: "1.,2.,3. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage.
31.3.41	Rotterdam	
1227		F.T. von F.d.T.:"1.,2.,3.S.-Flottille 18oo Uhr Sofortbereitschaft.
1315		Kr.Fernschreiben von F.d.T.: "Für heutigen TMB-Einsatz gilt folgende Weisung: Da Wirkung TMB Einsatzes bis zu 2o m Wassertiefe beschränkt bleibt, wird für Verseuchung auf Wassertiefen unter bezw. um 2o m zunächst zu-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1450		gewiesen: 2 S.-Flottille Gebiet um "Gross Sand" (Um "Pi"), 3. S.-Flottille die Bänke zwischen "Haiborough Sand" und "Hammond Knoll". Grundlegender Mineneinsatzbefehl folgt. F.T. von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterentwicklung.

Kriegsmesser

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich): in Kiel. Für Nordseebereich): in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

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

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

der

2. Rotte: "S 6o" und "S 57".

Rottenführer: Oberleutnant z. See W u p p e r m a n n

Anlagen: Wegekarten.

Begonnen: 18.3.41
Abgeschlossen: 21.3.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.3.41	Engl.Ostküste, NNO 1-2, See schwach, Dünung. Mäßige Sicht.	Die 2. Rotte ist im Flottillenverband ins Operationsgebiet marschiert. Sie hat die Aufgabe, ab 2300 Uhr Position zwischen "Sigma" und "Tau" zu halten. Rückmarsch entsprechend Helligkeit nach Mondaufgang.
2325		Die Rotte wird entlassen.
2350		"Tau" kommt in r.w. 300° in Sicht.
		Suppmann
19.3.41		
0005	Engl. Ostküste, Ost 1, mittlere Sicht, dunkle klare Nacht.	Sichte an Stb.querab 2 Schatten, Bug rechts. Drehe sofort darauf zu und stoppe - befehle dasselbe für "S 57"-.
0007		Mache Schatten als Zerstörer aus, Entfernung etwa 2000 m, diese drehen mit hoher Fahrt (starke Rauchfahne) auf uns zu, obwohl wir gestoppt liegen. Befehle "N 8, Fahrt 9 sm."
0008 - 0010		Verliere Zerstörer aus Sicht.
0116		Mache erneut kehrt und hole nach Nord-Osten aus, um Zerstörer zu suchen. Sichte nichts mehr. Vermute, daß Zerstörer bei Überwachungstätigkeit waren und zufällig bei uns (um 0108 Uhr) kehrt machten. Kann bei der noch herrschenden Dunkelheit der Nacht nicht mit mehr Fahrt als 9 sm nachstoßen.
0215		Mondaufgang.
0300	Mondhelle-, gutsichtige Nacht.	Trete wegen Helligkeit Rückmarsch an.
0800		
0856	Rotterdam	Hoek van Holland einlaufend passiert. 2. Rotte festgemacht.
		Suppmann
20.3.41	Engl. Ostküste, WSW 3, See 1-2, diesig, dunkle Nacht.	
2155		2. Rotte marschiert im Flottillenverband ins Operationsgebiet. Muß aber 2155 Uhr entlassen werden (Rückmarsch), da "S 57" einen nicht in See zu behebenden Maschinenschaden hat. Um die bei der sehr dunklen Nacht günstigen Schußaussichten nicht ganz ungenutzt zu lassen, marschiere ich mit der Rotte auf dem Bewacherweg nach Süden.
		Auch erschien mir ein sofortiger Rückmarsch 1.) wegen des Niedrigwassers und 2.) wegen der Minendetonation und der Treibmine auf dem Hinmarsch unzweckmäßig. Es brist im Laufe des Marsches, Fahrt 9 sm, laufend auf.
		Suppmann
21.3.41	Engl.Ostküste, SW 4, See 2-3, schlechte Sicht.	
0050		Gebe meinen Plan, bis zur Tonne bei Punkt "Gamma" vorzustoßen auf und trete endgültig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0300	Starkes Meeresleuchten. SW 6, See 4 - 5.	den Rückmarsch an. Fahrt 19 sm. Mache F.T. an "Adolf Lüderitz": "Ab 0430 Uhr Maßnahme." Kann die Maßnahme, obwohl Rotte richtig steht, wegen des dauernd überkommenden Wassers erst spät (0600 Uhr) erkennen und einlaufen.
0600	Süd-West 7, Seegang 5	Einlaufend passiert.
0714	Hoek van Holland	2. Rotte fest.
0811	Rotterdam	F.T. an F.d.T., Gr.West, Chef 3. S.-Flottille: "0815 Uhr "S 60" und "S 57" Rotterdam ein. Qu. 8171 1.K.M. wegen Maschinenschaden "S 57" kehrt. Rückmarsch über Qu. 8412. Südwest 7."

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

An B o r d , den 31. März 1941.

Kapitänleutnant

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

Begonnen:

Abgeschl.

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

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3. u. 17.3.	Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse. Dignus
18.3. 0800	Rotterdam	" S 54 " Marsch nach Wilhelmshaven zum Motorenwechsel.
1230	Quadrat 8262	" S 54 " Fliegerangriff, Bomben ausgewichen. 12 M.G.-Treffer im Boot, dadurch sämtliche Treiböltanks St.B. beschädigt, Treibölverluste.
1530	Rotterdam	" S 31 ", S 61, S 59, S 60, S 57 ausgelaufen.
1830		" S 57 " vorübergehend Luft in der Treiböldruckleitung Mot. m.
1850		Nach Entlüftung S 57 Mot. m. wieder klar. Dignus
19.3.		
1000	Rotterdam	" S 31 ", S 61, S 59, S 60, S 57 eingelaufen. Dignus
20.3.		
1030	Rotterdam	" S 34 " Probefahrt. Mot. St.B. bei n =1200, Mot. Bb. u. m. bei n = 1400 starke Ölverluste bei den Kupplungsrollen der Getriebe (s. auch Stör.-Meldung S 60 4 A.). Nach Abflanschen der Getriebeentlüftung von der Kurbelbilgenentlüftung vorübergehende Veringerung des Ölverlustes. Ich lasse für sämtliche Getriebe eine eigene Entlüftungsleitung einbauen.
1615		" S 31 ", S 61, S 59, S 60, S 57 ausgelaufen.
1932		" S 59 " wegen Leck Abtlg. I entlassen. Ursache wahrscheinlich Bombendetonation 20 m hinter dem Boot in der Nacht v. 18. zum 19.3. Boot war am 19.3. zur Kontrolle eingedockt worden und die Stopfbuchsen der Stauruder neu verpackt. Keine Leckursache dabei festgestellt. Bei stilliegendem Boot dringt kein Wasser ein. Während Dockzeit bei Motorenüberholung werden Staukörperstopfbuchsen im Bootskörper neu verpackt, da ich annehme, daß durch die Bombendetonation die Staukörperstopfbuchse Lose bekommen hat und durch den Fahrtstromdruck bei hoher Fahrt durch den entstehenden Zwischenraum Wasser in das Boot dringt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2053	Quadrat 8172	Minendetonation im Kielwasser der Flottille. Dadurch teilweiser vorübergehender Ausfall der Beleuchtung des Standes durch Ausfall der Sicherungen bei den beiden letzten Booten " S 57 " und " S 60 ". " S 57 " erneuter Ausfall Mot.m. durch Undichtigkeit des Entlüftungsanschlusses einer Brennstoffpumpe, dadurch Eindringen von Luft in die Brennstoffleitung. Ausgewechselt gegen Brennstoffpumpe S 59.
21.3. 1100	Rotterdam	" S 31 ", S 61, S 60, S 57 eingelaufen. Beginn Motorenüberholung " S 59 ".
22.3. 1700	Rotterdam	" S 31, S 61, S 60, S 57 ausgelaufen.
2240	Rotterdam	" S 31, S 61, S 60, S 57 eingelaufen.
23.3.		Kein Einsatz.
24.3. 1030	Rotterdam	" S 58 " Probefahrt nach Motorenüberholung. Boot einsatzbereit.
1615		" S 31 ", S 57, S 61 ausgelaufen.
25.3. 0900	Rotterdam	" S 31 ", S 57, S 61 eingelaufen.
26.3. bis 27.3.	Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.3. 1615	Rotterdam	Probefahrt " S 34 " nach Einbau Getriebeentlüftung. Keine Ölverluste. Boot einsatzbereit. " S 31 ", S 61, S 60, S 57 ausgelaufen.
29.3. 0930	Rotterdam	S 31, S 61, S 60, S 57 fest.
30.3. u. 31.3.	Rotterdam Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen :

Kptlt. u. Flottillenchef

gez.:

Kpt. Flugz. (Ing) u. Bootsbesatzung F.d.T.

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

Kriegstagebuch des

S.-Belgleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3.S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes

Angefangen: 16.3.41

Abgeschlossen: 31.3.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.41	Rotterdam Lekhafen	Sonntagsdienstplan Flo.-Chef-Musterung, Gemeinschaftsempfang.
17.3.	"	Divisionsdienst, Gefechtsdienst
18.3.	"	Divisionsdienst, Arbeitsdienst, Sport
2145-2200	"	Flakalarm
2200-2225	"	"
2235-2245	"	"
19.3.	"	Divisionsdienst, Zeugdienst
2143-2148	"	Flakalarm
2205-2230	"	"
2303-2310	"	"
20.3.	"	Geschützreinigen, Arbeitsdienst, Sport
21.3.	"	Arbeitsdienst, Schiessen (Gew. 98)
22.3.	"	Reinschiff, Singen, Zeugdienst
23.3.	"	Sonntagsdienstplan
2203-2208	"	Flakalarm
24.3.	"	Divisionsdienst, Sport
25.3.	"	Divisionsdienst, Sport
26.3.	"	Arbeitsdienst, Zeugdienst
27.3.	"	Gefechtsdienst, Geschützreinigen
2150-2225	"	Flakalarm
2230-2240	"	"
2252-2300	"	"
2320-0015	"	"

28.3.

29.3.

30.3.

31.3.
2207-
2220

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.3.	Rotterdam Lekhafen	Divisionsdienst, Vorbreitungen zum Reinschiff
29.3.	"	Reinschiff, Sport, Zeugdienst
30.3.	"	Sonntagsdienstplan
31.3.	"	Arbeitsdienst
2207-2220	"	Flakalarm

J. V.
Schipmann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
		des Schnellbootsbegleitschiffes „Adolf Lüderitz"
		Abschnitt: Maschine
		Leitender Jngenieur: Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 16.3.1941.
		Abgeschlossen: 31.3.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.1941 - 31.3.1941.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Oblt.z.S.u.Komdt.i.V.

Anlage zu 3.S.Fl.B. Nr. ~~Gdn~~ 634 vom 8.4.41

Dat	In Dienst	Ausser K.B.	Einsatzbereite Boote
16/3.	7	2	5
17.	7	2	5
18.	7	2	5
19.	7	2	5
20.	7	2	5
21.	7	3	4
22.	7	3	4
23.	7	3	4
24.	7	3	4
25.	7	3	4
26.	7	3	4
27.	7	3	4
28.	8	3	5
29.	8	2	6
30.	8	2	6
31.	8	2	6

Geheime Kommandosache

Den 26. April 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

Zu den Vorstößen wurde bei Vorlage der Gefechtsberichte und im Kriegstagebuch Stellung genommen.

Im Einzelnen:

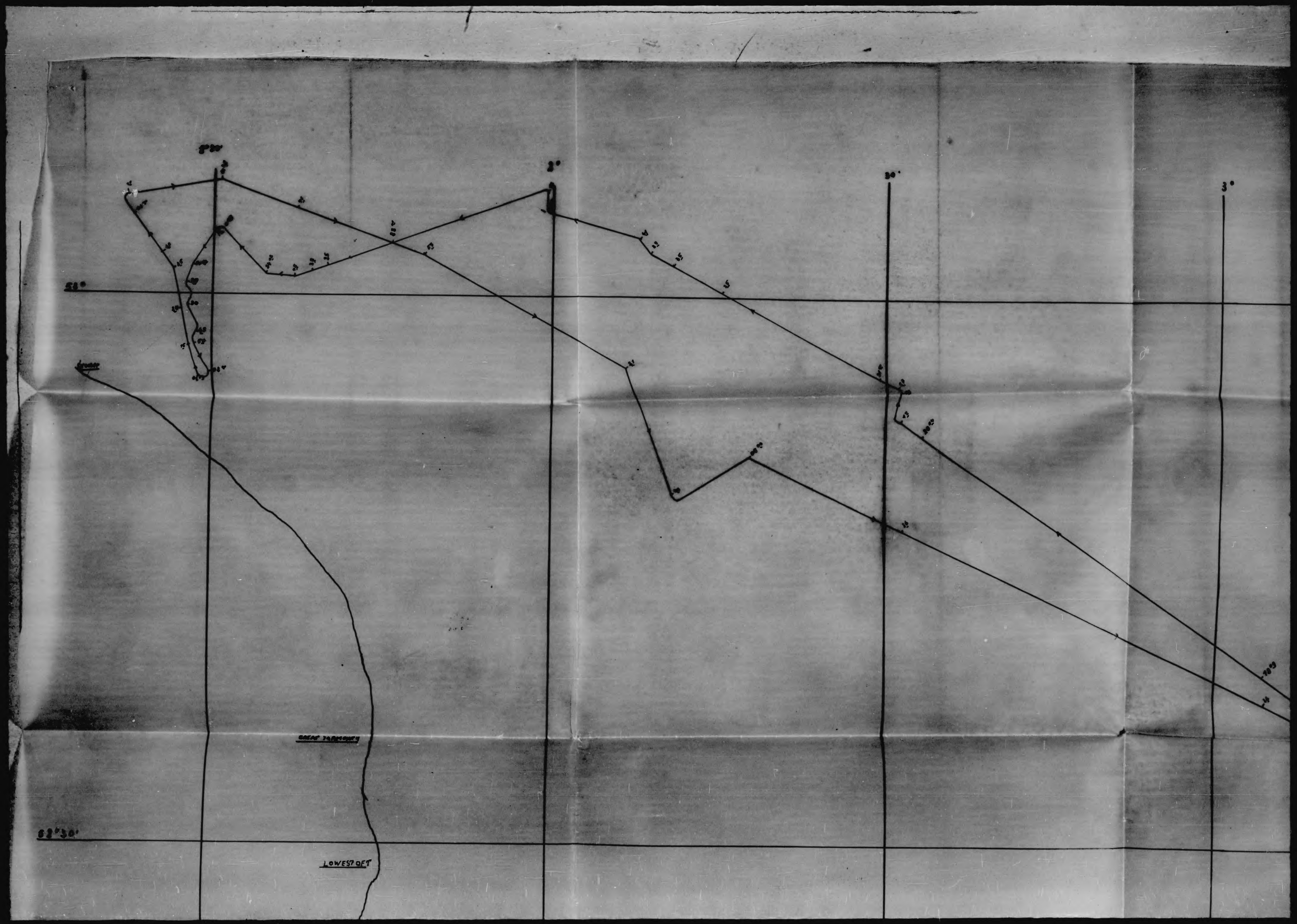
1. Zu Seite 286 20.3. 2350 Uhr:
und Seite 291 "Erfahrungen":

Zur Frage des Vorhandenseins von Dete-Geräten auf brit. Zerstörern wurde gesondert Stellung genommen. (F.d.T. g.Kdos. 615 Al vom 5.4.41.)

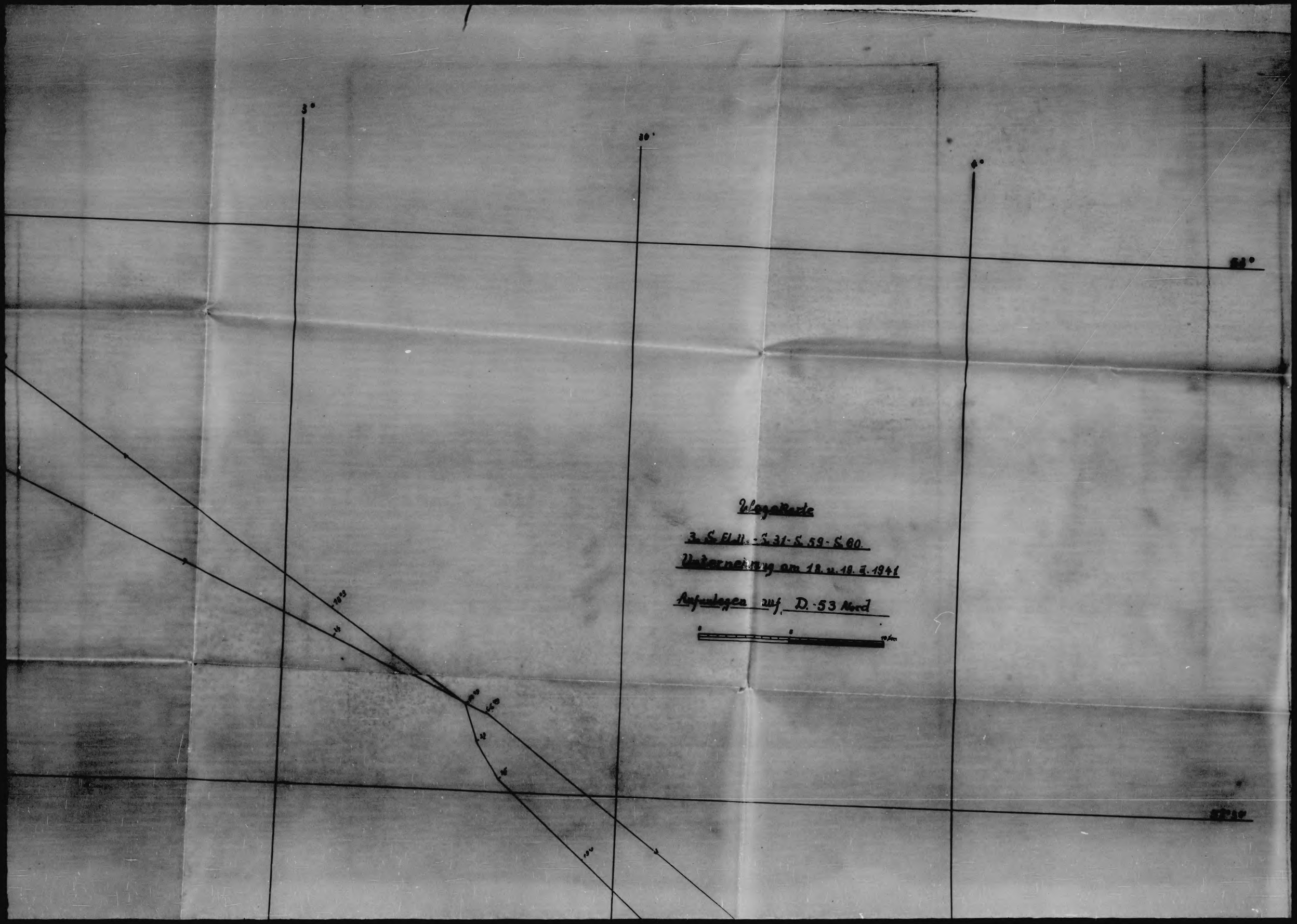
2. Zu Seite 285 20.3. 2053 Uhr:

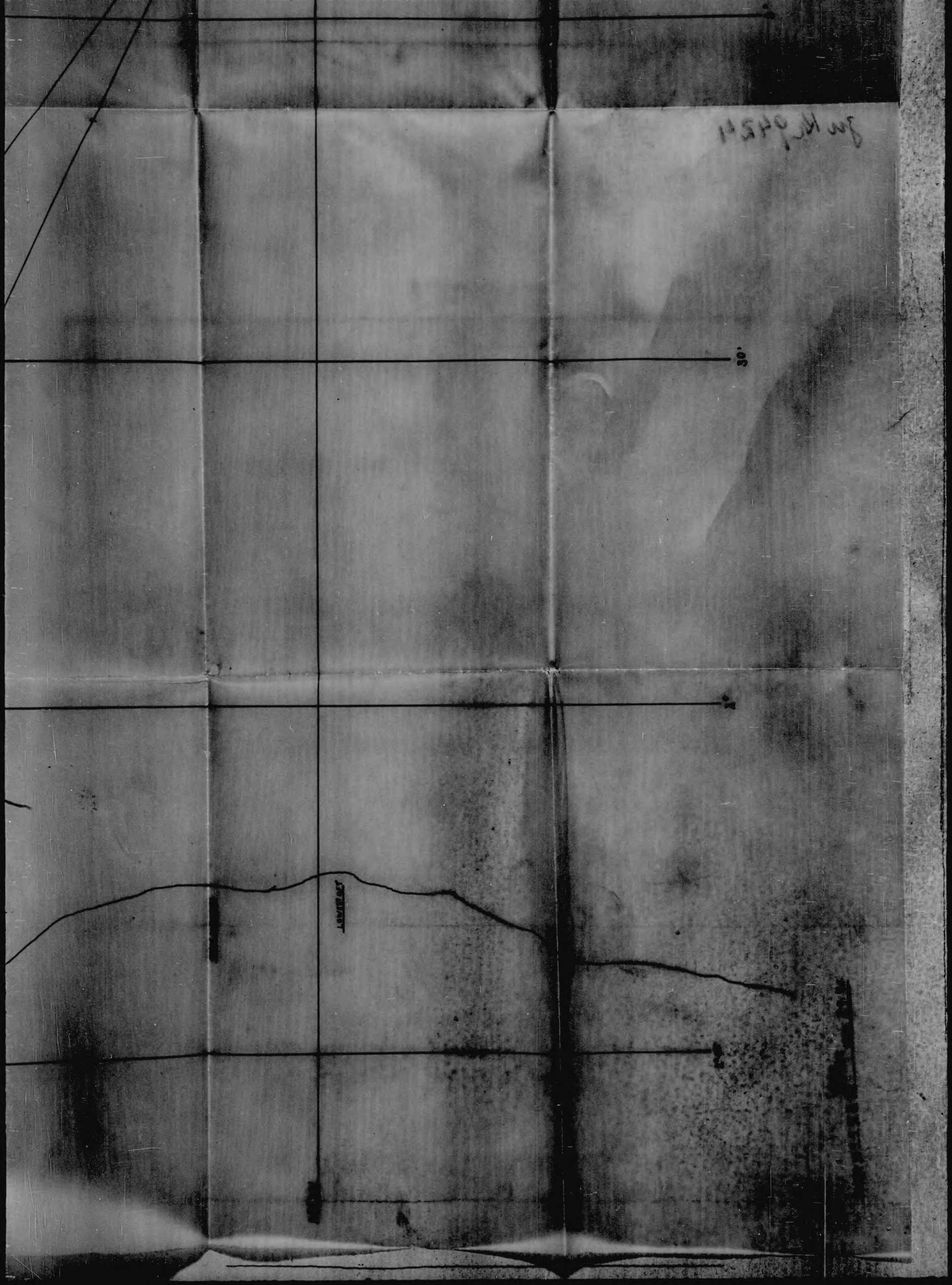
Das Quadrat 8172 r.o.E. ist inzwischen als für Schnellboote minengefährlich gesperrt worden.

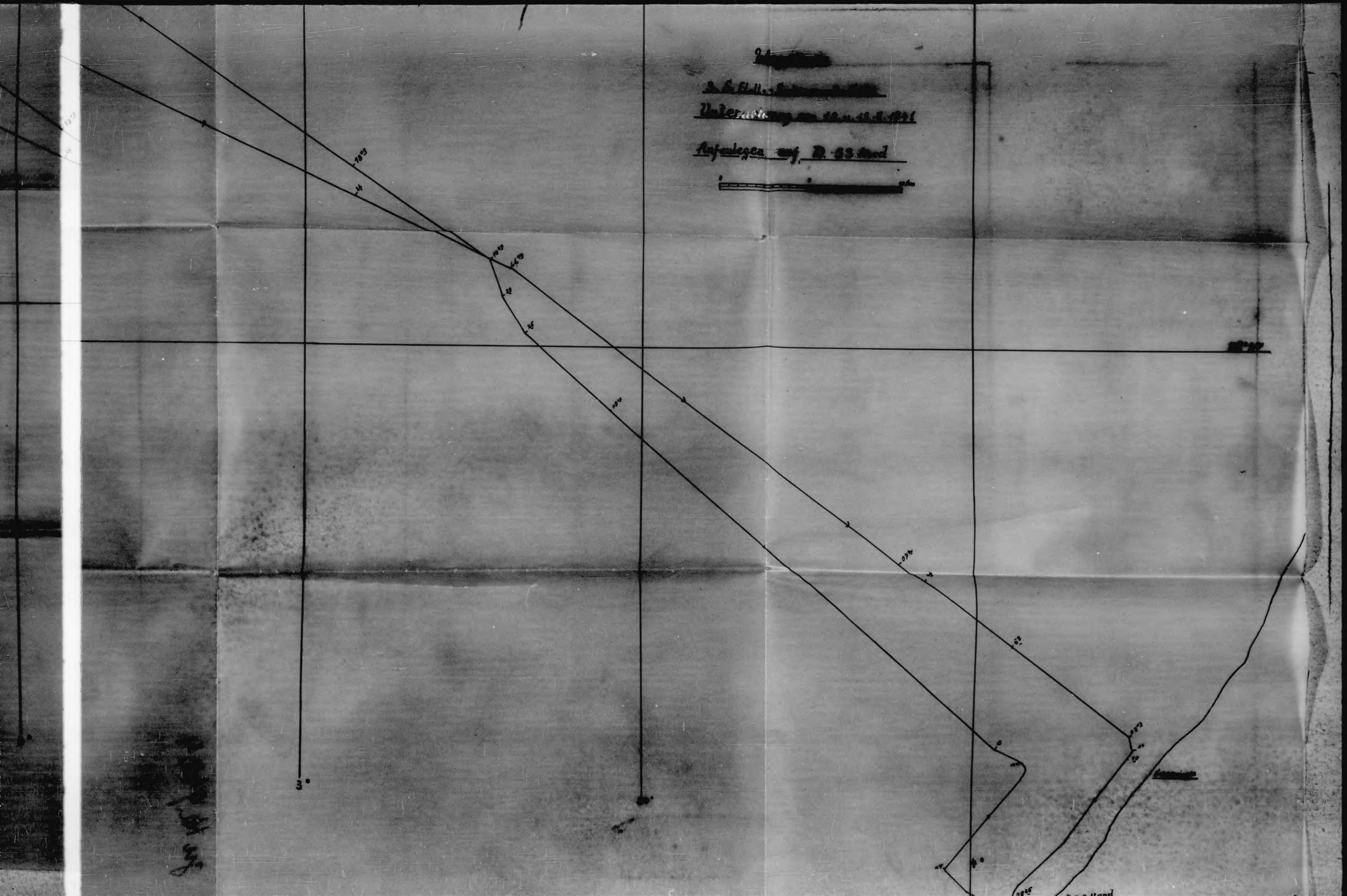
Kapitän zur See



2°
30'
3°
52°
52°30'
GREAT YARMOUTH
LOWESTOFT


3°
30'
4°
Wegekarte
3. S. Fl. II. - S. 31 - S. 59 - S. 60.
Unternehmung am 18. u. 19. ä. 1941
Aufanlegen auf D. 53 Nord

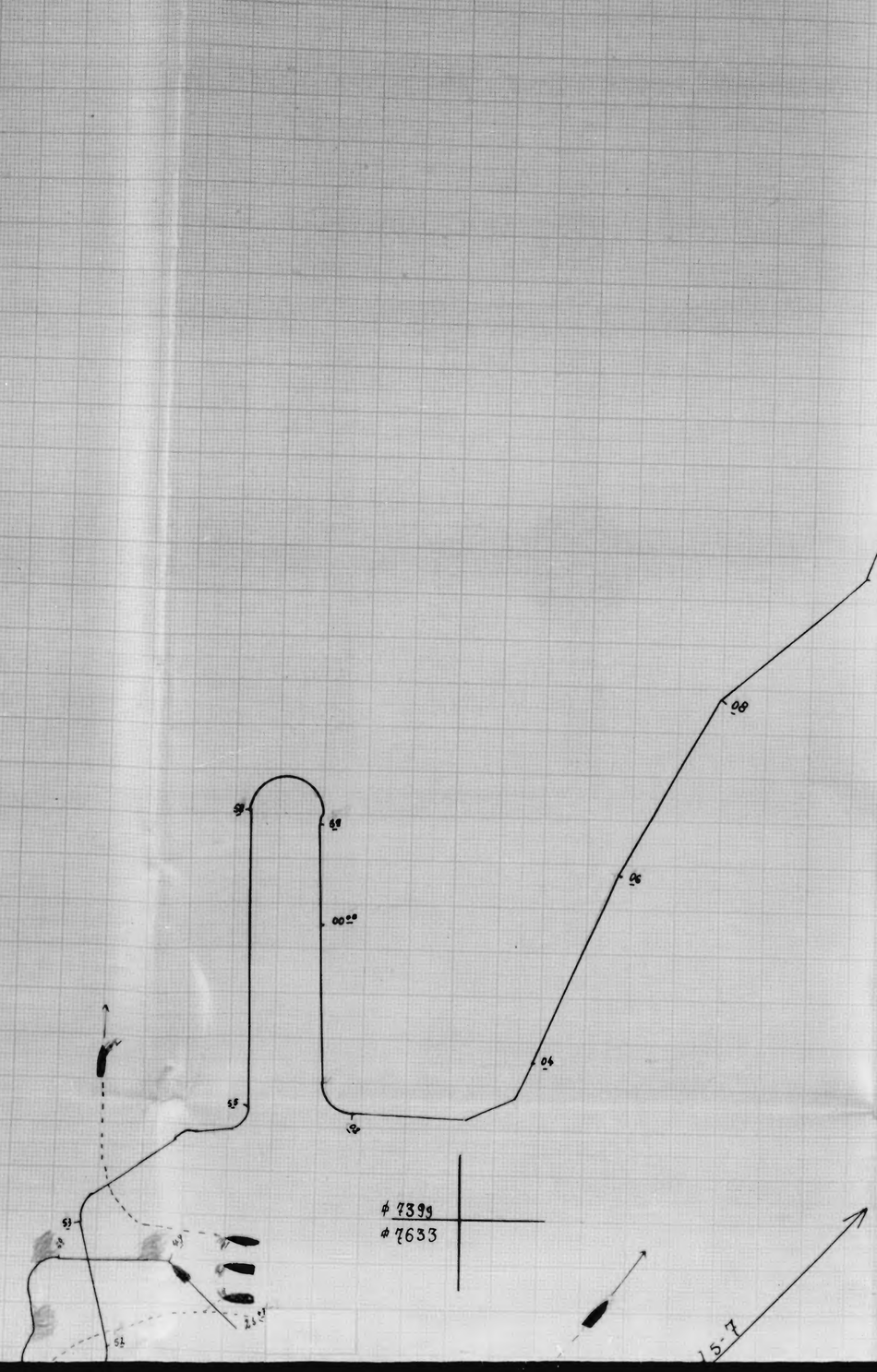

30'
LOWEROST

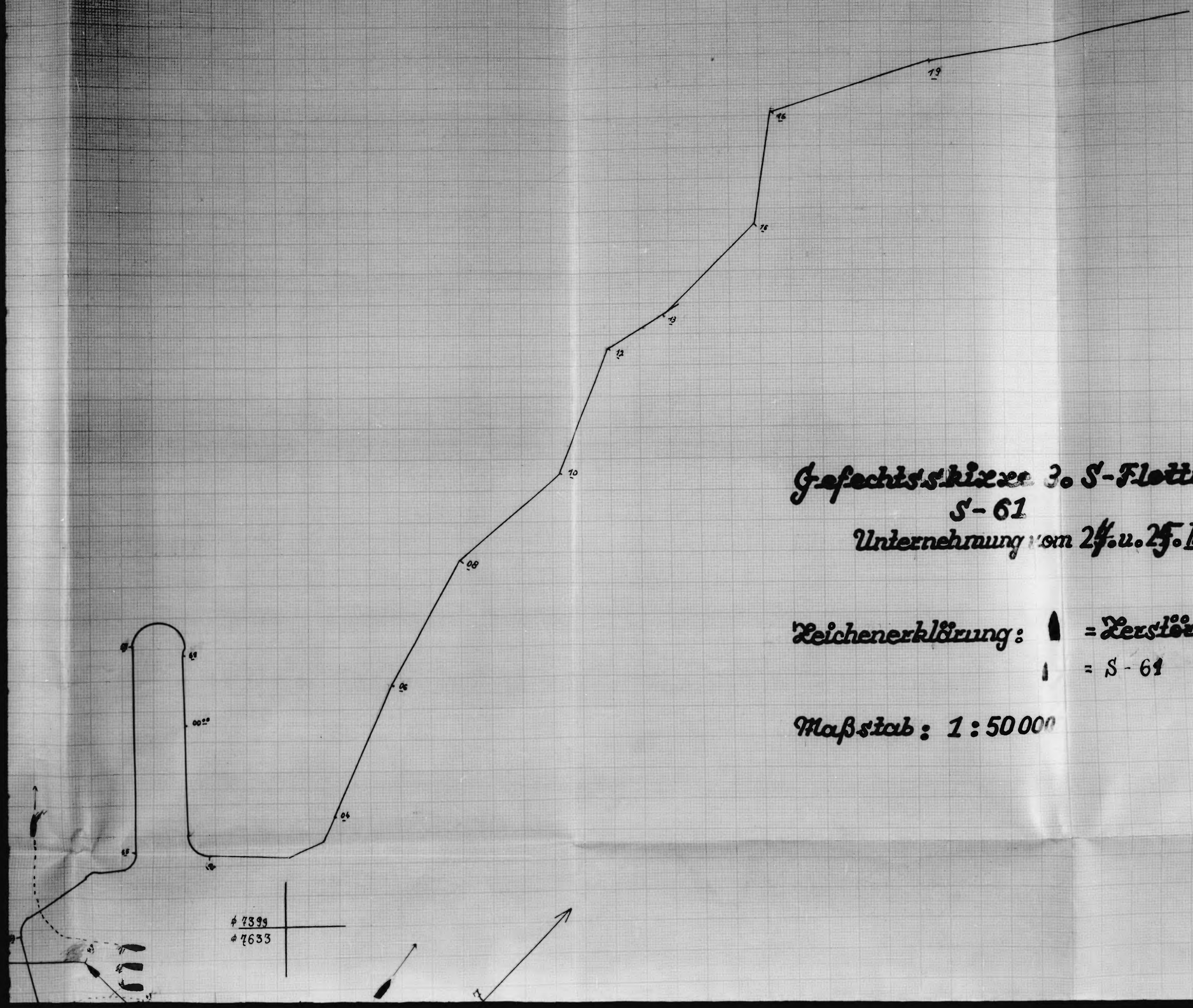

Unterschrift
Aufzulegen auf D. 53 Mond
3°

Gefechtsskizze 3. S-F
S-61
Unternehmung vom 2[illegible].

Zeichenerklärung: = Ze
= S-

Maßstab: 1:50000





Gefechtsskizze 3. S-Flottille
S - 61
Unternehmung vom 24. u. 25. III. 41

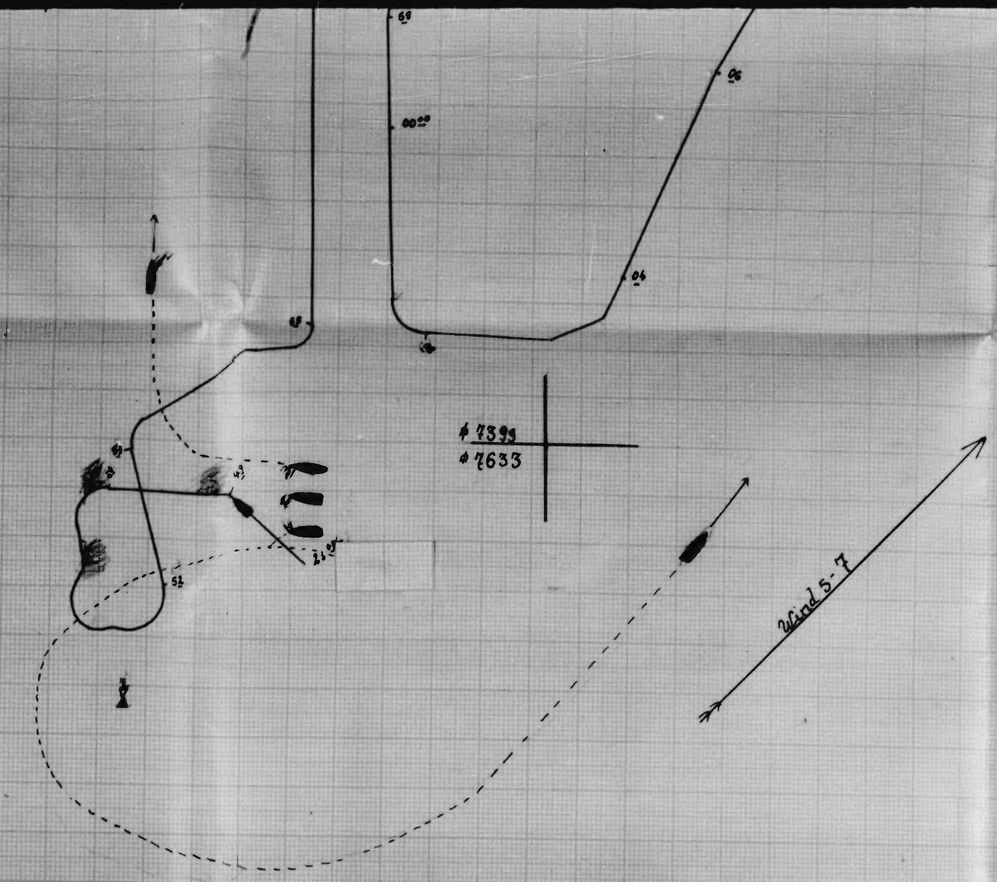
Zeichenerklärung: = Zerstörer

= S - 61

Maßstab: 1 : 50000

Zeichenerklärung:

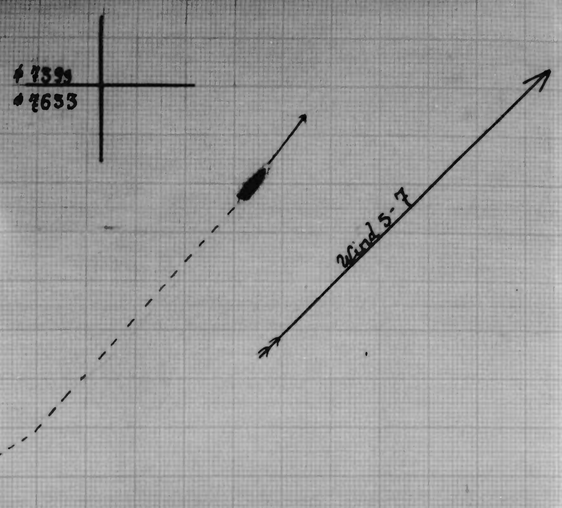
Maßstab: 1:50000

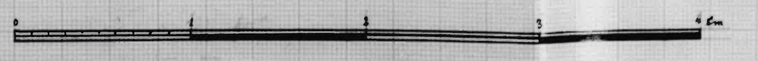


Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. [illegible] 8. 4. 41

1 = S - 61

Maßstab: 1:50000





Wegekarte

Flott. 2. Rolle. 5

nehmung am 18.

Wegekarte!

Flott. 2. Rotte. S. 60. 51.

nahmung am 18.-19. VI. 41.

52°30'

Lowestoft.

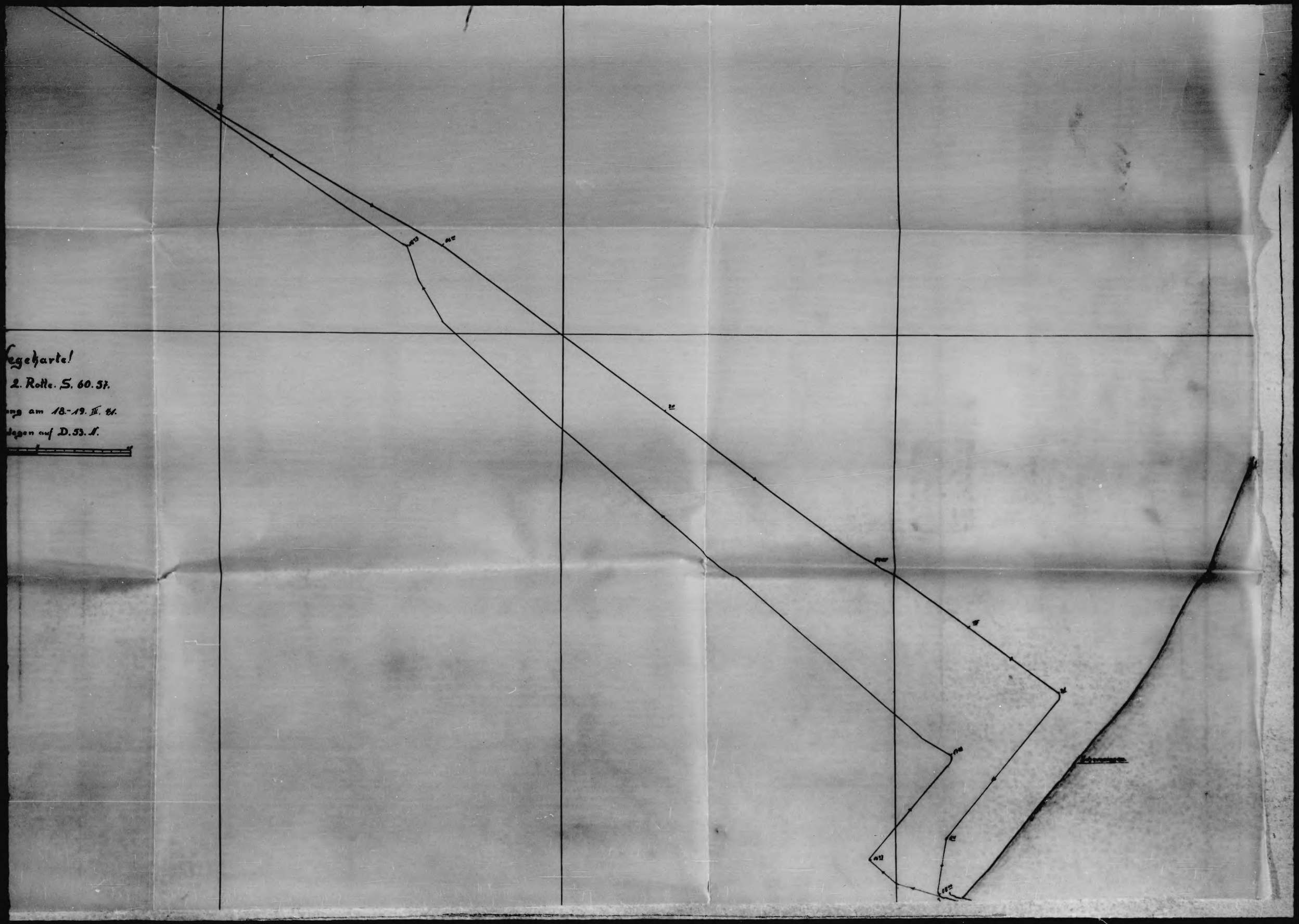
Wegekarte!

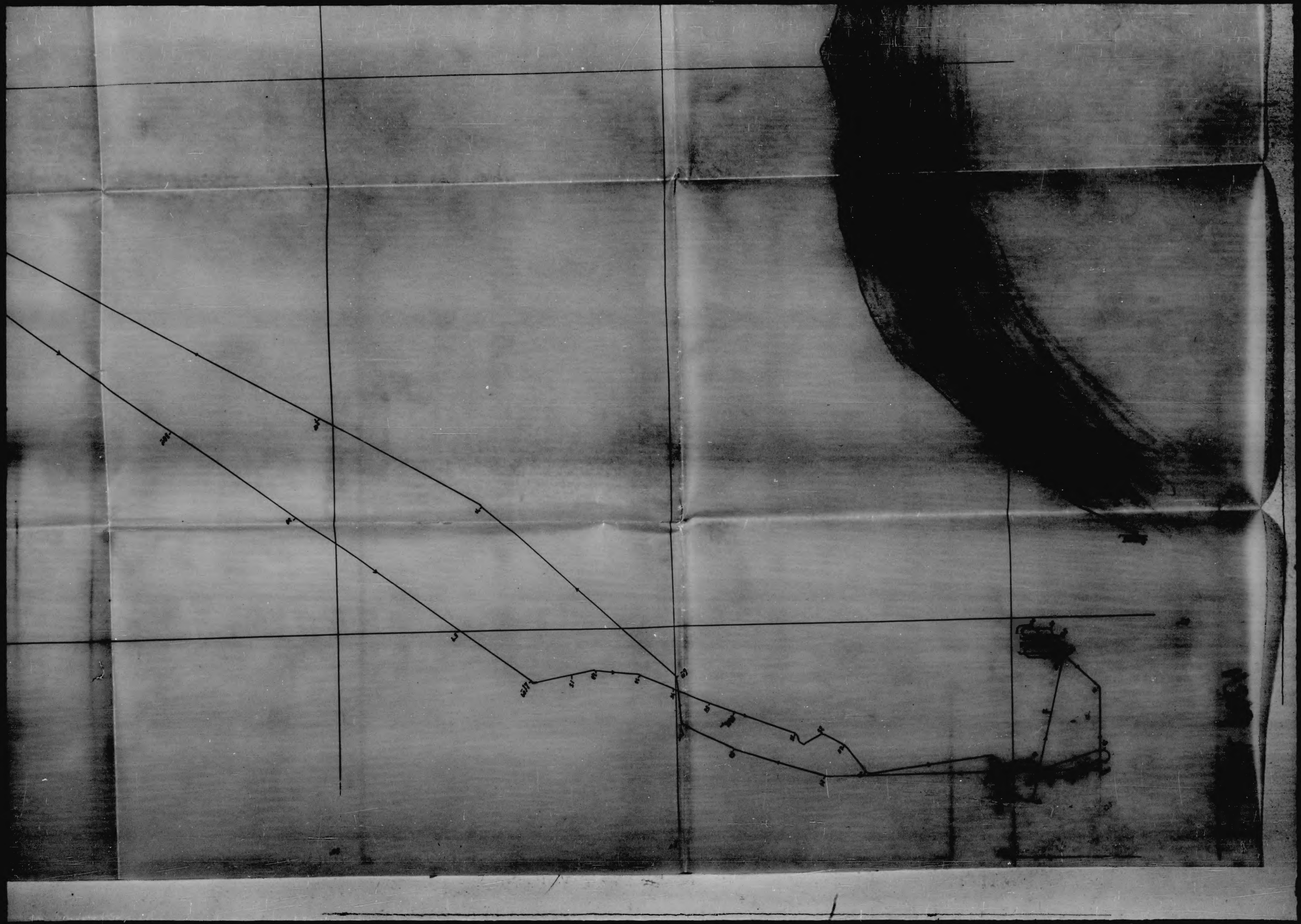
3. S. Flott. 2. Rotte. S. 60. 57.

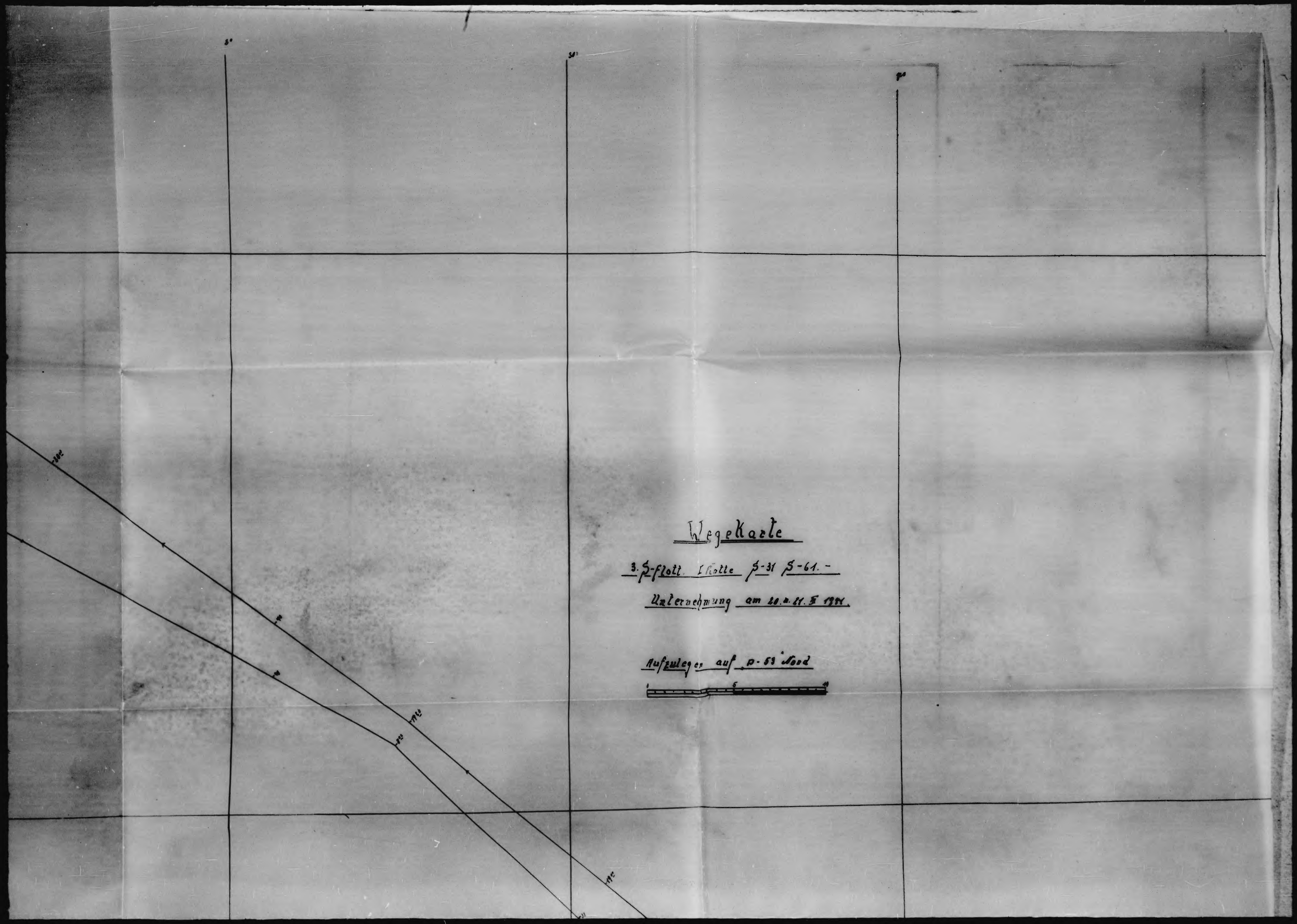
Unternehmung am 18.-19. V. 41.

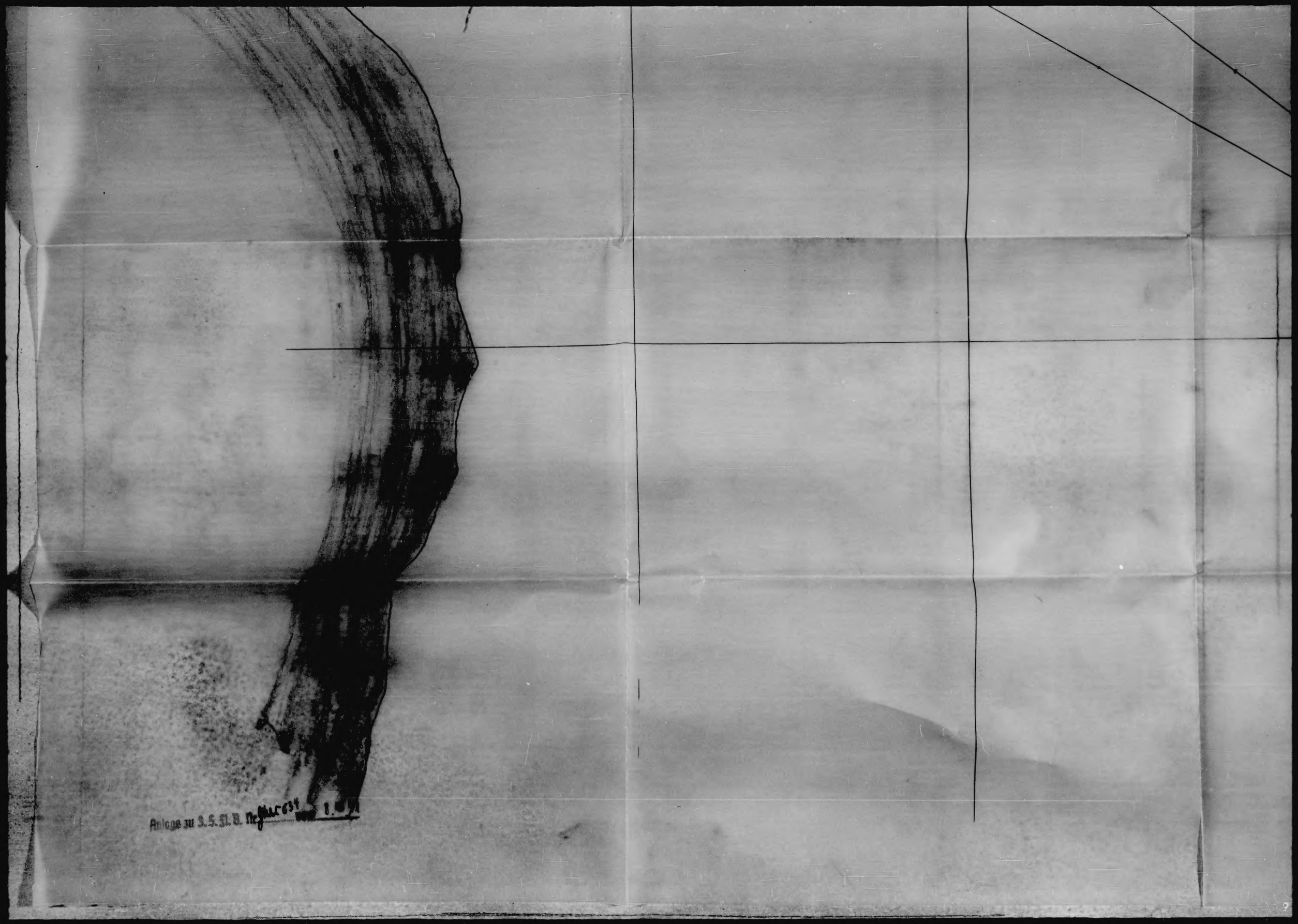
Aufzulegen auf D. 53. N.

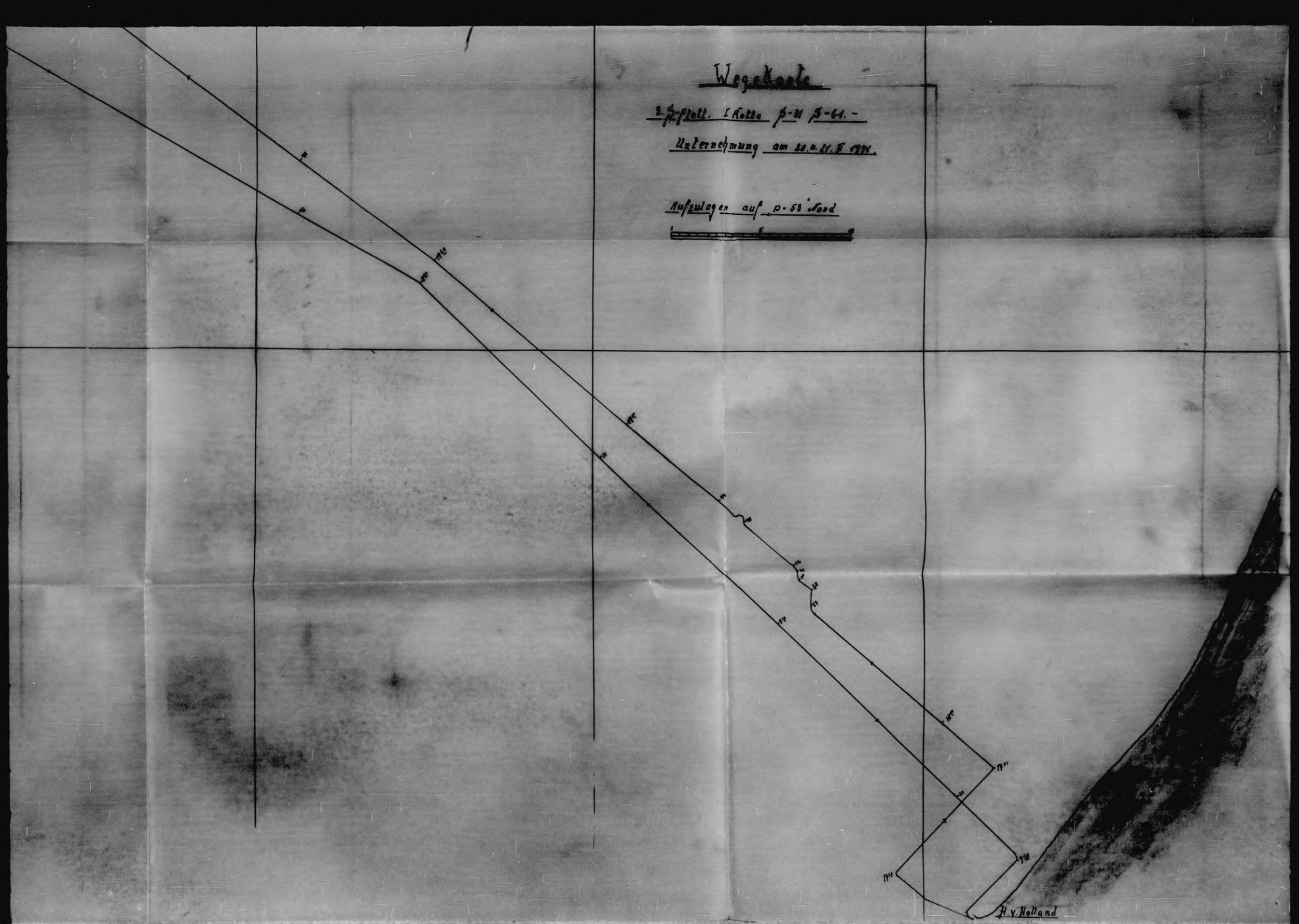
Anlage zu 3. S. Fl. B. [illegible] [illegible] 8. 9. 41


egeharte!
2. Rolle. S. 60. 57.
ng am 18.-19. III. 41.
legen auf D. 53. N.




Wegekarte
3. S-flott. I Rotte S-31 S-61.-
Unternehmung am 20.u.21.5 1941.
Aufzulegen auf p-53 Nord

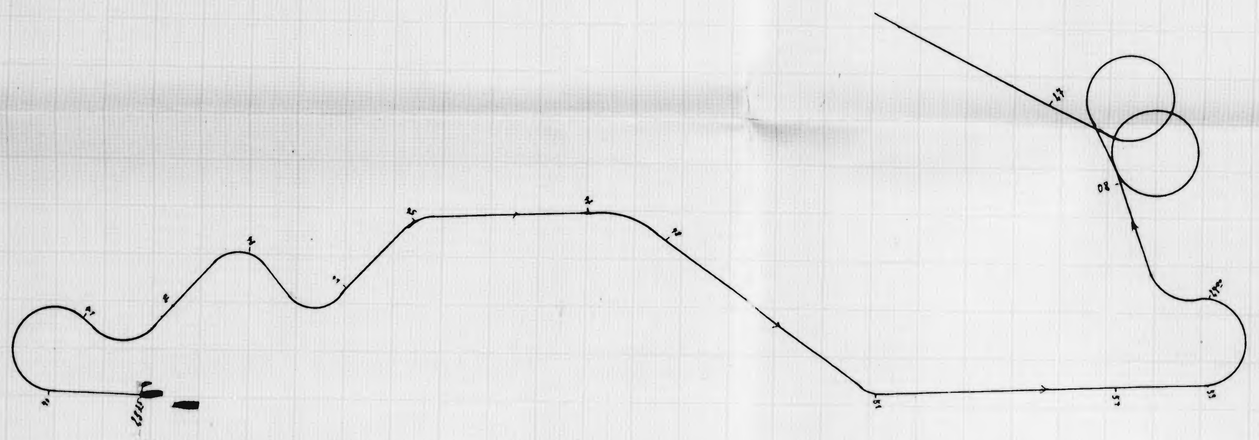

Anlage zu 3.5.51.B. Nr. 634 vom 8.


Wegekarte
3. S-flott. I Rotte S-31 S-61.-
Unternehmung am 20.u.21.5 1931.
Aufzulegen auf p-53 Nord
H.v. Holland

Gefechtsskizze

3.-S.- Flottille S.-31 S-61.
Unternehmung am 20. u. 21. 3. 1941

Maßstab 1:50000



Zeichenerklärung:
— Kurs S.-31
Engl. Zerstörer

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. gkR 5634 vom 8.4.41

2°

3°

53°

LIVERPOOL

Wegekarte!
3. S. Flott. 2. Rotte. S. 60.57.
Unternehmung am 20.-21. VI. 41.

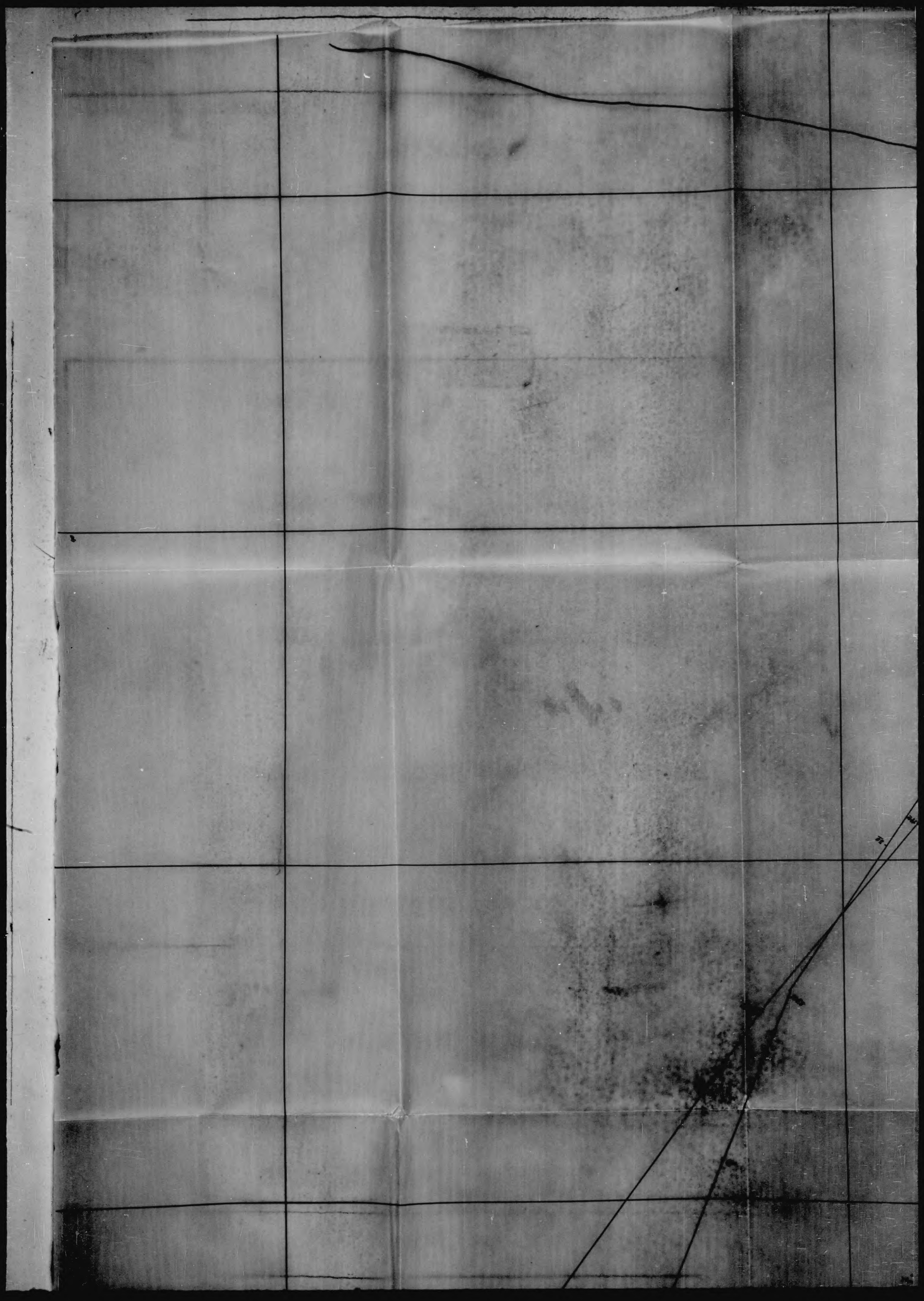
2°

3°

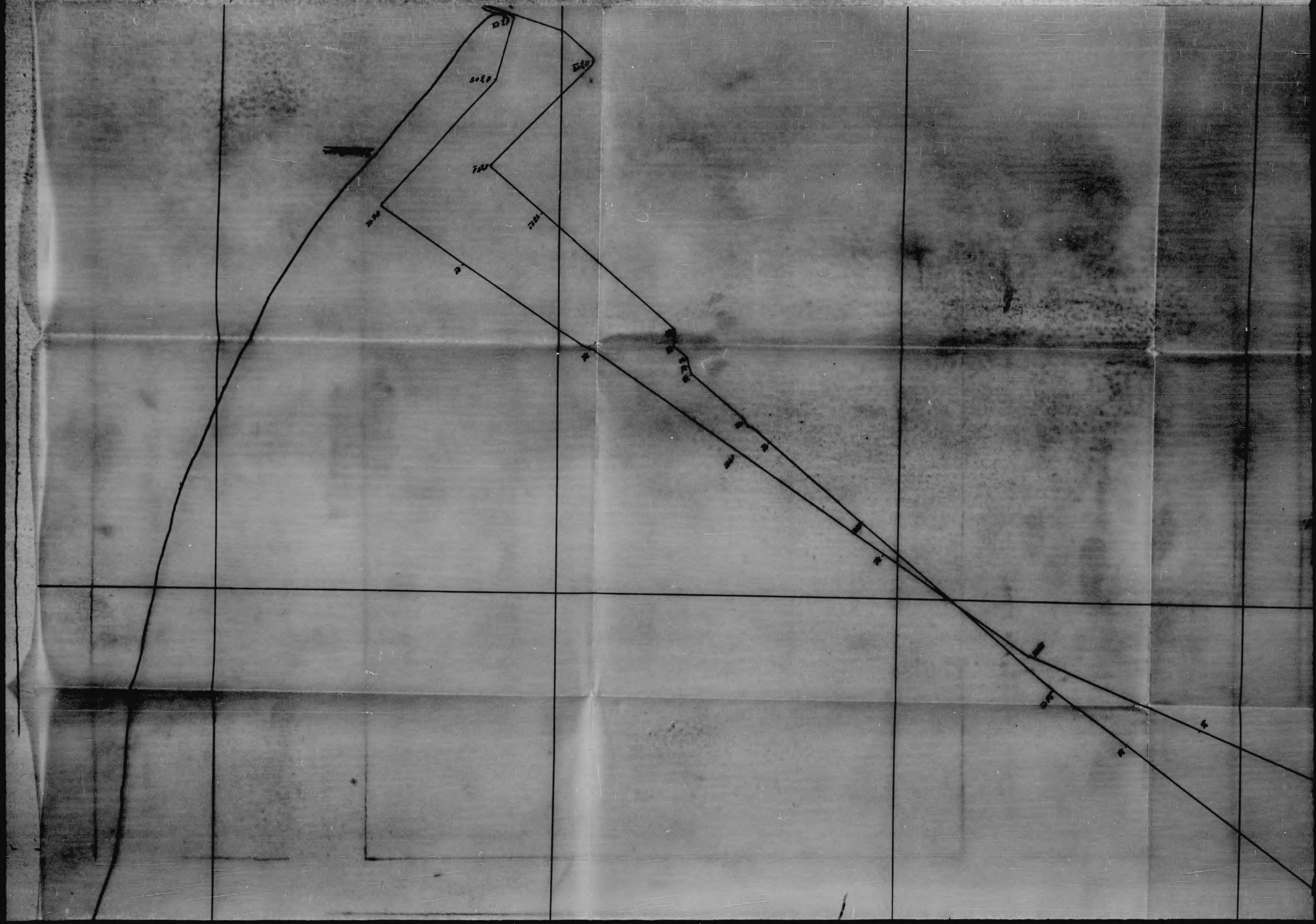
53°

LOWESTOFT

Wegekarte!
3. S. Flott. 2. Rotte. S. 60.37.
Unternehmung am 20.-21. VI. 41.



Wegekarte!
3. S. Flott. 2. Rotte. S. 60.57.
Unternehmung am 20-21.VI.41.
Aufzulegen auf D. 63. N.



30'

4°

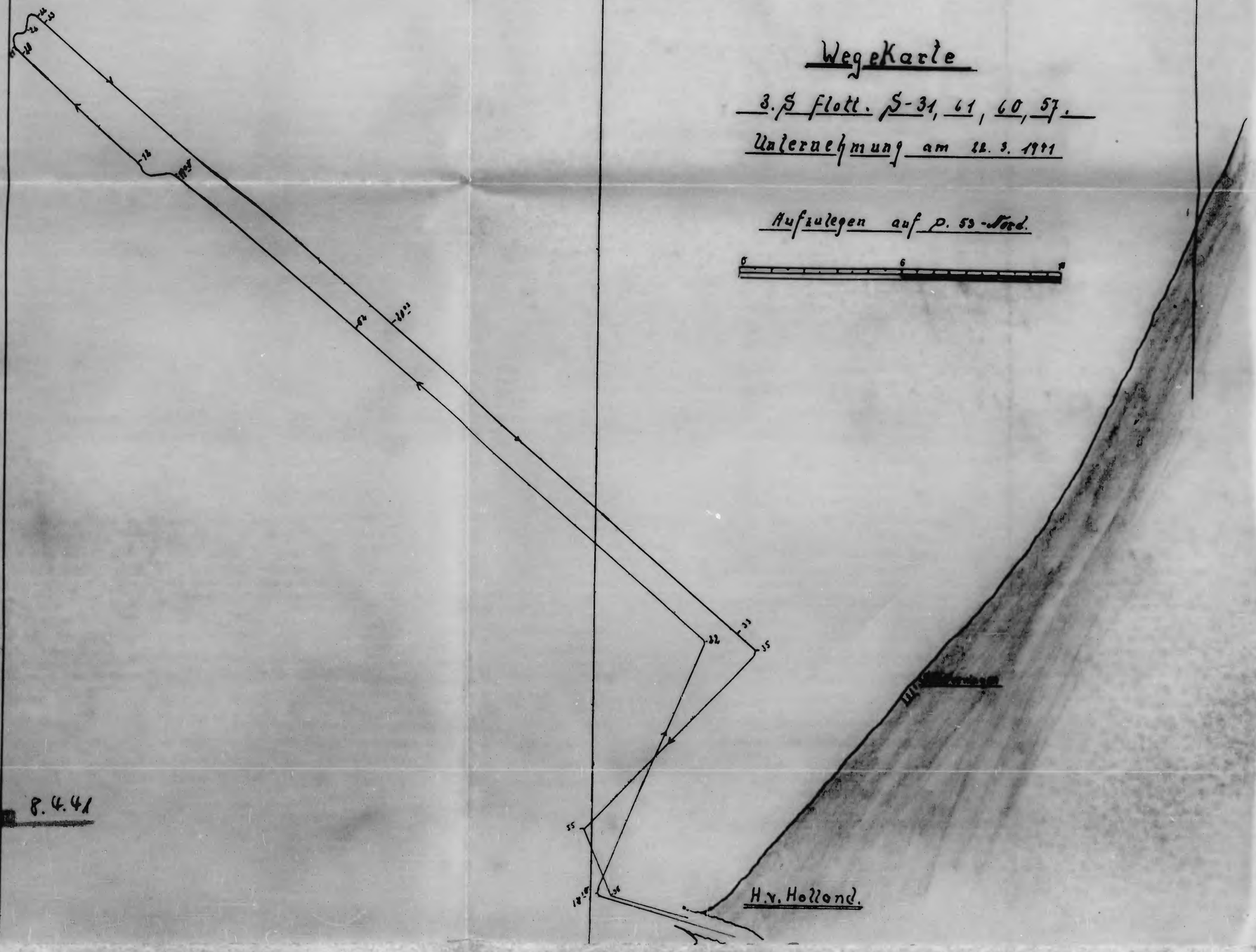
52°30'

Wegekarte

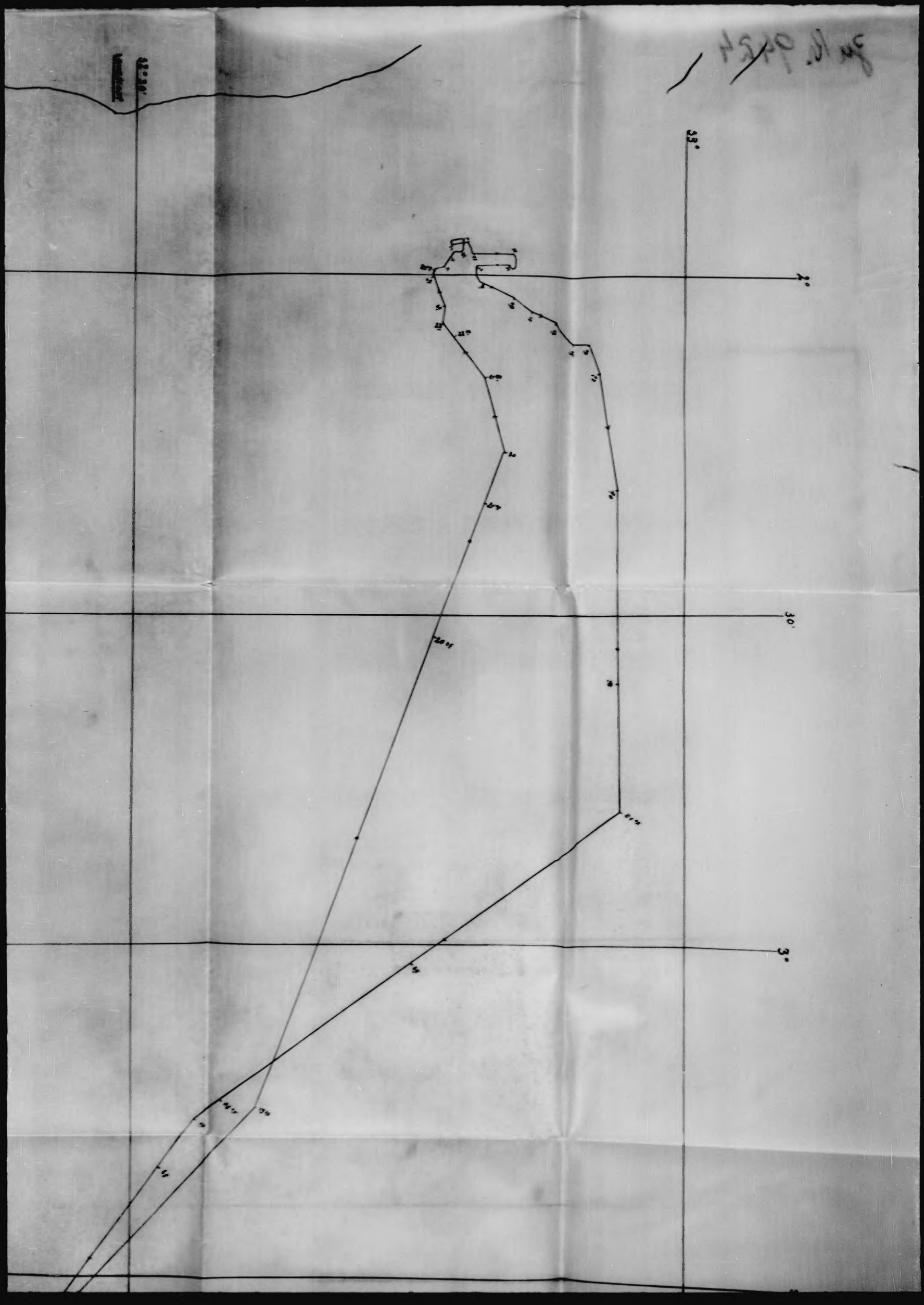
3. S flott. S-31, 61, 60, 57.

Unternehmung am 12. 3. 1941

Aufzulegen auf D. 53 - Nord.



Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 634 vom 8.4.41


53°
30'
3°

3°30'

4°

4°30'

53°

•Wegekarte•

•J.V.-Flott - 1 Rotte - J.-61•

•Unternehmung vom 24. zum 26.3.41.•

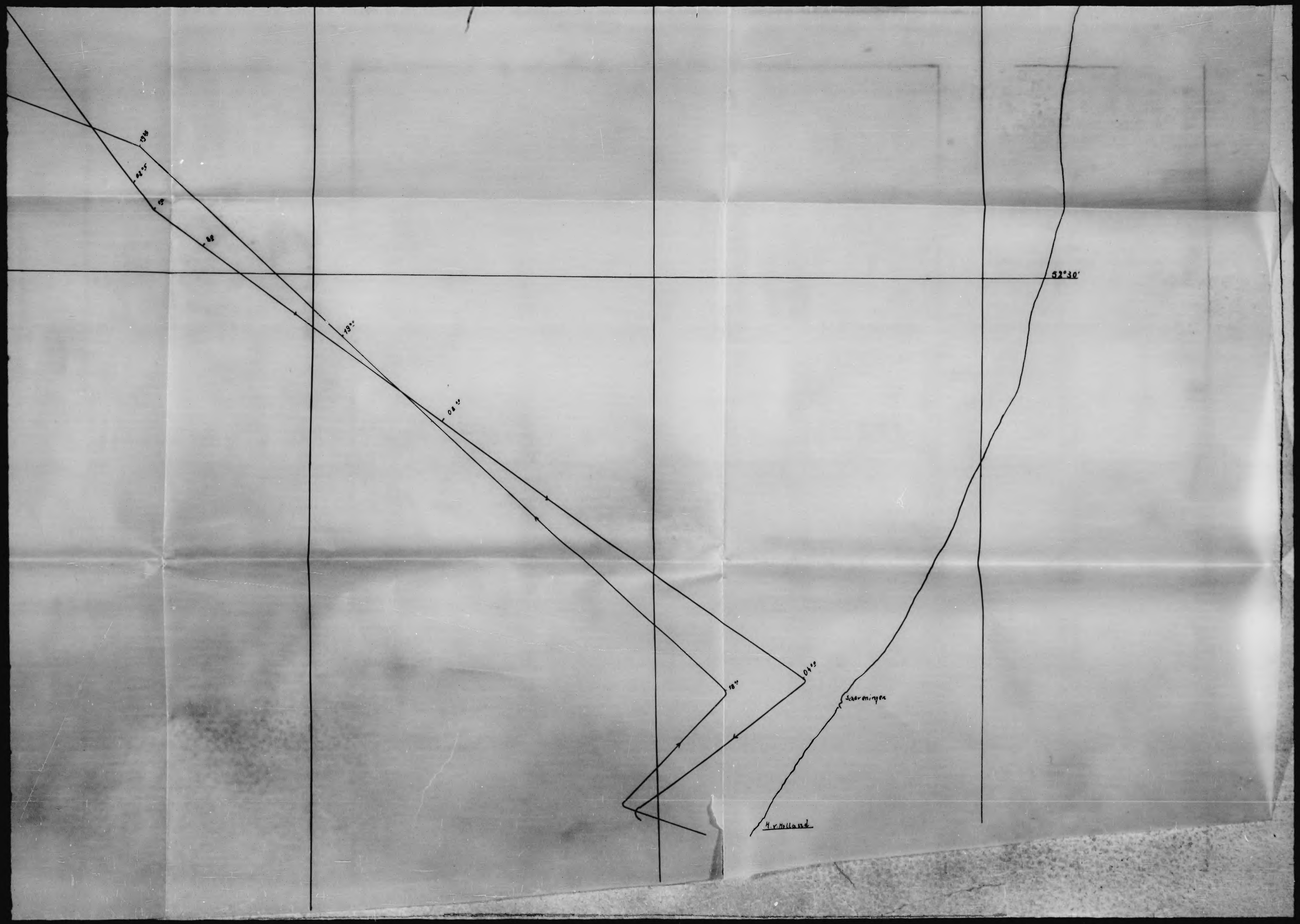
•aufzulegen auf D.53-Nord•

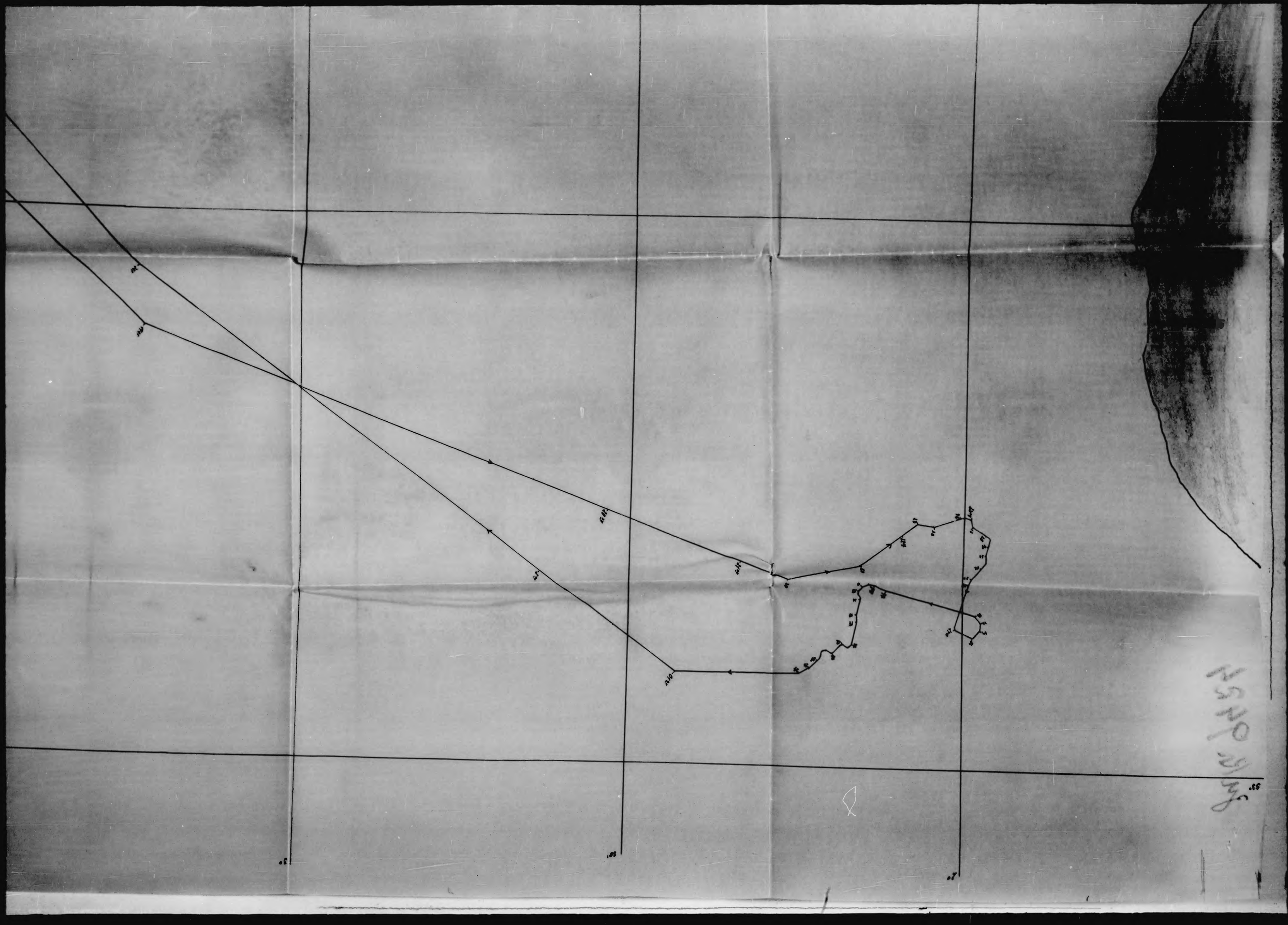
1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000

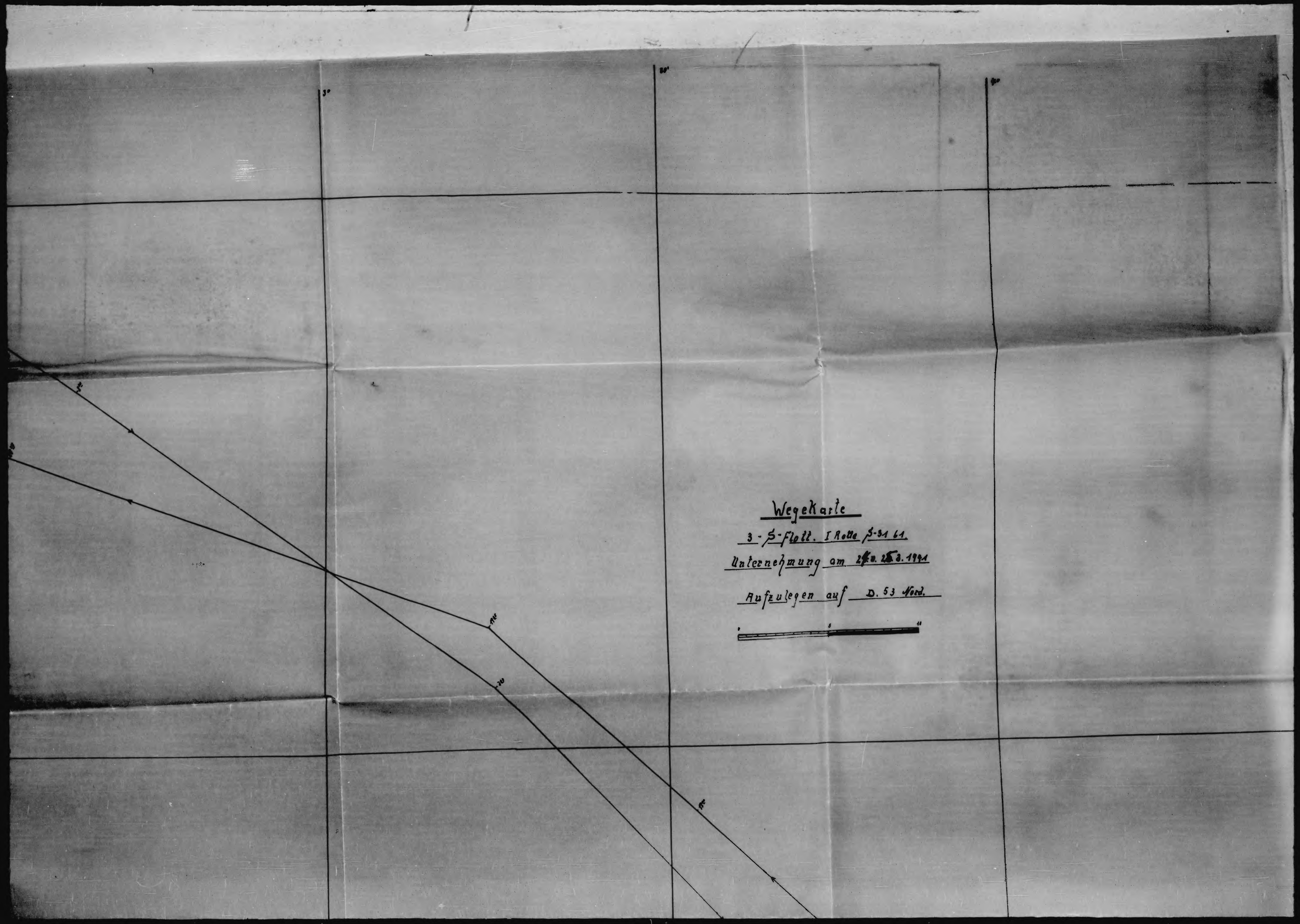
Anlage

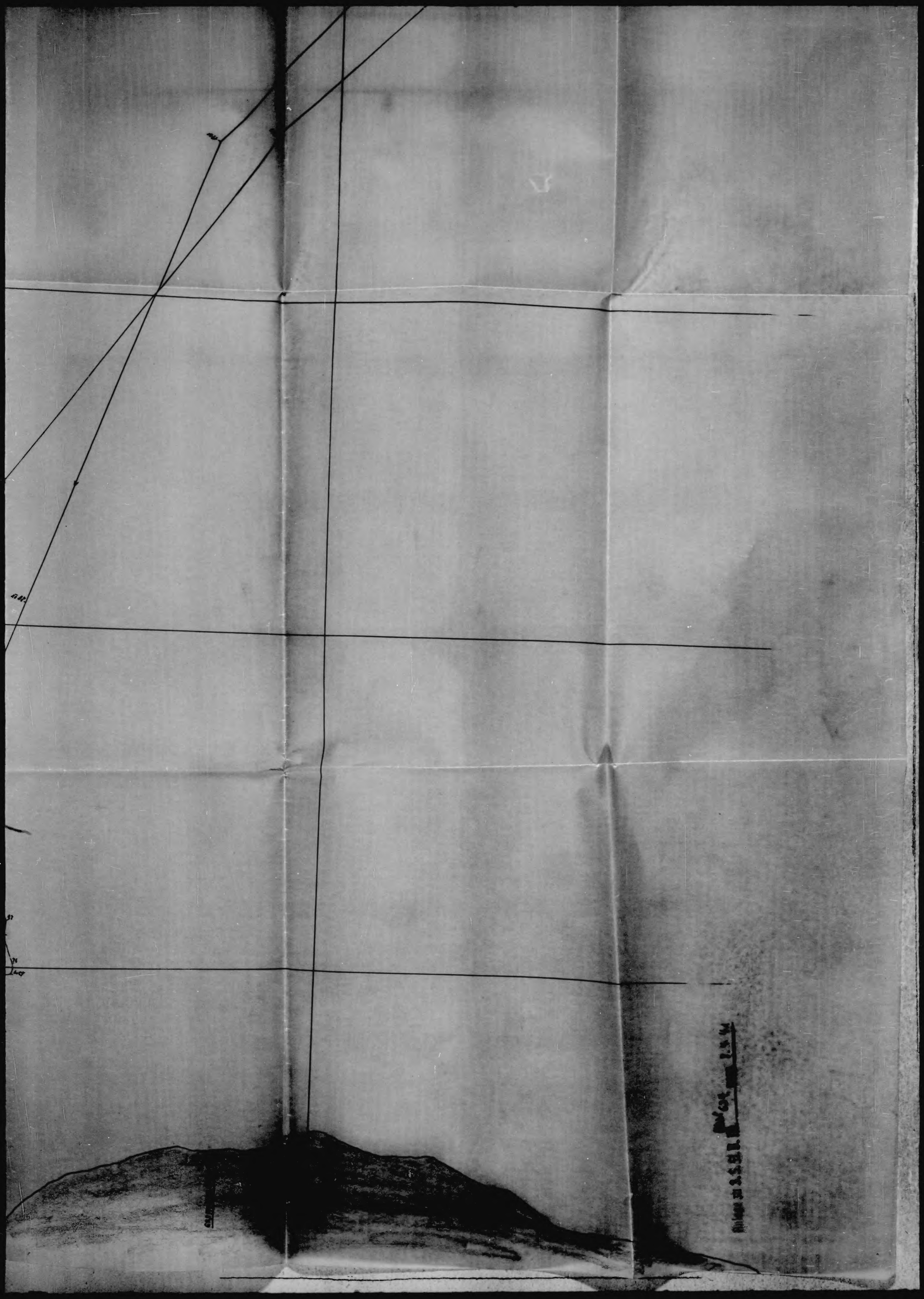
19°

52°30'


52°30'
Scheveningen
H. v. Holland




Wegekarte
3-S-Flott. I Rotte S-31 61.
Unternehmung am 24. u. 25. 3. 1941
Aufzulegen auf D. 53 Nord.

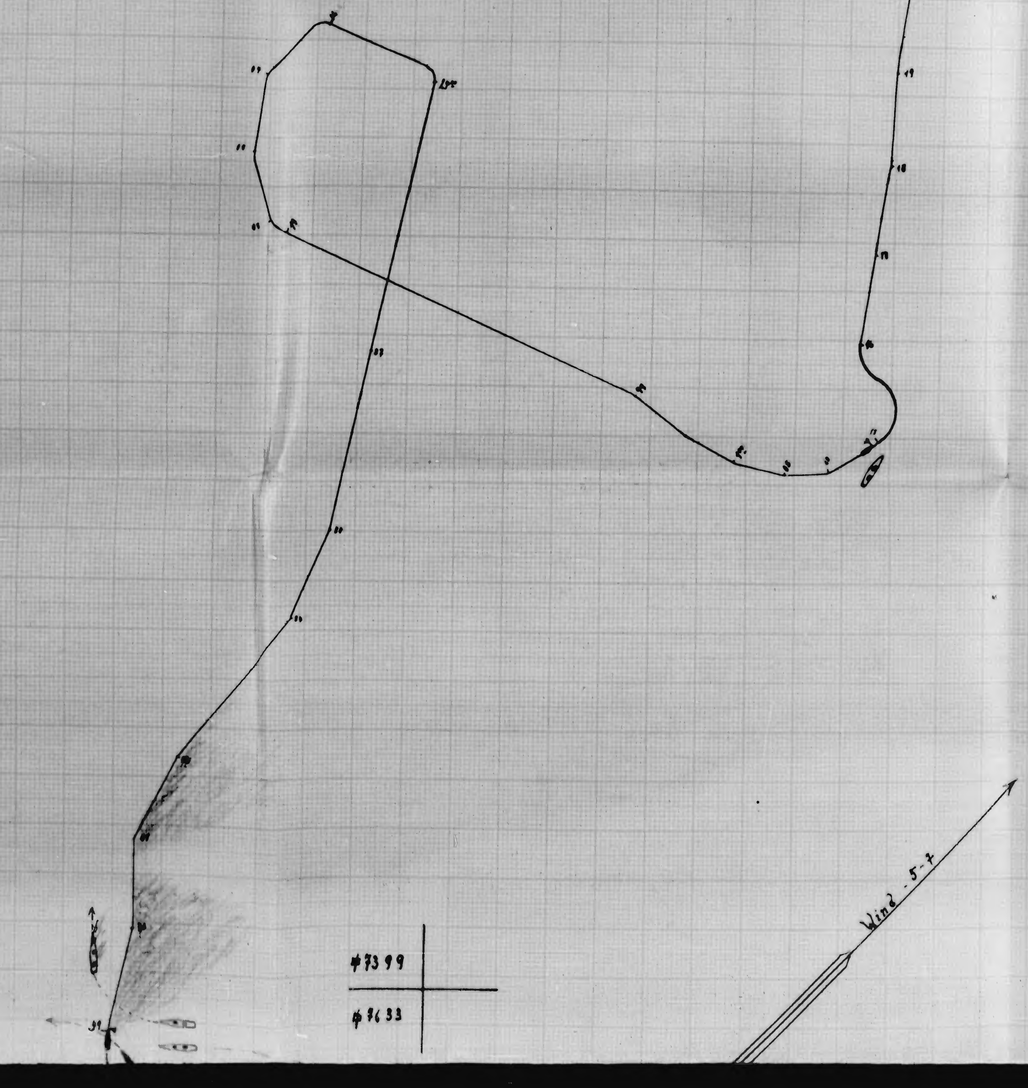


Wegekarte

3. S-Flott. I Rotte S-31 61

Unternehmung am 24./25.8.1941

Aufzulegen auf D. 53 Nord.



Gefechtsskizze 3. S-Flottille

S-31

Unternehmung am 24. u. 25. III. 1941

Maßstab 1 = 50 000

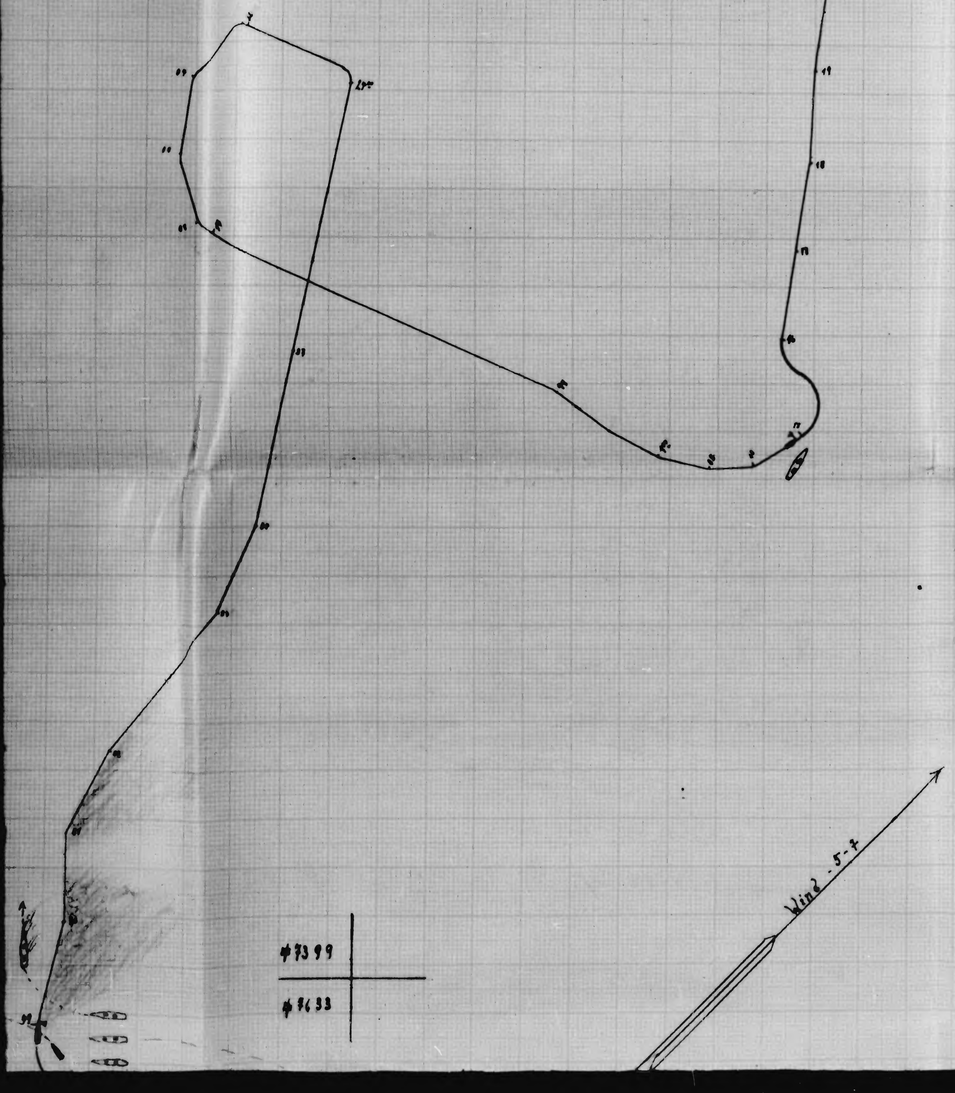
Zeichenerklärung:

= Kurs S-31

= engl. Zerstörer

= Nebel S 31

= S-61



Gefechtsskizze 3. S-Flottille

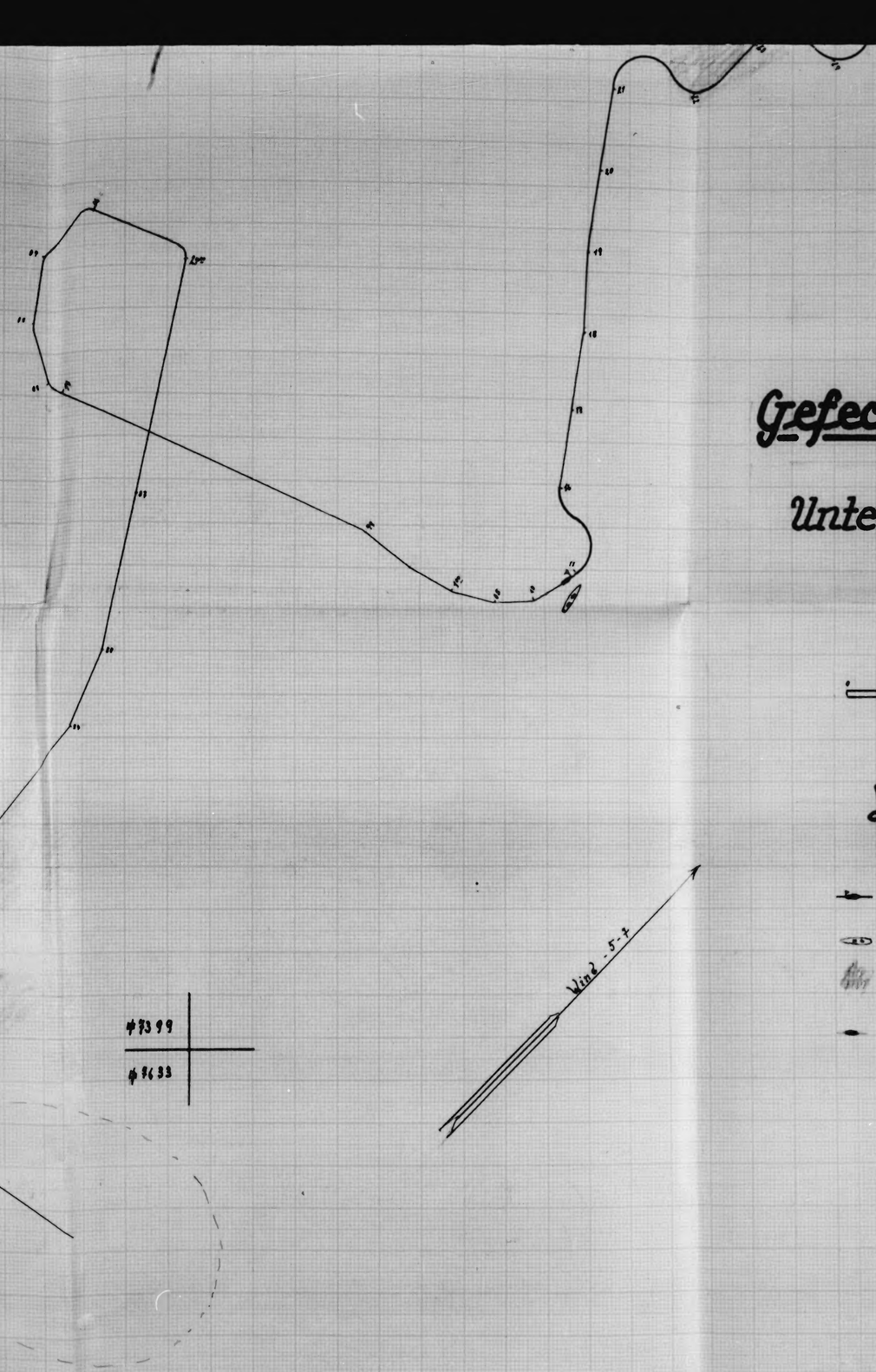
S-31

Unternehmung am 24. u. 25. III. 1941

Maßstab 1 = 50 000

Zeichenerklärung:

= Kurs S-31
= engl. Zerstörer
= Nebel S 31
= S-61



Gefechtsskizze 3. S-Flottille

S-31

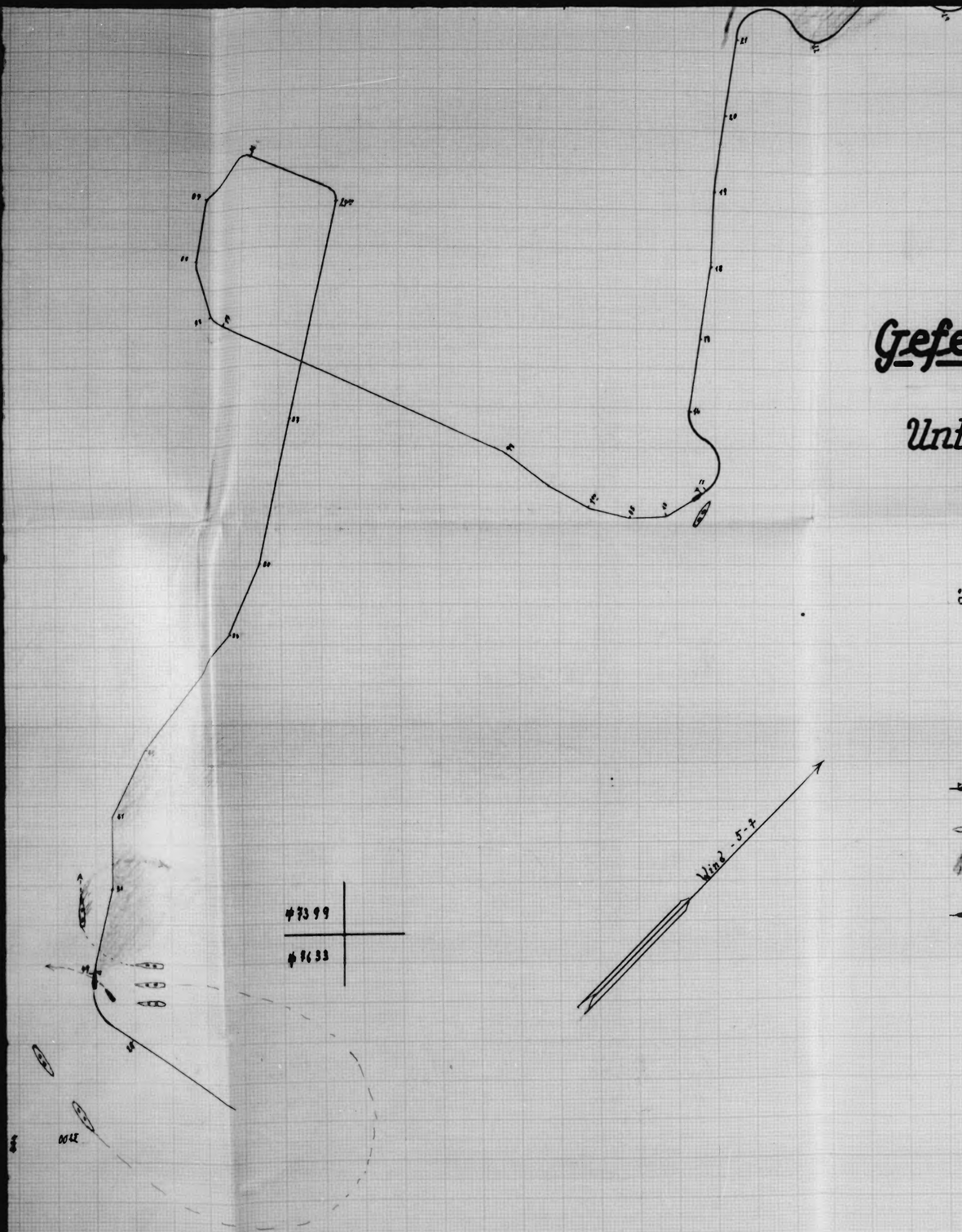
Unternehmung am 24. u. 25. III. 1941

Maßstab 1 = 50 000

Zeichenerklärung:

= Kurs S-31
= engl. Zerstörer
= Nebel S 31
= S-61

Anlage zu 3. S. St. B. Nr. 634 vom 8. 4. 41



Gefechtsskizze 3. S-Flottille

S-31

Unternehmung am 24. u. 25. III. 1941

Maßstab 1 = 50 000

0 1 2 3

Zeichenerklärung:

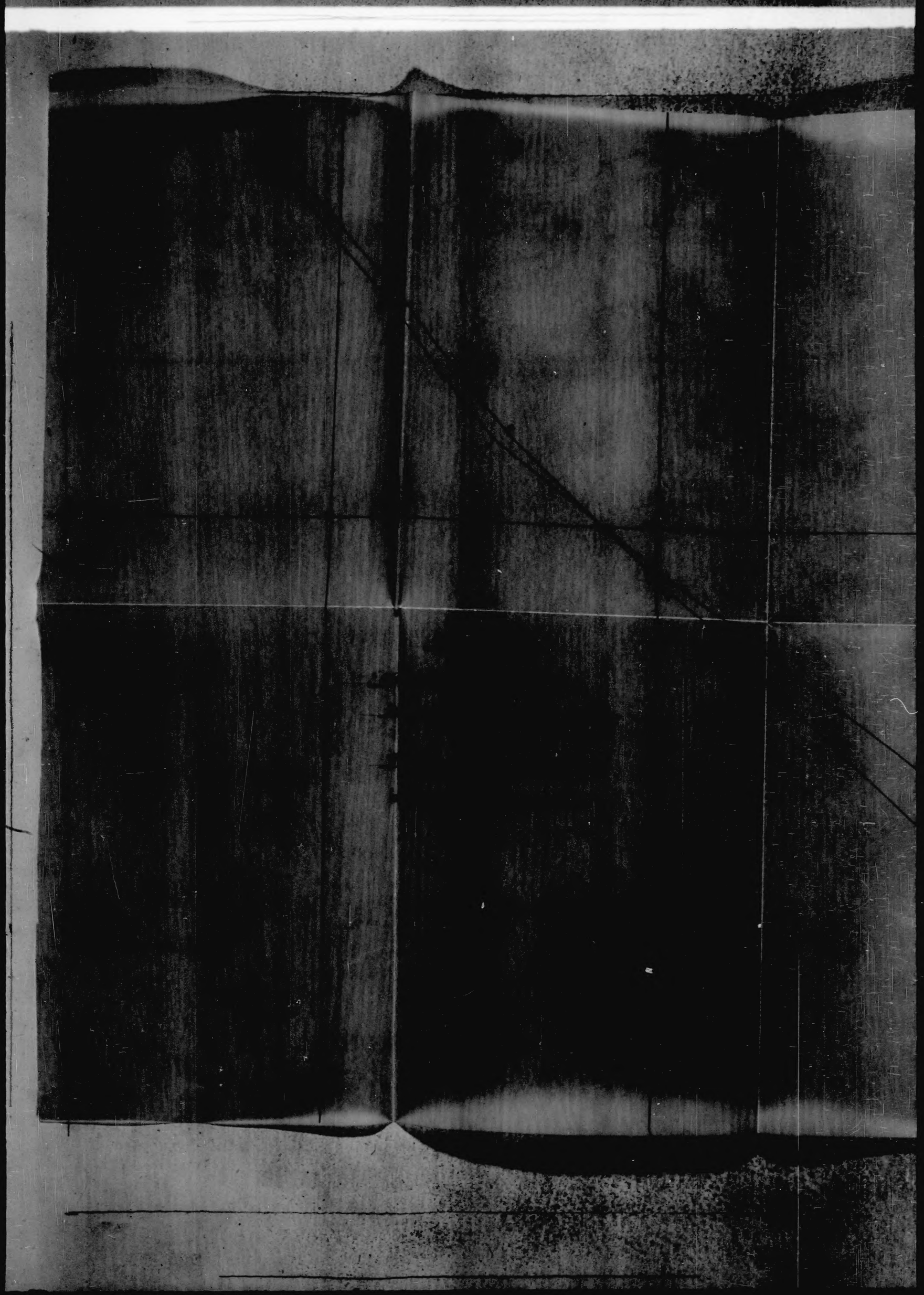
= Kurs S-31

= engl. Zerstörer

= Nebel S 31

= S-61

8.4.41



E T Y ▲ F I L M ●■

PG/71325

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.4. - 15.4.1941.

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.4. - 15.6.1941.

...dos. B.-Nr. 2916/41

...lotte Gkdos 1300/41

Kr S 391.

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Kemnade

Anlagen: 1 Wegekarten.

Begonnen: 1.4.1941

Abgeschlossen: 15.4.1941

DOCUMENT
ADMIRALTY
PG/7137

Anlage zu 1/SII 1074/41

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3.Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 1 Wegekarten

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF
ADMIRALTY [illegible] AND ITS SERIAL NUMBER IS
P.G. 41325/NID
NO MARKS OR NOTATIONS SHOULD BE MADE ON IT, BUT IF THEY SHOULD BE MADE THE WORK RECORDED OR THE NUMBER OF PAPER QUOTED.
MB.R

Begonnen: 1.4.1941

Abgeschlossen: 15.4.1941

Zu beziehen vom Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Dm A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " S.-Flott. wegen Wetterlage kein Einsatz ". Fahrt Flottillenchef und Flot.-Ing. nach Boulogne zur Besprechung bei F.d.T. über Bereitstellung der Flottillen. " S 35 " K.B. in Rotterdam eingelaufen.
2.4.41 1046	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 2.4. S.-Flottillen Ruhe wegen Wetterlage ".
3.4.41 1155	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " Wetterlage lässt keinen Einsatz zu."
4.4.41 1010	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 4.4. keinen Einsatz wegen Wetter ".
5.4.41 0939	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: "T.M.B. Minenunternehmung gem. Gkdos 608."
1741		F.T. von F.d.T.: " 1. R.-Flott. heute abend Hoek nach " Braune Bank ". 2300 Uhr bis 0400 h Sucharbeiten, danach Rückmarsch Hoek. S.-Bootswelle geschaltet, Rückmarsch entsprechend einrichten."
1801		F.T. von F.d.T.: " Nach Ost laufenden Feind melden, auf Rückmarsch binden."
1857		F.T. von F.d.T.: " Zweite Nachthälfte auffrischende Winde aus S.S.O. Aufgabe frühmöglich durchführen."
1930		F.T. von F.d.T.: " 1. S.-Flott. Geleitzug 1700 Uhr Qu.5977, Kurs Südost."
2100		Nach Beladung mit 6 T.M.B.' s je Boot mit "S 35","S 31","S 61","S 57","S 60","S 58" ausgelaufen. Führerboot "S 35" nur 2 Minen.
2232		F.T. von 2.S.-Flott.: " Wegen Nebel nicht ausgelaufen."
2240		F.T. von F.d.T.: " Gemeldeter Geleitzug hat 35 Dampfer." Dieser Geleitzug muss bei einer Kopplung mit 8 sm., wenn er auf " Igel " läuft, um etwa 0300 Uhr bei " Rho " sein. Daher Absicht, nach dem Minenwerfen ab 0200 Uhr bei " Rho " zu stehen.
2246		F.T. von F.d.T.: " Keine Wetterverschlechterung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2300	Hoofden, Wind NW 5, Seegang 3 - 4, teilweise Nebel, sonst Sicht 2000 - 3000 m, sehr günstige dunkle Nacht.	Tonne " Braune Bank " gesichtet. Nach Norden ausgeholt und Seitenlaternen gesetzt, um nicht in die 1. R.-Flott. hineinzustossen.
6.4.41 0023		1. R.-Flott. im Süden gesichtet.
0030		Wegen auffrischenden Windes N.W. 6 und Seegang 4 - 5 Qu. 8437 kehrt-gemacht.
0320		Hoek van Holland einlaufend passiert.
0425		Wegen Nebel auf der Maas vor Maasluis geankert. Mehrfache Ankermanöver, da Anker erst bei über 60 m Kette wegen des starken Stromes tragen.
0525		Anker auf.
0700		Rotterdam festgemacht.
0857		F.T. an F.d.T., Gruppe West : " Um 0700 Uhr mit allen Booten ein. Wegen groben Dünung, Wind NW 6 auffrischend und Seegang 4 - 5 Qu. 8437 um 0030 Uhr kehrt. Teilweise starker Nebel.
2047		F.T. von F.d.T.: " S.-Flott. 7.4. kein Einsatz wegen Wetterlage."
7.4.41 1030	Rotterdam	Musterung durch Flottenchef , Admiral Lütjens.
8.4.41 1100	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " Wetterlage lässt keinen Einsatz zu."
9.4.41 1052	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " Heute T.M.B.-Minenunternehmung gem. F.d.T. Gkdos 608." An F.d.T. gemeldet, dass Wetterlage - Wind NO 4, starke Dünung und Seegang 4 - keinen Einsatz zulässt.
1714		F.T. von F.d.T.: " Entscheidung für heutigen Einsatz 1830 Uhr.
1815		F.T. von F.d.T.: " Wegen Wetterlage kein Einsatz.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.4.41 1026 1439	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 10.4. Bereitschaft für Aufgabe wie 9.4. befohlen." F.T. von F.d.T.: " Wetterlage lässt keinen Einsatz zu." [signature]
11.4.41 1225 1559	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 1. und 3. S.-Flott. 11. April Minenunternehmung. 2. S.-Flott. Torpedoeinsatz." F.T. von F.d.T.: " Einsatz fällt wegen Wetterlage aus." [signature]
12.4.41 1316	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 12.4. kein Einsatz." [signature]
13.4.41 1154 2126	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 13.4. Ruhe wegen Wetterlage" F.T. von F.d.T.: " 14.4. kein Einsatz möglich." [signature]
14.4.41 2247	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 15.4. kein Einsatz ". [signature]
15.4.41	Rotterdam	Ruhe. Die Wetterlage in den Hoofden war in der 1. Aprilhälfte so schlecht und schnell wechselnd, dass nur 1 Einsatz möglich war, der jedoch wegen Seegang bei " Braune Bank " abgebrochen werden musste. [signature]

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

Kriegstagebuch
der
3. Schnellbootsflottille
Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Jng.) D ö p n e r

Begonnen: 1.4.41
Abgeschlossen: 15.4.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41	Rotterdam	S-Boote wegen Wetterlage kein Einsatz. Flo.Jng. nach Boulogne zur F.d.T.Besprechung über Flottillenangelegenheiten. "S 35" KB, in R.'dam um 18^{50} eingelaufen. Zielikes i. V.
2.4.	Rotterdam	S-Flottille Ruhe. Zielikes i. V.
3.4. u. 4.4.	Rotterdam	Wegen Wetterlage kein Einsatz. Zielikes i. V.
5.4. 21^{00}	Rotterdam	S 35,31,61,57,60 u.58 zur Minenunternehmung ausgelaufen. Zielikes i. V.
6.4. 00^{30}		Wegen Wetterverschlechterung kehrt gemacht.
07^{25}		Wegen Nebel auf der Maas geankert.
05^{25}		Anker auf.
07^{00}	Rotterdam	Mit allen Booten eingelaufen. Kein Einsatz wegen Wetterlage. Brennstoffübernahme. Zielikes i. V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.4. 10^{30}	Rotterdam Scheveningen	Musterung durch Flottenchef, Admiral Lütjens. Zielikes i. V.
8.4.	Rotterdam	Kein Einsatz. S 59 Stb. Hilfsmotor Zylinderbuchse ausgebrochen.Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.5B Zielikes i. V.
9.4. u. 10.4.	Rotterdam	Vorgesehene Minenunternehmung wegen Wetterlage ausgefallen.. Zielikes i. V.
11.4.	Rotterdam	Einsatz fällt wegen Wetterlage aus. " S 59 " Probefahrt nach kleiner Werftliegezeit. Keine Ausstellungen. Zielikes i. V.
12.4.	Rotterdam	Kein Einsatz. Zielikes i. V.
13.4.	Rotterdam	Ruhe wegen Wetterlage.. Zielikes i. V.
14.4.	Rotterdam	Kein Einsatz. Zielikes i. V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.4.	Rotterdam	Kein Einsatz. (wegen Wetterlage). "S 59" Bb.-Motor Nr. 190078 bei der Standprobe durchgegangen. Siehe Störungsmeldung "S 59" Lfd.Nr. 6 A. Das Boot sollte durch die MES-Schleife gehen und machte Seeklar. Der Motor lief während der Standprobe schon "Voraus". Er wurde gestoppt und auf "Zurück" angelassen. Die Maschine erreichte kurz nach dem Anlassen eine Überdrehzahl, die am Umdrehungsanzeiger nicht mehr ablesbar war. Der Motor lief etwa 2 - 3 min. auf 8 Zylindern und konnte nur durch sofortiges Schließen des Hauptbrennstoffventils zum Stillstand gebracht werden. Äußerlich waren keine Schäden aufgetreten. Brennstoffpumpen und Regler mit allen Schalthebeln wurden plombiert und zur Untersuchung der Bauaufsicht Daimler-Benz überlassen. "S 59" außer KB. Bielitzer i. V.

Gesehen:

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

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

Kriegstagebuch des

S.-Begleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3.-S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes

Angefangen :1.4.1941
Abgeschlossen :15.4.1941

Zu beziehen vom Nordwerklager 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	Rotterdam Lekhafen	Gefechtsdienst, Ausbildungsdienst Gliß mann. J. V.
2.4.	"	Infanteriedienst, Divisionsdienst, Sport Gliß mann. J. V.
3.4. 2305- 2315	"	Ausbildungsdienst Flakalarm J. V. Gliß mann.
4.4. 2220- 2300	"	Ausbildungsdienst, Vorbereitungen zum Reinschiff Flakalarm J. V. Gliß mann.
5.4.	"	Reinschiff, Zeugdienst J. V. Gliß mann.
6.4. 2300- 2315	"	Sonntagsdienstplan Flakalarm J. V. Gliß mann.
7.4.	"	Arbeitsdienst, Stb.-Wache Teilnahme an Flottenchefmusterung in Den Haag, Ausbildungsdienst. J. V. Gliß mann.
8.4. 2245- 2300	"	Gefechtsdienst, Sport Flakalarm J. V. Gliß mann.
9.4.	"	Ausmarsch, Flottillenchefmusterung, Zeugdienst J. V. Gliß mann.
10.4. 2215- 2220	"	Ausbildungsdienst, Infanteriedienst Flakalarm
2305- 2315		Fliegeralarm
2315- 2325		Flakalarm J. V. Gliß mann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.4.	Rotterdam Lekhafen	Ausmarsch, Zeugmusterung J. V. Gliß mann
12.4.	"	Reinschiff, Zeugdienst J. V. Gliß mann
13.4.	"	Sonntagsdienstplan J. V. Gliß mann
14.4.	"	Sonntagsdienstplan J. V. Gliß mann
15.4.	"	Ausbildungsdienst Gliß mann. Ob. Lt. z. See u. Stdt. i/V.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes „Adolf Lüderitz"	
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Jngenieur:	Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 1.4.1941.
		Abgeschlossen: 15.4.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Dio A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.1941.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse.
2.4.1941.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm „Sleipnir" 186,325 m³ Treiböl übernommen. Personal: 1/2 Zeit: 3,5 Stunden
3.4.41-15.4.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Obltz.z.S.u.Komdt.i.V.

Den 2. Mai 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote:

Keine Bemerkungen.

Kapitän zur See

Flottenkommando
2. Adm. Flotte

B.-Nr. Gkdos. 1300 A 4

An Bord, den 16. Mai 1941

Geheim-Kommandosache

Marinegruppenkommando West
Eing.: 27. MAI 1941
Anl. 1 Expl. 1
2916

An

Marinegruppenkommando West

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. Schnellbootsflottille und Schnellbootsbegleitschiff "Adolf Lüderitz" für die Zeit vom 1.4. - 15.4.41 mit Stellungnahme des F.d.T. vorgelegt.

Keine Bemerkungen.

Für den 2. Admiral der Flotte
Der 1. Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando
W e s t
B.Nr.-Gkdos 2916/41.A5 ✓

Stabsquartier, den 30.5.1941.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.-

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes
7.31.
Meyer

Anschr. + Anl. 1

1.Skl 11797/41 g.Kdos.

Zu 1.Skl 11797/41 Kdos. 816

Geheime Kommandosache! ~~2238~~

1 Vrnl 1. A (A I a) 13/6 gebrauchte.

2. über 1/Skl. an Kr. abzugeben. 4/6

1 Vrnl. A

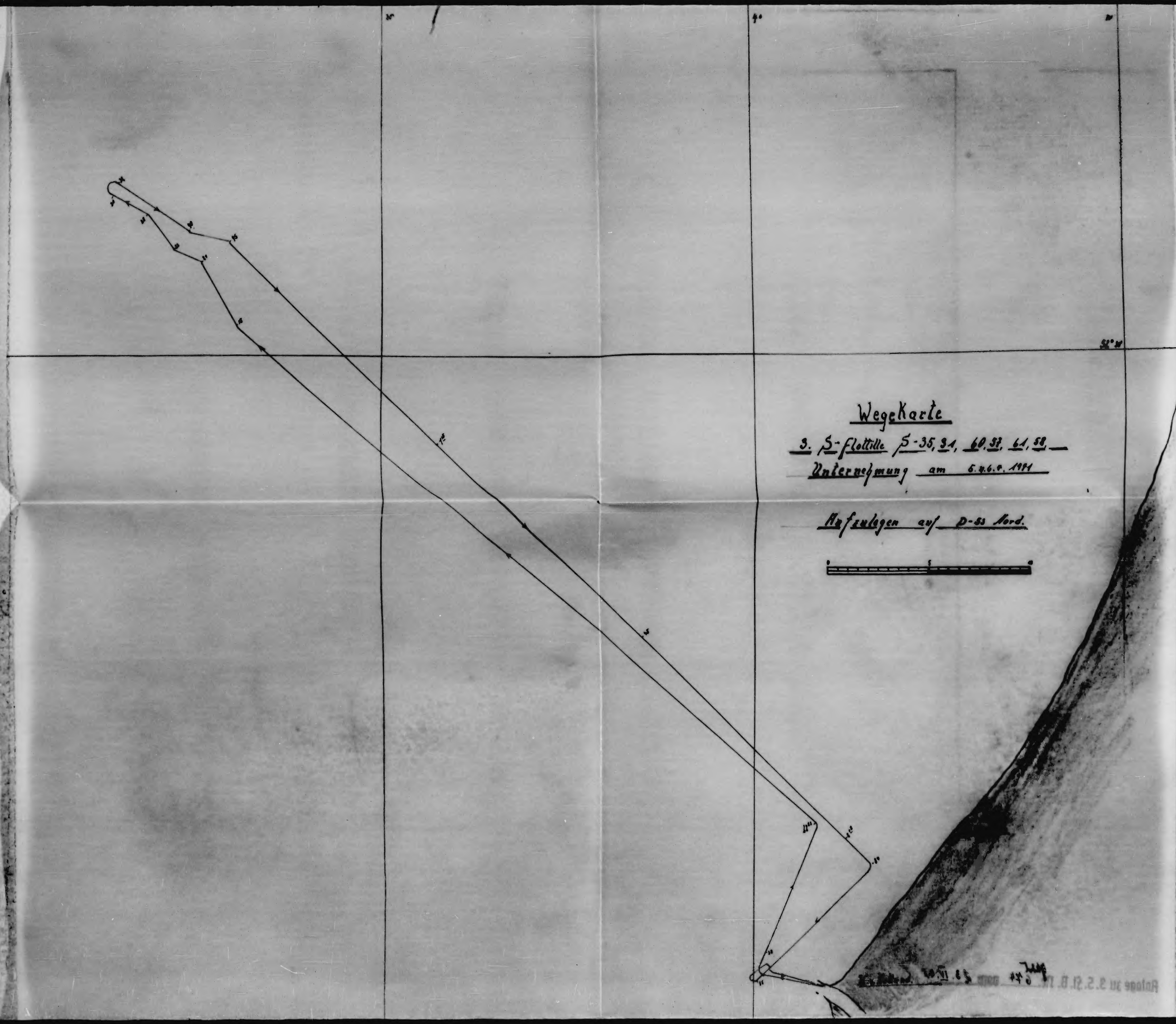
I a

5/6

Geheime Kommandosache!

Anlage zu 3. S. St. B. Nr. 4814 vom 23. IV. 17

Dat.	In Dienst	Ausser K. B.	Einsatzbereite Boote
1/4.	9	2	7
2.	9	2	7
3.	9	2	7
4.	9	2	7
5.	9	2	7
6.	9	2	7
7.	9	2	7
8.	9	2	7
9.	9	2	7
10.	9	2	7
11.	9	2	7
12.	9	2	7
13.	9	2	7
14.	9	2	7
15.	9	2	7


Wegekarte
3. S-Flottille S-35, 31, 60, 57, 61, 58
Unternehmung am 5.4.6.4. 1941
Aufzulegen auf D-53 Nord.

PG/71326

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE. 16.4. - 30.4.1941.

GKdos. 1944/41.

3. Kdos. B.-Nr. 3799

Kr 10435

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K e m n a d e

Anlagen: 4 Segelkarten.

Begonnen: 16.4.41

Abgeschlossen: 30.4.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PRO
S.RED
P 6/4132
NO PART OF
IT, BUT
NO ID
ORD OR
QUOTING

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

Geheime Kommandosache!

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 4 Wegekarten

Begonnen: 16.4.41
Abgeschlossen: 30.4.41

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT
ADMIRALTY [illegible] AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71326/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT OR ANY ANNOTATIONS MADE ON THE WORK PAPER.
RECORDING OFFICER

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Rottterdam	"S 57" wegen Beschädigung Bootskörper durch Torpedo bis 23.4. außer K.B.
1229		FT von F.d.T.: "16.4. Minenunternehmung gem. Sonderbefehl."
2o34		Aufgabe, den Sand zwischen Haisborough Tail und Haisborough Sand zu verseuchen.
		FT an F.d.T., Gruppe West: "S 59" wegen Ausfall Motor Bb. nicht einsatzbereit. Boot ist außer K.B. und muß zum Motorenwechsel nach Wilhelmshaven.
2ooo		Mit "S 35", "S 34", "S 61", "S 31", "S 6o", "S 58" ausgelaufen.
21o6		FT von F.d.T.:" 163o Uhr Geleitzug Qu. 7326, Kurs Süd.
		Dieser Geleitzug kann nicht mehr erreicht werden, da er zur Zeit des Minenwerfens bereit bei "Alpha stehen muß.
2315		Tonne Braune Bank passiert, Kurs auf weiße Blinktonne Qu. 8177 r.u. abgesetzt.
17.4.	Hoofden, engl. Südostküste, Wind WSW, Stärke 3, Seegang 2, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	
0009		Feuerschein in 25o° beobachtet. Starkes Meeresleuchten.
0033 bis 0041		Gestoppt, da auf "S 58" eine Maschine vorübergehend ausgefallen.
0052		Rote Blinktonne Qu. 8412 m.u. gesichtet, Flottille steht 5 sm zu weit südlich. Mit 28 sm Fahrt Tonne Qu. 8177 r.u. angesteuert, um von hier über die Sände Winterton Ridge, Hammond Knoll und Haisborough Tail ins Wurfgebiet zu marschieren.
0125 bis 0143		Mit 15 sm Fahrt in "K gelb" bis Winterton Ridge gelaufen, dann auf eine Maschine = 9 sm Fahrt gegangen. Winterton Ridge und Hammond Knoll werden mit dem auf "S 35" eingebauten Echolot mit sehr gutem Erfolge angelotet.
0211		Ab Hammond Knoll Kurs 262°, Fahrt 9 sm, Formation "L rot" rottenweise.
0231		Beginn des Minenwerfens.
024o		Leuchtbombe achteraus in sehr großer Entfernung.
0245		Minenwerfen beendet. Es wurden 32 T.M.B. unbemerkt geworfen.
025o		Im Einzelnen siehe Sperrmeldung.
		In Z.-Reeling auf Geleitzugweg "Igel" nach Südosten, dann wegen hellen Mondes Qu. 8177 r.u. angesteuert, um Minengebiet unbemerkt zu verlassen, zumal Stb. achteraus von Küstenbatterien zahlreiche L.G.-Fächer geschossen werden, die etwa 5ooo m kurz liegen.
0341		FT Kr.Kr. von Chef 2. S.-Flott.: Bei "Rho" Geleitzug Kurs Süd.
		Ich entschließe mich, bei der günstiger werdenden Nacht - Mond teilweise bedeckt- auf diesen Geleitzug zu operieren.
035o		Kurs Süd, Fahrt 28 sm, um mich vorzusetzen und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		den Geleitzug bis o5oo Uhr südlich "Beta" zu fassen.
	Wind SSW, Stärke 2, Seegang 1, Mond zeitweise bedeckt, nach Süden gute Sicht.	
o355 bis o415 o421, o43o und o439 o44o		Starkes L.G.-Schießen in 21o° 5-6sm ab. 3 Dez nach Osten gedreht, um bei der hohen Fahrt unbemerkt auf Position zu gelangen. Nach Erlöschen der L.G.-Fächer wieder auf 17o° und 22o° zurückgedreht.
		Starkes M.G.-Schießen achteraus..Annahme, daß Zerstörer von achtern auf im Mond stehende Flottille aufgedampft und eingebrochen sind.
		U.K.-Befehl: "Kurs Süd, A.K., nebeln!"
		Mit Kursen 17o° bis 15o° abgelaufen.
o445		Nachdem M.G.-Schießen beendet und kein Feind zu sehen ist, gehe ich auf 2o sm Fahrt herunter Auf Anfrage meldet sich "S 6o" nicht mehr.
		FT an "S 6o": "Frage alles klar?"
o447		Gestoppt, da ich nunmehr annehme, daß es sich um englische Schnellboote handelt, zumal keine L.G.'s geschossen wurden.
		"S 58" und "S 61" melden nach wiederholter Anfrage, daß sie "S 6o" aus Sicht verloren haben und "S 58" von 4 engl. Schnellbooten beschossen worden ist.
		Die U.K.-Meldung von "S 6o" um o44o Uhr"feindliche Schnellboote" ist wegen eines U.K.-Versagers nicht angekommen.
		Ich verweise auf den Gefechtsbericht des Kommandanten "S 58".
		Starke Motorengeräusche im Norden, Flottille steht im Mondhorizont. Als "S 61" meldet, daß "S 6o" noch schwach gehört wird und auf meine Anfrage, die von "S 61" übermittelt wird, "alles klar" meldet, trete ich mit Ostkurs den Rückmarsch wegen anbrechender Morgendämmerung an.
o5oo bis o5o7		Nochmals gestoppt, um "S 6o", das auf U.K.- wieder gehört wird, aufzunehmen. Grüner Einzelstern im Osten, von "S 6o" geschossen. Boot hat Rückmarsch bereits angetreten. Mit der Flottille Rückmarsch fortgesetzt.
looo lo57		Rotterdam eingelaufen.
		FT an F.d.T., Gruppe West: "Bis looo Uhr alle Boote ein. Aufgabe unbemerkt durchgeführt. Nur noch 28 TMB vorhanden.
		Als Ergänzung zum Kurzbericht Fernschreiben an F.d.T., Gruppe West nachtl. S.-Flottillen: " Aufgabe planmässig unbemerkt durchgeführt. Gebiet innerhalb 20 m Linie zwischen Haisborough Sand und Tail verseucht. Anschliessend Marsch über Newarp Qu. 8177 r.u., dann östlich Milz auf gemeldeten Geleitzug südlich Beta operiert. Gefecht mit 4 engl. Schnellbooten Qu. 8418. " S 58 " mehrere Treffer. Zahlreiche von Küstenbatterien geschossene L.G.-Fächer. Rückmarsch wegen Helligkeit o500 Uhr."
		Die Atlas - Echolotanlage auf dem Führerboot hat sich hervorragend bewährt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1255		F.T. von F.d.T.: " Heute Ruhe. Für 18.4. T.M.B. II - Unternehmung vorbereiten. 2.S.Fl. T.M.A. mit 10 m Ankertau.
18.4. 0715	Rotterdam	" S 59 " Marsch nach W'haven. Fertigstellung voraussichtlich 26.4.41.
1204		F.T. von F.d.T.: " 18.4. kein Einsatz wegen Wetterlage ".
19.4. 1029	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " Wegen Wetterlage keine Einsatzmöglichkeit ".
20.4. 1120	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " Einsatz 20.4. entfällt wegen Wetterlage.
21.4. 0958	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 21.4. Minenunternehmung wie 16.4. 2. S.-Fl. bei " Pi ".
1630		F.T. Kr.Kr. von F.d.T.: " 1430 h 70 - 80 Schiffe, Spitze " Alpha ", Ende Sunkfeuerschiff, Kurs Nord.
1644		F.T. von F.d.T. an 1. S.-Fl.: " Humber Nordost Nebenweg verseuchen, dann Lauer zu K.Kr. 1586 B."
1651		F.T. von F.d.T.: " 2. S.-Fl. wegen Wetterlage belgische Küste kein Einsatz."
1830	Holländische Küste, Wind N.W., Stärke 3, Seegang 1, schwache Dünung, einzelne Wolken, gute Sicht.	Mit " S 35 ", " S 34 ", " S 31 ", " S 60 " und " S 61 " ausgelaufen. Absicht, nach dem Minenwerfen auf den Sänden zwischen Heisborough Tail und Hammond Knoll nach Norden auszuholen, um auf den gemeldeten Geleitzug im Nordausgang " The Would " zu operieren. Position kann bis 0200 h erreicht werden, während Geleitzug bei einer Kopplung mit 6 sm Fahrt frühestens um 0230 h bei " Sigma " steht.
1954		F.T. von 1. S.-Fl.: " Sofort Massnahme und Funkfeuer erbeten."
2032 bis 2048		Mittelmaschine " S 35 " vorübergehend ausgefallen.
ab 2040		Sehr dichter Nebel und Temperaturrückgang um 2° bis 3°. Marsch fortgesetzt da Möglichkeit lokalen Nebel's bestand.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2107		Qu. 8544 l.m. wegen anhaltenden Nebels - Sicht 20 m - kehrtgemacht.
2245		Vor Hoek van Holland geankert. Entsprechender FT an F.d.T.
22.4. 0620	Holl. Küste	Anker auf gegangen.
0800		Rotterdam festgemacht.
0853		FT an F.d.T.: 0800 Uhr mit allen Booten ein. Qu. 8544 wegen anhaltenden Nebels kehrtgemacht.
1152		FT von F.d.T.: "Für heutige Minenunternehmung 2- stündige Bereitschaft. Durchführung von Entwicklung Sichtverhältnissen abhängig. 1. S.-Flott. 1400 Uhr Sicht Jmuiden melden."
1411		FT von 1. S.-Flott. an F.d.T.: "Jmuiden gute Sicht."
1544		FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Nebelgefahr."
23.4. 1257	Rotterdam	FT von F.d.T.: 23.4. kein Einsatz wegen Wetterlage. "S 57" wieder K.B.
24.4. 1038	Rotterdam	FT von F.d.T.: Keine Einsatzmöglichkeit, Ruhe wegen Wetterlage.
25.4. 1010	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
26.4. 1028	Rotterdam	FT von F.d.T.: "26.4. kein Einsatz."
27.4. 1056	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Wetterlage läßt 27.4. keinen Einsatz zu."
28.4. 1221	Rotterdam	FT von F.d.T.: "28.4. Minenunternehmung im Gebiet 1 bis 3. Wegen Dienstreise Flottillenchef zur Besprechung bei F.d.T. in Boulogne übernimmt Kommandant "S 60" die Führung der Flottille. Aufgabe, die nach Norden verlaufenden Sände zwischen Haisborough Tail und Hammond-Knoll zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		verseuchen. Durchführung der Aufgabe und Gefecht mit engl. Schnellboote siehe Kriegstagebuch Kommandant "S 60", Seite ...und Gefechtsberichte der Kommandanten "S 31" und "S 61". "S 54" und "S 59" K.B. Marsch Wilhelmshaven nach Rotterdam.
29.4.	Rotterdam	Ruhe.
30.4.	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen ungünstiger Wetterlage."

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootes " S 60 "

Kommandant : Oberleutnant zur See Wuppermann

Begonnen: 28.4.1941
Abgeschlossen: 29.4.1941

R Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.4. 1221	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 28.4. Minenunternehmung i Gebiet 1 bis 3."
1600		Mit Fernschreiben u. telefonisch Jagdschutz für 1900 h beim F.d.J.H. angefordert und zugestanden bekommen.
1749		Jagdgruppe Nordholland ruft an, dass 3 feindliche S.-Boote Kurs Nord 20 sm vor Jmuiden seien und 2 eigene (" S 59 ", " S 54 ") Kurs Süd. Nun wollten sie wissen, ob die als feindliche S.-Boote gemeldeten, nicht auch eigene sein könnten und ob nach E.S.-Abgabe angegriffen werden könnte. Mir war über eigene Nord-gehende S.-Boote nicht bekannt, machte die Jagdgruppe aber darauf aufmerksam, dass es auch R.-Boote sein könnten. Mache aber aus Vorsicht F.T. an " S 59 ": Auf schnellaufende Feindfahrzeuge achten." Wie Kommandant " S 59 " später meldete, ist er weder feindlichen noch eigenen S.- oder R.-Booten begegnet.
1743	Rotterdam	Auslaufmeldung mit F.T.: " Mit " S 35 ", " S 34 ", " S 61 ", " S 31 " 1745 h Rotterdam aus."
1755		Auslaufen wird um 10 Min. verzögert.
1756		F.T. Kr.Kr. von F.d.T.: " 1615 h grosser Geleitzug Qu. 7926 Kurs N.O."
1810		F.T. von F.d.T.: " An S.-Flottillen, Aufgabe frühmöglichst durchführen. Dann auf Geleitzug 1.S.-Flottille auf " Igel " 3.S.-Flottille auf " Milz " bei Karl."
1916	Hoek v. Holland, NNW 4, Seegang 3 - 4, bedeckt, sehr gute Sicht.	Bei der Ansteuerungstonne " S 59 " u. " S 54 " getroffen. " S 59 " in Rufweite geholt und Wetter erfragt. (Besonders Texel , da Nord-Ost Wind lange stand). Der Kmdt. meldete, dass noch eine grobe Dünung stünde und es seit 2 Stunden erheblich aufgebrist habe. Überall waren weisse Schaumköpfe zu sehen. Nur durch den Umstand, dass der Wind auf N-W umgesprungen war, wurde bewirkt, dass die tagelang aus N-O stehende Dünung nicht noch verstärkt wurde.
1928		Setze - nach Entlassen von " S 59 " und " S 54 " in den Stützpunkt - Vormarsch fort, mit der Absicht, falls Mineneinsatz wegen Wetterlage nicht durchführbar, auf den gemeldeten Geleitzug zu operieren.
1930		Wettervorhersage:(F.T.) N-O 3 - 4, wolkig, Sicht 10 sm. Dies stimmte bis auf den Wind, der auf N-W umgesprungen war, Stärke 4 - 5.
2006		Fliegeralarm !
2008		Flugzeug als Ju 88 ausgemacht (E.S.-Austausch) Setze ihr vorher einen Schuss vor die Kanzel, da sie die Flottille direkt anflog, Hoheitsabzeichen kaum zu erkennen. Es erscheint wichtig, vor dem Auslaufen zu wissen, welcher Fluzeugtyp Jagdschutz fliegen wird und nochmal auf die Gefahr des direkten Anfliegens aufmerksam zu machen.

Datum und Uhrzeit
2022
2025 bi
2046
2100
2118 bi
2204
2136
2152
2218
2250
2313
2345
2356
29.4.
0012 bi
0029
0035

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.4. 1221	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 28.4. Minenunternehmung Gebiet 1 bis 3."
1600		Mit Fernschreiben u. telefonisch Jagdschutz für 1900 h beim F.d.J.H. angefordert und zugestanden bekommen.
1749		Jagdgruppe Nordholland ruft an, dass 3 feindliche S.-Boote Kurs Nord 20 sm vor Jmuiden seien und 2 eigene (" S 59 ", " S 54 ") Kurs Süd. Nun wollten sie wissen, ob die als feindliche S.-Boote gemeldeten, nicht auch eigene sein könnten und ob nach E.S.-Abgabe angegriffen werden könnte. Mir war über eig. Nord-gehende S.-Boote nicht bekannt, machte die Jagdgruppe aber darauf aufmerksam, dass es auch R.-Boote sein könnten. Mache aber a. Vorsicht F.T. an " S 59 ": Auf schnellaufend Feindfahrzeuge achten." Wie Kommandant " S 5 später meldete, ist er weder feindlichen noc eigenen S.- oder R.-Booten begegnet.
1743	Rotterdam	Auslaufmeldung mit F.T.: " Mit " S 35 ", " S 34 ", " S 61 ", " S 31 " 1745 h Rotterda aus."
1755		Auslaufen wird um 10 Min. verzögert.
1756		F.T. Kr.Kr. von F.d.T.: " 1615 h grosser Geleitzug Qu. 7926 Kurs N.O."
1810		F.T. von F.d.T.: " An S.-Flottillen, Aufgabe frühmöglichst durchführen. Dann auf Geleitzu 1.S.-Flottille auf " Igel " 3.S.-Flottille auf " Milz " bei Karl."
1916	Hoek v. Holland, NNW 4, Seegang 3 - 4, bedeckt, sehr gute Sicht.	Bei der Ansteuerungstonne " S 59 " u. " S 54 getroffen. " S 59 " in Rufweite geholt und Wetter erfragt. (Besonders Texel , da Nord-Ost Wind lange stand). Der Kmdt. meldete, da noch eine grobe Dünung stünde und es seit 2 Stunden erheblich aufgebrist habe. Überall waren weisse Schaumköpfe zu sehen. Nur durch den Umstand, dass der Wind auf N-W umgesprun gen war, wurde bewirkt, dass die tagelang au N-O stehende Dünung nicht noch verstärkt wur de.
1928		Setze - nach Entlassen von " S 59 " und " S 54 " in den Stützpunkt - Vormarsch fort, mit der Absicht, falls Mineneinsatz wegen Wetterlage nicht durchführbar, auf den gemel deten Geleitzug zu operieren.
1930		Wettervorhersage:(F.T.) N-O 3 - 4, wolkig, Sicht 10 sm. Dies stimmte bis auf den Wind,
2006		der auf N-W umgesprungen war, Stärke 4 - 5.
2008		Fliegeralarm !
		Flugzeug als Ju 88 ausgemacht (E.S.-Austausch Setze ihr vorher einen Schuss vor die Kanzel da sie die Flottille direkt anflog, Hoheits-abzeichen kaum zu erkennen. Es erscheint wich tig, vor dem Auslaufen zu wissen, welcher Fluzeugtyp Jagdschutz fliegen wird und noch-mal auf die Gefahr des direkten Anfliegens aufmerksam zu machen.

Datum und Uhrzeit
2022
2025 b
2046
2100
2118 b
2204
2136
2152
2218
2250
2313
2345
2356
29.4.
0012 bi
0029
0035

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2022		Ju 88 wieder aus Sicht (Kurs"Braune Bank").
2025 bis 2046		Ju 88 wieder in Sicht. Erneuter E.S.-Austausch.
2100	NNW 4, Seegang 3, starke N-Dünung, sehr gute Sicht.	
2118 bis 2204		Warngebiet passiert.
2136		Einer Treibmine ausmanöveriert.
2152		F.T. Kr. Kr. von F.d.T.: " 2030 h Geleitzug 8441 L.U. Kurs 20 Grad."
2218		2 Leuchtbomben in 320°. Kann über einem Geleitzug, kann aber auch am Küstenrand sein.
2250		Bei " Max " auf H - F (20 sm) gegangen und auf dem Geleitzugweg nach Norden vorgestossen, falls Geleitzug schon gerade durch. Da gute Sicht - es war gerade dunkel geworden - war diese Fahrt noch möglich. Bei L - F (15 sm) kommt bei jeder See stark Wasser über, sodass ein Arbeiten mit dem Glase nicht mehr möglich ist.
2313		Biege mit der Flottille mit Kurs auf Hammond-Knoll aus Geleitzugweg ("Milz") ab. Es war nichts zu sehen.
2345		Entlasse die 2. Rotte zum Werfen nördlich Haisborough - Tail (Siehe K.T.B. 2. Rotte) und drehe selber auf Kurs zum Werfen über dem Hammond - Knoll, den ich selber angelotet hatte. Diesen teilweise nur 600 m breiten Sand bei dem nach Richtung und Stärke nicht einwandfrei bekannten Stromverhältnissen zu finden und dann mit einem S.-Boot bei 9 sm Fahrt nicht wieder zu verlieren, ist ohne eine Atlas-Lotanlage unmöglich. Da diese erstmalig auf " S 35 " vorhanden ist, übernahm die 1. Rotte (" S 35 ", " S 34 ") diese Aufgabe. Das Lot hat sich hervorragend bewährt, trotz der sehr groben Dünung.
2356		Kr.Kr. von F.d.T.: Geleitzug bereits 2200 h auf " Milz " bei Karl.
29.4. 0012 bis 0029		1. Rotte wirft 8 Minen (" S 34 " = 6, " S 35 " = 2 T.M.B's) im Reihenwurf. Alle Minen unter 20 m Wasser geworfen.
0035		Da die Boote schwer arbeiteten, war das Werfen nicht einfach und musste verschiedentlich unterbrochen werden. (Bei der 2. Rotte klemmten bei " S 31 " alle T.M.B.'s, da sich durch das Arbeiten des Bootes während des Marsches die Schienen verzogen hatten). Andere Minen hätte man bei dieser See nicht werfen können. Wollte jetzt - verabredungsgemäss - auf die 2.Rotte warten (nördlich der Wurfstelle, südlich " Milz ").

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Da die Nacht jedoch erheblich dunkler wurde und trotz der klaren Feuersicht der Nebenmann auf über 300 m nicht zu sehen war, nahm ich hiervon Abstand und befahl - da ich noch U - K - Verbindung hatte - (mit der 2. Rotte) nach dem Werfen Lauer bei Tonne 5 auf dem Geleitzugweg " Milz " im Qu. 7396 einzunehmen. Ein Hinterherfahren (hinter dem Geleit 22 00 bei " Karl ") schien mir zwecklos , da an Hand der vorherigen Kr. - Meldungen - es sich um ein sehr schnelles Geleit handeln musste, dass bei normaler Fahrt von 8 sm erst um 2430 h hätte bei " Karl " sein können. Ich vermutete aber weiter, dass entweder Nachzügler oder ein zweiter Teil des Geleitzuges noch auf " Milz " nach Norden gehend durchkommen mussten. Ausserdem halte ich - nach den Erfahrungen mit Zusammentreffen von S.- Booten feindliche u. eigene - es für zweckmässig, die Möglichkeit des Zusammentreffens eigener Boote von verschiedenen Flottillen von vornherein auszuschalten. Dieses scheint besonders dann ratsam, wenn man gewillt ist, feindliche S.-Boote nicht nur zu treffen sondern auch zu vernichten. Die Möglichkeit des gegenseitigen Feuereröffnens wird bei plötzlicher Begegnung(siehe " S 58 ") sehr leicht gegeben sein.
0045		Trete Vormarsch auf " Milz " nach Süden an. Fahrt 7 sm.
0130 bis 0150		Lg's in Richtung 280°, sehr weit weg, unter der Kimm geschossen. Vermute, dass dort 1. S.-Flottille auf Geleit gestossen ist.
0410		Trete bei " Max " Rückmarsch an. Auf " Milz " nichts gesichtet.
0710		F.T. von " S 61 ": " Kr.Kr.:Habe Gefecht mit feindl. S.-Booten Qu. 8438 ". (Der F.T. war zunächst unklar und wurde wiederholt).
0712		Qu. 8584 mache kehrt, um " S 61 " wenn möglich zu helfen. Mache entspr. Funkspruch an " S 61 ".
0810		F.T. von " S 61 ": Laufe gleich ein. Mache darauf wieder kehrt Qu. 8463,nehme an, dass er nördlich von mir inzwischen nach Hause gelaufen ist.
0920 1040	Hoek v. Holland Rotterdam	einlaufend passiert. 1. Rotte fest. 2. Rotte war schon eingelaufen.
		F.T. an F.d.T., Gruppe West: " Alle Boote bis 1040 ein. Aufgabe unbemerkt durchgeführt, Weiteres folgt durch K.R.-Fernschreiben."

Kr.-Fernschreiben)

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

Kr. - Fernschreiben: " Aufgabe zwischen H. Tail und H. Knoll unter sehr schwierigen Bedingungen unbemerkt bis 0100 durchgeführt. Dann 1. Rotte auf " Milz " über Karl bis Max, nichts gesehen. 0410 Uhr Rückmarsch. 0710 Uhr Quadrat 8584 auf F.T. " S 61 " kehrt bis Qu. 8463. 0810 Uhr Rückmarsch.
2. Rotte Lauer auf Milz Qu. 7396. 0400 Uhr Rückmarsch über Karl. Bei Karl 3 engl. Fla.M.W.-Träger (Schornstein, kleiner Mast, sonst S.-Bootsähnlich, mittlere Fahrt). " S 91 " nach kurzem Beschuss abgedreht und aus Sicht verloren. Rückmarsch allein. " S 61 " Qu.8434 2 engl. Schnellboote mit Kurs Süd. 20 Minuten laufendes Gefecht. Entfernung zwischen 6 hm und 10 hm. Ein Boot qualmend zurückgeblieben. Das zweite nach Hinzukommen " S 102 " beschädigt und endgültig abgedrängt. " S 61 " ein Leichtverletzter, zahlreiche Überwassertreffer Handwaffenkaliber. Boot nicht ausser K.B. Dann Rückmarsch. Boot verschoss 800 Schuss 2cm. Verfolgung nicht möglich da Boot nur eine Soll - 9 mm Bugwaffe und diese ausgefallen. Mehrere sonst gelöschte Tonnen brannten wieder, näheres folgt. "

gez. Wuppermann

Für die Richtigkeit !

Leutnant zur See und Adjutant .

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Ein Nachstossen nach dem Geleitzug, der bereits um 2200 Uhr bei " Karl " gestanden hat, war nach Durchführung der Minenaufgabe zwecklos. Sonst nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant.

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

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

des

Schnellbootes " S 61 ".

Kommandant: Oberleutnant zur See von G e r n e t

zugleich Rottenführer 2. Rotte.

Begonnen: 28.4.41

Abgeschlossen: 29.4.41

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.4. 2345	Engl. Südostküste, Wind NNW, Stärke 3, Seegang 2-3, bedeckt, gute Sicht.	Die 2. Rotte "S 61", "S 31" wird an der Südecke des Sandes Hammond Knoll entlassen zum Haisborough Tail, und den nach Norden verlaufenden Sand mit T.M.B.'s ~~xx~~ innerhalb der 2o m Linie zu verseuchen. Die Rotte steuert 275°,9 sm Fahrt in "L rot" und lotet den Haisborough-Tail an.
29.4. oo2o		Wendung auf 34o°, Formation Kiellinie.
oo4o		Wurfbeginn. Reihenfolge "S 31, "S 61". Es muß mehrfach gestoppt werden, da die Transportwagen bei "S 31" in den Schienen klemmen, obgleich sie im Stützpunkt probeweise durchgefahren wurden und paßten. Die Unternehmung wurde erschwert durch die grobe Dünung auf den Bänden. Nach dem Werfen setzte sich "S 31" in Bb. Staffel.
oo5o		U.K.-Befehl von "S 6o": "Bis o4oo Uhr auf Milz Qu. 7396 bei Tonne 5 in Lauerstellung gehen.
o1oo - o15o		Heftiges L.G.-Schießen im Westhorizont. Sehr weit, anscheinend werden Boote der 1. S.-Flottille gejagt. Ein Operieren auf diesen bereits 22oo Uhr bei Karl durchgebrochenen Geleitzug war wegen der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr möglich.
o112 o14o		Letzte Mine geworfen; auf 64° gegangen.
o15o bis o35o		In 35o° Zerstörer mit SO Kurs Abstand 3ooo m. Zerstörer dreht ab nach NW und kommt schnell aus Sicht. In Lauerstellung auf Milz Qu. 7396 bei Tonne 5 gelegen. Sehr starke Stromversetzung nach Westen. Nichts gesichtet.
o35o		3 LG's in 1oo°, anscheinend von West nach Ost geschossen. Daraufzugehalten mit Kurs 11o° Fahrt 9 sm.
o415		Da im hellen Osthorizont nichts zu sehen, Qu. 8174 1.K. Mitte Rückmarsch angetreten. Kurs 11o°, Fahrt 28 sm, Kiellinie.
o42o		Ab Bb. auf 8oo - 1ooo m 3 kleine Fahrzeuge auf "Auge" Qu. 8175 r.K.M. mit S.O. Kurs, Kollisionskurs. Ich hielt sie ihrem Aussehen nach für Boote der 1. S.-Flottille, besonders da sie anscheinend Fahrt verminderten ("S 61" kam von Stb.), und da der U.K.-Gast mir meldete, es wären auf U.K. Boote der 1. S.-Flottille zu hören. Wie sich jedoch später herausstellte, stammte dieser U.K.-Spruch von "S 31", das ein Boot der 1. S.-Flottille anrief im Glauben, es handele sich bei diesen Fahrzeugen um Boote der 1. S.-Flottille.
o428		"S 61" passierte vor diesen Fahrzeugen, in den hellen Horizont, ohne angegriffen zu werden. Leuchtspurschießen achteraus. Die Sicht nach Westen ist sehr gering, daher nichts auszumachen. "S 31" aus Sicht. Auf Anfrage meldet "S 31" durch U.K. "Habe 3 Zerstörer hinter mir".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Umkehren ist für "S 61" zwecklos, da es im taghellen Ostsektor steht, während es im Westhorizont noch dunkel ist.
0430		Auf 124° gegangen. Da die See ruhig, Effekt eingestellt. Fahrt 29,5 sm.
0600		2 S.-Boote mit Südkurs gesichtet.
0604		Die S.-Boote als feindliche ausgemacht.
0607 bis 0628		Gefecht mit engl. S.-Booten.
0615		An Bb. kommt ein weiteres S.-Boot in Sicht. Da ich noch nicht ausmachen konnte, ob es ein deutsches S.-Boot war, gab ich folgenden Kr. Funkspruch ab: "Habe Gefecht mit feindlichen S.-Booten Qu. 8438.
0618		Das Boot an Bb. ist als deutsches auszumachen.
0622		"S 102" - wie sich später herausstellte - greift in den Kampf ein.
		Im einzelnen siehe Gefechtsbericht.
0635		In Rufweite "S 102" gelegen und die Lage besprochen.
0813		Hoek van Holland einlaufend passiert.
0925		Rotterdam fest.

Abgesandt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die bisherigen Gefechte mit engl. Schnellbooten, die von " S 58 " und " S 61 " geführt wurden, haben ergeben, dass der Engländer einen Teil seiner S.-Boote mit 2 cm und einen Teil mit 8 mm M.G.'s bestückt hat.

Wäre die Flottille geschlossen zurückmarschiert bezw. hätte das Rottenboot von " S 61 ", " S 31 ", seinen Vordermann im Operationsgebiet nicht aus Sicht verloren, so wären vielleicht beide engl. S.-Boote vernichtet worden.

Die Erfahrungen, die insbesondere beim Gefecht " S 61 " gemacht wurden, sind folgende:

1.) Sofortige Sollerhöhung von 15 auf 40 Magazine.
2.) Sollerhöhung von 1 M.G. 34 auf 2 M.G.34, die in Höhe des Steuerstandes hinter den Torpedorohren aufgebaut werden.
3.) Je 4 Magazintrommeln für jedes M.G.34 anstatt der bisherigen Gurte, um Ladehemmungen und Versager der gegurteten Munition auszuschliessen.
4.) Mitführen von 1600 Schuss 2 cm -Munition, davon 600 Schuss Phosphormunition.
5.) Anbordgabe eines Flammenwerfers für den Nahkampf.

Kapitänleutnant.

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

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

3. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt : M a s c h i n e

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (J n g .)

D ö p n e r ,

Begonnen : 16.4.1941

Abgeschlossen: 30.4.1941

N Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Rotterdam	" S 57" wegen Beschädigung Bootskörper durch Torpedo bis 23.4. außer K.B.
20^{00}		" S 59" wegen Ausfall Bb.Motor außer K.B. siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 6 A
		Mit"S 35","S 34","S 61","S 31","S 60" und "S 58" z.Minenunternehmung ausgelaufen.
		i. V. Bielitzer
17.4. 00^{33}		Auf "S 58" Stb.-Maschine vorübergehend ausgefallen.
04^{47}		"S 58" wurde von 4 engl. S.-Booten beschossen Qu. 8418
		Vor dem Gefecht liefen die Maschinen "Alle Fahrt." Beim Angriff lief das Boot kurze Zeit "A.K. Das Boot erhielt fünf Treffer, davon vier ins Vorschiff und einen in Abtl. IV (Seitenmotorenraum) oberhalb der Scheuerleiste an Stb.Seite. Das Panzergeschoss von 20 mm durchschlug die Bordwand und beschädigte die Entlüftungsleitung vom Stb.Ölbetriebstank. Das Geschoss detonierte auf der Instrumententafel des Stb.Motors und beschädigte das Ölmanometer, die Kontrollampe von der Kupplung und de mech. Umdrehungsanzeiger. Durch den Aufschlag auf die Tafwurde die Spitze des Geschosses abgelenkt und drang in das Steuerhebelgehäuse von Zylinder 16 des Bb.-Motors ein. Dieses Loch hatte eine Größe von ca. 40 x 60 mm. Op.
		Der Unteroffizier am Stb.-Motor, Masch.Mt. H a n - s e n, erhielt leichte Verletzungen in Gesicht und Augen. Er wurde vom danebenstehenden Ltd.Masch., Stbs.Ob.Masch. R e h b e r s. vom Sitz gezogen, um den Motor für kurze Zeit zu bedienen. Zur Kontrolle der Umdrehungen wurde der elektr.Umdrehungsanzeiger benutzt.
		Der Masch.Gefr. K a r l kontrollierte die Schmierung des Motors an den Schmierstellen d. Schwinghebel, da das Öldruckmanometer ausgefallen war. Die Entlüftungsleitung

10^{00}

18.4. 07^{45}

19.4.u. 20.4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wurde mit Isolierband abgedichtet. Das beschädigte Steuerhebelgehäuse an dem Bb.Motor wurde von Masch.Unteroffizier Masch.Mt. H ö f e l e i n mit entsprechenden Holzkeilen vorübergehend abgedichtet. Die gesamte Masch.-Anlage blieb für Höchstfahrt klar. Die zwei Treffer von ca. 20 mm Ø im Bootskörper unterhalb der Wasserlinie wurden behelfsmäßig abgedichtet. Gleichzeitig saugten beide Lenzpumpen aus Abtl. VIII. Die Abtl. konnte lenzgehalten werden. Nach kurzer Zeit wurde die Bb.-Lenzpumpe abgeschaltet und stand für die Abtl. I ' IV zur Verfügung. Die eingedrungene Wassermenge von ca. 5 - 8 m^3 wurde erst nach geraumer Zeit festgestellt, da die Einschüsse bei der ersten Raumkontrolle nicht gleich gefunden wurden. Der Wassereinbruch erfolgte nur bei geringer Fahrtstufe, weil bei hoher Fahrt der Steven soweit vorn herausragte, daß ein Eindringen nur beim Eintauchen des Stevens erfolgte. Die Einschüsse, die den Wassereinbruch zur Folge hatten, lagen in Höhe der C W L. Siehe Störungsmeldung "S 58" Lfd.Nr. 3 B und Geschosstreffaufzeichnung.
10^{00}	Rotterdam	Alle Boote eingelaufen. i. V. Bielitzer
18.4. 07^{45}	Rotterdam	"S 59" zum Maschinenwechsel auf dem Marsch nach W'haven. Fertigstellung voraussichtlich 26.4.41. Wegen Wetterlage kein Einsatz. Brennstoffübernahme. i. V. Bielitzer
19.4.u. 20.4.	Rotterdam	Wetterlage läßt keinen Einsatz zu. i. V. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.4. 18^{30}	Rotterdam	Mit " S 35","S 34","S 31","S 60" und "S 61" zur Minenunternehmung ausgelaufen.
22^{45}		wegen Nebel vor Hoek van Holland geankert.
		i.V. Zielitzer
22.4. 06^{20}	Holländische Küste	Anker auf gegangen,
08^{00}		Rotterdam festgemacht.
15^{44}	Rotterdam	kein Einsatz wegen Nebelgefahr.
		i. V. Zielitzer
23.4. 12^{57}	Rotterdam	Wegen Wetterlage kein Einsatz.
		"S 57" wieder K.B.
		i. V. Zielitzer
24.4. 27.4.		Ruhe wegen Wetterlage.Keine besonderen Vorkommnisse.
		i. V. Zielitzer
28.4. 17^{45}	Rotterdam	II.Jng. zur Besprechung zum F.d.T. nach Boulogne.
2130		Mit "S 35","S 34","S 61" u."S 31" zur Minenunternehmung ausgelaufen.
		"S 54"u."S 59" von W'haven kommend in Rotterdam eingelaufen. Beide Boote K.B.
		i. V. Zielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4. 07[10]		"S 61" hat Gefecht mit feindl. Schnellbooten Qu. 8438.
		"S 61" erhielt einen Treffer durch das Kartenhaus und beschädigte den Hochbehälter der Dampfheizung. Ein 2. Treffer ging durch den Lüfter über der Stb.-Seitenmaschine Abtl.IV und verwundete den aus dem Masch.-Raum heraustretenden Ltd.Masch. Ob.Masch.S i e b e n l i s t. Er erhielt einen leichten linken Hüftsteckschuß. Zwei weiter Treffer gingen achtern in den Spiegel des Bootes. Die Maschinenanlage war durch den Schuss nicht gefährdet. Ob. Masch. K l e i n hat den Ltd.Masch. abgelöst.
10[40]	Rotterdam	Boote eingelaufen.
		i. V. Zielitzer
30.4.	Rotterdam	Brennstoffübernahme. Wegen Wetterlage kein Einsatz. "S 60" außer K.B. zu Kl.Motorenüberholung in Rotterdam.
		i. V. Zielitzer
		Gesehen: Kapitzmeyer Der Flottillenchef u.Kapitänleutnant.
		Gesehen: Clasen K. Kapt.(Ing) u. Abteilungsing. F. d. T.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kriegstagebuch des S.-Begleitschiffes "Adolf Lüderitz" (3.-S.-Flottille) Kommandant: Kapitänleutnant Möbes Angefangen : 16.4.41 Abgeschlossen : 3o.4.41	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.41	Rotterdam Lekhafen	Gefechtsdienst, Divisionsdienst (Sport)
17.4.	"	Divisionsdienst
2300-2325		Flakalarm
2330-0010		"
18.4.	"	
0050-0115		Flakalarm
		Geländedienst, Gewehrreinigen, Geschützreinigen
19.4.	"	Reinschiff, Zeugdienst
20.4.	"	Flottillenchefmusterung, Sonntagsdienstplan
2325-0050		Fliegeralarm
21.4.	"	
0218-0224		Flakalarm
0424-0430		"
0458-0521		Fliegeralarm
		Divisionsdienst, Gefechtsdienst
22.4.	"	Gasmaskenprüfung, Divisionsdienst
23.4.	"	Divisionsdienst, Sport, Zeugdienst
24.4.	"	Divisionsdienst, Gefechtsdienst
25.4.	"	Divisionsdienst, Vorbereitungen zum Reinschiff

Datum und Uhrzeit	A... S...
26.4.	R...
27.4.	
28.4.	
29.4.	
2335-2340	
2350-0005	
30.4.	
0010-0020	
0045-0110	
0235-0300	
0430-0445	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.4.	Rotterdam, Lekhafen	Reinschiff, Zeugdienst J. V. Stützmann.
27.4.	"	Sonntagsdienstplan J. V. Stützmann.
28.4.	"	Divisionsdienst, Gefechtsdienst J. V. Stützmann.
29.4. 2335-2340	"	Divisionsdienst, Rollendienst Flakalarm
2350-0005		"
		J. V. Stützmann.
30.4. 0010-0020	"	Flakalarm
0045-0110		"
0235-0300		"
0430-0445		"
		Divisionsdienst, Arbeitsdienst, Sport
		J. V. Stützmann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
		des Schnellbootsbegleitschiffes " Adolf Lüderitz "
		Abschnitt: Maschine
		Leitender Jngenieur: Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 16.4.1941.
		Abgeschlossen: 30.4.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.41- 24.4.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrbeck
25.4.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm "Sleipnir" 141,000 m³ Treiböl über=nommen. Personal: 1/2 Zeit: 3 Stunden. Wrbeck
26.4.41.- 30.4.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrbeck

Gesehen:
Gliszmann.
Oblt.z.S. u. Komdt.i.V.

Gesehen:
Clark
K. Kapt.(Ing) u. Dienstältester Ing. F.d.T.

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 945/720 vom 8.5.14

Dat.	In Dienst	Außer K. B.	Einsatz-bereite Boote
16/4.	9	3	6
17.	9	3	6
18.	9	3	6
19.	9	3	6
20.	9	3	6
21.	9	3	6
22.	9	3	6
23.	9	2	7
24.	9	2	7
25.	9	2	7
26.	9	2	7
27.	9	2	7
28.	9	2	7
29.	9	/	9
30.	9	/	9

Den 12.Juni 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

Zu den Operationen habe ich bereits im K.T.B. F.d.T. bzw. bei Vorlage der Gefechtsberichte Stellung genommen.
Im Einzelnen bemerke ich:
1. Das auf "S 35" eingebaute Echolot (Atlas) hat sich bewährt. Nach den inzwischen durchgeführten Erprobungen in der Heimat steht der grundsätzlichen Verfügung des Einbaus auf allen S-Booten nichts im Wege. Das Lot wird gerade in den schwierigen Gewässern an der Südostküste ein wertvolles Hilfsmittel für die Schnellbootsoperationen werden.
2. Die Minenunternehmung vom 28.4. wurde trotz schwieriger Verhältnisse gut durchgeführt. Über die Bedeutung derartiger Minenunternehmungen und über die Notwendigkeit, den S-Booten hierbei bestes Minenmaterial zur Verfügung zu stellen, habe ich bereits im K.T.B. F.d.T. gesprochen. Die Minen, die bei dieser Unternehmung geworfen wurden, (TMB II mit 3o Milliörstedt) werden nur gegen sehr große Schiffe von Wirkung sein können.
3. Die beiden Gefechte mit feindl. Schnellbooten zeigen, daß der Feind seine Boote, wie bereits seit langem vermutet, zur Schnellbootsbekämpfung planmäßig einsetzt. Der Einbau eines schweren MG auf der Back unserer Boote muß unter diesen Verhältnissen mit allen Mitteln vorwärts getrieben werden. Zum Gefecht "S 61" wurde bei Vorlage des Gefechtsberichts Stellung genommen.
Zur Stellungnahme Chef 3.S-Fl. auf Seite 346:
Zu 1. Wurde bereits als Forderung des F.d.T. am 8.1.41 bei Besprechung über S-Bootsentwicklung in Rotterdam gestellt.(Vorgelegt bei O.K.M. und 2.Adm.Flotte mit F.d.T. Gkdos 53o6 Al v. 14.1.41.)
Zu 2. An Stelle Anbordgabe eines weiteren MG 34 ist Einbau eines schweren MG (Flak 38) auf der Back eingeleitet. Das MG 34 fällt nach Einbau des schw. MG auf der Back fort.
Zu 3. Frage wird geprüft.
Zu 4. Anbordgabe Phosphormunition für 2 cm ist inzwischen eingeleitet. Es stand bisher noch nicht genügend Munition dieser Sorte zur Verfügung.
Zu 5. Flammenwerfer: Wird nicht weiter verfolgt, da vom F.d.T. be-

bereits im Sommer 4o überprüft und aufgegeben. Man kann aus Gewichtsgründen nicht alle Waffen auf einem S-Boot für alle Möglichkeiten einbauen. Flammenwerfer haben zu geringe Reichweite, als, daß sie praktisch im S-Bootsgefecht eingesetzt werden können. Für die seltene Gelegenheit eines ausgesprochenen Nah-Enterkampfes müssen die anderen Waffen ausreichen.

Kapitän zur See

Stellungnahme des Flottenchefs zum Kriegstagebuch der 3.Schnellbootsflottille vom 16.- 30.4.41.

Zu Seite 346 und Stellungnahme des F.d.T. Ziffer 3:

Zu 1) Die Ausrüstung aller S-Boote mit 40 an Stelle 15 Magazinen ist inzwischen vom O.K.M. genehmigt worden und wird durchgeführt.

Zu 2 - 5) Die aufgeworfenen Fragen werden gesondert weiterverfolgt und der Stellungnahme des F.d.T. wird zugestimmt.

An Bord, den 3. Juli 1941

Admiral

Anlage 6 zu 1.Skl 16797 g.Kdos.

Fregattenkapitän und Adjutant.

Marinegruppenkommando
W e s t
B.Nr. g.Kdos. 3799/41 A5.

Stabsquartier, den 15. Juli 1941.

Geheime Kommandosache!

An
das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

-2+4 Skizzen

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. S.-Flottille vom 16. - 30.4.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Den Ausführungen des Flottenchefs und F.d.T. wird zugestimmt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Im Entwurf gez. M e y e r .
Für die Richtigkeit:

Fregattenkapitän und Adjutant.

Flottenkommando

B.-Nr. Gkdos. 1844 A4

An Bord, den 3. Juli 1941.

Geheim-Kommandosache

Marinegruppenkommando West
Eing.: 13. JUL. 1941
B.-Nr. G. Kdos. 3733
Anl. 2 1 48 Kriegstagebuch

An

das Marinegruppenkommando West

-2-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. S.Flottille für die Zeit vom 16. - 30.4.41 mit Stellungnahme des Flottenchefs vorgelegt.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

1.SKl 16797 g.Kdos.

11 Anl.

Geheime Kommandosache!

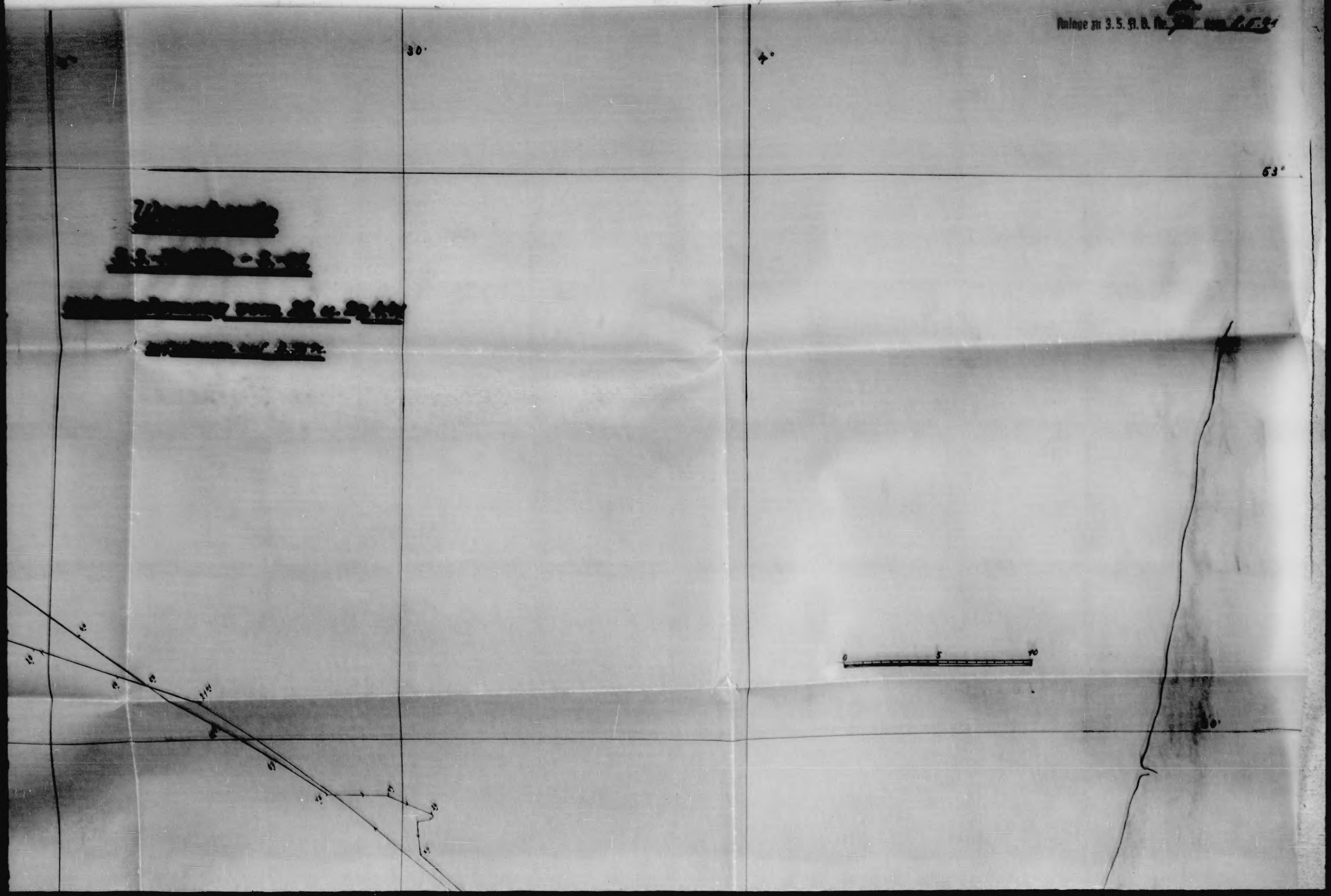
An Ing.

Verbinden mit Q West 3799/41 Gkdos

Empfangen lassen wie diese Skizzen.

Iac
B 24/7

Anlage zu 3.S.M.B. Nr. [illegible] vom [illegible]



GREAT YARMOUTH

LOWESTOFT

30'

11°

12°

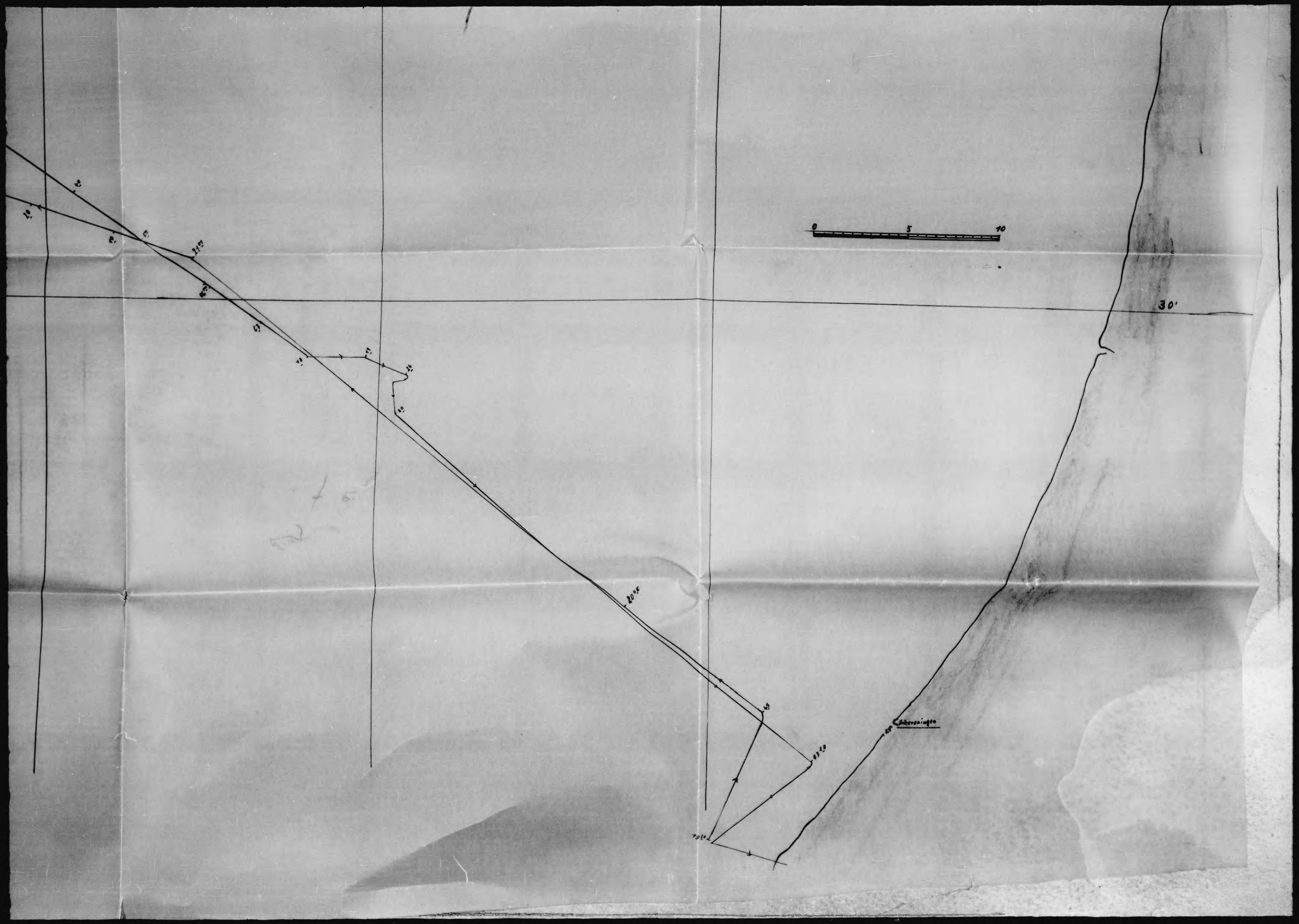
13°

14°

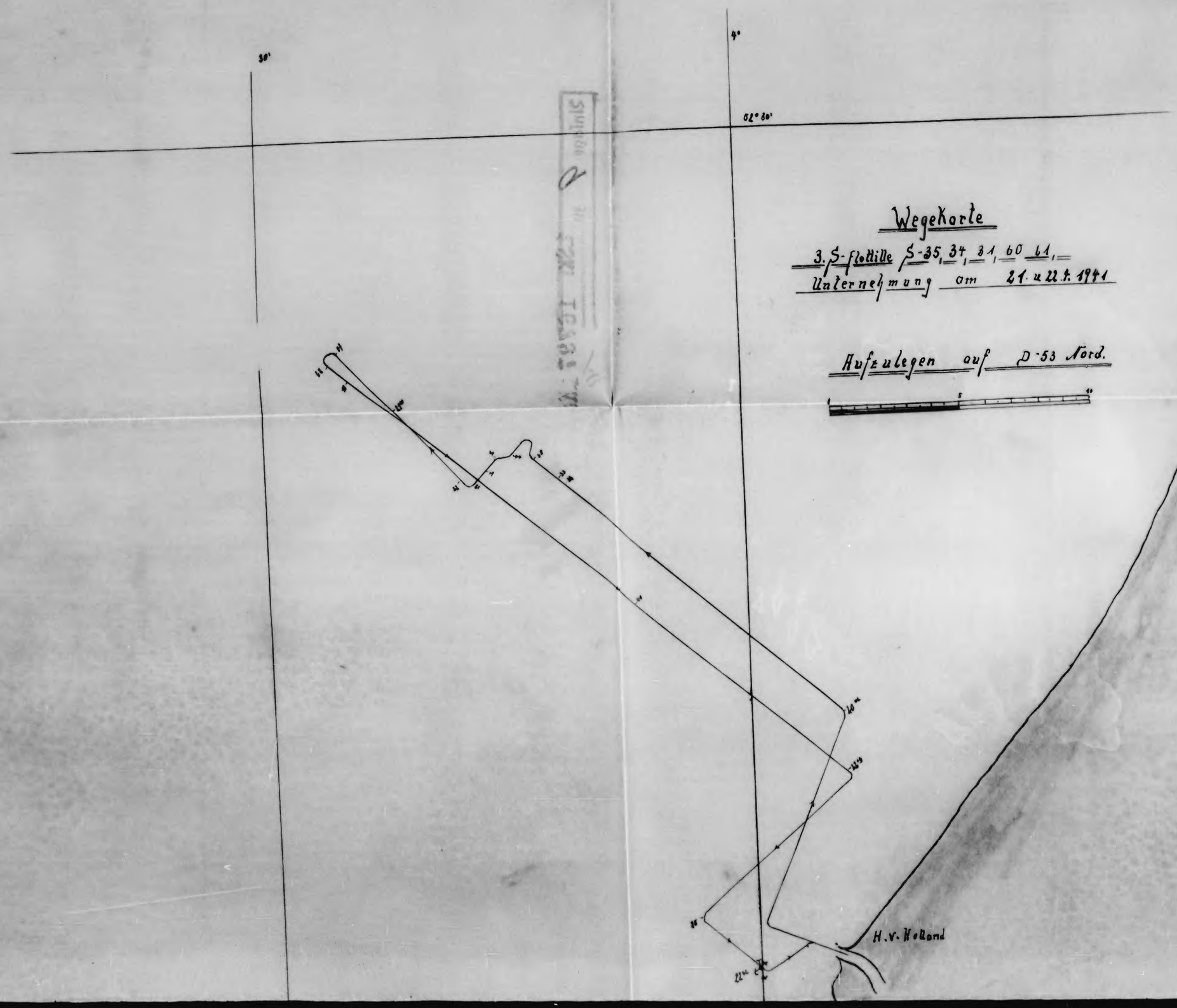
15°

16°

17°


0
5
10
30'
20°5
Scheveningen

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 720 vom 8.5.41

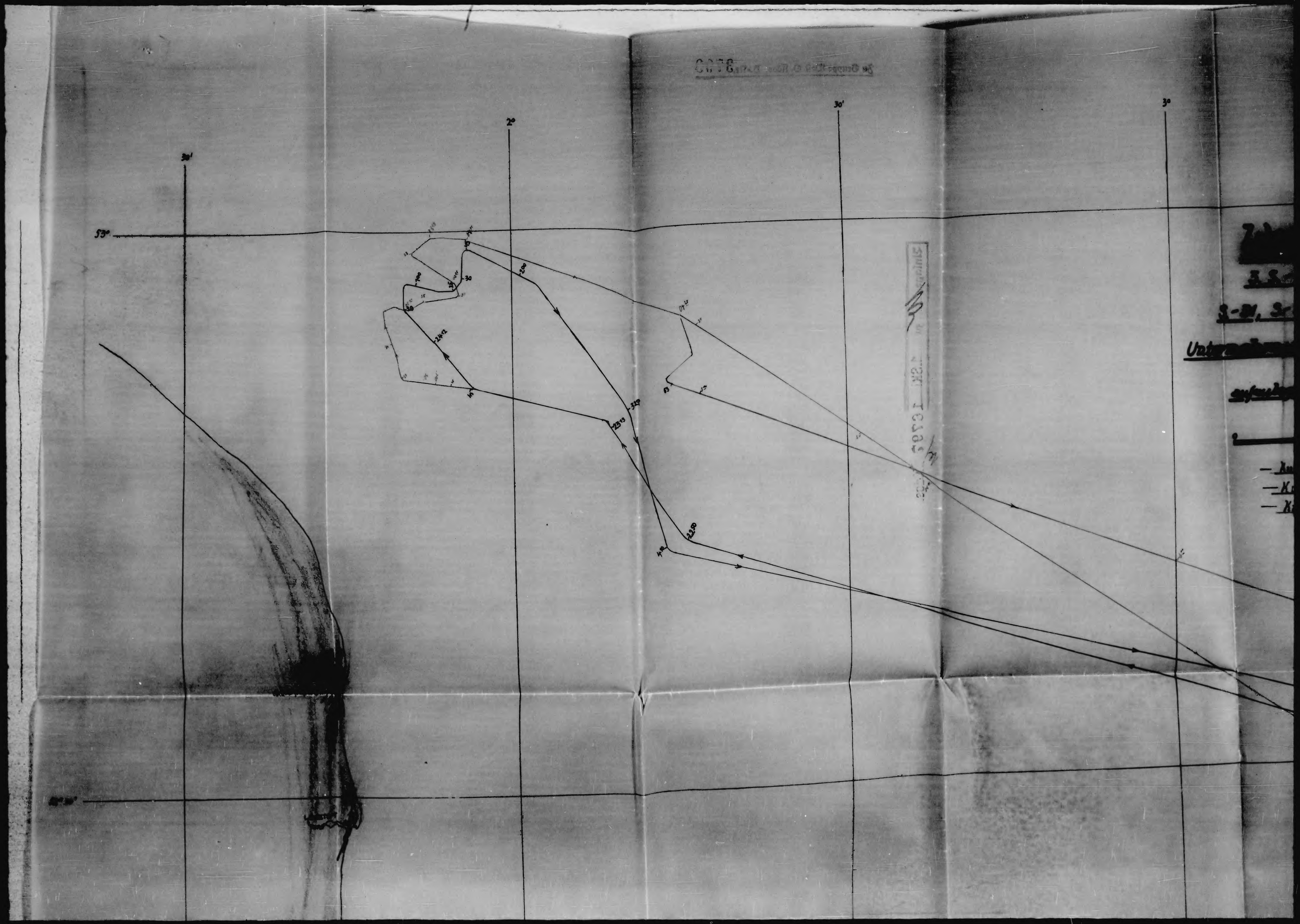


Wegekarte

3. S-flottille S-35, 34, 31, 60, 61,

Unternehmung am 21. u. 22.4. 1941

Aufzulegen auf D-53 Nord.



30'
2°
30'
3°
53°

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 720 vom 8.5.41

Wegekarte

3. S. - Flottille

S-31, S.-34, S.-61, S.-35.

Unternehmung vom 28. u. 29.4.41

aufzulegen auf D. 53 N.

0 5 10

— Kurs - S-35-34
— Kurs - S-61
— Kurs - S-31

30'
40
30'
52°30'

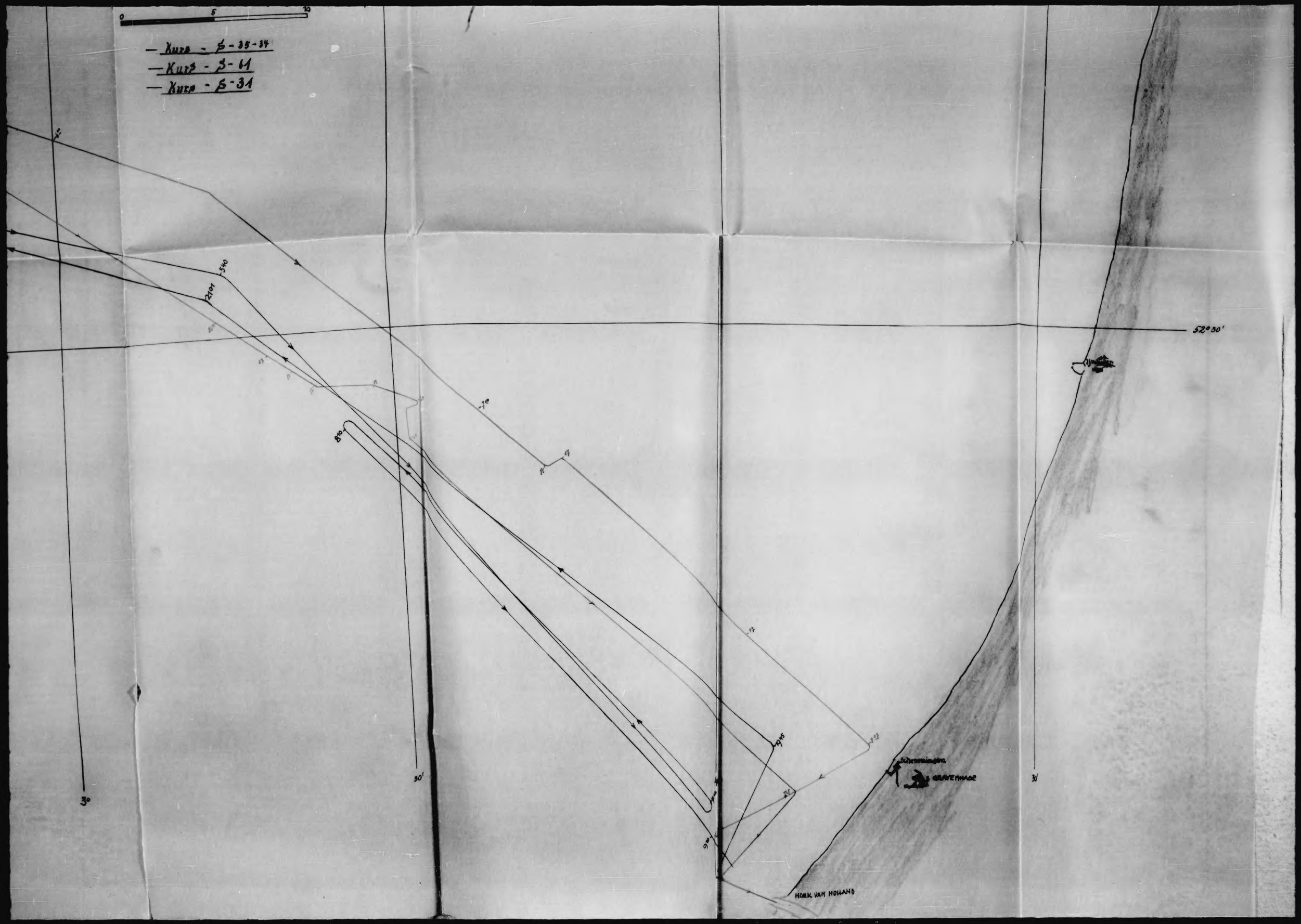
3°

30'

2°

30'

52° 30'



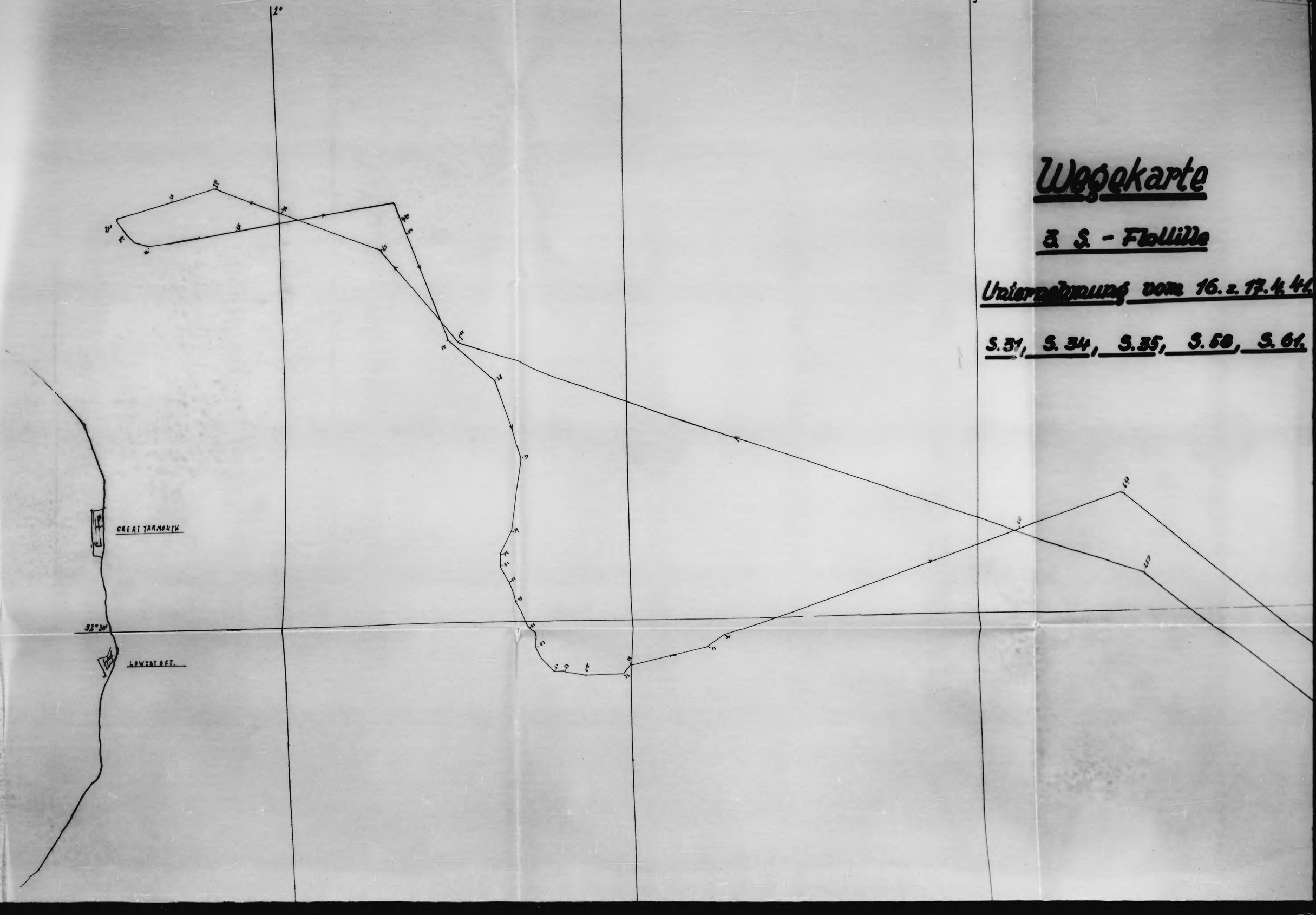
0
5
10
— Kurs - S-35-34
— Kurs - S-61
— Kurs - S-31
540
2101
810
52°30'
30'
30'
30'
Scheveningen
GRAVENHAGE
HOEK VAN HOLLAND

Wegekarte

3. S. - Flotille

Unternehmung vom 16. z. 17. 4. 41.

S. 31, S. 34, S. 35, S. 50, S. 61.



Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 740 vom 8.5.41

Wegekarte

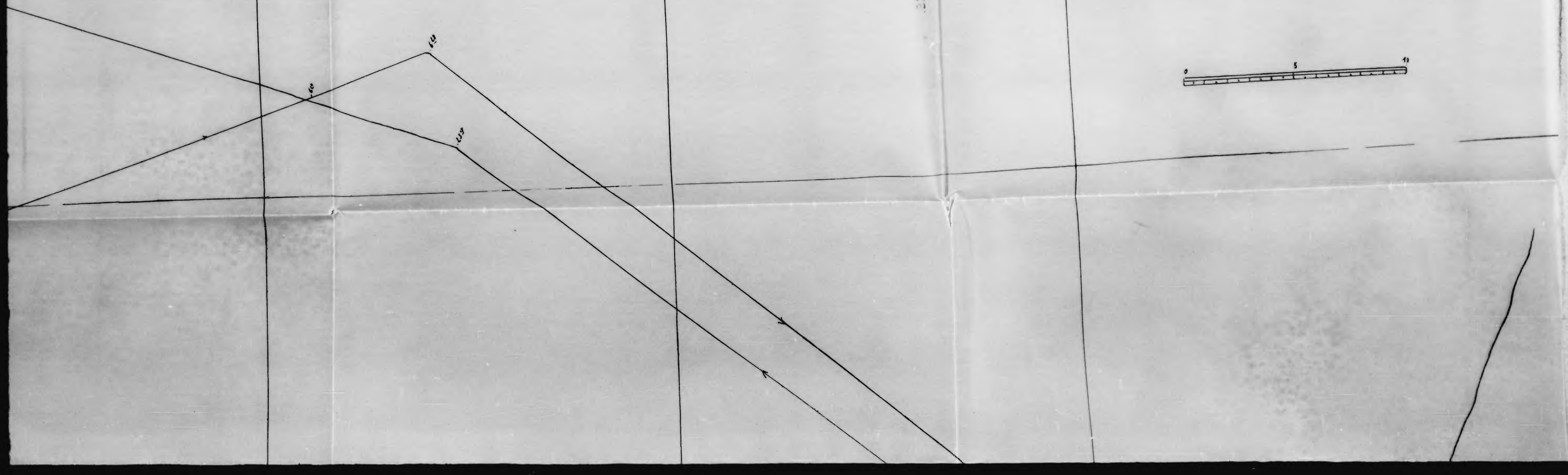
3. S. - Flotille

Unternehmung vom 16. z. 17.4.41.

S.31, S.34, S.35, S.58, S.61.

Maszstab: 1 : 250.000

aufzulegen auf D.53 N.

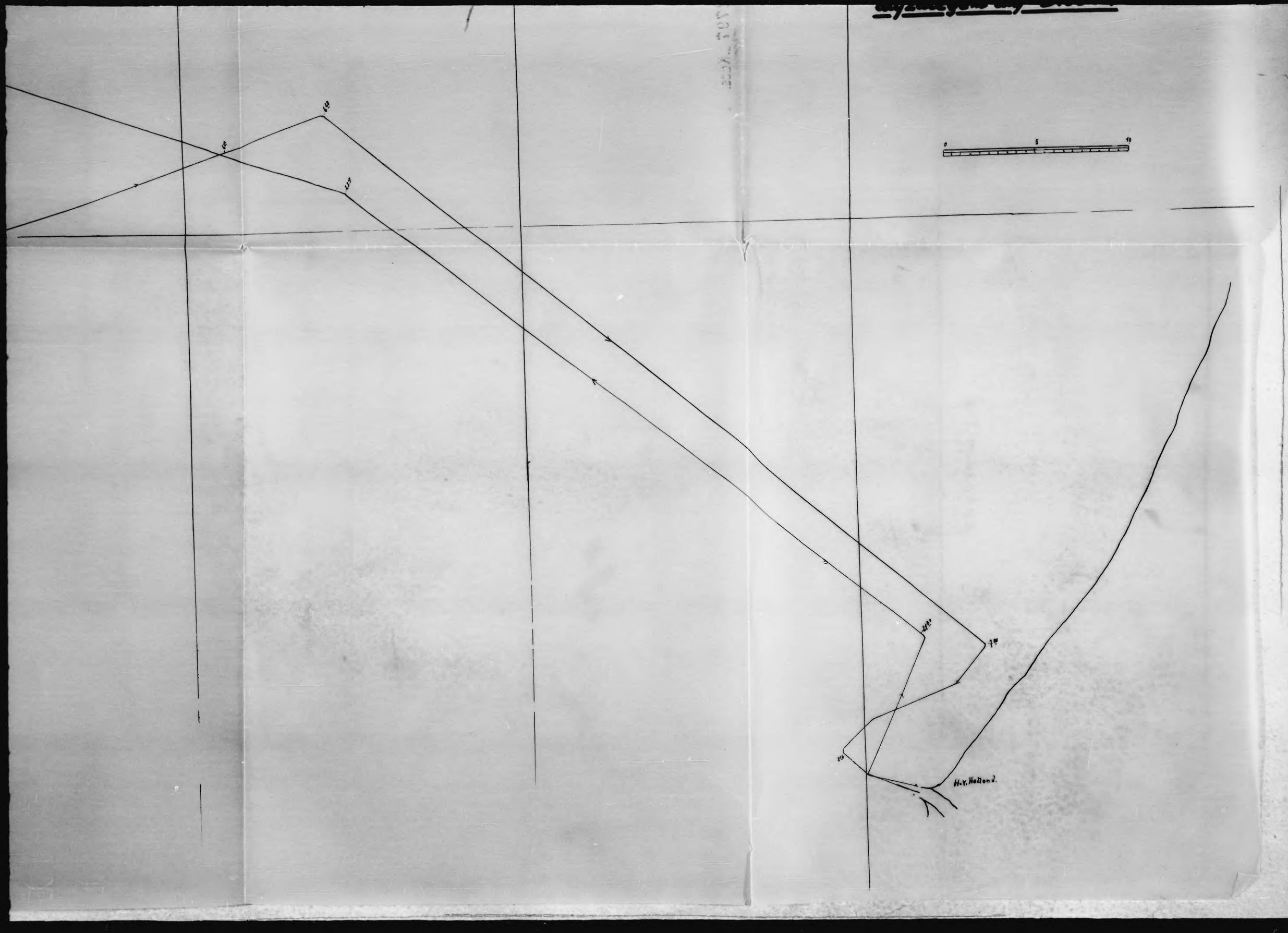


S.31, S.34, S.35, S.58, S.6

GREAT YARMOUTH

52°30'

LOWESTOFT


0
5
10
H.v. Holton d.

PG/71327

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

ACTION REPORT.

DATE:. 29.4.1941.

Kr 10862

Gefechtsbericht.

„S 31" der
3. Schnellboots-Flottille
29. 4. 1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71324/HD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
BOUND OR ON SEPARATE SHEETS OF PAPER
TO BE KEPT WITH BOOK
M&R

Geheime Kommandosache Anlage zu Flotte GKdos 1775/41

Gefechtsbericht

Zu Gruppe West C. Kdos. B.Nr. 3790

des Kommandanten " S 31 "

über das Zusammentreffen mit 3 feindlichen Kriegsfahrzeugen am 29.4.41.

Englische Südostküste, Qu. [illegible], Wind NW 2, bedeckt, Sicht 10km, Morgendämmerung im Osten.
" S 31 " befand sich auf dem Rückmarsch mit " S 61 ". " S 61 " fuhr als Rottenführer, die Boote hatten einen Abstand von etwa 1500 m. Kurs 110°, 23 sm. 0420 h sichtete ich an Bb. in r.w. 70°, 3–4000 m ab 3 Fahrzeuge in Kiellinie. An der Silhouette waren die Fahrzeuge zunächst ohne weiteres als eigene S.-Boote anzusprechen, insbesondere die Boote, die etwa 130° steuerten, einen Kurs, den um diese Uhrzeit nur heimkehrende S.-Boote steuern konnten.
" S 61 " kreuzte den Kurs dieser Fahrzeuge in etwa 1000 m Entfernung vor diesen, völlig unbehelligt, worauf ich noch mehr die Überzeugung gewann, dass es eigene Boote sein mussten.
Ich versuchte einen der Fahrzeuge mit U.K.-Signal zu rufen, da ich annahm, dass es sich um Boote der 1. S.-Flottille handelte. Inzwischen war die Entfernung auf annähernd 250 m verringert worden und bei weiterem Durchhalten musste es zur Kollision kommen. Ich musste bis jetzt immer noch unbemerkt geblieben sein, trotzdem ich A.F.lief, dafür aber den dunklen Horizont hinter mir hatte. Um klare Verhältnisse zu schaffen, wollte ich nach Stb. ausweichen. Im gleichen Augenblick, in dem das Boot abdrehte, konnten auf den Fahrzeugen Schornsteine und Masten ausgemacht werden. Es handelte sich um Feindfahrzeuge. Beim Abdrehen von " S 31 " eröffneten die engl. Fahrzeuge das Feuer, konnten aber wahrscheinlich mit der Geschwindigkeit nicht Schritt halten, da sie schon nach 5 Minuten achteraus blieben und aus Sicht kamen. Die ersten Aufschläge lagen deckend. Die Fahrzeuge waren etwa 40 - 50 m lang, hatten mittlere Geschwindigkeit, mittlere hohe Back, kleinen Schornstein mit Haube der mit dem Stand in einer Höhe verlief. Ein kleiner Mast über den Stand herausragend zwischen Schornstein und Stand. Brücke bezw. Stand S.-Bootsähnlich.
Bestückung : 4 cm
2 cm
mehrere M.G.'s annähernd 9 mm, grauer Anstrich.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY P
PROPERTY IS
P G/71324 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE SHEET OF PAPER

Haag
Leutnant zur See und Kommandant.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Bei den von " S 31 " gesichteten Fahrzeugen handelt es sich m.E. um einen neuen Typ engl. Minenräumboote. Hierfür spricht 1.) die geringe Fahrt, 2.) der Schornstein, 3.) die Grösse der Fahrzeuge und 4.) die starke Bestückung mit Fla.- Maschinenwaffen. Im Taschenbuch der Kriegsflotten ist dieser Bootstyp nicht enthalten.

Eine Aufnahme des Gefechtes durch " S 31 " war wegen der Morgendämmerung und der artilleristischen Unterlegenheit nicht angebracht.

Kapitänleutnant.

Anlage 2 zu 1.Skl 16797/41 GKdos

Den 13.Juni 1941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote.

Ich habe der Stellungnahme des Flottillenchefs nichts hinzuzufügen.

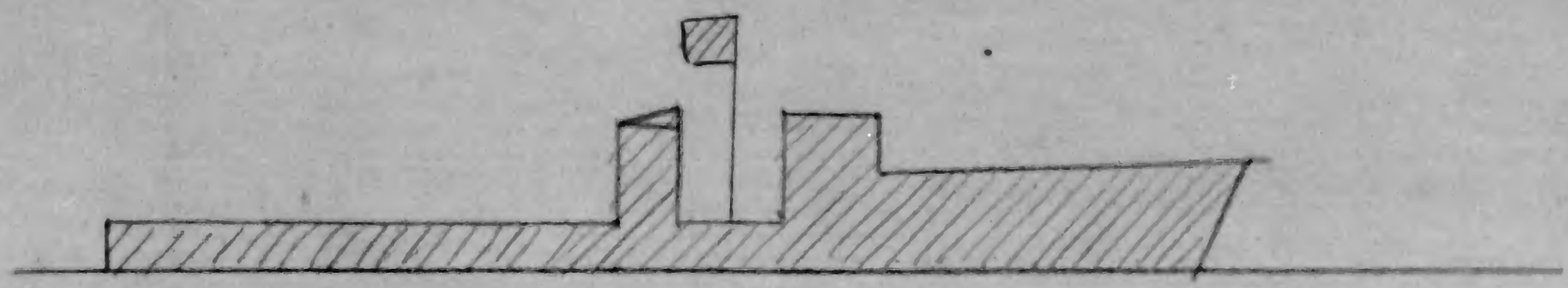
Kapitän zur See.

Anlage zu 3 S.Fl.B. Nr. [illegible]

5. Anlage zu Flotte Gkdos. [illegible]

3798

Bootstyp I



Anlage 4 zu 1.SKl 1679/42 geheime Kommandosache

4

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 720 [redacted] 2.5.41

Gefechtsskizze

3.-S.-Flottille S.-31.

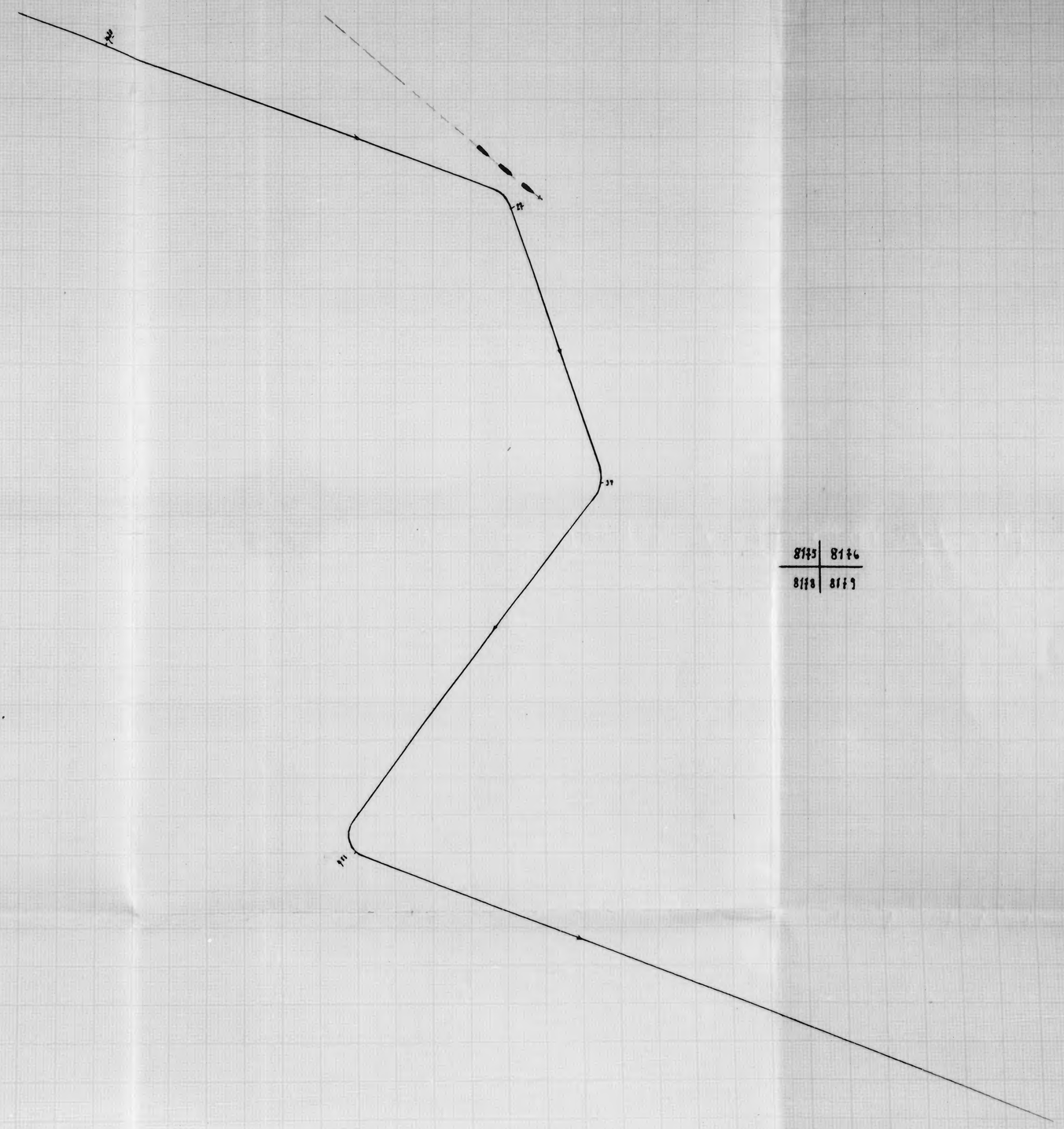
Unternehmung vom 29. 4. 1941.

Maszstab: 1 : 50.000

Zeichenerklärung:

Kurs S.-31

engl. Boote



8175	8176
8178	8179

Flottenkommando

B.-Nr. GKdos. 1787 A4

An Bord, den 3. Juli 1941

Geheim-Kommandosache

Marinegruppenkommando West
Eing.: 13. JUL. 1941
B.-Nr. G. Kdos. 3798
Anl. 5

An

das Marinegruppenkommando West.

(3 x mit Zeichnung)

- 3 x m. 2 Skizzen -

Anliegend wird ein Gefechtsbericht "S 31" über eine Feindberührung am 29.4.41 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando
West
B.Nr.gKdos 3798/41 A5

Stabsquartier, den 18. Juli 1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

-5-

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes:

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.5. - 15.5.1941.

GKdos 479/41.

Gdos. B.-Nr. 3752

Kr 8993

Geheime Kommandosache!

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

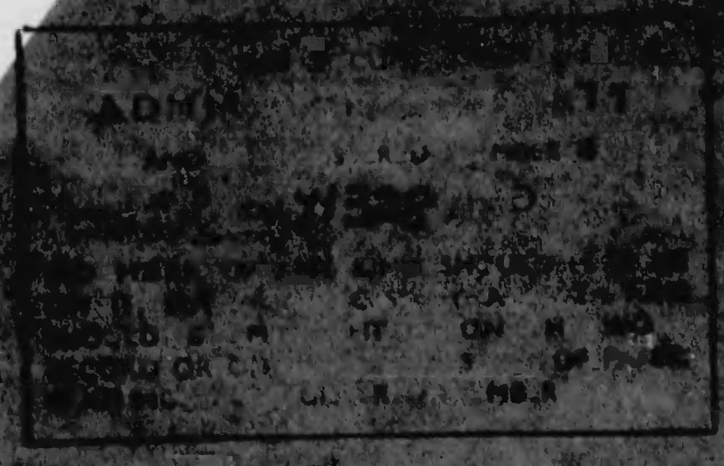
der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K e m n a d e

Anlagen: 7 Wegekarten.

Begonnen: 1.5.41.
Abgeschlossen: 15.5.41.



Anlage zu 1/SI Gdos.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 1 Wegekarten.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.L. 41328. /NiD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Begonnen: 1.5.41.
Abgeschlossen: 15.5.41.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5. 0850	Rotterdam	FT von F.d.T.: " 1. und 3. S,-Flottille 1330 Uhr Sicht Jmuiden und Scheveningen melden."
1225		FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
1309		FT an F.d.T.: "Wind NO 4-5, diesig, Sicht 2-3 sm."
2.5. 1016	Rotterdam	FT von F.d.T.: "2.5. kein Einsatz wegen ungünstiger Wetterlage."
3.5. 1159	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
1238		Am 4. Mai mit Durchführung Minenunternehmung gem. Gkdos 833 A1 zu rechnen.
4.5. 1150	Rotterdam	FT von F.d.T.: "1. und 3. S.-Flottille Wetter Jmuiden und Scheveningen melden."
1225		FT von F.d.T. "Bereitschaft für Minenunternehmung in 2. Nachthälfte. Entscheidung 1700 Uhr."
1318		FT an F.d.T.: "Wind N 5, Seegang 4.
1334		FT von 1. S.-Flottille an F.d.T.: "NNW 5-6, See 4 und Dünung."
1428		FT von F.d.T.: "Kein Einsatz wegen Wetterlage."
5.5. 1230	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Bereitschaft für 2. Nachthälfte wie für 4.5."
1708		FT von F.d.T.: "Wegen Dünung kein Einsatz."
6.5. 1102	Rotterdam	FT von 1. Sich.Div.: "U.-Bootsverdacht Qu. 8291 AN.
1303		FT von F.d.T.: "6.5. Minenunternehmung 1. S.-Flottille Qu. 7351 l.u., 2. S.-Flottille bei "Lucie", 3. S.-Flottille bei "Max".
1535		FT von F.d.T.: "Großer Geleitzug 1210 Uhr Qu. 7627 r.u. Kurs Nord. Etwa 0100 Uhr bei Minenübernahme. L"Caeser",voraussl. "Milz".
1845 1926		FT an F.d.T.: "Auslaufe 2130 Uhr mit "S 35", "S 34", "S 61", "S 31", "S 54", "S 58", "S 57
2010		FT von F.d.T.: "1730 Uhr 40 Schiffe Kurs Nord bei "Paul".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2120		FT von 1. S.-Flottille: " Mache kehrt wegen NNW 5 und Dünung. Die Wetterlage in den Hoofden war eine ausgesprochene Grenzwetterlage. Ein Einsatz schien mir unter Berücksichtigung des Wetters der vorhergehenden Tage und der noch stehenden Dünung von vornherein fraglich. Nach Eingang des FT 2120 von 1. S.-Flottille machte die Flottille wieder fest. FT an F.d.T.; Gruppe West: "Nicht ausgelaufen."
2157		
7.5. 1100	Rotterdam	"S 57" Rotterdam ausgelaufen zum Marsch nach Wilhelmshaven zum Motorenwechsel. Boot läuft wegen Wetterlage 1250 Uhr wieder ein. FT von F.d.T.: "7. Mai wegen Wetterlage kein Einsatz."
1125		
8.5. 1233	Rotterdam	FT von F.d.T.: "8.5. kein Einsatz. 3. S.-Flottille 4 Boote 9.5. klar für Minenunternehmung bei "Max". Marsch "S 57" nach Wilhelmshaven zum Motorenwechsel. "S 57", "S 61", "S 31" außer K.B. wegen Motorenüberholung.
0900		
9.5. 1302	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz." "S 55" von 2. S.-Flottille übernommen, Kommandant Oberleutnant zur See Stolzenburg. Boot führt Motorenwechsel in Wilhelmshaven durch.
10.5. 1307	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Kein Einsatz am 10.5."; "S 30" tritt von 3. S.-Flottille zur 6. S.-Flottille.
11.5. 1438	Rotterdam	FT von F.d.T.:"Kein Einsatz".
12.5. 1122	Rotterdam	FT von F.d.T.: "12. Mai kein Einsatz".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.5. 1324	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Wegen Wetterlage kein Einsatz." Musterung der S.-Bootsbesatzungen durch Oberbefehlshaber Gruppe West, Generaladmiral Saalwächter.
14.5. 1218	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Heute kein Einsatz. Minenunternehmung für 15.5. vorbereiten."
15.5. 1234	Rotterdam	FT von F.d.T.: "Heute kein Einsatz."

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

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

der 3.Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottillening enieur: Kapitänleutnant (Jng.) Döpner

Begonnen: 1.5.1941.

Abgeschlossen: 15.5.1941.

R Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich): in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.-5.5.	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse. Hörnes
6.5. 21,30 21,30	Rotterdam	S.54 Mot.m Zylinder 16 Wassereinbruch s.St.-Meldung S.54 lfd.Nr.7.A. Seeklar mit S.31, 34, 35, 54, 57,58, 61. Kein Einsatz. Hörnes
7.5. 11,00 12,50	Rotterdam	S.57 ausgelaufen,Marsch nach Wilhelmshaven. S.57 wieder eingelaufen. Hörnes
8.5. 09,00	Rotterdam	S.57 ausgelaufen,Marsch nach Wilhelmshaven zum Motorenwechsel. Hörnes
9.5.	Rotterdam	S.31, 61 Beginn Motorenüberholung. S.55 von 2.S.-Flottille übernommen S.30 an 6.S.-Flottille abgegeben. Hörnes
10.5.-15.5.	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse. Hörnes

Gesehen:
Kptlt. d. Flottillenchef

Gesehen:
K. Kapt.(Ing.) u. Werftdirektor i.d.T.

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

Kriegstagebuch

des

S.- Bootsbegleitschiffes " Adolf Lüderitz (3.S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes

Angefangen: 1.5.1941
Abgeschlossen: 15.5.1941

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

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

des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"

Abschnitt: Maschine

Leitender Jngenieur: Kapitänleutnant (Jng) Welsch

Begonnen: 1.5.1941.

Abgeschlossen: 15.5.1941.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.41- 15.5.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrbeta

Gesehen:
Fliegmann
Oblt.z.See u. Komdt.i.V.

Gesehen:
Flatt
Kapt.(Ing.) u. Abteilungsleiter F.d.T.

Den 17.Juni 1941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 743 vom 16.5.41

Datum	In Dienst:	Außer K. B.:	Einsatz-bereite Boote:
1/5.	9	1	8
2.	9	1	8
3.	9	1	8
4.	9	1	8
5.	9	1	8
6.	9	1	8
7.	9	1	8
8.	9	4	5
9.	9	4	5
10.	9	4	5
11.	9	4	5
12.	9	4	5
13.	9	4	5
14.	9	4	5
15.	9	4	5

Flottenkommando
B.Nr.GKdos.1879 A4

An Bord, den 3. Juli 1941

Geheim-Kommandosache.

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 9. JUL. 1941
B.Nr. G. Kdos. 3752
Anl. 1 Bd. Nr. 2

An

das Marinegruppenkommando West.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3. Schnellbootsflottille mit dem Kriegstagebuch Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. - 15.5.41 vorgelegt.

Nichts zu bemerken. /15.5.41

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

1158

~~2713~~

rinegruppenkommando
West
B.Nr.gKdos 3752/41 A5

Stabsquartier, den 14. JUL 1941

1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes:

[signature]

-1-

10 mal.

1) Skl Qu (AI)a [signature] 25/7

I [signature] 29/7 [signature] 29/7

1.Skl 16752/41 g.Kdos. -1-

2) über f/Skl. an Kr. abzugeben.

1 Skl i. A. Iac B 24/7

PG/71329

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 16.5 - 31.5.1941.

...Kdos... 1932/41.

Kr 9954

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaplt. Kemnade.
Anlagen: 1 Wegekarte.

Begonnen: 15.5.41
Abgeschlossen: 31.5.41

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e.

Anlagen: 1 Wegekarte.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE
ADMIRALTY
AND IT MUST BE RETURNED
PG/41329
NO MARKINGS OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON A SEPARATE
RECORD OF THE WORK
CLOTH OF PAPER.

Begonnen: 16.5.41
Abgeschlossen: 31.5.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5 1417	Rotterdam	F.T. von F.d.T.: " 16.5. kein Einsatz."
17.5. 2316	Rotterdam	F.T. von 3. S.-Flott. an 2. S.-Flott.: " Am 18. Mai voraussichtlich Minenunternehmung. Entscheidung bis 1330 Uhr."
18.5. 1252	Rotterdam	F.T. von 3. S.-Flott. an 2. S.-Flott.: " Heute Minenunternehmung. 2 Boote 2.S.-Flott. verlegen." Als bis 1800 Uhr weder eine Auslaufmeldung der 2. S.-Flott. vorlag noch die Boote in Rotterdam eingelaufen waren, erfahre ich bei telefon. Anfrage in De Haan, dass die 2. S.-Flott. keinerlei F.T.-Befehle erhalten hat, da der F.T.-Stützpunkt De Haan seit Tagen abgebaut wäre. Ich entschliesse mich dennoch mit 5 Booten (S 19 von 4. S.-Flott.) auszulaufen, um die letzte Möglichkeit des Mineneinsatzes vor dem Verlassen des Kanalgebietes auszunutzen.
2130		Mit " S 35 ", S 19, S 58, S 34, S 54, ausgelaufen. Beladung je Boot : 3 E M D, 4 Sprengbojen, 1 Reissboje.
2227		F.T. Kr., Kr. von Gruppe West: " Yarmouth funkte, dass kommende Nacht Auftreten von S.-Booten möglich." Die Wetterlage war vor der Küste ruhig, Seegang 0 - 1. Ab 2300 Uhr jedoch briste es erheblich auf, Windstärke 5, in Böen 6.
2320		F.T. von 4. S.-Flott.: " Wetterverschlechterung aus N W.
2345		Nachdem sich mehrere Minengefässe von den Ankern gelöst hatten und seitwärts aussenbords hingen, wodurch eines der Boote erheblich Schlagseite bekam, machte ich kehrt.
19.5. 0230 0301	Rotterdam	Rotterdam eingelaufen. FT an Gruppe West: "Wegen N 5-6, Seegang 3, auffrischend, Qu. 8549 kehrt.

Die schlechten Erfahrungen der 2. S.-Flottille beim Fahren von EMC/, EMD und polnischen Minen im Sommer 1940 werden von mir voll bestätigt. Die Beladung eines S.-Bootes mit einer dieser Minenarten halte ich für eine untragbare Belastung des rein auf Geschwindigkeit konstruierten Bootskörpers.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Durch die Massierung der Minen auf dem Achterdeck lasten zusätzlich bei der obenerwähnten Beladung 4½ Tonnen Gewicht, wodurch das Boot achtern etwa 30 cm Tiefentauchung hat. Durch das Arbeiten des Bootes im Seegang werden die Längsverbände zwangsläufig weich. Ein lossgerissenes Minengefäss lässt sich nicht wieder aufrichten, sodass die Minen unter Umständen unscharf geworfen werden müssen. Bei den TMB und TMA liegen die Verhältnisse günstiger, da sie 1.) auf die Länge des Bootes verteilt werden können, 2.) ein Lossreissen von Minengefässen nicht eintreten kann und 3.) die metazentrische Höhe kaum beeinträchtigt wird. Diese Minen lassen sich auch bei Seegang 3 - 4 noch fahren und werfen, während ein Fahren von EMC, EMD und poln. Minen nur bei Seegang 1 - 2 möglich ist. Ich beantrage daher, dass die Minenverwendung auf S.-Booten auf TMB - und TMA - Minen beschränkt bleibt.
1900		F.T. von Gruppe West: " Einsatz wegen Wetterlage nicht möglich ."
20.5. 0630	Rotterdam	" S 35 " zu Echolotversuchen beim N.V.K. nach Kiel ausgelaufen.
1353		F.T. an Gruppe West: " Wegen Wetterlage kein Einsatz." Oblt. z. See Wuppermann übernimmt bis zum 24.5. die Führung der Flottille wegen Beurlaubung des Flottillenchefs.
21.5.	Rotterdam	Wegen Wetterlage und Nebel kein Einsatz.
22.5.	Rotterdam	Wegen Wetterlage kein Einsatz möglich.
23.5. 1238	Rotterdam	F.T. von 4. S.-Flott.: " 23.Mai 3. und 4. S.-Flott. kein Einsatz wegen Wetterlage."
24.5.	Rotterdam	Kein Einsatz wegen Wetterlage.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.5. 0530	Rotterdam	" S 31 " wegen Durchgehens eines Seitenmotors nach Wilhelmshaven ausgelaufen. Boot ist bis 31.5. ausser K.B. wegen Motorenwechsel.
26.5.	Rotterdam	Vorbereitung für Marsch nach Kiel. " S 60 " und " S 61 " wieder K.B.
27.5. 0500	Rotterdam	Mit " Lüderitz " , " S 34 ", " S 54 ", " S 59 ", " S 58 ", " S 60 ", " S 61 ", Rotterdam ausgelaufen zum Marsch nach Kiel.
0630	Holländ.Küste, Wind SW, Stärke 4-5, Seegang 4, einzelne Wolken.	Ab Ansteuerungstonne Hoek van Holland U-Boots- und Flasicherung gebildet. Marsch mit 21 sm auf Geleitzugweg in die Deutsche Bucht.
2100 Ab 2300	Deutsche Bucht, Wind SO, Stärke 2 - 3, Seegang 1 - 2,	Ab Borkum bis Elbe I 2 Zerstörer ME 110 als Jagdschutz. Brunsbüttelschleuse. Nachtmarsch durch K.W.-Kanal.
28.5. 0440 0730	Kiel	S.-Boote Kiel eingelaufen. " Adolf Lüderitz " Kiel Albatros-Brücke festgemacht.
1500 bis 1800 1830		Mündliche Kadettenprüfung. Flottillenmusterung anlässlich Untergang Schlachtschiff " Bismarck ".
29.5.	Kiel	Ausrüstung der Flottille auf volle Bestände gem. Sonderbefehl F.d.T.
30.5. 0530	Kiel	" S 55 ", " S 57 " K.B. in Kiel eingelaufen.
31.5.	Kiel	" S 31 " K.B. Kiel eingelaufen. Mit Abschluss des Monat Mai ist die Flottille auf 10 Boote aufgefüllt: " S 31 ", " S 34 ", " S 35 ", " S 54 ", " S 55 ", " S 57 ", " S 58 ", " S 59 ", " S 60 ", " S 61 ". Eine taktische Ausbildung für den Kommandanten " S 55 ", Oblt. z. S. Stolzenburg, ist notwendig.

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

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

der 3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine.

Flottilleningenieur Kapitänleutnant (Jng.) Döpner

Begonnen: 16.5.1941.

Abgeschlossen: 31.5.1941.

Zu beziehen vom 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
16.5. 17.5.	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse Dippner
18.5. 21,30	Rotterdam	Seeklar auf S.34, 35, 54, 58. Dippner
19.5. 02,30	Rotterdam	Eingelaufen mit S.34,35, 54, 58. Die für diese Unternehmung erfolgte Beladung der Boote mit 3 EMD, 4 Sprengboj en und 1 Reißboje ist für die Boote eine unzulässig harte Belastung, da das gesamte Gewicht von 4 1/2 t nur auf dem Achterdeck liegt und ferner der Gewichtsschwerpunkt zu hoch liegt. Im einzelnen siehe K.T.B. des Flottillenchefs. Dippner
20.5. 06,30	Rotterdam	Standproben S.60 nach Überholung, Auswechseln der Schwanz - Welle Stb. und der Propeller. S. 35 zu Echolotversuchen beim NVK nach Kiel ausgelaufen. Dippner
21.5. 14,00	Rotterdam	Standproben S.61 nach Überholung. Ausgelaufen mit S.60 u. 61 zur Probefahrt. Die Schwingungen und Erschütterungen auf S.60 sind beseitigt. Beide Probefahrten verliefen störungsfrei. Dippner
22.5.	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse. Dippner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5.	Rotterdam	Bei Standproben S.31 nach Überholung durchgehen des Mot.Stb. s. Störungsmeldung S.31 Nr. 9 A.
15,00	Kiel	S.35 Verdichter Stb. ausgefallen s.Störungsmeldung S.35 Nr. 5 A. Dippner
24.5.	Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse. Dippner
25.5. 05,30	Rotterdam	S.31 Marsch nach Wilhelmshaven zum Auswechseln Mot.Stb. Dippner
26.5.	Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse. Dippner
27.5. 05,00	Rotterdam	Mit " Lüderitz ", S.34, 54, 59, 58, 60, 61 ausgelaufen, Marsch nach Kiel. Dippner
28.5. 04,40 07,30	Kiel	S.-Boote eingelaufen. Lüderitz Kiel eingelaufen. Dippner
29.5.	Kiel	Beginn der Ausrüstung gem.Sonderbefehl F.d.T. Dippner
30.5. 05,30	Kiel	S.55, 57 nach Motorenwechsel eingelaufen. Dippner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.	Kiel	S.31 nach Auswechseln Mot. Stb. eingelaufen.
	Gesehen: Kptlt. u. Flottillenchef.	Gesehen: Flott. i. Kapt. (Ing.) u. Verbandsing. F.I.P.

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes " Adolf Lüderitz "(3.S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant Möbes

Angefangen: 16.5.41.
Abgeschlossen: 31.5.41.

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

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.	Rotterdam, Leckhaven	
0315		Flakalarm Ausbildungsdienst Köbes
17.5.	Rotterdam, Leckhaven	
0115		Flakalarm
0140		Flakalarm
0245		Flakalarm Brennstoffergänzung Reinschiff, Zeugdienst, Musterungen Köbes
18.5.	Rotterdam, Leckhaven	Sonntagsruhe Köbes
19.5.	Rotterdam, Leckhaven	
0930 bis 1630		M.E.S.-Behandlung u. Entmagnetisieren des Schiffes in der Schleife Walhaven. Köbes
20.5. bis 23.5.	Rotterdam, Leckhaven	Ausbildungsdienst, keine besonderen Ereignisse, Ausrüstung. Köbes
24.5.	Rotterdam, Leckhaven	
0050		Flakalarm
0114		Flakalarm Arbeitsdienst Köbes
25.5. bis 26.5.	Rotterdam, Leckhaven	Arbeitsdienst, Ausrüstung, Fernschreiben von F.d.T.: " Adolf Lüderitz" im Geleit Ausbildungsboote 27.5. Kiel gehen. Bei Werft Kiel 28.5. bis 5.6. ausrüsten. 6.6. Marsch nach Sw'münde." FT von Chef 3. S.-Flottille an F.d.T.: " Auslaufe mit " Lüderitz "," S 34 ", " S 54 " " S 59 ", " S 60 ", " S 61 " am 27.5. um 0500 Uhr gem. Plan." Köbes
2323		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.		
0510	Rotterdam	Leckhaven abgelegt
0620	Maas auslaufend	Alle Mann Schwimmwesten anlegen, Besatzung auf Gefechtsstationen
0640	Maas auslaufend	Passiermeldung MSS Hoek van Molland
0700	Anst.-Tonne Hoek van Molland Südwestliche Winde, Stärke 3, stark bewölkt, gute Sicht, Seegang 2.	Marsch auf Weg rot nach Osten. " S 34 ", " S 54 ", " S 58 ", " S 59 ", " S 60 ", " S 61 " U-Bootssicherung.
0800	Qu. 8558 r.o. Wind SSW 3, Seegang 2, halb bedeckt und Bewölkung weiterhin abnehmend.	
0810		Von Norden kommenden Geleitzug passiert
1000	Qu. 8294 l.u.	
1200	Qu. 8317 r.o. SSW-Wind, schwach, abflauend, Seegang 1, schwache Bewölkung,	
1400	Qu. 8335 M.o. Schwacher Südwind, glatte See, zunehmende Bewölkung.	
1520		ES-Austausch mit 2 deutschen Zerstörerflugzeugen (Me 110)
1600	Qu. 9587 r.o. ONO-Wind, vorübergehend auffrischend auf 3, schwacher Seegang, zunehmende Bewölkung fast bedeckt, Sicht 10 sm.	
1800	Schwacher NO-Wind, mässige See, stark bewölkt.	
1827		" Elbe " I 200 m an Bb. passiert
1856		Feuerschiff " N " 300 m an Bb. passiert
1910		" Elbe " III 300 m an Bb. passiert; Passiermeldung MSS Neuwerk
1950	Sperre Cuxhaven	Passiermeldung M.S.S. Cuxhaven.
2124		Brunsbüttel-Schleuse festgemacht
2250		Brunsbüttel-Schleuse abgelegt, Marsch durch den Kanal nach Osten. Köbes
28.5.	Kiel	
0555	Holtenau	Schleuse festgemacht
0640	Holtenau	Schleuse abgelegt
0745	Kiel	" Albatros "- Brücke festgemacht Musterung durch Kommandanten und Flotten-Chef anlässlich Verlusst " Bismarck ". Köbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.5. 0200	Kiel Albatros Brücke	Flakalarm Ausrüstung, Arb.-Dienst. Löbes
30.5. bis 31.5.	Kiel	Ausrüstung, Treibölergänzung. Löbes.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes	"Adolf Lüderitz"
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Jngenieur:	Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 16.5.1941.
		Abgeschlossen: 31.5.1941.

R Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrlich
17.5.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm "Sleipnir" 85,830 m^3 Treiböl übernommen. Anfang der Übernahme: 10^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 12^{30} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 34,332 m^3. Wrlich
18.5.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrlich
19.5.41.	Rotterdam	09^{00} Uhr Kriegsmarschzustand 3. Ausgelaufen zum Entmagnetisieren. 16^{00} Uhr Beendigung, 17^{30} Uhr festgemacht. Wrlich
20.5.41. bis 25.5.41.	Rotterdam	Keine Vorkommnisse. Wrlich
26.5.41.	Rotterdam	Von Marineversorgungsstelle, Prahm "Sleipnir" 55,930 m^3 Treiböl übernommen. Anfang der Übernahme: 13^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 14^{30} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 37,284 m^3. Wrlich
27.5.41.	Rotterdam	05^{00} Uhr Kriegsmarschzustand 1. Kriegsmarsch=fahrtstufe 21 sm/h. 06^{30} Uhr Wachwechsel. 06^{30} Uhr Leckwehr auf Station; verschäften Verschlußzustand hergestellt. Von 07^{00} Uhr bis 19^{00} Uhr 21 sm/h. 12^{30} Uhr Wachwechsel. Von 19^{00} Uhr bis 21^{00} Uhr Kriegsmarschfahrt mit 18 sm/h. 21^{15} Uhr festgemacht in der Schleuse Bruns=büttel. 22^{50} Uhr bis 24^{00} Uhr Kriegsmarschfahrt mit 5 sm/h (Kanalfahrt).

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bestand bei Beginn der Fahrt: Treiböl: 428 m^3. Speisewasser: 75 m^3. Waschwasser: 48 m^3. Trinkwasser: 171 m^3. Wrlich
28.5.41.	Nord-Ostsee Kanal-Kiel	00^{00} Uhr bis 06^{30} Uhr Kriegsmarschfahrt mit 6 sm/h. 07^{50} Uhr Schiff hat in Kiel festgemacht. Bestand am Ende der Fahrt: Treiböl: 376 m^3. Speisewasser: 73 m^3. Waschwasser: 33 m^3. Trinkwasser: 167 m^3. Wrlich
29.5.41. bis 30.5.41.	Kiel	Keine Vorkommnisse. Wrlich
31.5.41.	Kiel	Vom Tanker "Laudan" 73,0 m^3 Treiböl über=nommen. Anfang der Übernahme: 10^{30} Uhr. Ende der Übernahme: 12^{00} Uhr. Personal: 1/1. Stündliche Übernahmeleistung: 48,666 m^3. Wrlich Die Ausbildung des techn. Personals war trotz erheblichen Wechsels gut.

Gesehen:
Klatt
K. Kapt. (Ing) u. Verbandsing. F.d.T.

Gesehen:
Köbes
Kaptlt. u. Komdt.

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 782 GKdos 6.6.41

Datum	In Dienst	Ausser K. B.	Einsatzbereite Boote
16/5.	9	4	5
17.	9	4	5
18.	9	4	5
19.	9	4	5
20.	9	4	5
21.	9	4	5
22.	9	4	5
23.	9	4	5
24.	9	4	5
25.	9	2	7
26.	9	2	7
27.	9	2	7
28.	9	2	7
29.	10	1	9
30.	10	1	9
31.	10	—	10

Den 19.Juni 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

K e i n e B e m e r k u n g e n.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

Geheim-Kommandosache.

Zu Gruppe West G. Kdos. Bd. 3921

Stellungnahme des Flottenchefs zum Kriegstagebuch der 3.Schnellbootsflottille vom 16.5.- 31.5.1941.

Zu Seite 377, 19.V.1941.

Die schlechten Erfahrungen mit E.M.C. und E.M.D. auf zwei S.-Flottillen im letzten Jahre erfordern eine Nachprüfung ihrer Beladungsmöglichkeiten. Um eine Überbelastung und damit verbundene Dehnung des Schiffskörpers zu vermeiden, der auf Zerstörern und Torpedobooten bereits zu längeren Ausfällen der Boote führte, ist in Zukunft nur eine Verwendung von T.M.B. und T.M.A. auf S-Booten angebracht, wenn es die vorhandenen Bestände irgendwie zulassen.

An Bord, den 4. Juli 1941.

Im Entwurf gez. Schniewind
Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.

Anlage 1 zu Skl. I/Fl 776/41 Gkdos.

Kenntn.

Diese Anordnung des Flottenkommandos entspricht den Erfahrungen und Anschauungen, wie sie in möglichst gleicher Weise von allen Chefs der 1. S.Fl. im Jahre 1938 bei der Einführung des kleinen Schnellbootstyps mit 6 E.M.C. bzw. E.M.D. gemacht worden sind. Während die Verhältnisse der Typenwaffe 6 kleinen Schnellbooten unter Umständen noch 4 kleinen bei günstigen Wetterlagen zu bejahen. A.I. 9/6/5/8

Flottenkommando
B.Nr.GKdos.1932 A4

Geheim-Kommandosache.

An Bord, den 4. Juli 1941.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 20 JUL. 1941
B.-Nr. G. Kdos. 3921
Anl. 2 Prüf.-Nr. 1

An

das Marinegruppenkommando West.

-2-

Anliegend wird das K.T.B. der 3. S.-Flottille und des S-Bootsbegleitschiffes "A.Lüderitz" für die Zeit vom 16.5.41 - 31.5.41 mit Stellungnahme des Flottenchefs vorgelegt.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.

Marinegruppenkommando
West
B.Nr.gKdos 3921/41 A5

Stabsquartier, den 17. Juli 1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes:

-2-

1.Skl 17261/41 g.Kdos. -2 Anl.-

Anlage zu 3. S. Fl. B. No. [redacted]

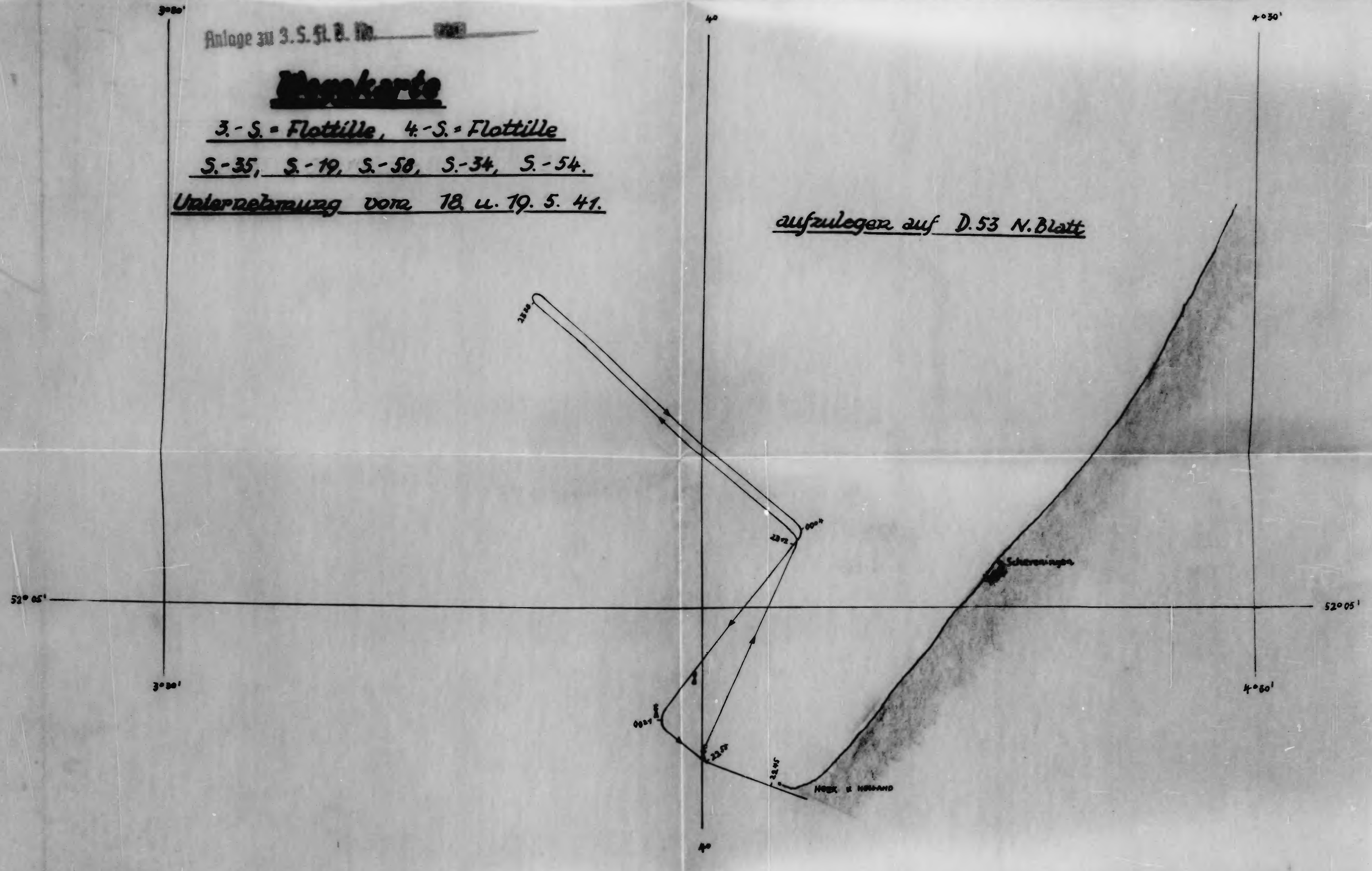
Kartenskizze

3.-S.-Flottille, 4.-S.-Flottille

S.-35, S.-19, S.-58, S.-34, S.-54.

Unterweisung vom 18. u. 19. 5. 41.

aufzulegen auf D.53 N.Blatt



PG/71330

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE:. 1.6. - 15.6.1941.

...idos. 205547.

...du Gruppe Nord
...t. Gkds 3005/41

Kr 8992

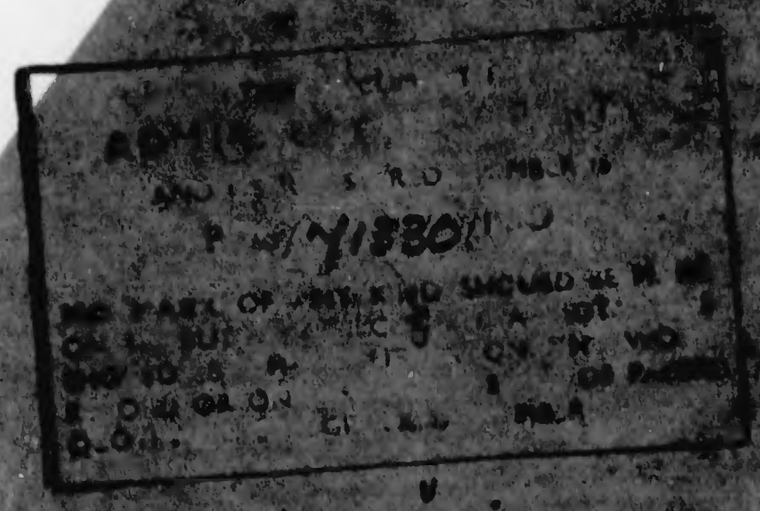
K r i e g s t a g e b u c h

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K e m n a d e

Begonnen: 1.6.41.
Abgeschlossen: 15.6.41.



Anlage 311 1/Skl 15841 Gkds.

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: - // -

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41330.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY INCISIONS
SHOULD BE MADE IN
RECORD OR ON A SE
OF PAPER.

Begonnen: 1.6.41

Abgeschlossen: 15.6.41.

R Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6. und 2.6.	Kiel	Ruhe
3.6. und 4.6.	Kiel	Auffüllung der Abschnitte und Ausbildungsdienst.
5.6. 0900	Westliche Ostsee, Wind NO, Stärke 2, Wolkenlos, Seegang 1-2.	Kiel ausgelaufen zum Marsch nach Saßnitz. Während des Marsches Fahrübungen in der Flottille und Angriffsübungen gegen " Adolf Lüderitz ".
1600	Arkona, Wind ONO, Stärke 5 - 6, Seegang 4.	
1800		Saßnitz eingelaufen.
6.6.bis 8.6.	Saßnitz	Ausbildungsdienst im Hafen, " Adolf Lüderitz" und " S 55 " Einzelausbildung in See.
9.6.	Saßnitz	Fahrt Flottillenchef zur Besprechung bei F.d.T. nach Swinemünde.
10.6. 1300	Mittlere Ostsee, Wind SO, Stärke 3-4, Seegang 3, abwechselnd gute Sicht.	Saßnitz ausgelaufen zum Marsch nach Pillau. Fahrübungen in der Flottille.
11.6. 0030	Pillau	Mit " Adolf Lüderitz " und allen Booten Pillau eingelaufen.
12.6.	Pillau	Fahrt Flottillenchef, Flottilleningenieur und Stützpunktoffizier nach Memel zur Besichtigung Stützpunkt (Funkstelle, Liegeplätze, Räume für Unterbringung Ersatzteile und Wasserbomben.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Wegen Luftgefahr Abgabe sämtlicher Torpedos und Wasserbomben von " Adolf Lüderitz ".
13.6.bis		
14.6.	Pillau	Ausbildungsdienst
15.6.	Pillau	Ruhe

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

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

der 3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Jng.) D ö p n e r

Begonnen: 1.6.1941.

Abgeschlossen: 15.6.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Bewölkung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6. 2.6.	Kiel	Ruhe Hägemann
3.6. 4.6.	Kiel	Ergänzung der Ausrüstung gem. Sonderbefehl P.d.T. Hägemann
5.6. 09,00 18,00	Kiel Saßnitz	Seeklar mit allen Booten, Marsch nach Saßnitz. Eingelaufen. Hägemann
6.6. bis 9.6.	Saßnitz	Keine besonderen Ereignisse. Hägemann
10.6. 13,00	Saßnitz	Mit allen Booten ausgelaufen. Hägemann
11.6. 00,30	Pillau	Eingelaufen. Hägemann
12.6.	Pillau	Fahrt zur Besichtigung des Stützpunktes Memel. Hägemann
13.6. bis 15.6.	Pillau	Keine besonderen Ereignisse. Hägemann

Gesehen:
Kptlt. u. Flottillenchef.

gesehen:
Flaas
Kl. Kapt. u. Chef d. 1. Marine-Ausb.-Flottille

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

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes " Adolf Lüderitz " (3.S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant M ö b e s

Anlagen: -//-

Angefangen: 1.6.41
Abgeschlossen: 15.6.41

R Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.41	Kiel	Sonntagsdienstplan - Klingsiek Löbes
2.6. 1620 - 1655	Kiel	Sonntagsdienstplan - Klingsiek Löbes Fliegeralarm
3.6.	Kiel	Ausrüstung, Arbeitsdienst Löbes
4.6. 1355 - 1423	Kiel	Ausrüstung Fliegeralarm Löbes
5.6. 0900	Kiel	Albatros-Brücke abgelegt Stb.-Wache auf Kriegswachstationen Gefechtsverschlusszustand hergestellt, alle Mann Schwimmwesten anlegen,
0958 1000	Schwacher Westwind, ziemlich bedeckt, aufklarend, glatte See	Wachschiff Kiel an Bb. passiert Löbes
1001		Kiel Feuerschiff an Bb. passiert, Marsch auf Weg rot nach Osten, 18 sm.
1200		Spierentonne " 06a " an Stb. passiert.
1400	Schwacher Nordwind, einzelne Wolken, glatte See, 54 Grad 29,1' N 12 " 13,2' Ost	
1448		Vom Wachschiff bei Tonne 01 einen Soldaten in das Schiffslazarett übernommen zur ärztl. Behandlung
1510 - 1550		Angriffsübungen der S.-Boote
1600	NNO-Wind, auffrischend, aufkommender Seegang, einzelne Wolken	
1730		Bojenmanöver
1800	Auffrischender NO-Wind, leichter See-gang, einzelne Wolken,	
2005	Saßnitz	festgemacht Löbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.	Saßnitz	Divisionsdienst
1450 - 1515		Verholen im Hafen Löbs
7.6.	Saßnitz	
1315	Saßnitz	Aus dem Hafen in die Prorer Wiek ausgelaufen zur Einzelausbildung, Rollendienst, Bojenmanöver. Einschiessen neuer an Bord genommener Waffen.
1820	Saßnitz	festgemacht Löbs
8.6. und 9.6.	Saßnitz Saßnitz	Ausbildungsdienst Löbs Löbs
10.6.		
0805	Saßnitz	Ausgelaufen
1000	Ostwind, auffrischend, zunehmender Seegang, mittlere Bewölkung, 54 Grad 39,5' N	Flieger- u. U.Boots-Ausguckposten besetzt, Abwehrbereitschaft und Gefechtsverschluss-zustand hergestellt, alle Mann Schwimmwesten anlegen.
auf 1200	15 " 16,o' Ost ONO-West, vorübergehend	Rollendienst
1600	auffrischend auf 5, leicht bewegte See,	Steuerübungen vom Reserve-Steuerstand und mit Handruder.
1800	am Horizont nach Land zu stark flimmernde Luft, sonst gute Sicht	Kreuzer " Lützow ", " S 43 " passiert.
2000	54 Grad 50,6 ' N	
en	19 " 12,5 ' Ost	
ztl. 2117		Bojenmanöver
2140		Pillau-Ansteuerungstonne an Bb. passiert
2250	Pillau	Hinterhafen festgemacht Löbs
11.6.	Pillau	Arbeitsdienst; Tarnen des Schiffes Löbs
12.6.	Pillau	Tarnen des Schiffes, Arbeitsdienst, Zeugdienst, Löbs

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.6.	Pillau	Ausbildungsdienst Löhe
14.6.	Pillau	Reinschiff, Zeugdienst Löhe
15.6.	Pillau	Nach Sonntagsdienstplan Löhe.

Löhe
Kapitän z. See.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch
	des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"	
	Abschnitt:	Maschine
	Leitender Jngenieur:	Kapitänleutnant (Jng) Welsch
		Begonnen: 1.6.1941.
		Abgeschlossen: 15.6.1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.41. bis 2.6.41.	Kiel	Keine Vorkommnisse.
3.6.41.	Kiel	Von Prahm "Schwentine" 135 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 10^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 14^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 33,4 t.
4.6.41.	Kiel	Von K.M.V. Kiel, Prahm "Diesel" 60,5 m^3 Treiböl übernommen. Beginn der Übernahme: 11^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 13^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30,25 m^3. Von Prahm "Eider" 35 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 14^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 15^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 35 t.
5.6.41.	Kiel	09^{00} Uhr Maschinenanlage "Seeklar". Kriegsmarschzustand 1. Kriegsmarschfahrtstufe 18 sm/h. 09^{00} Uhr Leckwehr auf Station, verschärften Verschlußzustand hergestellt. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 18^{30} Uhr Wachwechsel. 20^{00} Uhr Schiff hat in Saßnitz festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt: Treiböl: 439,018 m^3 419,558 m^3 Waschwasser: 48,0 m^3 15,0 m^3 Trinkwasser: 144,0 m^3 139,0 m^3 Speisewasser: 62,0 m^3 60,5 m^3 Störung am Hauptmotor Bb 2; Kolben ausgebaut. Maschinenstörungsmeldung lfd. Nr. 5 Gr. A. Vom Hafenamt Saßnitz 53 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 21^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 23^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 26,5 t.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.41.	Saßnitz	Vom Hafenamt Saßnitz 60 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 15^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 17^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t.
7.6.41.	Saßnitz	13^{00} Uhr Kriegsmarschzustand 3. Verschärften Verschlußzustand hergestellt. Rollendienst. 18^{20} Uhr Schiff hat festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt: Treiböl: 414,068 m^3 410,422 m^3 Waschwasser: 124,0 m^3 73,0 m^3 Trinkwasser: 100,0 m^3 95,0 m^3 Speisewasser: 49,5 m^3 48,0 m^3 Vom Hafenamt Saßnitz 56 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 19^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 21^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 28 t.
8.6.41.	Saßnitz	Vom Hafenamt Saßnitz 40 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 15^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 16^{20} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t.
9.6.41.	Saßnitz	Vom Hafenamt Saßnitz 50 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 10^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 11^{40} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.6.41.	Saßnitz	08^{00} Uhr Kriegsmarschzustand 3. Kriegsmarschfahrtstufe 18 sm/h. Verschärften Verschlußzustand hergestellt. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 18^{30} Uhr Wachwechsel. 22^{55} Uhr Schiff hat in Pillau festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt Treiböl: 374,952 m^3 353,110 m^3 Waschwasser: 124,0 m^3 76,0 m^3 Trinkwasser: 100,0 m^3 94,0 m^3 Speisewasser: 45,0 m^3 41,0 m^3
11.6.41.	Pillau	Von M.V.St. Pillau, Prahm "Kolk" 90 m^3 Treiböl übernommen. Beginn der Übernahme: 15^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 18^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30 m^3. Von Prahm "P.W. 31" 90 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 10^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 13^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t.
12.6.41.	Pillau	Beginn mit Beseitigung von Störungen an den Schallfiltern der 4 Auspuffleitungen der Hauptmotoren. Maschinenstörungsmeldung lfd. Nr. 6 Gr. A.
13.6.41.	Pillau	Keine Vorkommnisse.
14.6.41.	Pillau	Von Prahm "P.W. 31" 175 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 13^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 19^{00} Uhr. Personal: 1/2. Stündliche Übernahmeleistung: 29,5 t.
15.6.41.	Pillau	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Kaptlt. u. Komdt.

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 811 [redacted] 12.6.44

Datum:	In Dienst:	Ausser K.B.:	Einsatzbereite Boote:
1/6.	10	/.	10
2.	10	/.	10
3.	10	/.	10
4.	10	/.	10
5.	10	/.	10
6.	10	/.	10
7.	10	/.	10
8.	10	/.	10
9.	10	/.	10
10.	10	/.	10
11.	10	/.	10
12.	10	/.	10
13.	10	/.	10
14.	10	/.	10
15.	10	/.	10

Den 27.Juni 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

K e i n e B e m e r k u n g e n.

In Vertretung!

Korv. Kapitän.

Flottenkommando

An Bord, den 9. Juli 1941

B.-Nr. GKdos. 2055 A4

Geheim-Kommandosache!

Gkds.

Marinegruppenkommando Nord
12. JUL. 194
B.-Nr. 3005 Anl. 1

An

das Marinegruppenkommando Nord.

———— Anl. K.T.B. der 3. S.-Flottille mit Schnellbootsbegleitschiff "Adolf Lüderitz" für die Zeit vom 1.6.41 bis 15.6.41 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

1166

1. Abt. 1584/41 gkdos

Geheime Kommandosache!

I. Ag

Skl. Qu. (A I) 2 Abschr. i. Anl. 2/7.

10 Anl

Beiliegendes Kriegstagebuch zur Auswertung. Auswertung bei Skl. erfolgt nicht. Gegebenenfalls wird um Beteiligung Skl. gebeten.

~~II~~. A Wa

III. über 1/Skl. an Kr

1/Skl.
i.A.
I ae

24
7

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. g.Kdos. 3005/41 AII

Befehlsstelle, den 15. Juli 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage !

Anorth. i. 1 Anl.

1.SK. 13691/41

PG/71331

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

DATE. 16.6. - 30.6.1941.

Gkdos. 10.1962

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 4086/41

Sk 13738

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K e m n a d e

Anlagen: 8 Wegeharten

Begonnen: 16.6.41
Abgeschlossen: 30.6.41

DOCUMENT IS PROPERTY
OF THE U.S. GOVERNMENT
P.C./Y1381
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE PLACED
ON THIS DOCUMENT
SHOULD BE
ALLOWED
QUOTED

Anlage 1 zu 1/Skl 2 Gkdos.

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 4 Wegekarten

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71331 /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: 16.6.41
Abgeschlossen: 30.6.41

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.u. 17.6.	Pillau	Torpedoabgabe und Übernahme und Brennstoffergänzung während der Nacht.
18.6.	Pillau	Fernschreibgespräch mit B.d.K. Aop.: " Heute Memel gehen, dort heute Nacht während der Minenunternehmung " Wartburg " in Sofortbereitschaft liegen. Rückverlegung nach Pillau morgen früh."
2000		Mit " S 55 ", " S 34 ", " S 61 ", " S 54 ", " S 58 ", " S 60 ", " S 35 ", " S 59 ", " S 31 ", " S 57 " Pillau ausgelaufen nach Memel.
2340		Memel eingelaufen.
19.6. 0330		Memel ausgelaufen.
0745		Pillau eingelaufen. Zur Frage der Verlegung des Begleitschiffes in die mittlere bezw. westliche Ostsee habe ich gemeldet, dass die Flottille Rückschläge erfahren wenn das Mutterschiff der Flottille für etwa 3 Wochen entzogen wird. Ich schlug daher vor, dass " Adolf Lüderitz " nach Neufahrwasser verlegt wird. Gegen die Torpedoversorgung durch Torpedo-Klarmachschiff "Mosel" in Pillau hatte ich keine Bedenken, wenn es sich bei dem Verzicht auf das Mutterschiff nur um 6 Tage handelte und das Mutterschiff in erreichbarer Nähe in Neufahrwasser ~~wurde~~ belassen wurde. Nochmals Verlegung nach Neufahrwasser beantragt, da andernfalls keinerlei Ersatzteile und Reparaturmöglichkeit bei geringsten Maschinenschäden vorhanden, weil Pillau nicht als Landstützpunkt eingerichtet und Werkstattzug ohne Ersatzteile zwecklos war.
1430		Fernschreiben von B.d.K.: " " Adolf Lüderitz " nach Swinemünde verlegen, Liegeplatz Kaiserfahrt. 3. S.-Flottille stützt sich auf " Mosel " ~~and~~ in Pillau und Werkstattwagen.
1500		Fernschreiben von B.d.K.: " B.-Tag 22.Juni um 0300 Uhr." Fernschreibgespräch mit B.d.K. Aop.: " Beantragt, Flottille nach erster Unternehmung und " Mosel " (600 t. Leichter) am 19.6. nach Memel zu verlegen, da von Memel kürzerer Anmarschweg ins Operationsgebiet gespart werden."
	und Betriebsstunden	Fernschreiben an Gruppe Nord, B.d.K.:" Auf B.d.K. GKdos 00914 Aop v. 18.6.41: 1.) Gem. Op.-Befehl Nr. 16 waren Memel und Begleitschiff in Pillau als Stützpunkt vorgesehen. 2.) Stützpunkt Pillau ohne Begleitschiff wegen Kürze befohlener Frist voraussichtlich nicht mehr einzurichten. Lagerraummöglichkeit in Holzschuppen Ausrüstungsstelle Nähe Öltanks.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		3.) Da Verlegung Begleitschiff nach Swinemünde befohlen, vorschlage sofortige Verlegung " Mosel " nach Memel, da dort Landstützpunkt provisorisch aufgebaut und Werkstattwagen vorhanden. Damit Pillau als S.-Bootsstützpunkt hinfällig. 4.) Verlegung Werkstattwagen F.d.T. nach Pillau, nicht erforderlich, da eigener Werkstattwagen vorhanden. 5.) Da Dockmöglichkeit weder Pillau noch Memel besteht, nochmals Verlegung " Adolf Lüderitz " mit Stützpunkt Danziger Werft erbeten. 6.) Ob " Mosel " als Stützpunktfunkstelle einsetzbar, hier unbekannt. 7.) Ob Funkstelle Memel sendeseitig mit französischem Funkwagen klar, bisher unbekannt. 8.) Stützpunktfunkstelle Memel war am 11.6.41 sendeseitig noch nicht klar, da französischer Funkwagen. Klarmeldung an Flottille bisher nicht erfolgt."
		Fernschreiben von B.d.K.: " 1.) Es bleibt bei Verlegung " Lüderitz " nach Swinemünde. Ersatzteile in Danzig lagern. Hierzu " Lüderitz " 19.6. Danzig gehen. 2.) " Mosel " mit 40/70 Watt Station ausgerüstet. Nur 2 FT-Gasten bezw. nur 1 an Bord. 3.) FT-Stelle Memel auf 2 Wellen klar. 4.) " Mosel " wird Stützpunktfunkstelle in Pillau." Da " Mosel " dieselbe FT-Station wie die S.-Boote mit geringer Sendereichweite hat, ist das Schiff FT-mässig kein Ersatz für das Mutterschiff. " Mosel " schaltet " Barbarossa " S.-Boote S.-Bootswelle.
1600		Fernschreiben von B.d.K.: " 3. S.-Flottille 10 Boote Nacht 19./6. zum 20./6. Sofortbereitschaft in Pillau für Minenunternehmung F.d.Minsch. Wartburg II. 20.6. 5 Boote beladen. Restliche 5 Boote beladen 21.6. früh."
20.6. 2330	Pillau	Fernschreiben von B.d.K.: " 3. S.-Flottille Stützpunkt zunächst Pillau." Fernschreiben von B.d.K.: " Nachts mehrere Grenzwachkutter Polangengebiet 9 sm ab Küste. Wiederholt beobachtete U-Bootsposition: 2 vor Irbenstrasse, 2 vor Soelos-und, mehrere Ausgang Finnenbusen anzunehmen. Deutsche Fischdampfer z.T. noch nördlich Wartburg." Während der Nacht 5 Boote Sofortbereitschaft für F.d.Minsch. Wartburg III.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6. 1300	Pillau	2. Gruppe mit "S 60", "S 35", "S 59", "S 31" "S 57" unter Führung Kommandant "S 60" Pillau ausgelaufen. Aufgabe Verseuchung der Einfahrt vor Windau mit je 6 Minen T.M.B. pro Boot.
1343		Eingang Einsatzbefehl von B.d.K.
1645	Nördliche Otssee, Wind WNW, Stärke 1-2, Seegang o-1, wolkenlos, gute Sicht.	Mit 1. Gruppe "S 55", "S 34", "S 58", "S 61" "S 54" Pillau ausgelaufen. Aufgabe: Verseuchung Hafeneinfahrt Libau mit je 6 TMB Minen pro Boot.
		Marsch über Qu. 7381, 9264, 9225, 5985 nach Libau beabsichtigt. Eintreffen vor Libau 0030 Uhr vorgesehen, da nur kurze Nacht.
2044		Fliegeralarm, Seemaschine, Typ unbekannt, im Westen als Fühlunghalter. Scheinkurse gesteuert.
2111		Fliegeralarm, Flugzeugtyp vielleicht He 60 oder 114, im Südwesten. Gestoppt.
2135		Fahrzeug an der Kimm in 30 Grad. Später nach Ablaufen als eigenes S.-Boot (" S 57 ") auf Rückmarsch.
2148		Erneuter Fühlunghalter, Flugzeug in 200°. Auf " S 54 " vorübergehend eine Maschine ausgefallen.
2200		Wegen des eingetretenen Zeitverlustes auf Nordostkurs gegangen, um Position rechtzeitig zu ereichen.
2300		Fahrzeug in 90 Grad. Nach NW und Norden ausgeholt und umgangen.
2315		Kurs 112 Grad, Libau angesteuert.
22.6. 0000		Leuchtturm Libau in 90° gesichtet, auf Ostkurs gegangen. Flottille stand 5 72 sm südlicher als nach Kopplung.
0031		2. Rotte " S 61 ", " S 54 " entlassen nach Plan, Rotte soll Haupteinfahrt zwischen Ansteuerungstonne und Fahrrinne verseuchen.
0053		Mit 1. Rotte " S 55 ", " S 34 ", " S 58 " Nordeinfahrt angesteuert und auf 10 bis 16 m Wasser Nordeinfahrt bis kurz vor Baggerschüttstelle mit Minen verseucht.
0110		Minenwerfen beendet.
		Sämtliche Friedensfeuer brannten, wurden jedoch 0130 Uhr gelöscht bis auf die Molenfeuer. Boote standen im hellen Horizont und waren anscheinend bemerkt. In der Zeit zwischen 0000 Uhr bis 0115 Uhr herrschte nur fortgeschrittene Dämmerung, von einer Nacht konnte nicht die Rede sein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Ab 0118		Auf 2. Rotte, die erst später zum Werfen vor Ansteuerungstonne kam, gewartet zum gemeinsamen Rückmarsch.
		Lage der Sperre siehe Sperrmeldung.
0200		Volle Helligkeit, Fahrzeug wahrscheinlich Wachfahrzeug in 270 Grad. Nach Süden abgedreht, um unbemerkt zu bleiben. Fahrzeug lief hohe Fahrt.
0220		Fahrzeug aus Sicht. Mehrere Ju 88 mit Nordkurs gesichtet. Sperrlücke zwischen Wartburg I und Wartburg II angesteuert.
0235		2. Rotte aufgenommen.
0350		Sperrlücke passiert.
0730		Pillau festgemacht.
		Kr.-Fernschreiben an B.d.K.: " Mit 1. Gruppe 0730 Uhr ein. Aufgabe Weimar planmässig durchgeführt. Verseuchung liegt : 1.) 56 Grad 36,3 Min. Nord; 20 Grad 56,5 Min. Ost bis 56 Grad 35,1 Min. Nord; 20 Grad 53,8 Min. Ost. 2.) 56 Grad 35,5 Min. Nord; 20 Grad 54 Min. Ost bis 56 Grad 36,1 Min. Nord; 20 Grad 54,8 Min. Ost. 17 Minen. 3.) 56 Grad 31,2 Min. Nord; 20 Grad 54,5 Min. Ost bis 56 Grad 31,8 Min. Nord 20 Grad 53,3 Min. Ost. 4.) 56 Grad 31,9 Min. Nord; 20 Grad 53,2 Min. Ost bis 56 Grad 31 Min. Nord; 20 Grad 53,7 Min. Ost. Insgesamt 12 Minen.
		Sämtliche Feuer brannten, Hafen hatte Friedensbetrieb. Aufgabe zunächst unbemerkt, dann bei Wurfbeginn 2. Rotte Leuchtturm gelöscht, auslaufender Bewacher. Während Unternehmung keine Dunkelheit, sondern nur fortgeschrittene durchgehende Dämmerung.
		" S 57 " von 2. Gruppe Südspitze Gotland kehrt wegen Drucklagerschaden, Boot ausser K.B. Termin wird nach-gemeldet."
1300		2. Gruppe eingelaufen.
1932		FT und Fernschreiben an B.d.K. : " 2. Gruppe mit 4 Booten 1300 Uhr ein. Erfurt planmässig unbemerkt durchgeführt. " S 57 " Qu. 5957 wegen Drucklagerschaden entlassen. Auf Rückmarsch 0318 Uhr Qu. 6474 von " S 59 " russischer Dampfer (" Gaisna ") 3077 to. torpediert. Da Holzladung und Treffer am Heck, Fangschuss von " S 60 ". Sinken Vorsteven nicht mehr beobachtet, 2 Überlebende gerettet. 0745 Uhr Qu. 5998 Dampfer " Wyka " 500 to. mit Sprengpatronen von " S 31 " versenkt. 4 Gefangene. Übrige Besatzung in Booten entlassen.
		Auf hin- und Rückmarsch Qu. 9225 von russischer Luftaufklärung (Flugboote) erfasst, beim Anfliegen beschossen, dann abgedreht. Gruppe hat Brennstoff bis auf Bestand eine Tonne heruntergefahren."
		Über Durchführung der Minenverseuchung vor Windau siehe K.T.B. Kmdt. " S 60 ".
		Die 2. Rotte versenkte auf dem Rückmarsch 2 russische Dampfer von 3077 to. (" S 59 ",

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		und " S 60 ") und 500 to. (" S 31 ") im Seegebiet westl. Windau - Libau. Fernmeldegespräch mit B.d.K. Aop. inhaltlich: " Da noch keine Erfahrungen mit Wirkungsmöglichkeit sowjetrussischer Luftwaffe vorliegen, " Mosel " in Königsberger Seekanal verlegt, dort wertvolle Ladung. Für S.-Boote Liegeplatz Nähe " Mosel " bei Peyse beantragt und genehmigt. In Bereitschaft liegende Boote bleiben in Pillau. " Mosel " als Funkwetterboter auf S.-Bootswelle.
1b 2000		Mit 5 Booten Sofortbereitschaft in Pillau, 4 Boote 2-Stunden-Bereitschaft in Peyse. Da auf Anordnung B.d.K. noch eine Minenunternehmung zur Irbenstrasse durchgeführt werden soll, vorgeschlagen, dass " S 59 " und "S 31", ausserdem " S 45 ", als Minenträger vorgesehen sind und nicht geworfene Minen von " S 57 " und 6 weitere T M B mit provisorisch vom Sperrwaffenamt gefertigten Minenwagen einsatzbereit sind.
		Gemeldet, dass als Einsatzhafen für Unternehmung, falls Irbenstrasse beabsichtigt, Memel für erforderlich gehalten wird und dort letztes Brennstoffergänzung durchzuführen ist, da Pillau nach Erfahrungen 2. Gruppe zu weit.
2220		Eingang Kr.-Fernschreiben B.d.K. Gkdos C01007 Aop. v.22.6.: " S 59 ", " S 31 " in Pillau beladen. 3. S.-Flottille 23.6. vormittag Memel gehen. Brennstoffergänzen. " S 45 " beladen, 23.6. früh Memel gehen. Mineneinsatz der 3 Boote 23.6. bis 24.6. vor Irbenstrasse. Führung Kmdt. " S 45 ". Lage dort geworfener Minen folgt. 7 Boote 3. S.-Flottille vor Baltenküste bis Windau. Schwerpunkt Libau bezw. nach Luftaufklärung. 20 Köpfe Prisenkommando von Festmatr. Pillau mitnehmen. Auf eigene U-Boote vor Libau, Windau und Irbenstrasse ausserhalb 20 m Linie wird hingewiesen. Alle Boote Rückkehr Pillau."
23.6. 0800 1142	Pillau	auslaufen nach Memel.
1150		Beim Einlaufen zwischen den Molen Fliegeralarm, 1 russischer Jäger über der Einfahrt. Memel festgemacht, Brennstoffergänzung. Beim Ansatz der Flottille legte ich den Hauptwert darauf, dass die gesamte Baltenküste südlich Lyserort nach Süden bis Libau durchgekämmt wurde.
		a.) Ansatz der Minengruppe gem. B.d.K.-Befehl. Nach Durchführung Aufgabe Rückmarsch im Abstande 20 sm von der Küste nach SW, um in diesem Seegebiet aufzuklären.
		b.) 2. Gruppe mit " S 60 ", " S 35 " und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		" S 58 " um 0030 Uhr A.Streifenbilden, 4 sm Abstand Qu. 6491 l.u.E. bis Qu. 6483 l.K.M. Vormarsch mit 20 bis 28 sm nach Süden parallel zur Küste bis Steinort.
		c.) 1. Gruppe mit " S 55 ", " S 34 ", " S 61 ", " S 54 " um 0030 Uhr ~~wieder~~ A.Streifenbilden Qu. 6751 r.K.M. bis Qu. 6743 l.o.E. Vormarsch mit 20 bis 28 sm Fahrt nach Süden parallel zur Küste bis Libau.
1600		Minengruppe " S 45 ", " S 59 ", " S 31 " Memel ausgelaufen.
1700		2. Gruppe " S 60 ", " S 35 ", " S 58 " Memel ausgelaufen.
1745		FT von B.d.K.: " Heute früh Libauhafen leer. Abendaufklärung folgt. U 144 versenkte vor Windau russ. U-Boot.
1800	Baltenküste Wind NNW, Stärke 1 - 2, Seeg.0,	1. Gruppe mit " S 55 ", " S 34 ", " S 61 ",
1810	wolkenlos, gute Sicht.	" S 54 " Memel ausgelaufen.
		" S 58 " auf Südkurs gesichtet, Maschinenausfall Stb. wegen Rollenschaden. Boot ausser K.B., geht Danziger Werft.
		" S 55 " (Führerboot) stellt Wasser im Brennstoff fest, nach 30 Min. Mittelmaschine wieder klar. (Nach Rückkehr von Unternehmung veranlasst, dass von Mar.Ausr.St. Memel Mängel hinsichtlich Brennstoffversorgung abgestellt werden.)
2000		Detonationen an Land und starke Brände in 90°, Libau.
2030		FT von B.d.K.: " Heer seit Mittag auf Libau angesetzt. Zur Unterstützung Heeres vordringlich Ansatz gegen Seestreitkräfte vor Libau."
2135		Auf Nordkurs parallel zur Küste gegangen.
2216		FT von B.d.K.: " Bewachung Irbenstrasse 1 Zerstörer, 1 U-Boot. 2. Zerst. Div. heute Irbenstrasse aus auf Position.
2230		Kurs auf Libau N.O. Ecke russischer Minensperre Qu. 6775 r.K.M. abgesetzt, um gem. F.T. 2030 rechtzeitig vor Libau zu stehen und ggfs. später nach Norden im A.Streifen aufzuklären.
		Trotz des FT 2030 war ich der Hoffnung, daß die 2. Gruppe an ihrer Aufgabe, von Lyserort nach Süden bis Steinort aufzuklären, festhalten würde, was auch der Fall war.
2342		FT von B.d.K.: "Heeresangriff auf Libau erst morgen früh."
2345		Gestoppt, um Reserve U.K.-Gerät an "S 54" zu geben.
24..6. 0110		Auf östlichem Kurse Keilformation eingenommen, Küste angesteuert. Libau brennt.
0130		A.Streifen gebildet Qu. 6779 r.u.E. bis Qu. 6778 l.u.E. Vormarsch mit 20-28 sm Fahrt nach Norden bis Steinort in Sichtweite der Küste.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0200 0210 0230 0830 1030 1230		"S 54" ein tauchendes U.-Boot gesichtet. Nachdem bis Steinort nichts gesichtet, in "L gelb" auf 290 Grad gegangen. Auf Südwestkurs gegangen und um 0450 Uhr Sperrlücke passiert. Pillau eingelaufen. Minengruppe eingelaufen. 2. Gruppe eingelaufen. Ich verweise auf das K.T.B. des Führers der Minengruppe, Kommandant "S 45" und des Führers der 2. Gruppe Kommandant "S 60". FT: Gruppe Nord, B.d.K., F.d.T. Alle Boote bis 1230 Uhr ein. 1. Gruppe außer 1 U.-Boot Qu. 6745 nichts gesichtet. 2. Gruppe "S 60", "S 35" Qu. 6482 russ. U.-Boot beschädigt, entkommen. Qu. 6725 Doppelfehlschüsse auf torpedobootsähnlichen Bewacher. Qu. 6751 russ. U.-Boot C 3 mit M.G., Handgranaten und Wasser-Bomben in eineinhalbstündigem Gefecht versenkt. 20 Überlebende gerettet. Minengruppe gem Kr. Fernschreiben Kmdt. "S 45". Näheres folgt." Als Ergänzung Kurzbericht Fernschreiben: An Gruppe Nord, B.d.K., F.d.T.: " 1. Gruppe Aufklärungsstreifen Qu. 6778 bis Qu. 6769 nach Norden bis Qu. 6744 und Qu. 6746, dann nach Nordwest bis Qu. 6741. Nichts gesichtet bis auf ein aufgetauchtes U.-Boot Qu. 6745, das von "S 54" bis zum Tauchen nicht als feindlich erkannt. 2. Gruppe: "S 60", "S 35", bei Polangen von deutscher Küstenbatterie trotz mehrfacher E.S.-Abgabe deckend beschossen. 2305 Uhr Qu. 6487 U.-Boot erst auf 300 m als fremdes erkannt und angegriffen. 2 Fehlschüsse, "S 60", "S 35". Ein Versager. Dann mit M.G. beschossen, zahlreiche Treffer im Turm. Boot durch Tauchen entkommen. Wasserbomben erfolglos. Bemerkter Angriff 0155 Uhr Qu. 6725 auf Wachfahrzeug Dserschinski-Klasse mit 2 Doppelschüssen auf 1000 m 3 Fehlschüsse, ein Versager. 0242 Uhr Qu. 6751 russisches U.-Boot auf 300 m mit je einem Torpedo angegriffen, ein Versager, ein Fehlschuss. Dann Artilleriegefecht bis 0400 Uhr unter heftiger Abwehr von 45 mm Fla.Maschinenwaffen. Als vorübergehend beide M.G. C 38 durch Rohrwechsel und Kettenbruch unklar, mit Handgranaten und M.P. 40 immer noch hohe Fahrt laufendes U.-Boot auf 30 m angegriffen und schließlich Besatzung zur Ermüdung gebracht. Dann letzte 2 Wasserbomben vor Vorsteven gesetzt, wodurch Boot beschädigt wurde und langsam sank. 20 Überlebende, darunter ein W.O. und Wachmaschinist, beide verwundet, gerettet. Geheime Aufzeichnungen in geringem Umfange dem Abwehroffizier Pillau übergeben. "S 35" zahlreiche Treffer, 4 Leichtverwundete. Minengruppe gem. Fern-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schreiben Kommandant "S 45". Erbitte nochmals dringend Verlegung Flottille und Mosel nach Memel, da 1.) An- und Rückmarsch weg wegen Übermüdung Besatzungen und starker Erhöhung beschränkter Betriebsstundenzahl untragbar, 2.) Flottille von Pillau nur jede 2. Nacht, von Memel vorläufig jede Nacht einsatzbereit. 3.) Möglichkeit gegeben, nördlich und östlich Irbenstraße zu operieren. Ansatz im Gebiet Libau bis Steinort m.E. nicht mehr erfolgversprechend. 4.) Halte Vorbereitung Stützpunkt Libau für erforderlich. Angriff auf russische U.-Boote durch Anwesenheit eigener U.-Boote stark eingeschränkt. Vorschlage daher, U.-Boote während Ansatz S.-Boote aus Operationsgebiet zurückziehen, da klare Verhältnisse notwendig sind. Erstes U.-Boot von zweiter Gruppe schien nach Silhouette zunächst deutsches zu sein, da deutscher E.S.-Anruf. Später durch russische Worte als feindlich erkannt. Form jedoch genau wie Finnenboot "Vethimen". Über Durchführung Minenunternehmung Fernschreiben Kommandant "S 45": An Gruppe Nord, B.d.K., F.d.T. Aufgabe mit "S 45", "S 59", "S 31" durchgeführt. Auf Anmarsch durch getauchtes unbekanntes U.-Boot Qu. 6449 aufgehalten. Bekämpfung nicht durchgeführt, da Boot zu spät erkannt und nur 1 S.-Boot Wasserbomben. Bei Ansteuerung Vinkoni-Bank durch M.G.-Feuer im Osten aufgehalten. Wegen völliger Helligkeit 0130 Uhr Versuchung von: 57 Grad 44,7 Min. N 21 Grad 35 Min. Ost 57 " 46,9 " N 21 " 36 " " 57 " 47,4, " N 21 " 39,5 " " 57 " 48,6 " N 21 " 40,1 " " Auf eine Seemeile genau und völlig unbemerkt. Auf Rückmarsch Aufklärungsstreifen 20 sm Abstand von Küste bis Höhe Windau. Danach Rückmarsch über Gotland, Unbekanntes U-Boot Qu.5696 rechte Kante Mitte. Eine Wasserbombe ohne Erfolg geworfen. Sonst nichts gesehen. Alle Boote 1130 Uhr Pillau ein." Die kurze Dämmerungszeit von 0030 Uhr bis 0145 Uhr lässt es nicht zu, im Operationsgebiet mit einer Maschine zu laufen, da der aufzuklärende Seeraum von Libau nach Norden zu weit ist. Im Allgemeinen wurde deshalb im Aufklärungsstreifen nur mit 28 sm Fahrt gelaufen, zumal bei der hellen Nacht infolge sehr guter Sicht Überraschungen von Seiten des Feindes nicht möglich waren. Die Gruppe " S 60 ", " S 35 " hatte besonderes Glück, dass ihr der Erfolg der Versenkung des U-Bootes beschieden war. Ich bin der Überzeugung, dass in Zukunft im Raum von Libau bis Windau weder Seestreitkräfte noch Handelsdampfer zur Nachtzeit auftreten werden.

Zu beziehen vom Vordruckager 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
		und habe daher im Kurzbericht beantragt, den Schwerpunkt der Operationen ab Windau nach Norden in die Irbenstrasse zu verlegen, da diese Enge ausser dem Moonsund und nur für kleinste Fahrzeuge befahrbaren Soelosund der einzige Ausgang aus dem Finnischen Meerbusen ist.
		Der Kmdt. " S 45 " als Führer der Minengruppe meldet, dass er ein unbekanntes getauchtes U-Boot mit einer Wasserbombe angegriffen hat. Wenn auch die Bekämpfung des U-Bootes ausserhalb der 20 m-Linie falsch und unverantwortlich war, so kann ich dem Kmdt. " S 45 " keinen zu grossen Vorwurf aus seiner Handlungsweise machen.
		Es ist m.E. nicht möglich, dass eigene U-Boote zur gleichen Zeit mit S.-Booten in demselben Operationsgebiet stehen. Auch verspreche ich mir von einem wirksamen Ansatz eines U-Bootes während der kurzen Dämmerungsstunden in diesen Breiten nur geringe Erfolgsaussichten, da S.-Boote in ihrer grossen Zahl die gesamte Baltenküste südlich Lyserort bis Libau aufzuklären in der Lage sind und im Angriff alle Vorteile dem Russen gegenüber auf ihrer Seite haben. Beantragt, dass U-Boote während der Operationszeiten der S.-Boote sich weiter von der Küste absetzen, damit U-Bootsjagd für S.-Boote freigegeben werden kann.
1900		Eingang Fernschreiben von B.d.K.: " Zum Kurzbericht " S 45 ": Angriff gegen unbekanntes U-Boot war unverantwortlich. Angriff gegen U-Boote im Operationsgebiet eigener U-Boote nur, wenn einwandfrei als feindlich erkannt, erlaubt. Über Grenze zwischen Operationsgebiet von eigenen S.- u. U-Booten folgt Weiteres.
		Beantragt, Fliegerführer Ostsee anzuweisen, dass die eigene Seeaufklärung beim Sichten von S.-Booten ES schiesst, und nicht lange Fühlung hält damit S.-Boote beim Anmarsch durch Steuern von Scheinkursen und Stoppen nicht zu grossen Zeitverlusst erleiden und z.Zt. grösster Dämmerung im Operationsgebiet auftreten können.
2000		Eingang Fernschreiben von B.d.K.: " 3.S.-Flottille 24.6. zum 25.6. Ruhe. 25.6. nach Memel verlegen. Nachteinsatz zum 26.6. vor, in und östlich Irbenstrasse. " Mosel " ist nach Anweisung F.d.M. Nord durch eine Rotte 15. M.S.Flott. 25.6. früh von Pillau nach Memel zu geleiten.
		Die Aussagen der Gefangenen des versenkten russ. U-Bootes C 3 ergaben: In Libau 24.6. um 2200 Uhr Zerstörer " Lenin " nicht fahrbereit, U-Boote M 81, 82, 83 gefechtsklar am 20.6. ausgedockt. Dampfer " Baltabor " am 24.6. nicht auslaufbereit. Schnellboote aus Libau ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.	Pillau	
0800		Pillau ausgelaufen zum Marsch nach Memel.
0943		FT von B.d.K.: " Memelhafen wegen Minengefahr gesperrt. Nach Pillau zurückgehen."
1115		Pillau eingelaufen.
		Gem. Befehl B.d.K. wird " S 45 " bis zum Klarwerden " S 47 " der 3.-S.-Flottille unterstellt.
1220		FT von B.d.K.: " Ansatz einer Gruppe Nacht zum 26.6. vor Libau bis Windau. Über Rückkehrmöglichkeit nach Memel folgt FT. Restboote 2-Std. Bereitschaft.
1530		FT von B.d.K.: " Ab 2300 Uhr bis 0400 Uhr U-Bootsjagd frei. a.) nördlich 57 Grad N östlich 21 Grad O, b.) südlich 57 Grad N östlich 20 Grad 20 Min. O. Westlich dieser Grenzen und vor 2300 Uhr bezw. nach 0400 Uhr überall U-Bootsbekämpfung nur erlaubt, wenn U-Boot einwandfrei als feindliches erkannt.
1815	Baltische Küste, Wind O, Stärke 1-2, einzelne Wolken, gute Sicht.	Mit " S 55 ", " S 34 ", " S 61 ", " S 54 ", " S 45 " ausgelaufen. Absicht, ab 10 sm südl. Libau in Sichtweite der Küste im Aufklärungsstreifen nach Norden bis Windau vorzustossen.
2000		Vorübergehender Ausfall Mittelmaschine " S54 ".
2020		FT von B.d.K.: " Möglichweise heute 2200 Uhr 3-U-Boote, 1 Motorboot von Windau nach Norden."
2047		FT von B.d.K.: " Nach Nachteinsatz Rückkehr Memel."
2249		FT von B.d.K.: " Russischer Tanker erhielt nachmittag in Libau Befehl, beschleunigt auffüllen und Riga zu gehen."
2334		FT von B.d.K. : " Zerstörer " Smetlivi " 1930 Uhr Irbenstrasse.
26.6.		
0000		Qu. 6779 im Aufklärungsstreifen in Sichtweite der Küste mit 28 sm Fahrt nach Norden.
0048		Dicht unter der Küste zwei russische S.-Boote auf Südkurs mit hoher Fahrt gesichtet. Nicht angegriffen, um Zeitverlust zu vermeiden und lohnenderes Ziele zu finden.
		Steinort passiert.
0105	Qu. 6746, Wind SO, Stärke 2-3, Seeg. 1, einzelne Wolken, gute Sicht.	Als es um 0145 Uhr bereits hell wird, Entschluß bis Windau durchzuhalten und unter der Küste weiterzulaufen in der Hoffnung, dass Küstenbewachung hier bei Tage nicht mit deutschen S.-Booten rechnet und bis Windau noch Dampfer oder Bewacher angetroffen werden. Russ. Schnellbootshafen " Paulshafen " passiert.
0230		2 Dampfer 2000 bis 4000 to. unter der Küste kurz vor Einfahrt in Windauer Molen gesichtet. Angriffsbefehl für Führerboot " S 55 " und Rottenführer " S 61 " und " S 45 " gegeben. In " L " grün mit A.K. auf 85 Grad angelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		UK-Befehl:"Es wird erst dann geschossen, wenn Küstenbatterien Feuer eröffnen bezw. auf UK-Befehl vom Führerboot. Nicht nebeln, bevor Artilleriebeschuss."
0238		Auf 2500 bis 3000 m machen " S 55 " einen, " S 45 " und " S 61 " je zwei Torpedos auf die fast gestoppt liegenden Dampfer, die zunächst vor Anker zu liegen scheinen, los. Nach Abdrehen der Boote schiesst " S 34 " auch noch einen Torpedo.
0241 bis 0244		Insgesamt 4 Torpedodetonationen, von denen nach Beobachtung der Kmdt. " S 54 ", " S 45 ", " S 34 " und " S 61 " die Zweite den linken Dampfer vernichtete. Die übrigen Detonationen erfolgen an der Mole. Starke Brandentwicklung in Richtung der Mole.
0248		Artilleriebeschuss durch 2 Molengeschütze 10,5 bis 15 cm und einer Küstenbatterie südl. Windau. Aufschläge liegen kurz. Bei dem günstig stehenden Winde sind alle Boote innerhalb von 20 sec. hinter dem Nebel aus Sicht.
0254		Auf 290 Grad gegangen, um Nebelwände auszunutzen.
0256		Batterien haben Feuer eingestellt.
0406		Auf Kurs 200 Grad gegangen, Rückmarsch angetreten.
0450		Fliegeralarm, 2 russische Flugboote im Norden als Fühlunghalter, bleiben in grossem Abstand.
0530		" S 61 " Maschinenausfall durch Rollenlagerschaden. Boot ausser K.B. Holzwerk
0930		Memel eingelaufen, Liegeplatz Bremer bei Schmelz.
		FT an B.d.K.: " 0930 Uhr Memel ein. Vor Einfahrt Windau bei Helligkeit um 0300 Uhr zwei einlaufende Dampfer von " S 55 ", " S 45 ", " S 61 ", " S 34 " auf 2000 bis 3000 m vor den Molen mit 6 Torpedos angegriffen. Nach Beobachtung ein Dampfer 2000 to torpediert, drei weitere Detonationen an der Mole, die anscheinend anschliessend brannten. Abwehr erst nach Detonationen mit 2 Molengeschützen Kaliber 10,5 bis 15 cm."
		Als Ergänzung Fernschreiben: " Küstenstreifen 10 sm ab Qu. 9322 bis Windau abgesucht. Vor Steinort 2 russische S.-Boote nach Süden. Nicht angegriffen, da zu grosser Zeitverlust für Operationsziel eingetreten wäre. Beim Angriff auf 2 Dampfer in Moleneinfahrt ein Dampfer 2000 to torpediert, wahrscheinlich als Wrack in oder kurz vor Einfahrt. Von 6 geschossenen Torpedos 1 Torpedoversager (toter Mann) möglicherweise 1 Torpedo auf Strand gelaufen. Erst 15 Min. nach Schussabgabe setzte völlig wirkungslose Abwehr mit 10,5 bis 15 cm Molengeschützen ein. Boote durch eigenen Nebel gut gedeckt. Qu.9317 2 russische Flugboote als Fühlunghalter. " S 61 " ausser K.B. wegen Rollenlagerschaden Stb.-Maschine. Boot geht voraussichtlich Danziger Werft."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Diese Unternehmung hat wiederum gezeigt, dass sich der Russe in seinem eigenen Küstenvorfeld nicht mehr sicher fühlt und er nur noch in der Irbenstrasse und zeitweise noch südlich bis Windau zur See fährt.
300		FT von B.d.K.: " Nacht 26./27.6. Torpedoansatz 2.Gruppe vor Windau und vor Irbenstrasse, nicht in Irbenstrasse. Eigene Truppen haben Libau bereits vom Norden umschlossen. Fall Libau heute zu erwarten. U-Bootsbekämpfung wie am 25.6. freigegeben.
630		" Mosel " Memel eingelaufen.
729		F.T. von B.d.K.: " Heute Einsatz aller klaren Boote gegen schwach gesicherten grossen Geleitzug an Baltenküste beabsichtigt. Ab 1700 Uhr 2-stündige Bereitschaft.
741		F.T. Kr. Kr. von B.d.K.: Einsatz aller Boote gem. FT (1729.) Geleitzug stand 1130 Uhr nördlich Tachkona, wahrscheinlich Truppen nach Libau oder Windau.
800		2. Gruppe mit " S 60 ", " S 35 ", " S 59 ", " S 31 ", ausgelaufen ins Operationsgebiet Irbenstrasse, um frühmöglichst Fühlung am Geleitzug zu gewinnen und 1.Gruppe ggfls.durch FT Kr.Kr. zum Auslaufen zu veranlassen.
850		FT Kr. Kr. von B.d.K.: " 1. Gruppe nicht auslaufen 2-stündige Bereitschaft. Ansatz auf Kr. von 2. Gruppe. "
946		FT von B.d.K. an " S 60 ": " Nachmittags Libau und Windau Hafen je 2 Handelschiffe."
032		FT von B.d.K.: " 6 Truppentransporter vor Libau alle Boote Angriff."
100		Ich hatte vorsorglicherweise halbstündige Bereitschaft befohlen und konnte bereits um 2100 Uhr mit " S 55 ", " S 34 ", " S 45 ", " S 54 " auslaufen, sodass die Flottille um 2345 Uhr vor Libau stehen konnte.
7.6. 020		Lauerstellung für 2. Rotte " S 45 ", " S 54 " bei der Anstr.Tonne vor Libau befohlen. Mit " S 55 ", " S 34 " nach Norden vorgestossen, in Sichtweite der Küste Lauerstellung eingenommen.
240		Auf Südkurs gegangen, da es hell wird und um mit 2. Rotte zu sammeln. Soweit Hafen einzusehen, kein Schiff festgestellt. Starke Brände durch Artilleriebeschuss in Libau.
245		Wegen Helligkeit und der Aussichtslosigkeit längeren Wartens Rückmarsch angetreten.
515		Memel eingelaufen.
557		FT an B.d.K.: " 1. Gruppe 0515 Uhr ein. Ab 2330 Uhr bis 0300 Uhr vor Libau auf und ab. Nichts gesichtet. Hafen, soweit von See einzusehen, leer."
300		2. Gruppe eingelaufen.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1440		Die vor der Irbenstrasse auf den gemeldeten Geleitzug operierende 2. Gruppe stiess auf einen starken Zerstörerverband von 7 Zerstörern, 1 Torpedoboot und 1 Bewacher. Es wurden versenkt: 1 Zerstörer G-Klasse von " S 59 " und " S 31 ". 1 Torpedoboot der Burja-Klasse von " S 60 " und " S 59 ", 1 Zerstörer G-Klasse von " S 60 " und " S 35 ". Weiter hatte die 2. Gruppe 1 Gefecht mit 2 russischen Schnellbooten, wobei 2 Mann von " S 35 " verwundet wurden. Ich verweise auf das K.T.B. des Kmdt. " S 60 ". FT an B.d.K.: " 2. Gruppe bis 1300 Uhr ein. Qu.6464 um 0030 Uhr bis 0200 Uhr Gefecht mit 7 Zerstörern, 2 Torpedobooten, 1 Bewacher. 2 Zerstörer G-Klasse, 1 Torpedoboote Burja-Klasse in gemeinsamem mehrmaligem Angriff versenkt. Schnellbootsgefecht Qu.6728." Fernschreiben an B.d.K.: " 2. Gruppe 2100 Uhr vor Libau keine Dampfer. Entsprechender FT abgegeben, wurde nicht quittiert, sodass Flottille ihn nicht erhielt. Marsch in Sicht der Küste nach Norden, um auf Geleitzug zu operieren. Qu.6464 um 0030 Uhr über Fehlschuss " S 31 " auf russ. Torpedoboot, da Angriff bemerkt. Dann in dunklen Horizont nach Osten gegangen, um Torpedoboot erneut anzugreifen. " S 59 " Doppelfehlschuss auf Torpedoboot. Hierbei auf 7 Zerstörer G.-und Lenin-Klasse, 1 T-Boot und einen Bewacher gestossen. Kurs West geringe Fahrt. Wahrscheinlich zur Aufnahme Geleitzug. Von " S60" abgegebener FT Kr.über Sichtmeldung wurde wieder wiederholt noch verstanden. Erfolgreicher Angriff " S 59 ", " S 31 " auf einen Zerstörer G-Klasse, " S 60 ", " S 59 " auf ein T-Boot, dass als Schlussboot des abdrehenden Verbandes fuhr. Verband zunächst mit mittlerer Fahrt nach Nordwesten. " S 60 ", " S 35 " erneuter Angriff, jedoch abgebrochen, da vorzeitig bemerkt, beschossen und E.S.-Anruf von Zerstörern. " S 59 ", " S 31 " mit hoher Fahrt nach Südwesten, wobei Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Hierbei erneuter erfolgreicher Angriff " S 60 ", " S 35 " um 0150 Uhr auf Spitzenzerstörer G-Klasse. Alle Angriffe auf 1000 bis 3000 m. Nach kurzem Beschuss abgelaufen und Zerstörer abgeschüttelt. Nach Sammeln mit 2. Rotte Qu.6728 zwei nordgehende russ. Schnellboote angegriffen und verjagt. " S 35 " 2 Verwundete. Kurz danach Ausfall zwei Maschinen auf " S 59 ".Boote Rückmarsch mit 10 sm.
29.6. 0150		
0200		
0400		
0900		
1500		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6. 1400	Memel	Fernschreiben von B.d.K.: " Heute mit 3 betriebssicheren Booten TMB-Verseuchung Irbenstrasse. Durchführung wichtig im Hinblick auf vermuteten Durchmarsch feindlicher Streitkräfte im Zuge Räumung Riga. Volle Beladung durchführen. Sperrbefehl folgt. Restliche Boote Ruhe."
1500		Fernschreiben von B.d.K.: " Verseuchung Irbenstrasse durch " S 54 ", " S 55 ", " S 57 " und " S 45 ". 3 Boote mit je 6 TMB, Führerboot für Navigierung und Sicherung nur mit Torpedos. Restliche Boote Ruhe." An B.d.K. gemeldet, dass in Memel keinerlei Minenmaterial vorhanden und Unternehmung nicht durchführbar. Minen sollen 29.6. mit Dampfer " Käthe " von Pillau nach Memel überführt werden.
2200		Boote ab 1700 Uhr 2-stündige Bereitschaft. Fernschreiben von B.d.K. über Motorenwechsel der unklaren Boote " S 60 ", " S 31 ", " S59", " S 34 ". Alle Boote haben Rollenlagerschaden an den Maschinen. Rückfrage beim Mar.Ausr.St. Pillau, ob geliefertes Motorenöl " Aero W " war, ergibt Bestätigung für richtiges Öl. Im Einzelnen siehe K.T.B. Abschnitt-Maschine. " S 60 ", " S 31 ", " S 59 ", " S 34 " auser K.B. " S 35 " nicht einsatzbereit, so lange Untersuchungsbefund im Ölfiltersatz nicht vorliegt.
29.6. 0150		Fernschreiben von B.d.K. über Eintreffen TMB-Minen und ob Durchführung Verseuchung Irbenstrasse noch in der Nacht vom 29./30.6. durchführbar. Fernschreiben von B.d.K. über Verlegung " Adolf Lüderitz " und Sicherung nach Memel. Fernschreiben über Torpedoergänzung U140 bei " Mosel " in Nacht v. 29./30.6. " S 60 ", " S 34 ", " S 59 ", Memel ausgelaufen nach Danzig. " S 60 ", " S 34 ", und " S 31 " von dort Marsch nach W'haven. Fernschreiben von B.d.K. über Einrichtung Libau als Stützpunkt. Marschtag Vorkommando 30.6. Libau ist in Nacht v. 28./29.6.gefallen. FT von B.d.K.: " Aufgabe Verseuchung Irbenstrasse füllt aus. 2-stündige Bereitschaft 4 Torpedos." Boote ab 1700 Uhr 2-stündige Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.6.	Memel	Inmarschsetzung des Vorkommandos nach Libau zur Einrichtung Stützpunkt noch nicht möglich, da sämtliche Transporte Memel - Libau wegen Gefährdung versprengten Feindes verboten sind.
1400		" S 61 " K.B. Memel eingelaufen.
1530		" Adolf Lüderitz " Memel eingelaufen.
		S.-Boote 2-stündige Bereitschaft.

Allgemeines:

Nach den 3. Unternehmung, die rund 7o Betriebsstunden kostete, sind von lo Booten nicht weniger als 7 Boote durch Rollenlagerschäden ausgefallen.

Als Ursache sehe ich die erhebliche Beanspruchung der Maschinen an, die durch die langen An- und Rückmarschwege bis Pillau bedingt war.

Wäre der Einsatzhafen Memel gewesen, wie ich es vor Kriegsbeginn beantragt hatte, so hätten alle Boote 2 Unternehmungen mehr durchführen können. Wegen nicht genügender Anzahl Reservemotoren werden die Boote "S 6o", "S 31", "S 34", "S 35" nicht vor Anfang bezw. Ende August fertiggestellt sein.

Bei den Vorstößen zeichneten sich die Kommandanten "S 6o" Oblt.z.S. Wuppermann, "S 59" Oblt.z.S. Müller, Albert, "S 31" Lt.z.S. Haag, "S 35" Lt.z.S. Weber besonders aus.

Nach Aussage von Letten in der Kriegsmarinewerft in Libau haben die Russen im Hinblick auf das wiederholte Auftreten der S.-Boote vor Libau am 2. oder 3. Kriegstage den Zerstörer "Lenin" und 7 U.-Boote im Kriegshafen gesprengt bezw. versenkt.

Sehr nachteilig wirkte sich die kaum vorhandene Luftaufklärung aus. Der Ansatz auf Grund der wenigen, unzulänglichen und irreführenden Meldungen hat die Erfolgsmöglichkeiten der gesamten Flottille stark eingeschränkt. Die Irbenstraße war m.E. in den ersten lo Kriegstagen das günstigste Operationsgebiet.

Tägliches Auftreten der Schnellboote in der Irbenstrasse hätte den Gegner auch sicherlich davon abgehalten, Minensperren in der Irbenstrasse zu legen, die sich für den späteren eigenen Geleitzugverkehr stark hemmend auswirken werden.

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

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

der

2. Gruppe der 3. Schnellbootsflottille " S 60 ", " S 35 ",

" S 59 ", " S 31 ", " S 57 ".

Gruppenführer: Kmdt. " S 60 ", Oblt. z. See W u p p e r m a n n

Anlagen: 3 Wegekarten.

Begonnen: 21.6.41.

Abgeschlossen: 27.6.41.

R Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6.41 1310	Pillau Wind SW 2 See 0 - 1 später Wind 0 See 0	Mit " S 60 ", " S 35 ", " S 57 ", " S 59 ", und " S 31 " zum Unternehmen " Erfurt " ausgelaufen.
1357		Zunächst Scheinkurs nach SW gelaufen, dann Vormarsch über Qu. 9371, Fahrt 28 sm.
1740	klar, fast wolkenlos während Vormarsch auf die feindl.Küste im Süden schmierig, sonst mässige Dunkelheit v. 2300 - 0200 Uhr.	Zwei russ. Seeaufklärer Qu. 9225 aus Richtung 280 Grad fliegen " S 57 " und " S 59 " direkt an. Flughöhe 100 m. Beide Boote schiessen kurz. Wahrscheinlich einige Treffer.
1727 1732		In rw. 61 Grad Rauchfahnen an Stb. Rauchfahne sackt achteraus und verschwindet allmählich.
1902	Qu. 5954	" S 57 " muss mit 2 Maschinen laufen. Marschfahrt 15 sm.
1916		Wegen " S 57 " gestoppt. In 240 Grad kommen 4 Schnellboote auf, anscheinend 5. S.-Flottille
1923		Entlasse " S 57 " wegen nicht zu behebenden Maschinenschadens nach Pillau, nachdem Flo.Ing auf " S 31 " übergestiegen ist. Während dieser Zeit wandert 5. S.-Flott. Bb. an uns vorbei nach Norden. Flottille marschiert zunächst mit 15 sm weiter.
2040 2044		Stopp: Flugzeuge an Bb. querab.
2130	Oestergarns-Holme	Marsch mit 20 sm über Qu. 5684.
2149		Nehme Schiffsort. Vormarsch auf die russische Küste mit 28 sm.
2249		Sichte ein einzelnes Schnellboot im Norden und weiche nach Süden aus, da nicht sicher ob Freund oder Feind.
2251		Schatten voraus. 9 sm Fahrt.
2303 2324	Qu.6474	Da scheinbar Täuschung Marsch fortgesetzt. Stoppe. Dampfer voraus.
		20 Grad an Bb. ein Blitzfeuer. Alle Feuer brennen friedensmässig.
		Mehreren weiteren Fahrzeugen, anscheinend Küstendampfern oder Bewachern durch geringe Kursänderungen ausgewichen.
		gez. Wuppermann
22.6. 0110 bis 0125	Qu.6486	Boote sind klar zum Minenwerfen. Bin wegen vorgerückter Zeit (Zeitverlust durch Ausweichmanöver bei Dampfern) und grosser Helligkeit mit 20 sm Fahrt bis zum Wurfpunkt (Ausgangspunkt) durchgelaufen. Minenwerfen von 0110 Uhr bis 0125 Uhr nicht nach vorgesehenem Plan Chef 3.S.-Flott.,dieser war nur für 5 Boote aufgestellt - sondern nach einer Weisung, die ich den Kommandanten auf dem Marsch gegeben hatte: Werfen in zwei Rotten, 1. Rotte auf r.w.180° 2. Rotte auf rw. 90 Grad, Boote in Karl gelb, dicht aufgeschlossen. Rottenleute Minenabstände 200 m, Rottenführer 300 m. Letzte Mine der Rottenführer etwa 1.5 sm. ab von den Molenköpfen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		(Siehe Minenwurfplan) Gemeldete navigatorische Begrenzung der Minensperre vor Windau: 57 Grad 24 73' N 21 Grad 28 68' O bis 57 Grad 26 45' N 21 Grad 28 95' O bis 57 Grad 26 45' N 21 Grad 31 90' O
0130		Flottille gesammelt, Rückmarsch Fahrt 28 sm.
0300	Qu. 6487	Mehreren Fahrzeugen bis 0300 Uhr ausgewichen. Russischen Holzdampfer durch MG - Schüsse vor den Bug versucht zu stoppen. Dampfer ist mit Holz beladener 3077 BRT. grosser Frachter " Gaisna " aus Riga.
0312		Da Dampfer immer noch mit hoher Fahrt weiter läuft und sich nichts auf ihm rührt, gebe ich Anweisung an " S 59 ", der am günstigsten steht, ihn zu torpedieren.
0314		Da nur geringe Wirkung am Ziel, schiesse ich selber sofort einen Torpedo hinterher. Dampfer sinkt langsam über Achtersteven ab. Vorschiff verschwindet jedoch nicht ganz wegen des Holzes. Erst jetzt kommt die Besatzung hervor. Wir manöverieren uns vorsichtig in die Holzbalken hinein, um Überlebende zu fischen.
0322		Fliegeralarm. Gebe Anweisung Rettungsmanöver abzubrechen und nach Westen abzulaufen. Wegen vorgeschrittener Zeit wird Rettungsmanöver später nicht wiederholt, daher nur 2 Leute gefischt.
0700	Qu. 9222	Dann Rückmarsch genau wie Hinmarsch. Erhalten Aufklärungsmeldung mit Scheinwerfer vom Flugzeug (Typ He 60). Schwenke daraufhin auf NO-Kurs und folge dem Flugzeug bis zum Qu.5998.
0745	Qu. 5998	Haben Dampfer " Wyka " 500 BRT., der mit hoher Fahrt nach Osten zu entkommen suchte, eingeholt, bringen ihn schliesslich durch unsere LG's zum Stoppen und schicken die Besatzung in zwei Boote. Gebe Anweisung an " S 31 " längsseits zu gehen, und Dampfer nach Durchsuchung mit Sprengpatronen zu versenken. " S 31 " entdeckt noch vier Leute an Bord und übernimmt sie.
0820		Schicke inzwischen " S 59 " zu den Rettungsbooten, um sie mit allem Nötigen zu versehen.
0858	Qu. 9225	Dampfer versinkt langsam durch die Wirkung der Sprengpatronen. Fliegeralarm. Zwei russische Flugboote drehen, nachdem sie uns gesehen haben, in grosser Höhe sofort ab.
		Dann Rückmarsch fortgesetzt über Qu. 9264
1236		direkten Kurs auf Pillau genommen. Fahrt 27 sm.
1254		Molenköpfe Pillau passiert.
		Pillau Hafen fest.
1700		Nach mehrfachen Verholen zur Brennstoff-Wasser-Oel - und Torpedoübernahme. Auf dem Seekanal festgemacht. Dann Meldung an Flottillenchef.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.6.		gez. Wuppermann
23.6. 0930	Seekanal Wind NW 2, See 0 bedeckt.	Mit " S 60 ", " S 59 ", " S 35 ", " S 34 " und " S 31 " ausgelaufen zum Marsch nach Memel.
1400		Memel festgemacht.
1715		Mit " S 60 ", " S 35 ", " S 58 " Memel ausgelaufen zum Torpedoeinsatz vor Windau. (" S 59 ", " S 31 " sind " S 45 " zugeteilt zum Mineneinsatz Irbenstrasse.)
1830		" S 58 " wegen Maschinenschaden (Rollenschaden) wie " S 57 " bei erstem Unternehmen) nach Memel entlassen nach Übersteigen Flo. Ing. auf " S 58 " und eines Fähnrichs auf " S 35 ".
1838 bis 1840	nördl.Memel auf deutschem Gebiet.	Werden von eigener Küstenbatterie trotz viermaligen Schiessens des Tages-E.S. beschossen. Die Salven liegen weit 100 - 300 m. Die Richtung ist gut. Auf dem Marsch nach Norden mehrmals Begegnung mit eigenen Kampfmaschinen.
2304	Qu. 6482	Fahrzeuge voraus ! Läuft unter starker Qualmentwicklung nach Norden ab.
2328		Wir sind jetzt auf etwa 800 m heran und glauben ein eigenes U.-Boot vor uns zu haben. U.-Boot macht E.S.-Anruf " J ". Dieses ist der deutsche E.S.-Anruf dieses Tages. Wir antworten. Er macht immer noch " J ". Schieße daraufhin eine E.S.-Patrone. Nun dreht das U.-Boot langsam nach Stb. und gibt mit dem Scheinwerfer mehrere zusammenhanglose Buchstaben (scheinbar russische Worte). An dem 10 cm Geschütz auf der Back des U.-Bootes, erkennen wir jetzt, dass es sich nicht um ein kleines deutsches U.-Boot handeln kann. Zur Täuschung des Feindes antworten wir mit mehreren Buchstaben.
2335		" S 60 " schiesst einen Torpedo auf 400 m (da U.-Boot weiter dreht Fehlschuss vorne). Kurz darauf schiesst " S 35 " einen Doppelschuss (ein Oberflächenläufer, ein Fehlschuss hinten).
2337		Wir beschiessen daraufhin das U.-Boot mit 2 cm, daraufhin taucht das U.-Boot.
2338		Werfe an der Stelle, wo das U.-Boot getaucht ist zwei Wasserbomben (Wassertiefe 30 m, eingestellt Tiefe 35 und 65 m.) Beide Wasserbomben Versager. Mache kehrt und werfe sofort noch zwei Wasserbomben, die detonieren. " S 35 " wirft ebenfalls zwei Wasserbomben. Kein Erfolg festgestellt. Da Warten zwecklos und Rauchfahne im Norden zu erkennen ist, nehmen Boote Kurs Nord, Fahrt 20 sm.
		gez. Wuppermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.6. 0110		Rauchfahnen waren Täuschungen (Wolkenbildung hinter der Kimm), daher wieder Kurs Süd, um unter der russischen Küste weiter zu operieren.
0112	Qu. 6483	Schnellboote Bb. achteraus (wahrscheinlich die eigene Minengruppe)
0154	Qu. 6489 (vor Windau)	Schatten voraus ! Beim Näherkommen als Torpedoboot auszumachen. (Vielleicht auch grosser torpedobootsähnlicher Bewacher). Rotte läuft zum Z.-Angriff an. Feind macht E.S.-Anruf (wieder " J ") mit Scheinwerfer. Boote laufen 28 sm und gehen bis auf 1500 m ran.
0159		" S 60 " schiesst einen Doppelschuss (ein Absacker, ein Fehlschuss) " S 35 " einen Einzelschuss (das andere Rohr wird falsch bedient und der Schuss fällt nicht.) Dieser Einzelschuss wird auch zum Fehlschuss bezw. Oberflächenläufer.
0200		Rotte dreht ab, da weiterer Torpedo - und M.G.-Einsatz auf dieses Fahrzeug für zwecklos gehalten wird. Fahrzeug macht dauernd E.S. noch hinter den Booten her.
		Nach Aussersichtkommen dieses Fahrzeuges drehen die Boote wieder auf die russische Küste zu.
0232	Qu. 6725	Schatten 1 Dez an Bb. voraus. Wird als U.-Boot erkannt. Da Geschütz auf der Back, feindliches U.-Boot. (Keine typisch russische Silouette - genau wie das erste U.-Boot - eher wie ein grosses deutsches oder ein finnisches U.-Boot) Wiederum wiederholt sich das E.S.-Manöver. Wir tun so, als seien wir Russen und fahren bis auf 400 m ran.
0242		Beide Boote schiessen je ihren letzten Torpedo (" S 60 ", Absacker, " S 35 " Oberflächenläufer). Nun eröffnen beide Boote den Artilleriekampf, den sich das U.-Boot durch starkes Schwarzqualmen und Zick-Zack-Kurse laufen, zu entziehen sucht. Es erwidert das Feuer mit einem 4 cm Geschütz, kleinen Maschinengewehren und Gewehren. (Siehe Gefechtsbericht Kmdt. " S 60 ".)
0252		Beide Boote haben ihr MG C 38 vorübergehend unklar und laufen nach Süden ab, um aus Reichweite der feindlichen Artillerie zu kommen.
0300		MG " C 38 " von " S 35 " wieder klar (das von " S 60 " wurde erst nach Vernichtung des Gegners wieder klar, da die Kette gerissen war). Boote machen wieder kehrt und laufen hinter dem U.-Boot her.
0311		Boote nehmen den Gegner von hinten in die Zange und nähern sich nun mit Höchstfahrt dem Gegner.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0320	Qu. 6723 links unten (vor Backofen)	Boote staffeln jetzt, trotz feindlicher Gegenwehr nacheinander bis auf nächste Entfernung heran, werfen Handgranaten und Wasserbomben. Während dieser Zeit verlassen bereits einige Besatzungsmitglieder des U.-Bootes ihr Boot, obwohl dieses vom Turm aus verteidigt wird und noch hohe Fahrt läuft.
0329		Ich setze ein Schlauchboot aus, um das U.-Boot, falls es stoppt, sofort zu entern; man kann mit dem Schnellboot, ohne dieses zu beschädigen nicht bei einem U.-Boot längsseits gehen.
0339		Da das U.-Boot immer noch weiter mit hoher Fahrt läuft, setze ich ihm eine Wasserbombe zwei Meter vor den Steven. Es werden zusammen 20 Überlebende gefischt. Es war das russische U.-Boot " C 3 " mit 850 To. und 55 Mann Besatzung. Ausserdem waren Besatzungsmitglieder von drei weiteren U.-Booten, die sich in Libau gesprengt hatten, mit an Bord (Gefangenenaussagen).
		Der Kommandant, er fiel durch eine unserer Handgranaten, und der I.WO hatten ihr Boot bis zum Letzten verteidigt. Der I.WO war politischer Kommissar, der auch, als er verwundet war, noch durch Schwimmen versuchte das Land zu erreichen. Die 10.5 cm Kanone war nicht benutzt worden, da wir ihm mit den ersten Schüssen das Schwenkwerk zerschossen hatten.
		Sämtliche auf unseren Booten befindlichen Waffen kamen zum Einsatz. Von sehr grossen Vorteil wäre ein Flammenwerfer auf jedem Boot gewesen.
		Eigene Verluste waren nicht eingetreten.
0420		" S 35 " hatte vier Leichtverletzte.
0846		Boote treten Rückmarsch an, Fahrt 27 sm.
1231	Pillau	Pappensee querab.
1250		Molen einlaufend passiert.
1310		Pillau fest zur Abgabe der Gefangenen.
		Innenhafen fest zur Brennstoff-, Wasser- Oel- und Torpedoübernahme.
1700		Meldung an Flott.-Chef.
		Ruhe.
		gez. Wuppermann
25.6.	Pillau	2. Gruppe (" S 60 ", " S 35 ", " S 59 ", " S 31 ") 2-stündige Bereitschaft.
		Keine besonderen Vorkommnisse.
		gez. Wuppermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.6. 0900	Pillau Wind S 2, See 0, bedeckt.	Mit " S 60 ", " S 35 ", " S 59 ", " S 31 " Pillau ausgelaufen zum Marsch nach Memel.
1310		Marschfahrt 27 sm. Memel fest.
		Es ist ein Geleitzug im Norden mit Kurs Süd, wahrscheinlich Truppentransporter für Libau, gemeldet, jedoch so, dass wir ihn während der kurzen Nachtzeit, nicht mehr an der Baltenküste, sondern frühestens in der Irbenstrasse fassen können. Als um 1700 Uhr vom B.d.K. der Befehl kommt, zweistündige Bereitschaft, koppelte ich mir aus, dass ich spätestens zwischen 1800 und 1900 Uhr auslaufen müsste, um den Gegner überhaupt noch zu fassen. Diese Absicht teilte ich dem B.d.K. mit, ausserdem, dass ich dann durch Fühlunghaltermeldung dem Flottillen-Chef mit der ersten Gruppe heranholen würde um dann- wenn die feindliche Sicherung dieses zulassen würde - den Geleitzug gemeinsam anzugreifen.
1830		Dieses meldete ich auch dem Flottillenchef. Mit " S 60 ", " S 35 ", " S 59 ", " S 31 " Memel ausgelaufen. Marsch über Pappensee Qu. 6776 untere Kante links. Dann weiter 9 sm an Libau vorbei.
2051	vor Libau	Dort gestoppt.
		F.T. von B.d.K.:
		" 6 Transporter vor Libau. Alle S.-Boote Angriff " Da gute Sicht herrscht, können wir die Küste genau übersehen. Auf Reede, im Süden und Norden von Libau kein Schiff wahrzunehmen. Mache daher folgenden F.T. (dieser wurde wegen mangelnder Reichweite von keiner Landstelle gehört, obwohl er von zwei Booten je zweimal abgegeben wurde).
		Kr., Kr., Da 2100 Uhr vor Libau keine Schiffe mehr zu sehen, operiere ich weiter auf gemeldeten Geleit."
		In Libau selber waren grosse Brände und Angriffe unserer " Ju 88 " - Maschinen deutlich zu erkennen.
2105		Vormarsch fortgesetzt. Über Qu. 6485 Mitte, Fahrt 27 sm.
2306		Bis auf 3 sm an Windau herangestaffelt, da dort nichts zu sehen, (auf dem ganzen Vormarsch war die Küste dauernd unter unserer Kontrolle) weiter nach Norden vorgestossen. Formation Lucie gelb.
2330		Absicht war, diesen Vormarsch bis 0200 Uhr und Qu. 6185 fortzusetzen, erst dann, wenn ohne Ergebnis, den Rückmarsch unter der russischen Küste angetreten.
		gez. Wuppermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.		
0024	Qu.6456 rechts oben	Schatten an Bb. voraus. Flottille 15 sm Fahrt.
0025		Schatten ist ein torpedobootähnlicher Bewacher, (beschliesse ihn durch ein oder zwei Boote anzugreifen.)
0037		Schussbefehl an S 31. Das Fahrzeug morst, 2 Fehlschüsse.
0038		Bewacher macht Dampf auf und versucht mit Ost- Kurs zu entkommen. Weisung an " S 59 ": Nochmal von Osten her angreifen.
0052.		U.K.-Befehl: " Grün 9 Mitte L.F."
0055		U.K.-Befehl: " Otto 5, L.F."
0058		" S 59 " meldet Doppelfehlschuss.
0100		U.K.-Befehl: " Gustav Fritz ".
0105		U.K.-Befehl: " Sophie eins - Anton Fritz ".
0109		Mehrere Schatten in rw. 130 Grad. Wird als starker Zerstörerverband ausgemacht. Feind steuert NW-Kurs, läuft geringe Fahrt.
0111		U.K.-Befehl: " Rot neun, Lucie Fritz ".
0112		U.K.-Befehl: " Rot vier "
		U.K.-Befehl: " Nicht schiessen vor Schusserlaubnis ".
		(Siehe Gefechtsbericht des Gruppenführers der 2. Gruppe).
0114		1. Rotte nimmt den zweiten, zweite den dritten Zerstörer. (Es sind Zerstörer der G.-Klasse) Bei dem Führerzerstörer befinden sich auch noch einige kleinere Fahrzeuge - vielleicht Schnellboote. Inzwischen ist das Torpedoboot (Bewacher) hinter dem Verband passiert und hat sich angehängt. Von seiner dortigen Position macht es hin und wieder E.S.-Anruf (Paula). Dies stört aber die anderen Zerstörer wenig, sie scheinen uns nicht zu sehen.
	Qu. 6464	
0115		U.K.-Befehl " Mitte Lucie Fritz 9sm - Schusserlaubnis ! "
0116		Alle Boote schiessen fast gleichzeitig einen
0118 bis 0119		Doppelschuss. Der dritte Zerstörer und ein Torpedoboot zwischen zweiten und dritten Zerstörer fliegen in die Luft.
		U.K.-Befehl: " Nach Bb kehrt machen - Sophie sechs." (240 Grad)
		" S 59 " und " S 31 ", die keine Torpedos mehr haben, laufen mit A.F. ab.
		" S 60 " und " S 35 " laden nach und versuchen sich erneut in günstige Schussstellung zu manöverieren.
0140	Qu. 6461	" S 60 " und " S 35 " laufen mit 28 sm hinter dem Feind her. Dieser dreht dann über West langsam auf Süd-West-Kurs. Gegnerfahrt etwa 20 sm.
0149		Beide Boote schiessen fast gleichzeitig auf Befehl. Entfernung 2500 m. Beide kommen auch auf Befehl auf den Führerzerstörer an, um diesen zu erledigen.
		Kurz vorher - 0147 bis 0148 Uhr - wurde die Rotte bereits von dem Schlussschiff des Verbandes unter Feuer genommen, nachdem wir mit E.S. (Paula) angerufen worden waren.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0151		Gewaltige Wassersäule. Der Zerstörer brach auseinander. Sinken von Vorn - und Achterschiff wurde beobachtet. Heftiges Feuer von drei oder vier Zerstörern auf die Boote, die mit Süd-Kurs und unter Nebelverwendung, Fahrt 30 sm, ablaufen.
0220		Der Gegner kommt im Norden ausser Sicht. Boote laufen wieder 28 sm.
0240		2. Rotte in Sicht, hängt sich an. Absicht: Rückmarsch unter russischer Küste anzutreten und kleinere lohnende Ziele noch mit den Maschinengewehren anzugreifen.
0325	Qu.6727 vor Backofen	Zwei russische Schnellboote voraus. UK.-Befehl: " Herausstaffeln zum Artilleriegefecht, Anton Karl ! " Das vordere der beiden Boote entkommt nach Westen, später N.W. Das andere macht kehrt und entkommt ebenfalls. Unser Feuer liegt gut und ist an Geschwindigkeit den vierfach Pompongs (2 cm) überlegen. Der Gegner landet jedoch zahlreiche Splittertreffer auf " S 35 " (Fünf Leichtverletzte). Alle M.G.'s bis auf das von " S 31 " funktionieren gut. " S 31 " hat zwei Rohrkrepierer jeweils schon nach 200 Schuss.
0340		Gegner sind ausser Sicht. Flottille setzt gesammelt weiter Heimmarsch fort.
0346		Maschinenausfall " S 59 ". Weitermarsch mit " 15 sm)
0425	Qu. 6754 bei Steinort	Einzelnes russisches Schnellboot voraus. Die drei klaren Boote nehmen sofort die Verfolgung auf. Feind bricht jedoch nach West später nach NW durch. Er läuft etwa 42 sm. Es handelt sich um etwa 20 Tonnen grosse Fla-Schnellboote. Da diese Boote Benzinmotore haben, wird ein einziger Treffer sie zum Ausfall bringen, daher schien mir die Aufnahme des Gefechts lohnend. Trotzdem lohnt der Angriff bei diesen sehr schnellen Booten nicht, da man sein eigenes, viel wertvolleres Boot, aufs Spiel setzt.
0441		" S 59 " auch Mittelmaschine ausgefallen. Weitermarsch daher nur mit einer Maschine möglich, Fahrt etwa 12 sm.
0900		Auf dem Rückmarsch unter der eigenen Küste F.T. an Chef 3.S.-Flott.: " Dieser F.T. mit alter Uhrzeitgruppe, da neue S.-Unterlagen noch nicht an Bord, Bei Gefecht mit starkem russischen Zerstörerverband vor Irbenstrasse 2 Zerstörer, G.-Klasse und ein Torpedoboot Burja-Klasse versenkt. Krankenwagen für Verwundete erbeten. Kr. über Feindmeldung wurde von Landfunkstellen nicht gehört."
0946.		Laufe mit der ersten Rotte vor (" S 60 " und " S 35 ", wir haben wieder Schiffsort bei Pappensee) um die Verletzten von " S 35 " schneller zum Arzt zu bringen.
1100		Memel fest. (1.Rotte)
1300		2. Rotte Memel fest.Meldung an Flott.Chef.

M Zu beziehen vom Vordruckager 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

Bemerkung:

Habe genau wie vor Libau bei Sichten des Zerstörerverbandes versucht, einen Kr.-Funkspruch abzugeben. Ich wurde wiederum von keiner Landfunkstelle gehört. Mindestens die Funkstelle= Memel - als Leitstelle - hätte mit einer grösseren Empfangsreichweite ausgerüstet sein müssen.

Alle Boote der zweiten Gruppe werden an diesem Tage auf Rollenschäden untersucht. Das Ergebnis wird weitergemeldet. Die Gruppe fällt für den weiteren Einsatz aus.

Nach meiner Auffassung wären die vielen Versager in der Torpedo- und Artilleriewaffe und auch an den Maschinen (Benutzung nicht einwandfreien Schmieröles) bei einem Nichtverlegen des Begleitschiffes nicht aufgetreten. Die Boote waren bei diesen langen und anstrengenden Einsätzen auf die Pflege und die Fürsorge des Begleitschiffes - auch wenn es nur für einige Tage war - unbedingt angewiesen. Es ist wahrscheinlich, dass der Erfolg der 2. Gruppe dann noch grösser gewesen wäre.

gez. Wuppermann

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Versager: Rohrkrepierer der 2 cm - Maschinenwaffe sind erstmalig im Durchschnitt nach 400 Schuss aufgetreten. Ich führe diese Versager auf die Phosphormunition zurück, deren Leuchtsatz nach warm gewordenem Rohr bereits im Rohr zur Entzündung kam. Es empfiehlt sich, nach 350 Schuss Rohrwechsel zu machen.

2.) Die zahlreichen Torpedoversager führe ich darauf zurück, dass die Klarmachgruppen auf dem Klarmachschiff " Mosel " nicht die Erfahrung für das Klarmachen der Gefechtstorpedos besitzt, wie es bei dem Mechanikerpersonal des Mutterschiffes der Fall ist.

3.) Zu den Unternehmungen habe ich im K.T.B. der Flottille im einzelnen Stellung genommen.

4.) Die Vorstösse der 2. Gruppe und die Leistungen des Gruppenführers Kmdt. "cS 60 " und der Kommandanten " S 59 ", " S 31 ", " S 35 " verdienen Anerkennung.

Kapitänleutnant.

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

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

Kriegstagebuch

des

S.- Bootes " S 45 "

Kommandant: Oblt. z. See B a b b e l

Gruppenführer der Minengruppe: " S 45 ", " S 59 ", " S 31 ".

Anlagen: 1 Wegekarte

Begonnen: 23.6.41

Abgeschlossen: 24.6.41

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Zeiten und Uhrzeit	Angabe des Tages, Wind, Wetter, Seegang, Bewölkung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Da u Uhr
22.6.41 0000	Dienst - Wachen KO 1 - 2, See 0-1 Fld Bewölkung, gute Sicht.	Kte " S 45 ", " S 31", " S 59 " ausgelaufen zum B.d.K. Gleis 0000 Chef und B.d.K. Gleis 0000/07 L.O.P. Führung: Kte. " S 45 ".	0114
1707		Darauf nach Norden.	0115
1730		" S 31 " meldet Bb.-Maschine unklar.	0119
		" S 31 " wieder klar. Marschfahrt fortgesetzt. Zur Besatzungskontrolle wird der Leuchtturm von Getergarne-Holm angesteuert.	0120
2002			0125
2012		" S 31 " meldet erneut Bb.-Maschine unklar.	0130
2140	qu. 5664	" S 31 " wieder klar. Der Fahrt herumtreiben. Nach Besatzungskontrolle Kursänderung auf die Winkowa-Bank vor der Irbenstrasse zur erneuten Besatzungskontrolle.	0216
			0229
	Geringe Blattverschleierung		
2250	qu. 5449 rechts voraus	" S 45 " sichtet 100 m am Bb. querab ein U.-Bootsturm. Zur Bestätigung Beobachtung kehrt gemacht. " S 31 " bestätigt Meldung durch erneutes Sichten. Da Möglichkeit bestand, dass Boot ein eigenes war und um Torpedoschuss nicht unnötig aufzuhalten, kein Angriff. Ausserdem war nur " S 45 " mit 4 Wasserbomben ausgerüstet. Weitermarsch.	0250
			0322
2235	KO 1 - 2, See 0-1 Mittlere Sicht, Klarer Horizont im Westen, unklare Kimm nach Süden.		
2334		Aufleuchten eines Scheinwerfers im Osten. M.-G. Feuer im Osten in Richtung auf den Scheinwerfer. Abgedreht und abgewartet. Nichts weiter gesehen.	0328
2345		An alle Boote - öffnen. Weitermarsch auf die Winkowa-Bank.	Bis
2359		Auf eine Maschine gegangen.	0357
		Befehl an alle Boote. Jede Minute loten und Tiefe melden. Nach dem Ergebnis der Lotungen hatten die Boote im Norden an der Bank vorbeigestossen. Auf 20 sm gegangen, um Peter-Paul Bank anzuloten.	1130
24.6.41 0011	Klare Sicht nach Westen und Norden. Milchiger Horizont nach Süden.	In 70° mehrere Schatten. Gestoppt. Es handelt sich um Boote der 3. S.-Flottille.	
0101		Auf eine Maschine gegangen. Erneute Lotreihe.	
0110		Standort nach der Lotreihe einwandfrei am Westende der Peter-Paul Bank. Wegen völliger Helligkeit Entschluss, mit allen drei Booten am Westende der Peter-Paul Bank die Minen zu werfen, da sonst unbemerktes Werfen in Frage gestellt.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0114	Qu. 6464	Befehl an " S 31 ": Klar zum Minenwerfen.
0115		15 sm Fahrt, Kurs 40° " S 31 " Minen werfen.
0119		Befehl an " S 59 ": Klar zum Minenwerfen.
0120		" S 31 " Minenwerfen beendet, Kurs 50°,
0125		" S 59 " Minen werfen.
0130		" S 59 " Minenwerfen beendet. " S 45 " beginnt mit Minenwerfen, Kurs 20°. Minenwerfen beendet vom Feind unbemerkt. Nach Westen im Aufklärungsstreifen abgelaufen um gem. Befehl Flottillenchef in 20 sm Abstand von Küste aufzuklären.
0216	Qu.6454	Auf Südkurs gegangen.
0229	Qu.6437 völlige Helligkeit und klare Sicht.	Auf Südwest Kurs gegangen.
0250		Auf Höhe Windau Aufklärungsstreifen abgebrochen wegen Helligkeit und Aussichtslosigkeit der Aufgabe.(Befehl lautete: bei Helligkeit Rückmarsch). Kurs Östergarms-Holm.
0322	Qu.5696 mitte oben	Von " S 45 " wird in Kursrichtung ein verdächtiger Gegenstand gesichtet, der nach Süden auswandert und dann verschwindet. ~~Col~~bovale Silhoutte, die U.-Bootsturm sein kann. Nach Form der Silhoutte war es unwahrscheinlich, dass es ein Deutsches U.-Boot sein konnte. Genauer Ort konnte nicht mehr festgestellt werden.
0328		" S 45 " wirft eine Wasserbombe an wahrscheinlicher Tauchstelle mit 60 m Tiefeneinstellung. Nach Detonation der Wasserbombe Wurfstelle genau untersucht. Keinerlei Anzeichen für vorhanden sein eines U.-Bootes, keinerlei Ölspur.
Bis 0357		gewartet, um einwandfreie Beobachtung haben zu können.
1130		Über Östergarms-Holm Rückmarsch nach Pillau. " S 45 ", " S 59 ", " S 31 " Pillau fest. Kurzbericht an B.d.K. mit genauer Sperrlage.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Gruppe wäre, wenn sie sich nicht durch das U.-Boot und das M.G.-Feuer der 2. Gruppe, von deren Auftreten die Kommandanten auf Grund der Kommandantensitzung Kenntnis hatten, hätten aufhalten lassen, rechtzeitig um 0030 Uhr in der Irbenstraße auf Position gewesen. Wenn die Verseuchung nicht an der befohlenen Stelle, sondern weiter westlich durchgeführt wurde, so ist das auf Besteckfehler und die fortgeschrittene Dämmerung zurückzuführen.

Die Bekämpfung des U.-Bootes um 0322 Uhr in Qu. 5696 war falsch. Ich verweise auf meine Ausführungen im K.T.B. der Flottille auf Seite 413

An Bord, den 9. Juli 1941.

Kapitänleutnant

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

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

der 3.Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Jng.) D ö p n e r

Begonnen am: 16.6.1941.

Abgeschlossen am: 30.6.1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6. 17.6.	Pillau	Betriebsstoffergänzung sämtlicher Boote während der Nacht. Boote füllten während des Einsatzes im Osten stets sämtliche Betriebsstoffe voll auf.
18.6.	Pillau	Befehl vom B.d.K., daß Begleitschiff infolge Luftgefährdung in die westl. Ostsee verlegt werden soll. Gem. Operationsbefehl war für die Flottille als provisorischer Landstützpunkt Memel vorgesehen. Der 2. Fl.Ing. befand sich seit dem 22.5. in Memel zur Einrichtung. Der Stützpunkt war klar zur Versorgung der Boote. Weiterhin war durch Op.Befehl das Begleitschiff als Stützpunkt ausgerüstet. Nach Verlegung des Begleitschiffes in die westl. Ostsee wäre Pillau Stützpunkt trotz Vorhandenseins eines Werkstattzuges nicht verwendbar gewesen, da keine Ersatzteile, Maschinenverbrauchsstoffe, Sperialwerkzeuge usw. in Pillau waren. Durch Fernschreibgespräch des Fl.Chef mit B.d.I.A. Op. wird Lagerung dieser Teile in Pillau befohlen. Als einziger freier Raum wird in Pillau eine als Musterung-und Unterrichtshalle von der 4.U.L.D. benutzte Turnhalle im Gelände der Ausrüstungsstelle gefunden und zur Lagerung der Ersatzteile eingerichtet. Turnhalle in Holzbau und etwa 10 m vom Ollagerschuppen entfernt. Durch Fernschreiben an B.d.I. gemeldet.
20,00 23,40		Mit S.31,S.54,S.35,S.54,S.55,S.57,S.58,S.59, S.60,S.61 Pillau ausgelaufen. Memel eingelaufen.
19.6. 03.30 07,45	Memel Pillau	Ausgelaufen. Eingelaufen. Fernschreiben von B.d.K.: 1.) Es bleibt bei Verlegung " Lüderitz " nach Swinemünde. Ersatzteile Danzig lagern. Hinzu " Lüderitz " 19.6. Danzig gehen. Fahrt mit Pkw. nach Danzig, um Lagerschuppen klarzumachen. Nach Aussage BA Danzig, Ob. Baurat a.D. Schotte, ist im Werftgelände keine Möglichkeit vorhanden. Es wird ein abgezäunter Teil eines hölzernen Lagerschuppens am Kaiserhafen in der Nähe der Superphosphatfabrik als Lager eingerichtet. " Lüderitz"am Schuppen fest. Mit Ausladen begonnen.
19,30 23,00		Ausladen beendet. Als Aufsicht und zum Konservieren werden 1 Ob.Masch. und 1 Masch.Gefr. in Danzig belassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.6.		Während der Nacht sämtliche Boote in Sofort-Bereitschaft. Mit Pkw. von Danzig nach Pillau. Während der Nacht 5 Boote Sofortbereitschaft.
21.6. 13,00 16,45 18,50 21,48	Pillau	S.31,S35,S.57,S.59,S.60 ausgelaufen. S.34,S.54,S.55,S.58,S.61 ausgelaufen. S.57 Drucklager Bb. vorderer Lagerring gesprungen. s.Stör.Meldung S.57 Nr. 8 A. Auf S.31 übergestiegen, S.57 entlassen, Marsch Kiel. S.54 Mot.Stb. vorübergehend unklar, Auswechseln eines Sicherheitsventils.
22.6. 07,30. 13,00	Pillau	S.34,S.54,S.55,S.58,S.61 fest. S.31,S.35,S.59,S.60 eingelaufen.
		Bei dieser Unternehmung hatten die Boote der 2.Gruppe eine reine Fahrzeit von 24 Stunden im Kriegsgebiet. Wenn auch durch den bis jetzt erreichten Ausbildungsstand eine Ablösung des technischen Personals im kleinsten Umfange(1 U.O. 1 Mann jeweils 1 Stunde) möglich war,so lassen doch Wachsamkeit und Aufmerksamkeit beim Warten der Motoren so nach, daß derartig lange Unternehmungen Ausnahmen bleiben müssen. Da so fort nach dem Einlaufen die Betriebsstoffe ergänzt werden müssen und kleinere Instandsetzungen der Motoren durchzuführen sind, ist die Beanspruchung des technischen Personals zu groß gewesen. Betriebsstoffe wurden von Mar.Ausr.Stelle Pillau übernommen. Treiböl an Zapfstelle der Pier und aus Leichter. Schmieröl aus Fässern. Das Schmieröl Aero W war für die Flottille teils auf " Lüderitz " teils in Fässern in Memel. Auf Anfrage teilt die Mar.Ausr.Stelle Pillau mit, daß das dort lagernde Motorenöl Nr. 6 Aero W ist. Zur Ergänzung wird das von Mar.Ausr.Stelle Pillau als Aero W bezeichnete Öl übernommen.Eine Untersuchung kann nicht erfolgen, da das Laboratorium sich auf dem Begleitschiff befindet. Boote der ersten Gruppe Sofortbereitschaft in Pillau. Boote der zweiten Gruppe 2-Stundenbereitschaft in Peyse. S.45 vorübergehend 3.S.-Flottille zugeteilt.
23.6. 08,00 11,50	Pillau Memel	Mit allen Booten Marsch nach Memel. Eingelaufen, Treiböl ergänzt aus Zapfstelle Tanklager und aus Treibölversorgungsschiff BT III.

Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16,00		S.31,S.45,S.59 ausgelaufen.
17,00		S.35,S.58,S.60 ausgelaufen.
18,00		S.34,S.54,S.55,S.61 ausgelaufen.
18,00		S.58 Rollenschaden Mot.Stb.
18,10		S.55 vorübergehender Motorenausfall durch Wasser im Treiböl.Das in Pillau und Memel übernommene Treiböl war derartig verschmutzt, daß stets 20 bis 30 l Satz aus den Tanks entwässert werden mußte.Dazu kam ein laufendes Verschmutzen der Filter,von denen insbesondere die Bosch-Filz-Filter sehr schwer zu reinigen sind.Da außerdem der Schmutz Ablagerungen in den Tanks bildet,ist nach dem Verbrauch derartigen Treiböls bei der nächsten Werftliegezeit ein Reinigen und Auskochen der Tanks erforderlich,was eine Verlängerung der Liegezeit um etwa 5 Tage erforderlich machen kann.Von dem Begleitschiff war stets nur gereinigtes Treiböl übernommen worden,wobei derartige Erscheinungen nie auftraten.
20,30		Fernschreibegespäch mit B.d.K. A.Op.über Auswechseln Mot.Stb.S.58 und Vorbereitung Einrichtung Stützpunkt Libau.
24.6.		
06 ,00	Memel	S.58 Marsch nach Pillau.
08,30	Pillau	S.34,S,54,S.55,S61 eingelaufen .
10,30		S.31,S.45,S.59 eingelaufen.
10,45		S.58 eingelaufen.
12,30		S.35,S.60 eingelaufen.
25.6.	Pillau	
08,00		Ausgelaufen,Marsch nach Memel.
		S.58 Marsch nach Danzig,Danziger Werft zum Auswechseln eines Motors mit eigenem Personal und D.B.Monteur Dillinger.
11,15	Pillau	eingelaufen.
18,15		S.34,S.45,S.54,S.55,S.61 ausgelaufen.
20,00		S.54 Mot.m.vorübergehend unklar,verschmutzte Filter.
26.6.		
05,30	Baltenküste	S.61 Ausfall Mot. Stb. Rollenschaden,s.Stör. Meldung S.61 2A.
08,00	Pillau	2.Gruppe Marsch nach Memel.
09,30	Memel	1.Gruppe eingelaufen.
11,30		2.Gruppe eingelaufen.
12,30		S.58 meldet weitgehende Rollenschäden Mot.m. bei Kontrolle in Danziger Werft.
		Vorschlage Ausbau S.58 Mot. Bb. und umstellen als Rechtsläufer für S.61 Mot.Stb..S.58 Einbau 3 neuer Motoren.
18,00		S.31,S.35,S.59,S.60 ausgelaufen.
		S.34,S.45,S.54,S.55 halbstündige Bereitsch.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21,00		S.34,S.45,S.54,S.55 ausgelaufen.
27.6.		
05,15	Memel	S.34,S.45,S.54,S.55 eingelaufen.
03,40	Baltenküste	S.59,Mot.Stb.Rollenschaden (Stör.Meld.S.59,8A)
04,15		Während Gefecht mit russischem Schnellboot 1 Fahrmaat S.35 verwundet.
		S.59 Mot.m.Rollenschaden. (Stör.Meld.S.59,9A)
	Der Ausfall des Motors auf S.59 trat während eines Gefechtes mit russischen Schnellbooten und etwa eine Stunde nach Versenkung von 2 Zerstörern und ein T.- Boot auf.Da die Zerstörer bereits abgeschüttelt waren und die Schnellboote verjagt wurden,trat durch den Ausfall des Motors keine gefährliche Situation für das Boot auf.Es gibt aber Veranlassung, noch einmal auf die geringe Betriebssicherheit der Rollenlagermotoren hinzuweisen.	
	Ich hatte befohlen,daß nach der Motorenüberholung nach jeder 2. Fahrt die Schmierölfilter auf Späne kontrolliert werden.Sobald Späne auftreten,sind nach jeder Fahrt die Filter zu untersuchen.Bis zum 27.6.waren keinerlei Späne bei den Untersuchungen festgestellt worden.Bei den Booten mit Rollenschäden waren erst nach Ausfall des Motors erstmalig Späne gefunden worden.	
	Außerdem traten die Rollenschäden bei S.59 unter eigenartigen Umständen auf.Es wurde bei der A.K.-Fahrt wegen des stärkeren Ölumlaufs Öl aus dem Vorratstank in den Kreislauf zugesetzt.Dabei war sofort ein verstärktes Qualmen der Kurbelwannenentlüftung zu bemerken, wenige Miuten später starkes Klopfen und dicker Qualm.Genau die gleichen Anzeichen traten bei dem Zusetzen bei dem Mot.m.auf,sodaß ich zu nächst vermutete,daß falsches Motorenöl übernommen war.
13,00	Memel	S.31,S.35,S.59,S.60 eingelaufen.
		Alle Boote führen Schmierölfilterkontrolle durch
		Ergebnis:Spanfrei:S.45,S.54,S.55,S.57.
		Beginnende Spannbildung:S.35,S.60.
		Starke Spannbildung:S.31,S.34.
		Meldung durch Fernschreiben an B.d.K.u.F.d.T.
	Wegen der Vermutung,daß es sich bei dem in Pillau übernommenen Motorenöl um Aero W handelt, befehle ich für alle Boote einen sofortigen Motorenölwechsel und Auffüllen aus dem Stützpunkt III lagernden Fässern.Von den gebrauchten und Vorratsölen wurden Proben entnommen,und teils in Memel-Zellulosefabrik-teils an Kriegsmarineweft zur Untersuchung abgegeben.Da nicht genügend Fässer und Lagermöglichkeit für Altöl vorhanden war, mußte dieses vernichtet werden.Fernschreiben an B.d.K.u.F.d.T.Gruppe Nord:	
	Rollenschäden auf Booten der 3.S.Flottille möglicherweise durch LLeferung falschen Motorenöls Mar.Ausr.Stlle Pillau anstelle geforderten Mot.Öls Aero W,Mar.Ausr.Stelle Pillau sicherte ausdrücklich Lieferung Aero W zu.Prüfmöglichkeiten nicht vorhanden,da Begleitschiff verlegt wurde.Begleitschiff war mit genügender Menge Aero W versehen. Ausr.Stelle Pillau wird gebeten nochmals Art des gelieferten Öles zu prüfen.	
	2).Um derartige Mißverständnisse in Zukunft auszuschließen,wird beantragt,daß für Schnellboote erforderliche Aero W aus der Sammelgruppe Mot.Öl 6 heraus zu nehmen,da Aussenstellen anscheinend über Herkunft der einzelnen Öle nicht genau unterrichtet.	
		S.auch Masch.Stör.Meldung S.59 lfde.Nr.8 A.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6. 22.00	Memel	Entscheidung von B.d.K.über unklare Boote. S.59 zwei Motoren Danziger Werft mit eigenem Personal auswechseln. S.31,S.34,S.60 Motorenwechsel K.M.W.W'hafen. Da S.60 nur Motorenwechsel durchzuführen braucht Hilfsmotorenanlage noch weiterhin klar,kann S.60 die ersten anfallenden Motr.einbauen,S.31, S.34 führen Grundinstandsetzung durch. Mar.Ausr.Stelle Pillau bestätigt,daß abgegebenes Schmieröl Aero W ist. S.35.zur Untersuchung der Späne auf Stahlgehalt nach Danzig. Dr.Lehmann
29.6. 09.00 15.00	Memel	S.31,S.34,S.60 Marsch über Danzig nach W'hafen S.59 Marsch nach Danzig. Fernschreiben von B.d.K.über Einrichtung Libau als Stützpunkt,Marschtag Vorkommando 30.6. Boote zweistündige Bereitschaft Dr.Lehmann
30.6. 09.00 14.00 15.30 15.30	Memel	Vorkommando kann noch nicht nach Libau in Marsch gesetzt werden,da Transporte durch versprengte Feinkräfte.gefährdet. S.35 Marsch nach Danzig. S.61 Memel eingelaufen. Adolf Lüderitz eingelaufen. S.35 Danziger Werft fest. Untersuchung Filterrückstände Danziger Werft Laboratorium durchgeführt. Filter wurden mit Äther abgespühlt,anschließend Späne mit Äther abgewaschen und getrocknet. Späne auf Papierbogen verteilt und Magnet darunter gehalten.Dabei waren 7-10 v.H.der Späne Eisenspäne.Die größeren blanken Späne reagierten nicht auf den Magneten.Eine anschließende chem.Untersuchung der Späne auf Eisen und Leichtmetall ergab starken Leichtmetall-u.Stahlgehalt. Schätzung:Etwa 10% Stahlspäne. Fernschriftliche Meldung an F.d.T.u.B.d.K. Äther für magnetische Spanuntersuchung übernommen.

Wenn der Ausfall der Boote nicht durch Verwendung falschen Motorenöls eingetreten sein sollte,so ergibt sich folgender Schluß.Der Ausfall der Motoren durch Rollenschäden trat bei folgendem Betriebsstundenstand auf:

S.59 Mot. m 402
S.59 Mot.Stb.383
S.58 Mot.m 351
S.58 Mot.Stb.279

Die bei den anderen Booten aufgetretene Spanbildung würde in Kürze zu einem Zusammenbruch des Motors führen.Das Ergebnis der bisher aufgetretenen Rollenschäden zeigt noch einmal klar,daß mit einem Erreichen der 500 Stundengrenze bei den Motoren nicht mehr gerechnet werden kann,sondern mit einem sicheren Durchhalten nur noch bis zu 300 Std. im Normalfall zu rechnen ist.Dieses erhärtet nochmals die Forderung auf den Gleitlagermotor.

Dr.Lehmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Gesehen: Kptlt.u.Flottillenchef.	

nem,
en.
braucht
ann
,S.31,
geben-
lgehalt
haven
Libau
ver-
ft
eßend
t.
da-
päne
agier-
nde
Leicht-
ehalt.
er-
enöls
all
en-
rze
auf-
eichen
n
Std.
ng

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

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

des

Schnellbootbegleitschiffes " Adolf Lüderitz " (3.S.-Flottille)

Kommandant: Kapitänleutnant M ö b e s

Begonnen: 16.Juni 1941
Abgeschlossen: 30.Juni 1941

M Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.	Pillau	Arbeits - u. Ausbildungsdienst
17.6.	Pillau	Arbeits - u. Ausbildungsdienst
18.6.	Pillau	Arbeitsdienst, Minenabgabe der S.-Boote
19.6.	Pillau	Fernschreiben von B.d.K.: " Zu 3. S.-Flott. GKdos 314: Es bleibt bei Verlegung " Adolf - Lüderitz " nach Swinemünde. Ersatzteile pp. durch B.A. in Danzig einlagern. Hierzu " Adolf Lüderitz " 19.6. nachm. Danzig gehen. Zusatz für B.A.: Einlagerung mit allen Mitteln und Nachtschicht beschleunigt durchführen, damit Schiff spätestens 20.6. nachm. nach Swinemünde auslaufen kann."
1431 1510	Pillau-Hinterhafen	Enttarnung, Abgabe der Torpedos und S.-Bootsminenschienen. abgelegt
1600	Westwind, schwacher Seegang, halb bedeckt, unter Land stark dunstig	Alle Mann Schwimmwesten an, Fla.MW besetzt, U-Boots - u. Fliegerausguck, Gefechtsverschlusszustand hergestellt. Marsch nach Danzig
1812	Qu. 9598 1.K.M.	
1832		Sperre Neufahrwasser von Ost nach West passiert.
1940		Neufahrwasser Anst.Ton. Stb. querab. Danzig Kaiserhafen festgemacht. Abgabe sämtlicher Ersatzteile für Schnellboote und Einlagerung durch B.A. Danzig. FT an alle: " Zur Abwehr Feindunternehmungen im Vorfeld Kolberg ist im Seegebiet im Umkreis von 12 sm vor Mitte Hafeneinfahrt Kolberg eine Minensperre ausgelegt. Kurs für das Passieren des gesperrten Seegebietes zum Einlaufen Kolberg sind bei den Minenkartenvergleichsstellen zu erfragen."
20.6. 0815	Danzig	Kaiserhafen abgelegt
0915		Alle Mann Schwimmwesten an, Gefechtsverschluss-zustand,
0959		Vor Gotenhafen geankert, II WO. holt Kursanweisung bei Minenkartenvergleichsstelle Gotenhafen.
1105 1200	Qu. 9579 Mitte, schwacher Nordwind, fast glatte See, wenig bewölkt, gute Sicht.	Anker gelichtet, Marsch nach Westen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1600 1930 bis 1947 2000	Qu. 8469 u.K.r. Schwacher NNO-Wind, ziemlich glatte See, sehr gute Sicht. Qu. 8529 r.K.u. Wetter unverändert.	Bb.-Maschine unklar, Sicherheitsventil, Brennstoffleitung undicht.
2215		Swinemünde Anst.To.Bb. querab. Durch Sperre nach Lotsenanweisung, Einfahrt ohne Lotsen. Löbes
21.6. 0008 0150	Swinemünde	Balkensperre im Hafen passiert. Nordausgang Kaiserfahrt-festgemacht. Tarnen des Schiffes, Arbeitsdienst, 12-stündige Bereitschaft. Löbes
22.6. 0300	Swinemünde, Kaiserfahrt	Kommandantenmusterung, Bekanntgabe des Aufrufes des Führers, x - Zeit für Stichwort " Barbarossa ". Kriegsbeginn gegen Sowjet-Russland. Löbes
23.6.	Swinemünde, Kaiserfahrt	Arbeitsdienst, Sport und Baden. Löbes
24.6. 1657 1728	Swinemünde	Gefechtsdienst, Enttarnen. Kaiserfahrt abgelegt. Sperrzeugamt Swinemünde festgemacht, Übernahme von 60 Wasserbomben, Fernschreiben von B.d.K.: " Adolf Lüderitz " ist im Geleit Sperrbr. 11 nach Gotenhafen durch 5. R.-Flott. (Apolda-Gruppe) mitzugeleiten. Zusatz für " Adolf Lüderitz ": In G'hafen von Dampfer " Möve " 35 Torpedos übernehmen. Danach Danzig gehen und Ersatzteile an Bord nehmen. Danach Pillau gehen, MG-Munition 3. S.-Flott. an Bord nehmen. Danach Verlegung nach Memel beabsichtigt." Löbes
25.6. 2000 bis 2015 2215 2245 2335	Swinemünde Swinemünde	Ausbildungsdienst, Übernahme von Minenschienen, Sperrgerät und Fernsprechkabelrollen. Sperrzeugamt Swinemünde abgelegt, Gefechtsverschlusszustand, alle Mann Schwimmwesten um, auf Kriegswachstation. Im Geleit 1.Gruppe 5.R.-Flott. hinter Sperrbr. 11 Kriegsmarsch nach Gotenhafen. Marschfahrt 17,5 sm Anst.Tonne passiert. Löbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.6.		
0200	Qu. 8553 r.o.Ecke, schwacher Ostwind, halb bedeckt, gute Sicht.	
0600	Qu. 8487 Mitte, schwacher Wind aus OSO Bewölkung langsam abnehmend,	
1000	Qu. 9447 Wetter gleichbleibend, einzelne Wolken.	
1523		ES- Austausch mit deutschen Wasserflugzeugen.
1600	Qu. 9573 u.M.	
1650 bis 1703		R-Boote 3 Schreckbomben geworfen.
1740		Sperrlücke bei Hela passiert, aus dem Geleit entlassen,
1820		Gotenhafen Anst.Tonne Bb. querab,
1925	Gotenhafen	Becken I festgemacht
1930 bis 2100		Abgabe der Sperrgeräte an 5. R.-Flott.
2030 bis 0100		Torpedoübernahme von Dampfer " Möve ". Fernschreiben an B.d.K.: " Bin am 27.6.41 mittags in Danzig klar. Erbitte Befehl über Weitermarsch Pillau - Memel. Fernschreiben von B.d.K.: " Adolf Lüderitz " nach Ausrüstung in Danzig Liegeplatz Neufahrwasser 6 stündige Bereitschaft. Weitere Befehle folgen. Verlegung nach Memel noch nicht möglich. In Danziger Werft liegende Boote betreuen. Möbes
27.6.	Gotenhafen	
0600		Becken I abgelegt,
0645		Anst.Tonne Neufahrwasser passiert,
0730	Danzig	Kaiserhafen festgemacht,
1100		Übernahme Reserveteile usw. für S.-Boote
1152	Neufahrwasser	Kaiserhafen abgelegt,
1550 bis 1640		festgemacht, Flakalarm Möbes
28.6.	Neufahrwasser	Reinschiff, Zeugdienst, 6-stündige Bereitschaft. Möbes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.6.	Neufahrwasser	Sonntagsdienstplan, Fernschreiben von B.d.K.:" Baldige Verlegung " Adolf Lüderitz "von Neufahrwasser nach Memel für Operationen 3. S.-Flott. erforderlich. F.d.M. Nord veranlasst Sicherung der Verlegung und meldet, zu welchem frühesten Zeitpunkt Geleit durch Sicherungsfahrzeuge ohne einschneidende Beeinträchtigung sonstiger Aufgaben durchführbar. Fernschreiben von F.d.M. Nord:" Zu B.d.K. GKdos 001095 Aop v. 29.6.: " Lüderitz " 30.6. 0300 Ansteuerungstonne Neufahrwasser stehen zum Geleit durch 2 Boote 5. M.S.Flott. nach Memel.Pillau schliessen sich 4 weitere Boote 5. M.S.Flott. an. Löbes
30.6. 0215 0250 0302 0400	Neufahrwasser Schwacher Westwind, stark bedeckt, einzelne Regenschauer, Sicht 3 bis 7 sm.	Abgelegt, Gefechtsverschlusszustand, Alle Mann Schwimmwesten und auf Kriegswachstation, Im Geleit M 251 und M 31 Marsch Pillau.
0632	Pillau Anst.Tonne	Geleit durch 6 Boote 5. M.S.Flott.Kriegsmarsch nach Memel. neblig dann, Sichtweite 15 sm
0800 1200 1203 1315	Qu. 9644 l.u., schwacher Wind aus ONO, glatte See, strichweise feiner Regen, Sicht zunehmend Memel	Memel Anst.Tonne Bb. querab, aus dem Geleit entlassen. Sperre einlaufend passiert, Winterhafen festgemacht, Tarnen des Schiffes. Löbes

Abgeschlossen 30/6. 41.
Löbes
Kapitän z. See u. Kdt.
"Adolf Lüderitz"

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

Kriegstagebuch

des Schnellbootsbegleitschiffes "Adolf Lüderitz"

Abschnitt: Maschine

Leitender Jngenieur: Kapitänleutnant (Jng) Welsch

Begonnen: 16.6.1941.

Abgeschlossen: 30.6.1941.

R Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.41	Pillau	Keine Vorkommnisse. Brandt
17.6.41	Pillau	Von Prahm "P.W. 31" 135 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 08^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 12^{30} Uhr. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t. Personal: 1/2. Brandt
18.6.41	Pillau	Keine Vorkommnisse. Brandt
19.6.41	Pillau	10^{00} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 3. Leckwehr auf Station;verschärften Verschluß= zustand hergestellt. Kriegsmarschfahrt 18 sm/h. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 18^{30} Uhr Wachwechsel. 19^{40} Uhr Schiff hat in Danzig festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt Treiböl: 374,665 m^3 369,198 m^3 Trinkwasser: 77,0 m^3 72,0 m^3 Waschwasser: 109,0 m^3 59,0 m^3 Speisewasser: 45,0 m^3 43,0 m^3 Brandt
20.6.41	Danzig	06^{30} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 3. 08^{00} Uhr Leckwehr auf Station;verschärften Verschlußzustand hergestellt. 10^{00} Uhr Schiff hat vor Gotenhafen geankert. 11^{00} Uhr Anker auf. Kriegsmarschfahrt 21 sm/h. 19^{30} bis 19^{47} Uhr Mot. Bb 1 unklar. Sicher=heitsventil in der Treibölzuflußleitung undicht. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 18^{30} Uhr Wachwechsel. 00^{30} Uhr Wachwechsel. Brandt
21.6.41	Swinemünde	01^{53} Uhr Schiff hat in der Kaiserfahrt festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt Treiböl: 331,198 m^3 303,558 m^3 Trinkwasser: 72,0 m^3 66,0 m^3 Waschwasser: 59,0 m^3 25,0 m^3 Speisewasser: 43,0 m^3 40,0 m^3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Beginn mit Beseitigung der Störung an der Nockenwelle Bb 1.Masch. Störungsmeldung lfd. Nr. 7 Gr. A. Von M.V.St. Swinemünde Prahm "Peene" 132 m^3 Treiböl übernommen. Beginn der Übernahme: 08^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 10^{00} Uhr. Stündliche Übernahmeleistung: 66 m^3. Personal: 1/2. Von Prahm "S.W.W. 32" 180 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 20^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 02^{00} Uhr. Stündliche Übernahmeleistung: 30 t. Personal 1/2. Wrbeda
3= sm/h	22.6.41 bis 23.6.41 Swinemünde	Keine Vorkommnisse. Wrbeda
Fahrt	24.6.41 Swinemünde	15^{15} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 1. 17^{30} Uhr Schiff hat am Sperrzeugamt festgemacht. Wrbeda
	25.6.41 Swinemünde	Von Prahm "S.W.W. 32" 160 t Frischwasser übernommen. Beginn der Übernahme: 08^{00} Uhr. Ende der Übernahme: 13^{00} Uhr. Stündliche Übernahmeleistung: 32 t. Personal: 1/2.
t. =	26.6.41 In See; Gotenhafen	22^{00} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 3. Kriegsmarschfahrtstufe 15 sm/h. 22^{00} Uhr Leckwehr auf Station; verschärften Verschlußzustand hergestellt. Wrbeda 00^{30} Uhr Wachwechsel. 06^{30} Uhr Wachwechsel. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 18^{30} Uhr Wachwechsel. 19^{42} Uhr Schiff hat in Gotenhafen festgemacht. Bestand bei Beginn: am Ende der Fahrt: Treiböl: 422,990 m^3 410,721 m^3 Trinkwasser: 100,0 m^3 94,0 m^3 Waschwasser: 216,0 m^3 181,0 m^3 Speisewasser: 32,0 m^3 31,0 m^3 Grundüberholung E-Masch. 1.1 beendet. Wrbeda
ahrt:		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.41	Gotenhafen	05^{00} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 1. Verschärfter Verschlußzustand hergestellt. 07^{50} Uhr Schiff hat in Danzig festgemacht. 10^{30} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 1. 12^{00} Uhr Schiff hat in Neufahrwasser fest= gemacht. 6 stünd. Bereitschaft.
28.6.41 bis 29.6.41	Neufahrwasser	Keine Vorkommnisse.
30.6.41	Neufahrwasser	01^{00} Uhr Seeklar. Kriegsmarschzustand 3. Leckwehr auf Station; verschärften Verschluß= zustand hergestellt. 06^{30} Uhr Wachwechsel. 12^{30} Uhr Wachwechsel. 13^{25} Uhr Schiff hat in Memel festgemacht.

Gesehen:

Kaptlt. u. Komdt.

Gesehen:

K. Kapt. (Ing) u. Befehlshaber d. U.-B.

Den 27.August 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

1.) Auf Grund unsicherer und ungeklärter Luftlage wurde Memel nicht von Anfang an, sondern erst nach Klärung der Lage als Stützpunkt benutzt. Der längere Anmarsch wurde bewußt in Kauf genommen. Hierzu mußte erst"Mosel"nach Memel geleitet werden.

Aus den gleichen Gründen wurde"Lüderitz" auf Befehl Gruppe Nord vor Kriegsbeginn entgegen den berechtigten Wünschen des Flottillenkommandos nach Swinemünde rückverlegt.

2.) Zu Seite 410:

Die gemeldete Minenlage vor Libau ist falsch. Die Minen vor der Hafeneinfahrt Libau, die inzwischen geräumt worden sind, haben tatsächlich 1-2 sm weiter nach See zu gelegen.

[redacted]

Die falsche Navigation ist umso unverständlicher, als die Verhältnisse, Bodensfeuer, keine Feindeinwirkung, sichtige helle Nacht, die denkbar günstigsten waren.

3.) Zu Seite 415:

Zur Frage der Aufstellung der U- und S-Boote im gleichen Operationsgebiet:

Gemeinsame Aufstellung ist dort, wo auch fremde U-Boote vorwiegend zu erwarten sind, zweifellos unerwünscht. Im vorliegenden Fall war der kurze Nachtansatz der S-Boote gegen Überwasserstreitkräfte bestimmt und die Verhältnisse hinsichtlich der U-Boote mußten in Kauf genommen werden. Man kann die eigenen U-Boote nicht dauernd unter Wasser hin und herziehen; dem tragen die Wünsche des Chefs 3.S-Fl. nicht Rechnung.

4.) Zu Seite 440:

a. Die lange Dauer der Unternehmung von der 2.Gruppe ist ein

Ausnahmefall. Bei Kriegseinsätzen von über 14 Std. Dauer tritt eine übermäßige Ermüdung des Masch. Personals ein, sodaß die sichere und sachgemäße Bedienung der Masch. Anlage nicht mehr gewährleistet ist.

Zu Seite 441:

b. Die Bereitstellung von einwandfreien Betriebsstoffen für S-Boote muß gefordert werden. Sollte dies in besonders gelagerten Fällen nicht möglich sein oder die Lieferstelle des Treiböles nicht die Gewähr für die gute Beschaffenheit geben kann, so muß das Treiböl über Tuchfilter ~~ge~~nommen werden.

Zu Seite 442 - 443:

c. Die vielen Störungen an Motoren durch Rollenschäden und die damit verbundene Gefahr für das ganze Boot sind hinreichend bekannt. Es wurden von den zuständigen Stellen alle Maßnahmen ergriffen, die Störungen durch Umstellen der Rollenlager auf Gleitlager so schnell wie möglich auszuschalten.

Das angelieferte Motorenöl entsprach den Bedingungen der Betriebsvorschrift, wie die Untersuchung ergab.

Die Lieferung und Verwendung der richtigen Ölsorte sind für die Lebensdauer und Betriebssicherheit der hochgezüchteten S-Bootsmotoren ausschlaggebend. Da durch die Zahlenbezeichnung der Öle leicht eine Verwechselung möglich ist, dürfte es angebracht sein, für das Motorenöl eine besondere Bezeichnung einzuführen.

5.) Die großen Erfolge der Flottille in den ersten Tagen sind m.E. mit ausschlaggebend für die Passivität des Russen zur See in den ersten Wochen überhaupt gewesen.

In Vertretung!

Korvettenkapitän

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 865 geheim vom 12.8.41

Datum	In Dienst	Ausser ~~Dienst~~ K.B.	Einsatzbereite Boote
16.6.	10	⅄	10
17.	10	⅄	10
18.	10	⅄	10
19.	10	⅄	10
20.	10	⅄	10
21.	10	⅄	10
22.	10	1	9
23.	10	1	9
24.	10	1	9
25.	10	2	8
26.	10	3	7
27.	10	5	5
28.	10	7	3
29.	10	7	3
30.	10	6	4

Führer
der Torpedoboote
B.Nr. Gkdos 1564 Al

Den 27.August 1941.

Geheime Kommandosache.

B. d. K.
Eing. 2. SEP 1941
B. Nr. g.Kdos. 1962 Anl. 1

An den

Befehlshaber der Kreuzer.

Betrifft: Kriegstagebücher.

-1-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 3.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. - 30.6.1941 mit Stellungnahme des Führers der Torpedoboote vorgelegt.

In Vertretung!

Marinegruppenkommando Nord

B.-Nr. Gkdos.4086/41 A II

Befehlsstelle, den 12. September 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung, B e r l i n ,

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.SKl 21079/41 g.Kdos. – 1 –

Befehlshaber der Kreuzer

B.Nr. Gkdos. 001962 A1.

, den 5. September 1941.

Geheim-Kommandosache.

Gkds. 4086/1

U. Gruppe Nord

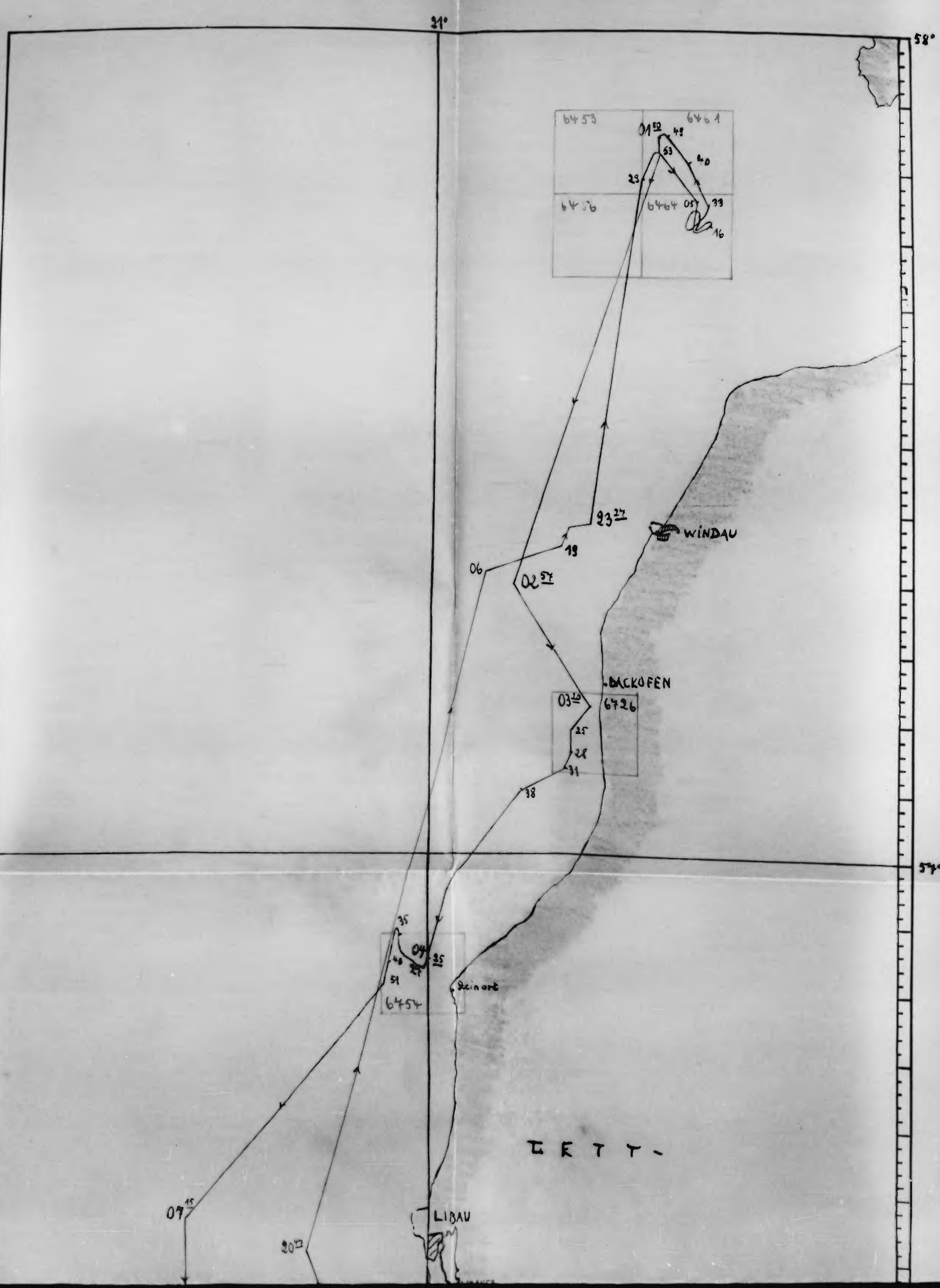
vorgelegt. B.d.K. schließt sich der Stellungnahme des F.d.T. an. Es ist sonst nichts zu bemerken.

Wegekarte

8.-S.-Flottille – 2. Gruppe – S.-60, S.-35, S.-59, S.-31

Unternehmung vom 26. zum 27. Juni 1941

aufzulegen auf M-Karte 1854 G N.u.S.-Blatt



WINDAU

BACKOFEN

6726

Steinort

6454

LIBAU

LIBAUER SEE

PAPEN SEE

LETT-

LAND

LITAUEN

Polangen

MEMEL

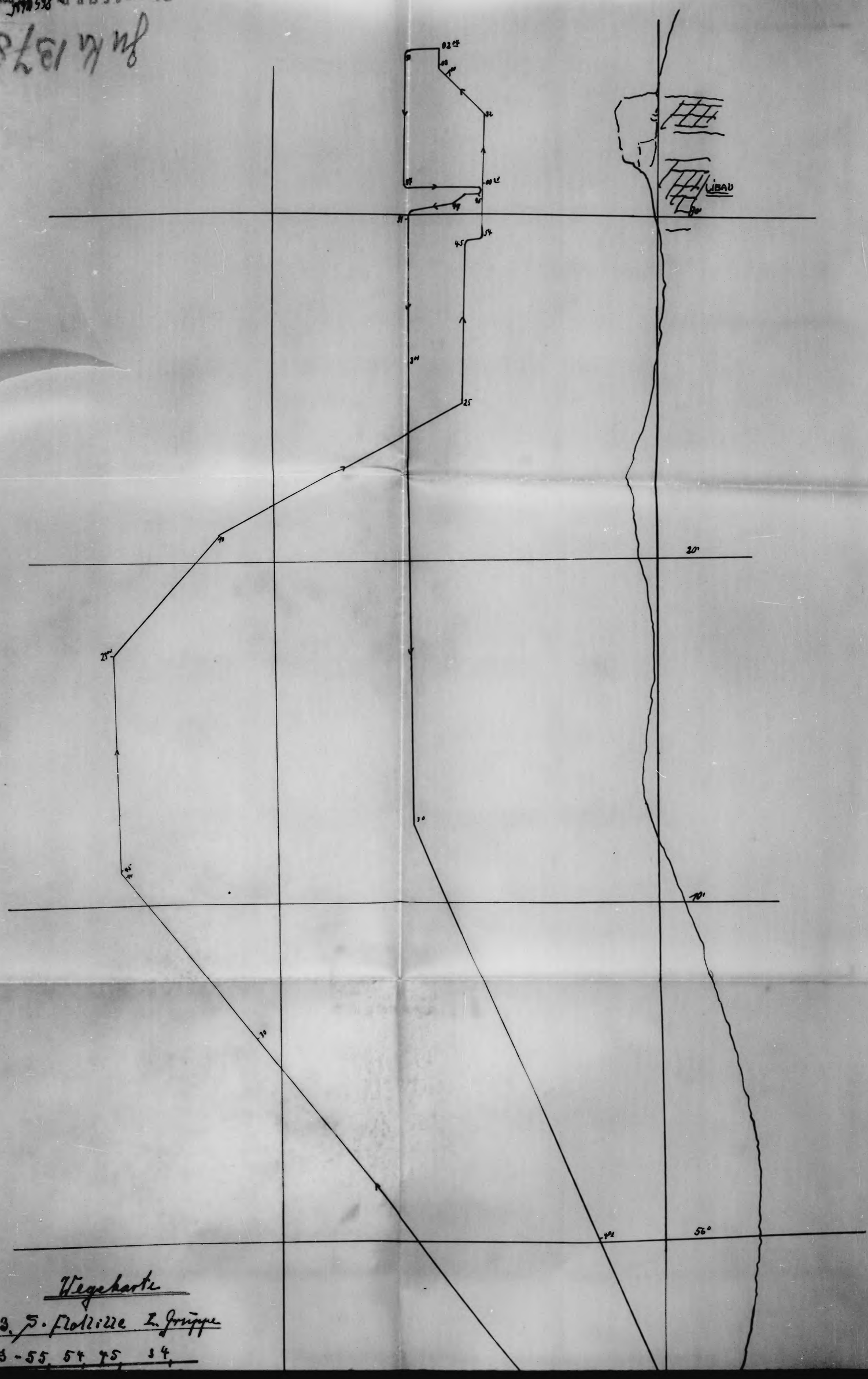
57°

56°

Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 865 vom 12.8.41

Pak 13788

Zu Ka 13788
Beilage zu 3. S. Fl. B. Nr. 865 geb. vom 11.8.41



Wegekarte

3. S. Flottille I. Gruppe

S-55, 54, 45, 34

Wegekarte

3. S. Flottille I. Gruppe

S - 55, 54, 45, 34,

Unternehmung am 26 - 27.6.41

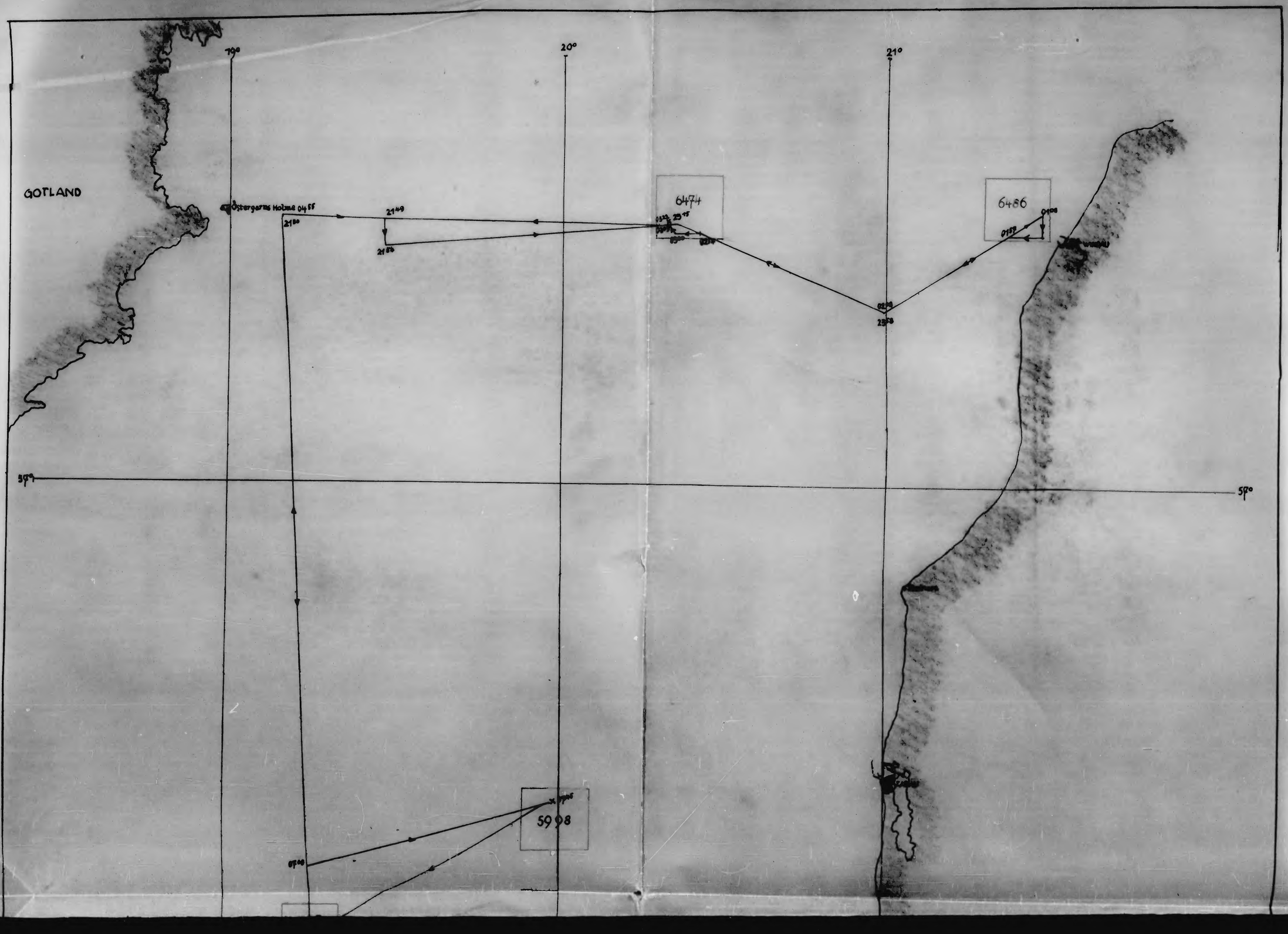
Aufzulegen auf D. - 17.

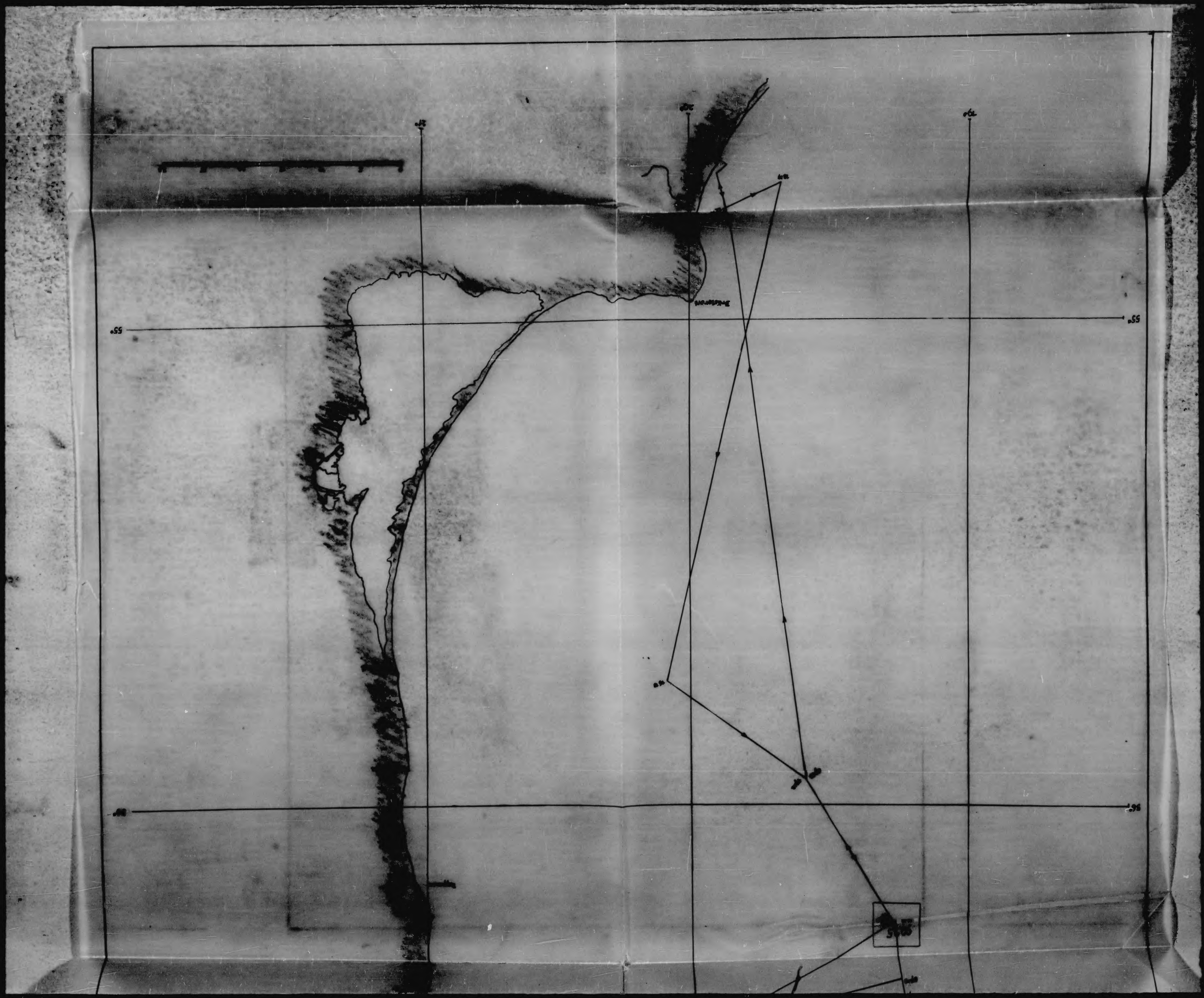
Wegekarte

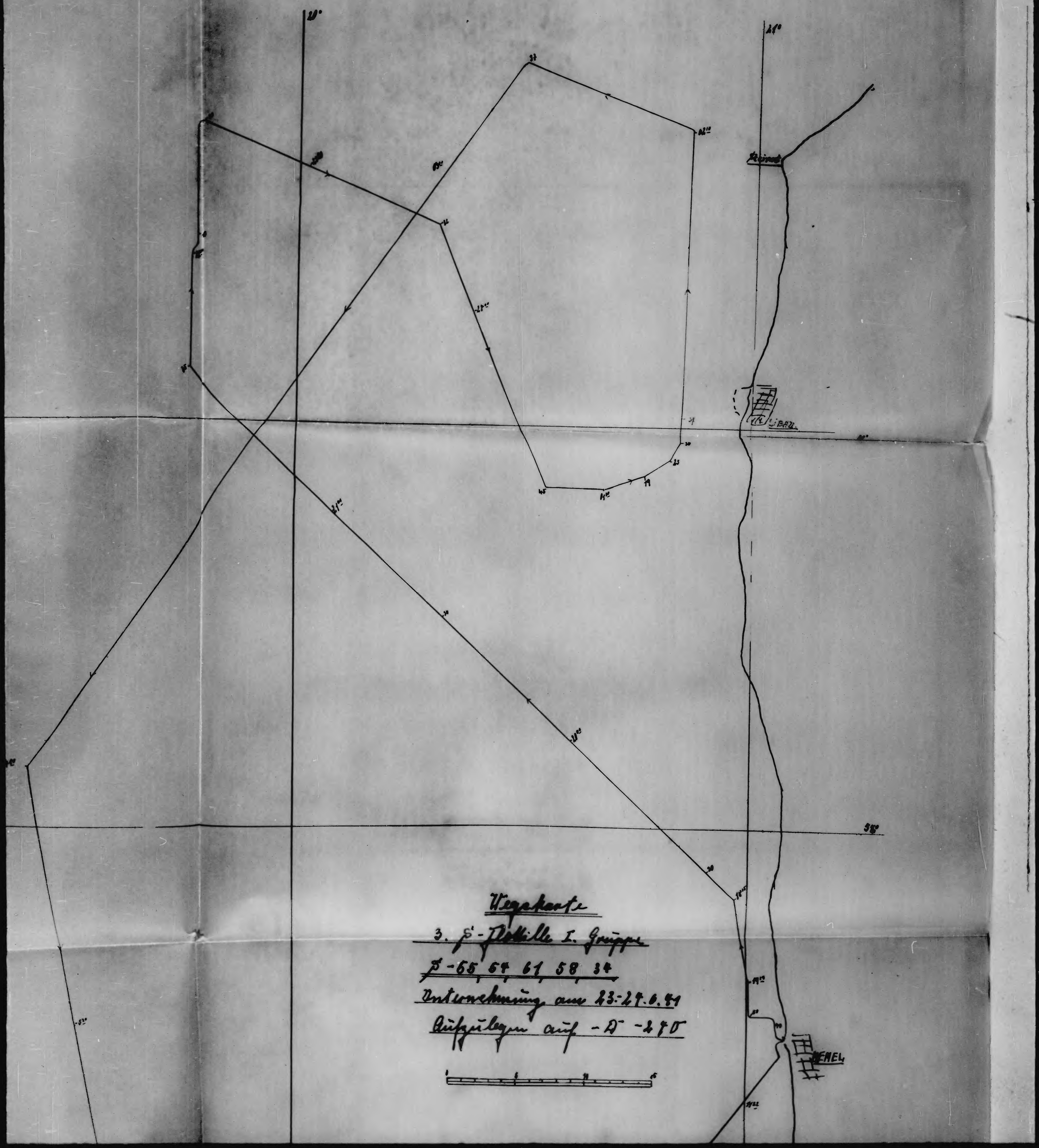
3.-S.-Flottille • 2. Gruppe • S. 60, S. 59, S. 35, S. 31.

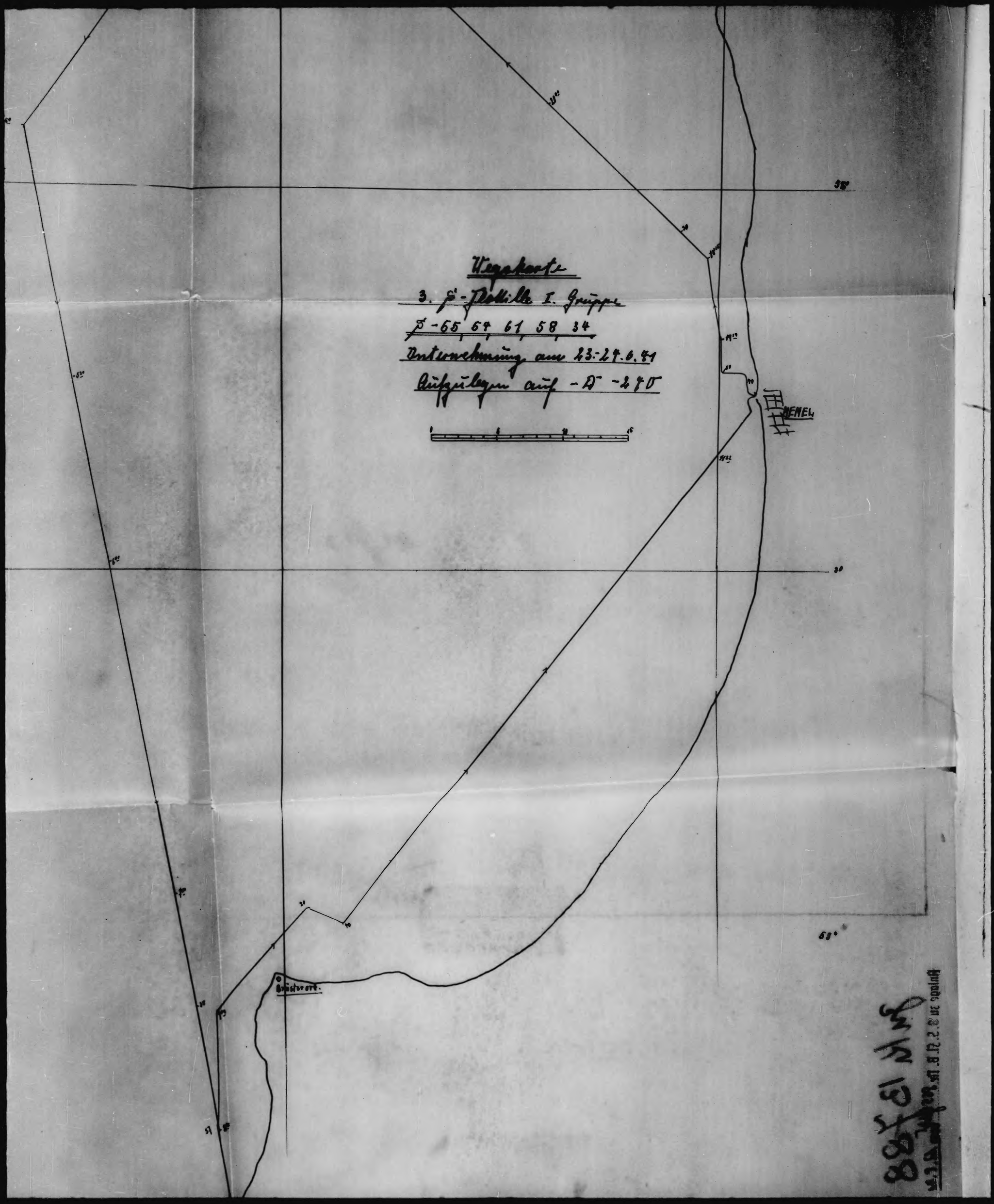
Minenunternehmung vom 21.6. zum 22.6.1941.

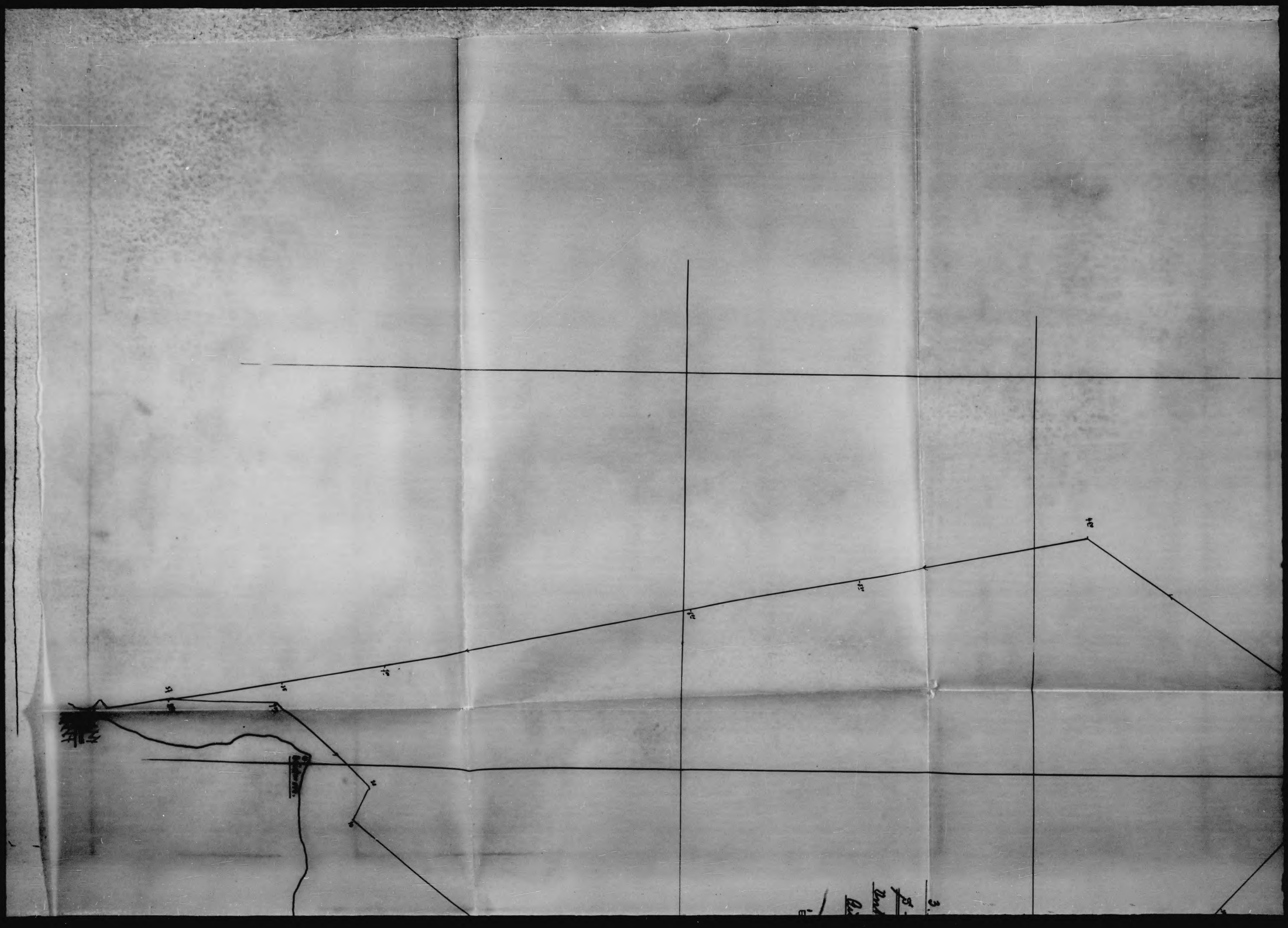
aufzulegen auf 1854 G
N.u.S.-Blatt






Wegskarte
3. S-Flottille I. Gruppe
S-55, 54, 61, 58, 34
Unternehmung am 23.-24.6.41
Aufzulegen auf -D -270
MEMEL


Wegekarte
3. S-Flottille I. Gruppe
S-55, 54, 61, 58, 34
Unternehmung am 23.-24.6.41
Aufzulegen auf -D- -270
MEMEL
Brüsterort.
58°
30
65°

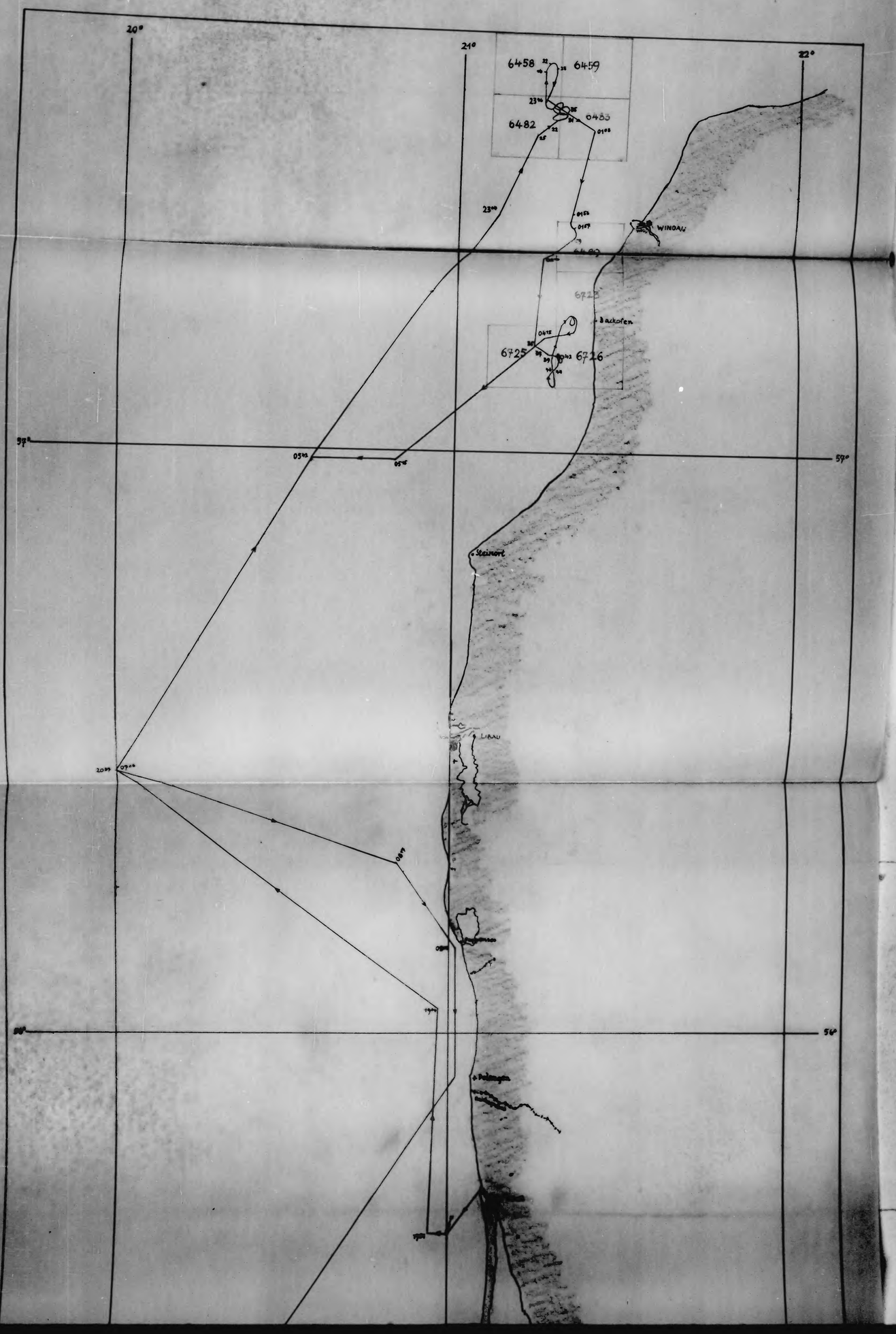


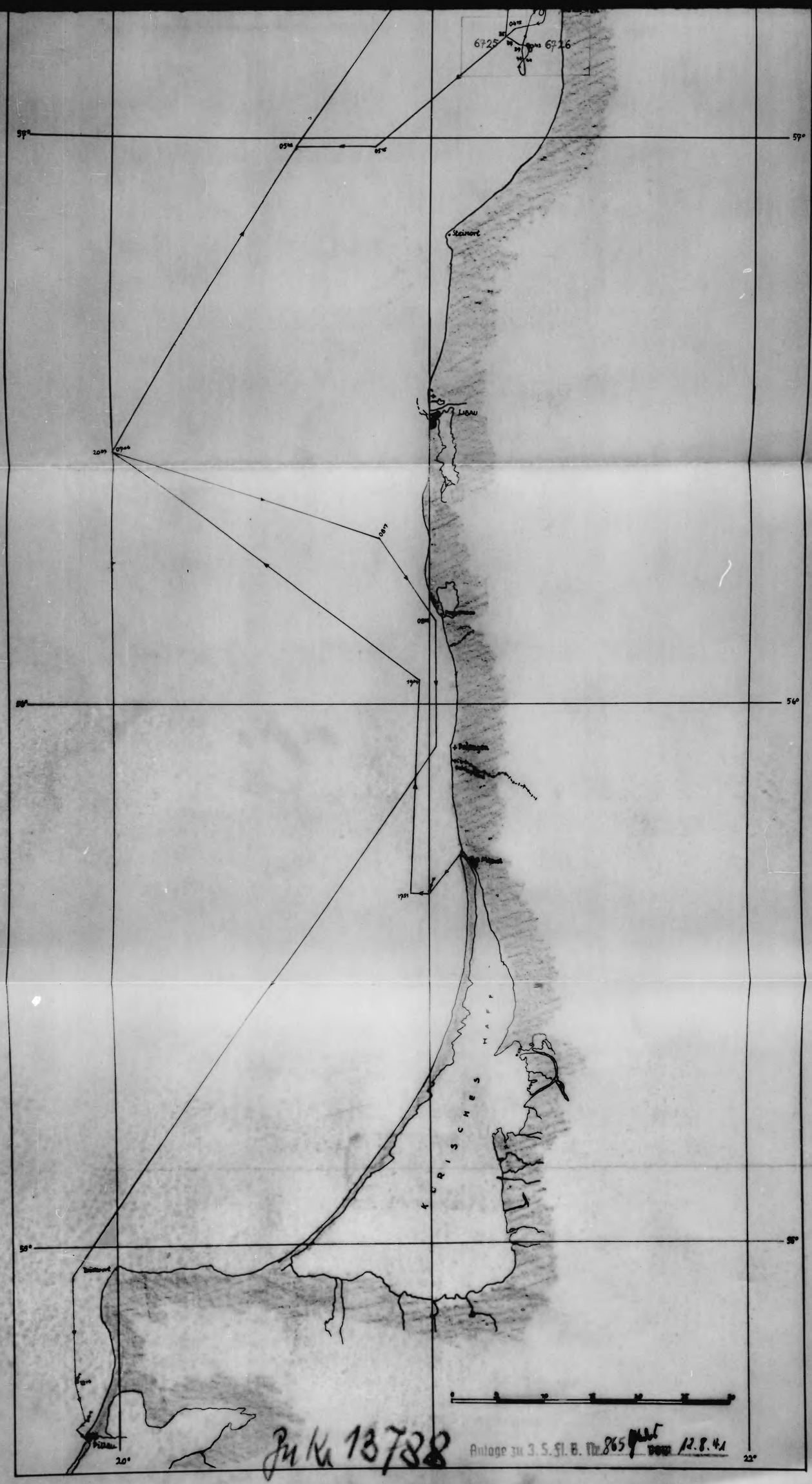
Wegekarte

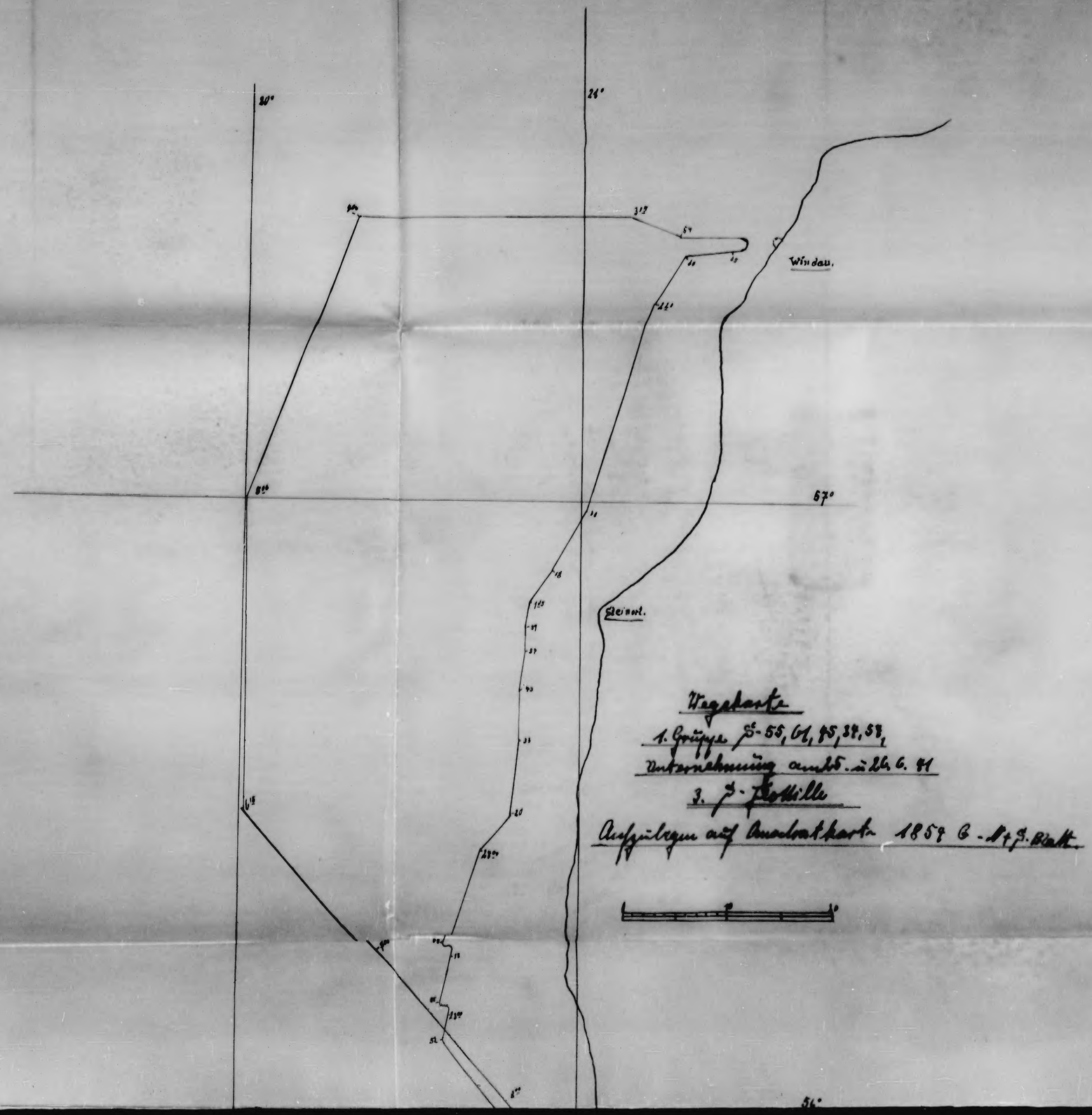
3.-S.-Flottille - 2. Gruppe - S.-60, S.-35

Unternehmung vom 24. Juni 1941

[illegible] auf Ø-Karte 1854 G n. a. S-Blatt




6725
6726
57°
57°
Steinort
LIBAU
56°
56°
KURISCHES HAFF
55°
55°
20°
22°
Zu Kr 13788
Anlage zu 3. S. Fl. B. Nr. 865 vom 12.8.41



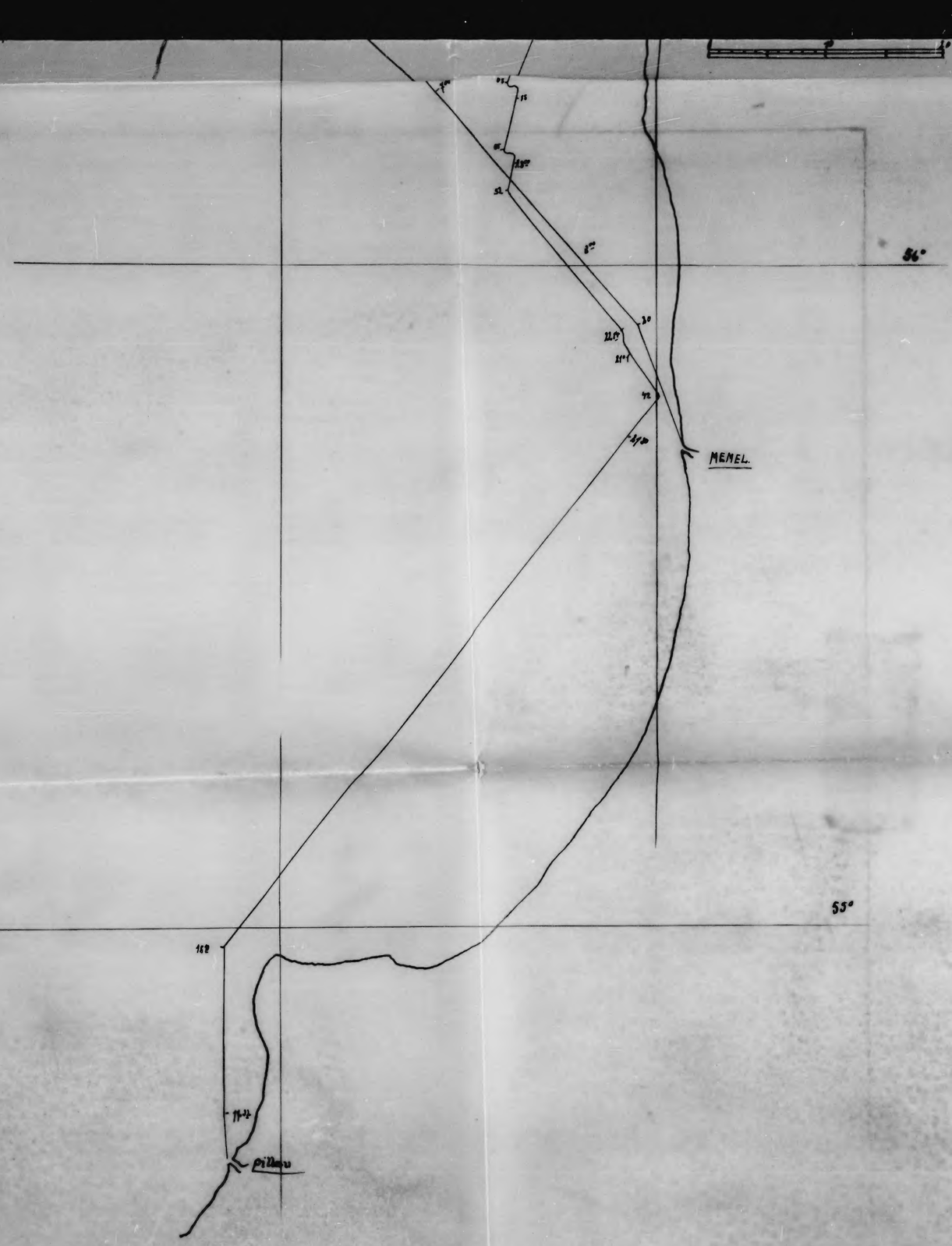
Wegekarte

1. Gruppe S-55, 61, 45, 34, 58,

Unternehmung am 25. u. 26. 6. 41

3. S-Flottille

Aufzulegen auf Quadratkarte 1859 G-N+S. Blatt.



zu Kh 13788

Hauptstadt-

3. S. Teilstück Lyonnaise

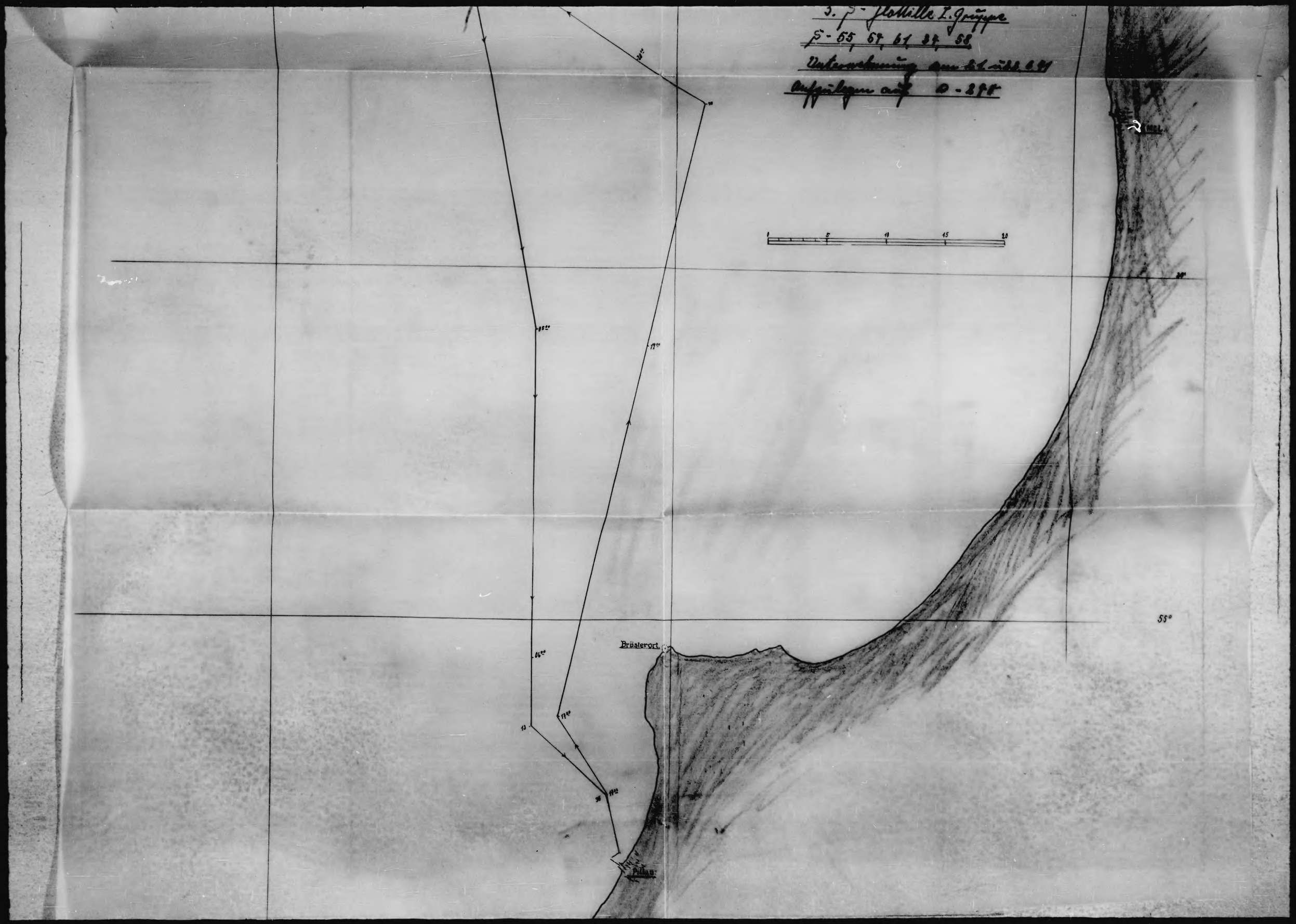
S. 65, 67, 67, 94, 58

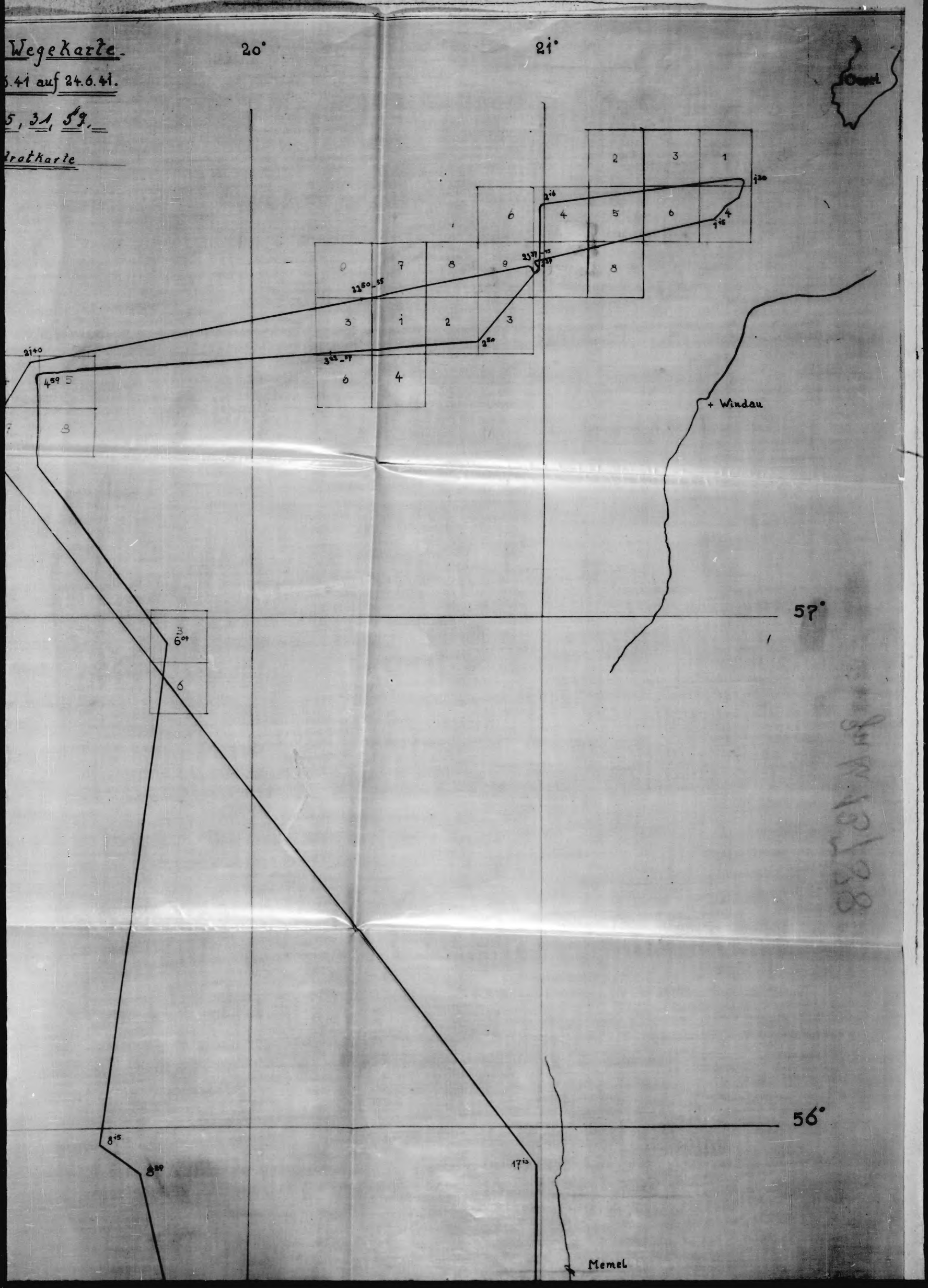
Uferstaffelung Amt 44-38.69

Amtsbezirk amt D. 228

Photogr. im 3.S.St.B. Mr. 815 Amt Berlin

8871 Amt


3. S-Flottille I. Gruppe
S-55, 57, 61, 37, 58
Unternehmung am 21. u. 22. 6. 41
Aufzulegen auf D-298
0
5
10
15
20
55°
Brüsterort
Pillau


Wegekarte
.41 auf 24.6.41.
5, 31, 59.
rotkarte
20°
21°
Oesel
+ Windau
57°
56°
Memel

6[29]

6

56°

8[15]

8[29]

17[15]

Memel

16[15]

10[29]

10[45]

Brüsterort

11[15]

Pillau

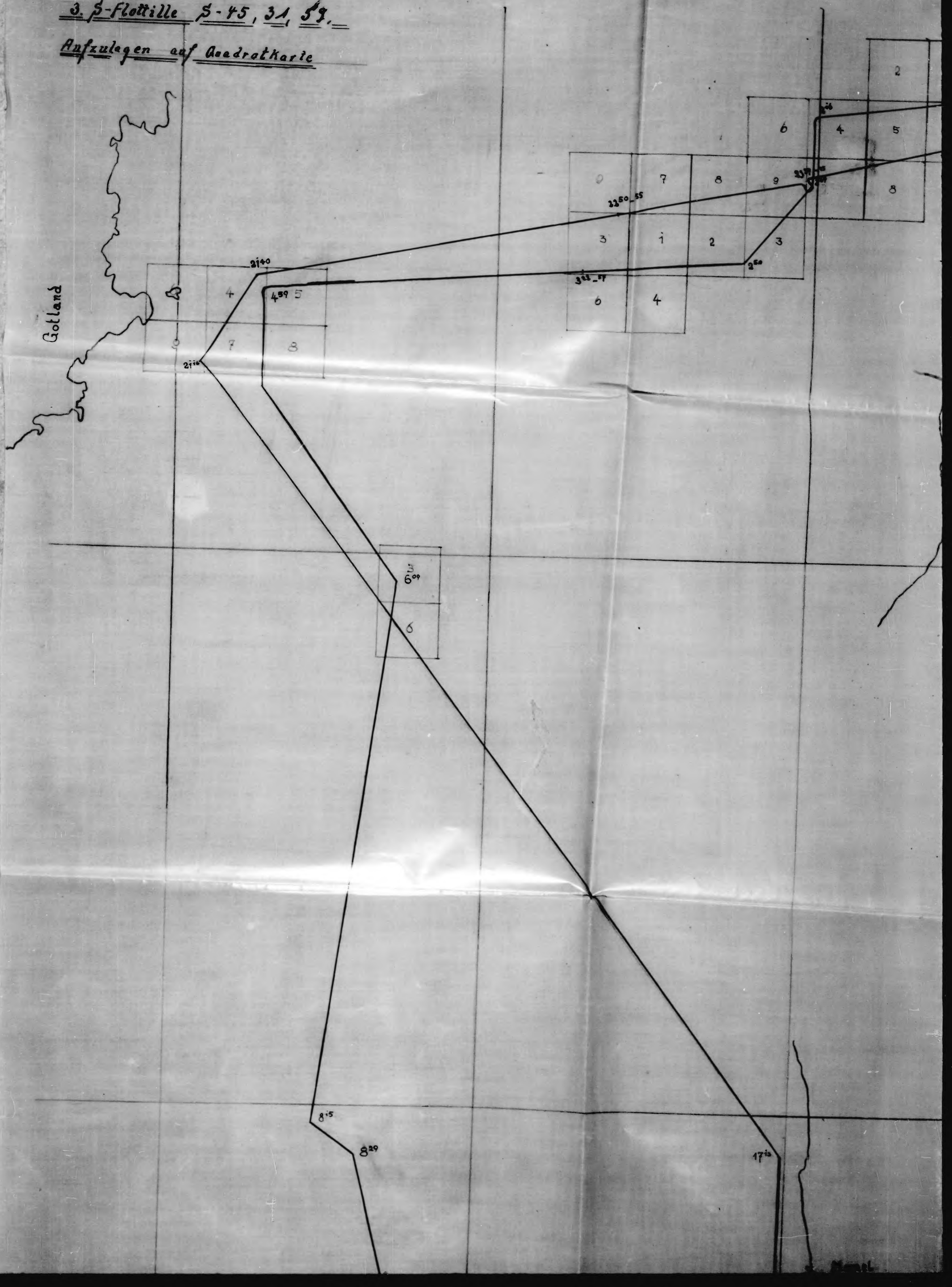
12.P.41

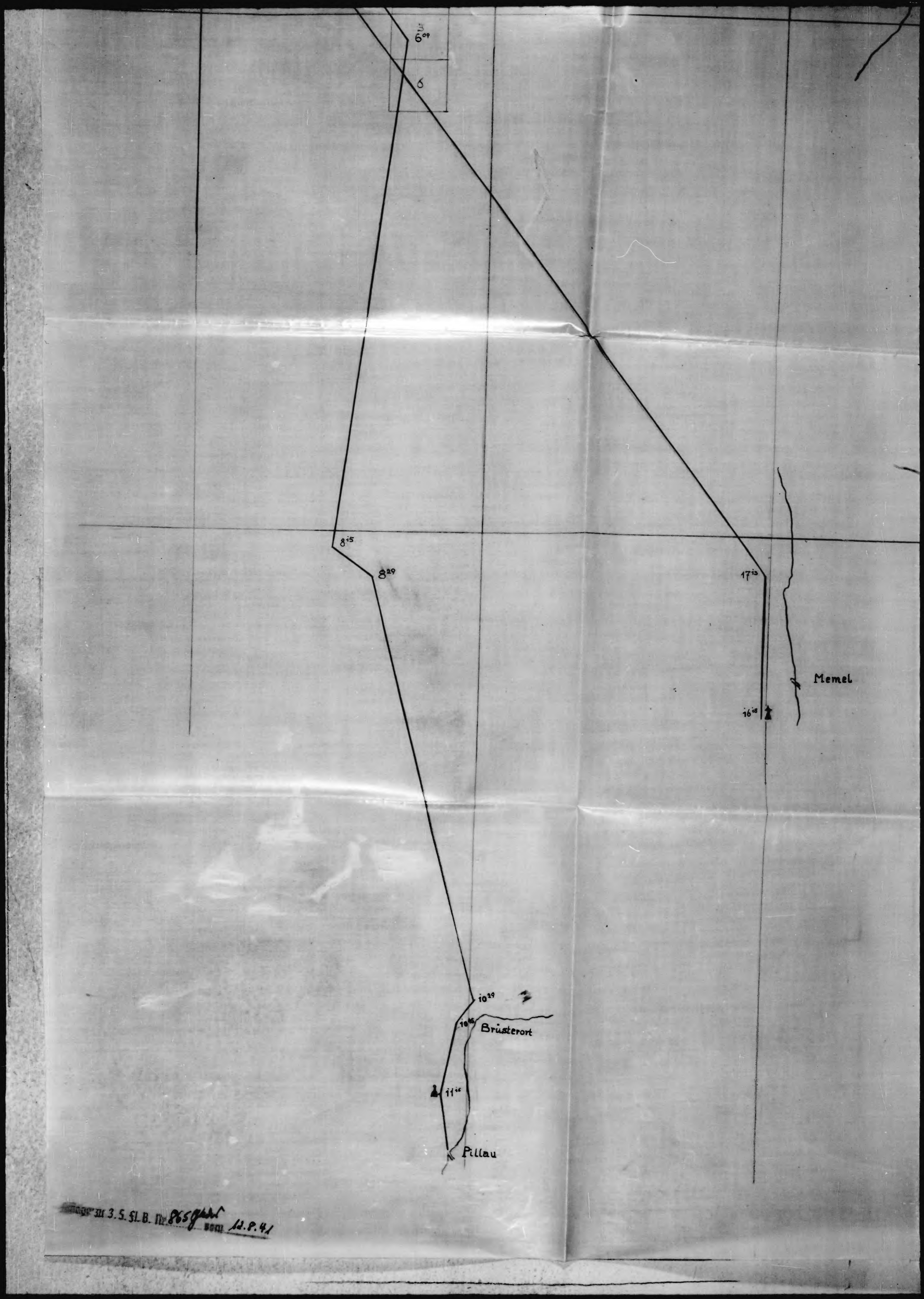
19° **Wegekarte** 20° 21°

Unternehmung vom 23.6.41 auf 24.6.41.

3. S-Flottille S-45, 31, 57,

Aufzulegen auf Quadratkarte





Anlage zu 3. S. Sl. B. Nr. 865 geh. vom 12.8.41

PG/71332

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA

ACTION REPORT.

DATE:. 27.6. 1941.

Kr 11.233

Gefechtsbericht

3. Schnellboots flottille

27.6.1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71332/N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage zu Gruppe Nord Buch-Nr. Skds 4522/41

Anlage zu 3.S.Fl.B. Nr. Gkdo 866 vom 12.8.41

Gefechtsbericht

Anlage zu B.d.K. g. Kdos. 10202

des Gruppenführers der 2.Gruppe (3.-S.-Flottille) S.-60, S.-35, S.-59 und S.- 31 über den Kampf mit einem russischen Zerstörerverband am 27. Juni 1941.

Irben-Straße Westausgang, Wind: SW 2, See: O, heller Horizont im Norden, dunkler, teilweise verschwommener Horizont im SO.

00.24 Uhr Qu.6456 rechts oben — Schatten an Bb. voraus. Flottille geht auf 15 sm Fahrt (sie befindet sich auf dem Marsch nach Norden, um einen gemeldeten Geleitzug zu suchen.)

00.25 " — Schatten ist ein torpedobootsähnlicher Bewacher (beschließe ihn durch ein oder zwei Boote angreifen zu lassen).

00.37 " — Schußbefehl an S.-31. Der Gegner morst "Paula" und dreht zu. Daher Doppelfehlschuß.

00.38 " Qu.6461 links unten — Gegner macht Dampf auf und versucht mit Ostkurs unter weiterer E.S.-Abgabe zu entkommen. U.K.-Befehl an S.-59: "Nochmal mit vorsetzten und unter günstiger Lage von Osten her angreifen."

00.52 " — U.K.-Befehl: "Grün neun."

00.55 " — U.K.-Befehl: "Otto fünf - Lucie Fritz."

00.56 " — S.-59 schießt auf 2.500 m Doppelfehlschuß, da vorzeitig bemerkt und Gegner ausmanöveriert.

01.00 " — U.K.-Befehl: "G.F." (24 sm).

01.05 " — U.K.-Befehl: "Sophie eins (190°) A.F." (28 sm)

01.09 " — Mehrere Schatten in rw. 130°. Wird als starker Zerstörerverband ausgemacht. Feindsteuert NW.-Kurs und läuft geringe Fahrt. U.K.-Befehl: "Rot neun, L.F." (15 sm)

01.11 " — U.K.-Befehl: "Rot vier"

01.12 " — U.K.-Befehl: "Nicht schießen vor Schußerlaubnis."

01.14 " — U.K.-Befehl: "Erste Rotte nimmt den zweiten, die zweite Rotte den dritten Zerstörer aufs Korn."

Es sind Zerstörereder G.-Klasse und die große Entferunung und mögliche Torpedoversager lassen den Einsatz von je zwei Booten auf einen Zerstärer gerechtfertigt erscheinen.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71332/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT

Anlage 2 zu 1.Skl 23744 Kdos.

01.14 Uhr Qu.6464 Mitte — Bei dem Führerzerstärer befinden sich auch noch einige kleinere Fahrzeuge, wahrscheinlich Räum- oder Schnellboote. Inzwischen ist das Torpedoboot (Bewacher) hinter dem Verband passiert und hat sich an diesen angehängt. Von seiner dortigen Position macht es hin und wieder E.S. - Anruf "Paula" auf die Boote hin. Die anderen Zerstörer scheinen uns aber noch nicht zu sehen.

01.15 " — U.K.-Befehl: "Mitte L.F. (9 sm) Schußerlaubnis."

01.16 " — Alle Boote schießen fast gleichzeitig einen Doppelschuß. Die Fahrtschätzungen schwanken zwischen 7 und 12 sm.

01.18 " — Der dritte Zerstörer fliegt unter einer gewaltigen Doppeldetonation (Treffer wahrscheinlich von S.-59 und S.-31) und einer riesigen Feuersäule - Treffer in den Munitionskammern - in die Luft.

01.19 " — Das zwischen 2. und 3. Zerstörer fahrende und etwas überlappende Torpedoboot ist getroffen, nur der Steven treibt noch als brennendes Wrack herum. Die Qualmwolke dieses Wracks hält S.-59 für einen jagenden Zerstörer. U.K.-Befehl: "Nach Bb. kehrt machen Sophie sechs (240°).". S.-59 und S.-31, die keine Torpedos mehr haben, laufen mit A.F. ab. S.-60 und S.-35 laden nach, machen kehrt, um das brennende Wrack noch einmal anzusehen. Es wird nun einwandfrei festgestellt, daß es ein Wrack ist, das im Sinken begriffen ist. Ein kleines Boot ist zu sehen, das Überlebende fischt. Ich wollte zunächst S.-59 und S.-31 nochmal zu dem Wrack schicken, ließ dann jedoch von diesem Gedanken ab, da es mir taktisch gü sehr vorteilhaft schien, wenn diese beiden Boote, mit hoher Fahrt nach SW. ablaufend, die Aufmerksamkeit des feindlichen Verbandes auf sich ziehen würden.
Und so gelang es S.-60 und S.-35 auch mit 28 sm hinter dem Pei Verband zunächst unbemerkt herzulaufen (01.40 Qu.6461).

01.46 " — Der Verband dreht auf West, dann auf SW.-Kurs. Fahrt etwa 20 sm. Da S.-35 bereits schießen will, U.K.-Spruch an S.-35: "Nerven wie Eisenbahnschienen, noch nicht schießen."

01.48 " — U.K.-Befehl: "L.F." (15 sm). Das letzte Schiff des Verbandes ruft die Boote mit E.S. an und eröffnet gleich darauf das Feuer. Die Salven liegen kurz.

01.49 " — U.K.-Befehl: "Sofort schießen .Ziel ist der Führerzerstörer !"

01.14 Uhr Qu.6464 Mitte — Bei dem Führerzerstärer befinden sich auch noch einige kleinere Fahrzeuge, wahrscheinlich Räum- oder Schnellboote. Inzwischen ist das Torpedoboot (Bewacher) hinter dem Verband passiert und hat sich an diesen angehängt. Von seiner dortigen Position macht es hin und wieder E.S. - Anruf "Paula" auf die Boote hin. Die anderen Zerstörer scheinen uns aber noch nicht zu sehen.

01.15 " — U.K.-Befehl: "Mitte L.F. (9 sm) Schußerlaubnis."

01.16 " — Alle Boote schießen fast gleichzeitig einen Doppelschuß. Die Fahrtschätzungen schwanken zwischen 7 und 12 sm.

01.18 " — Der dritte Zerstörer fliegt unter einer gewaltigen Doppeldetonation (Treffer wahrscheinlich von S.-59 und S.-31) und einer riesigen Feuersäule - Treffer in den Munitionskammern - in die Luft.

01.19 " — Das zwischen 2. und 3. Zerstörer fahrende und etwas überlappende Torpedoboot ist getroffen, nur der Steven treibt noch als brennendes Wrack herum. Die Qualmwolke dieses Wracks hält S.-59 für einen jagenden Zerstörer. U.K.-Befehl: "Nach Bb. kehrt machen Sophie sechs (240°).". S.-59 und S.-31, die keine Torpedos mehr haben, laufen mit A.F. ab. S.-60 und S.-35 laden nach, machen kehrt, um das brennende Wrack noch einmal anzusehen. Es wird nun einwandfrei festgestellt, daß es ein Wrack ist, das im Sinken begriffen ist. Ein kleines Boot ist zu sehen, das Überlebende ficht. Ich wollte zunächst S.-59 und S.-31 nochmal zu dem Wrack schicken, ließ dann jedoch von diesem Gedanken ab, da es mir taktisch gü sehr vorteilhaft schien, wenn diese beiden Boote, mit hoher Fahrt nach SW. ablaufend, die Aufmerksamkeit des feindlichen Verbandes auf sich ziehen würden.
Und so gelang es S.-60 und S.-35 auch mit 28 sm hinter dem Pei Verband zunächst unbemerkt herzulaufen (01.40 Qu.6461).

01.46 " — Der Verband dreht auf West, dann auf SW.-Kurs. Fahrt etwa 20 sm. D[redacted] schießen will, U.K.-Spruch an S.-[redacted] schießen."

Schiff des [redacted]

6 Carl.

01.49 Uhr	Beide Boote schießen fast gleichzeitig. Entfernung 2.400 bis 2,600 m .
01.51 "	Boote haben nach Bb. auf Südkurs gedreht, laufen 30 sm, da bricht der Führerzerstörer auseinander. Erst sinkt das Vordann das Achterschiff. Heftiges Feuer von drei oder vier Zerstörern auf die Boote; diese nebeln kurz.
02.05 "	Gegner hat das Feuer eingestellt und kommt langsam aus Sicht (02.20 Uhr).
02.40 "	2. Rotte in Sicht, hängt sich an.
	Rückmarsch unter der russischen Küste mit kurzem Artilleriegefecht mit zwei russischen Schnellbooten. Diese werden verjagt.

Bemerkung:

Der erfolgreiche, mehrmalige Angriff bei der sehr großen Helligkeit ist nur der gleichzeitigen und auf wenige Ziele konzentrierten, auf geringst mögliche Entfernungen vorgetragenen Schußabgabe zu verdanken. Durch das nach den Schüssen sehr schnelle Abdrehen der Boote ist es natürlich leicht möglich, daß aufgetretene Torpedoversager nicht beobachtet worden sind, sowie auch alle Blasenbahnen nicht genau verfolgt werden konnten.

Kuppermann
Oberleutnant zur See

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Angriffe wurden geschickt und energisch durchgeführt. Der Ansatz mehrerer Boote auf jeweils ein Ziel war richtig bei der hohen Schussentfernung.

Kapitänleutnant.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Ghds. 4522/41

Anlage zu B. d. K. g. Kdos. 10202

Den 3. September 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote.

Die ruhige, zielbewußte Führung, Nerven und Draufgängergeist haben einen Gegner, der einen Feuerhagel hätte starten können, in die Schranken gewiesen und der Schnellbootswaffe diesem Gegner gegenüber für den weiteren Verlauf der Operationen das Vertrauen in das eigene überlegene Können gegeben. Der Erfolg dieser Angriffe sind meiner Ansicht nach maßgebend dafür gewesen, daß russische Zerstörerverbände in der freien Ostsee nicht wieder auftraten.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

Anlage 1 zu 1.Skl 23744/41 Kdos.

Marine-Gruppenkommando ~~Ost~~ Nord

B.-Nr. Gkdos. 4522/41 AII

Kiel, den 12. Oktober 1941.

An die

Seekriegsleitung, B e r l i n .

-6-

Anliegender Gefechtsbericht mit Stellungnahme des F.d.T. und B.d.K. wird vorgelegt.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes.

Rüder

1) I Nord + I Op 12/10 Fa I M 20/10

2) I Skl Chefsachen

3) M Chefsachen Oc. d. M.

3a) M (M I) A 10/11 I Ci I Pe 3/11

4) I Tr 22/10 I g 8/11 22/10 I Ch 24

5) an Kr
1. Skl. i.A. Iac

16/10

1.Skl 23744 Kdos. 6 Ausf.

2) MWa, Pa, Wehrmachtakten

A b s c h r i f t.

Führer der Torpedoboote
B.Nr. Gkdos. 1587/41 A1

den 3. September 1941.

An den

Befehlshaber der Kreuzer.

Anliegend wird der Gefechtsbericht des Kommandanten S 60 über die erfolgreiche Unternehmung am 27.6.41 mit Stellungnahme F.d.T. vorgelegt.

In Vertretung!
gez. Max Schultz.

Befehlshaber der Kreuzer
B.Nr. Gkdos. 002021.

, den 4. Oktober 1941.

U. Gruppenkommando Nord

vorgelegt.
B.d.K. schließt sich der Stellungnahme des F.d.T. in allen Punkten an. Für das Versagen der roten Zerstörer in der Folgezeit ist dieser Erfolg zweifellos mitbestimmend gewesen.
Sonst keine Bemerkungen.

gez. Schmundt.

PG/71333

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

3rd E-BOAT FLOTILLA

ACTION REPORT

DATE:. 24.6.1941.

Kr U. 2482

Gefechtsbericht

2. Gruppe der 3. Schnellbootsflottille

24. 6. 1941

ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGULATION NUMBER IS
P.G. 71333.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ELSEWHERE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

/71333.
'41.
By
KOC

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 4523/41

Gkdos 446 12.8.41
Anlage zu 3. S.-Fl. B. Nr.

G e f e c h t s b e r i c h t

Anlage zu B. d. K. g. Kdos. 02022

des Gruppenführers der 2. Gruppe (3. S.-Flottille)
S.-60 und S.-35 über die Vernichtung des russischen
U.-Bootes "C-3" am 24.Juni 1941.

Russisch-baltische Küste. Wind NW 2, ruhige See.

02.30 Uhr — Die Boote kämmen von Norden nach Süden im Abstand von 3 sm die russische Küste ab. Sie haben zwei kurze Gefechte mit einem russischen U.-Boot und einem Torpedoboot hinter sich (Fehlschüsse, bezw. Torpedoversager) und haben jeder nur noch einen Torpedo.
Die kurze Nacht ist schon wieder in den Tag übergegangen.

02.32 " — Qu. 6725 vor Backofen. 1 Dez. an Bb. voraus kommt ein Schatten in Sicht, wird als U.-Boot erkannt, Boote drehen in Dwarslinie mit hoher Fahrt darauf zu - klar zum Torpedoangriff. (Daß es ein feindliches U.-Boot ist, ist an seinem Backgeschütz 10.5 cm einwandfrei festzustellen.)

02.42 " — Beide Boote schießen je ihren letzten Torpedo. Entfernung etwa 300 - 400 m, eigene Fahrt 20 sm, Gegnerfahrt 5 sm, Lage 60 bezw. 80. Während des Herannahens morst der Gegner die Boote an, durch Wiedermorsen wird er hingehalten. Beide Torpedos werden Versager: Der von S.-60 ein Absacker, der von S.-35 ein Oberflächenläufer.

02.44 " — Beide Boote eröffnen Artilleriefeuer. Zahlreiche Treffer werden beobachtet. Bis 02.52 Uhr staffeln die Boote noch zweimal an den mit hoher Fahrt und Zick-Zack-Kursen qualmenden ablaufenden Gegner heran, ohne ihn jedoch zum Tauchen zwingen zu können. Der Gegner feuert mit einem 4cm-Geschütz (achtern) zahlreichen kleinkalibrigen MG's und Gewehren zurück.

02.53 " — Die Boote laufen ab, da beide MG C 38 vorübergehend unklar. Der Gegner versucht inzwischen nach Norden zu entkommen.

ADMIRALTY ... CRTY
AND ITS P... MBER IS
P G. 71333. ... D
NO MARK ... SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ... NOTATIONS
SHOULD ... THE WORK
BEYOND ... OF PAPER,
CONTI... MBER

Anlage 2 zu 1.Sk! 23748

03~~02~~	Uhr	MG C 38 von S.-35 wieder klar (das von S.-60 wurde erst nach Vernichtung des Gegners wieder klar, da die Kette gerissen war) Boote machen wieder kehrt und laufen hinterdem U.-Boot her.
03.11	"	Boote eröffnen erneut Feuer auf den Gegner und nehmen ihn von hinten in die Zange, indem sie sich mit Höchstfahrt von beiden Seiten dem Gegner nähern.
03.19	"	U.K.-Befehl an S.-35: "Wir kriegen ihn so nicht runter, wir gehen mit Handgranaten ran."
03.20	"	Boote staffeln jetzt, trotz heftiger feindlicher Gegenwehr, nacheinander bis auf nächste Entfernung (50 m) an den Gegner heran, werfen Handgranaten.und Wasserbomben (drei) Während dieser Zeit verlassen bereits einige Besatzungsmitglieder des U.-Bootes ihr Boot, obwohl dieses noch vom Turm aus verteidigt wird und hohe Fahrt läuft.
03.24	"	Während S.-35 bereits die ersten Besatzungsmitglieder auffischt, hat eine Handgranate von S.-60 genau den Turm getroffen. Dieser beginnt zu brennen. Der Kommandant des U.-Bootes fällt.
03.29	"	S.-60 setzt ein Schlauchboot aus, um das U.-Boot falls es stoppt, sofort zu entern.
03.35	"	Das U.-Boot hat die Gegenwehr eingestellt, läuft aber trotzdem immer noch mit hoher Fahrt, leichter Schlagseite und etwas Stb. klemmenden Ruder umher.
03.39	"	S.-60 setzt ihm daher eine Wasserbombe zwei Meter vor den Steven, sodaß das U.-Boot am Heck schwer getroffen, langsam sinkt. Es werden insgesamt 20 Überlebende gefischt. Es war das russische U.-Boot "C 3" mit 850 t und 55 Mann Besatzung. Außerdem waren Besatzungsmitglieder von drei weiteren U.-Booten, die sich in Libau gesprengt hatten, mit an Bord. (Gefangenenaussagen)

Die 10.5 cm - Kanone des Gegners war nicht zum Einsatz gekommen, da wir das Schwenkwerk mit den ersten Schüssen beschädigt hatten. Sämtliche auf unseren Booten befindlichen Waffen kamen zum Einsatz. Von sehr großem Vorteile wäre ein Flammenwerfer auf jedem Boot gewesen. Vier eigene Leichtverwundete.

Oberleutnant z. S.

b.wenden

Marine-

B.-Nr

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Vernichtung des U.-Bootes ist nur dem hartnäckigen Dranbleib der Rotte zu verdanken. Im übrigen verweise ich auf die Ausführur im K.T.B. der Flottille über Operationsgebiet eigener U.-Boote und auf die Stellungnahme K.T.B. Kommandant " S 60 ".

Kapitänleutnant.

Qu, MWa,

Marine-Gruppenkommando ~~M~~ Nord

B.-Nr. Gkdos. 4523/41 A II

Kiel, den 12. Oktober 1941.

Geheime Kommandosache!

An die

S e e k r i e g s l e i t u n g .

-6-

Anliegender Gefechtsbericht mit Stellungnahme des F.d.T. und B.d.K. wird vorgelegt.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes.

Kleber

1) I Nord

2) I Skl

3) M

4)

5) an Kr
1. Skl. i.A. I ac

+a) Skl. Qu

+b) Skl. Qu

1.Skl 23748 Kdos.

6 Anl.

Ob, M Wa, Pa, Wehr Fabr

A b s c h r i f t.

Führer der Torpedoboote
B.Nr. Gkdos. 1587 A 1.

den 2. September 1941.

An den

Befehlshaber der Kreuzer.

Betrifft: Gefechtsbericht.

Anliegend wird der Gefechtsbericht des Kommandanten S 6(
über die Versenkung des russ. U-Bootes "C 3" am 24.6.41
mit Stellungnahme F.d.T. vorgelegt.

In Vertretung !
gez. Max Schultz.

Befehlshaber der Kreuzer
B.Nr. Gkdos. 002022.

den 4. Oktober 1941.

U. Gruppe Nord

vorgelegt.
B.d.K. hat der Stellungnahme des F.d.T. nichts hinzuzufügen.

gez. Schmundt.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Kdos. 4523/41

Anlage zu B. d. K. g. Kdos. 003038

Den 2. September 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote.

1.) Der Verlauf und der Erfolg der Angriffe sprechen für sich und sind bereits gewürdigt worden.

2.) Der Frage des Ausfalls der Flak 38 wird gesondert nachgegangen.

3.) Die Wasserbombe ist zur Wirkung gekommen, weil sie auf 10-20 m Wassertiefe geworfen wurde. Wenn später die Ausrüstung mit Schreckbomben durchgeführt werden kann, wird diese Waffe in ähnlichen Situationen auf tiefem Wasser an Stelle der Wasserbombe eingesetzt werden können.

4.) Die Frage der Anbordgabe von Flammenwerfern auf S-Booten ist bereits an anderer Stelle verfolgt und abgelehnt worden.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

Anlage / zu 1.SK 23748 Kdos.

ENDING OF

REEL T-116-E

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG-71116-NID thru PG-71123-NID PG-71315-NID thru PG-71333-NID	

O.N.I.

DATE: 20 June 46

MACH. NO. 1699

PHOTOGRAPHED BY: Caswell & Kuneatis